



## TEKNISK UTVALG

---

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet

Trondheim 26.01.2021

### **Oppfølgings sak ifm. møte AMCAR, SFOOR og VD 21. oktober 2020**

AMCAR ønsker at følgende sak tas opp til behandling. Saken har tidligere vært oppe som spørsmål / oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Det er konkludert med at saken krever en forskriftsendring. AMCAR ønsker derfor at saken tas opp til behandling og at det utarbeides en høring.

#### **Fritak fra krav til skjerming av hjul for kjøretøy førstegangsregistrert 1942 eller tidligere**

AMCAR anser gjeldende krav til skjerming av hjul som unødvendig strengt. Dette er også signaler vi over lengre tid har fått tilbakemeldinger på fra bilhobbymiljøet. Dagens krav til skjerming av hjul fratar bilbygger muligheten til å bygge et kjøretøy med tidstypisk korrekt utseende eller utseende etter en bestemt stilart. AMCAR erfarer at trenden med å bygge kjøretøyer med tidsriktig korrekt utseende blir viktigere og viktigere rundt i de forskjellige miljøene.

Problematikken rundt kravet til skjerming av hjul gjelder hovedsakelig de som driver med hot rods. En hot rod er etter strenge definisjoner et kjøretøy som er eldre enn 1949-modell. Typisk for disse er at de i de fleste tilfeller har et smalt karosseridesign med utenpåliggende skjermer.

Hot rod-kulturen, slik vi kjenner den, har utspring i USA og startet for alvor etter andre verdenskrig. Stilarten har opprinnelse i ønsket om å forbedre et eldre kjøretøys hastighetsprestasjoner. Typisk utgangspunkt var da Ford Model A som på den tiden var lett tilgjengelig. Det enkleste middelet for å øke kjøretøyets prestasjoner var å redusere vekt. Tilgangen på speed parts (trimingsdeler) og større motorer var på denne tiden svært begrenset. Disse bilene ble derfor rensket for alt som ble ansett som unødvendig for å redusere kjøretøyets egenvekt. Dette er årsaken til at hot rods ofte framstår uten skjermer og for eksempel panser/pansersider.

Denne formen for "oppgradering" oppstod opprinnelig allerede før krigen, der målet var å imitere eldre løpsbiler. Dette ble også gjort i Norge.

Hot rod-kulturens opprinnelse har bakgrunn i målet om å forbedre hastighetsprestasjoner. Senere har dette utviklet seg til en egen stilart der målet er stilen i seg selv og ikke nødvendigvis kjøretøyets prestasjoner. Sikkerhet har også blitt en viktig faktor innenfor hot rod-kulturen uten at dette kommer i konflikt med stilarten.

## Historikk rundt krav til skjerming av hjul i Norge

Krav til skjerming av hjul omtales i Motorvognforskriften av 1942, denne ble senere revidert der det framgår følgende:

*“Motorvognforskriften skal fra 23. april 1967 lyde:”*

§ 9

*“5. Motorvogn skal være utstyrt med skjermer og / eller skvettlapper for bakhjulene slik at tilskvetting av bakenfor kjørende effektivt hindres.\*) Kjøretøy som på horisontal veg ikke kan kjøres med større fart enn 30 km i timen, behøver ikke å ha skjermer eller skvettlapper.”*

*“\*) I kraft fra 1. oktober 1961, se r.skriv fra Vegdirektøren av 17. april 1961 (29/61M). Se også r.skriv av 24. juni 1961 (nr. 52/61M).”*

AMCAR tolker dette som at det opprinnelig ikke var krav til skjerming av hjul for motorvogn før 1961. Kravet til skjerming av hjul ble gjeldende f.o.m. 1. oktober 1961 og kravsnivå var da skjermer og /eller skvettlapper.

Denne forskriftsteksten ble senere overstyrt av Kjøretøyforskriften Kap. 32 der det framgår følgende:

*“§ 32-1 Generelt om skjerming av hjul”*

*“2. Kjøretøyets hjul skal være tilstrekkelig skjermet. Avskjermingen skal være solid og slik at den dekker hjulene i hele deres bredde og slik at den mest mulig effektivt hindrer fare og ulempe for annen trafikk ved vann- søle og steinsprut fra hjulene.”*

Iht. Krav til kjøretøy § 29-1 Nr. 13 så trer denne bestemmelsen i kraft 1. oktober 1960 og har tilbakevirkende kraft. Dvs. at bestemmelsen gjelder uansett når kjøretøyet er registrert. Disse bestemmelsene gjelder slik vi forstår fra 1983.

### Historiske kravsnivå oppsummert:

- Motorvognforskriften av 1942** : Til 1. oktober 1961, ingen krav til skjerming av hjul.
- Motorvognforskriften rev. 1967** : Fra 1. oktober 1961, krav til skjermer og / eller skvettlapper
- Kjøretøyforskriften** : Viderefører krav til skjermer og / eller skvettlapper, med tilbakevirkende kraft til å gjelde uansett reg. dato.
- Kjøretøyforskriften 1983 (?)** : Opprettholder krav til skjerming av hjul uansett reg. dato med bortfall av krav til skvettlapper.

Krav til skjerming av hjul er naturligvis satt på bakgrunn av et trafiksikkerhetsperspektiv. At man i Motorvognforskriften av 1942 ikke kan finne krav til skjerming av hjul er forståelig. På samme måte er det forståelig at det ble innført krav om skjerming av hjul ved revisjon av Motorvognforskriften i 1967. Kravsnivå er ved flere anledninger endret og tilpasset trafikkutvikling, kjøretøyteknisk utvikling,

hastighetsnivå og veistandard. Sistnevnte er kanskje også årsaken til at krav om skvettlapper ikke synes å være videreført etter 1983.

Veistandarden i Norge er vesentlig forbedret siden vi fikk de første kravene til skjerming av hjul. Det var først etter andre verdenskrig at det ble vanlig med asfalterte veier i byene og først på 60-tallet at asfaltering av veiene i distriktene tok til. Andelen grusvei på norsk stamvei, ved innføring av krav (1967), var i 1960 på 91 %. Andelen grusvei på norsk stamvei, ved innføring av krav, var 72 % i 1967. Andelen grusvei på norsk stamveinett var fremdeles så høy som gjennomsnittlig 44 % igjennom 70-tallet. 2015-tall viser at vi hadde totalt 44 219 km med fylkesveger i Norge, der 2 080 km besto av grus og resten fast dekke. Ingen riksveger eller større gjennomfartsveger er grusvei. Det vil si at vi i dag har en grusveiandel på 9 % av det totale veinettet. Trafikkmengden er beregnet til 99 % kjørte km på veier med fast dekke og 1 % på grusvei.

### **Sammenligning med svensk regelverk og forhold**

Sverige er på mange måter direkte sammenlignbart med Norge, både når det gjelder kjøretøy som kultur og hobby men også når det gjelder utvikling innen vei, trafikk og kjøretøyteknikk. Når det gjelder regelverk så finner vi også likheter med norsk regelverk. Der vi i Norge forholder oss til Motorvognforskriften av 1942 og 1960/1961 som grensedragnings for opprinnelig krav til skjerming av hjul, så har man i Sverige 1953 som årstall for tilsvarende grensedragnings.

Svensk regelverk var fram til 2017 som følger:

#### ***Transportstyrelsens «Föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar»***

##### ***17 Kap. Stänkskydd***

###### ***Personbil***

*“Övergripande krav*

**3 §** *Personbil som tagits i bruk före den 1 januari 2005 och är av 1953 eller senare års modell, med undantag för chassis eller personbil där stänkskyddet med hensyn till bilens konstruktion eller ändamål medför avsevärd olägenhet, ska beträffande stänkskydd*

- 1. uppfylla kraven i direktiv 78/549/EEG (se 2 kap. 41 §), eller*
- 2. uppfylla kraven i 5-8 §§.*

*Stänkskydd på personbil som har två eller flere axlar inom ett avstånd av 2 m och där*

*stänkskyddet utgör skydd för hjulen på fler än en av dessa axlar får som alternativ till kraven 5-8 §§ istället uppfylla kraven i 9 §.”*

**4 §** *Personbil av 1952 eller tidigare års modell, behøver inte vara försedd med stänkskärmar eller motsvarande anordningar om den vid ibruktage inte var försedd med sådana.*

På samme måte som i Norge er Sveriges krav til skjerming av hjul satt på bakgrunn av et trafikksikkerhetsperspektiv.

Til forskjell fra Norge har Sverige totalt 98 500 km statlig vei, i tillegg til 42 800 km kommunal vei. Andelen grusvei lå i 2016 på ca. 28 % i Sverige. Antall registrerte personbiler var, i samme periode, for respektive land 2 816 038 i Norge og 4 845 609 i Sverige.

Bilhobbymiljøet i Sverige, også her de som hovedsakelig driver med hot rods, opplevde de samme problemene som bilhobbymiljøet i Norge. Kravet til skjerming av hjul ble ansett som urimelig streng for enkelte biltyper og ble oppfattet som en hindring i forhold til å kunne bygge biler innenfor en bestemt stilart.

Det Svenske bilhobbymiljøet, med SFRO og SSRA (Swedish Street Rod Association) i spissen, har derfor over tid jobbet med å få på plass en lemping i krav til skjerming av hjul. Avgjørende faktorer for å få aksept for lempeligere krav var det faktum at det siden innføring av skjerpede krav hadde skjedd en vesentlig utvikling av veistandarden. Andel vei med fast dekke kontra grus var med tiden blitt omvendt. I tillegg ble det lagt vekt på at et eventuelt fritak fra krav til skjerming av hjul ville gjelde et svært begrenset antall kjøretøyer som til sammen utgjorde et meget begrenset antall kjørte km pr. år.

Transportstyrelsen anså disse momentene som fornuftige, og man fikk i Sverige f.o.m. 2017 fritak for krav til skjerming av hjul for kjøretøy som er eldre enn 1953. Dette skjedde ved at § 4 ble opphevet i Transportstyrelsens endringsforskrift (TSFS 2017:60)

### **Fritak fra krav til skjerming av hjul kan også innføres i Norge uten at dette går på bekostning av trafiksikkerhet**

Krav til skjerming av hjul er, slik det framgår av forskriftstekst, satt for mest mulig effektivt å hindre fare og ulempe for annen trafikk ved vann- søle og steinsprut fra hjulene. Det er basert på et ønske om å oppnå høyest mulig grad av trafiksikkerhet.

Forhold som kan påvirke omgivelsene i negativ grad i forbindelse med kjøring uten tilstrekkelig eller manglende skjerming av hjul kan trolig settes opp i følgende prioriterte rekkefølge:

1. Veidekke, kjøring på grusvei
  2. Værforhold og årstid (hvordan kjøretøy benyttes)
  3. Antall kjøretøy og kjørte km
- 
1. Som tidligere nevnt er veistandarden i Norge totalt endret siden ikrafttreden av opprinnelig krav til skjerming av hjul. I 1961 hadde vi en veidekkefordeling på rundt 90 % grus og 10 % fastdekke, i dag har vi rundt 91 % asfalt og 9 % grus.
  2. Den typen kjøretøy som eventuelt vil omfattes av et fritak fra krav om skjerming av hjul benyttes kun i sommerhalvåret og da fortrinnsvis i tørt vær på vei med fast dekke.
  3. Gjennomsnittlig kjørelengde for denne typen kjøretøy vil trolig ligge på maks. 500 mil pr. år. Denne typen kjøretøy har svært begrenset bruk og bruksområde. I tillegg kan det nevnes at sike kjøretøy også har en årlig kilometerbegrensning fastsatt av forsikring / forsikringsselskap. De fleste forsikringsselskap har en maks årlig kjørelengde på mellom 300 og 500 mil.  
AMCAR har via If en todelt forsikringsordning for veterankjøretøy, original og ombygd. Originale veterankjøretøy har "fri" årlig kjørelengde og ombygd veteranbil er begrenset til 800 mil som maksimal årlig kjørelengde. Sistnevnte vil i så fall være gjeldende for kjøretøy som eventuelt benyttes under et fritak fra krav til skjerming av hjul.  
Gjennomsnittlig kjørelengde for veteranbil generelt ligger trolig rundt 200 mil pr. år.

AMCAR anser det ikke som hensiktsmessig eller ønskelig å innføre et generelt fritak fra krav til skjerming av hjul for veterankjøretøy. Det er heller ikke hensiktsmessig eller logisk å dra en grensedragning til 1971, eller ned mot 1961 med tanke på opprinnelig innslag av krav til skjerming av hjul, da en slik grensedragning vil favne for vidt og ikke avgrense fritaket til de kjøretøymodeller som potensielt kan ha et behov for fritak. AMCAR foreslår derfor at et fritak fra krav til skjerming av hjul settes til kjøretøy som er av årsmodell 1942 eller eldre. På denne måten vil man fange opp de fleste kjøretøy der det potensielt kan være et behov for fritak, i tillegg til at fritaket vil representere et beskjedent antall kjøretøy. Dette er også kjøretøy, som før innskjerping av krav med tilbakevirkende kraft, ikke var omfattet krav om skjerming av hjul.

Tall innhentet fra OFV viser at vi i Norge pr. 31.12.2020 hadde 3606 registrerte personbiler av årsmodell 1942 eller eldre. Dette vil da være kjøretøy, som ved et fritak, potensielt kan benyttes uten skjerming av hjul. Andelen av disse som vil benytte et slikt fritak vil imidlertid være beskjedent. AMCAR anser derfor, ut ifra et trafikksikkerhetsperspektiv, at et slikt fritak kan innføres uten at dette representerer noen momenter som kan antas å påvirke trafikksikkerheten i negativ grad. Et fritak vil gjelde kjøretøy som tilbakelegger en svært begrenset årlig kjørelengde, kjøretøyene benyttes kun i sommerhalvåret og andelen kjørte km på grus kontra asfalt vil være rundt 0,5 promille, forutsatt at disse har det samme bruksmønster som et ordinært kjøretøy.

Tall fra Sverige, basert på ca. 700 hot rods forsikret via SSRA (Swedish Street Rod Association) i samarbeid med If, kan ikke vise til innmeldt skader på eget eller andres kjøretøy med årsak i manglende skjerming av hjul. Det antas da at 100-200 av disse ble benyttet uten skjermer også før fritak ble innført.

Disse tallene beviser i stor grad AMCARs påstand om at et fritak fra krav til skjerming av hjul ikke vil påvirke trafikksikkerheten i negativ grad.

**AMCAR foreslår på bakgrunn av dette at følgende fritak opprettes som et tillegg i Kjøretøyforskriften Kap. 32:**

**§ 32-1**

**1. punkt, nytt 3. avsnitt**

*Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke for kjøretøy førstegangsregistrert 1942 eller tidligere. Fritak fra krav til skjerming av hjul gjelder ikke kjøretøy som er utrustet med tvillingmonterte hjul.*

Denne problemstillingen har som nevnt tidligere blitt tatt opp som spørsmål fra Samferdselsdepartementet. Vegdirektoratet konkluderte da med at et eventuelt fritak fra krav til skjerming av hjul ville kreve en forskriftsendring. AMCAR ønsker derfor at denne prosessen igangsettes i form av en høring.

Se vedlegg, antall sider 12

Med vennlig hilsen  
For AMCAR

  
Thomas Lian Kristiansen

  
Østre Rosten 4 A  
7075 Tiller  
NORWAY

Postadresse: P.O. Box 6006, N-7434 Trondheim, Norway. Besøksadresse: Østre Rosten 4A, 7075 Tiller.

Tlf. +47 72 89 60 00 sentralbord. Faks +47 72 89 60 10.

Forsikring åpen mellom kl. 08-15. Teknisk avdeling åpen mellom kl. 10-15.

Organisasjonsnummer: 971 464 208. Bankgiro: 8601 08 36850.

7. Bestemmelsen i § 26, nr. 1 om at teoretisk prøve som regel skal være skriftlig, trer i kraft fra den tid Vegdirektoratet bestemmer.

§ 38. Utfyllende bestemmelser

Vegdirektoratet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring av disse forskrifter, og kan i særlige tilfelle gjøre unntak fra forskriftene.

§ 39. Ikrafttreden m. m.

Disse forskrifter trer i kraft den 23. april 1967.

## MOTORVOGNFORSKRIFTER

utferdiget av Arbeidsdepartementet 3. juni 1942.

### Innledning:

Samferdselsdepartementet har 28. mars 1967 med hjemmel i vegtrafikkloven § 43, jfr. § 44 fastsatt:

1. Forskrifter om motorvogner av 3. juni 1942 §§ 1—33 skal gjelde midlertidig inntil videre, og for de samme kategorier av kjøretøy som har vært omfattet av disse forskrifter, nemlig alle kjøretøy som har kraftmaskin til framdrift og er bestemt til transport av personer eller gods, herunder også motorsleder og såkalt skinneløs sporveg (trolleybuss). I tilsvarende avgjør Samferdselsdepartementet om kjøretøy er bestemt til transport av personer eller gods og om i hvilken utstrekning det skal gå inn under bestemmelsene i loven.

Bestemmelsene gjelder for traktor, tilhengere og motorsykler i den utstrekning det framgår av forskriftene.

Bestemmelsene gjelder også for beitebil og beltetmotorsykkel. Med *beitebil* forstås: Motorvogn som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods og/eller til å trekke annet kjøretøy, som har beiter og eventuelt styreski og/eller styrehjul og som har egenvekt 400 kg eller mer.

Med *beltetmotorsykkel* forstås: Motorvogn som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods og/eller til å trekke annet kjøretøy, som har beiter og eventuelt styreski og/eller styrehjul og som har egenvekt mindre enn 400 kg.

Bestemmelsene gjelder ikke for skinnegangsvogner, og heller ikke for motortraller som bare brukes av jernbanen eller andre offentlige institusjoner innenfor eget område, lokomobiler, jordbruks- eller vegarbeidsmaskiner.

2. Departementet har foretatt visse mindre korreksjoner i forskriftene i samband med at motorvognloven opphører å gjelde fra 23. april 1967, og har foretatt endringer i §§ 3, 12, 13, 14, 18, 19, 21. Man har endelig tilføyd tre nye avsnitt (X, Y, Z) om kjøretøy som ifølge pkt. 1 ovenfor ikke går inn under forskriftene (som ikke er «motorvogn»), om fellesbestemmelser for alle kjøretøyer, samt overgangsbestemmelser.

3. Forskrifter om motorvogner av 3. juni 1942 §§ 34—57 oppheves.

Motorvegforskriftene skal fra 23. april 1967 lyde:

**A. Motorvogners størrelse, innretning og utstyr**

§ 1.\*) Motorvogn som er over 2,20 m bred, eller som med full last har et største akseltrykk på over 2 tonn, må en ikke uten særskilt tillatelse bruke på veg eller gate som er åpen for alminnelig ferdsel. Er slik tillatelse gitt for akseltrykket, må dette aldri være større enn fastsatt i tillatelsen. Står 2 aksler nærmere hverandre enn 2,5 m, regnes akseltrykket lik summen av trykket på begge disse aksler.

Særskilt tillatelse etter bestemmelsene foran gir:

- a. Ordføreren — eller den som ordføreren gir fullmakt til det — for vogn som bare skal brukes innen en by (eller ladested med eget kommunestyre),
- b. vegsjefen — eller den som han gir fullmakt til det — for vogn som skal brukes innen enkelt fylke (byene i fylket medregnet),
- c. vegdirektøren — eller den som han gir fullmakt til det — for vogn som skal brukes innen 2 eller flere fylker.

I de tilfelle som er nevnt under b og c, kan politiet etter avtale med vegsjefen gi foreløpig kjøretillatelse, jfr. § 20, nest siste ledd, men må da sørge for at dispensasjonsøknad straks blir sendt til vedkommende myndighet.

For by eller enkelt fylke eller for enkelte vegstreknings kan de myndigheter som er nevnt under a og b, i særlige tilfelle og eventuelt på nærmere vilkår, gi alminnelig tillatelse til å bruke motorvogn med større bredde eller større akseltrykk enn fastsatt i disse forskrifter. Om dette skal vegdirektøren straks ha melding.

Den myndighet som har gitt tillatelsen etter denne paragraf, kan ta den tilbake.

Alle avgjørelser kan påankes til Samferdselsdepartementet. Den bestemmelse som er truffet, står ved makt til saken er avgjort.

§ 2. Alle motorvogner som er registrert eller som skal kunne brukes her i riket, må ha luftgummiringer.

Vegdirektøren gir nærmere bestemmelser om ringdimensjoner og godkjenner de ringtyper som er nevnt foran.

\*) Samferdselsdepartementet har i r.skriv av 14. juli 1950 med hjemmel i § 66 i lov om vegvesenet bestemt at § 1 skal gis tilsvarende omvendelse på alle kjøretøyer og redskap som skal kunne brukes på riktsveg, herunder plass eller bru på sådan veg. Fylkestingene har truffet tilsvarende vedtak gjeldende samtlige fylkes- og bygdeveger (se Vegdirektørens rundskriv nr. 5/53 av 15. januar 1953).

De myndigheter som er nevnt i § 1, kan gi dispensasjon fra bestemmelsene i denne paragraf. § 1, siste ledd, får tilsvarende anvendelse.

§ 3. Motorvogn må ikke nyttes på offentlig veg med hjul- eller beltutstyr som virker særlig skadelig på vegbanen.

Når snøskjetting brukes, jfr. trafikreglens § 24 nr. 2, må avstanden mellom tverrlenkene i kjettingen ikke være større enn at én lenke alltid ligger fast mot kjørebanelen.

Under kjøring på snø- eller isdekket veg skal snøskjetting alltid medføres.

Vegdirektøren kan helt eller delvis forby snøskjetting som skader kjørebanelen i uttrengsmål.

§ 4.

1. Motorvogn skal ha bremsesom er i stand til å kontrollere bevegelsen og å stanse vognen på en effektiv, sikker og hurtig måte.
2. Bremsing skal kunne iværsettes ved to anordninger, hvorav i nærværende paragraf den ene er kalt hovedbrems (fotbrems) og den andre parkeringsbrems (håndbrems). Bremsanordningene skal være konstruert slik at i tilfelle den ene svikter, skal den andre være i stand til å stanse vognen på en rimelig bremselengde (se nr. 10 nedenfor).
3. Parkeringsbremsen (håndbremsen) skal kunne stenges ved en direkte virkende mekanisk innretning. Den skal kunne holdes stengt også under førerens fravær. Dette gjelder ikke for tohjulet motorsykkkel.
4. Bremsene på et hjulpar skal virke like sterkt på begge hjul.
5. Minst en bremsanordning skal kunne virke på bremseflater som er festet til vognens hjul, enten direkte eller ved hjelp av mekaniske ledd.
6. Motorvognens bremsanordning må holdes i full stand. De må ikke endres eller frakobles — helt eller delvis — med mindre den bilsakkyndige ved påtegning i vognkortet har gitt samtykke hertil.
7. Motorvogn må ikke utstyres med spesielle innretninger for regulering av bremsevirkningen av de påbudte bremses uten at konstruksjonen er godkjent av vegdirektøren.

8.\*) Til hydraulisk bremsanlegg må bare nyttes bremsevæske av fabrikkat og type som er godkjent av vegdirektøren. Emballasjen skal ha tydelig påskrift om silk godkjenning.

\*) Bestemmelsen trer i kraft fra det tidspunkt Samferdselsdepartementet fastsetter.

er gitt av departementet ved spesielle forskrifter for visse motorvognar.

9. Bestemmelsen i nr. 1 pkt. f) om refleksanordninger settes i kraft fra det tidspunkt departementet fastsetter.\*)

For øvrig settes de foranstående bestemmelser i kraft 1. mai 1957 for motorkjøretøyer som registreres første gang her i riket. For andre motorkjøretøyer gjelder følgende:

Bestemmelsen i nr. 1 pkt. h) om retningssignallys (retningsvisere) trer i kraft 1. juli 1957.

Bestemmelsene i nr. 1 pkt. c) om parkeringslys og i nr. 1 pkt. g) om stoppsignallys trer i kraft 1. januar 1958 med mindre dispensasjon er gitt av Statens bilsakkyndige. Herom gis i tilfelle påtegnning i vognkortet.

§ 6. Motorvogn skal ha:

Ett eller flere signalthorn som gir en tilstrekkelig, men ikke overdrevet kraftig — og heller ikke ubehagelig — lyd av jevn tonehøyde. Lydstyrken fastsettes av vegdirektøren.

Anvendes flere signalthorn, skal de lyde samtidig.

Polltiovogner og militær-, ambulanse- og sykevogner kan ha andre varselapparat foruten det nevnte signalthorn.

§ 7. Alle lukkede personbiler (herunder biler med såkalt solskinnstak) med sitteplass for minst 10 passasjerer skal være utstyrt med hensiktsmessig anbrakt brannsløkkingsapparat av type som vegdirektøren har godkjent, og må ha nødutgang etter nærmere bestemmelse av vegdirektøren.

§ 8. Motorvogn skal ha en innretning som sikrer mot at uvedkommende setter vognen i gang.

Som tilfredsstillende i så måte regnes f. eks.: at dørene på en lukket vogn kan låses; at en kan låse skjaltarmen, tenningsbryteren når strømmen er brutt, påslippingskranen på dampdrevne vogner eller strømbryteren på elektrisk drevne vogner.

§ 9.\*\*)

1. Motorvogn skal være innrettet slik at det fra førerplassen er tilstrekkelig utsikt fremover og til sidene.

\*) I kraft fra 1. oktober 1961, se r.skriv fra Vegdirektøren av 17. april 1961 (29/61 M). Se også r.skriv av 24. juni 1961 (nr. 52/61 M).

\*\*\*) Overgangsbestemmelse: Bestemmelsen i nr. 7 om at avstanden fra bakakselsentret til bakkant av lasteplanen ikke må overstige 60 % av vognens akselavstand gjelder ikke gjeldende for motorvogner registrert før 20. september 1959 for så vidt som den skulle medføre pålegg om endringer i lasteplanets størrelse.

2. Motorvogn med frontrute skal ha effektiv selvvirkende vinduspusser. Når frontruten er bred nok, skal det være to slike samtidig virkende vinduspussere.

3. Motorvogn skal ha speil av sådan størrelse, i sådant antall og slik plassert at det fra førerplassen er tilstrekkelig utsikt bakover.

På personbil med flere enn 8 passasjerplasser, og på lastevogn og varebil skal det være et speil på hver side utenfor førerhuset.

På motorsykkel kreves ikke speil.

4. Hvor det finnes påkrevd, kan politiet i samråd med den bilsakkyndige påby signalanordning av type som vegdirektøren har godkjent og som virker automatisk når vognen rygger eller ruller bakover.

5. Motorvogn skal være utstyrt med skjermer og/eller skvettlapper for bakhjulene, slik at tilskvetting av bakenfor kjørende effektivt hindres.\*) Kjøretøy som på horisontal veg ikke kan kjøres med større fart enn 30 km i timen, behøver ikke å ha skjermer eller skvettlapper.

6. På motorvogns forparti må ikke være anbrakt radiatorfigurer, panserornamenter, lykteskjermer eller annet som på grunn av form, anbringelsesmåte eller det materiale de er laget av, kan medføre særlig fare i tilfelle sammenstøt eller påkjørsel. Dørhåndtak, hengsler, beslag m. v. på sidene av motorvogn skal være innrettet eller beskyttet slik at de ikke frembyr umedlig fare for andre vegfarende. Vegdirektøren kan fastsette utfyllende regler, og avgjør i tvilstilfelle om en gjenstand som nevnt er i strid med forbudet.\*\*)

7. På motorvogn må avstanden fra bakakselsentret til bakkant av lasteplanen ikke overstige 60 % av vognens akselavstand.

Desuten må:

a) på lastebil med enkelt førerhus midten av lasteplanet ikke ligge bak bakakselsentret uten tillatelse fra vegdirektøren.

b) på kombinert bil (bil med lasteplan eller varerom og mer enn 1 seterad) lasteplanets eller varerommets lengde være avpasset slik at forakseltrykket blir minst 25 % av vognens vekt fullt lastet.

c) på varebil (nyttelast inntil 1 000 kg) midten av varerommet (lasteplanet) ikke ligge mer enn 1/20 av akselavstanden bak bakakselsentret uten tillatelse fra vegdirektøren.

\*) I r.skriv nr. 88/60 M av 29. september 1960 har Vegdirektøren gitt nærmere retningslinjer om «sprutvinkel» etc.

\*\*\*) Se r.skriv fra Vegdirektøren av 28. mai 1960 (nr. 41/60 M).



# 1 Offentlige veier. Km

	Veier i alt			Riksveier og fylkesveier i alt	Kommunale <sup>1</sup> veier i alt	
	I alt	Fast dekke	Grusdekke			
1840	15 290	..	..	5 680	9 610	
1845	15 594	..	..	5 944	9 650	
1850	16 091	..	..	6 181	9 910	
1855	16 476	..	..	6 046	10 430	
1860	17 933	..	..	6 305	11 628	
1865	18 882	..	..	6 667	12 215	
1870	20 058	..	..	6 995	13 063	
1875	21 550	..	..	7 450	14 100	
1880	22 194	..	..	7 753	14 441	
1885	23 760	..	..	8 426	15 334	
1890	25 484	..	..	9 198	16 286	
1895	27 000	..	..	9 647	17 353	
1900	28 591	..	..	10 671	17 920	
1905	30 104	..	..	11 385	18 719	
1910	31 713	..	..	12 143	19 570	
1915	33 190	..	..	13 069	20 121	
1920	34 168	..	..	13 375	20 793	
1925	35 542	..	..	14 080	21 462	
				Riksveier i alt	Fylkesveier i alt	Kommunale <sup>1</sup> veier i alt
1930 30. juni	37 443	99	37 344	9 303	6 116	22 024
1935 "	39 597	528	39 069	13 629	4 125	21 843
1940 "	42 598	1 572	41 026	14 695	5 135	22 768
1945 "	43 980	1 555	42 425	15 866	5 243	22 871
1950 ""	44 673	2 001	42 672	15 929	5 875	22 869
1951 "	45 128	2 148	42 980	15 952	6 123	23 053
1952 "	45 809	2 302	43 507	15 935	6 333	23 541
1953 "	46 290	2 451	43 839	16 046	6 539	23 705
1954 "	46 810	2 619	44 191	16 048	6 720	24 042
1955 "	47 388	2 794	44 594	16 109	6 825	24 454
1956 "	47 961	3 060	44 901	16 095	7 004	24 862
1957 "	48 762	3 288	45 474	16 197	7 605	24 960
1958 "	49 535	3 514	46 021	16 267	7 868	25 400
1959 "	50 383	3 751	46 632	16 277	8 093	26 013
1960 "	51 233	4 066	47 167	16 378	8 321	26 534
1961 31.12.	52 565	4 622	47 943	16 615	8 734	27 216
1962 "	53 224	5 129	48 095	16 651	9 012	27 561
1963 "	53 630	5 971	47 659	16 654	9 062	27 914
1964 <sup>2</sup>	..	..	..	22 983	27 322	..
1965 31.12.	65 737	11 240	54 497	23 213	27 744	14 780
1966 "	66 684	12 856	53 828	23 399	28 065	15 220

	Veier i alt			Riksveier og fylkesveier i alt	Kommunale <sup>1</sup> veier i alt	
	I alt	Fast dekke	Grusdekke			
1967 "	68 292	14 787	53 505	23 665	28 590	16 037
1968 "	69 606	16 642	52 964	23 788	28 939	16 879
1969 "	71 101	19 167	51 934	24 118	29 223	17 760
1970 31.12.	72 262	21 726	50 536	24 321	29 572	18 369
1971 "	73 112	24 222	48 890	24 494	29 766	18 852
1972 "	74 177	26 613	47 564	24 739	30 010	19 428
1973 "	74 796	28 983	45 813	24 688	30 079	20 029
1974 "	75 904	32 039	43 865	24 740	30 406	20 758
1975 "	77 101	34 560	42 541	24 897	30 681	21 523
1976 "	78 116	36 976	41 140	24 977	30 856	22 283
1977 "	78 918	39 368	39 550	24 980	31 048	22 890
1978 "	79 817	42 292	37 525	25 159	31 120	23 538
1979 "	80 911	44 473	36 438	25 141	31 505	24 265
1980 "	81 717	46 546	35 171	25 282	31 598	24 837
1981 "	82 482	48 374	34 108	25 289	31 731	25 462
1982 "	83 377	50 474	32 903	25 278	31 859	26 240
1983 "	84 033	52 293	31 740	25 325	31 910	26 798
1984 "	84 563	53 965	30 598	25 446	31 665	27 452
1985 "	85 882	55 974	29 908	25 599	29 735	30 548
1986 "	86 143	57 452	28 691	25 713	26 995	33 435
1987 "	86 838	58 756	28 082	25 851	26 839	34 148
1988 "	87 578	59 928	27 650	26 030	26 845	34 703
1989 "	88 174	61 026	27 148	26 147	26 850	35 177
1990 "	88 922	62 234	26 688	26 221	26 974	35 727
1991 "	89 135	..	..	26 265	27 004	35 866
1992 "	89 737	..	..	26 386	26 978	36 373
1993 "	90 502	..	..	26 406	27 050	37 046
1994 "	90 174	..	..	26 463	27 075	36 636
1995 "	90 262	..	..	26 452	27 133	36 677
1996 "	91 346	..	..	26 535	27 127	37 684
1997 "	91 254	..	..	26 610	27 072	37 572
1998 "	90 741	..	..	26 611	27 108	37 022
1999 "	90 880	..	..	26 705	27 213	36 962

<sup>1</sup> Fram til 1961 var betegnelsen bygdeveier.

<sup>2</sup> Den nye veiloven fra 1. januar 1964 medførte en ny inndeling av de offentlige veier, hvor også gatenettet i byene blir regnet som en del av det offentlige veinettet. Tallene er derfor ikke sammenliknbare med tidligere år.

Kilde: Vegdirektoratet og NOS Samferdselsstatistikk.

#### Standardtegn i tabeller

Antall personbiler førstegangsregistrert 1942 eller tidligere. Populasjon pr. 31.12.2020

År	Antall
1902	2
1903	2
1904	3
1905	3
1906	5
1907	3
1908	1
1909	3
1910	13
1911	7
1912	9
1913	14
1914	18
1915	10
1916	10
1917	13
1918	2
1919	23
1920	25
1921	12
1922	40
1923	48
1924	43
1925	56
1926	87
1927	106
1928	178
1929	245
1930	329
1931	375
1932	209
1933	142
1934	207
1935	127
1936	161
1937	255
1938	217
1939	219
1940	120
1941	93
1942	171

Med vennlig hilsen  
Opplysningsrådet for Veitrafikken AS  
Pål Bruhn

# Svar till Transportstyrelsen angående kriterier för skärmlösa bilar

## Innehåll

1) Introduktion .....	2
2) Kvalitetssäkring av information.....	2
3) Bakgrund och historik, Hot Rods.....	2
4) Hot Rods i Sverige.....	5
5) Riskanalys, skärmlösa bilar .....	7
6) Uppskattning av antal Hot Rods som kommer att framföras utan skärmar.....	7
7) Svar på övriga frågor från Transportstyrelsen .....	8
8) Summering och förslag på kriterier.....	8
9) Förfrågan från Lena Eklund, Transportstyrelsen.....	8
10) Referenser .....	9
11) Bilagor .....	9



## 5) Riskanalys, skärmlösa bilar

SSRAs bedömning är att risken för skador på egna eller andras bilar är mycket låg.

Denna bedömning är baserad på följande fakta

- Cirka 700 svenska Hot Rods är idag försäkrade via SSRAs samarbete med IF. Hittills har inget försäkringsärendet handlat om skador på egna eller andras bilar som en konsekvens av avsaknad av skärmar. Vi anser att datan i detta resonemang är tillförlitlig i och med att uppskattningsvis 100-200 av dessa Hot Rods redan idag kör utan skärmar, trots att det formellt sett inte är tillåtet.
- Användandet av Hot Rods och andra typer av ombyggda och amatörbyggda bilar är starkt begränsat via de specialförsäkringar som finns hos bland annat IF och Bilsport & MC specialförsäkring. Exempel på regler som begränsar användandet är:
  - begränsad körsträcka per år (500 mil)
  - ej tillåtet att använda bilen som bruksfordon utan enbart i samband med färd till och från träffar och andra bilrelaterade evenemang. Bilsport och MC specialförsäkringar har som exempel krav på att person som tecknar försäkring också har tillgång till bruksfordon
  - ej tillåtet att använda bilarna under vinterhalvåret

Försäkringsavgifterna är också låga i och med att ytterst få försäkringsärenden uppstår. Ägarna (försäkringstagarna) är väl medvetna om sambandet mellan låg försäkringsavgift och lågt antal försäkringsärenden och eftersträvar därmed så få olyckor eller incidenter som möjligt.

I och med dessa begränsningar minskar också sannolikheten för att bilarna under den korta tid de framförs på vägarna skulle orsaka några problem.

- 21% av det svenska vägnätet uppskattas bestå av grusväg enligt Trafikverket, och ägarna till bilarna undviker denna typ av vägar i och med riskerna att skada de ofta dyrbara lackeringarna. Detta gäller för övrigt också Hot Rods utrustade med skärmar, då dessa också undviker grusvägar av liknande skäl. Enligt Trafikverket finns också 65% av grusvägarna i skogslänen (Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs, Jämtlands, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län). Detta innebär att drygt 7% av vägnätet i övriga, mer tät-trafikerade delar av Sverige, består av grusvägar.

## 6) Uppskattning av antal Hot Rods som kommer att framföras utan skärmar

Denna uppskattning är baserad på de observationer som gjorts i samband med träffar de senaste åren, samt dialog med ett antal medlemmar som är i färd med att bygga eller renovera Hot Rods i Sverige. För att få en mer exakt siffra behövs tillgång till bilregistret och register för ombyggda och amatörbyggda bilar, vilket vi för tillfället inte har.

En grov uppskattning är att det finns ca. 3000 Hot Rods i Sverige.

Vi uppskattar att 1/3 anses vara originalbilar enligt de kriterier som används för de bilar som redan är tillåtna att framföra utan skärmar.

1/3 klassas som ombyggda och 1/3 som amatörbyggda.

Av de 2000 bilar som därmed klassas som ombyggda eller amatörbyggda bedömer vi att 60% är av de årsmodeller som ej har integrerade skärmar (d.v.s. årsmodeller till och med 1934).

Av de 1200 bilar som därmed är aktuella att framföra utan skärmar bedömer vi att max 40% väljer att åka utan skärmar.

Detta innebär att mängden skärmlösa ombyggda och amatörbyggda Hot Rods blir mindre än 500 stycken.

Tillväxten av nya bilar per år uppskattas till 40 men denna siffra är idag ej baserad på fakta från bilregistret utan är snarare baserad på den mängd nya bilar vi inom SSRA känner till.

Baserat på ovanstående beräkningar skulle 10-15 nya bilar per år vara aktuella att framföra utan skärmar.

## 7) Svar på övriga frågor från Transportstyrelsen

Av de frågor Transportstyrelsen ställt till SSRA (Se kapitel 9) har följande fråga ej besvarats i kapitlen ovan, och besvaras härmed i detta kapitel.

Fråga:

Finns det dubbelmontage på ett amatörbygge?

Svar:

Vi har aldrig sett eller hört talas om ett amatörbygge med dubbelmontage, d.v.s. två hjul monterade bredvid varandra.

## 8) Summering och förslag på kriterier

Baserat på ovanstående fakta och uppskattningar bedömer vi att risken för olyckor eller incidenter är mycket låg för ombyggda och amatörbyggda bilar som framförs utan skärmar.

Som nämns ovan är skärmlöst aktuellt för bilar som efterliknar årsmodeller fram till och med 1934.

Om det anses enklare vid kontroller av fordon att använda samma årsmodellgräns som originalbilar accepterar SSRA självfallet detta. Vi bedömer att Transportstyrelsen är bättre lämpad än vi att besluta i denna fråga.

## 9) Förfrågan från Lena Eklund, Transportstyrelsen

Mail med förfrågan till SSRA om nödvändiga uppgifter för att kunna fortsätta diskussionen angående ombyggda och amatörbyggda skärmlösa bilar.

Hej Stefan

Vi har nu diskuterat hur vi kommer att gå vidare med "skärm" frågan och kommit fram till att vi behöver genomföra ett regleringsarbete, där vi ska försöka ta grepp om både ombyggda samt amatörbyggda fordon. Det innebär att detta arbete kommer att hamna i vår regelutvecklingsplan och då prioriteras bland de övriga utvecklingsbehoven. Det som kommer att vara avgörande när detta blir genomfört är hur många lagkravstvingande arbeten (EU-lagstiftning som måste inarbetas för annars får Sverige böta) som vi har och antal resurser som kan jobba med regelutveckling. Därför kan jag i dagsläget inte tala om när detta kan tänkas bli genomfört.

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd  
om bilar och släpvagnar som dras av bilar  
(konsoliderad elektronisk utgåva)**

**17 kap. Stänkskydd****Definitioner**

1 § I detta kapitel används nedanstående definitioner. I de fall hänvisningar görs till EU-direktiv gäller de definitioner som används där.

*däcksbredd* största bredden på däcket mätt på övre hjulhalvan; för fordonet som är godkända för alternativa däckdimensioner avses bredden för den bredaste däckdimensionen; upphöjningar i form av skydds- och dekorationsribbor, märkning eller liknande ingår inte i bredden

**Personbil****Övergripande krav**

2 § Personbil som tas i bruk den 1 januari 2005 eller senare, med undantag för chassi eller personbil där stänkskyddet med hänsyn till bilens konstruktion eller ändamål medför avsevärd olägenhet, ska beträffande stänkskydd (hjulskydd) uppfylla kraven i direktiv 78/549/EEG (se 2 kap. 41 §).

3 § Personbil som tagits i bruk före den 1 januari 2005 och är av 1953 eller senare års modell, med undantag för chassi eller personbil där stänkskyddet med hänsyn till bilens konstruktion eller ändamål medför avsevärd olägenhet, ska beträffande stänkskydd

1. uppfylla kraven i direktiv 78/549/EEG (se 2 kap. 41 §), eller
2. uppfylla kraven i 5–8 §§.

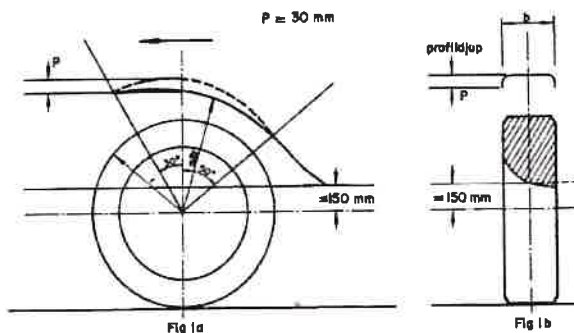
Stänkskydd på personbil som har två eller flera axlar inom ett avstånd av 2 m och där stänkskyddet utgör skydd för hjulen på fler än en av dessa axlar får som alternativ till kraven i 5–8 §§ istället uppfylla kraven i 9 §.

4 § *Har upphävts genom (TSFS 2017:60).*



## Krav enligt 3 § 2

5 § Stänkskydd ska vara utformat så att dess främre del sträcker sig minst till ett radiellt plan  $30^\circ$  framåt från ett vertikalt plan genom hjulcentrum, och



så att dess bakre del sträcker sig till ett horisontellt plan som är beläget högst 150 mm ovanför ett horisontellt plan genom hjulcentrum (figur 1 a).

6 § Den del av stänkskyddet som är beläget mellan två radiella plan  $-30^\circ$  framåt och  $50^\circ$  bakåt från ett vertikalt plan genom hjulcentrum – ska täcka däckets bredd (se 5 § figur 1 a). I övrigt ska stänkskyddet bakåt, i de i 5 § nämnda delarna, täcka minst halva däckets bredd. (TSFS 2019:29)

7 § Stänkskydd ska ha neddragna kanter på sidorna. Kanterna ska vara så utformade att stänkskyddet framifrån i profil i vertikalplanet genom hjulcentrum har ett djup på minst 30 mm (se 5 § figur 1 a och 1 b). Profildjupet får successivt minska ut mot de i 5 § nämnda radialplanen (se 5 § figur 1 a).

8 § Den del av stänkskyddet som är beläget ovanför ett horisontellt plan genom hjulcentrum får på personbil av 1963 eller senare års modell, inte vara placerat på större avstånd från hjulcentrum än dubbla hjulradien, mätt till stänkskyddets kanter (se 5 § figur 1 a).

9 § Stänkskydd ska uppfylla följande krav framför ett vertikalt plan genom hjulcentrum på det främre hjulet och bakom ett vertikalt plan genom hjulcentrum på det bakre hjulet.

1. Stänkskyddet ska vara förbundet mellan ovan nämnda plan och i denna del ha neddragna kanter på sidorna (figur 3).

