

---

**Fra:** firmapost@vegvesen.no

**Sendt:** torsdag 14. mai 2020 kl. 12.36

**Til:** Tor Henriksen

**Emne:** Høringsinnspill, "Ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil"

Vi bekrefter å ha mottatt ditt innspill til høringen **Ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (20-31697)**.

Dette er informasjonen vi har mottatt:

**Avsender:** Norsk Bobilforening

Tor Henriksen

elgstien 60

4637 KRISTIANSAND S

Tlf: 92457421

E-post: [henriksen\\_tor@hotmail.com](mailto:henriksen_tor@hotmail.com)

**Innspill:**

Norsk Bobilforening vil respondere på denne høringen og punktet som gjelder å kunne øke totalvekten på kjøretøyet.

Dette er et tema som opptar våre medlemmer og mange bobileiere generelt.

Bobiler er somregel et trinnvis oppbygd kjøretøy og har da flere fabrikanter, men bare en slutfabrikant som er bodelsbyggeren.

Fabrikanter på et etappevis oppbygd kjøretøy er dermed mange og slutfabrikanten må bruke dokumentasjonen fra andre fabrikanter, til sluttokumentasjon.

Andre fabrikanter, kan være bilfabrikant, chassisfabrikant (f.eks. AL-K0), fjærprodusent (f.eks. VB) og som regel er det chassis, eller fjærprodusenten som setter vektene. Bodelsbyggeren bruker denne dokumentasjonen til vektangivelse.

Fiat et bilchassis som ofte er brukt, kan bli registret med en totalvekt, fra 3,5 – 5,5 t alt avhengig av hvilke chassis, fjærtyper slutfabrikanten benytter.

Det viser seg også at ikke alle slutfabrikanter benytter samme chassis/fjærer og derfor kan variasjonen være til stede mellom merkene. Kunden kan også bestille bobilen ny med høyere totalvekt, ved at f.eks. andre fjærer monteres.

På denne bakgrunn ønsker Norsk Bobilforening at dette vil tilpasse seg EU der det er mulighet med dokumentasjon fra fabrikant og uavhengig laboratorium som f.eks. TUV være mulig å øke totalvekten på en bobil også i Norge.

Svar fra en av de største tilbyderne i Tyskland på utstyr/fjærer (Goldschmitt) som bobilfabrikantene benytter både originalt av sluttprodusent og til ettermontering.

In Germany the total weight is increased on the basis of an documents.

Here we refer to the base chassis (Fiat, Citroen..) the motorhome manufacturer is not so important.

TUV papier kreves og godtas som dokumentasjon ved komponentbytte i Norge og tidligere også som dokumentasjon på totalvektsøkning når komponentene tilsa det. Dette er fremdeles godtatt i EU, med litt tilleggsdokumentasjon, fra andre enn sluttfabrikant.

Håper det etter denne høringen også blir enklere i Norge enn det er i dag å øke totalvekten på bobiler som ikke har montert komponentene fra sluttprodusent, men ønsker det seinere.

Mvh

Norsk Bobilforening

**Vedlegg du har sendt med:**

Ingen filer vedlagt