|  |
| --- |
| Statens vegvesen - VegdirektoratetPostboks 8142 Dep0033 Oslo |
| Deres ref: 16/180677-2 | Oslo, 17.03.2017Vår ref: Morten Sandberg/ 17-5931 |

Høringssvar fra Traktor- og Landbruksimportørenes Forening (TLIF) - Forskrift om endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

Det vises til Statens vegvesen Vegdirektoratets (SVV) høringsbrev datert 21.12.2016 om periodisk kjøretøykontroll (PKK) med tilhørende dokumenter. Det vises videre til høringsmøter i Vegdirektoratet, 18. oktober og 8. november 2016 og vårt brev med innspill til Vegdirektoratet, datert 9. november 2016. Høringsmøtene med berørte interesser i TLIF og PKK-gruppen referert til ovenfor, var relatert til SVVs arbeid med å implementere de mer detaljerte i reglene i Direktiv 2014/45/EU.

Dette høringssvaret sendes på vegne av flere organisasjoner tilknyttet TLIF og traktor-bransjen. Traktor og landbruksmaskinimportørenes forening (TLIF) er en forening for importører av traktorer, skurtreskere, landbruksmaskiner, redskap, utstyr for innendørs mekanisering og øvrig tilhørende utstyr. Hovedorganisasjonen Virke er sekretariat for TLIF og TLIFs styre. Norges Bondelag har et nært samarbeid med TLIF og organiserer 62.000 medlemmer med tilknytning til bondeyrket. Organisasjonen har 530 lokallag over hele landet.

Vi har høringsmerknader til de foreslåtte forskriftsendringene på følgende punkter:

* § 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll
* § 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan
* § 11 Krav til teknisk leder
* Forskrift om opplæring i periodisk kjøretøy kontroll
	+ § 11 om modulbasert opplæringsløp for grunnopplæring
* Endringer i kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy
1. **Merknader til § 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll**

Hensikten med PKK-delen av kontrollpakken er å styrke trafikksikkerhetsarbeidet i EU/EØS-området ved at det fastsettes minstekrav til PKK av kjøretøy som brukes på offentlig vei.

Vegdirektoratets forslag til nye regler for PKK for T5-traktorer går lenger enn minstekravene i direktivet. TLIF ser dette som uheldig av flere grunner.

Vi mener ny § 4 pkt. d) bør være mer begrenset og iht til minstekravene i direktivet. TLIF mener dette punktet i forskriften kan lyde slik:

*"hjulgående traktor med konstruksjonshastighet over 40 km/t, som i hovedsak brukes på offentlig vei til godstransport."*

Den vil da bli identisk og konsistent med § 1 pkt. d) slik SVV foreslår for ny forskrift om kontroll langs veg som også er på høring. Likelydende definisjoner er et bidrag til regelforenkling og dermed en fordel i seg selv.

Vi mener videre at forslaget til første setning til nytt § 4 tredje ledd første setning bør endres og at meningsinnholdet i annen setning i samme punkt ikke kan bli stående.

I fortalen til direktivet, jf. pkt. 21, vises det til at "*Kontrollen som utføres i løpet av et kjøretøys levetid, bør være forholdsvis enkel, rask og billig, samtidig som den er virkningsfull med hensyn til å oppnå målene i dette direktiv*."

Kjøretøykontrollpakken inneholder en del kostnadsdrivende elementer som vil bli vesentlig forsterket av skala- og avstandsulemper som også virker inn på markedsrelaterte utfordringer i Norge som er av stor betydning for traktorbransjen. Det har både praktisk og kostnadsmessig betydning for hvordan PKK-reglene for T5-traktorer bør utformes.

Det er følgelig relevant å legge vekt på både trafikksikkerhetsmessige og økonomiske hensyn ved utformingen av ny PKK-forskrift for traktorer og andre kjøretøy.

Det er registrert om lag 265 000 traktorer i Norge, hvorav ca. 9 100 av disse (3,4 pst) er T5-traktorer registrert for kjøring på vei. Moderne T5-traktorer er teknisk avanserte kjøretøy. Den geografiske fordelingen av traktorverksteder med relevant utstyr og kompetanse for gjennomføring av PKK på T5-traktorer og reise- og overnattingskostnader for kontrollpersonell innebærer, større kostnadsdrivende elementer enn de som er typisk for lastebilbransjen.

I sum peker trafikksikkerhetsmessige forhold redegjort for nedenfor og økonomiske realiteter i retning av et mindre omfattende kontrollregime mht PKK for traktorer enn Statens vegvesen Vegdirektoratet legger opp til i forslaget til ny forskrift.

1.1 Direktivets virkeområde hva gjelder avgrensingskriterier om PKK for traktorer

Virkeområdet for minstekravene til en ordning med periodisk kjøretøykontroll (PKK) for kjøretøy med konstruksjonshastighet over 25 km/t er nedfelt i direktivets artikkel 2.

Direktivets regler for PKK relatert til traktorer er begrunnet i direktivets fortale pkt. 12) hvor det heter at "*Traktorer med hjul med en høyeste konstruksjonshastighet på mer enn 40 km/t, brukes i økende grad i stedet for lastebiler og til kommersiell godstransport på vei. Deres risikopotensial kan sammenlignes med lastebiler, og kjøretøyer i denne gruppen, som hovedsakelig anvendes på offentlig vei bør derfor være gjennomgå teknisk kontroll."*

I henhold til artikkel 2.1. strekpunkt nr. 7 kreves det at PKK-reglene også må omfatte "*traktorer med hjul i gruppe T5, hvis* hovedsakelig brukes på offentlig vei, med *en høyeste konstruksjonshastighet på over 40 km/t".*

1.2 Forslaget til ny forskrift og virkeområde for traktorer

Direktoratets forslag til ny forskrift inneholder følgende endringer

§ 4 ny bokstav *e) traktor som er konstruert for en hastighet over 40 km/t* og

§ 4 at nytt tredje ledd skal lyde:

(Første setning)

*Regionvegkontoret kan etter søknad fra eier eller den som på eiers vegne har rådighet over traktor som bare unntaksvis brukes på offentlig veg, gjøre unntak for kravet om periodisk kontroll etter første ledd.*

*(Andre setning)*

*Traktorer som i kortere eller lengre perioder brukes til transport, brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller andre formål på offentlig veg kan ikke unntas fra krav om periodisk kontroll*.

1.3 Merknader til forskriftens virkeområde hva gjelder traktorer

Vi er uenig i flere av de vurderingene SVV har lagt til grunn for sitt forslag til virkeområde for traktorer.

Vi mener at SVV har gått for langt i sin tolkning av direktivets sjablonmessige beskrivelser om sammenliknbarhet i risikopotensial mellom

* a) T5-traktorer som brukes i konkurranse med lastebiler, til å omfatte også
* b) annen bruk av T5-traktorer som ikke er i konkurranse med lastebiler på veg, herunder som redskapsbærer/drivenhet for redskaper som brøyteskjær, sandstrøer, snøfreser, naturgjødselspredning, jordarbeidingsredskaper, grashøsting og annet uten tilhenger av relevant størrelse.

Driftsøkonomiske realiteter hva gjelder drivstoff-forbruk og annet innebærer at T5-traktorer bare rent unntaksvis er egnet, i kommersiell forstand, til godstransport i konkurranse med lastebil, jfr. vedlegg 1. Det gjelder også mer lokale oppdrag.

Det er ikke presentert tallmateriale i direktivet som beskriver konkurranseflatene mellom hhv lastebil og traktor om godstransportoppdrag og som underbygger den oppfatningen direktivet bygger på om at T5-traktorer i stigende grad anvendes i stedet for lastebiler ved lokal transport.

Det at visse situasjonsforhold, mer unntaksvis, kan medføre sammenliknbar bruk av henholdsvis lastebiler og T5-traktorer på veg, er svært langt fra normalsituasjonen. Bruksområdene, kjørehastighet o.a. knyttet til T5-traktorer skiller seg vesentlig fra lastebiltransport. Det samme er tilfelle med trafikksikkerhetsutfordringene.

Høringsdokumentene fra SVV inneholder ikke trafikksikkerhetsvurderinger om PKK for T5-traktorer med henvisning til skadestatistikk eller annet relevant tallmateriale. Det er i forlengelsen av det aktuelt å vise til at manglende PKK ikke er listet som en aktuell og dermed prioritert problemstilling i SVVs Temaanalyse av traktorulykker (jf. Rapport 574 datert 28.4.2016).

Vi har derfor henvendt oss til Finans Norge og aktuelle forsikringsselskaper med spørsmål om aktuell skadestatistikk for hhv T5-traktorer og lastebiler. Premienivåene for ansvars- og kaskoforsikring for hhv T5-traktorer og ulike typer lastebiler er relatert til skadehistorikk

Det har vist seg vanskelig å få fram beskrivende tallmateriale fra forsikringsselskapenes side, blant annet fordi det anses å være av forretningsmessig karakter. Én utfordring med tanke på sammenlikning som ville vært tilstede uansett, er at forsikringsselskapenes tall for traktorenes bruksfrekvens som grunnlag for premieberegning normalt blir målt med timeteller, mens kilometerteller er standard for lastebiler. Dette er i seg selv illustrerende for forskjellene i bruksområder på og utenfor offentlig vei for de respektive kjøretøygruppene.

Normalt brukes T5-traktorer i vesentlig lavere hastigheter enn det som er typisk for lastebil. Hastighetsforskjellene ved normal virksomhet er en viktig faktor som isolert sett trekker i retning av lavere risikopotensial for T5-traktorenes vedkommende.

Hva gjelder traktorer brukt som redskapsbærer/drivenhet vil det være snakk om virksomhetsanvendelse som skiller seg vesentlig fra lastebiltransport. Forskjellen trekker i retning av lavere trafikksikkerhetsrisiko.

Vi finner det ikke riktig å beskrive alle T5-traktorer med tillatt hastighet over 40 km/t som høyhastighetstraktorer slik SVV gjør i høringsnotatet. Det er aktuelt å vise til at reglene for førerkort for traktor gjelder for hastigheter begrenset oppad til 50 km/t. Maksimal hastighet er et relevant kriterium ved trafikksikkerhetsvurderinger. Dette gjenspeiles også i Traktorforskriften § 7 hvor det vises til traktorer med maksimal konstruktiv hastighet over 40 km/t, men ikke over 50 km/t.

En avgrensningsregel ved 50 km/t også i PKK-reglene vil være mer logisk og konsistent om hva som kan forstås som faktiske høyhastighetstraktorer og som kan sammenliknes mer reelt trafikksikkerhetsmessig og bruksmessig med lastebil.

Utfordringene med å finne praktiske løsninger mht avgrensning mellom traktorer som hovedsakelig brukes på offentlig vei og andre T5-traktorer, må vurderes i lys av at man i EUs arbeid med kontrollpakken slik dette er gjenspeilet i fortalen til direktivet, har søkt å finne en balanse mellom næringsrelaterte vurderinger, kostnadshensyn, trafikksikkerhetsvurderinger og konkurransehensyn overfor lastebilnæringen.

Vi forstod fra møtet 8. november at Vegdirektoratet i sine foreløpige vurderinger så det slik at T5-traktorer knyttet til jordbruksformål ville kunne tilhøre gruppen T5-traktorer som *ikke hovedsakelig brukes på offentlig vei*.

Forslaget til ny forskrift slik det nå er formulert, tar ikke høyde for hvordan nærings- og yrkesutøvelsen i norsk landbruk foregår. Det er nødvendig å legge til rette for at eierne av mange mindre bruk, av økonomiske årsaker, ønsker å kombinere driften med annen virksomhet som kan involvere bruk av egen traktorredskap.

Det vil i mange tilfeller innebære at landbruksnæringens kjøretøy og maskiner benyttes til annen sesongbetont virksomhet som ikke er inngår i landbruksrelaterte verdikjeder, men eksempelvis til veivedlikehold og annen bruk av traktor som redskapsbærer utenfor brukenes umiddelbare nærområder.

I høringsnotatet vises det til at Storbritannia har valgt å gjøre unntak for landbrukstraktorer, mens Sverige og Tyskland ikke har gjort det. Storbritannia har løyveplikt for traktorer. Praksis og planer for oppfølging i øvrige EU-land er imidlertid ikke beskrevet og etter det vi forstår, heller ikke kjent i SVV. Løyveplikt slik man har i Storbritannia gjør det enklere å formalisere en mer differensiert ordning til fordel for landbruk og andre kriterier.

Enhetene i norsk landbruk er mindre enn i de fleste europeiske land. Det er derfor tilsvarende mer nødvendig og vanlig med driftsformer basert på kombinasjoner som forutsetter andre ikke-landbruksrelaterte inntekter.

Vi mener i utgangspunktet fortsatt at gruppen T5-traktorer med hastighet over 40 km/t som ikke hovedsakelig brukes på offentlig vei kan defineres slik vi har gjort i vårt brev til SVV datert 9.11.2016:

1. T5-traktor med eierregistrering (klassifisering) i vognkortet med næringskode jord- eller skogbruk.
2. T5-traktor brukt i jord- og skogbruk ved egentransport.

Begrepet egentransport er brukt som unntak i veivesenets regler om løyve. Løyve er påkrevd ved kommersiell transport med lastebil. Det vil si at den transporten med tilhenger som det vises til her, gjelder T5-traktorer som bare kan brukes lovlig til transport av egne varer som for eksempel korn, naturgjødsel, grovfôr, gras og halmballer, tømmer, transport av stein og grusmasser for grusing av egne veier o.l. arbeid. I dette ligger det altså en avgrensning mot oppdragskjøring for andre slik at dette ikke vil være i konkurranse med kommersiell godstransport med lastebil.

En slik avgrensning harmonerer også med reglene i EU 165/2014 (EF561/2006) om fartsskriver og de unntaksreglene som gjelder der.

1. T5-traktor brukt i jord- og skogbruk til kommersiell landbruksrelatert transport.

Det vil si transportarbeid knyttet til eksempelvis spredning av naturgjødsel inkludert transport mellom gårdsbruk, gjødsellager og jorde, grasberging ved bruk av rundballepresse, korntransport fra jorde via tørkeprosess og lager til kornmottak hos kjøper o.a.

1. T5-traktor registrert som redskapsbærer/drivenhet.

Det vil si at andre T5-traktorer (enn de nevnt i pkt. a)-c) ovenfor kan registreres i motorvogn/kjøretøyregisteret på en slik måte at de ikke kan brukes lovlig med tilhenger til godstransport på offentlig vei.

Slike traktorer vil imidlertid kunne brukes lovlig på offentlig vei som redskapsbærer/ drivenhet for redskaper som brøyteskjær, sandstrøer, snøfreser, naturgjødselspredning, jordarbeidingsredskaper, grashøsting o.a. Varetransport med tilhenger koblet til T5-traktor registrert som redskapsbærer/drivenhet vil følgelig være ulovlig og utløse sanksjoner ved brudd på reglene for lovlig bruk.

Vi ser av høringsnotatet, jf. pkt. 7.1.2.2 at man viser til at "*det er gode grunner rent trafikksikkerhetsmessig*" for også å omfatte traktorer som benyttes til vedlikeholdsarbeid, snørydding og annet og på den måten, legge opp til regler som går lenger enn kravene i direktivet. Her savner vi at SVV viser til konkrete forhold eller trafikksikkerhets/risikorelatert dokumentasjon som gjør nye og strengere krav til PKK for T5-traktorer nødvendig i Norge.

Vi forstår at man med regelen om unntak etter søknad, jf. forslag til ny § 4 første setning, har søkt å skape en viss fleksibilitet som kan utøves til fordel for landbruksnæringens utøvere.

Regelen er svært generelt utformet med de muligheter det gir for forskjellsbehandling og vilkårlighet både ved godkjennelse og kontroll. Våre forslag i dette brevet med mer differensierte regler relatert til landbruksvirksomhet og annen virksomhet som ikke er knyttet til godstransport, er bedre med tanke på redusert vilkårlighet, kontrollerbarhet og trafikksikkerhet.

* 1.4 Konklusjon om forslaget til endringer § 4

Vi mener subsidiært at ny § 4 pkt. d) bør være iht til minstekravene i direktivet og kan lyde slik: *"Hjulgående traktor med konstruksjonshastighet over 40 km/t, som i hovedsak brukes på offentlig vei til godstransport."*

Ny § 4 tredje ledd første setning må utformes med en annen ordlyd og meningsinnholdet i annen setning endres.

Ny § 4 tredje ledd første setning kan eksempelvis utformes slik:

*"Regionvegkontoret kan, etter søknad fra eier eller den som på eiers vegne har rådighet over traktor som ikke i hovedsak brukes på offentlig veg, avgjøre om kravene om periodisk kontroll etter første ledd er oppfylt eller ikke.*

*Traktor T5 med konstruksjonshastighet over 40 km/t, men ikke over 50 km/t, som er registrert som redskapsbærer og som brukes til brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller andre formål på offentlig veg, men ikke for transport av gods til annet enn landbruksformål, er unntatt fra krav om periodisk kjøretøykontroll"*

I forslaget til ny § 4 tredje ledd første setning ovenfor vises det til en ordning basert på søknad til det regionale vegkontoret. Dette har sin bakgrunn i SVVs forslag i høringsdokumentene.

1. **Merknader til § 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan**

SVVs forslag til forskrift hva gjelder § 8 pkt a) og b) tar reelle hensyn hva gjelder behovet for traktorrelaterte tilpasninger for utstyr til retardasjonsmåling og praktisk kontroll av bremsevirkning. Det er positivt.

§ 8 pkt. l) og m) er imidlertid ikke hensiktsmessig utformet.

§ 8 pkt. l) legger til opp til krav om slitasjetester også for traktor og at kontrollorgan for traktor må ha slik slitasjetester allerede fra 1. januar 2019. Slike slitasjetester har funksjonelle kvaliteter.

Eventuelle kontrollrelaterte og trafikksikkerhetsrelaterte fordeler ved bruk av de typene slitasjetestere som er egnet til bruk på T5-traktorer, vil imidlertid ikke stå i noe rimelig forhold til merkostnadene et slikt krav vil innebære. Effekten av slitasjetester som verktøy vil ikke være utslagsgivende for trafikksikkerheten i og med at fullgod testing av slitasje på hjuloppheng kan utføres, etter en spesifisert kontrollrutine og bruk av andre verktøyer.

Aktuell type slitasjetester for T5-traktorer må tåle over 7,5 tonn og vil koste 80-100 000 kr. I tillegg kommer bygningsmessige tilpasninger, slik at man må regne med merkostnader i størrelsesorden -/- 200 000 kr.

Dette må ses i sammenheng med at bruks-/kontrollfrekvens på traktorverksteder, der dette er aktuelt, i mange tilfeller vil være begrenset. Traktorer brukes i første rekke lokalt og er generelt ikke egnet til kjøring over lange avstander for å få tilgang til eventuelle mer sentralt plasserte traktorverksteder med slikt utstyr.

Det bør derfor gjøres unntak hva gjelder slitasjetester for traktorverksteder i § 8 pkt. l) på samme måte som for utstyr til kontroll av bremsevirkning i pkt. a) og b).

§ 8 pkt. m) legger opp til OBD-avlesning som alternativ for kontroll av kjøretøys elektroniske utslippskontrollsystem. Etter det vi forstår oppfatter Vegdirektoratet teksten i direktivet slik at alle kontrollorgan må ha en enkel form for diagnoseutstyr/OBD-skanner. De fleste T5-traktorer har ikke OBD-kontakt. Traktorene vil ha en diagnose-kontakt som generelt ikke har styresystem eller gir måledata som er egnet til avgass- eller røykmåling.

Kontroll av gass- og røyk fra traktorer måles derfor direkte, dvs på eksosrøret, og ikke indirekte gjennom OBD-avlesning.

Det bør derfor gjøres unntak også hva gjelder krav om diagnoseutstyr/OBD-skanner for traktorverksteder i § 8 pkt m).

1. **Merknader til § 11**

I § 11 Krav til teknisk leder pkt. e) stilles det krav om fagbrev som "landbruksmaskinmekaniker", "anleggsmaskinmekaniker" eller "bilmekaniker av tunge kjøretøy" mv.

Her har SVV valgt å etablere en egen kategori C Traktor, da kategori B Tunge ikke vil være fullt ut dekkende for kontroll av traktor. Vi er enige i SVVs vurdering om at traktor på flere områder er en så spesiell gruppe kjøretøy at en viss form for spesialisert opplæring er nødvendig for kunne utføre fullgode kontroller.

Det er grunnleggende forskjeller på konstruksjon av en arbeidsmaskin / traktor og en bil / lastebil. For å kunne bedømme trafikksikkerheten samlet, det vil si utover hvert enkelt kontrollpunkt, må teknisk leder ha det teoretiske og praktiske helhetsforståelsen av traktoren som kjøretøy og arbeidsmaskin.

Vi mener derfor det bør stilles krav om fagbrev av de først nevnte typene (landbruksmaskinmekaniker og anleggsmaskinmekaniker), men ikke "bilmekaniker for tunge kjøretøy".

En tilsvarende presisering hva gjelder fagbrev er ikke nedfelt i § 12 om krav til kontrollører. Vi har ikke motforestillinger mot at personer med fagbrev som "bilmekaniker for tunge kjøretøy" kan godkjennes som kontrollører.

Det vil imidlertid være svært uheldig å legge opp til regler som ikke sikrer mot hull i kontrollstedets fagkompetanse på ansvarlig nivå. Det vil si hos teknisk leder.

1. **Merknader til forskrift om opplæring i periodisk kjøretøy kontroll, jfr. § 11 om modulbasert opplæringsløp for grunnopplæring**

Det legges opp til modulbasert grunnopplæring på til sammen 70 timer. Slik vi leser reglene kan synes det som at opplegget tilsier 14 timer lenger samlet opplæringsperiode for traktor. Vi er usikre på om dette er tilsiktet.

Vi foreslår derfor at modul 4 og 6 (til sammen 14 timer) byttes ut slik at det ikke kommer i tillegg for traktor med de merkostnader det vil innebære for traktoropplæringens vedkommende.

1. **Merknader til Endringer i kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy**

Forslagene til endringer i kontrollinstruksen er på flere viktige punkter lite egnet for kontroll av traktor. Det vil føre for langt her og det vil sannsynligvis ikke være mulig, å presentere en uttømmende oversikt over problematiske punkter for traktorkontroll med forslag til hensiktsmessige endringer i kontrollinstruksen.

Vi nøyer oss derfor i denne sammenheng med å presentere to talende eksempler:

* Visuell kontroll av bremsebelegg på traktor er i mange tilfeller ikke mulig uten omfattende demonteringsarbeider. Det vil si arbeid i størrelsesorden 20 arbeidstimer. I de aller fleste tilfeller er det snakk om lukkede, våte bremser som går i oljebad. Disse beleggene er ikke tilgjengelig for inspeksjon foruten en svært omfattende demontering. Hydrauliske systemer innebærer at slitasje ikke kan måles ved bremsepedalen. Indikasjoner på slitte bremser må derfor måles på andre måter enn det legges opp til i kontrollinstruksen.
* Visuell kontroll av understellnummer/serienummer innpreget i ramme/karosseri er i mange tilfeller utfordrende. Det kan svært ofte være montert festebraketter for tilleggsutstyr som for eksempel fronthydraulikk, brøyteplater, underliggende skjær etc. som dekker til det innpregede understellnummeret og krever omfattende demonteringsarbeider for å kontrolleres. Da er alltid et annet «originalt klistermerke» plassert på et synlig sted som inneholder understellnummer og andre maskinopplysninger

Vi mener det vil være mest hensiktsmessig å arrangere et tekniskorientert samarbeids-/avklaringsmøte om dette på et godkjent traktorverksted med deltakelse av tekniske eksperter fra traktorbransjen, SVVs egne eksperter på kjøretøykontroll samt ansvarlige for regelverksarbeidet.

Avsluttende oppsummering:

Det er viktig for våre organisasjoner og medlemmer at man kommer fram til et mer differensiert opplegg basert på klare kriterier og praktikable, forutsigbare regler på viktige punkter enn det legges opp til i forslagene til forskrifter om PKK som nå er på høring.

Vi er overbevist om at et mer differensiert opplegg i samsvar med ovenstående vil være til fordel for trafikksikkerheten og SVVs eget arbeid med PKK.

**Med vennlig hilsen**

For **TLIF** For **Felleskjøpet Agri SA**

Trond Kjempekjenn Helge Malum

Leder Teknisk sjef

(sign.) (sign.)

For **Hovedorganisasjonen Virke** For **Norges Bondelag**

Morten Sandberg Arild Bustnes

Seniorrådgiver Næringspolitisk sjef

(sign.) (sign.)

Vedlegg: Sammenlikning – Driftskostnader ved massetransport – traktor vs lastebil

VEDLEGG 1

**Sammenlikning – Driftskostnader ved massetransport – traktor vs lastebil**

Tabellen med beregninger under illustrerer hvorfor traktortransport kommer ut i disfavør økonomisk sammenliknet med lastebil i konkurransen om massetransporter.

Lastebilen har typisk 245 hk mer og vil nødvendigvis kunne kjøre raskere og flere km på år. Lastebilen er beregnet for å kjøre opp til ca. 60 000 km/år mens 1000 t er mye for en traktor.

Fordelen med traktor er at den er en redskapsbærer som kan fylle mange funksjoner som for eksempel, lasting (Hjullaster), redskapsbører (feiing med kost), Snøfresing/ lasting av snø, vekselflak som maskinflak, containere ol.

Skifting mellom disse funksjonsområdene går veldig raskt sammenlignet med andre kjøretøy.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Lastebil** |  | **Traktor** |  | **Traktor vs Lastebil** |  |
|  | **M.A.N[[1]](#footnote-1)** |  | **John Deere[[2]](#footnote-2)** | **Hk** |  |  |
| HK | 400 | hk | 155 | Hk | -245 | hk |
| Nyttelast | 13 000 | kg | 13 000 | kg |  |  |
| Innkjøpspris | 1 250 000 | kroner | 1 328 000 | t/år | 78 000 | kr |
| Kjørelengde | 30 000 | km/år | 1 000 | t/år[[3]](#footnote-3)  |  |  |
| Avskrivning pr år (10år) | 4,17 | kr/km | 4,43 | kr/km | 0,26 | kr/km |
| Drivstoff forbruk | 0,45 | l/km | 0,87 | l/km | 0,42 | l/km |
| Drivstoff pris | 13 | kr/lr | 10,5 | kr/l | -2,50 | kr/l |
| Drivstoff kostnad | 5,85 | kr/km | 9,10 | kr/km  | 3,25 | kr/km |
| Vedlikeholds avtale | 1,40 | kr/km | 1,51 | kr/km | 0,11 | kr/km |
| Sum (minus for traktor) |  |  |  |  |  |  |
| **Traktor vs lastebil - merkostnader**  |  |   | **Økt driftspris**  | **pr km** | **3,62** | **kr/km** |
|  |  |   | **Økt driftspris**  | **pr år** | **108 500** | **kr/år** |

*Kilde: Helge Malum, Teknisk sjef, Felleskjøpet Agri SA*

1. M.A.N treakslet tipp-bil [↑](#footnote-ref-1)
2. John Deere 6155R AP/50 km/t - Orkel DX130 [↑](#footnote-ref-2)
3. Tilsvarer 30 000 km/år [↑](#footnote-ref-3)