

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER  
firmapost@vegvesen.no

Våre sakshandsamarar/kontaktpersonar:  
Amund Johnsrud - amund.johnsrud@bondelaget.no - 97541842  
Jogeir M. Agjeld - jogeir.agjeld@nlr.no - 90646553

Vår referanse  
NB 22/00062-14  
Dykkar referanse 20-188925

Vår dato: 22.11.2022  
Dykkar dato: 11.10.2022

## Endringar i yrkessjåførforskriften. Høyringsvar frå Norges Bondelag, Norsk Landbruksrådgiving, Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening

Norges Bondelag er den største fagorganisasjonen for bønder i Norge, med 61 000 medlemmer, rundt 500 lokallag og 100 tilsette. Bondelaget arbeider for å sikre vilkåra for norsk landbruksproduksjon. Norsk Landbruksrådgiving (NLR) har 24 000 bønder som medlemmer og over 330 rådgivarar fordelt over heile landet. NLR yter praktisk retta kunnskapsbasert rådgiving innan alle agronomiske fag, forutan slikt som økonomi, HMS, klima, maskinteknikk og presisjonslandbruk. Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) organiserer alle vesentlege maskinleverandørar til det norske landbruket. TLIF har til formål å vere bindeledd mellom medlemsbedriftene og eksterne aktørar, og handtere saker som er av felles interesse for bedriftene.

Desse organisasjonane har arbeidd saman i saker som gjeld bruk av og vilkår for bruk av landbruksmaskiner i trafikken, og gitt fleire felles høyringsinnspel om dette. Også dette svaret blir gitt av dei tre partane i fellesskap og i felles forståing.

Vår ambisjon, både kring dette regelverket og alle andre reglar som regulerer landbruksmaskiner langs veg, er at reglane må sikre trygg ferdsel, dei må vere forståelege og føreseielege, og ulike reglar må henge saman på konsistent og logisk vis.

### Konklusjon:

**Forslaget om å krevje yrkessjåførkompetanse (YSK) for førarkortklassane T kode 141, 142, 143 og 148 er etter oppfatninga vår dårleg fundamentert og har for liten nytteverdi i høve til kostnaden Forslaget bør såleis skrinleggast.**

Vi meiner det er fleire forhold og moment som tilseier at det dagens reglar og praksis bør vidareførast. Dette vert drøfta meir i detalj i den vidare teksten nedanfor

Dersom det likevel blir innført eit YSK-krav knytt til det å føre traktor, ser vi det som mest hensiktsmessig å skilje ut dei relevante bruksområda etter same definisjonar som i Forskrift om bruk av køyretøy, §5-5 pkt. 6, slik at all køyring knytt til landbruksdrift er omfatta, utan å

skilje køyring på eige bruk frå køyring for andre. Det vil også vere riktig å velje alternativ 1 av høyringsnotatets forslag.

### **Traktor-retta reglar generelt**

Denne høyringa viser eit problem vi i dei tre organisasjonane har peika på ved fleire høve: Regelverk knytt til traktor blir tilfeldig og ueinsarta handtert.

Arbeid med regelverk knytt til landbruksmaskiner synest vere noko prega av at ingen i Statens Vegvesen har eit overordna ansvar for å sjå slike reglar i samanheng. Det kan også framstå som om innsikta i korleis regelverket slår ut er mangelfull, noko det er lett å ha forståing for: Dette er maskiner som har eit breitt bruksområde, og det finst svært lite statistikk eller anna felles referansegrunnlag å støtte seg på.

### **Innleiande vurderingar**

Kapittel 2 i høyringsnotatet, *Bakgrunn for høringen*, har formuleringar som viser ein positiv intensjon: *De fleste endringene har ingen inngripende betydning. Det er ikke meningen at reglene skal få materielle endringer, men at regelverket skal være enklere å forholde seg til. Alle endringene er nærmere omtalt under kapittel 3.*

I kva grad dette blir ein realitet med tanke på konsekvensane for dei som køyrer traktor, eller nyttar seg av tenester frå traktorentreprenørar, er ikkje drøfta eller synleggjort på nokon måte vidare i høyringsnotatet.

Frå vår side framstår endringane til å kunne ha både inngripande betydning og vesentlege ulemper for uvisst mange, både samfunnsøkonomisk og for landbruket som næring. I og med at høyringsnotatet er noko mangelfullt i så måte, har vi difor tatt tak i nokre perspektiv i høyringssvaret vårt.

Kapitel 5 i høyringa, *Økonomiske og administrative konsekvenser*, meiner at forslaget ikkje vil medføre ulemper spesifikt for landbruket:

*Eventuell innføring av krav om yrkessjåførkompetansebevis for traktor T5, T kode 141, 142, 143 og 148 (høyhastighetstraktor) vil påføre næringen tilsvarende kostnader som lastebilnæringen har for sine førere, med grunn- og etterutdanning. Allikevel er traktor for bruk til sitt formål innenfor landbruk ivaretatt i unntakene i forskriftens § 1.*

Slik forlaget er formulert, er det einast ved bruk av traktor til eiga landbruksdrift at du er sikra unntak frå YSK-kravet, jamfør unntaket i § 1 bokstav h:

*Forskriften gjelder ikke for fører av kjøretøy h) som eies, eller leies uten fører, av landbruks-, hagebruks-, skogbruks-, oppdretts- eller fiskeriforetak til godstransport knyttet til foretakets egen produksjons- eller næringsvirksomhet, innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet.*

Skal dette lesast slik at ein bonde som har 1200 timar i traktorsetet må ha YSK, i og med at timetalet er såpass høgt? Er det ein del av *egen produksjons- eller næringsvirksomhet* å bruke eigne maskiner til å tene pengar på køyring for andre innan landbruket?

Gjennom kontakt med bønder, arrangører av kurs i YSK, eller kontaktar Statens Vegvesen si svarteneste, dukkar det også opp ei lang rekkje andre spørsmål: Er snøbrøyting med traktor egentleg unntatt? Mange seier ja, men Statens Vegvesens svarteneste var usikker. Kva lass kan du frakte, kor kan du frakte det, og kva kan du gjere med det?

**Her er det ein heil del det er absolutt naudsynt å gjere tydeleg før eventuelle endringar blir gjort gjeldande, for å unngå tilfeldig og ulik praktisering av regelverket.**

### **Korleis traktorar blir brukte**

Ein svært stor del av det norske landbruket står seg på å utføre eller få utført maskinelt arbeid gjennom leigekjøring, altså at nokon med relevant utstyr gjer jobben for andre bønder mot betaling. Dette er ei organisering landbruket har nytta seg av frå dei aller første maskinene kom inn i landbruket, og det er stadig svært viktig. Innan landbruket fører dette til at bønder slepp å kjøpe inn alle typar reiskap sjølv, men kan leige inn slikt som jordarbeiding, såing, gjødsling, slått, rundballepressing, plantevern og så vidare. Alt som blir brukt av reiskap i landbruket krev i større eller mindre grad særskilt kunnskap for å bli utnytta rett, og mykje reiskap er så kostbar at det er fornuftig å dele kostnaden på eit større areal. Slik har det støtt vore og slik vil det støtt vere.

Det er også svært vanleg at traktorar på grunn av sine eigenskapar og si tilgjengelegheit blir brukte til andre oppgåver, mellom anna snørydding og allsidige kommunaltekniske og andre støttefunksjonar for storsamfunnet og for enkeltpersonar. Enkelte traktorar går heile si tid i massetransport. Ikkje fordi dei er det særleg økonomiske, men fordi dei ha ein fleksibilitet og terreng eigenskapar som kompenserer for meirkostnaden. Der er mange anleggsentreprenørar som har ein eller fleire traktorar i maskinparken sin, men tilbakemeldinga frå desse er at lastebilen er førstevalet langs veg og dumparen førstevalet utanfor veg. Så blir traktoren brukt som supplement. Traktorens fremste fordelar, forutan at den er kapabel til å ta seg fram både på og utanfor veg, er at den kan dra, bære og drive eit svært breitt utval av utstyr og reiskapar.

Statistisk Sentralbyrås statistikk nr 08808 omtaler tilleggsnæringar i landbruket, og byggjer på informasjon frå jordbruksteljingane som blir gjort kvart tiande år. I 2020 var det totalt 36 508 jordbruksføretak med personleg brukar. Kring 60 prosent av desse hadde ei eller anna tilleggsnæring. Kvart fjerde føretak dreiv med leigekjøring: 5130 dreiv leigekjøring i jordbruket, og 5720 dreiv leigekjøring utanfor jordbruket. Fleire av desse dreiv med begge deler, så total-talet for leigekjøring i 2020 var at 8880 bønder driv med dette. SSB seier ingenting om kva maskiner som er nytta.

Når det gjeld traktorar med konstruktiv hastigheit større enn 40 km/t, finst der ingen offisiell statistikk som gir tydelege tal på korleis desse blir brukte. Norsk Landbruksrådgiving og Norges Bondelag gjorde ei lita og svært enkel undersøking våren 2022 knytt til traktorar med 50 km/h som konstruktiv hastigheit. Vi fekk 1278 svar. Av den samla traktorbestanden i spørjeundersøkinga er knappe 44 prosent brukt berre i eiga landbruksdrift. 22,5 prosent er brukt til leigekjøring innan landbruket. Tett på 34 prosent er brukt til kjøring utanfor landbruket.

For mange av oppgåvene traktorane er involverte i, er konstruktiv hastigheit einast relevant ved forflytting mellom oppdragsstader. Dette gjeld særleg arbeid i jordbruket. På grunn av den omfattande strukturendringa som jordbruket har måtte tilpasse seg til, er behovet for å flytte seg langs veg større enn nokon gong, både innanfor eiga drift, og ved kjøring for andre. Dette er arbeid

som skjer i periodar der det er knapt med tid tilgjengeleg. Difor er det kjærkome dei gongane det lar seg gjere å halde høg fart ved forflytting.

Det er svært vanleg å ty til traktorar for å brøyte kommunale vegar, ymse gang- og sykkelvegar, skuleplassar, parkeringsplassar og ein del fylkesvegar og andre vegar. Særleg gjeld dette vegar med ein utfordrande vegstandard, der lastebilbrøyting reint praktisk er utfordrande å få til. Under sjølve brøytearbeidet spelar det ingen rolle kva konstruktiv hastigheit traktoren har, då brøytinga i dei aller fleste tilfella føregår seg i hastigheiter på 40 km/t eller seinare. Traktorens konstruktive hastigheit er der einast eit moment knytt til kor lang tid det tar å forflytte seg frå base til brøyterode, eller mellom oppdragsstader.

### Meir om leigekøring med traktor og verkeområde for yrkessjåførforskrifta

Av unntaka for YSK som det er vist til i høyringsnotatet, går det tydeleg fram at køyretøy som er brukt av landbruksforetak *til foretakets egen produksjons- eller næringsvirksomhet (...)* skal vere unntatt. Vi føreset difor at all køyring på eigen gard og på leigd jord er omfatta av unntaka.

Vidare går vi ut frå at all køyring med reiskap der det ikkje blir frakta gods av noko slag er unntatt, uansett om køyringa er knytt til eiga landbruksdrift eller om det er køyring for andre. Ved at yrkessjåførforskrifta tydeleg definerer seg til å omhandle *person- og godstransport* føreset vi at eksempelvis vintervedlikehald av veg er unntatt. Vi har kontakta Statens Vegvesen for å få stadfesta denne forståinga, men diverre ikkje fått svar per dato.

Derimot ser vi behov for avklaringar på om dette er rett forstått:

Oppgåve, utført mot betaling, med 50 km/t-traktor	Ikkje behov for YSK	Må ha YSK
Køyting av husdyrgjødsel frå lager til spreing på teig	x	
Køyting av husdyrgjødsel frå lager til mellomlager	?	?
Køyting av avling frå teig til bondens lager	x	
Køyting av avling frå teig til kornmottak (kjøpar)	?	?
Køyting av avling frå teig til felles lagringsplass for samdriftsfjøs der traktoreigar er samdriftspartner	?	?
Køyting av kalk frå lager til spreing på teig	x	
Køyting med landbruksreiskap meir enn f.eks. 1200 timar pr. år	x	
Forflytting av såkorn og gjødsel frå bondens lager til bondens teigkant, for omlasting til såmaskin, der det å så er oppdraget	?	?
Køyting med grus til graveprosjekt med eiga gravemaskin på annan manns grunn		x

Vår haldning er at ingen av dei nemnde oppgåvene unntatt den siste er i konkurranse med andre køyretøy, men alle blir utført som ein del av «eiga næring». Viss det skal stillast krav til YSK ved køyting med traktor, er det einast den siste oppgåva som etter vårt syn framstår som relevant.

### Forholdet til annan rett

Det er forvirrande, både for myndigheitspersonar som skal utøve kontroll, og for traktorførarane som skal sette seg inn i regelverket, at der er fleire ulike grensegangar mellom kva køyring som er

underlagt eit regelverk og kva køyring som er unntatt. Denne mangelen på samordning ser vi på fleire reglar.

I *Forskrift om bruk av kjøretøy* har landbruksmaskiner ein generell dispensasjon for å kunne køyre med større breidde enn 255 cm. Dette punktet er grundig behandla av ei arbeidsgruppe der mellom andre representantar frå landbruket, lastebilnæringa, maskinentreprenørane, politiet, Arbeidstilsynet og Statens Vegvesen har vore deltatt.

Her er grensa sett mellom køyring knytt til landbruksdrift, og køyring for andre næringar enn landbruk. Leigekøyring innan landbruket («landbruksentreprenørvirksomhet») er behandla på same vis som køyring knytt til drift av eigen gard.

**§ 5-5. Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg**

*6. Landbruksmaskin med breidde inntil 3,50 m tillates kjørt på offentlig veg innenfor en radius på 50 km målt i luftlinje fra der foretaket som eier, leaser eller leier kjøretøyet er hjemmehørende.*

*Kjøring er kun tillatt som ledd i vanlig bruk av landbruksmaskinen. Med vanlig bruk menes nødvendig kjøring til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l. Dette gjelder også når kjøringen skjer som ledd i landbruksentreprenørvirksomhet.*

### **Førarrett for traktor**

Heller ikkje når det gjeld kva førarrett traktorførarar har som utgangspunkt for traktorkøyringa si, finst det gode tal.

Alle med klasse T eller B tatt før 1. januar 2005 har rett til å føre traktor (kode 142).

Etter 2005 må du ha klasse T eller BE, og eit tilleggskurs (kode 141/148), for å få rett til å føre traktor med konstruktiv hastigheit større enn 50 km/t. Føraren må også vere fylt 18 år. Alternativet er i praksis klasse CE.

Vår erfaring er at nær sagt alle som fører traktor i dag, har annan førarrett enn C(E) som utløysande for å ha rett til å køyre traktoren. Dermed har etter dagens regelverk omlag ingen av dei som fører traktor behov for YSK. Det må nemnast at ein del av dei som fører traktor også har førarrett for lastebil, og somme har lastebilkøyring som yrke, slik at dei har YSK den vegen. Dette finst det heller ikkje god statistikk på.

I alle høve er det grunn til å tru at det store fleirtalet av traktorførarar som køyrer traktor med 50 km/t som toppfart og som utfører arbeid for andre må ta YSK dersom den foreslåtte endringa i denne høyringa blir vedtatt.

### **Uluksessituasjonen**

Frå 2008 har først tidsskriftet *Bedre Gardsdrift*, seinare Norsk Landbruksrådgiving, ført ein detaljert statistikk over alle dødsulukker som involverer traktor, uansett ulukkestype, næring osv. Ingen av ulukkene frå 2008 til dags dato er knytt til kva konstruktiv hastigheit traktoren har. Sagt med andre ord: Det at traktoren har 50 km/t som toppfart har ikkje hatt noko å bety. Det er også vanskeleg å sjå at YSK hos føraren ville avverga nokon av desse dødsulukkene. Derimot ville det i fleire av ulukkene med eldre og meir saktegåande traktorar vore til nytte om føraren hadde hatt betre kunnskap om det å køyre traktor, og det ville vore fornuftig om medtrafikkantar hadde hatt større kunnskap om risikoen ved å møte traktorar langs vegen.

Forslaget inneber i praksis at mange av 50 km/t-traktorane som i dag har mest tid på vegen blir nedregistrerte til 40 km/t, og etter kvart blir desse erstatta av nye 40 km/t-traktorar. 50 km/t-traktorar har ein høgare standard gjennom betre bremsar, fjøring m.v., og slik sett meir trafikkisikre enn 40 km/t-traktorar. Vi har ikkje sikker statistikk for å sikkert slå fast korleis dette kan påverke ulukkesbildet.

### Konkurransesituasjonen

I innleiinga til høyringsnotatet er det antyda at det å innlemme traktor-førarkort og tilhøyrande kodesett i kravet til YSK blir gjort for å sikre like konkurransevilkår. Det er grunn til å tru at konkurrenten her må vere lastebil. Det er i så fall ei utfordrande øving, då der er ei lang rekkje faktorar som påverkar ein slik mogeleg konkurranse. I og med at dette framstår som eit vesentleg moment for høyringa, ser vi det som relevant å sjå nærare på tematikken. Vi har diverre ikkje hatt tid eller ressursar til å gå djupt inn i dette, og dermed har vi heller ikkje hatt høve til å talfeste dei ulike faktorarane på god måte.

Ei kjapp skisse til fordelar og ulemper for køyretøypene kan likevel sjå slik ut:

Konkurransesituasjon massetransport		
Faktor	Lastebil	Traktor 50 km/t
Nyttelast vs. eigenvekt	høg	låg
Dieselforbruk generelt	lågare	høgare
Dieselskostnad pr. tonnkm	lågare	høgare
Dekk-kostnad pr. tonnkm	lågare	høgare
Krav til skrivar	ja	ja, viss konstr. hast. vogntog > 40 km/t og brukt utanom jbr.
Krav til PKK	ja	ja, viss køyring mot vederlag
Krav til førarkort	C	B (før 01.01.05) + kode 143 eller T + 141/148
Tidlegast mogelege alder for å køyre	21 år/18 år ved yrkessjåførutdanning	18 år
Allsidigheit	smal	brei
Innkjøpspris vs. lastekapasitet	lågare	høgare

Meir konkret kan vi samanlikne to typiske køyretøy: Ein treksla lastebil og ein av dei store traktormodellane som er levert i størst volum.

I 2021 vart det forresten levert totalt 113 traktorar med motoreffekt over 250 hk. I tiårsperioden frå 2012 til og med 2021 er det registrert 1343 traktorar med motoreffekt over 250 hk.

I gjennomsnitt er det registrert nesten 19 traktorar kvart år med motoreffekt over 300 hk.

Totalt to traktorar i nemnde periode har motoreffekt på over 500 hk (leverte i 2017 og 2018).

Eigenskapar lastebil og traktor		
Type	Volvo FH 540 6x4	Valtra T235D
Årsmoell	2021	2022
Pris iflg. Finn.no	1 695 000	1 669 000
Motoreffekt (vogntog), hk	540	250
Toppfart, km/t	80	50
Eigenvekt, kg	14 000	7 300
Nyttelast på eigen kropp, kg	21 000	6 200*

Tilhengar type	***	Gigant GD4-20
Pris iflg. Finn.no		488 000
Eigenvekt		6 020
Nyttelast på tilhengar		12 430**
Total eigenvekt	14 000	13 320
Total nyttelast	21 000	12 430
Total pris	1 695 000	2 157 000
Pris pr. kg nyttelast	81	174
Nyttlast : eigenvekt	1,50	0,93

\* Nyttelast på traktorkropp ikkje nyttbar til massetransport

\*\* Tilhengarvekt på traktor avgrensa av 1,5-regel

\*\*\* Lastebilen kan også trekke hengar, og gjennom det få enda større kapasitet og betre økonomi.

Som tabellen viser, får du kjøpt lastebil og traktor til omlag same pris. Då har lastebilen over dobbel motoreffekt av traktoren, og lastebilen er klar til bruk. Traktoren må i tillegg kjøpe attåt ein tilhengar som kostar nær ein halv million kroner. Ferdig oppsett har lastebilen nær 70 prosent større nyttelast enn traktoren, den har høgare toppfart, den kostar mindre enn halvparten pr. kg nyttelast, og traktoren har mykje meir daudvekt å dra på. I tillegg kan lastebilen kople på ein tilhengar (ikkje med i reknestykket her), som vil gi lastebilen enda større fordelar.

Det aller meste av arbeidet som norske traktorar blir brukte til er arbeid som ikkje på nokon måte er i konkurranse med lastebil. Tvert imot er det fleire av oppgåvene som traktorane tradisjonelt har utført, der lastebilar i større grad kjem inn, fordi desse viser seg meir effektive og økonomiske. Døme kan vere transport av husdyrgjødsel og avling. Jordbruket stiller seg positive til at lastebilar overtar slikt arbeid frå traktorane, og vi konstaterer at dette skjer utan at styresmaktene grip inn gjennom reguleringar av noko slag.

Frå bønder over heile landet får vi meldingar om at dei ynskjer å nytte seg av lastebiltransport i større grad enn i dag, men at hindringa er tilgangen til lastebiltransport er avgrensa når behovet er der. Difor er det mange som er nøydde til å sikre seg eigen transportkapasitet, sjølv om det gir høgare transportkostnad.

Transport av produkt knytt til primærnæringane er elles eit vesentleg bidrag til oppdragsporteføljen for norske transportbedrifter, slik statistikk frå SSB dokumenterer:

### Godstransport med lastebil Tabell 2 Nasjonal leie- og egentransport

Transportmengde og transportarbeid, etter vareslag.	Jordbruks-, skogbruks- og fiskeprodukter		
	I alt	mill. tonn	prosentandel
Transportmengde	mill. tonn	mill. tonn	prosentandel
2020	239,2	23,4	9,8
2021	261,5	24,9	9,5
Transportarbeid	mill. tonnkilometer	mill. tonnkilometer	prosentandel
2020	19227,9	2762,1	14,4
2021	20395,6	2691,6	13,2

Sett frå vår ståstad, er den norske lastebilbransjen er ein viktig medspelar for landbruket, og ute i distrikta opplever vi at det er god stemning mellom landbruket og dei som tilbyr lastebiltjenester. Det er også mange bønder som arbeider som lastebilsjåførar attåt gardsdrifta.

### Samfunnsøkonomiske konsekvensar

Med vår kjennskap til dei som køyrer traktor, og etter kontakt med relevante traktorførarmiljø, er det grunn til å tru at eit YSK-krav som i høyringsnotatet vil få konsekvensar som dette:

- 50 km/t-traktorar blir trekte frå oppgåver som utløyser behov for YSK, eller dei blir omprogrammerte og nedregistrerte til 40 km/t som toppfart. Dei vil då utføre dei same oppgåvene som tidlegare, men bruke meir tid langs vegen og dermed vere til større hinder, og der blir ein auka kostnad knytt til den auka tidsbruken. Denne kostnaden må nokon betale.
- At gitte oppgåver medfører overgang til 40 km/t som toppfart, får konsekvensar også for alle andre oppgåver som traktoren utfører. Ein konsekvens kan vere at bønder i ein mindre radius enn tidlegare rundt dei store byane finn det aktuelt å drive med brøyting, då uttrykkingstida aukar med inntil 25 prosent.
- Der er ein viss risiko for at kundar som ligg langt unna ikkje lenger får tilbod om dei tenestene som desse traktorane i dag utfører, noko som gir ein større risiko for at desse kundane avsluttar si næringsdrift.
- Kostnaden, og ikkje minst tidsbruken, knytt til å ta YSK, er så omfattande at alternativet for det store fleirtalet i landbruket ikkje er å gjennomføre YSK-opplæringa, men heller å slutte å bruke 50 km/t-traktor, og gå over til 40 km/t-traktor. Det kan ventast ein stor etterspurnad på trafikkstasjonane etter nedregistrering av eksisterande 50 km/t-traktorar. Det kan også ventast svært liten etterspurnad frå traktorførarar som ynskjer å ta YSK.

Der er ingen av dei vi har undersøkt saka med som har antyda at det å gå over til lastebiltransport er eit tema: Enten blir traktoren brukt fordi den er mest eigna (m.a. kan køyre utanfor veg), eller fordi dei som tilbyr relevant lastebiltransport i området ikkje har kapasitet. Det kan likevel førekome enkelttilfelle nokre få plassar i landet at endringa medfører at last blir flytt frå traktor til lastebil. Effekten av dette vil mest truleg ikkje kunne målast i nokon grad.

Høyringsnotatet har ikkje drøfta desse momenta, og vi meiner såleis at påstanden om at forslaget ikkje vil ha nemnande konsekvensar byggjer på sviktande grunnlag.

### Konklusjon

I høyringsnotatet er vi bedne om spesielt å kommentere

1. Om vi skal innføre egen YSK utdanning, prøve og bevis for høyhastighetstraktor eller
2. Kreve førerrett i aktuell lastebilklasse for å drive transport mot vederlag, med traktor T5 med konstruktiv hastighet over 45 km/t.

Norges Bondelag, Norsk Landbruksrådgiving og TLIF konstaterer at ingen av desse alternativa er gode. Ved innføring av slike krav, vil konsekvensen ikkje vere at førarane tek kurs eller ervervar



annan førarrett for å halde fram å køyre traktoren, men at traktoren blir nedregistert eller bytt ut, for å halde fram med den same køyringa med 40 km/t-traktor.

Vi kan ikkje sjå at forslaget bidrar til betra trafikktryggleik i slik grad at det er samsvar mellom kostnad og nytte. Dette er ikkje synleggjort i høyringsnotatet.

Det blir i høyringsnotatet peika på ein konkurransesituasjon, utan at dette er talfesta eller konkretisert. Vårt syn er at denne konkurransesituasjonen framstår som overdriven og einsidig presentert, og at eit YSK-krav som skissert ikkje vil medføre nokon vesentleg endra situasjon for andre køyretøygrupper, men at dei som køyrer traktor blir påført til dels vesentlege ulemper som høyringsnotatet overser.

**Med dette som bakgrunn er vår konklusjon at forslaget om å krevje YSK for førarkortklassane T kode 141, 142, 143 og 148 er dårleg fundamentert og har for liten nytteverdi i høve til kostnaden, forslaget såleis bør skrinleggast.**

**Dersom det likevel blir innført eit YSK-krav knytt til det å føre traktor, ser vi det som mest hensiktsmessig å skilje ut dei relevante bruksområda etter same definisjonar som i Forskrift om bruk av køyretøy, §5-5 pkt. 6, slik at all køyring knytt til landbruksdrift er omfatta, utan å skilje køyring på eige bruk frå køyring for andre. Det vil også vere riktig å velje alternativ 1 av høyringsnotatets forslag.**

Beste helsing

*Elektronisk godkjent, utan underskrift*

*Norges Bondelag*

*Norsk Landbruksrådgiving*

*Traktor- og Landbruksmaskin-  
importørenes Forening*

*Sigrun Pettersborg  
Næringspolitisk sjef*

*Jogeir M. Agjeld  
Fagansvarleg maskinteknikk*

*Frode Dahl  
Styreleiar*