



**10. oktober 2013**

***Svar på høyring om forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m. m. og forslag til endring i forskrift om førerkort m. m. - implementering av direktiv 2012/36/EU m. m.***

Vi viser til høyringsbrev av 11. juli 2013, og sender med dette eit felles høyringssvar frå Norges Bondelag, Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Bedre Gardsdrift.

Norges Bondelag er det største faglaget i landbruket, med 60 500 medlemmer. Organisasjonen arbeider for å ivareta interessene til norske bønder, slik at bøndene kan utøve si næring på best mogeleg vis.

Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) organiserer alle vesentlege aktørar i den norske landbruksmaskinbransjen, og har gjennom sin daglege kontakt med internasjonal maskinbransje og med norske kundar nær kjennskap til både den tekniske utviklinga og kva behov og problemstillingar brukarane av maskinene har.

Bedre Gardsdrift er Norges største landbrukstidsskrift, og har gjennom mange år spesialisert seg på kunnskap og informasjonsformidling om landbruksmaskiner og trafikkreglar, forutan å følgje nøye med på ulukker knytt til landbruksmaskiner.

Dei tre aktørane har felles interesser i denne saka. Forutan at saka er behandla i ulike organ hos dei tre aktørane, har vi i høyringsperioden også fått innspel frå bønder, medlemmer og lesarar, firma og lag/organisasjonar. Særleg vil vi nemne Maskinstasjonsforeninga i Rogaland. Innspele underbyggjer det felles høyringssvaret.

**Punkt 1.2 i høyringsnotatet: Trafikalt grunnkurs som valfag**

Vi stiller oss positive til innføringa av trafikalt grunnkurs som valfag i skulen. Trafikalt grunnkurs er kravd for å kunne øvingskøyre med traktor. Førarkort klasse T kan takast frå fylte 16 år. Såleis er det viktig at tilbodet om trafikalt grunnkurs som valfag er tilrettelagt for at dei som skal ta klasse T rekk å ta dette tidsnok til at dei også har høveleg tid til øvingskøyring før dei køyrrer opp til førarprøva for klasse T.

**Punkt 1.3 i høyringsnotatet: Utvida førarrett for traktor og framlegg om innføring av nye kodar**

Det vidare høyringssvaret vårt gjeld spesifikt det som gjeld førarrett for traktor. Vi har ingen merknader til høyringa elles.

Først vil vi gi honnør til Vegdirektoratet for ei sakleg, god og grundig drøfting av problematikken i vedlegg IV. Konklusjonane og framlegga til endring er tenelege og fornuftige. Våre innspel er i all hovudsak knytt til detaljar, og ikkje til dei store linene i framlegget.

Dei føreslåtte endringane vil gi ei høveleg kompetanseheving for å kunne køyre 50 km/h-traktorar, og med det bidra til god tryggleik og samhandling i trafikken.

Landbruksnæringa og tilknytte bransjar ynskjer at det skal stillast strengare krav til førar av traktor som går i 50 km/h enn til traktor som går i 40 km/h, då farten bidrar til ein auke i risikoen. Denne risikoen kan førebyggjast med kunnskap og haldningar som føraren kan tileigne seg ved det skisserte kurset, og gjennom erfaringa som aldersgrensa fører med seg.

### **Omfang**

Som høyringsdokumentet indikerer, er snart kvar tredje nyregistrerte traktor i Noreg godkjent for 50 km/h. Alle nye traktorar frå mellomklassen og oppover er i dag konstruerte med 50 km/h som utgangspunkt, og tilpassa nasjonale krav i respektive marknader. Tendensen innan reiskapsproduksjon peikar i same lei: Stadig fleire reiskapar vert tilpassa 50 km/h som toppfart.

Med den norske bruksstrukturen, der teigane er spreidde kringom i landskapet etter eit heller lite rasjonelt mønster, er det ein fordel å ha høve til høgare transporthastigheit ettersom rasjonaliseringa av landbruket fører til at stadig færre bønder driv stadig fleire teigar. Den føreslåtte endringa vil gjere det lettare å rekruttere unge folk til gardsarbeid og til bondeyrket.

### **Økonomi**

Økonomi knytt til køyring i 40 versus 50 km/h er lett drøfta på side 9 i vedlegg IV. Utrekninga er forsåvidt OK for køyring som kan utførast når som helst. Innan agronomien har vi omgrepet *rettidsfaktoren*. For ein traktor som er på veg for å sprøyte åkeren, kan sjølv eit kvarter spart køyretid vere avgjerande for å få gjort jobben til rett tid. Under krevjande vêrforhold kan denne differansen gi store utslag på avlingsverdien. Likeins vil det vere stor skilnad, som heller ikkje enkelt økonomisk lar seg talfeste, på om brøytetraktoren rekk fram 15 minutt før eller seinare ved store snøfall i tettbygde strøk.

### **Tryggleik**

På side 11 i vedlegg IV er trafikktryggleiken omtalt. Gjensidige, som er den største assurandøren av traktorar i Noreg, har ingen eigen statistikk på som skil mellom 40 og 50 km/h-traktorar, og det har heller ikkje Arbeidstilsynet eller Statens Vegvesen. Fagbladet Bedre Gardsdrift har i ei årrekke følgd nøye med på alt av alvorlege traktorulukker, og sidan 2008 ført ein eigen statistikk over alle typar dødsulukker som involverer traktor, også dei som ikkje vert omfatta av nokon offentleg statistikk. Av 32 dødsulukker i perioden skjedde 11 langs veg. To av ulukkene involverte traktor som truleg kan gå 50 km/h, der traktoren var i rørsle. Vi har ikkje kjennskap til kva fart desse to heldt då ulukka skjedde, men vi er blitt informerte om at der er andre grunnar enn farten som gav dei to ulukkene fatale utfall. Vi har ingen komplett statistikk over mindre alvorlege ulukker og hendingar, men har inntrykk av at tendensen er den same: Traktorens toppfart er berre i avgrensa grad relevant for at det skjer ulukker, og kor alvorlege desse er. Derimot kan brukarane av traktorar som held 50 km/h fortelje at dette er traktorar som i tettbygd strøk er til mindre hinder for andre trafikkantar, avdi dei lettare held følge med trafikken. Utanfor tettbygd strøk vil ein 50 km/h-traktor raskare gjere unna vegtransporten enn ein 40 km/h-traktor på same oppdrag, og dermed vere til mindre hinder.

### **Konkurransesituasjonen**

På side 12 i vedlegg IV er konkurransesituasjonen mellom traktor og lastebil nemnt. Dei tre fagblada Transportmagasinet, Anleggsmagasinet og Bedre Gardsdrift undersøkte i 2007 økonomien i transportkøyning med lastebil med og utan tilhengar, standard jordbrukstraktor og hurtiggåande traktor. Undersøkinga viser at lastebilen er uslåeleg i dieseløkonomi og transporteffektivitet. Lastebilen gir dessutan "større lastekapasitet for pengane". Øvrige

driftskostnader var ikkje tema i testen, men erfaring tilseier at lastebil er vesentleg rimelegare enn traktor pr. km. Traktorens einaste tekniske fordelar er terreng eigenskapar og evna til å utføre andre oppgåver. Det er korrekt at traktorføraren kan klare seg med rimelegare førarkort. Traktorbransjen kan stadfeste at salet av traktorar til oppgåver som direkte konkurrerer med lastebil er sær s lågt.

Difor hevdar vi at traktoren ikkje kan reknast som nokon konkurrent til lastebilen. Difor er ikkje det noko tema knytt til førarrett, og vi ser heller ikkje meining i å hefte tid på å drøfte problematikken i andre samanhengar.

### **Innhald i opplæringa**

Framlegget til innhald i opplæringa, som det går fram på sidene 16 og 17 i vedlegg IV, er ambisiøst og målretta. Vi meiner at eit kurs på fem timar som skissert er høveleg, og kursmåla stiller vi oss heilt og fullt bak. Det som særleg utmerkar seg som spesielt for traktorar som går i 50 km/h i høve til dei som går i 40 km/h, er rørsleenergi, bremsar, styring og køyreeigenskapar, som omtalt under *Tema 1* og *Tema 2*. Når vi kjem til *Tema 3* er det her opplista mange viktige emne, men vi meiner desse alt må vere dekte gjennom grunnopplæringa til førarkort klasse T eller BE. For å gi ei god nok opplæring relevant for å kunne få førarrett for 50 km/h-traktor i tillegg til 40 km/h-traktor, vil vi tilrå at den disponible tida blir nytta til emna under dei to første temabolkane, forutan siste strekpunkt under *Tema 3*, nemleg det som går på samhandling og risikovurdering ved å køyre forbi eller bli forbikøyrtd.

### **Konklusjon**

Norges Bondelag, Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening og Bedre Gardsdrift gir full støtte til framlegga i høyringsdokumentet, einast med unntak av at vi foreslår ei mindre endring knytt til *Tema 3* i sjølve kurset omtalt i vedlegg IV.

### **Andre emne**

Vi tillet oss å vise til brevet vi sende samferdsleministeren og landbruksministeren 8. februar 2013, der vi mellom mange andre emne tar opp spørsmål knytt til den grunnleggande føraropplæringa for klasse T og opplæring av køyreskulelærarar. Innspela vi kjem med i nemnde brev, utanom det som spesifikt gjeld førarrett for 50 km/h-traktorar, står framleis ved lag.

Beste helsing

Nils T. Bjørke  
leiar  
Norges Bondelag

[bondelaget@bondelaget.no](mailto:bondelaget@bondelaget.no)

Trond Kjempekjenn  
leiar  
Traktor- og Landbruksmaskin-  
importørenes Forening (TLIF)

[post@tlif.no](mailto:post@tlif.no)

Jogeir M. Agjeld  
journalist, ansvarleg for  
emnet trafikkreglar  
Bedre Gardsdrift

[jogeir@askmedia.no](mailto:jogeir@askmedia.no)