

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

Våre sakshandsamarar/kontaktpersonar:

Amund Johnsrud (NB) - amund.johnsrud@bondelaget.no - 97541842

Jogeir M. Agjeld (NLR) - jogeir.agjeld@nlr.no - 90646553

Sidsel Eide (TLIF) - sidsel.eide@virke.no - 93210844

Vår referanse

NLR 602.3JMG

NB 18/00235-6

Dykkar referanse 20/235422

Vår dato: 07.06.2021

Dykkar dato: 03.03.2021

Forslag til forskrift om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy Felles høyringsvar frå Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR)

Norges Bondelag er den største fagorganisasjonen for bønder i Noreg, med 61 000 medlemmer, rundt 500 lokallag og 120 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.

Vi vil rose Statens Vegvesen for ein god og konstruktiv dialog i denne saka, og ser fram til framleis godt samarbeid når regelverket skal implementerast. Representantane vi har kontakt med i Statens Vegvesen viser ei konstruktiv tilnærming og god praktisk forståing. Dette lovar godt for innføring av ordninga.

Framdriftsplan og tidsperspektiv

Først må vi få spele inn at framdriftsplanen for PKK for traktorar synest vere for ambisiøs.

Oppstartfasen vil vere kostbar og ta tid.

- Det er ein omfattande jobb å utarbeide opplæringsplan.
- Pr. no er det ingen i maskinbransjen som er i posisjon til å utarbeide opplæringsplan.
- Personar frå andre bransjar kan vanskeleg lage komplett opplæringsplan for traktor, då dette krev spesialisert kunnskap om traktor.
- Det må sikrast tilgang til godkjente kurshaldarar.
- Tilstrekkeleg mange, fordelt over heile landet, må utdanne seg til kontrollørar og til å vere leiar av kontrollorgana.
- Verkstadarbeidet i landbruksmaskinbransjen er svært sesongprega. Både opplæringa av kontrollørar og tyngda av kontrollarbeidet må gjerast i vinterhalvåret. Det avgrensar både opplærings- og kontrollkapasiteten.
- Mange landbruksverkstader har i utgangspunktet knapt med personell og rekruttering er krevjande.

Både traktormaskinbransjen og landbruksnæringa er positive til kontrollordninga slik den er skissert, men meiner at den ikkje kan innførast før kontrollkapasiteten er tilstrekkeleg stor og har tilstrekkeleg geografisk spreiding.

Vi føreset difor at kontrollen reint praktisk lar seg gjennomføre før kravet blir innført. 2021 er ikkje realistisk. Landbruksmaskinbransjen anslår at dei vil trenge minimum eitt år til for å vere førebudd. Eit optimistisk anslag er at bransjen tidlegast er klar til 1. januar 2023.

Dette må det vere dialog om undervegs, og det bør gå ut informasjon om tidsløypa til målgruppa.

Vi er bekymra for at kostnaden pr. kontrollerte traktor kan bli to til tre gongar prisen for å kontrollere ein tungbil. Dette understrekar behovet for å vurdere verdien av ordninga grundig før den blir innført. Meir om økonomien under punkt 8.

Om detaljane i ordninga

3.2 Vilkår for å vere kontrollpliktig traktor

3.2.4.2 Vektavgrensing

Den føreslåtte grensa for tillatt totalvekt på 2000 kg kan ramme eit fåtal maskiner som mest kan definerast som traktorregistrert UTV/ATV for profesjonelt bruk. Når intensjonen antydar at ATV og liknande skal haldast utanom kontrollordninga, tilrår vi difor at vektgrensa blir sett på 3500 kg. Då har vi dessutan ein grenseverdi som vi kjenner att frå andre reglar og køyretøykategoriar.

3.2.4.1 Aldersavgrensing på traktorar omfatta av ordninga

Den praktiske skilnaden på alternativ 1 og 2 i høyringsnotatet er liten. Sjølv om alternativ 2 vil omfatte fleire traktorar, er det svært få av desse som vil vere omfatta av ordninga.

Alternativ 1, *traktor førstegangsregistrert etter 1. juli 2005*, vil vere enklast å handheve.

Alternativ 2, *traktor førstegangsregistrert etter 1. januar 1990*, er meir uoversiktleg. Som det står i høyringsnotatet er mange av dei relevante traktorane her ikkje registrerte med konstruktiv hastigheit.

Av traktorane som vart leverte før 1. juli 2005 med konstruktiv hastigheit over 40 km/t er det få store traktorar. Desse er i dag minst 16 år gamle, og vil normalt sett ha opparbeidd seg eit timetal og ein slitasje som gjer dei lite relevante for omfattande arbeidsinnsats i lang tid framover.

Vegvesenet skriv sjølv i høyringsnotatet at *På den andre siden er fortalen også klar på at formålet er å omfatte de traktorene som brukes i kommersiell drift for å erstatte lastebiler, og det er vel tvilsomt om traktorer eldre enn 30 år vil inngå i en slik konkurransesituasjon.*

Vår vurdering er at sjølv traktorar eldre enn 16 år i lite omfang vil bli brukt til arbeid som konkurrerer med lastebil. Det er få traktorar å ta av til dette, dei vil vere ganske slitne og ha stor risiko for driftsstans, og dei vil teknisk sett vere mindre attraktive enn nyare traktorar. I den grad slike traktorar blir henta fram for å omgå PKK-ordninga, vil den situasjonen gå over av seg sjølv berre tida får arbeide litt. Der vil heilt sikkert dukke opp enkelttilfelle i denne kategorien, men det faktiske omfanget vil likevel vere forsvinnande lite.

Vår vurdering er at skilnaden i omfatta traktorar rekna i volum mellom dei to alternativa er liten.

Alternativ 1 vil vere lettast å handtere. Vårt råd er difor å gå for alternativ 1.

I 2005 vart innført nye ordningar knytt til førarrett for traktor, mellom anna kopla til konstruktiv hastigheit. Dermed er 2005 eit årstal som brukarane frå før har eit forhold til.

Uansett alternativ er det viktig å vere merksam på at der kan finnast mykje feilnoteringar i registreringssystema. Det er ei erfaring mange i maskinbransjen har gjort seg. Det må takast høgde for at det må vere enkelt å rette opp i slikt.

Særleg utbreidd er feilnotering ved registrering knytt til bruktimport. Som der står i høyringsnotatet finst også systematiske feil på traktormodell-nivå, der traktorar i ein periode konsekvent er lagt inn i

registreringssystemet med feil informasjon over ein tidsperiode. I dei aller fleste høve er dette gjort utan vond vilje frå nokon av partane. Difor er det viktig at dette kan bli fanga opp og rydda i på ein mild og fleksibel måte.

3.3 Unntak frå PKK gjennom eigenerklæring

Ein stor andel av dei relevante traktorane er finansierte gjennom leasing. Det er viktig at ordlyden likestiller traktorane som skal vere omfatta av ordningar på enkelt vis, uavhengig av korleis traktorane er finansierte.

Ved generasjonsskifte i landbruket er det mange som praktiserer ei gradvis overtaking: Den nye generasjonen overtar fast eigedom, driftsansvar, buskap og maskiner steg for steg over ein periode på fleire år, og i denne perioden oppstår det ei form for leigeforhold. Dette kan føre til at den som brukar maskinene i si drift over ein periode er ein annan enn den som eig maskinene.

Mange bruk er involverte i samdrift eller ulike former for driftssamarbeid. Formene for samarbeid og eigarskap til maskinene er mangfaldige, frå at enkeltpersonføretak eig kvar sine maskiner og køyrer for kvarandre utan nemneverdige formalitetar, til at der er skipa aksjeselskap med detaljert avtaleverk som regulerer maskinbruken.

Dette stiller store krav til ordlyden for unntaksordninga frå PKK.

Gjennom tidlegare møte, dialog og skriftleg arbeid oppfatar vi at intensjonen er at traktorar brukte til primærnæringa skal vere unntatt frå PKK. Det andre ytterpunktet er at traktorar som utfører arbeid på sjølve vegen skal vere omfatta av PKK. Dessutan skal traktorar som driv regulær transport utanom landbruket vere omfatta, mens transport knytt til landbruksdrifta skal vere unntatt. Det kan ikkje vere vesentleg kven som eig traktoren, men at det er den som rår over traktoren som har mynde til å be om unntak.

Vår vurdering er at den føreslåtte endringa vil kunne ha eit mykje større rom for tolking enn det opprinnelege forslaget. Det er risiko for at slik tolking kan vere svært innsnevrande, og vi er redd for at endringa vil fungere stikk i strid med vegvesenet sitt ønske om at *endringsforslaget ut over dette ikke innebærer noen realitetsendring og kun er ment å gjøre ordlyden mer konkret og kortfattet*. Difor er vi skeptiske til endringsframlegget.

Like fullt ser vi at det kan vere på sin plass å vurdere ei lett justering av den opprinnelege ordlyden, for å ytterlegare redusere risikoen for utilsikta tolkingar. Formuleringa *Traktor som bare unntaksvis nyttes på offentlig veg* kan mistolkast til at traktoren reint generelt berre unntaksvis skal opphalde seg på vegen. For ein bonde som har mange spreidde teigar langt unna, vil ein stor del av traktorens brukstid måtte vere på veg. Ei betre formulering kan vere *Traktor som brukes i primærnæring*, eventuelt *Traktor som i all hovedsak brukes i primærnæring*.

Vi tilrår at denne omformulerte varianten av den opprinnelege ordlyden blir brukt (tekst som skal ut er overstreka, ny tekst i feit skrift):

*Traktor som ~~bare unntaksvis nyttes på offentlig veg~~ **brukes i primærnæring** kan etter egenerklæring fra eier, eller den som på eiers vegne har rådighet over traktoren, unntas fra kravet om periodisk kontroll. Unntak gis av Statens vegvesen.*

Traktor som i kortere eller lengre perioder brukes til annen godstransport enn egentransport i primærnæring, eller brukes til brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller lignende formål på offentlig veg, kan ikke unntas fra krav om periodisk kontroll.

Denne ordlyden vil fange opp at traktoren kan ha mangt slags eigarkonstellasjonar. Eksemplifiseringa av kva bruksområde som ikkje gir unntak kan bidra til mindre tolkingsrom, og dermed mindre rom for feiltolking. Erfaringsmessig veit vi at ordet *eigentransport* kan vere svært ulikt oppfatta i og med at

det finst så mange måtar å samarbeide om maskinbruken på. Å la dette ordet åleine vere bærande for kva traktorar som skal vere omfatta av PKK-ordninga vil vere uheldig.

Ordninga for å søke dispensasjon må vere enkel, lett tilgjengeleg og ubyråkratisk. Det er til beste for alle partar.

3.5 Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor

Vi oppfattar at krav til køyrebaneløftar/grav, rullebremseprøvar, slitasjetestar, utstyr til OBD-avlesing og utstyr for kontroll av hovedlykter ikkje vil gjelde traktor, verken frå oppstarten av ordninga eller seinare. Dette er viktig.

For traktorkontrollar, der det må vere mogeleg å gjennomføre mobile kontrollar, er dette utstyr som ikkje kan vere tilgjengeleg av praktiske grunnar. Vi er også i tvil om det er gjennomførbart både teknisk og av HMS-omsyn å bruke rullebremseprøvar på traktor.

I og med at traktorbestanden er tynt smurd ut over heile landet, vil det vere få einingar å fordele kostnaden på pr. kontrollverksemd. Dermed er det heller ikkje økonomisk forsvarleg å krevje slikt utstyr. Vi ser at kontrollørane kan klare å forvise seg om at køyretøya er i sikker stand også utan slikt utstyr.

På denne bakgrunnen meiner vi det er rett å avstå frå å krevje slikt utstyr. Det er frå vår side heilt avgjerande at det ikkje blir stilt krav om køyrebaneløftar/grav, rullebremseprøvar og slitasjetestar verken no eller i framtida.

3.6 Overgangsbestemmelse for innfasing av traktorer i kontrollregimet

Vi er samde i vurderingane som er gjort i punkta 3.6.1 og 3.6.2. Som skrive i innleiinga av dette svarbrevet, er den store utfordringa her å få eit kontrollapparat i drift tids nok. Vi oppmodar om at den gode eksisterande dialogen mellom landbruket/maskinbransjen og Statens Vegvesen blir vidareført for å sikre ei felles forståing for når det reint praktisk vil vere klart for å starte kontrollarbeidet. Dette må også kommuniserast tydeleg til alle som kan bli omfatta av kontrollkravet, og til alle som kan nytte eigenerklæring. Frå maskinbransjen si side framstår datoen 1. januar 2022 som urealistisk. Det kan vere fornuftig å informere målgruppa om dette no.

Vi ber også om at det blir teke omsyn til traktorar som vil ha godkjeningsfrist i perioden frå tidleg vår til sein haust, då det i denne perioden vil vere begrensa kapasitet til å gjennomføre kontrollen.

4 Mobile kontrolltenester

Traktorane som kan bli omfatta av ordninga er spreidd over heile landet, i ein ganske begrensa populasjon, dei treng tid for å legge bak seg lange distansar, og der kan i mange område vere lang veg til verksemdene som utfører kontroll. Difor er det svært viktig, nærast ein føresetnad for ordninga, at det blir høve til å gjennomføre mobil kontroll.

Vi gir full tilslutning til den foreslåtte endringa av §7a. Vi støttar også vurderinga i høyringsdokumentets punkt 4.3: *Et mobilt kontrolltilbud etter pkkf. § 7a er med dette forutsatt å være en tjeneste ved siden av og i tillegg til den ordinære kontrollvirksomheten i kontrollorganets lokaler.*

4.6 Krav til gjennomføringen

I tredje avsnitt under punkt 4.6 i høyringsdokumentet står dette (uthevinga er gjort av oss):

Det forutsettes vidare at virksomheten under utførelse av periodiske kontroller utenfor virksomhetens lokaler har tilgang til regelverk og kjøretøytekniske data, enten fysisk eller elektronisk.

Dette kravet reknar vi med er gjeldande uansett kor og korleis kontrollen blir gjennomført.

Det er viktig å merke seg at det for traktor ikkje finst nokon universell database for køyretøytekniske data, slik det gjer på lett og tung bil. Derimot er det mogeleg å kjøpe avgrensa tilgang gjennom ulike ordningar.

Dette er ikkje til hinder for at kontrollen kan gjennomførast, men det å sikre seg tilgang på naudsynt datagrunnlag vil ta noko meir tid på traktorar frå annan leverandør enn den kontrolløren har fast avtale med, og det vil fordyre kontrollen. Dette må med i vurderinga av kva kostnad kontrollordninga medfører.

4.7 Nærmere om utstyrskravet

Her viser vi til kommentarane under punkt 3.5: Det er heilt avgjerande at det ikkje blir stilt krav om m.a. rullebremseprøvar og slitasjetestar verken no eller i framtida.

6 Øvrige forslag til endringer i forskriften

6.2.2 Eiers ansvar for å melde manglende kontrollfrist

Jamfør forslag til ny §3:

Eier av kjøretøy som nevnt i § 4, plikter å melde fra til Statens vegvesen dersom kjøretøyet ikke har fått en frist for godkjent periodisk kontroll, jf. § 5.

Dette er ok for oss, men føreset at det blir gjort eit godt og grundig informasjonsarbeid, særleg i tida kring innføring. Det er også viktig at informasjonen når fram til den som disponerer traktoren. I dei tilfella eigaren til dømes er eit leasingselskap, har ikkje den juridiske eigaren kunnskap om kva traktoren faktisk blir brukt til.

6.6 Krav om utstyr for kontroll av bremsevæske

I punkt 6.6.2 er det spurd om høyringsinstansane sine synspunkt på krav til utstyr for måling av bremsevæske.

På dette området har ikkje traktorbransjen sterke preferansar, ut over at vi kan ha inntrykk av at kokepunkt-alternativet er det greiaste.

Her er det viktig å vere tydeleg på kva som er definert som *bremsevæske*. Store norske leksikon omtaler bremsevæske slik:

Væsken er gjerne glykol blandet med andre alkoholer og tilsetninger (...) Væsken kan også være syntetisk, som regel silikonbasert.

På flesteparten av traktorane som blir omfatta av kontrollordninga, er det ikkje brukt bremsevæske, men ulike variantar av oljesystem som opererer bremsene. Somme har separat bremseolje. Ofte har bremsesystemet har felles olje med hydraulikksystem eller transmisjon.

Vi forstår det slik at dette punktet fell bort for køyrety med anna løysing enn glykolbasert eller tilsvarande bremsevæske.

7.8.1, 7.8.2 og 7.8.3 Særlege endringar knyttet til kontroll av traktor

Vi meiner det er rett og viktig at desse punkta blir presiserte som foreslått. Jamfør også kommentarane våre under punkt 3.5.

7.9.2 Kontrollpunkt 0.2 - understallsnummer

På ein del traktorar kan det vere vanskeleg å lese inngravert serienummer, då dette kan vere skjult bak fastmontert utstyr. Det kan også skje at den komponenten der understallsnummeret har vore innprenta er blitt skifta ut. Vi ber difor om aksept for at det der understallsnummer ikkje kan bli avlese, blir gitt mandat til kontrolløren om at traktorens identitet kan krysskontrollerast med motornummer, drivlinjenummer eller andre produksjonstekniske nummer, ved behov også jamført med traktorens historikk. Det er mogeleg å finne krysskoplingar mellom ulike komponentnummer og understallsnummer i traktorens RMI.

7.9.9 Kontrollpunkt 1.1.14 – visuell kontroll av bremsesystem

Vi går ut frå at dette gjeld for utvendige bremsesystem. På traktorar flest er bremsesystemet innkapsla, og det lar seg såleis ikkje kontrollere visuelt.

7.9.21 Kontrollpunkt 4.1.2 – kontroll av hovedlykter

For kontrollørar av traktor er det lite viktig om alternativ 1 eller 2 blir valt. For å ha noko skriftleg å helle seg til ved den visuelle kontrollen, er alternativ 2 det som truleg gir best støtte.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Høyringsdokumentet inneheld i realiteten ingen drøftingar av økonomiske og administrative konsekvensar for brukarane av traktor og bransjen som er venta skal gjennomføre kontrollane. Det må seiast å vere ein vesentleg mangel ved dokumentet.

Vi merkar oss at Regelrådet i sin uttale av 20.05.2021, i deira punkt 3.1, peikar på det same:

Etter Regelrådets vurdering er det en svakhet at nytte- og kostnadsvirkningene av forslagene ikke er forsøkt tallfestet eller verdsatt. Statens vegvesen kunne utredet noe grundigere hvilket prisnivå de periodiske kontrollene vil kunne få utover å slå fast at prisen er markedsstyrt. De kunne for eksempel gjort rede for hvor mye det koster for kjøretøy som gjennomgår lignende type kontroller. Det kommer heller ikke tydelig frem om det vil bli virkninger for kontrollørene, for eksempel som følge av harmoniseringen med verkstedsforskriften.

Vidare kritiserer Regelrådet høyringa for å ikkje svare godt på spørsmålet *Er forslaget utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet:*

Regelrådet mener at en grundigere beskrivelse av problemet, og en utredning av nullalternativet ville gjort det enklere å se sammenhengen mellom problembeskrivelsen og valgt tiltak. Det ville også åpnet for en drøfting av andre aktuelle tiltak. Videre er det usikkerhet knyttet til den samlede kostnaden/nytten for elementene i forslaget. Basert på høringsnotatet er det for enkelte av forslagene vanskelig å anslå hvor store endringene vil bli i praksis for de aktuelle bedriftene. På denne bakgrunn kan ikke Regelrådet konkludere med om forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Denne kritikken kan vi seie oss samde i. Heller ikkje vi kan klart sjå om måla kan bli oppnådd til ein relativt sett låg kostnad for næringslivet. Vi bekymrar oss for at kostnaden for den enkelte traktoreigar blir temmeleg høg målt mot prisen for PKK for andre køyretøygrupper, og at lønsemda i å tilby PKK for traktorverkstadane vil vere dårleg. Representantar frå landbruksverkstadsbransjen ottast for at dei ikkje vil kunne prise PKK så høgt at den dekkjer bransjen sine kostnader. Det kan føre til at fleire verkstader vegrar seg for å utføre PKK, noko som i sin tur kan føre til at distrikt blir ståande utan tilbodet.

Vi har ikkje hatt kapasitet til å utføre gode kalkylar på dette, men kan vise eit grovt overslag. Eit føresetnad for dette anslaget er at gjennomsnittsavstanden frå traktor til verkstad er 65 kilometer. Denne avstanden er kalkulert ut frå John Deere-konsernets internasjonale modellar for slike utrekningar. John Deere vert i Noreg levert av Felleskjøpet. Felleskjøpet er ein av dei store aktørane, med mellom ein tredel og ein fjerdedel av markanden. Det er grunn til å tru at situasjonen er ganske lik for andre traktormerke. Ikkje alle traktorverkstader vil tilby PKK. I overslaget jamnar vi ut det ved at det vil vere høve til å ta kontrollen hos andre verkstader.

Med dette som bakgrunn har representantar frå maskinbransjen gjort desse overslaga og vurderingane:

- Prisen på ein kontroll, kalkulert ut frå verkstaden sine ordinære kostnader, kan settast omlag likt for traktor som for tungbil.

- Uavhengig av om traktoren kjem inn til verkstaden eller blir kontrollert, er der ein kostnad knytt til denne forflyttinga, både ein kilometerkostnad og ein arbeidstidskostnad. Med verkstaden sine kalkylar er prisen for å reise ut omlag lik prisen for sjølv kontrollen.
- Ved at det er få kontrollørar å dele kostnaden til å etablere og yte opplæring på, og at kvar kontrollør har høvesvis få traktorar å dele sin brøk vidare ut på, må verkstaden ha ein signifikant høgare timepris på PKK-arbeidet enn på andre verkstadtimar. Kanskje i området 30 til 70 prosent.
- Traktorkonstruksjonen er av natur slik at feil funne under PKK neppe vil genererer heilt store ekstraintekter for verkstaden. Enkelt sagt: Her er få bremseskiver å slipe rust av, i og med at bremsene går i oljebad. Feila på traktoren er litt forenkla enten enkle og rimelege justeringar, eller store havari. Dermed er det vanskeleg å forsvare at andre verkstadtenester kan subsidiere PKK-kostnaden.
- Oppsummert kan vi vente at den samla kostnaden for å gjennomføre PKK på ein traktor kan ligge i området 6000 til 10 000 kroner pluss mva. I tillegg kommer kostnaden til at traktoren er ute av drift i denne tida. Typisk pris for sjølv PKK-gjennomføringa på tungbil er antyda til å vere kring 3000 kroner.

I dag er det ikkje krav om PKK på traktorar. Dermed vil alle omfatta traktorar bli råka av ein kostnad som ikkje var der før.

For andre køyretøygrupper er ikkje PKK eit val. For traktor kan du velje å kjøpe 40 km/t-traktor i staden for 50 km/t, og du kan velje å ikkje utføre arbeid utanom primærnæringa. Det første alternativet kan medføre at fleire traktorar brukar meir tid på vegen for å utføre det same arbeidet, og dermed er meir til hinder for andre trafikkantar. Det andre alternativet kan medføre at samfunnet mistar tilgang på nyttige ressursar for å få utført arbeid som det er ynskjeleg at nokon utfører. Begge desse utfalla fører med seg kostnader som i høgste grad er reelle og som burde vore drøfta, men som er vanskelege å kalkulere.

Oppsummering

- Sjølv kontrollordninga framstår som fornuftig i innhald og omfang
- Utvalet av traktorar som vil bli omfatta er greitt
- Det er svært store utfordringar til å få på plass opplæring for kontrollørane, og til å få nok kontrollørar utdanna, innan rimeleg tid til akseptabel kostnad
- Kostnaden knytt til ordninga vil vere høg pr. køyretøy
- Det er uvisst korleis kostnaden vil slå ut for bruken av dei omfatta traktorane, og kva konsekvensar det får i eit større perspektiv

Beste helsing

Elektronisk godkjent, utan underskrift

Norges Bondelag

Norsk Landbruksrådgiving

*Traktor- og Landbruksmaskin-
importørenes Forening*

Jarle Bergsjø
Næringspolitisk sjef

Bjarne Holm
Direktør

Frode Dahl
Styreleder

Amund Johnsrud
Seniorrådgivar

Jogeir M. Agjeld
Fagansvarleg maskinteknikk