

Direktimport av traktorer

– En ekonomisk fördel?

Filip Nilsson



Direktimport av traktorer.

Import of tractors.

Filip Nilsson

Handledare: Jan Larsson, SLU.

Examinator: Jerker Nilsson, SLU.

Omfattning: 10 hp

Nivå och fördjupning: Grundnivå, G1E

Kurstitel: Examensarbete

Kurskod: EX0619

Program/utbildning: Lantmästarsprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2011

Omslagsbild: Henrik Knutsson.

Serietitel nr: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Direktimport, regelverk, ekonomi.



Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

FÖRORD

Lantmästarprogrammet är en tvåårig universitetsutbildning vilken omfattar 120 högskolepoäng (hp). Ett av de obligatoriska momenten i Lantmästarutbildningen är att genomföra ett eget arbete som ska presenteras med en skriftlig rapport samt ett seminarium. Detta kan t.ex. ha formen av ett mindre försök som utvärderas eller en sammanställning av litteratur vilken analyseras. Arbetsinsatsen ska motsvara minst 6,7 veckors heltidsstudier (10 hp).

Jag har själv varit intresserad av direktimport av maskiner inom EU, då framförallt traktorer. Detta är ofta bland det mest kapitalkrävande inom dagens jordbruk och därmed även den högst potentiella ekonomiska vinningen vid en lönsam importaffär. Jag ville därför undersöka vilket land det är bäst att importera ifrån och efter det genomföra en affär. När jag forskade inom området framkom det ganska snabbt att England var det bästa valet att importera ifrån. Dels tack vare att utrustningen är snarlik vår egen i Sverige samt att valutan var den mest gynnsamma i mitt val. Dock finns det ett problem med direktimport av traktorer. Efter en nytolkning av lagen (traktordirektivet) så var det inte så enkelt att direktimportera längre, då du måste ha ett typgodkännande på traktorn. Denna problematik fick intresset kring frågan att växa och möjligheten för att få ett svar på hur man går tillväga för att direktimportera en traktor.

Ett varmt tack till Jan-Olof Nilsson, Svensk Maskinprovning som har varit till stor hjälp vid praktiska frågor kring import av traktorer samt till Jan Larsson som har hjälpt mig under arbetets gång.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	3
SUMMARY	4
INLEDNING.....	5
BAKGRUND	5
MÅL.....	5
SYFTE.....	5
AVGRÄNSNING.....	6
LITTERATURSTUDIE.....	7
REGLER FÖR IMPORT	7
TYPGODKÄNNANDE	7
DET NYA MASKINDIREKTIVET	7
IDENTIFIKATION CHASSI.....	8
VILKA HANDLINGAR SKALL SKICKAS IN?	8
URSPRUNGSKONTROLL	8
BESIKTNING	9
ATT STÄLLA PÅ FORDONET.....	9
VAD BÖR MAN KONTROLLERA INNAN MAN GÖR AFFÄR.....	9
SKYLT SOM SKALL FINNAS PÅ TRAKTORNS CHASSI	10
PRISJÄMFÖRELSER	10
VALUTASÄKRING.....	11
MATERIAL OCH METOD	12
ENKÄTUNDERSÖKNING	12
GENOMFÖRD DIREKTIMPORT.....	12
RESULTAT	13
FIGUR 3: ENKÄTUNDERSÖKNINGEN	13
GENOMFÖRD DIREKTIMPORT.....	13
DISKUSSION.....	14
REFERENSER Skriftliga	15
MUNTliga	15
BILAGOR.....	16
BILAGA 1: CERTIFICATE OF CONFORMITY	16
BILAGA 2: FRÅGEFORMULÄR.....	24

SAMMANFATTNING

Att direktimportera traktorer var tidigare enkelt. Oavsett om nödvändiga dokument medföljde vid köpet eller inte, kunde det alltid lösas när traktorn väl var i Sverige. Efter att en nytolkning av importlagen har blivit antagen är det numera inte möjligt att godkänna traktorer som redan finns i landet utan de rätta dokumenten måste finnas vid importen. Det dilemma importörerna ställs inför är att endast ersättningsdokument för redan godkända traktorer kan bli utskrivna.

Syftet med denna uppsatts är att beskriva och lära andra hur man importerar traktorer. Baserat på den stora prisskillnaden mellan Sverige och andra länder är utländska traktorer prismässigt ett intressant alternativ. Dessutom kommer denna uppsatts att undersöka lantbrukares kunskaper och attityder till att importera traktorer på egen hand.

Att ha goda relationer med återförsäljare utomlands är avgörande för att undvika att bli lurad i en affär. Tillvägagångssättet om hur man importerar en traktor är tagna från en fallstudie som följt processen på en importerad traktor från Danmark till Sverige. På detta sätt är många av de potentiella problem som uppstår när man importerar en traktor behandlade. Dessutom har intervjuer genomförts med lantbrukare om deras generella attityd till begagnade importerade traktorer, lantbrukarna var selekterade ur demografiskt och geografiskt olika områden.

Intervjuerna visade att många lantbrukare var villiga att importera en traktor, men ingen hade valt att göra det. Lantbrukarna såg inte regelverket som ett hinder för att importera traktorer, de valde helt enkelt att inte göra det. Detta antas leda till högre traktorpriser i Sverige på grund av bristande konkurens.

SUMMARY

Importing tractors used to be easy. Whether or not it was accompanied with documents or not, the problem could always be solved once it arrived in Sweden. Since a new interpretation of import laws has been applied, this is no longer possible. Because of the stricter interpretation, tractor's already in country cannot be approved without proper paperwork. The quandary for importers and manufacturers is that only replacement documents for tractors that are already approved can be printed.

The purpose of this thesis is to describe (and teach others) how to import used tractors. Based on the steep price differences in other countries, often much lower than in Sweden, foreign tractors are an interesting import option. Consequently, this thesis will also investigate farmers' knowledge and attitudes towards importing tractors.

Having good relations with dealers abroad is essential to avoiding subterfuge. Conclusions on how to import a used tractor are drawn from a field case study that followed the process on an imported tractor from Denmark to Sweden. In this way, many of the potential problems encountered when importing a tractor are highlighted. In addition, interviews were conducted with Swedish farmers concerning their general attitudes towards used imported tractors. The selection of cases were drawn from a demographically and geographically diverse area.

The interviews showed that many farmers were willing to import a tractor, but none had actually done so. The farmers' did not seem to believe the regulations or other factors limited their ability to import. Rather, they simply chose not to do so. It is suggested that this leads to higher prices in Sweden due to a lack of competition.

INLEDNING

Bakgrund

I studien avsågs att direktimportera en traktor från England av märket Fendt. Då dessa traktorer utomlands ofta har en maxhastighet över 40 km/h och därmed inte är typgodkänd kan vi inte längre direktimportera dessa traktorer till Sverige. Det rör sig om betydande belopp att spara på att importera traktor själv. Priset i Sverige ligger på ca en miljon kronor och importerat kan du få en likvärdig traktor för ca 800 000 kronor. Därför ville jag undersöka hur man direktimporterar en traktor och hur problematiken kring importen är.

Att direktimportera traktorer från andra EU länder har tidigare varit förhållandevis enkelt. Det finns regler som reglerar hur en traktor ska vara utrustad, maxlaster, maxhastigheter, etc.

Om en traktor är ”typgodkänd” innebär detta att traktorn befinner sig inom ramarna för vad EU definierar som en traktor. En traktor får ha en maxhastighet på 40 km/h. Ett typgodkännande har tidigare inte varit tvingande att ha, utan istället har man kunnat bifoga motsvarade ”data” i ett sidodokument, som bevisar att traktorn endast går i 40 km/h.

Vid en nytolkning av maskindirektivet i november 2010 beslöt man att tolka lagen så som att en traktor måste varit ämnad från fabrik att gå enligt typgodkännelsestandarderna alternativt enligt enskilt lands bestämmelser. Detta blir ett problem då det aktuella landet att direktimportera traktorer från för tillfället är England och detta är ett av länderna i EU där man inte har tvingande bestämmelser om att typgodkänna traktorn, dvs. traktorns maxhastighet får överstiga 40 km/h.

Hur löser man då detta problem? Blir man tvingad att handla med traktorer som sedan innan har typgodkännelse eller går det att lösa i efterhand?

Mål

Målet är att öka mina egna kunskaper inom ämnesområdet, men även att förmedla kunskap till lantbrukare och andar som är intresserade av att direktimportera traktorer. Jag vill även kunna få en övergripande bild över hur import från utlandet fungerar.

Målet är även att ta reda på hur andra lantbrukare i Sverige ser på direktimport av traktorer, är det för krångligt att göra det eller tvivlar man på kvalitén? Kanske är det de lokala handlarna som baktalar de direktimporterade traktorerna?

Syfte

Syftet är att belysa hur man direktimporterar maskiner, framförallt traktorer. Detta är intressant därför att traktorinköp innebär stora investeringar, samtidigt som prisskillnaden mellan traktorer i Sverige och utlandet kan vara betydande. Syftet är även att tillfråga lantbrukare om deras attityd till direktimport av traktorer.

Avgränsning

Jag har valt att kortfattat beskriva hur man skall gå tillväga för en lyckad importaffär. Jag kommer endast att kontrollera hur direktimport av traktorer fungerar, dvs. inte hur generalagenterna i Sverige gör för att importera sina maskiner.

På grund av lagförändringar och traktordirektivet går jag inte längre tillbaka än 2007, det är framförallt årgamla traktorer av märket Fendt som är aktuellt. Jag kommer inte heller att behandla försäkring i Sverige eftersom detta är mycket individuellt för de enskilda försäkringsbolagen.

LITTERATURSTUDIE

Regler för import

För att importera en traktor måste denna vara CE-märkt (Comunitas Europea). CE-märkningen utförs av tillverkaren själv för att visa att traktorn följer bestämda direktiv. Enligt EU-lag ska varor samt tjänster ha en fri rörlighet inom EU. Men Sverige kräver enligt den svenska besiktningsföreskriften (AFS 2001:6) att maskiner som används inom landet ska ha en försäkran om CE-märkning (Svensk maskinprovning hemsida, www.smp.nu)

Typgodkännande

Typgodkänd är inom byggtekniken ett bevis för att material, konstruktioner och anordningar finner sig inom den lagliga ramen. Ett typgodkännande kan vara frivilligt eller tvingande. I Sverige är det tvingande (Nationalencyklopedins hemsida, <http://www.ne.se>)

Det nya maskindirektivet

Enligt det nya maskindirektivet får endast ett ombud saluföra en maskin om den från tillverkaren eller dess representant innehar:

- EG-försäkran.

- Innehar maskinskyt på chassit som hänvisar till specifikt direktiv samt CE-märkningen.

- Instruktionsbok i dess originalutförande på något av de officiella språken inom ESS (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet)

CE-märkningen ska idag finnas på eller vid sidan av maskinskylten (se CE-märkning ovan). På denna skall även tillverkare, tillverkningsår, typbeteckning samt maskinens handelsnamn framgå. Tillverkningsåret ska anges i ett separat sammanhang, det ska inte ingå i serie- eller tillverkningsnumret.

På omslaget av de eller den bruksanvisning som tillhör maskinen ska orden "Bruksanvisning i original" finnas på omslaget. I de fall översättningar skett skall det stå "Översättning av bruksanvisning i original" (SMP, 2011a)

Identifikation chassi

När tillverkningen av traktorn sker gjuts det även in ett chassinummer. Vid detta chassinummer kan man avläsa vilket chassi det är, vilken traktormodell det är till samt vilket år det tillverkades.

På vissa traktormärken gjuts även den ämnade hastigheten in i chassit. Ett exempel på detta är JCB's Fastrac. På ett chassinummer där det framgår att traktorn är tillåten att gå i t.ex. 65 km/h omöjliggör detta en registrering i Sverige med den nya tolkningen av maskindirektivet. I fall där tänkt hastighet står med i chassinummer, får denna angivna maxhastighet uppgå till max 40 km/h. (Transportstyrelsen. Pers. medd.)

Vilka handlingar skall skickas in?

Transportstyrelsen kräver vid en ursprungskontroll dina dokument och handlingar du har på traktorn. Det kan variera från fall till fall vilka dokument du har tillgång till och vilka de kräver in. Vid direktimport av traktor som varit registrerad tidigare skall det föregående registreringsbeviset skickas in. Om det rör sig om en traktor som icke tidigare varit inregistrerad skall ett Certificate of conformity, "CoC" bifogas (se bilaga 1, CERTIFICATE OF CONFORMITY). Dessa handlingar skall skickas in i original. I fall där traktorn tidigare varit registrerad t.ex. för maxhastigheten 50 km/h skall ett registreringsbevis finnas. Då denna hastighet inte är tillåten inom typgodkänningen måste traktorn byggas om av respektive traktorfabrikats personal. Du kan då krävas ett nytt givet CoC papper, det är dock inte alla traktorfabrikat som ger ut detta. I detta fall skall både CoC samt det förra registreringsbeviset skickas in. Ett kvitto från köpet skall även det skickas in, detta kan vara en kopia.

När detta skickas in till Transportstyrelsen handläggs ditt ärende inom ca 10 dagar.

Ursprungskontroll

När traktorn är i landet, skall du göra en Ursprungskontroll. Detta är en kontroll från Transportstyrelsen som avgör om traktorn är stulen eller det är något som inte överensstämmer med dokumenten, t.ex. plagiering. Om traktorn genomgår "ursprungskontrollen" och får godkänt så innebär detta att traktorn är redo för besiktning. Ursprungskontrollens syfte är från och med 4 februari 2008:

Kontrollera de databaser och efterlysningssystem som endast Transportstyrelsen har tillgång till.

Att minska personalstyrkan och ha mer kompetent personal.

Att kunna identifiera plagierade dokumenthandlingar.

Förbättra kommunikationen med andra länders kontrollorgan, för att vid fall med tveksamheter kunna redogöra för dessa.

Att samla all dokumentation, som tidigare var utspridd på cirka 170 besiktningsstationer. (Transportstyrelsen. Pers. medd.)

Besiktning

Besiktningen utförs av ackrediterade företag. Inom denna bransch finns det för tillfället endast två företag som genomför dessa besiktningar, Svensk Maskinprovning (SMP), samt Inspecta. Vid denna besiktning kontrolleras så att traktorn är CE-märkt samt att den är typgodkänd. Ett exempel på typgodkännelsenummer kan vara (e1*2003/37*0276*01). Detta nummer skall finnas dels på besiktningssdokumenten samt på chassit. Finns inte typgodkännandenummer går det numera inte att få traktorn godkänd.

Vad står bokstäverna/siffrorna för?

E1= Landskod. 1 står för Tyskland.

2003= Det år direktivet kom.

37= Löpnummer på direktivet.

0276= Godkännandenumret som säger att t.ex. modellen Fendt 820 med denna utrustning är godkänd.

01= Om man vill utöka det befintliga godkännandenumret, men slippa göra om godkännandet från början. Man vill godkänna en extrautrustning på Fendt 820 modell med frontkraftuttag, dvs. mindre ändringar i modellen.

När besiktningssmannen kommer ut till traktorn har denne redan med sig alla handlingar som du skickat in till Transportstyrelsen vid ursprungskontrollen. Detta är alltså handlingar som besiktningssföretaget har tillgång till.

En kontroll av traktorns chassinummer görs samt kontroll att typgodkännandenumret finns på traktorn. Lyktorna kontrolleras även, så de är anpassade efter högertrafik vid direktimport från England. En skylt "långsamt gående fordon", LGF- skylt, skall finnas på traktorns vänster baksida. Även varningstriangel måste finnas i traktorn.

När detta är kontrollerat får du registreringsdokumenten på posten inom några dagar, och därtill även den nya registreringsskylten. (Nilsson J-O. pers. medd.)

Att ställa på fordonet

När du monterat den nya registreringsskylten på traktorn så måste du även ställa på fordonet hos Transportstyrelsen. Detta kan du göra på Transportstyrelsens hemsida. Om detta inte görs, kommer traktorn fortsatt vara avställd. (Pers. medd. Transportstyrelsen)

Vad bör man kontrollera innan man gör affär

Det är viktigt att man gör affärer med en seriös handlare utomlands, det finns fall då traktorer blivit betalade men leverans uteblivit.

Vidare är det viktigt att typgodkännande finns på traktorn, alternativt att man kan få tag i ett CoC-dokument. Detta dokument har ett typgodkännelsenummer, som skall överensstämma med traktorns. Detta dokument ges endast ut vid tillverkningen av traktorn, alternativt vid ombyggnation till överensstämmande regler.

Vid en import från England är positionslyktorna anpassade till vänstertrafik. Dessa lyktor måste justeras, alternativt bytas ut, så de är anpassade efter högertrafik.

(Nilsson J-O. pers. medd.)

Skylt som skall finnas på traktorns chassi

Nedan visas bild på skylten som skall finnas på traktorn. Här kan man se skillnaden på en icke typgodkänd traktor (figur 1) mot en typgodkänd traktor (figur 2). Detta är den enda skillnaden som finns mellan att traktorn blir godkänd eller icke godkänd vid frågan angående typgodkännande. Några andra ombyggnationer sker inte på traktorn förutom att skylten byts ut. Detta måste dock enligt praxis kallas ombyggnation. (Nilsson J-O. pers. medd.)

Figur 1. **Icke typgodkänd**



Figur 2. **Typgodkänd**



Foto: Filip Nilsson

Prisjämförelser

I tabell 1 visas en prisjämförelse på samma traktormodell med olika ursprungsländer. De olika traktorerna har olika brukstimmar, men priserna stärker dock teorin att traktorer är billigare utomlands.

Prisjämförelsen är gjord med en växlingskurs på £: 10,10 SEK och DKK: 1,20 SEK (Dagens Industri hemsida, <http://www.di.se>)

Tabell 1. Prisjämförelse på Fendt 820, årsmodell 2010.

Inköpsland	Pris exkl. moms	Brukstimmar
Danmark	890 000	1 300 h
England	822 000	850 h
Sverige	1 010 000	1650 h

Källa: www.blocket.se, www.agriaffairs.com, www.mascus.com

Valutasäkring

Valutan kan fluktuera inom köpetiden. För att kunna friköpa sig från denna risk kan man valutasäkra sig med det aktuella beloppet.

Valutamarknaden är en marknad som aldrig stänger. Det handlas med valutor dygnet runt. Det är den internationella handeln som gör att valutorna varierar från dag till dag. Den ökande spekulationshandeln har även drivit på fluktuationerna med valutor.

För att säkra sina affärer valutasäkras man det aktuella köpebeloppet, för att garantera sin köpesumma.

Det finns olika sätt att köpa sig denna garanti, de vanligaste är valutakonto, terminsaffär samt valutaoptioner.

(Nilsson, J-Å. pers. medd.)

Dessa produkter/tjänster innebär:

Valutakonto:

Detta fungerar som ett vanligt sparkonto. Man sätter in det aktuella beloppet t.ex. US Dollar eller Euro. Detta konto disponeras som ett vanligt sparkonto, där transaktioner sker efter din vilja.

Kostnaden för detta blir din aktuella låneränta i SEK minus din ränteintäkt du har på valutakontot i t.ex. DKK. T.ex. låneränta 5 %, inkomstränta 3 %. Kostnaden för att ha valutakontot blir 2 %.

Terminsaffär:

Detta är ett bindande kontrakt för köp eller försäljning av en valuta vid en specifik tidpunkt. Detta kontrakt har ett slutdatum, som bestäms vid kontraktsskrivandet.

Terminspriset är baserat på ett spotpris.

Kostnaden för detta blir t.ex. 30 punkter i påslag.

T.ex. spotpris på 1,2100 DKK idag kan jag lösa ut om två månader för 1,2130 DKK.

Valutaoptioner:

En valutaoption ger rätten, dock inte skyldigheten att köpa alternativt sälja ett förutbestämt belopp i utländsk valuta. Fördelen med optionen jämförelse med terminen är dess möjlighet med handel innan slutdatumet. På detta vis kan fördelaktig valutaförändring utnyttjas. Det är löptiden på optionen som avgör priset, längre löptid är dyrare än kort.

Det är svårt att sätta ett pris på denna tjänst, då det är beroende på hur villig till risker du är.

(DNB NOR Markets hemsida, <http://www.dnbnor.se>), (Pers. Medd. DNB NOR MARKETS)

MATERIAL OCH METOD

Huvudmålet med detta arbete har varit att få reda på viktig information man bör veta innan man gör en traktoraffär utomlands. Det finns i dagens läge inte mycket skriven litteratur på ämnet import av traktorer. Det har därför i detta arbete krävts intervjuer samt efterforskning via Internet. En genomförd direktimportaffär har berört företeelser som uppstår. Verkligen direktimport av en traktor från Danmark har genomförts, därigenom tror jag att all problematik som kan uppstå blir belyst.

Besök har skett vid Svensk Maskinprovningens kontor i Alnarp samt kontakt med företagare som tidigare importerat traktorer.

Enkätundersökning

Ett av syftena med studien var att ta reda på vad lantbrukare ansåg om direktimport av traktorer och hur de ställde sig till specifikt utvalda frågor inom ämnesområdet. Totalt valdes 12 lantbrukare ut för att svara på frågorna. Antalet frågor som besvarades av samtliga lantbrukare var nio stycken, varav en fråga var ålder, detta för att se om åldern påverkar vilket svar man ger (se bilaga 2, frågeformulär)

Intervjuerna skedde via telefon och sammanställdes när alla var tillfrågade.

Enkätundersökningens syfte var att undersöka inställningen till och erfarenhet från direktimport. Undersökningen skulle från början ske via svar i ett internetformulär, men med risk för få svarande beslutades att ringa runt till lantbrukare i landet och fråga vad de tyckte om direktimport. Frågorna skulle besvaras med gradering där 1 var att man inte höll med och 5 var att man höll med i hög grad. Frågorna sammanställdes och medelvärden från de svarande ställdes i stapeldiagram. Medelåldern räknades ut genom att ta genomsnittet av de tillfrågade.

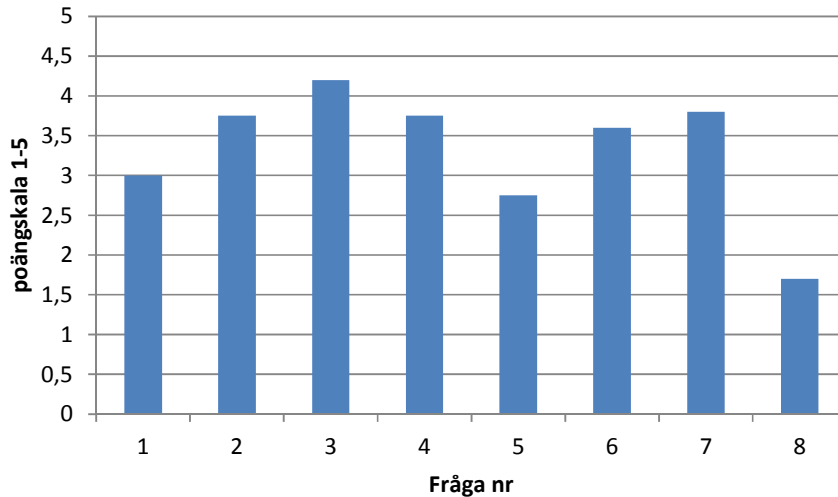
Genomförd direktimport

För att praktiskt se hur direktimport fungerar bestämde jag mig för att genomföra ett köp. Jag bestämde mig för vilket märke det var jag ville direktimportera. Det blev märket Fendt av modellen 820. Internet är den ideala källan om man vill leta upp nya samt begagnade traktorer. Man bör söka vilka man tror är olika länders bästa annonssidor, vilket kan vara svårt att veta. Jag visste vilken utrustning det var jag ville ha. Det land där denna utrustning är vanligast är Danmark, kravet var bl.a. hitchkrok. Jag ringde upp försäljaren och hörde mig för om traktorn. Det verkade vara en seriös handlare över telefon, så jag beslutade mig för att åka över till Danmark för att granska handlaren och traktorn.

Besöket resulterade i att en traktor inköptes. Vid bestämmelse av köp beställde handlaren ett COC dokument från Fendtfabriken. Sedan transporterades traktorn över till Sverige där en ursprungskontroll samt besiktning genomfördes.

RESULTAT

Figur 3: Enkätundersökningen



Figur 3: femgradig skala där 5= ”Väldigt mycket”, 4= ”Mycket”, 3= ”Varken mycket eller lite”, 2= ”Inte mycket”, 1= ”Inte mycket alls”.

Enkätundersökning visade att det viktigaste var att göra research om traktorn innan köp då fråga 3 fick ett medelvärde på 4,2 poäng. Minst poäng fick fråga 8 (1,7 poäng) vilket var frågan om de trodde kvalitén på en begagnad traktor köpt utomlands skulle skilja sig från en begagnad traktor köpt i Sverige, dvs. köparna tror inte på någon skillnad mellan ursprungsländerna. Frågorna 1 och 5 fick 3 respektive 2,75 poäng vilket innebär att priset vid val av traktor inte var så avgörande, det var varken mycket eller lite samt att köparna inte känner sig speciellt trogna sina lokala handlare. Höga poäng i genomsnitt fick även frågorna 2, 4, 6 och 7 med ett medelvärde från 3,6 upp till 3,8 poäng. Detta innebär att lantbrukarna tycker att valet av märke är viktigt. Många har funderat på att importera traktor, de anser att det är komplicerat att importera traktorer samt att de tycker att de svenska handlarna baktalar de importerade traktorena.

Genomförd direktimport

Vid besöket hos handlaren visade det sig att traktorn var i bra skick och handlaren verkade seriös. Detta ledde i sin tur till en genomförd affär. En inbetalningsfaktura faxades över, som skulle betalas innan traktorn skickas iväg. Rekommendationer är att betala 10 % innan och resterande vid leverans för att minska risken. Detta visade sig inte vara några problem för handlaren i fråga.

Det var en svensk bank som skötte pengatransaktionen under avtalad tid.

En smidig affärsuppgörelse var att inkludera transporten i priset och att traktorn inte var levererad förrän den var på gården. På detta vis undveks arbetet med att leta upp en bra transportfirma samt försäkring för traktorn under transporten då risk för olyckor på vägen till Sverige kan inträffa.

När traktorn väl var i landet väntade ursprungskontrollen och sedan besiktningen vilket resulterade i ett godkännande.

Efter godkännande av ursprungskontrollen och besiktningen kunde man kontakta försäkringsbolaget och försäkra traktorn, som började gälla samma dag.

Sammantaget förenklades allting genom att låta handlaren sköta transporten. Man blir kanske tvingad att betala något överpris, men man undviker risker med att göra fel då handlare utomlands har mer vana av exporter än den enskilde köparens erfarenheter av importer.

DISKUSSION

I dagsläget är det relativt enkelt att direktimportera en traktor. De ansvariga myndigheterna har information på hemsidorna. Det fattas dock viktiga fakta om de nya reglerna, som innebär att importerade traktorer måste ha ett tygodkännande.

En ökad direktimport av maskiner skulle öka konkurrensen på den svenska marknaden och eventuellt sänka priserna för den enskilde lantbrukaren.

Rätt sätt för att lära sig hur man direktimporterar traktorer är att göra ett försök själv, det är det man lär sig bäst på. Detta är dock något riskabelt om man inte känner till vad som behövs för att få den godkänd i Sverige.

Vid frågeställningen till bönderna verkade de något självsäkra. De ansåg sig inte ha några problem med att importera traktor själv, likväl gjorde man inte detta och man visade sig på detta vis vara lojal med lokala handlare. Intressant är att priset spelade ”varken mycket eller liten” roll vid ett köp, men valet av märke var däremot viktigt. Vad händer då om priset är mycket högt för just ditt märke? Kommer lantbrukaren likväl köpa det märke han säger sig vilja ha?

Det verkar som lantbrukarna har genomskådat säljarnas argument för att det skulle vara sämre traktorer utomlands, detta visar sig genom att lantbrukarna inte tror att det är sämre kvalitet på en begagnad traktor från utlandet.

Något som skulle kunna göras bättre i arbetet är en mer omfattande enkätundersökning om hur lantbrukare i hela landet ser på import av traktorer, med fler tillfrågade lantbrukare kan man bättre statistiskt säkerställa trovärdigheten.

REFERENSER

Skriftliga

SMP. 2011. Import av maskiner [Online]. Alnarp: Svensk Maskin Provning AB
Tillgänglig: 2011-03-15
<http://www.smp.nu/download.aspx?id=633567427512193415>.

NE 2011. Typgodkännande. Nationalencyklopedin [Online].
Tillgänglig: 2011-04-23
<http://www.ne.se>

Svensk maskinprovning. 2011. Det nya maskindirektivet. [Online].
Alnarp: Svensk Maskin Provning AB
Tillgänglig: 2011-04-20
<http://www.smp.nu/download.aspx?id=633947412441568460>.

Transportstyrelsen. 2011. Ursprungskontroll [Online].
Tillgänglig: 2011-04-16
<http://www.transportstyrelsen.se/Vag/Fordonsimport-och-ursprungskontroll/Bakgrund-och-gallande-bestammelser-om-ursprungskontroll/>

Dagens industri, Ekonomihemsida/2010-04-19, <http://www.di.se> [Online].

Blocket, annonssida på internet/2011-03-15 [Online].
<http://www.blocket.se>

Agriaffairs, annonssida på internet/2011-03-15 [Online].
<http://www.agriaffairs.com>

Mascus, annonssida på internet/2011-03-15 [Online].
<http://www.mascus.com>

MARKETS DNB NOR. 2011. Vad är valutasäkring? [Online].
Tillgänglig: 2011-04-20
[Http://www.dnbnor.se/site/markets/valuta_rentor/valutahandel/valutasakring.html](http://www.dnbnor.se/site/markets/valuta_rentor/valutahandel/valutasakring.html)

Muntliga

NILSSON, Jan.-Olof. 2011. Chef besiktningseenheten Svensk Maskinprovning AB.

Nilsson, Jan-Åke. 2011. Företagsansvarig sparbanken 1826, Tollarp.

Transportstyrelsen. 2011. Handläggare.

DNB NOR Markets, handläggare.

BILAGOR

BILAGA 1: CERTIFICATE OF CONFORMITY

EG - ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG
für vollständige / ~~vervollständigte~~ Fahrzeuge (*)
EC CERTIFICATE OF CONFORMITY
for complete / ~~completed~~ vehicles (*)

Der Unterzeichner, Dr. Ing. H. Reiter bestätigt hiermit, dass das Fahrzeug:
I the undersigned, hereby certify that the following vehicle:

- | | | |
|-------|--|--|
| 0.1 | Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
Make(s) (registered by the manufacturer): | FENDT |
| 0.2 | Typ (ggf. Variante und Version angeben):
Type (specify any variants and versions): | FENDT 731 |
| | Variante (variant): | - 40 KM/H |
| | Versionen (version): | |
| 0.2.1 | (Ggf.) Handelsbezeichnung(en):
Trade name(s) (where appropriate): | FENDT 820 Vario |
| 0.3 | Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden:
Means of identification of vehicle: | Herstellerschild
manufacturers plate |
| 0.3.1 | Herstellerschild (Lage und Anbringungsart):
Manufacturer's plate (location and method of affixing): | rechts vorne, genietet
right side front, riveted |
| 0.3.2 | Fahrgestell-Identifizierungsnummer (Anbringungsstelle):
Chassis identification number (location): | rechts vorne am Rahmen
right side front on the frame |
| 0.4 | Fahrzeugklasse:
Category of vehicle: | T1 |
| 0.5 | Name und Anschrift des Herstellers:
Name and address of manufacturer: | AGCO GmbH
D-87616 Marktoberdorf |
| 0.6 | Anbringungsstelle der vorgeschriebenen Schilder:
Location of the statutory plates:
Stufe 1: Basisfahrzeug / Step 1: Basic vehicle
- Hersteller / Manufacturer
- Typgenehmigungsnummer / EC type approval number
- Datum / Date
Stufe 2 / Step 2
- Hersteller / Manufacturer
- Typgenehmigungsnummer / EC type approval number
- Datum / Date
Fahrzeug-Identifizierungsnummer:
Vehicle identification number:
Numerischer oder alphanumerischer Identifizierungscode:
Numeric or alphanumeric identification code: | rechts vorne
right side front
AGCO GmbH
e1*2003/37*0276*01
11.10.2007
entfällt / not applicable
entfällt / not applicable
entfällt / not applicable
731216504
73121 |

auf der Grundlage des (der) in nachstehender(n) Typgenehmigung(en) beschriebenen Fahrzeugtyps (-typen) stimmt
in jeder Hinsicht überein mit dem Typ beschrieben unter der:
according to the type(s) of vehicle described in the approval(s) corresponds in every respect to the type
described in:

- Typgenehmigungsnummer: e1*2003/37*0276*01
- Typ-approval number:
vom: 11.10.2007
Date:

Das Fahrzeug kann ohne weitere Genehmigung zur fortwährenden Teilnahme am Straßenverkehr für Rechts-/Linksverkehr (*)
zugelassen werden.
The vehicle may be registered permanently, without requiring any further approvals, for driving on the right/left (*).

Marktoberdorf
(Ort) (Place)

21.12.2009
(Datum) (Date)

J. Reiter

Geschäftsführer
chief executive officer

303792

A- Vollständige/vervollständigte Zugmaschinen (1)
Complete/completed tractors (1)

1 ALLGEMEINE BAUMERKMALE DER ZUGMASCHINE
GENERAL CONSTRUCTION CHARACTERISTICS OF THE TRACTOR

- 1.1 Anzahl der Achsen und Räder oder der Gleisketten (1):
Number of axles and wheels or track-lays (1):
davon: | of which: 2 / 4
- 1.1.3 Antriebsachsen | Powered axles: 2
- 1.1.4 gebremste Achsen | Braked axles: 2
- 1.4 Fahrerplatz umkehrbar: | Reversible driving position: ja / nein | yes / no (1)
- 1.6 die Zugmaschine ist ausgelegt für:
Vehicle is designed for driving on the: Rechts- / links- verkehr
right / left (1)

2 MASEN UND ABMESSUNGEN
MASSES AND DIMENSIONS

- 2.1.1 Leermasse(n) in fahrbereitem Zustand:
Inladen mass(es) in running order:
mindestens | minimum / höchstens | maximum: 6 775 - 7 265 kg
- 2.2.1 Zulässige Gesamtmasse(n) der Zugmaschine je nach Art der Bereifung:
Maximum laden mass(es) of the tractor according to the tyre
specification: 10640 - 12500 kg
- 2.2.2 Verteilung dieser Masse(n) auf die Achse 1 (axle 1):
Distribution of that mass (those masses) among the axle 2 / Achse 2: 4 480 - 5 400 kg
6 160 - 8 000 kg
- 2.2.3.1 Masse(n) und Reifen | Mass(es) and tyre(s)

Achsen Nr Axle No	Reifen Abmessungen Tyres dimensions		Tragfähigkeit Load capacity	Techn. zulässige Achslast Techn. permissible maximum mass per axle	Zulässige Stützlast im Kupplungspunkt Max. perm. vertical load coupling point s. Punkt/Point 12
1	540/65R30	143 AB	2 725	3 400	
1	480/70R30	138 B	2 360	4 720	
1	710/55R30	153 AB	3 650	5 000	
1	600/65R28	147 AB	3 075	5 400	
1	MF600/60R30	147 D	3 075	5 400	
1	540/65R28	137 AB	2 300	4 600	
1	480/70R28	137 B	2 300	4 600	
1	16.9R28	136 AB	2 240	4 480	
1	440/80R28	151 D	3 450	5 400	
1	270/95R38	136 B	2 450	4 900	
2	650/65R42	* 155 B	3 875	7 750	
2	580/70R42	158 AB	4 250	8 000	
2	900/50R42	* 168 AB	5 600	8 000	
2	620/70R42	* 160 AB	4 500	8 000	
2	MF710/60R42	* 161 D	4 625	8 000	
2	710/70R38	* 163 B	4 675	8 000	
2	520/85R42	154 B	3 750	7 500	
2	650/75R38	* 169 AB	5 800	8 000	
2	650/65R38	* 154 AB	3 750	7 500	
2	580/70R38	155 AB	3 875	7 750	
2	20.8R38	150 B	3 350	6 700	
2	540/80R38	167 D	3 450	8 000	
2	300/95R52	147 B	3 080	6 160	

*: "Bereifung technisch möglich, länderspezifische Ausnahme notwendig."
"tyres technically possible, national exception necessary."
"Train de pneus techniquement possible, exception spécifique par pays est nécessaire."

2.3	Ballastmassen (Gesamtmasse, Werkstoff, Zahl der Teile): <i>Ballast masses (total mass, material, number of components):</i>	870 kg; 1270 kg; 1800 kg; 10x42 kg; 3x120 kg; 4x300 kg; 6x130 kg
2.4	Technisch zulässige Anhängemasse: <i>technically permissible towable mass:</i>	
2.4.1	Anhänger (gezogene auswechselbare Maschine): <i>Drawbar trailer interchangeable towed machinery:</i>	siehe / see point 2.4.5
2.4.2	Sattelanhänger (gezogene auswechselbare Maschine dieser Bauart): <i>Semi trailer interchangeable towed machinery:</i>	siehe / see point 2.4.5
2.4.3	Zentralachsanhänger (gezogene auswechselbare Maschine dieser Bauart): <i>Centre axle trailer interchangeable towed machinery:</i>	siehe / see point 2.4.5
2.4.4	Technisch zulässige Gesamtmasse(n) der Einheit Zugmaschine-Anhänger (je nach Konfiguration der Anhängerbremsanlage): <i>Total technically permissible mass(es) of the tractor trailer combination (for each braking configuration of trailerbraking</i>	40000 kg
2.4.5	Zulässige Höchstmasse des Anhängers (der gezogenen auswechselbaren Maschine): <i>Maximum mass of the trailer (interchangeable towed machinery) which may be towed:</i>	
	- ungebremst / unbraked	3 000 kg
	- für unabhängige Bremsung / independently braked	4 000 kg
	- auflaufgebremst / inertia braked	16000 kg
	- hydraulisch oder pneumatisch gebremst / hydraulic or pneumatic braked	32000 kg
2.4.6	Lage des Kupplungspunktes: <i>Position of coupling point:</i>	
2.4.6.1	Höhe des Kupplungspunktes über dem Boden: <i>Height of the coupling point above the ground:</i>	
2.4.6.1.1	mindestens, <i>minimum</i> höchstens, <i>maximum</i>	545 - 1 065 mm
2.4.6.1.2		
2.4.6.2	Abstand von der vertikalen Mittelebene der Hinterachse: <i>Distance from the vertical plane passing through the axis of the rear axle:</i>	siehe Punkt 12.2 see point 12.2
2.5	Radstand: Wheelbase:	2 720 mm(*)
2.6	Mindestspurweite, <i>Minimum track</i> / Höchstspurweite, <i>Maximum track</i>:	1 290 - 2 710 mm(*)
2.7.1	Länge: Length:	4 674 mm(*)
2.7.2	Breite: Width:	2 400 mm(*)
2.7.3	Höhe: Height:	2 924 mm(*)

3	ANTRIEBSMASCHINE ENGINE	
3.1.1.	Fabrikmarke <i>Make:</i>	DEUTZ
3.1.3.	Merkmale zur Typidentifizierung, Lage und Anbringungsart: <i>Means of identification of type, Location and method of affixing:</i>	Typenschild, seitlich links auf dem Kurbelgehäuse <i>type plate, at the left side of the crankshaft</i>
3.1.6.	Arbeitsweise <i>Operating principle:</i> - Fremdzündung/Selbstzündung <i>spark/compression ignition</i> - direkte/indirekte Einspritzung <i>direct/indirect injection</i> - Zweit-/Viertaktverfahren <i>two/four-stroke</i>	
3.1.7.	Kraftstoff <i>Fuel:</i> Diesel / Benzin / LPG / anderer-Kraftstoff <i>diesel/petrol/LPG/other</i>	
3.2.1.2.	Typ <i>Type:</i> Genehmigungsnummer <i>EC Type-approval number:</i>	TCB013L088V Code C0CT152 E1*2000/25C*2005/33*2054*10
3.2.1.6.	Zylinderzahl <i>Number of cylinders:</i>	6
3.2.1.7.	Hubraum <i>Cylinder capacity:</i>	6057 cm ³
3.6.	Nennleistung des Motors kW bei min' <i>Nominal engine power kW at min':</i>	152 / 2 100 (97/68 EG)
3.6.1.	Fakultativ: Leistung an der Zapfwelle (bei Drehzahl) kW bei min' <i>Optional: Power at power take-off kW at min' (in accordance with OECD Code 1 or 2 ISO 789-1:1990):</i>	-
4	KRAFTÜBERTRAGUNG TRANSMISSION	
4.5.	Schaltgetriebe <i>Gearbox:</i> Zahl der Gänge <i>Number of ratio:</i> - vorwärts <i>front:</i> - rückwärts <i>rear:</i>	Stufenlos/CVT Stufenlos/CVT
4.7.	berechnete bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: <i>calculated maximum designed speed:</i>	40 km/h
4.7.1.	gemessene Höchstgeschwindigkeit: <i>measured maximum speed:</i>	43 km/h
7	LENKANLAGE STEERING	
7.1.	Art der Lenkanlage: <i>Manuelle/Hilfskraft-/Fremdkraftanlage</i> <i>Steering category: manual-/power-assisted-/servo-steering</i>	
8	BREMSANLAGE (Kurzbeschreibung des Bremssystems) BRAKING (brief description of the braking system)	hydraulische Allradbremse mit Bremskraftverstärker
8.11.4.1.	Leitungsdruck (Einleitungsbremse, hydraulisch): <i>Overpressure at coupling (single line, hydraulic):</i>	13500 kPa
8.11.4.2.	Leitungsdruck (Zweileitungsbremse, pneumatisch): <i>Overpressure at coupling (two line, pneumatic):</i>	800 kPa

10 **UMSTURZVORRICHTUNG, WETTERSCHUTZ, SITZE UND LADEPRITSCHEN**
ROLL-OVER/WEATHER PROTECTIVE STRUCTURE, SEAT, LOAD PLATFORM

10.1 **Rahmen/ Führerhaus(') | Frame / cab(')**

- Fabrikmarke | make(s):
- Typgenehmigungszeichen | EC type-approval mark(s):

FENDT
e1-79/622-0076

10.1.3 **Überrollbügel / Roll-over hoop**
vorn / hinten(') | front / rear(')
klappbar / nicht klappbar | fold-down / fixed

- Fabrikmarke | make(s):
- Typgenehmigungszeichen | EC - type-approval mark(s):

entfällt, not applicable
entfällt, not applicable

10.3.2 **Beifahrersitz(e): -Anzahl | Passenger seat(s) - Number:**

1

10.4 **Ladepritsche | Load platform:**

entfällt, not applicable

10.4.1 **Abmessungen | Dimensions:**

entfällt, not applicable

10.4.3 **Technisch zulässige Nutzlast | Technically permissible load:**

entfällt, not applicable

11 **BELEUCHTUNGS- UND LICHTSIGNAL-EINRICHTUNGEN**
LIGHTING AND LIGHT-SIGNALLING DEVICES

11.2 **Fakultative Einrichtungen | Optional Devices:**

Hauptscheinwerfer oben,
Arbeitsscheinwerfer
main beam headlamps, work
lamps

12 VERSCHIEDENES
MISCELLANEOUS12.2 Mechanische Verbindung zwischen Zugmaschine und Anhänger
Mechanical couplings between tractor and the trailer

12.2.1 Typ(en) Type	12.2.2 Fabrikmarke(n) Make (s)	12.2.3 Typgenehmigungs- zeichen Type-approval mark (s)	12.2.4 Horizontale Höchstlast max. horizontal load [kg]	(Ggf.) Vertikale Höchstlast max. vertical load where appropriate [kg]	Stützabstand support distance gemäß/as required in 2.4.6.2 [mm]
850D12	Rockinger	e1-0245	32000	2 000	746
810D12	Rockinger	e1-0244	32000	2 000	736
1120	Schärmüller	e4D-054	32000	2 000	730
860B40	Rockinger	e1-0085	32000	2 000	725
AK 001/1	Fendt	M 4314	32000	2 000	737
ZP 716	Fendt	e1-0254	18000	2 000	789
ZZ 716	Fendt	e1-0255	32000	3 000	671
960 312 700 400	Schärmüller	M 9671	32000	3 000	803
6700	Schärmüller	e4-0121; e4-123	32000	2 000	743
825A01	Rockinger	e1-0231	32000	2 000	656
825L05	Rockinger	M 9745	32000	3 000	790
DAGH135. 900	Benett	e11-2107	32000	3 000	628
CBM 99032 700	CBM	e11-2164	32000	3 000	646
850U140	Rockinger	e1-0031	32000	2 000	725
899E02 Ausf. A / B	Rockinger	e1-0386	32000	3 000	566
882S21 Ausf. B 7/800	Rockinger	e1-0387	32000	3 000	566
820L10 4/7/800	Rockinger	e1-0388	32000	3 000	694
801L10 4/7/800	Rockinger	e1-0385	18000	2 000	789
960 319 4/7/900	Schärmüller	e4-0175	32000	3 000	664
961 319 4/7/900	Schärmüller	e4-0176	32000	3 000	664
AK 001.J	Fendt	DGM GA 1067-C	6 000	1 500	749
Grassi-Fendt 11	Grassi	DGM GA 3089-D3	20000	2 000	802
Grassi-Fendt 3	Grassi	DGM GA 1304-D1	20000	0	802
Grassi-Fendt 2	Grassi	DGM GA 1303-D2	14000	2 000	782
Grassi-UCF	Grassi	GA 4657-C	6 000	1 500	729
Grassi-UD2F	Grassi	GA 4658-D2	14000	2 000	729
Grassi-UD3F	Grassi	DGM GA 4659-D3	20000	2 000	729

12.3 Hydraulische Hubvorrichtung - Dreipunktgerätekupplung vorhanden:
Hydraulic lift three-point coupling:ja / nein
yes / no

13 **GERÄUSCHPEGEL AUSSEN**
EXTERIOR SOUND LEVEL

Nummer der Basisrichtlinie und der letzten Änderungsrichtlinie, nach der die
Typgenehmigung erteilt wurde. Im Fall einer Richtlinie mit zwei oder
mehreren Umsetzungsphasen ist auch die Umsetzungsphase anzugeben:
Number of base directive and most recent amendment applicable for type
approval. For a directive with two or more application EC phases,
indicate which phases: 74/151 VI-98/38/EG

13.1 Standgeräusch | stationary: 80 dB(A)

13.2 Fahrgeräusch | moving: 80 dB(A)

14 **GERÄUSCHPEGEL (INNEN) IN OHRENHÖHE DES FAHRERS**
DRIVERS PERCEIVED SOUND LEVEL

Nummer der Basisrichtlinie und der letzten Änderungsrichtlinie, nach der die
Typgenehmigung erteilt wurde. Im Fall einer Richtlinie mit zwei oder
mehreren Umsetzungsphasen ist auch die Umsetzungsphase anzugeben:
Number of base directive and most recent amendment applicable for type
approval. For a directive with two or more application phases,
indicate which phases: 77/311 II-97/54/EG

Geräuschpegel in Ohrenhöhe des Fahrers: 66 dB(A)
Driver perceived sound level

15 **ABGASVERHALTEN (2)**
EXHAUST EMISSIONS (2)

Nummer der Basisrichtlinie und der letzten Änderungsrichtlinie, nach der die
Typgenehmigung erteilt wurde. Im Fall einer Richtlinie mit zwei oder
mehreren Umsetzungsphasen ist auch die Umsetzungsphase anzugeben:
Number of base directive and most recent amendment applicable for type 2000/25/EG-2005/13/EG
EC approval. For a directive with two or more application phases,
indicate which phases:

15.1 Prüfergebnisse | Results of tests:

CO:	0,624 g/kWh
HC:	-
NOx	-
HC + NOx	3,817 g/kWh
Partikel Particulates:	0,080 g/kWh
Ruß(*) Smoke (*):	1,600 m ₁ ⁻¹

15.2 Ergebnisse der Abgasemissionsmessungen (*) | Results of tests:

16 **FISKALLEISTUNG (EN) BZW. STEUERKLASSE (N)**
FISCAL HORSEPOWER (S) OR CLASS (ES)

-Italien:	-Frankreich:	-Spanien:
-Belgien:	-Deutschland: 2000/25/EG;ST3A;KAT.H	
-Luxemburg:		
-Dänemark:	-Niederlande:	-Griechenland:
-Großbritannien:	-Irland:	-Portugal:
-Österreich:	-Finnland:	-Schweden:

17 **ANMERKUNGEN (4)**
COMMENTS (4)

wahlweise Front-Heckkraftheber und/oder Frontkonsole und/oder Frontzapfwelle oder ähnlichem, sofern von einem
zertifizierten Hersteller

(*) Nicht zutreffendes streichen. | Delete where not applicable.
(1) Mindestwerte angeben. | State the minimum values.
(2) Unter Angabe des Prüfverfahrens | State the test method used.
(4) Unter anderem alle erforderlichen Angaben über die verschiedenen fakultativen Bereiche oder Werte und Wechselbeziehungen
(gegebenfalls in Form einer Tabelle).
Inter alia, any information required with regard to the various optional areas or values an mutually
dependent relationships (where appropriate, in form of a table).
(*) Sofern anwendbar | Where applicable

BILAGA 2: FRÅGEFORMULÄR

	Lite				Mycket	Vet ej
1. Hur avgörande är priset vid val av traktor?	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
2. Hur viktigt är valet av <i>märke</i> (JD, Fendt, MF osv.) vid köp av traktor.	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
3. Gör du mycket research innan köp? Tekn info etc.	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
4. Har du funderat på att importera traktor?	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
5. Är du plikttrogen din lokala handlare "JD, Lantmännen osv" ?	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
6. Verkar det krångligt att importera traktor, om du inte gjort det innan?	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
7. Känner du att de svenska handlarna baktalar importerade traktorer?	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
8. Tror du kvalitén på en begagnad traktor köpt utomlands varierar sig från en beg. svensk traktor?	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/>
	2	3	4			
9 Hur gammal är du?	<input type="radio"/> Under 18	<input type="radio"/> 19-30	<input type="radio"/> 31-45	<input type="radio"/> 46-59	<input type="radio"/> 60+	<input type="radio"/>