

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift av 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS og i forskrift av 13. oktober 2017 nr. 1615 om kontroll av kjøretøy langs veg.

Høringssvar fra NHO Logistikk og Transport

1. Innledning

NHO Logistikk og Transport (NHO LT) viser til forslag til forskrift om endring i forskrift av 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS og i forskrift av 13. oktober 2017 nr. 1615 om kontroll av kjøretøy langs veg, samt høringsnotatet datert 15. desember 2025. NHO LT setter pris på å være blant høringsinstansene. Høringsfristen er 09.02.2026, og svaret er levert innen fristen.

NHO LT er en landsforening i NHO som representerer medlemmer innenfor alle transportformer i logistikk- og transportsektoren. Medlemmene inkluderer samlastere, speditører og transportbedrifter mv.

NHO LT er prinsipielt positive til tiltak som bidrar til økt trafiksikkerhet og færre ulykker og faresituasjoner i trafikken. Organisasjonen har også tidligere gitt uttrykk for denne positive holdningen, og har fremhevet at innføring av kjøre- og hviletidsregler for varebilsjåfører kan være et hensiktsmessig tiltak for å øke trafiksikkerheten.

Når en forskriftsendring vurderes gjennomført, forutsetter NHO LT imidlertid at dette gjøres på bakgrunn av et grundig forarbeid og faktagrunnlag. Dette gjelder spesielt fordi den foreslåtte endringen vil medføre nye «særnorske» regler, hvor man ikke kan bygge på erfaringer eller tilsvarende regler i andre sammenlignbare land.

2. Bakgrunn

Det fremgår av høringsnotatets pkt. 2 at høringsforslaget er ett av flere tiltak i Regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.

Forslaget har ingen direkte lønsmessige konsekvenser for sjåførene som omfattes, ettersom det ikke gjelder lønnsbestemmelser. Indirekte kan det likevel få lønsmessige konsekvenser dersom endringen bidrar til sjåførmangel og påfølgende lønnspress. Endringsforslaget medfører dermed ikke nye betalingsbestemmelser som motarbeider sosial dumping.

Innføring av kjøre- og hviletidsbestemmelser for varebilsjåfører vil innebære begrensninger sammenlignet med dagens arbeidstidsregler. I dag reguleres arbeidstiden gjennom arbeidsmiljølovens kapittel 10, på lik linje med flertallet av norske arbeidstakere i privat sektor, og dette foreslås ikke endret. Regelverket inneholder allerede viktige begrensninger på hvor mye og hvor lenge det kan arbeides, samt krav til pauser og hvileperioder. Så lenge arbeid skjer i tråd med disse bestemmelsene, kan det ikke anses som sosial dumping.

Et hovedformål med kjøre- og hviletidsbestemmelser er å bidra til økt trafikksikkerhet. Høringsnotatet tar imidlertid ikke opp problemstillinger knyttet til trafikkskader med varebiler som utfører godstransport mot vederlag, eller varebiler generelt. Statistikk om skadefrekvens og antall trafikkskader burde vært et sentralt tema.

Det er også viktig å avklare om det er høyere skadetall for de ca. 33.000 varebilene som utfører godstransport sammenlignet med landets rundt 330.000 varebiler totalt. Dersom skadefrekvensen er lik, vil de foreslåtte reglene sannsynligvis ha begrenset effekt på skadestatistikken.

2.1.1 Innføringsdato

Det foreslås å innføre kjøre- og hviletidsbestemmelser for nasjonal godstransport med varebil fra 1. juli 2026, samme dato som for internasjonal varebiltransport.

NHO LT er sterkt kritiske til denne fristen, og mener den er altfor kort til å tilpasse seg de vesentlige endringene forslaget innebærer. Da reglene for internasjonal godstransport ble vedtatt 14. oktober 2022, ble det gitt frist frem til 1. juli 2026 — en betydelig lengre tilpasningsperiode.

Det bør som minimum settes en tilsvarende frist for nasjonale regler, og helst lengre, ettersom nasjonal varebiltransport har et langt større omfang. Bransjen trenger tid til å tilpasse seg, og en fireårsfrist bør være et minimum.

Den foreslåtte fristen vil i praksis være umulig å forholde seg til. Tiden fra høringsfristens utløp til eventuell vedtakelse vil ytterligere forkorte tilpasningsperioden. Resultatet kan bli at mange ikke klarer å overholde reglene ved innføring, noe som kan skape unødvendige lovbrudd og økt, myndighetsskapt useriøsitet i varebilsektoren.

4. Regelverk i andre land

Som det fremgår av høringsnotatet, vil den foreslåtte endringen innebære en ny «særnorsk» regel uten tilsvarende regelverk i sammenlignbare land.

Utfordringer med sosial dumping i varebilsektoren er ikke unikt for Norge, men ingen andre land har valgt å innføre kjøre- og hviletidsbestemmelser med krav til fartsskriver som tiltak. Dette kan tyde på at slike regler ikke anses som hensiktsmessige for å styrke seriøsiteten i sektoren.

Tiltak i andre land for å motvirke sosial dumping burde vært omtalt i høringsnotatet. Dessverre er dette ikke utredet, til tross for at det ville vært et relevant bidrag til sakens faktagrunnlag.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

NHO LT stiller seg kritiske til konsekvensutredningen i høringsnotatet. Den er kortfattet og utelater vurderinger av en rekke sentrale problemstillinger.

7.1 Økonomiske konsekvenser

Utredningen er begrenset til kostnader knyttet til kjøp og vedlikehold av fartsskrivere samt økt oppdragsmengde for fartsskriververksteder. NHO LT har ingen merknader til dette, men påpeker at flere viktige forhold ikke er vurdert, blant annet:

- behov for flere varebiler
- behov for flere sjåfører og mulig lønnspress
- økte leveringstider og konsekvenser for næringsliv og forbrukere
- kostnader ved kontroll av ca. 33.000 relevante varebiler
- konsekvenser for norsk næringslivs konkurransekraft overfor utenlandske aktører

7.2 Administrative konsekvenser

Den administrative utredningen er på om lag en halv side og peker kun generelt på behov for økt kompetanse samt enkelte interne rutineendringer hos Statens vegvesen.

NHO LT mener også følgende burde vært utredet:

- hvordan kontrollene praktisk skal gjennomføres og om kapasiteten er tilstrekkelig
- om reglene kan føre til endrede transportmønstre, mer trafikk eller økt kø
- manglende skadestatistikk og vurdering av effekt på ulykkestall
- konsekvenser for tidskritiske transporter, eksempelvis medisiner
- om reglene faktisk er egnet til å motarbeide sosial dumping
- om Forskrift om arbeidstid for sjåfører burde utvides til å omfatte biler ned til 2.500 kg dersom disse skal omfattes av kjøre- og hviletidsregelverket

Konklusjon

Samlet sett mener NHO LT at konsekvensutredningen er så ufullstendig og mangelfull at utredningsplikten ikke kan anses oppfylt.

NHO LT anbefaler derfor at saken trekkes tilbake slik den nå foreligger, og at det gjennomføres en ny og grundigere konsekvensutredning. Når denne foreligger, kan saken sendes ut på ny høring.

Den foreslåtte innføringsdatoen 01.07.2026 gir altfor kort frist til å gjennomføre endringene. Fristen bør minst tilsvare den som ble benyttet ved innføring av tilsvarende bestemmelser for internasjonal varebiltransport — det vil si nærmere fire år.