

Til: Samferdselsdepartementet

Dato: 11.02.2021

## Innspill NHO Transport – kjøre- hviletidsbestemmelser

NHO Transport er i hovedsak fornøyd med rammene i dagens kjøre- og hviletidsbestemmelser, men etterlyser fleksibilitet innenfor rammen som vi i dag har eksempler på at forhindrer effektiv drift. Det er en kjensgjerning at passasjertransport skiller seg fra varetransport på enkelte viktige punkter, som gjør det viktig å lage egne regler tilpasset bransjene. Våre hovedinnspill kan oppsummeres i fire punkter:

1. Både norske og utenlandske turbussoperatører ønsker å kjøre turer på en varighet i mer enn seks dager, som er grensen man i dag er pålagt ukehvil ved nasjonal transport i Norge. NHO Transport ønsker samme regel som gjelder for internasjonal persontransport hvor ukehvilen kan tas etter 12 dager. Gjerne med en presisering om at sjåfør følger samme gruppe passasjerer i perioden. Dagens begrensning på seks dager innenlands kjøring skaper utfordringer for bedriftene i forhold til praktisk gjennomføring av oppdrag og økte kostnader. Det er også tvilsomt om sjåfører kan anses som mer uthvilt ved å kjøre internasjonal, fremfor nasjonal transport.  
**Oppsummert:** Ukehvil bør også kunne tas etter 12 dager ved nasjonale transportoppdrag.
2. NHO Transport ønsker fleksibilitet på svært begrensede kjøretøyforflytninger med referanse til at en sjåfør ikke kan kjøre mer enn ni timer daglig (med unntak av mulighet for ti timer daglig kjøreperiode to ganger i uken). Det er foreningens oppfatning at en sjåfør eksempelvis må kunne flytte bussen 100 meter for å komme i posisjon til å hente passasjerer dagen etter, uten at dette medfører overtrapping av daglig kjøretid.  
**Oppsummert:** Mindre forflytninger på korte avstander bør ikke medregnes i daglig kjøretid.
3. NHO Transport etterlyser fleksibilitet innenfor rammen på avholdelse av pauser. Et eksempel er et buss for tog oppdrag på en strekning som er i grenseland på 4,5-timersregelen, f.eks. Mosjøen-Bodø, turer som gjerne har korrespondanser ved endestopp. Dette medfører at kjøre- og hviletidsbestemmelsene, slik de foreligger i dag, bidrar til å sette begrensninger for å kunne gi et rasjonelt rutetilbud i distrikts-Norge. NHO Transport foreslår at det gis anledning til å strekke 4,5-timersregelen opp mot 5,5 timer før en må hvile. Trafikksikkerheten kan ivaretas ved å påtvinge en pause på f.eks. 15 minutter etter senest tre timer, og de resterende 30 minuttene pause senest etter 5,5 timer.  
**Oppsummert:** Fleksibilitet i forhold til rekkefølge på 15 og 30 minutters pause, samt mulighet for korte utstrekk utover 4,5 timer, avgrenset til eksempelvis 5,5 timer.
4. Siste punkt gjelder behovet for oppmykning i forhold til oppdragskjøring som er tidsavgrenset (utstrekk per dag per uke), og som skjer med kjøretøy i mindre geografisk

avgrensede områder. Eksempelvis kunne kontraktskjøring med materiell under 7,5 tonn, og som kjører fast innenfor en radius av 100 km fått fritak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eller en utvidet kjøre-hviletidsramme. Dette kan være på ukebasis.

**Oppsummert:** Geografisk avgrenset kjøring som er tidsavgrenset på kontrakter bør få oppmykning.

---

For mer informasjon, kontakt NHO Transport:

Administrerende direktør Jon H. Stordrange. [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no). M: 41506770

Næringspolitisk rådgiver Torstein Clausen Jystad. [torstein.clausen.jystad@transport.no](mailto:torstein.clausen.jystad@transport.no). M: 94390480