



EU unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene ignorert i Norge

-Norge er alltid overivrige etter å implementere alt som kommer av restriksjoner og regelinnskjerpinger fra EU. Når det for en gangs skyld kommer noe som går i motsatt retning så vil ikke Norge følge EU.



NLF sin fylkesavdelingsleder i Buskerud, Per Einar Sand, sier at virksomheter som driver med betongtransport reagerer kraftig på at mobilitetspakkebestemmelsene som ble innført fra 1. november ikke inneholder de samme unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene som de har i EU. Når det ellers i Europa blant annet er gitt unntak for virksomheter som driver med betongtransport, så er det gode grunner til det. Betong er ferskvare, og det er viktig å sikre at den kan fraktes forsvarlig og sikkert også over lengre avstander uten at det oppstår risiko for at den herder og at verdifull last således blir ødelagt.

NLF veiledet riktig

Per Einar Sand er tilfreds med at NLF i høringsprosessen arbeidet for å få inn de europeiske unntakene fra kjøre- og hviletid i det norske regelverket, men desto mer skuffet over at myndighetene ikke innså behovet. Departementet har støttet seg på vurderinger politiet og arbeidstilsynet, som har ment at alle unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene potensielt vil kunne innebære en trafiksikkerhetsrisiko.

Fra NLF er det allerede lagt inn forslag til departementet om unntak for betongtransport, samt for andre typer spesialtransport som også EU har gitt unntak for. Myndighetene bør hente frem NLF sitt innspill fra sitt arkiv, og lytte til oss som har inngående kjennskap til transport og last, sier Sand.

Håp om løsning

Det som imidlertid gjør at NLF fylkeslederen i Buskerud øyner håp om en løsning er at alle instanser som har vært skeptiske til å ha unntak fra kjøre- og



hviletidsbestemmelsene samtidig har påpekt at de er åpne for å vurdere spørsmålet nærmere. Derfor må NLF på banen for å belyse problemstillingen ytterligere overfor departementet. Behovet for unntak er faktisk enda større i Norge enn i de fleste andre deler av Europa. Vi har et langstrakt og grisgrendt land, og det først og fremst bygg- og anleggsprosjekter ute i periferien som vil bli rammet hvis betongtransportene ikke kan gjennomføres innenfor den tiden som er til rådighet før betongen herdes og blir ubrukelig. Ut fra et trafikksikkerhetsmessig aspekt vil det dessuten være betydelig farligere om denne type transport presses til å øke farten for å berge sin last. Det vil dessuten bli en betydelig stressfaktor for sjåførene hvis de skal stilles overfor denne type risiko og vanskelige avveininger. Per Einar Sand ber NLF komme raskt på banen, og håper organisasjonens kunnskap om problemstillingen vil hjelpe myndighetene til å innse at behovet for disse unntaksbestemmelsene er svært stort i Norge.



Velkommen til årets store begivenhet

TRANSPORT 2023 KONFERANSEN

HOLMEN FJORDHOTELL, ASKER 27.-28. JANUAR

For program og påmelding
KLIKK HER

Speakers: Jon-Veer Nygård, Ingrid Dahl Holstad, Siri Haugen, Moderator: Jan Erik Larsson

Informasjon og påmelding:

[Transport konferansen 2023 | Lastebil.no](https://lastebil.no)



Juletilbud!

NLFs nettbbutikk

Nå får du 20% rabatt på utvalgte firmagaver og julegaver til kunder og ansatte i NLFs nettbbutikk. Du kan også få din egen logo på produktene.

SE VÅRE TILBUD

Trådløs Powerbank, Ryggsekk med logo

20% rabatt på utvalgte firmagaver og julegaver

NLF

<https://nlf.svendsen-profil.no/>

Nordea
FINANCE

Hvorfor finansiering via Nordea Finance?

Som samarbeidspartner for NLF er vi spesialister og markedsledende på finansiering. Vi har bred kompetanse om transportnæringen som forsterkes med vår lokale tilstedeværelse.

Du får rask og fleksibel kundebehandling, og vi tilbyr konkurransedyktige betingelser. I tillegg har vi gode, digitale løsninger som gir deg full oversikt over ditt kundeengasjement.

**Kontakt
oss i dag!**

Lorand Plakiqi | +47 911 78 366
lorand.plakiqi@nordea.com

Daniel Oseth | +47 416 57 342
daniel.oseth@nordea.com

Alexander Gramm | +47 932 89 932
alexander.gramm@nordea.com

nordeafinance.no



Venner på veien skolebesøk på Kjeldås skole i Holmestrand

Tom Egil og Emil Buttedal har debutert som Venner på veien undervisere. Det skjedde på Kjeldås skole i Holmestrand.

Far og sønn Buttedal synes det var en fin opplevelse å få komme ut med Venner på veien konseptet til NLF. Med filmer, gangfelt, reflekser, klistremerker og brosjyrer klarte de seg bra selv uten veikryssmatten som ofte blir brukt.



Et stykke ut i teorigjennomgangen i klasserommet så merket de at elevene begynte å få litt utfordringer med å holde å fokus. Da satte de pris på å kunne komme ut for å oppleve lastebilen og hvordan blindsoner er i praksis.

Tom Egil Buttedal anbefaler et lite kurs som kan nye Venner på veien aktører kan ta før de reiser ut på skolebesøk. Da vil de kunne få litt mer kjøtt på beinet og ideer til hvordan ting kan løses for at skolebesøket skal bli så bra som mulig.

For vår del var dette en interessant opplevelse. Vi satt igjen med et følelse av at vi fikk gitt et bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet, og håper at barna og skolen fikk et positivt utbytte av det, sier Tom Egil Buttedal



Oppmerksomhet i trafikken!

Nå henvender vi oss til DEG som yrkessjåfør og PROFF i trafikken. Vis at DU tar ansvar, støtt vår kampanje:

KLIKK HER FOR Å STØTTE HENDENE PÅ RATTET - BLIKKET PÅ VEIEN

Uoppmerksomhet bak rattet handler om mye mer enn bruk av mobiltelefon, og det er summen av alle de små oppmerksomhetstyvene som gjør uoppmerksomhet bak rattet så farlig. Mens du lar blikket, tankene eller hendene vandre, kjører du på 5 sekunder i 80 km/t over en hel fotballbane – nær sagt i blinde.

Lenke: [Hendene på rattet | Lastebil.no](https://www.hendene-pa-rattet.no)

Medlemsjubilanter hedret i Åsgårdstrand

På NLF Vestfold sitt tradisjonsrike julemøte og julebord på Grand Hotel Åsgårdstrand ble en rekke medlemsjubilanter hedret. Forbundsleder Tore Velten sto for utdelingen av utmerkelse og informerte om NLF sin virksomhet.



Fire 40 års jubilanter i NLF Vestfold var tilstede for å motta sine utmerkelse. F.v.: Jan Tveiten, Svarstad – Svein Åge Mørken, Tønsberg – Kåre Eriksen, xx – Terje Hannevold, Steinsholt.

Det er spesielt mange medlemsjubilanter som nå hedres fordi anledningene til å foreta høytidelige utdelinger har vært få gjennom pandemiperioden. Derfor brukes ulike arrangement til å få representantene fra våre medlemsbedrifter som har vært tilsluttet NLF gjennom mange år til å møte opp for å motta sine hederstegn.

På julemøtet i NLF Vestfold mottok følgende sine utmerkelse fra forbundsleder Tore Velten og fylkesleder Henning Hansen:

40 år:

Jan Tveiten, Svarstad
Svein Åge Mørken, Tønsberg
Kåre Eriksen, Horten
Terje Hannevold, Steinsholt

25 år:

Steinar Hellevangsdal, Tønsberg
Egil Barth, Larvik

10 år:

Brødrene Mørken Transport AS v/Øyvind Mørken, Tønsberg

Transportsentralen Vestfold v/Heidi Dahl, Sandefjord



F.v.: Henning Hansen, Jan Tveiten, Sven Åge Mørken, Kåre Eriksen, Terje Hannevold, Steinar Hellevangsdal, Tom Egil Buttedal (på vegne av sin far Egil Barth, Øyvind Mørken, Tore Velten, Heidi Dahl

Forbundsleder Tore Velten ga en fyldig orientering om «rikets tilstand» for transportnæringen. Det er ikke tvil om at mange nå opplever tøffe tider, og NLF har en svært viktig oppgave med å få belyst de viktige utfordringene næringen sliter med. Det siste statsbudsjettforliket mellom regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti setter dessuten en stopper for mange viktige veiprosjekt. Når dette kommer på toppen av vedvarende høye drivstoffpriser, sterk kostnadsvekst på mange områder og en generelt vanskelig situasjon også for transportnæringens kunder – så vil mange få det krevende. I tillegg er det forventet at et kostbart grønt skifte skal komme veldig raskt. Samtidig er arbeidsmarkedet stramt, og det er utfordrende å få ungdom til å velge å satse på en fremtid som yrkessjåfører.

Etter den viktige næringspolitiske gjennomgangen og utdeling av hederstegn kunne medlemmene i NLF Vestfold nok en gang nyte den fantastiske julebuffeten til Grand Hotel Åsgårdstrand.

Fylkesavdelingene takker Bertel O. Steen/Mercedes, Scania og Volmax/Volvo for å stille trofast opp som samarbeidspartnere for julearrangementet, og for at representanter fra forhandlerne stilte opp til hyggelig og nyttig lastebilprat.



Fra orienteringen til forbundsleder Tore Velten under NLF Vestfold sitt julemøte i Åsgårdstrand



Tilbud til NLF-sjåførene

Opptil

25%

rabatt på mat

Gjelder sandwich, wraps,
salater, matpakker og burgere.



Skann NLF-oblaten på Koppen eller bruk
NLF-medlemskortet for å få rabatten.

CIRCLE **K** PRO

Regionsjefen om sikkerhet i vintertrafikken



En ny vinter er innledet med snøvær og utfordrende kjøreforhold flere steder. I år har vi spesielt hatt mange meldinger fra sørlige strøk og Hardangervidda. Glatte veier og lastebiler som står fast og er involvert i trafikkulykker har nok en gang vært fremtredende i nyhetsbildet.

Når NLF får kunnskap om utfordrende forhold, går vi ofte videre til veieier. Også dette denne sesongen har vi vært i tett dialog med Statens vegvesen. Der blir innspill fra oss i lastebilnæringen tatt på høyeste alvor, og ikke sjelden havner vi rundt bordet med dem for å drøfte løsninger. Vinterdriftsentreprenørene er da også en sentral part i dialogen. Ikke minst har saltbruk nok en gang vært et viktig tema.

Nå venter vi spent på hva resten av vinteren vil bringe av utfordringer. For eksempel går vi nå inn i tredje sesong med utviklingssamarbeid for å få økt oppetid over Haukelifjell. Mer og bedre utstyr er satt inn, det har vært informasjons- og kampanjevirkosomhet og med nye kolonneoppstillingsplasser på begge sider av fjellet skal det bli klart for forsøk med egne lastebilkolonner over fjellet.

Vi har tidligere opplevd at brøytebilsjåførere har rapportert om uvettig kjøring fra godstransportbiler som kjører tett opptil dem bakfra, blunker med lysene og foretar hasardiøse forbikjøringer. Det har vært skrevet om sjåførere som ikke vil stå frem som hevder at de presses av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og at dette blir en stressfaktor som gjør at enkelte gjør ukloke valg.

Det finnes ikke noen gode unnskyldninger for uvettig kjøring som setter andre i fare, og det må forventes at godstransportsjåførere og andre yrkessjåførere skal se på brøytebilsjåførere som gode kolleger i trafikken. De er tross alt der for at de og andre trafikanter skal få best mulige forhold vinterstid. Derfor er vår oppfordring å vise respekt og ta hensyn til hverandre.

NLF har som nærings- og arbeidsgiverorganisasjon et kontinuerlig fokus på at transport på våre veier skal foregå ansvarlig fra a til å. I dette ligger det også at bedriftenes ansatte må ha solid kompetanse og ha ansvarlighet og trafikksikkerhet i ryggmargen. Derfor satses det på kampanjer og kompetanseutviklingstiltak, f.eks. sjåfør møter og Aktiv Sikkerhetsamlinger, og Fair Transport har ansvarlighet og sikkerhet som vesentlige elementer. Lastebilnæringen vil være bevisst sitt samfunnsansvar, og sette verdier, holdninger og sikkerhet i høysetet. Ansvarlig transport er næringens visjon, og vi må ha høye standarder for å leve opp til dette.

Sist temaet var oppe kunne det se ut som det var noen gjengangere blant virksomheter som var involvert når det ble satt søkelys på tvilsomme forhold i transportnæringen. Media og næringen selv har satt fokus på slike. Det finnes noen som har behov for opprydning i forhold til ukultur og dårlige holdninger. De som sliter med å komme på rett spor kan henvende seg til NLF, så kan vi vise dem hva det er vi tilbyr våre medlemsbedrifter for at de skal kunne ha de beste forutsetninger for å opptre sikkert og ansvarlig i transportmarkedet.

Brøytebilsjåfører har mulighet til å rapportere stygge hendelser på veiene, og transportkjøretøy er som regel godt merket med firmanavn. Farlig adferd på veiene vil vi ikke ha. Det setter folk i fare og går ut over næringens omdømme.

Roy N. Wetterstad

Regionsjef NLF Region 3 – Buskerud, Vestfold, Telemark

rnw@lastebil.no



Juletilbud!
NLFs nettbbutikk

Nå får du 20% rabatt på utvalgte firmagaver og julegaver til kunder og ansatte i NLFs nettbbutikk. Du kan også få din egen logo på produktene.

SE VÅRE TILBUD

Trådløs Powerbank

Ryggekk med logo

20%
rabatt på utvalgte firmagaver og julegaver

NLF

<https://nlf.svendsen-profil.no/>

Vekt- og lengdereguleringer Haukelifjell

Statens vegvesen står fast på at den praksis de har for håndtering av vekt- og lengdereguleringsbestemmelser på Haukelifjell er riktig.

NLF har fremmet en forventning om at det vil være grunnlag for å oppheve «ikke vei» klassifiseringen når tunneler er ferdig oppgradert og det ikke lenger er nødvendig å benytte omkjøringsveier. Det har blitt særlig stor belastning for virksomheter som driver med spesialtransport som frakt av anleggsmaskiner og -utstyr. De mener å ha blitt rammet urimelig når det må søkes om dispensasjon for hver eneste transport med 20 meter med visse vektfordelings- og utstikksutfordringer.



Representanter fra Statens vegvesen og NLF samlet på Haukelifjell i forkant av forrige vintersesong.

Roger Syvertsen som er rådgiver for spesialtransport i Statens vegvesen har gitt forklaring på hvordan veggruppe IKKE er definert i forskrift og hvilke bestemmelser som gjelder blant annet i forhold til vekt, lengde og dispensasjon. Han viser til at veien over Haukelifjell har vært «ikke vei» i mange år, og at den ikke vil forandre status etter tunneloppgraderingene. Det er andre forhold knyttet til kurvatur, brobæreevne og fremkommelighet som gjør at veien ikke kan oppgraderes og at det kan gis generell åpning for spesialtransport.

Syvertsen har inntrykk av at de fleste transportselskap forholder seg greit til de dispensasjonssøknadsrutiner som gjelder. For kjøretøy med lengde på inntil 20 meter kan det også utstedes dispensasjon for en lengre periode for hvert enkelt kjøretøy. Han viser også til at saken om «ikke veg» over Haukeli har vært tatt opp i Stortingets spørretime tidligere i år, og at det der også ble forklart hvorfor tunnelene og veienes beskaffenhet gjør det nødvendig å opprettholde den eksisterende veistatusen.

Hele problemstillingen kan vel i grunn ses på som en bekreftelse på at veien over Haukelifjell ikke holder den standard som den burde. Derfor er det nedslående at de fleste prosesser for utvikling av veinettet nå har blitt stanset opp. Selvsagt

burde en europavei mellom øst og vest i Norge ha en standard som var god nok for alle typer kjøretøy

NLF i region 3 har uttrykt ønske om å få revurdert retningslinjer og dispensasjonsrutiner. Generelt bør mer tilrettelegges på en næringsvennlig måte slik at næringslivet kan konsentrere seg mer om å drive lønnsom forretningsdrift – om mindre om hindringer som offentlige reguleringer og byråkrati skaper.

Siste styremøter før jul

Alle tre fylkesavdelingene i regionen har avholdt sine siste styremøter før jul.



Her holder NLF Vestfold sitt siste styremøte før jul.

Aktuelle næringspolitiske saker ble gjennomgått. Det var evaluering av årets Dyrsku'n og aktiviteter fremover ble drøftet og planlagt.



På tide med sporskifte i transportdebatten

Kun 6% av persontransporten og 5% av godstransporten i Norge foregår med tog. På tross av togtransportens beslag på nesten 4 av 10 kroner på samferdselsbudsjettet er kapasiteten på jernbanenettet sprengt. – Politikerne vil presse bilistene over til et transportalternativ som i realiteten ikke eksisterer, sier Børre Skiaker i KNA.



For en tid tilbake kunne NRK fortelle at raskeste tog mellom Oslo og Stavanger bruker 49 minutter lengre tid og toget mellom Oslo og Trondheim bruker 50 minutter lengre tid i dag enn i år 2000. Dette går feil vei og KNA er enig med Venstre i at det trengs en gigantsatsing på tog om dette skal bli et fremtidig transportsystem av betydning. De siste årene har det politiske Norge snakket på inn- og utpust om hvor viktig det er at vi flytter både person- og godstransporten over fra vei til bane. Nå er kapasiteten på det det norske jernbanenettet sprengt, ifølge Henning Scheel i Bane Nor.

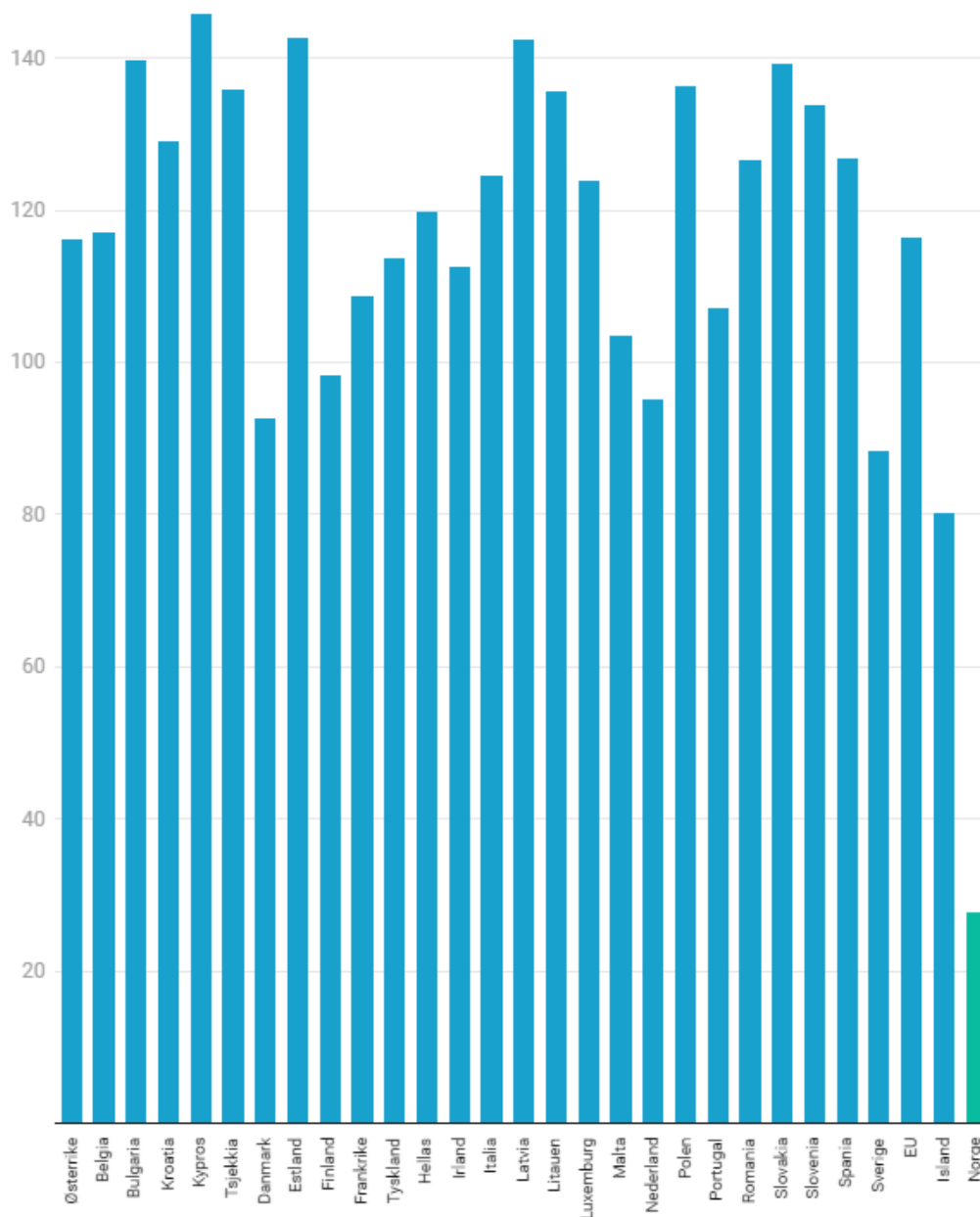
– Realistiske alternativer må på plass først

Generalsekretær i KNA, Børre Skiaker mener politikerne må endre sitt syn på bilens rolle i transportmiksen og få på plass realistiske alternativer. – KNA er positive til at det legges til rette for at alle som kan bruke kollektivtransport, gjør det. Men når vi vet at 80% av persontransporten foregår med bil og det i mange tilfeller ikke er reelle alternativer, må politikerne tenke seg om to ganger før de fortsetter å øke avgiftene og bompengestnadene norske bilister blir stilt overfor, sier Skiaker.

– Over lengre tid har politikerne hatt et uttalt mål om å gjøre det dyrere å bruke bilen for å presse bilistene over på kollektivløsninger, og av disse er det ingen alternativer det brukes mer penger på enn tog. Fra før vet vi at mange, særlig i distriktene, ikke har tilgang til kollektiv infrastruktur, sier generalsekretæren, før han understreker at KNA er positive til gode løsninger som får folk til å bruke kollektivtransporten. – Vi vil støtte incentiver som motiverer folk til å bruke

kollektivløsninger, men da må reelle kollektivløsninger på plass før norske bilister uten alternativer straffes økonomisk for å gjennomføre nødvendig transport.

Gjennomsnittlig CO2-utslipp [g/km) på nyregistrerte personbiler 2021



Grafikk: KNA • Kilde: [Kilde: EEA via ACEA](#) • [Last ned data](#) • Laget med [Datawrapper](#)

- Den norske bilparken leder an i det grønne skiftet

KNA-sjefen sier de gode elbilincentivene har gjort Norge til et foregangsland innen salg av elbiler. Nå mener han politikerne bør endre hvordan de ser på bilisme i Norge. - Hittil i år er nesten 8 av 10 nye personbiler helelektriske, og i oktober i år

var alle de 10 mest solgte personbilene elbiler. EU har et målkrav om at nyregistrerte personbiler i gjennomsnitt ikke skal slippe ut mer enn 95 CO₂g/km, og også her er Norge i førersetet med et snitt på 19 CO₂g/km i 2022. I takt med at veiene våre i stadig større grad blir fylt med grønne kjøretøy, bør debatten og argumentene knyttet til transport endre seg, sier Børre Skiaker.

Publisert på www.kna.no – foto: KNA

Regjeringen og SV sviktet E 134

Det eneste lyspunktet det var grunn til å kunne håpe på for E134 når SV gikk i forhandlinger med regjeringspartiene om statsbudsjettet for 2023 var at det kunne bli oppstartsbevilgning for Røldalstunnelen.

Slik gikk det imidlertid ikke. Det var tydeligvis mye annet venstresidepartiene ønsket mye sterkere enn de få ekstra veiprojektene det var mulig å få gjennom med SV i nøkkelposisjon i budsjettprosessen.



F.v.: Daglig leder for Haukelivegen AS Pål Kårbø, styreleder Roald Aga Haug som også er ordfører i Ullensvang og SV sin transportpolitiske talskvinne Mona Fagerås. De mange møtene med politikere på Stortinget ga dessverre ingen uttelling. (Foto: Haukelivegen AS, Facebook)

Det gjorde heller ikke inntrykk på statsbudsjettforhandlerne at hele 12 ordførere og 3 fylkesordførere som representerer regjeringspartiene i områdene E134 går gjennom la inn all sin tyngde for å påvirke sine partifeller. De hadde blant annet et felles opprop hvor de pekte på viktigheten for miljøet, næringslivet og folk flest.

Ordførerne og fylkesordførerne har uttrykt stor skuffelse over at heller ikke ny Røldalstunnel kom med i statsbudsjettet med de 100 millionene det var behov for i første omgang. Et av deres viktige argumenter var at ny Røldalstunnel ville spare 50 tonn tunge vogntog for 1000 høydemøter, noe som ville gi en innsparing på om

lag 35 – 40 liter diesel hver vei. En slik drivstoffinnsparing ville også ha en svært positiv klimaeffekt. Det ville også gitt bedre regularitet, særlig i «Håradalen», der vogntog ofte setter seg fast på tvers vinterstid. Ved stopp på fjelloverganger mellom Seljestad og Vågsli er nærmeste omkjøring rundt Sørlandet, som er en reise på om lag 200 kilometer ekstra og 2 – 3 timers lengre kjøretid. Dette gir store utfordringer i forhold til å overholde kjøre- og hviletider, og det medfører store ekstra kostnader når selskapene må sende ut andre sjåførere for å overta for dem som i henhold til reglene ikke kan kjøre lenger.

Dette skriver Haukelivegen AS på Facebook om budsjettforliket:

«Utruleg skuffande at det ikkje vart semje om byggestart på Ny Røldalstunnel i forliket mellom Ap, Sp og Sv.

Ny Røldalstunnel vil gje 16 000 tonn reduserte CO2 utslepp pga 1000 sparte høgdemeter. Samtidig så vil tunge køyretøy spare 40 liter diesel kvar veg, noko som fort utgjør 7-900 kroner.

Dette var det einaste nye prosjektet innan større vegprosjekt som med "berre" 100 millioner i oppstartsmidlar kunne gje maskiner i terrenget. No vil ein heller nytta 10 talls millioner til vidare førebuing og papirarbeid medan prisen på prosjektet mest sannsynleg aukar.

Det er heller ikkje funne rom for vidareføring av Oslofjordforbindelsen -trinn 2, denne kostar ikkje ei krone neste år, og er stengt fleire gongar pr veke. I dette prosjektet forventer vi at det kan sikrast ein tverrpolitisk fleirtalsmerknad når transportkomiteen skal avgi si innstilling no i desember.»

Hardangerviddatunnelene må tilbake på den politiske dagsorden

Kommuner og næringsinteresser lags RV 7 er opptatt av å få Hardangerviddatunnelene tilbake på den politiske dagsorden.

Det er blitt utarbeidet en informasjonsvideo hvor blant annet representanter fra NLF bedriftene R. Andersen Transport AS og Toten Transport AS er intervjuet.

RV 7 er den korteste, raskeste og mest besparende veien, og det er det eneste fornuftige for næringslivet å få realisert de tunnelplanene som det ble fremlagt KVVU for i 2015, og som er blitt anbefalt overfor politikerne.

Drift og HR sjef Bent Pedersen hos R. Andersen transport AS er blant dem som går i bresjen for å få realisert de anbefalte Hardangerviddatunnelene. Høyres parlamentariske nestleder og nestleder i Stortingets Transport- og



kommunikasjonskomite understreker også den store miljømessige gevinst prosjektet vil ha.

Lenke til informasjonsfilmen:

[Hardangerviddatunnelene - Info on Vimeo](#)



Bent Pedersen hos R. Andersen Transport AS vil ha tunneler på Hardangervidda



Lenke:

[Tips for vinteren | Lastebil.no](#)



Utvikling Circle K Truckdiesel listepriiser

Tabellen under viser prisutviklingen pr måned, kvartal og år:

- Snittprisen i november 2022 ble 18,34, som er ned 5,7 % ift oktober 2022, men opp 33,3 % ift november 2021.
- Snittprisen hittil Q4 2022 er 18,87, som er opp 3,9 % ift Q3 2022, og opp 38,8 % ift hele Q4 2021.
- Snittprisen hittil i 2022 er 17,62, som er opp 40,0 % ift hele 2021.

Gjennomsnittspriser miles Diesel - pr periode - ex mva					
Oppdatert pr. 01.12.2022					
Pr mnd	Snittpris pr måned	Pr kvartal	Snittpris pr kvartal	Pr år	Snittpris pr år
jan.20	12,68	1. kvartal 2020	12,18	2020	11,12
feb.20	12,28	2. kvartal 2020	10,77	2021	12,58
mar.20	11,58	3. kvartal 2020	10,78	2022	17,62
apr.20	11,10	4. kvartal 2020	10,75		
mai.20	10,60	1. kvartal 2021	11,87		
jun.20	10,60	2. kvartal 2021	12,17		
jul.20	10,84	3. kvartal 2021	12,68		
aug.20	10,84	4. kvartal 2021	13,60		
sep.20	10,67	1. kvartal 2022	15,55		
okt.20	10,60	2. kvartal 2022	18,24		
nov.20	10,72	3. kvartal 2022	18,16		
des.20	10,93	4. kvartal 2022	18,87		
jan.21	11,40				
feb.21	11,94				
mar.21	12,27				
apr.21	12,14				
mai.21	12,15				
jun.21	12,23				
jul.21	12,59				
aug.21	12,61				
sep.21	12,83				
okt.21	13,57				
nov.21	13,75				
des.21	13,48				
jan.22	14,24				
feb.22	14,89				
mar.22	17,46				
apr.22	16,97				
mai.22	17,72				
jun.22	20,05				
jul.22	19,08				
aug.22	17,70				
sep.22	17,69				
okt.22	19,45				
nov.22	18,34				
des.22	16,93				