



Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport

Revisjon av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport i 2025 – 2026

Henrik Eli Almaas og Vegard Gurrik

TALL

SOM FORTELLER

NOTATER / DOCUMENTS

2026/28

I serien Notater publiseres dokumentasjon, metodebeskrivelser, modellbeskrivelser og standarder.

© Statistisk sentralbyrå

Publisert: 23. juli 2026

ISBN 978-82-587-2122-9 (elektronisk)

ISSN 2535-7271 (elektronisk)

Standardtegn i tabeller	Symbol
Ikke mulig å oppgi tall Tall finnes ikke på dette tidspunktet fordi kategorien ikke var i bruk da tallene ble samlet inn.	.
Tallgrunnlag mangler Tall er ikke kommet inn i våre databaser eller er for usikre til å publiseres.	..
Vises ikke av konfidensialitetshensyn Tall publiseres ikke for å unngå å identifisere personer eller virksomheter.	:
Desimaltegn	,

Forord

Dette notatet beskriver endringene og oppdateringene som er gjennomført i forbindelse med revisjonen av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport i perioden 2025–2026. Statistisk sentralbyrå (SSB) drifter og vedlikeholder indeksen på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Nærmere informasjon om statistikkens beregninger, metode og datagrunnlag finnes i «Om statistikken» på [statistikkens hovedside](#) på SSBs nettsider.

Arbeidet med revisjonen startet høsten 2025. Som en del av arbeidet ble det satt ned en referansegruppe bestående av representanter for de ulike kjøretøygruppene indeksen beregnes for. Referansegruppen hadde en rådgivende funksjon og bidro med faglige vurderinger og innspill til SSBs arbeid. Referansegruppens mandat er gjengitt i Appendix A.

SSB retter en takk til Norges Lastebileier-Forbund og medlemmene i referansegruppen for nyttige innspill gjennom revisjonsarbeidet.

Dokumentasjonen er tilgjengelig i PDF-format på internettsiden:

[Publiseringsarkiv – SSB](#)

Statistisk sentralbyrå, 1. juli 2026

Ingrid Melby

Sammendrag

Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport er beregnet for kjøretøygruppene nærtransport, regionaltransport, langtransport, tank- og bulktransport, tømmertransport, anleggstransport, renovasjon, varebiltransport og bilberging. Hver kjøretøygruppe er bygget opp av fem kostnadsgrupper som representerer de viktigste kostnadskomponenten i vare- og lastebilnæringen. Kostnadsgruppene er arbeidskraft, drivstoff, bom- og ferjekostnader, kapitalkostnader og øvrige kostnader.

Den mest sentrale endringen i Kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport fra og med 1. kvartal 2026 er en oppdatering av vektgrunnlaget for samtlige kjøretøygrupper. De oppdaterte vektene tar utgangspunkt i regnskapstall fra 2024. Det er i tillegg gjort endringer i kostnadsgruppene øvrige kostnader og bom- og ferjekostnader.

For øvrige kostnader er prisgrunnlaget utvidet slik at indeksen i større grad enn tidligere fanger opp kostnadsutviklingen for regnskaps- og revisjonstjenester samt programvaretjenester som benyttes i drift og gjennomføring av transportoppdrag. For bom- og ferjekostnader er datagrunnlaget endret for å gi en mer transparent og gjenkjennelig måling av kostnadsutviklingen.

Samlet skal endringene i vekt- og prisgrunnlaget bidra til at Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport bedre reflekterer kostnadsstrukturen og kostnadsutviklingen innenfor vare- og lastebiltransport.

Innhold

Forord	3
Sammendrag	4
1. Innledning	6
2. Bakgrunn og formål	7
2.1. Kostnadsundersøkelse som grunnlag for revisjon.....	7
2.2. Tidligere kostnadsundersøkelser.....	7
3. Begreper og definisjoner	8
4. Generelt om indeksberegning	10
4.1. Laspeyres prisindeks	10
4.2. Beregning av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport.....	11
4.3. Endring av vektor og basisperiode i Kostnadsindeks for vare- og lastebil.....	12
5. Kostnadsundersøkelsen i 2026	13
5.1. Målsetting mot antall besvarelser	13
5.2. Utvalgsprosess og metodebeskrivelse.....	14
5.3. Datainnsamling og editering	17
6. Vektgrunlaget til Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport fra og med 2026	21
6.1. Nye vektsett fra 2026.....	21
7. Øvrige endringer i Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport fra og med 2026	24
7.1. Revisjon av prisgrunnlag og metodikk	24
7.2. Ny basisperioden i kostnadsindeksen (2026K1=100)	27
Referanser	28
Appendix A: Referansegruppens mandat	29
Appendix B: Utforming av skjema til kostnadsundersøkelsen	30
B.1 Hjelp til utfylling av skjema	30
B.2 Skjema	30

1. Innledning

Kostnadsindeks for lastebiltransport ble utviklet av Statistisk sentralbyrå (SSB) i 1997 på oppdrag fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Fra januar 1998 har SSB hatt løpende drift og publisering av indeksen, som over tid har omfattet ulike kjøretøygrupper og kostnadsgrupper. Indeksen skal måle utviklingen i kostnadene knyttet til virksomhet innenfor lastebiltransport, og brukes blant annet som grunnlag for prisjusteringer i transportavtaler.

I løpet av de senere årene er kostnadsindeksen utvidet med nye kjøretøygrupper. Fra og med 4. kvartal 2022 ble varebiltransport inkludert, og statistikken endret navn til Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport. Fra og med 2. kvartal 2025 ble også bilberging inkludert som kjøretøygruppe. Begge disse kjøretøygruppene publiseres i dag som egne indekser, men inngår ikke i totalindeksene for lastebiltransport.

Dette notatet dokumenterer revisjonen av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport, som ble gjennomført i perioden høsten 2025 til sommeren 2026. Arbeidet ble finansiert av NLF som også er ansvarlige for finansieringen av de kvartalsvise publiseringene av indeksen. Revisjonen omfatter en kvalitetsgjennomgang av kostnadsgruppene og beregningen av nye vektsett for kjøretøygruppene.

Hensikten med revisjonen er å sikre at indeksen holdes ved like og i størst mulig grad reflekterer kostnadsutviklingen for de ulike kjøretøygruppene den er beregnet for.

2. Bakgrunn og formål

Over tid kan kostnadsstrukturen innenfor vare- og lastebiltransport endre seg på måter som ikke fanges opp gjennom prisutviklingen for enkeltkostnader. Dette kan blant annet skyldes teknologisk utvikling, endringer i offentlige reguleringer eller andre forhold som påvirker kostnadssammensetningen. Slike strukturelle endringer medfører at vektgrunnlaget i Kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport må oppdateres for å fortsatt gi et tilfredsstillende mål på prisutviklingen i næringen. SSB vurderer dette fortløpende, men har som hovedregel at vektene i indeksen oppdateres hvert femte år. I forbindelse med denne typen revisjon er det også naturlig å vurdere om prisgrunnlaget bør oppdateres, slik at indeksen faktisk bygger på produkter og tjenester som er representative for transportbransjen.

2.1. Kostnadsundersøkelse som grunnlag for revisjon

Oppdatering av vektgrunnlaget for Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport skjer med jevne mellomrom gjennom større revisjoner av indeksen. Et sentralt element i slike revisjoner er gjennomføring av kostnadsundersøkelser blant et utvalg foretak i næringen, der formålet er å oppdatere informasjonen om kostnadsstrukturen i bransjen. Dette var også en viktig del av dette revisjonsarbeidet.

De oppdaterte vektene ble beregnet på grunnlag av en skjemaundersøkelse sendt til utvalgte foretak innen vare- og lastebiltransport. Formålet med undersøkelsen var å samle inn informasjon om foretakenes kostnadsfordeling fordelt på forhåndsdefinerte kostnadsgrupper. Foretakene ble her bedt om å rapportere egne kostnader med utgangspunkt i regnskapsdata for 2024.

2.2. Tidligere kostnadsundersøkelser

SSB har siden 2009 gjennomført to kostnadsundersøkelser basert på regnskapsopplysninger i forbindelse med oppdatering av vektgrunnlaget i Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport.

Den første undersøkelsen ble gjennomført høsten 2008 og tok utgangspunkt i regnskapsopplysninger for 2007 fra elektroniske næringsoppgaver for foretak i næringen godstransport på vei. Regnskapsopplysningene ble hentet fra administrative registre og supplert med informasjon fra NLFs medlemsregister for å plassere foretakene i de ulike kjøretøygruppene i indeksen.

Fra og med 1. kvartal 2019 ble 2009-indeksen avsluttet og erstattet av en ny tidsserie beregnet tilbake til 1. kvartal 2016. Samtidig ble indeksstrukturen endret fra ti til syv kjøretøygrupper og fra åtte til fem kostnadsgrupper. Det ble også innført nye vekter, og publiseringsfrekvensen ble endret fra månedlig til kvartalsvis publisering.

Vektgrunnlaget for indeksserien fra 2019 ble beregnet med utgangspunkt i en utvalgsbasert kostnadsundersøkelse blant foretak i næringen godstransport på vei, med regnskapstall for 2017.

Etter revisjonen i 2019 er det også blitt gjennomført andre endringer i indeksen. Fra og med 1. kvartal 2022 ble indeksen rebasert med 4. kvartal 2021 som ny basisperiode (perioden hvor indeksen er lik 100). I den forbindelse ble tidligere perioder omregnet til den nye basisperioden, vektene prisjustert til 4. kvartal 2021, og beregningen av rentekostnader endret fra realrente til nominell rente.

Indeksen er også blitt utvidet til å omfatte flere transporttyper. Fra 4. kvartal 2022 ble varebiltransport inkludert, med tidsserie tilbake til 4. kvartal 2021 og fra 2. kvartal 2025 ble også bilberging innlemmet i indeksen, med tidsserie tilbake til samme basisperiode.

3. Begreper og definisjoner

I dette kapittelet forklares sentrale begrep og definisjoner som ofte brukes i omtalen av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport.

De mest sentrale begrepene som brukes i forbindelse med Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport er følgende:

- Priser,
- Representantvarer
- Elementærindekser
- Kostnadskomponenter
- Prisgrunnlag
- Vekter/vektsett
- Kostnadsgrupper og kjøretøygrupper
- Delindekser og totalindekser

En **pris** eller **representantvare** viser til den individuelle prisen på en vare eller tjeneste som inngår i kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport. Prisene utgjør det laveste nivået i indeksen og kan for eksempel være kostnader knyttet til drivstoff, forsikring eller dekk i en gitt periode.

Flere av prisene i kostnadsindeksen er ikke faktiske priser målt i kroner og øre, men indekstall hentet fra andre indeksserier. Et indekstall uttrykker prisutviklingen fra én periode til en annen. Lønnskostnader er et godt eksempel på dette, ettersom disse hentes fra arbeidskraftkostnadsindeksen publisert av SSB. En pris som er uttrykt eller regnet om til et indekstall omtales som en **elementærindeks**.

For samme vare eller tjeneste samler SSB inn flere prisobservasjoner fra ulike foretak. Prisene omregnes til indekstall og aggregeres til ett samlet mål for prisutviklingen. Resultatet er et aggregert tall som uttrykker prisendringer over tid og som i dette notatet omtales som en **kostnadskomponent**. Når vi omtaler alle kostnadskomponentene generelt, bruker vi begrepet **prisgrunnlag**.

Kostnadskomponentene grupperes videre i **kostnadsgrupper**, som består av flere kostnadskomponenter knyttet til varer og tjenester det er naturlig å se i sammenheng. Et eksempel er kostnadsgruppen øvrige kostnader, som omfatter kostnadskomponentene dekk, forsikring, avgifter, reparasjon og service, administrasjonskostnader, regnskap og revisjon samt digitalt utstyr.

Kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport består totalt av fem kostnadsgrupper. Siden disse er sammensatt av indekstall, omtales de ofte som **delindekser**.

De fem delindeksene er:

1. Arbeidskraftkostnader
2. Drivstoffkostnader
3. Bom- og ferjekostnader
4. Kapitalkostnader
5. Øvrige kostnader

Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport er delt inn i totalt ni **kjøretøygrupper** også omtalt som **totalindekser**.

De ni kjøretøygruppene er:

1. Nærtransport (40 000–50 000 km pr. år)
2. Regionaltransport (55 000–65 000 km pr. år)
3. Langtransport (90 000–100 000 km pr. år)
4. Tank- og bulktransport (65 000–75 000 km pr. år)
5. Tømmertransport (65 000–75 000 km pr. år)
6. Anleggstransport (25 000 – 35 000 km pr. år)
7. Renovasjon, husholdningsavfall (20 000 – 30 000 km pr. år)
8. Varebiltransport (35 000 – 45 000 km pr. år)
9. Bilberging (25 000 – 35 000 km pr. år)

Årlig kjørelengde innen hver kjøretøygruppe er basert på innrapporterte kjørelengder i kostnadsundersøkelsen 2026.

Kjøretøygruppene (totalindeksene) beregnes på bakgrunn av **kostnadsgruppene (delindeksene)** og måler prisutviklingen innen ulike typer transportvirksomhet.

Det er særlig to forhold som skiller én kjøretøygruppe fra en annen. For det første varierer prisgrunnlaget. Hvilke kjøretøy og påbygg det samles inn priser for, vil blant annet kunne variere mellom kjøretøygruppene. For det andre benyttes ulike **vektsett**. Hver kjøretøygruppe beregnes med egne **vekter** som uttrykker hvor stor betydning de ulike kostnadsgruppene har innen den aktuelle kjøretøygruppen.

Dette innebærer at dersom drivstoffprisene øker og alt annet holdes likt, vil en kjøretøygruppe med høy vektandel for drivstoff få en sterkere kostnadsøkning enn en kjøretøygruppe der drivstoff utgjør en mindre del av kostnadsbildet.

Vektsettene som benyttes i beregningen av dagens kjøretøygrupper, er utledet på grunnlag av resultatene fra kostnadsundersøkelsen 2026. Det metodiske arbeidet og beregningene er nærmere beskrevet i kapittel 5 - 7.

4. Generelt om indeksberegning

Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport beregnes som en Laspeyres-prisindeks, der kostnadsutviklingen måles ved hjelp av faste vekter i basisperioden. På laveste aggregeringsnivå beregnes prisutviklingen med Jevons-formel, der prisrelativer for representative varer og tjenester kombineres ved geometrisk gjennomsnitt (Zhang, 2006).

4.1. Laspeyres prisindeks

I en generell Laspeyres-indeks gis prisendringen $P_{0,t}$ mellom periode 0 og periode t ved:

$$(1) P_{0,t} = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{P_t^i}{P_0^i} (P_0^i Q_0^i)}{\sum_{i=1}^n P_0^i Q_0^i} = \sum_{i=1}^n \frac{P_t^i Q_0^i}{P_0^i Q_0^i}$$

Hvorav P_0^i og P_t^i er pris på representantvare i for periode 0 og periode t og Q_0^i er kvanta av representantvare i for periode 0, som i formel (1) kalles basisperioden.

Formel (1) viser at en Laspeyres-prisindeks angir hvor mye en fast sammensetning av varer og tjenester koster i en gitt periode, relativt til hva den samme sammensetningen kostet i basisperioden. Prisene på representantvarene vil i de fleste tilfeller tilsvare en gjennomsnittspris basert på de innrapporterte prisene for den aktuelle varen eller tjenesten i hver måleperiode.

Laspeyres-indeks kjennetegnes ved at de benytter faste vekter, der vektene tilsvare representantvarenes kostnadsandel i basisperioden, slik det kommer frem av formel (2) nedenfor, der w_i er en vektandel for representantvare i for basisperioden 0:

$$(2) w_i = \frac{P_0^i Q_0^i}{\sum_{i=1}^n P_0^i Q_0^i}$$

En Laspeyres-indeks for prisendringen mellom måleperioden t og basisperioden 0 med et fast vektgrunnlag lik sammensetningen i basisperioden 0 vil dermed være gitt ved:

$$(3) P_{0,t} = \sum_{i=1}^n w_i \frac{P_t^i}{P_0^i}$$

Over tid vil det oppstå strukturelle endringer i foretakenes kostnadsprofiler som ikke direkte fanges opp av prisendringer. Eksempler på slike endringer er innføring av ny teknologi, økt automatisering, overgang til nye drivlinjer eller endringer i offentlige reguleringer og avgifter. Slike endringer kan føre til at vektgrunnlaget i kostnadsindeksen blir mindre representativt for den faktiske kostnadssammensetningen i næringen. Det er derfor nødvendig å vurdere vektgrunnlaget med jevne mellomrom.

4.2. Beregning av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport

Beregningen av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport består av fire trinn:

1. Fastsettelse av vektsett i basisperioden.
2. Innhenting av prisgrunnlaget i basisperioden og for senere perioder.
3. Beregning av delindekser på bakgrunn av prisgrunnlaget.
4. Beregning av totalindekser basert på delindeksene og vektsettene.

Vektsettene representerer den enkelte kjøretøygruppens kostnadsfordeling i basisperioden. Hver kjøretøygruppe har sitt eget vektsett som er utledet på bakgrunn av resultatene fra kostnadsanalysen. Vektsettene holdes faste fra kvartal til kvartal, men oppdateres med jevne mellomrom (ca. hvert femte år). I forbindelse med oppdatering av vektsettene blir også basisperioden tilpasset slik at perioden vektene er beregnet for og basisperioden ligger så nærme hverandre som mulig.

Prisgrunnlaget for representantvarene hentes fra ulike datakilder, som blant annet:

- Konsumprisindeksen (KPI)
- Arbeidskraftkostnadsindeksen (AKI)
- Nasjonal vegdatabank (NVDB)
- Produsentprisindeksen for tjenester (TPPI)
- Norske referanserenter (NoRe)
- Skatteetaten (SKE)
- Skjemaundersøkelser som sendes til ledende markedsleverandører innen salg av forsikring, dekk, diesel og påbygg/chassis.

Når vektsettene og prisgrunnlaget er på plass, beregnes elementærindeksene. Disse beregnes etter Jevons-formelen, det vil si som et geometrisk gjennomsnitt av prisrelativer for de innsamlede prisene (Zhang, 2006).

For eksempel: dersom prisen på dekk i basisperioden er 50 kroner og prisen i neste periode er 60 kroner, blir prisrelativet $\frac{60}{50} = 1,2$.

Dette tilsvarer en prisøkning på 20 prosent fra basisperioden til neste periode. Tilsvarende beregnes prisrelativer for alle innsamlede dekkpriser, før det beregnes et geometrisk gjennomsnittet av alle prisrelativene for dekkpriser. Resultatet er et felles endringstall for dekk-kostnader. I dette notatet omtales dette som en kostnadskomponent.

Kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport består av flere kostnadskomponenter som samles i kostnadsgrupper. Innenfor hver kostnadsgruppe beregnes et felles indekstall for kostnadskomponentene basert på vekter. Disse vektene må ikke forveksles med vektene som benyttes ved aggregering til totalindeksen.

For eksempel: består kostnadsgruppen kapitalkostnader av kostnadskomponentene avskrivninger og rentekostnader. I kjøretøygruppen langtransport har kapitalkostnader en samlet vekt på 15,7 prosent. Av dette utgjør avskrivninger 14,5 prosent og rentekostnader 1,2 prosent, slik at komponentene samlet utgjør vekten for kapitalkostnader. Vektene innenfor hver kostnadsgruppe er utledet på bakgrunn av kostnadsanalysen og er unik for hver kjøretøygruppe.

Etter at indekstallene er beregnet for hver kostnadsgruppe, aggregeres disse til en totalindeks for hver kjøretøygruppe ved hjelp av vektsettene. Totalindeksene beregnes som en vektet sum av delindeksene, der hver delindeks multipliseres med sin respektive vekt før de summeres.

4.3. Endring av vektor og basisperiode i Kostnadsindeks for vare- og lastebil

Tidligere ble kostnadsindeksen kjedet mot indekstall beregnet med vektgrunnlaget fra den foregående tidsserien. I 2022 gikk SSB over til å kjede mot basisperioden, etter en metodisk vurdering. Endringen har kun marginal betydning for indeksnivåene.

5. Kostnadsundersøkelsen i 2026

Høsten 2025 gjennomførte SSB en kostnadsundersøkelse for å innhente kostnadsdata til oppdateringen av vektsettene for kjøretøygruppene i indeksen. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden januar til februar 2026.

I delkapitlene nedenfor beskrives utformingen og gjennomføringen av kostnadsundersøkelsen, blant annet utvalgsprosess, skjemaforming, kontroll og editering av innrapporterte opplysninger, samt beregning av nye vektsett.

5.1. Målsetting mot antall besvarelser

Undersøkelsen ble sendt til totalt 2 008 utvalgte foretak, hvorav 1 686 leverte besvarelser. Disse omfattet samlet 14 748 kjøretøy fordelt på de ni kjøretøygruppene som indeksen omfatter.

Tabell 5.1 Kjøretøygrupper i Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport

Kjøretøygrupper	Beskrivelse av transportform
Nærtransport	Transport med lastebil over korte avstander, typisk distribusjon av varer i byer og tettsteder med mange stopp og leveranser per dag.
Regionaltransport	Transport med lastebil over mellomlange avstander, typisk kjøring mellom byer, produksjonssteder o.l. i en region.
Langtransport	Transport med lastbil over lange avstander, hovedsakelig på hovedvei, mellom landsdeler eller over landegrenser med få stopp.
Tank- og bulktransport	Transport av flytende, gassformede eller løse varer i tanker eller bulkkjøretøy.
Tømmertransport	Transport av tømmer og trevirke fra skog til sagbruk eller annen industri med lastbil som innehar påbygg og kran for håndtering av tømmerstokker.
Anleggstransport, korte strekninger	Transport knyttet til bygg- og anleggsvirksomhet med lastebil, ofte over korte strekninger, typisk kjøring av masser til og fra anleggsplasser.
Renovasjon, husholdningsavfall	Transport av husholdningsavfall, næringsavfall eller gjevinningsmaterialet med lastebil.
Varebiltransport, varebiler med totalvekt under 3.5 tonn	Transport utført med fossildrevne varebiler, typisk lokal distribusjon av mindre gods og lette transportoppdrag.
Bilberging	Transport og berging av kjøretøy som har fått motorstopp, vært involvert i ulykker eller trenger flytting

Kilde: SSB.no (2026)

Målsettingen for undersøkelsen var å samle inn om lag 100 besvarelser per kjøretøygruppe. Denne målsettingen ble oppnådd for de fleste gruppene. Unntakene var kjøretøygruppene *renovasjonstransport* og *tømmertransport*, hvor det ble mottatt henholdsvis 67 og 39 besvarelser.

Til tross for et lavere antall besvarelser ble datakvaliteten vurdert som tilfredsstillende for begge disse gruppene. Det ble derfor konkludert med at datagrunnlaget var tilstrekkelig for beregning av nye vektorer for alle kjøretøygruppene i indeksen.

5.2. Utvalgsprosess og metodebeskrivelse

Det var viktig for SSB at foretakene som mottok kostnadsundersøkelsen, var relevante for undersøkelsen både med hensyn til kjøretøygruppene i indeksen og foretakenes størrelse. Indeksen brukes av både små og store foretak, og det er derfor viktig at dataene som ligger til grunn for beregningen av vektene, er representative for hele næringen.

For å oppnå dette utarbeidet SSB et utvalgsdesign som kombinerte næringsavgrensning, størrelsesstratifisering og kvotering etter kjøretøygrupper. Dette ble gjort for å redusere risikoen for skjevheter i utvalget, for eksempel ved overrepresentasjon av svært små eller svært store foretak.¹

5.2.1. Avgrensning av populasjonen etter utvalgte næringskoder

Utvalget er trukket fra en populasjon foretak som er registrert som eiere eller leasingtakere av kjøretøy innenfor avgiftskodene som er vist i tabell 5.2

Tabell 5.2 Utvalgte avgiftskoder i 300-serien

Avgiftskode	Kodenavn
301	Kombinert bil
310	Varebil, Klasse 1 – etter 1.01.1981
311	Varebil, Klasse 2 – før 31.03.2001
314	Varebil, Klasse 1 – etter 31.03.2001
315	Varebil, klasse 2 – etter 31.03.2001
320	Lastebil med plan, herunder dumperkasse
321	Lastebil med lukket godsrom
323	Bergingsbil
330	Tankbil for bensin og olje
335	Tankbil for andre varer enn bensin og olje
340	Trekkbil
360	Lastebil med åpent plan med/uten kapell, herunder dumperkasse registrert 01.01.2005 eller senere
361	Lastebil med lukket godsrom fra 01.01.2005
363	Bergingsbil (Lastebil), fra 01.01.2005
365	Lastebil, betongblandebl, renovasjonsbil, tømmertransportbil, containerbåt o.a., fra 01.01.2005
370	Tankbil for bensin og olje, fra 01.01.2005
375	Tankbil for andre varer enn bensin og olje, fra 01.01.2005
380	Lastebil, totalvekt inntil 7500 kg, åpent plan med/uten kapell, herunder dumperkasse, fra 01.01.2005
381	Lastebil, totalvekt inntil 7500 kg, med lukket godsrom, fra 01.01.2005

Kilde: Statens vegvesen (u.å.).

Videre ble foretakene koblet mot Bedrift- og foretaksregisteret (BoF), SSBs register over virksomheter og foretak i Norge, for å identifisere foretakenes organisasjonsnummer og næringskode.

Det første uttrekket omfattet 32 734 foretak. Populasjonen ble deretter avgrenset til foretak i relevante næringer ved hjelp av NACE-koder etter Standard for næringsgruppering (SN2007), som er beskrevet i tabell 5.3.

¹ Lastebilnæringen er kjennetegnet av en høy andel små og mellomstore foretak. Dette fremgår av NLFs konjunkturundersøkelse for 2024–2025 og 2025–2026, hvor næringens foretaksstruktur omtales.

Tabell 5.3 Relevant næringskoder (NACE-koder) med beskrivelse

NACE-kode (SN2007)	NACE-beskrivelse
02.400	Tjenester tilknyttet skogbruk
10.510	Produksjon av meierivarer
36.000	Uttak fra kilde
38.110	Innsamling av ikke-farlig avfall
38.120	Innsamling av farlig avfall
42.100	Bygging av veier og jernbaner
42.210	Bygging av vann- og kloakkanlegg
43.120	Grunnarbeid
45.200	Vedlikehold og reparasjon av motorvogn, unntatt motorsykler
46.310	Engroshandel med frukt og grønt
46.330	Engroshandel med meierivarer
46.390	Engroshandel med et bredt utvalg av nærings- og nytelsesmidler
46.710	Engroshandel med drivstoff og brensel
47.300	Detaljhandel med drivstoff og brensel
49.410	Godstransport på vei
52.210	Drift av bilberger- og bergingstjenester
52.219	Tjenester tilknyttet landtransport ellers
52.291	Spedisjon
53.100	Landsdekkende posttjenester
53.200	Andre post- og budtjenester
81.230	Annen rengjøringsvirksomhet og snømåking

Kilde: SSB.no (2008)

Avgrensningen omfatter næringer hvor varebil- og lastebiltransport forventes å være en sentral del av foretakenes virksomhet og har som mål å sikre at utvalget i hovedsak består av foretak som er relevant for undersøkelsen. Etter avgrensningen besto populasjonen av 6 800 foretak.

5.2.2. Klassifisering av kjøretøygrupper etter avgiftskoder

De 6 800 foretakene ble videre delt inn i kjøretøygrupper basert på hvilke kjøretøy de disponerte, se tabell 5,4.

Tabell 5.4 Kjøretøygrupper, fordelt på avgiftskoder

Kjøretøygrupper	Relevante avgiftskoder
Nærtransport	320, 321, 360, 361, 380, 381
Regionaltransport	321, 340, 360, 361, 380, 381
Langtransport	321, 340, 360, 361, 380, 381
Tank- og bulktransport	330, 335, 370, 375
Tømmertransport	325, 365
Anleggstransport	320, 325, 360, 365, 380
Renovasjon	320, 325, 365
Varebiltransport	301, 310, 311, 314, 315
Bilberging	323, 363

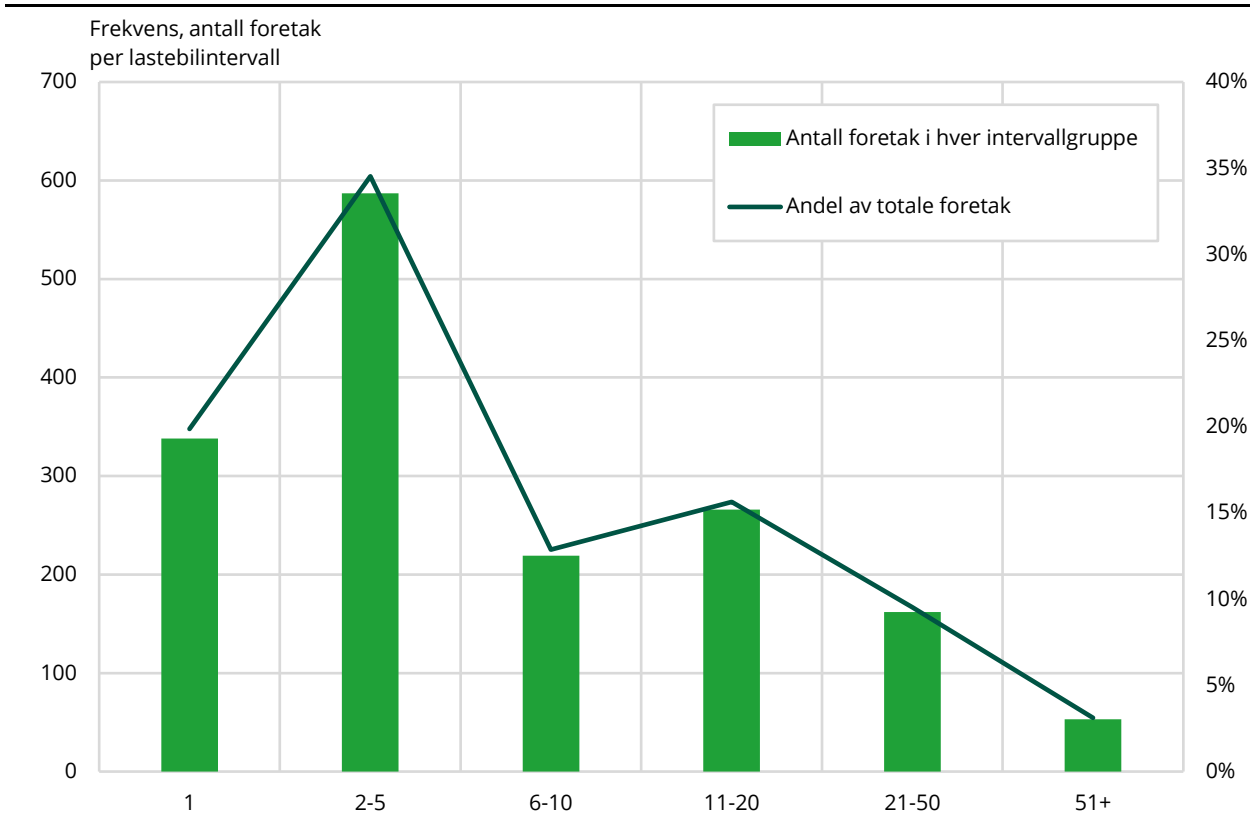
Kjøretøygruppene er ikke gjensidig utelukkende, ettersom mange foretak driver sammensatt virksomhet og disponerer flere typer kjøretøy. Det innebærer at ett og samme foretak kan kvalifisere for flere kjøretøygrupper.

For kjøretøygruppen *varebiltransport* er det i tillegg benyttet en egen næringsregel. Regelen innebærer at foretak kun klassifiseres som varebiltransport dersom de både disponerer relevante varebiler og er registrert innen utvalgte næringer knyttet til engroshandel med matvarer, godstransport på vei eller post- og budtjenester. Formålet med denne regelen er å unngå at foretak med varebiler, som ikke er knyttet til de utvalgte næringskodene klassifiseres som varebiltransportforetak.

5.2.3. Trekking av utvalget

For å sikre representasjon på tvers av foretaksstørrelser og kjøretøygrupper ble en betydelig del av utvalget trukket blant foretak med en kjøretøypark på 1-10 kjøretøy. Det ble også trukket foretak med større kjøretøyparker slik at også store og mellomstore foretak ble representert. Figur 5.1 viser utvalget fordelt etter størrelsen på kjøretøyparken.

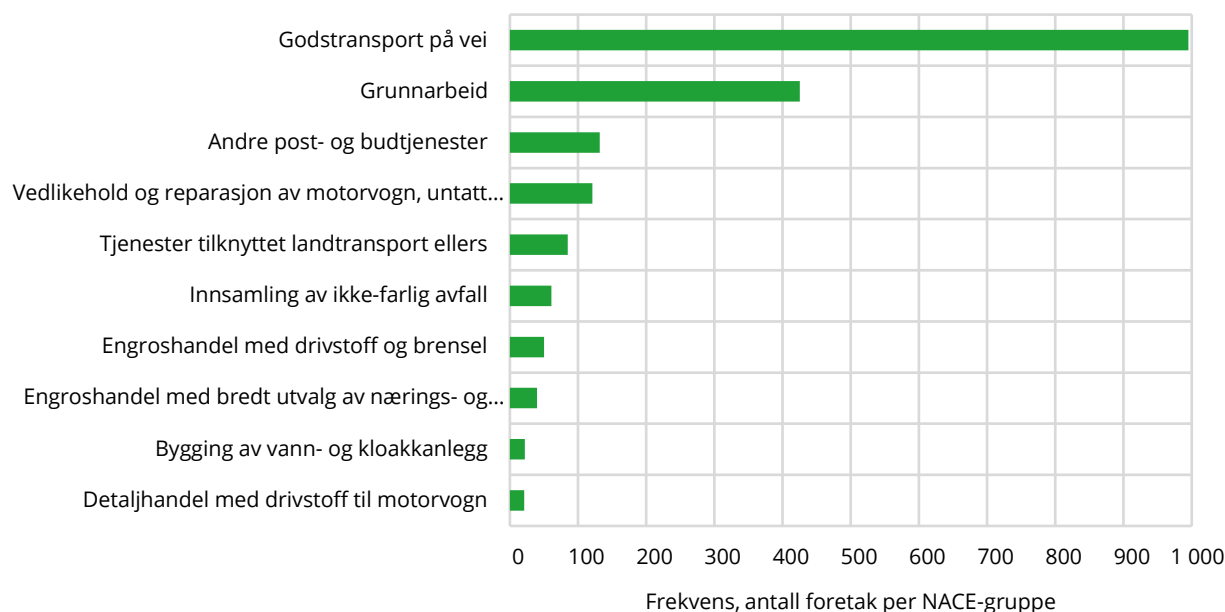
Figur 5.1 Antall foretak per lastebilintervall i utvalget



Foretak som kun kvalifiserer for én kjøretøygruppe ble prioritert ettersom disse i større grad representerer mer spesialiserte transportsegmenter og dermed kan gi mer presis informasjon om kostnadsstrukturen innen den aktuelle kjøretøygruppen. Innenfor de fastsatte rammene ble utvalget deretter trukket tilfeldig.

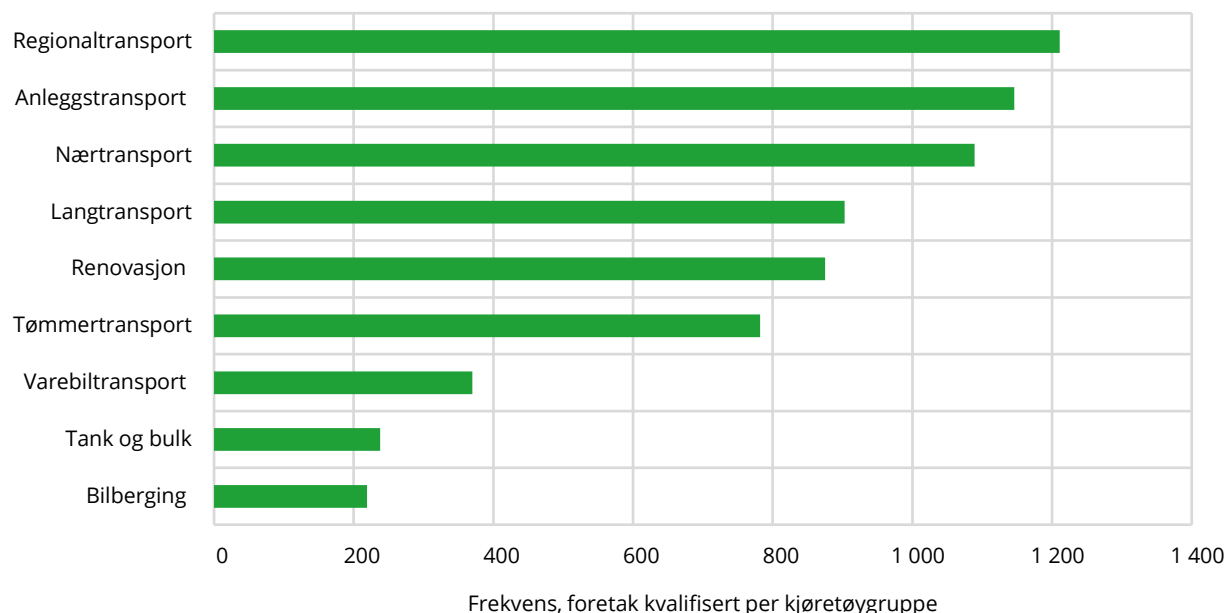
Utvalgsdesignet kombinerer dermed tilfeldig trekking med forhåndsdefinerte krav til representasjon etter kjøretøygruppe, foretaksstørrelse og grad av spesialisering. Etter trekking fra den avgrensede populasjonen bestod utvalget av 2 008 foretak.

I underkant av halvparten av foretakene i utvalget var registrert med næringskoden 49.410 *Godstransport på vei*. Andre hyppig forekommende næringskoder var 43.120 *Grunnarbeid* og 53.200 *Andre post- og budtjenester*. Fordelingen viser at utvalget i stor grad er konsentrert rundt foretak med virksomhet nært knyttet til godstransport og transportrelaterte tjenester. Figur 5.2 viser de ti mest representerte NACE-kodene i utvalget, målt etter antall foretak.

Figur 5.2 Foretak i utvalget fordelt etter NACE-kode – topp 10

Merknad: Utvalget består i sin helhet av foretak med virksomhet innenfor de utvalgte næringskodene som er oppført i tabell 5.3.

Sammensetningen av utvalget innebærer at en relativt stor andel av foretakene er tilknyttet de mest utbredte kjøretøygruppene, slik figur 5.3 viser. Et flertall av foretakene i utvalget har en kjøretøypark som tilsier at de driver med nær- og regionaltransport, som også er de mest utbredte transportformene.

Figur 5.3 Antall kvalifiserte foretak per kjøretøygruppe i utvalget

Merknad: Summen av foretak på tvers av kjøretøygruppene overstiger det totale antallet foretak i utvalget, fordi kjøretøygruppene ikke er gjensidig utelukkende. Ett foretak kan dermed kvalifisere for flere kjøretøygrupper.

5.3. Datainnsamling og editering

Rapporteringsmaterialet som ble benyttet i kostnadsundersøkelsen bestod av et regneark med innebygde begrensninger i form av låste celler og regler for hva som kunne rapporteres. Den som besvarte skjema hadde likevel fleksibilitet i utfyllingen og det var derfor forventet at enkelte

besvarelser ville inneholde feil eller mangler. Mer informasjon om skjemaet og utformingen av undersøkelsen finnes i Appendix A.

Gitt omfanget av undersøkelsen ville det vært for ressurskrevende for SSB å behandle hvert enkelt skjema individuelt. For å sikre tilstrekkelig datakvalitet ble det gjennomført en kvalitetskontroll i form av et regelbasert system for identifisering og håndtering av mangelfulle besvarelser og feilrapportering. Kvalitetskontrollen er gjort i henhold til retningslinjene beskrevet i Seierstad og Foss (2023) og ble gjennomført i tre trinn.

1. Fjerning av mangelfulle besvarelser
2. Identifisering og behandling av ekstremverdier
3. Balansering av innflytelse fra store foretak

I det følgende gjennomgås hvert trinn i editeringsprosessen. For hvert trinn beskrives hvilke kontroller som er gjennomført, og hvilken effekt editeringen har hatt på datagrunnlaget, målt ved antall besvarelser som er tatt ut eller justert som følge av kontrollene.

5.3.1. Fjerning av mangelfulle besvarelser

En innledende gjennomgang av det innkomne tallmaterialet viste at besvarelser hvor de totale kostnadene var lave, som regel inneholdt nullrapporteringer eller andre avvik. Som et første steg ble derfor alle skjema med totale rapporterte kostnader lik eller lavere enn 1 000 kroner fjernet. Totalt ble 92 besvarelser fjernet i dette steget.

Deretter ble besvarelsene kategorisert etter samlede rapporterte kostnader innen hver kjøretøygruppe. Besvarelsene blant de 10 prosentene med lavest kostnadsnivå innenfor hver kjøretøygruppe ble ekskludert fra videre analyser.

Begrunnelsen for denne avgrensningen var at de minste foretakene i mange tilfeller hadde kostnadsprofiler som skilte seg betydelig fra de øvrige foretakene innen samme kjøretøygruppe. Det ble vurdert som sannsynlig at dette hovedsakelig skyldtes mangelfull rapportering snarere enn reelle strukturelle forskjeller i kostnadsfordelingen.

Tabell 5.5 viser de gjennomsnittlige kostnadene for besvarelsene fra de 10 prosent minste foretakene innen hver kjøretøygruppe. Disse besvarelsene ble ekskludert fra videre analyser. Etter trinn 1 ble antall tellende besvarelser redusert fra 1 686 til 1 431, tilsvarende en nedgang på 255 besvarelser. Samtidig ble antall kjøretøy i datagrunnlaget redusert med 245.

Tabell 5.5 Deskriptiv statistikk basert på besvarelser fra de 10 prosent (%) minste foretakene i undersøkelsen

Kjøretøygruppe	Antall foretak	Antall kjøretøy	Min. Kostnader	Maks. Kostnader	Gjennomsnittlig kostnader per kjøretøygruppe	Gjennomsnittlig kostnader per kjøretøy
Nærtransport	34	43	19 136	554 151	243 321	192 393
Regionaltransport	19	24	14 342	1 086 213	509 661	403 482
Langtransport	20	26	92 982	1 300 637	747 636	574 895
Tank- og bulktransport	13	22	9 500	1 914 434	1 053 604	574 895
Tømmertransport	4	4	93 000	2 446 454	1 491 083	1 491 083
Anleggstransport	31	42	12 420	300 311	151 552	111 860
Renovasjon	7	7	243 143	807 999	528 322	528 323
Varebiltransport	23	36	43 700	314 551	151 359	96 702
Bilberging	12	15	36 918	345 438	147 718	118 175

Merknad: De 92 foretakene med samlede kostnader under 1000 kr, er ikke inkludert i tabellen.

5.3.2. Identifisering og behandling av ekstremverdier

I neste trinn ble det gjennomført en avviksanalyse innenfor hver kjøretøygruppe. Målet med avviksanalysen var å identifisere besvarelser med uvanlige kostnadsprofiler. Analysen tok utgangspunkt i kostnadsgruppene arbeidskraft, drivstoff og øvrige kostnader.

Hver besvarelse ble sammenlignet med gjennomsnittet innen sin egen kjøretøygruppen for de utvalgte kostnadsgruppene ved hjelp av en standardisert avviksmåling (Z-score), som uttrykker hvor mange standardavvik en observasjon ligger fra gjennomsnittet.²

Besvarelser med en absolutt Z-score høyere enn 3 ble definert som ekstremverdier og fjernet fra datagrunnlaget. Tabell 5.6 viser antallet ekstremverdier som er fjernet fra undersøkelsen fordelt etter kjøretøygruppe.

Tabell 5.6 Besvarelser med ekstremverdier, fordelt etter kjøretøygruppe

Kjøretøygruppe	Totalt	Ekstremverdier
Nærtransport	306	12
Regionaltransport	171	6
Langtransport	175	7
Tank- og bulktransport	117	5
Tømmertransport	32	0
Anleggstransport	274	9
Renovasjon	56	2
Varebiltransport	201	2
Bilberging	99	4
Sum	1431	47

Etter trinn 2 ble antall tellende besvarelser redusert fra 1 431 til 1 384. Dette tilsvarer en reduksjon på 47 besvarelser. Samtidig ble antall kjøretøy i datagrunnlaget redusert med 267.

5.3.3. Balansering av innflytelse fra store foretak

Beregningen av vektene innen de ulike kjøretøygruppene avhenger av kostnadsprofilen i hver enkelt besvarelse og antallet kjøretøy den enkelte besvarelsen gjelder for. Dette gjør at hvert kjøretøy får tilnærmet lik vekt i beregningen av totalindeksene, men medfører også at foretak med mange kjøretøy får større innflytelse enn mindre foretak.

Etter at kostnadsundersøkelsen var avsluttet, ble det avdekket at enkelte store foretak hadde rapportert kostnader for et vesentlig høyere antall kjøretøy enn gjennomsnittet innen sine respektive kjøretøygrupper. Med den valgte metoden for vektberegning, der antall kjøretøy inngår som vektingsfaktor, ville disse foretakene fått en uforholdsmessig stor innflytelse på de beregnede vektene dersom det ikke ble gjort justeringer.

For å begrense denne effekten ble det innført en øvre grense for antall kjøretøy per besvarelse. Grensen ble definert som to ganger gjennomsnittlig antall kjøretøy innen den aktuelle kjøretøygruppen. Foretak som rapporterte et høyere antall kjøretøy enn denne grensen fikk antallet justert ned til maksimumsnivået, mens øvrige foretak beholdt rapportert antall kjøretøy. Merk at ingen kjøretøy ble «fjernet» fra undersøkelsen i forbindelse med dette. Det ble i stedet utledet en ny kolonne i datasettet hvor det justerte antallet kjøretøy ble satt inn for hver enkelt besvarelse.

² En Z-test er en signifikanstest der man undersøker om et observert estimat avviker så mye fra en antatt verdi at avviket neppe skyldes tilfeldig variasjon alene. Testen bruker en Z-verdi, som viser hvor mange standardfeil det observerte estimatet ligger fra den verdien det sammenlignes med. For et gjennomsnitt beregnes Z-verdien som forskjellen mellom utvalgsgjennomsnittet og populasjonsgjennomsnittet, dividert på standardfeilen (Bjørnstad, 2016).

Tabell 5.7 viser fordelingen av antall rapporterte kjøretøy etter foretakenes størrelse for den største kjøretøygruppen *nærtransport*.

Tabell 5.7 Nærtransport – maksgrense for antall kjøretøy

Kjøretøygruppe	Sum. Kostnader	Antall kjøretøy	Antall kjøretøy justert
Nærtransport	10 - 20 %	37	37
Nærtransport	20 - 30 %	72	72
Nærtransport	30 - 40 %	79	79
Nærtransport	40 - 50 %	113	113
Nærtransport	50 - 60 %	164	164
Nærtransport	60 - 70 %	222	222
Nærtransport	70 - 80 %	421	421
Nærtransport	80 - 90 %	557	554
Nærtransport	90 - 100 %	2568	853

5.3.4. Resultat av editeringsprosess

Etter kvalitetskontrollen endte nettoutvalget på 1 374 besvarelser med til sammen 14 236 kjøretøy.

Tabell 5.8 Datagrunnlag etter editering, fordelt etter kjøretøygrupper

Kjøretøygruppe	Antall besvarelser	Antall kjøretøy
Nærtransport	264 (-56)	1811 (-93)
Regionaltransport	95 (-21)	550 (-31)
Langtransport	167 (-39)	2 343 (-117)
Tank- og bulktransport	292 (-61)	4 233 (-87)
Tømmertransport	162 (-48)	1 879 (-61)
Anleggstransport	53 (-14)	904 (-10)
Renovasjon	112 (-26)	1 109 (-63)
Varebiltransport	32 (-7)	123 (-4)
Bilberging	197 (-40)	1 284 (-46)
Sum	1 374 (-312)	14 236 (-512)

Tabell 5.8 viser fordelingen for besvarelser som er tatt ut av undersøkelsen fordelt etter kjøretøygruppe. Totalt ble 312 besvarelser, tilsvarende om lag 18 prosent av utvalget, fjernet.

De nye vektsettene for de ulike delindeksene er beregnet på bakgrunn av regnskapsdata fra 1 374 besvarelser og ble innført i Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport fra og med publiseringen av tallene for 2. kvartal 2026. 1. kvartal 2026 ble satt som ny basisperiode. De nye vektsettene vil dermed representere kostnadsfordelingen fra og med første kvartal 2026.

Vektsettet for hver kjøretøygruppe er beregnet på bakgrunn av rapporterte kostnader og antall kjøretøy som de rapporterte kostnadene gjelder for, slik dette er oppgitt av rapportørene. Unntak gjelder foretak som har rapportert et antall kjøretøy som overstiger det dobbelte av gjennomsnittlig antall kjøretøy innen sin kjøretøygruppe. I slike tilfeller vektes foretaket som om det har et antall kjøretøy tilsvarende det dobbelte av gjennomsnittet for den aktuelle kjøretøygruppen.

6. Vektgrunnlaget til Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport fra og med 2026

Dette kapittelet presenterer de nye vektsettene som er beregnet med på bakgrunn kostnadsundersøkelsen 2026. Vurderingen av vektens treffsikkerhet er gjort i dialog med referansegruppen.

6.1. Nye vektsett fra 2026

På generelt grunnlag viser de nye vektene en gjennomgående reduksjon i drivstoffandelen på tvers av de fleste kjøretøygruppene sammenlignet med tidligere vektsett. Samtidig øker arbeidskraftandelen i flere av kjøretøygruppene. Vi ser også en moderat økning i andelen kapitalkostnader for flere av kjøretøygruppene.³

Tabell 6.1 Hovedresultater – vektgrunnlag, fordelt etter kjøretøygruppe

Kjøretøygruppe	Foretak	Antall kjøretøy	Kilometer per bil	Arbeidskraft kostnader	Drivstoff kostnader	Øvrige kostnader	Kapital kostnader	Bom- og ferjekostnader
Nærtransport	292	4 233	45 796	48.2 % (+6.3)	13.3 % (-6.9)	19.5 % (-0.2)	16.1 % (+4.1)	2.9 % (-0.7)
Regionaltransport	162	1 879	61 420	42.3 % (+5.3)	18.7 % (-3.9)	18.9 % (-2.5)	16.5 % (+2.2)	3.6 % (-1.1)
Langtransport	167	2 343	91 036	36.4 % (+2.2)	23.2 % (-0.6)	19.6 % (+0.7)	15.7 % (-0.2)	5.1 % (-2.1)
Tank- og bulktransport	112	1 109	70 625	41.5 % (+10.3)	19.0 % (-4.9)	19.9 % (-2.3)	16.2 % (-2.7)	3.4 % (-0.5)
Tømmertransport	32	123	71 458	31.7 % (+2.8)	26.8 % (+0.1)	20.0 % (+1.0)	19.9 % (-2.8)	1.6 % (-1.1)
Anleggstransport	264	1 811	32 793	41.9 % (+6.3)	16.4 % (-9.7)	19.8 % (-0.5)	20.3 % (+4.4)	1.6 % (-0.5)
Renovasjon	53	904	26 198	46.5 % (-2.2)	10.6 % (-4.1)	25.1 % (+13.0)	16.5 % (-6.9)	1.3 % (+0.2)
Varebiltransport	197	1 284	40 956	51.0 % (+5.5)	11.0 % (-6.0)	21.8 % (-1.2)	13.2 % (+2.6)	3.0 % (-0.9)
Bilberging	95	550	27 762	44.4 % (-11.7)	11.0 % (-0.8)	24.6 % (+14.0)	18.1 % (-0.6)	1.9 % (-0.9)

Merknad: Tallene med fortegn i parentes viser endringen fra det gamle vektgrunnlaget, målt i prosentpoeng

I det følgende gis en kort oppsummering av hovedresultatene for hver delindeks i tabell 6.1.

Arbeidskraftkostnader

Arbeidskraftandelen øker i de fleste kjøretøygruppene. De største økningene finner vi innen tank- og bulktransport, anleggstransport og regionaltransport. Arbeidskraft øker også for varebil- og nærtransport. Unntakene er bilberging og renovasjon, hvor arbeidskraftandelen reduseres.

Nedgangen for bilberging kan tyde på at de tidligere vektene for denne kjøretøygruppen var påvirket av en målefeil. Bilberging har inngått i kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport siden 2. kvartal 2025. Ved beregningen av vektsettet for bilberging våren 2025 ble det ikke presisert at rapportørene skulle inkludere kostnader knyttet til servicebiler og andre kjøretøy som inngår i bilbergingsoppdrag sammen med selve bilbergingskjøretøyet. I kostnadsanalysen for 2026 er dette

³ Kostnadsindeksen bygger på utviklingen i gjennomsnittlige kostnader for næringen samlet og innenfor hver kjøretøygruppe. Enkelte transportører kan ha en kostnadsstruktur som avviker fra gjennomsnittet, og bør ved vesentlige avvik vurdere å tilpasse egne kostnadsindekser. Indeksen gir likevel et godt uttrykk for utviklingen i det gjennomsnittlige kostnadsbildet innenfor hver kjøretøygruppe.

presisert etter innspill fra referansegruppen. Dette forklarer trolig noe av endringen i vektgrunnlaget for bilberging.

Drivstoffkostnader

Drivstoffandelen går ned i nesten alle kjøretøygrupper. De største reduksjonene finner vi i nærtransport, anleggstransport og tank- og bulktransport. Også langtransport og regionaltransport har en nedgang. De øvrige kjøretøygruppene har mer moderate endringer, mens tømmertransport har en marginal økning på 0,1 prosent. Dette indikerer en dreining i kostnadsprofilen på tvers av kjøretøygruppene, der drivstoff får relativt mindre betydning til fordel for andre kostnadskomponenter.

Bom- og ferjekostnader

Vektene for bom- og fergekostnader går ned i de fleste kjøretøygruppene med unntak av renovasjon, hvor det er en svak økning.

Øvrige kostnader

Øvrige kostnader øker særlig innen bilberging og renovasjon. Disse to kjøretøygruppene hadde de laveste vektene for øvrige kostnader i det gamle vektsettet. Økningen tyder på at det gamle vektsettet antakeligvis undervurderte betydningen av øvrige kostnader for disse transporttypene. De andre kjøretøygruppene har mindre endringer for øvrige kostnader.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnader øker i flere kjøretøygrupper, spesielt i anleggstransport, nærtransport og regionaltransport. Samtidig ser vi nedgang i grupper som tømmertransport og tank- og bulktransport.

Delindeksene kapitalkostnader og øvrige kostnader har som vist i tabell 6.2 interne vektsett som bestemmer hvilke kostnadskomponenter som har størst betydning for utviklingen i de respektive delindeksene innenfor hver enkelt kjøretøygruppe. De interne vektene er også utledet på bakgrunn av kostnadsundersøkelsen 2026.

Tabell 6.2 Hovedresultat – vektgrunnlag (internvekter), fordelt etter kjøretøygruppe

Kjøretøygruppe	Øvrige kostnader							Kapitalkostnader	
	Dekk	Forsikring	Avgift	Reparasjon og service	Admin. kostnader	Regnskap og revisjon	Digitale utstyr	Rentekostnad	Avskrivninger
Nærtransport	1.4 %	2.6 %	0.3 %	7.6 %	5.8 %	1.3 %	0.5 %	1.3 %	14.8 %
Regionaltransport	1.7 %	2.3 %	0.2 %	8.1 %	5.2 %	1.0 %	0.5 %	1.3 %	15.2 %
Langtransport	2.4 %	2.4 %	0.2 %	7.9 %	5.4 %	1.0 %	0.5	1.2 %	14.5 %
Tank- og bulktransport	2.1 %	1.9 %	0.2 %	9.1 %	4.6 %	1.2 %	0.5 %	1.6 %	14.6 %
Tømmertransport	2.9 %	2.4 %	0.2 %	9.4 %	4.0 %	0.8 %	0.3 %	1.5 %	18.5 %
Anleggstransport	2.4 %	2.5 %	0.4 %	9.3 %	3.6 %	1.1 %	0.5 %	2.1 %	18.2 %
Renovasjon	1.8 %	1.9 %	0.2 %	10.0 %	8.3 %	2.0 %	0.9 %	1.6 %	14.9 %
Varebiltransport	1.3 %	3.4 %	0.5 %	7.1 %	6.6 %	2.0 %	0.8 %	2.0 %	11.2 %
Bilberging	1.1 %	2.8 %	0.2 %	7.4 %	10.4 %	1.9 %	0.6 %	1.8 %	16.3 %

Merknader: Ved administrasjonskostnader (*Admin.kostnader*) menes kostnader knyttet til husleie, tele- og kommunikasjonsutstyr samt digitale aviser og tidsskrifter. *Avgift* viser til vektårsavgiften for kjøretøygruppene som omfatter lastebil, og trafikksikringsavgiften for varebiltransport.

Internvekter – Øvrige kostander

Øvrige kostnader er satt sammen av kostnader til dekk, forsikringer, vektårsavgift, reparasjon og service, regnskap og revisjon, digitalt utstyr og sekkeposten øvrige kostnader.

Fordelingen av de interne vektene viser at reparasjon og service utgjør den største enkeltkomponenten for flesteparten av kjøretøygruppene. Dette gjelder særlig tømmertransport, tank- og bulktransport og anleggstransport.

Forsikring og dekk representerer også betydelige kostnadskomponenter, mens vektårsavgift og digitalt utstyr gjennomgående utgjør små andeler. Bilberging og renovasjon skiller seg ut ved å ha relativt høye andeler øvrige kostnader sammenlignet med de andre kjøretøygruppene.

Internvekter – Kapitalkostnader

Kapitalkostnadene er satt sammen av rentekostnader og avskrivninger. Her ser vi at avskrivningene er vektet tyngre enn rentekostnadene for samtlige kjøretøygrupper. Andelen avskrivninger er særlig høy innen tømmertransport og anleggstransport.

Avskrivninger er videre delt inn i priskomponenter for chassis og påbygg. Priskomponentene for chassis representerer priser på nye kjøretøy innenfor hver kjøretøygruppe, mens påbygg omfatter priser på utvalgte påbygg innenfor de samme kjøretøygruppene.

Vektingen mellom chassis og påbygg er ikke utledet på bakgrunn av kostnadsanalysen 2026. Vektene som er vist i tabell 6.3, er i stedet beregnet med utgangspunkt i forholdet mellom de innsamlede prisene for chassis og påbygg i basisperioden første kvartal 2026.

Tabell 6.3 Intern vektig mellom chassis og påbygg etter kjøretøygruppe

Kjøretøygruppe	Påbygg	Chassis (%)	Påbygg (%)
Nærtransport	Volumax/Åpen plan	82,2 %	17,8 %
Regionaltransport	Volumax/Thermomax	80,6 %	19,4 %
Langtransport	Volumax/Thermomax	80,9 %	19,1 %
Tank- og bulktransport	Tankpåbygg	48,9 %	51,1 %
Tømmertransport	Banker	69,8 %	30,2 %
Anleggstransport	Dumperkjerre/Krokløfter	77,9 %	22,1 %
Renovasjon (husholdningsavfall)	Renovasjonspåbygg	40,4 %	59,6 %
Bilberging	Åpen plan/Bergingspåbygg	49,7 %	50,3 %
Varebil	ingen	100,0 %	0,0 %

I forbindelse med oppdateringen av vektgrunnlaget er det også utarbeidet interne vekter for de nye kostnadskomponentene regnskap og revisjon og digitalt utstyr. Disse komponentene er innlemmet i kostnadsindeksen etter innspill fra referansegruppen og vurderinger i SSB. Endringene omtales nærmere i det følgende kapittelet om øvrige endringer i indeksen.

7. Øvrige endringer i Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport fra og med 2026

I forbindelse med revisjonen av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport ble det høsten 2025 også gjennomført en kvalitetsgjennomgang av den underliggende metodikken og prisgrunnlaget som indeksen bygger på.

På bakgrunn av denne gjennomgangen, og etter innspill fra NLF og referansegruppen, besluttet SSB å gjøre enkelte endringer i både metode og prisgrunnlag. Det ble også enighet om å innføre en ny basisperiode for indeksen. Disse endringene oppsummeres i dette kapittelet.

7.1. Revisjon av prisgrunnlag og metodikk

Kvalitetsgjennomgangen avdekket flere behov knyttet til å utvide prisgrunnlaget for Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport. Behovene gjaldt i hovedsak å legge til rette for at indeksen i større grad enn tidligere fanger opp kostnadsutviklingen for regnskaps- og revisjonstjenester, samt kostnadsutviklingen knyttet til nødvendig programvare som benyttes i drift og gjennomføring av betalte oppdrag innen vare- og lastebiltransport.

Etter en intern vurdering i SSB av innhenting og bruk av prisgrunnlaget i beregningen av delindeksen bom- og ferjekostnader, besluttet SSB å erstatte de tidligere datakildene med nye datakilder. Beslutningen ble tatt med støtte fra referansegruppen og etter innspill fra NLF. De nye datakildene gjør produksjonen av indeksen enklere å forklare, og legger bedre til rette for at brukerne kan kjenne seg igjen i kostnadsutviklingen knyttet til bompasseringer og fergeoverfarter.

7.1.1 Utvidelse av prisgrunnlag for delindeks Øvrige kostnader

SSB har besluttet å inkludere regnskapskostnader i delindeks øvrige kostnader. Bakgrunnen for dette er at mange foretak kjøper regnskapstjenester i markedet. Prisdata for regnskap og revisjon vil følge prisutviklingen i produsentprisindeksen for tjenester (TPPI). Nærmere bestemt prisserien [69.2 Regnskap, revisjon og skatterådgivning](#) i tabell 14335: Produsentprisindeks for tjenester (2021=100), etter kvartal og næring.⁴

Etter innspill fra referansegruppen har SSB besluttet å inkludere prisutviklingen for digitalt utstyr i delindeks øvrige kostnader. Datasystemer og lisensbaserte tjenester er blitt mer vanlig transportbransjen, men fanges i liten grad opp i indeksen. Prisutviklingen for digitalt utstyr blir tatt inn i indeksen i form av Konsumprisindeksen (KPI), nærmere bestemt prisserien [08.1.3 IT-utstyr \(V\)](#).

7.1.2 Utvidelse av prisgrunnlag for delindeks Kapitalkostnader

Delindeksen for kapitalkostnader består av en priskomponent for rentekostnader og en priskomponent for avskrivninger. Avskrivningskomponenten er basert på priser for chassis (nye kjøretøy) og priser for ulike typer påbygg.

Fram til og med første kvartal 2026 ble indeksen beregnet med priser på påbygg kun for kjøretøygruppene regionaltransport, langtransport og anleggstransport. For de øvrige kjøretøygruppene ble indeksen beregnet uten påbygg, priskomponenten for avskrivninger var dermed utelukkende basert på priser for chassis. Fra og med publiseringen av andre kvartal 2026 har SSB utvidet datainnsamlingen for påbygg. Dette innebærer at alle kjøretøygrupper, med unntak

⁴ På grunn av publiseringstidspunktet vil regnskapsprisen, i likhet med arbeidskraftkostnadene, beregnes med forsinkede tall. Indekstillene for 2.kvartal 2026 vil derfor være beregnet med tall for 1.kvartal 2026.

av varebiltransport, nå beregnes med priser for både chassis og påbygg. Hvilke typer påbygg som inngår for de ulike kjøretøygruppene, er beskrevet i tabell 6.3.

I forbindelse med kvalitetsgjennomgangen påpekte referansegruppen at flere av de største leverandørene av påbygg er utenlandske selskaper, og at SSB derfor burde innhente prisopplysninger også fra disse. SSB påpekte imidlertid at regelmessig innhenting av priser fra utenlandske selskaper er utfordrende. Årsaken er at SSB ikke har hjemmel til å pålegge utenlandske virksomheter opplysningsplikt. Datainnsamlingen blir derfor mer usikker og ofte avhengig av enkeltpersoners medvirkning.

Beregningen av Kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport forutsetter regelmessig innsamling av priser for de samme produktene over tid. Dersom enkelte priser eller datakilder faller bort i enkelte kvartaler fordi de ikke lar seg innhente, kan dette svekke kvaliteten og konsistensen i indeksen.

7.1.3 Endring av prisgrunnlag for delindeks Bom- og ferjekostnader

SSB har besluttet å endre datafangstrutinen, og dermed også datagrunnlaget, for produksjonen av delindeksen bom- og ferjekostnader. Bakgrunnen for endringen er todelt.

For det første vurderes den tidligere datafangsten som for sårbar og manuelt krevende. SSB har tidligere hentet inn prisdata manuelt direkte fra bom- og ferjeselskaper, blant annet ved å gå inn på selskapenes respektive nettsider. En slik innhentingsrutine er uheldig av flere grunner. Den er tidkrevende og mer utsatt for feil ved registrering. I tillegg kan nettsider endres over tid, både når det gjelder innhold og struktur. Dette gjør det krevende å sikre en etterprøvable og konsistent innhenting av prisdata over tid.

For det andre har både SSB og referansegruppen ønsket å utvide prisgrunnlaget, særlig for bomtakster. Formålet er at delindeksen i større grad enn tidligere skal fange opp priser og prisendringer som transportører møter i det daglige, på tvers av ulike deler av landet. Et bredere prisgrunnlag gir bedre representasjon av variasjonen i bom- og ferjekostnader.

Samlet sett innebærer endringen at produksjonen av delindeksen baseres på et mer systematisk og dekkende datagrunnlag.

For å fange opp prisendringer knyttet til bomtakster vil SSB gå over fra manuell innhenting av priser til bruk av registerdata fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), som forvaltes av Statens vegvesen. Dette innebærer at SSB i hver produksjonsperiode vil hente ut bomtakster fra bompenganeanlegg som driftes av de fem regionale bomselskapene, gjennom spørringer mot objekt 45 i NVDB via API Les 4.

Som følge av denne endringen utvides prisgrunnlaget betydelig.

Tidligere var beregningen basert på priser fra 12 bompenganeanlegg og bompengefinansierte veg- og bypakker:

- Bompengeringen i Oslo
- Minnesund – Hedmark grensen
- Natvall (Sandefjord)
- E6 Åsum
- Bompengeringen i Bergen
- Nord-Jæren
- Haugalandspakken
- S70. Tonstad (Nord/E6 Hovedvei/Sør)
- Fosenvegene Fv. 715 Krinsvatn
- Bypakke Bodø
- Hegeland veiutvikling Drevja
- Bypakke Harstad

Etter overgangen til ny datakilde vil beregningen baseres på bomstasjoner registrert i NVDB, gruppert etter tilhørende bompengeanlegg, vegprosjekter og bypakker:

- Bompengeringen i Oslo
- E39 Kristiansand Vest – Lyngdal Ves
- Fv17/Fv720 – Dyrstad – Sprova – Malm
- Hallingporten
- E6 Hegeland (Nord/Sør)
- E39 Lønset – Hjelset
- Bompengeringen i Bergen
- Nord-Jæren
- Nedre Glomma
- E6 Vindåsliene
- Rv. 36 Stodi
- E6 Ulsberg – Melhus
- E16 Eggemoen – Olum
- Askøypakken
- Bypakke Grenland
- Rv. 36 Ulvik
- Fv. 33 Oppland
- Førdepakken
- Kvammapakken
- Rv. 3 Hamar – Elverum
- Rv. 25 Hamar – Elverum
- Fv. 659 Nordøyvegen
- Hålogalandsbrua
- Bypakke Bodø
- E6 Ringebu – Otta
- E16 – Avtjerna
- Haugalandspakken
- Fv. 353 Rugtvedt Surtebogen
- Nordhordlandspakken
- Bomringen i Kristiansand
- E16 Oppland
- E6 Gardermoen – Moelv
- Bypakke Tromsø
- Våvatnet
- Kongsvingervegen
- Bypakke Harstad
- E18 Vestfold
- Rv. 4 Oppland
- E18 Tvedestrand – Arendal
- Hardangerbrua
- Bømlopakken
- Fosenvegene Fv. 715 Krinsvatn

Takstendringer vil oppdateres av AutoPASS-forvaltningen i Statens vegvesen når endringer meldes inn fra bompengeselskapene. Takstene i NVDB skal være i samsvar med innkrevingssystemet (IP), som er masterkilden. Statens vegvesen har også egne kontrollrutiner der takster i NVDB sammenlignes mot takster i IP for å avdekke eventuelle avvik, for eksempel dersom endringer ikke er meldt inn eller oppdatert. SSB vurderer samlet sett at overgangen til nytt datagrunnlag vil styrke både kvaliteten og robustheten i delindeksen.

I forbindelse med produksjonen av delindeksen bom- og ferjekostnader har SSB, etter innspill fra referansegruppen og forslag fra NLF, også valgt å gå over til å benytte takstabellen for [AutoPASS-regulativet for ferjetakster](#) som datagrunnlag for beregningen av kostnadsutviklingen knyttet til ferjeoverfarter.

Tidligere ble prisdata for ferjetakster hentet inn manuelt fra utvalgte samband ved å innhente prisopplysninger fra internett, herunder:

- Moss – Horten
- Molde – Vestnes
- Hareid – Sulesund
- Flakk – Rørvik

På samme måte som for bomtakster var denne rutinen tidkrevende og sårbar for eksterne endringer.

Endringen i datagrunnlaget for ferjetakster er forankret i de samme vurderingene som ligger til grunn for endringen i datagrunnlaget for bomtakster. Overgangen til et mer systematisk og helhetlig prisgrunnlag vil redusere sårbarheten i datafangsten og gjøre produksjonen av delindeksen mer robust. I tillegg vil det bli enklere for brukerne å forstå hva som driver utviklingen i ferjekostnadene, ettersom beregningen i større grad bygger på et dokumenterbart regulativ.

SSB produserer og publiserer også totalindekser uten delindeksen bom- og ferjekostnader. Dette gir brukerne mulighet til å velge den indeksen som best reflekterer kostnadsstrukturen i egen virksomhet, og gjør det mulig å benytte en totalindeks som ikke påvirkes av endringer i bom- og ferjetakster dersom dette vurderes som mest hensiktsmessig.

7.2. Ny basisperioden i kostnadsindeksen (2026K1=100)

I forbindelse med endringen av vekt- og prisgrunnlaget etter revisjonen av Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport 2025/2026 er 1. kvartal 2026 satt som ny basisperiode for indeksen. Det innebærer at indeksen nå er satt lik 100 i 1. kvartal 2026 (2026K1 = 100). Samtidig er indekstallene for tidligere kvartaler regnet om til den nye basisperioden. Omregningen er gjort slik at utviklingen mellom to perioder i de nye indeksseriene er den samme som i de tidligere indeksseriene.

Indekstallene med første kvartal 2026 som basisperiode ble publisert i statistikkbanken med tall tilbake til første kvartal 2016 den 23. juli 2026.

Avsluttede indeksserier med basisperiode lik 2021k4 = 100 er tilgjengelige i [Statistikkbanken](#) under «Avsluttede tidsserier»

Referanser

- Bjørnstad, J. F. (2016). En introduksjon i statistiske metoder for offisiell statistikk. Notater 2016/23. Statistisk sentralbyrå.
- Norges Lastebileier-Forbund (2025). NLFs konjunkturundersøkelse 2024-2025, [Hjem](#)
- Norges Lastebileier-Forbund (2026). NLFs konjunkturundersøkelse 2025-2026, [Hjem](#)
- Lund, Vidar (2010). Kostnadsindekser for lastebiltransport: Registerbasert kostnadsundersøkelse, nye vekter og andre endringer fra 2009, Notater 2010/1. Statistisk sentralbyrå.
- Seierstad, Ane., Hurlen Foss, Aslaug. Prinsipper og retningslinjer for dataeditering. Notater 2023/49. Statistisk sentralbyrå.
- Statens vegvesen (u.å.). Ferjesamband: en del av veinettet, vegvesen.no, [Ferjesamband: en del av veinettet | Statens vegvesen](#)
- Statens vegvesen (u.å.), Kodeverk – Kjøretøygruppe avgift, api.atlas.vegvesen.no, [Kodeverk](#)
- Statistisk sentralbyrå (2008, 1. juli). *Næringsstandard og næringskoder*, ssb.no, [Næringsstandard og næringskoder - SSB](#)
- Statistisk sentralbyrå. (2026, 23. juli). *Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport («Om Statistikken)*, ssb.no, [Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport – SSB](#)
- Zhang, Li-Chun (2006). Prisindeksberegninger, Notater 2006/71. Statistisk sentralbyrå.

Appendix A: Referansegruppens mandat

Referansegruppens rolle og ansvar

Referansegruppen har en rådgivende funksjon og skal bidra med faglige vurderinger og innspill. Gruppen skal ikke fatte beslutninger, men fungere som et faglig støtteorgan. Det er Statistisk Sentralbyrå som har ansvaret for den metodiske og faglige utformingen av kostnadsindeks for lastebiltransport.

2025

Referansegruppen skal møtes to ganger i perioden september–desember 2025 for å støtte Statistisk sentralbyrås (SSB) arbeid med revisjon av Kostnadsindeks for lastebiltransport.

Opgaver:

1. Kvalitetsgjennomgang av kostnadsindeksens prisgrunnlag

SSB skal gjennomføre en kvalitetsgjennomgang av prisgrunnlaget for kostnadsgruppene i indeksen. Dette innebærer en vurdering av om produktene det i dag innhentes priser/data for, fortsatt er representative for det faktiske kostnadsbildet innen de ulike transporttypene. Priser som ikke lenger er relevante vil fjernes, og nye relevante priser kan inkluderes. Det skal ikke opprettes nye kostnadsgrupper som en del av denne gjennomgangen. SSB vil presentere kvalitetsgjennomgangen for referansegruppen og be om innspill.

2. Utforming av skjemaundersøkelse

SSB skal utforme en ny skjemaundersøkelse for innsamling av kostnadsdata som skal benyttes til beregning av nye vektsett i Kostnadsindeks for lastebiltransport. Undersøkelsen vil bli presentert for referansegruppen for faglige innspill.

2026

Referansegruppen skal møtes minst én gang i perioden februar–mars 2026 for å støtte SSBs arbeid med beregning av nye vektsett til Kostnadsindeks for lastebiltransport.

Opgaver:

1. Resultater fra vektanalysen

SSB vil, basert på resultatene fra kostnadsundersøkelsen, beregne nye vektsett for kostnadsindeksen og presentere disse for referansegruppen. Dersom referansegruppen mener det er behov for endringer, kan det gjennomføres ytterligere møter i løpet av 2026.

Rapportering og dokumentasjon

SSB har ansvar for å dokumentere referansegruppens arbeid. Det skal føres referat fra hvert møte i referansegruppen, der hovedpunkter fra diskusjoner og innspill fra deltakerne oppsummeres. Referatene skal gjøres tilgjengelige for alle deltakerne i gruppen i etterkant av møtene.

Appendix B: Utforming av skjema til kostnadsundersøkelsen

Kostnadsundersøkelsen i 2026 ble gjennomført som en skjemaundersøkelse i perioden desember 2025 til januar 2026. Undersøkelsen ble gjennomført som en RA-1000-undersøkelse, der skjemadelen bestod av et regneark med to ark.

Skjemaet som ble brukt i undersøkelsen, er tilgjengelig på SSBs [innrapporteringside](#) «Kostnadsundersøkelse for Kostnadsindeks for vare- og lastebiltransport», se «Vedlegg til utfylling: RA-1000 Skjema for kostnadsanalyse» under «Rapporteringsmateriell».

Det første arket i skjemaet, **«Hjelp til utfylling av skjema»**, fungerte som en ressurside og inneholdt informasjon om hvordan SSB ønsket at opplysningene skulle rapporteres. Her fikk respondentene veiledning om utfylling av skjemaet, inkludert definisjoner, forklaringer og praktiske retningslinjer for rapportering.

Det andre arket, **«Skjema»**, inneholdt selve rapporteringsskjemaet som respondentene skulle fylle ut og sende inn som en del av undersøkelsen.

B.1 Hjelp til utfylling av skjema

For å sikre en mest mulig enhetlig utfylling av skjemaet blant alle rapportørene, ble skjema sendt ut sammen med en hjelpeside som inneholdt definisjoner av de ulike kjøretøygruppene og kostnadskategoriene som inngår i kostnadsindeksen for vare- og lastebiltransport. Denne informasjonen var tilgjengelig i fanen «Hjelp til utfylling av skjema».

I tillegg til definisjonene inneholdt hjelpesiden et eksempel på et utfylt skjema, samt anbefalte retningslinjer for hvordan respondenter kunne benytte ulike fordelingsnøkler for å skille mellom kostnader forbundet med ulike transporttyper og kostnader som ikke skulle rapporteres i undersøkelsen. Hensikten med disse retningslinjene var å bidra til en mest mulig konsistent og korrekt rapportering.

Informasjonen på hjelpesiden ble utarbeidet av SSB i samarbeid med referansegruppen og NLF. Formålet med ressursiden var å gjøre det så enkelt og tydelig som mulig for respondentene å forstå hvilken informasjon undersøkelsen etterspurte, samt hvordan SSB ønsket at opplysningene skulle rapporteres.

B.2 Skjema

Rapporteringsmaterialet var satt opp som en tabell hvor respondentene skulle fordele sine kostnader på de definerte kostnadskategoriene, fordelt etter kjøretøygruppe. Respondenten skulle kun fylle ut kostnader for kjøretøygrupper som foretaket hadde hatt betalte oppdrag innenfor i løpet av regnskapsåret 2024.

I tillegg til kostnadsopplysninger ble respondentene bedt om å oppgi antall kjøretøy kostnadene gjaldt for, samt samlet kjørelengde for disse kjøretøyene i løpet av 2024.

Opplysninger om antall kjøretøy ble senere benyttet i beregningen av vektorer til kostnadsindeksen. Informasjon om kjørelengde var derimot ment som tilleggsinformasjon til brukerne av indeksen, og skulle gi en indikasjon på hvilket kjørelengdemønster kjøretøyene innenfor de ulike kjøretøygruppene antas å ha.

Rapporteringsmaterialet inneholdt enkelte begrensninger i form av låste celler og regler for hva som kunne rapporteres. Blant annet var det i de aller fleste cellene kun mulig å registrere hele tall.

I tillegg var det lagt inn hjelpetekst i hver celle som spesifiserte hva som skulle rapporteres. Denne informasjonen ble synlig når respondenten klikket på den aktuelle cellen slik som vist i skjermbildet 1. Det var også mulig å legge inn kommentarer fordelt etter kjøretøygruppe.

De rosa feltene i rapporteringsmaterialet inneholdt formler som summerte kostnadene innenfor hver kostnadskategori og kostnadsgruppe. Dette ble gjort for å gi respondentene bedre oversikt under utfyllingen, slik at de til enhver tid kunne se totalsummene for de rapporterte kostnadene. De beregnede verdiene ble ikke benyttet videre i analysen eller i senere deler av undersøkelsen.

Figur B.1 Skjema

Kjøretøygruppe		Kostnader																Summering per kostnadsgruppe	Kommentar
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøretøygruppe		Kostnader																	
Kjøret																			