

# VALG

2025

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

## Spørsmål til de politiske partiene i forbindelse med valget 2025

I forbindelse med valget i 2025 hadde Norges Lastebileier-Forbund Agder noen spørsmål til de politiske partiene. Her finner du svarene fra partiene på noen sentrale spørsmål. I og med at det er stortingsvalg er det ikke så mange lokale spørsmål, men likevel viktige saker. Ingen svar er redigert.

NLF-medlemmer  
i Agder samlet under  
Arendalsuka og  
venter på svar fra  
politikere



Agder

## SPØRSMÅL 1: FRITAK BOMPENGER FOR BIOGASSKJØRETØY

Flere byer har etter hvert gitt like vilkår i bomringer som el-bilen. Det skal kun selges nullutslipps tunge kjøretøy innen 2030. Nullutslipps biler er svært dyre i forhold til dagens dieserbiler. For å ha noen insentiver trenger vi fritak for biogass kjøretøy i bomringen i Kristiansandsregionen.

**Hva tenker ditt parti om denne saken?**



**VENSTRE:** Vi er enige at det må gjelde både nullutslipps- og biogasskjøretøy. Derfor har Venstre nettopp fremmet forslag om et nasjonalt bompengefritak for lastebiler og varebiler som er utslippsfrie eller går på biogass. Vi har også foreslått at Enova skal få ansvar for å etablere et nasjonalt nett av fyllestasjoner for flytende biogass og hydrogen.



**ARBEIDERPARTIET:** er positive til å se på løsninger for nullutslipps tunge kjøretøy når det gjelder lavere bomsatser, og vi fremmet dette inn i fylkestingets behandling av bomfinansiering på E39. Dette fikk vi flertall for, og vi forventer derfor at dette er ett av tiltakene som utredes i det nye faglige grunnlaget som Statens Vegvesen har fått beskjed fra Samferdselsdepartementet om å utrede i samarbeid med flere som grunnlag for ny Stortingsproposisjon.



**SV:** støttet at man i siste Nasjonal transportplan (NTP) ga bompengefritak for lastebiler med nullutslipp. Jf. det som står i NTP om at man ikke skal «åpne for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i en periode frem til 2030».



**SP:** Alle 0 utslippskjøretøy skal likestilles, så ja biogass skal slippe avgift.



**HØYRE:** stiller seg positive til en løsning med fritak fra bompenger for kjøretøy som går på biogass. Veien til nullutslippssamfunnet går via modne, alternative drivstoff, eksempelvis gass.



**FRP:** Dette har Steinar Bergstøl Andersen tatt opp i hovedutvalg for samferdsel i Agder, og noe vi gjerne ser på videre. Vi er villige til å se på ulike måter å få ned prisen på lastebiler i bommen.



**KRF:** mener omstillingen til nullutslippskjøretøy er viktig. Så langt vi vet her i Agder, så har ikke KrF nasjonalt planer om en slik utvidelse på det nåværende tidspunkt, men vi er positive til å teste ulike verktøy og virkemidler for en overgang til utslippsfri nyttetransport, herunder insentiver for biogass-kjøretøy i bomringen i Kristiansandsregionen.



**MDG:** Vi har ikke gått spesifikt inn for fritak for biogasskjøretøy i bomringen i Kristiansandsregionen, men er generelt positive til miljødifferensiering, altså at de som forurenser mest, betaler mest. Så hvis det er det som skal til for å få til omstillingen, er vi åpne for det.

Biodrivstoff som fører til naturnedbygging eller tar opp matjord, er vi skeptiske til, mens MDG har foreslått å heller få mer biogass fra kilder som ubrukt avfallsmateriale fra land- og havbruket (f.eks. oppdrett, se vår Grønne NTP). Så det er også en viktig del av diskusjonen om biogass hvilke ressurser det bygges på.

## SPØRSMÅL 2: NYE VEIER AS

Nye veier er viktige for vår region. De skal bygge ny trafikk sikker hovedvei mellom Grenland og Ålgård. Derfor er finansieringen av Nye veier AS viktig for oss slik at vi får en trygg og effektiv logistikk til / fra markedene på Øst- og Vestlandet. Vi ser at Nye veier er underfinansiert og derfor blir veiene bygget til dels stykkevis og delt. Vi ønsker derfor at det skal tilføres flere investerings midler til Nye veier AS. En ny vei vil også gjøre overgangen til elektriske biler enklere da man på grunn av topografi få en mindre kupert vei og et helt annerledes energiforbruk.

**Hva mener dere om økte økonomiske rammer for Nye veier AS?**



**VENSTRE:** støttet opprettelsen av Nye veier AS i sin tid og mener at selskapet har en viktig rolle. Nye Veier AS skal sørge for at midler blir brukt på en mest mulig samfunnsøkonomisk måte, dermed er det ikke nødvendigvis fornuftig at hele porteføljen til selskapet er finansiert. I vårt alternativ til NTP prioriterte vi fylkesveier svært høyt.

Vi mener at det er riktig og viktig å prioritere vedlikehold av fylkesveiene, som er de viktigste veiene i hverdagen for mange. Fylkesveiene i Norge er i mange områder i så dårlig stand at det utgjør en stor risiko for innbyggernes sikkerhet. Mange føler seg utrygge på veiene når de skal til skole, jobb eller fritidsaktiviteter. Veistandarden er ofte skremmende lav, med fylkesveier preget av hull, sprekker og rasutsatte strekninger. Derfor foreslår Venstre å styrke bevilgningene til vedlikehold og opprustning av fylkesveier med 1,5 mrd. kroner mer enn regjeringen i vårt alternative budsjett.



**ARBEIDERPARTIET:** har sørget for at Nye Veier har samme forutsetninger som da vi overtok fra forrige regjering. Men i motsetning til forrige regjering har vi ikke lagt til flere prosjekter i porteføljen. Da Nasjonal transportplan (NTP) ble behandlet i Stortinget la flere andre partier nye prosjekter inn i 12 årsplanen, uten å legge mer penger i potten. Dette gir lite forutsigbarhet. Denne regjeringen har satset på en realistisk NTP med prosjekter over hele landet, inkludert satsingen i Agder. Vi har også videreført organiseringen i veisektoren med oppgavefordeling mellom Nye Veier og Statens vegvesen.

Nye Veier har porteføljestyring og får kun tillagt prosjekter, men ikke rekkefølge. De skal selv velge prosjektene utfra samfunnsnytt. Det er den modellen forrige regjering forutsatte da de opprettet Nye Veier og som vi viderefører.



**SV:** ønsker å avvikle Nye Veier AS og overføre påbegynte prosjekter til Statens Vegvesen. Les mer om hvorfor her: [transport-plan-sv-a5-interaktiv.pdf](#)



**SP:** vil videreføre Nye Veier som eget veiselskap, og styrke gjennomføringsevnen til selskapet gjennom å kompensere for kostnadene til drift- og vedlikehold av gjennomførte prosjekter, og tilpasning av prosjektporteføljen til Nye Veier slik at de kan holde full framdrift i prosjektene de har satt i gang.

vi ønsker å få på plass mva fritak så det blir likt med jernbane utbygging



**HØYRE:** Vi vil øke rammene for Nye Veier AS. Det er en av våre viktigste saker her på Sørlandet mot valget!



**FRP:** Det må nødt å komme økte rammer til Nye Veier AS. Det går for sent nå, og vi vil trappe opp midler til nye veier til et nivå som utnytter potensialet til selskapet.



**KRF:** vil videreføre rammer og finansiering for Nye Veier slik at de kan gjennomføre sin prosjektmappe på en tilfredsstillende måte. Vi vil særlig prioritere midler til ras- og skredsikring. Agder må nå endelig få sammenhengende 4-feltsvei gjennom hele fylket. Dette har vi jobbet hardt for i flere tiår nå.



**MDG:** ønsker en mer helhetlig organisering av transportsektoren, og synes det er problematisk at vi har egne organer som kun har veibygging som mål, heller enn å se transportløsninger i sammenheng. Vi må også jobbe for å redusere trafikkbehovet som samfunn. Derfor har vi tidligere foreslått å legge ned Nye veier AS. Rapporter har vist at det ekstra selskapet Nye Veiers vegløsninger IKKE er samfunnsøkonomisk lønnsomme i det store bildet, og de koster svært mye på mange måter, ikke minst har de kostet enorme mengder natur. Det vil derfor være både økonomisk smart, føre til færre ulykker ifølge rapporten fra 2019 (Vegdirektoratet), og gi mindre naturinngrep om vi heller vedlikeholder og utbedrer eksisterende veier. Midtdele og flere felt er viktigere for trafikk sikkerheten enn å sprengte vekk natur for at noen skal kunne kjøre i 110 km/t. Så nei takk til nye store naturødeleggende motorveier, og ja takk til trygg og effektiv logistikk - og mer trafikk sikkerhet for pengene!



### SPØRSMÅL 3: LASTEBILER I KOLLEKTIVFELTET

I store deler av kollektivfeltet / bussveien er det i dag ledig kapasitet. Enkelte strekninger er det ledig hele døgnet, andre steder utenom rushtid.

Ser dere for dere at lastebiler skal få kjøre i kollektivfelt i perioder og på steder der den ikke forsinkes kollektivtransporten?



**VENSTRE:** Vi mener også at nullutslipps- og biogasslastebiler skal få tilgang til kollektivfeltet, og har i forbindelse med arbeidet med Klimameldingen på Stortinget nettopp fremmet et forslag om dette.



**ARBEIDERPARTIET:** Dersom dette blir aktuelt, er vi positive til å se på en slik type løsning.



**SV:** mener at tilgang til kollektivfeltet har vært en viktig gulrot for å få flere til å velge nullutslippskjøretøy, og mener på generelt grunnlag at nullutslippskjøretøy bør prioriteres i kollektivfeltet fremfor andre kjøretøy. SV har tidligere fremmet forslag i Stortinget om at elektriske varebiler- og lastebiler bør få benytte kollektivfeltet der det er hensiktsmessig. Det ble sist fremmet høsten 2024, men fikk ikke flertall.



**SP:** var i regjering pådriver for prøveprosjekt med tungbil i kollektivfeltet, og kommer til å jobbe for at denne ordningen utvides alle steder det er hensiktsmessig, slik at trafikken får bedre flyt, og sjåførene en bedre arbeidshverdag.



**HØYRE:** Dette har vi ikke tatt stilling til, men jeg oppfatter heller ikke at vi har de store køproblemerkene her utenom rushtid?



**FRP:** Ja det mener vi at bør åpnes for. Det vil være en god ide, og en rasjonell ide å vurdere hvis vi vinner valget.



**KRF:** Dette har ikke KrF noe vedtatt politikk på. Men i den grad det er utfordringer i dag med dette, så er det ikke utenkelig at vi kan stemme for å teste det ut. I alle fall for lastebiler som går på miljøvennlige alternativer.



**MDG:** Nei, vi vil ikke risikere å ta fra kollektivtransporten den prioriteringen de har noen få steder. Når det er sagt, kan det jo på noen strekninger fungere at feltet er bussfelt i rushtiden, og ellers får flerbruk - det må i så fall tilpasses lokalt. MDG ønsker generelt at det skal lønne seg med korteste kjøp, og å frakte varer på miljøvennlige måter. Derfor vil vi skape gode rammevilkår og effektiv infrastruktur slik at man får gode lokale verdikjeder, og for langtransporten helst flytter mest mulig gods fra vei og luft, til sjø og bane.

## SPØRSMÅL 4: **EFFEKTAVGIFTEN GIR SVÆRT HØYE STRØMREGNINGER**

En elektrisk lastebil er ca. 2,5 ganger dyrere enn en vanlig dieseldreven bil. En effektiv utnyttelse av lastebilen er derfor viktig for å forsvare investeringen. Derfor må vi bruke de 45 minuttene sjåføren har som hviletid i lovverket til hurtiglading. Dette gjør at effektavgiften på strømregningen blir høy da mange trenger hurtiglading. Det er ofte vi ser at effektavgiften er større en strømprisen.

**Kan dere være med å gjøre endringer i prismekanismen / gi spesielle vilkår for lading slik at effektavgiften ikke stopper overgangen til elektriske biler?**



**VENSTRE:** Dette har vi også vært med og fremmet forslag om på Stortinget: «Stortinget ber regjeringen legge til rette for og lage incentivordninger som støtter opp omkring reduksjon av effektleddet ved lading av el-lastebiler og varebiler»



**ARBEIDERPARTIET:** Å legge til rette for at nødvendige investeringer i strømmettet gjennomføres er en høyt prioritert oppgave for Arbeiderpartiet. Det er samtidig viktig at vi sørger for at nettleien ikke blir unødvendig høy, i en tid hvor det skal gjennomføres store investeringer i nettet.

Nettselskapene er pliktige å tilby alle som etterspør nettjenester ikke-diskriminerende og objektive tariffer. En særregulering for en spesifikk næring vil bryte med dette prinsippet. Unntak for enkelt næringer vil også kunne være i strid med statsstøtte-regelverket. Men Arbeiderpartiet jobber for at man med ulike virkemidler, som Enovastøtte og unntak for nullutslippskjøretøy i bom, skal sikre en raskere overgang til en grønnere tungtransport.



**SV:** er enig i at effektleddet i nettleien, slik den praktiseres av nettselskapene, ikke er tilpasset bruken eller målene i transportsektoren. I et tidlig marked er det fortsatt få kunder på ladestasjonene. Den høye effekttariffen gir enten svært dyr lading eller dårlig lønnsomhet for ladeselskapene. Derfor har vi fremmet et forslag i Stortinget om dette, som har vært til behandling nå i mai/juni: «Stortinget ber regjeringen, i dialog med næringen, utrede en modell for utforming av effektleddet som bedre reflekterer bruksmønsteret til ladeoperatørene og hensyntar at det er store variasjoner i effektuttaket for lastebillading.»

Vi har også fremmet forslag om å få på plass flere støtteordninger for lading for tungtrafikken: «Stortinget ber regjeringen, i dialog med næringen, vurdere nye støtteordninger for bedriftslading og batteriinfrastruktur til omstilling av tungtransporten, særlig rettet mot mindre bedrifter og aktører som kan samarbeide om etableringen.»

Du finner saken her: Sak - stortinget.no



**SP:** støtter prinsippet om å redusere effektavgiften for tungebillading, og har i Stortinget fremmet forslag om at dette utredes slik at man får avklart juridiske og praktiske forhold før det innføres.



**HØYRE:** er åpne for å vurdere endringer i effekttariffene for transportkunder. Det er viktig å utnytte investeringene i strømmettet best mulig, og effekttariffene skal bidra til det. Samtidig er ikke forbrukstoppene innen transport nødvendigvis sammenfallende forbrukstoppene i strømmettet for øvrig. For anlegg med lav utnyttelse kan også batterier være mer aktuelle fremover. Behovet for elektrifisering av transportsektoren tilsier at vi bør være åpne for endringer som kan gi en samlet positiv nytte.



**FRP:** Det bør åpnes opp for at lastebiler kan lade på samme stasjoner som bussene gjør. Vi mener også at helt nye diesellastebiler ikke bør ha høyere avgift enn el lastebiler. Dagens diesellastebiler er miljøvennlige. Vi ser ikke den store gevinsten i å bytte dem ut, hverken for miljøet eller driftssikkerheten.



**KRF:** Ved utbygging av ladestruktur for tyngre kjøretøy må alle perspektiver som bidrar til best utnyttelse for samfunnet vurderes



**MDG:** Vi er klar over utfordringen knyttet til effektleddet og er positive til å se på endringer her - bedrifter som går foran i omstillingen skal ikke straffes for dette. Samtidig mener vi at markedet skal styre strømprisene, men ønsker å satse på mer utbygging av nett og fornybar energi for å sikre stabile priser i fremtiden, samtidig som vi ønsker å øke støtteordninger rettet mot ENØK-tiltak for bedrifter.

## SPØRSMÅL 5: BOMPENGER

Lastebileieren skal overføre kostnader for bompenger til sine oppdragsgivere. Det vil si at kostnadene for bompenger vil gå til transportintensive næringer vest i Agder og i Rogaland. Etter hvert som E18 og E39, som er «eksportveier» for fylket, bygges ut blir det dyrere å frakte inn og ut av fylket. Dette blir på sikt konkurransevridende for transportintensive næringer vest i Agder og i Rogaland som skal konkurrere på Østlandet.

Vi ser store utfordringer i prisnivået som igjen medfører bruka av «gamleveien» mellom Kristiansand og Mandal. Mange av våre kunder krever bruk av gamleveien for de har ikke konkurransekraft til å betale for nye E39. Dette er ikke bra for trafikksikkerheten og heller ikke for kundene våre som er transport intensive og trenger frakte sine varer til / fra Østlandet. Om bompengnivået tilsvaret det vi sparer i driftskostnader og tidskostnader vil vi kunne forsvare bompengnivået på E39.

**Hvordan tenker dere rundt denne problemstillingen?**



**VENSTRE:** Dagens bompengesystem er lite fleksibelt og lite målrettet. Derfor vil Venstre erstatte dagens bompengesystem med veiprising, som både ivaretar personvernet for de kjørende og er mer rettferdig. Til det konkrete prosjektet mellom Kristiansand og Mandal er vi for å utvide bompengebetalingen til 30 år, slik at belastningen ikke blir så stor.



**ARBEIDERPARTIET:** Prisen for å kjøre på den nye veien er for høy. Arbeiderpartiet er tydelig på at det må bli billigere slik at folk velger den nye trafikksikre veien. Agder Arbeiderparti jobber aktivt mot våre sentrale politikere, og er glad for at samferdselsministeren har gitt Statens vegvesen i oppdrag om å gjennomgå finansieringsopplegget for hele prosjektet på nytt. Det er Stortinget som har vedtatt finansieringen av veien og at bompenger skal være en del av denne finansieringen. Og det betyr at det er Stortinget som kan vedta endringer som fører til lavere satser, slik vi vil. Vi er tverrpolitisk enige i fylkestinget om at vi ønsker lavere satser, så alle partier som står bak dette må nå jobbe opp mot sine partier i Stortinget for å finne en løsning i ny Stortingsproposisjon.



**SV:** mener at vi må vri pengebruken i veisektoren vekk fra nye firefelts motorvei til å ta vare på og utbedre de veiene vi har. SV stemte mot vegprosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal da det ble behandlet i Stortinget i Prop. 135 S (2016–2017), jf. Innst. 469 S (2016–2017), og foreslo heller å nedskalere prosjektet til 2/3-felts vei med midtdeler, på grunn av usikkerheten rundt forventet trafikkmengde og fare for overdimensjonering. Trafikkmengden på veien er vesentlig lavere enn det som ble lagt til grunn da prosjektet ble vedtatt, og overdimensjoneringen av prosjektet er en stor del av grunnen til at bompengesatsene har økt på strekningen.



**SP:** Nye Veier har gjort et svært grundig arbeid med å holde kostnadene nede, men prisveksten har vært høy. Senterpartiet mener det må gjøres tiltak som sikrer lavere belastning for både lette og tunge biler, for eksempel utvidet innkrevingstid, inkludering av strekningen i ordningen for reduserte bompengetakster. Senterpartiet vil også sikre at utenlandske kjøretøy betaler bompenger på lik linje med norske, for eksempel gjennom garantiordninger eller forhåndsinnbetaling. Slik vil også inntektene øke, og kostnadene per kjøretøy gå ned.



**HØYRE:** Vi er HELT tydelige på at bomsatsene er for høye. Her har vår fylkesordfører virkelig gått i stormen for å gjøre noe med problemstillingen. Nylig fikk vi flertall i fylkestinget for at fylkesordføreren igjen kunne gå i dialog med statsråden om satsene. Vi har kommet med mange forslag, blant annet at fylkeskommunen kan garantere for inntekter gjennom en halvering av satser, men vi har foreløpig ikke fått særlig mye drahjelp fra regjeringen.



**FRP:** Bomsatsene på nye E39 må ned, og de vil bli redusert med FrP. Dagens system er ikke holbart.



**KRF:** Å ivareta trafikksikkerheten er en viktig del av grunnlaget for å bygge nye og tryggere veier. De må være på et kostnadsnivå som tilgjengeliggjør bruken. KrF ønsker å teste ut veiprising som et alternativ til bompenger.



**MDG:** Som dere selv skriver, så er årsaken til høyere kostnader store prosjekter satt i gang de siste årene. Dersom MDG hadde bestemt ville bomsatsene på landsbasis vært mye lavere, fordi vi ikke hadde bygd disse kostbare veiene med stor bompengefinansiering. Vi ønsker heller å bruke statlige penger på å finansiere viktige trafikksikkerhetstiltak (inkl. rassikring) på dagens vegnett. For øvrig kan vi være åpne for at gamle europaveier, som blir erstattet av nye veier, også blir bomlagt, for å hindre at bilistene fortsetter å bruke den gamle veien uten reelle årsaker til det. Vi kan også vurdere å differensiere mellom varetransport og annen trafikk hvis det er best for trafikksikkerheten. Men helst skulle vi unngått å bygge oss inn i dette dilemmaet.

# UTEN LASTEBILEN STOPPER NORGE

En hverdag uten lastbilen vil få store konsekvenser for dagliglivet for veldig mange nordmenn. Lastebilen er et viktig tannhjul i den daglige infrastrukturen i Norge. Noen konsekvenser om lastebilen skulle stoppe noen dager kan være:

## DAG 1

- Melk og ferskt brød leveres ikke i butikken
- Morgenavisene uteblir for mange
- Sykehus opplever mangel på rene tekstiler
- Problemer med avfallshåndteringen i helsevesenet
- Brev og post kan ikke sendes
- Mangel på visse legemidler på apoteker
- Kommunens anleggsarbeid stopper opp
- Problemer med matforsyningen til helsevesenet

## DAG 2

- Store problemer med medisinforsyning
- Ingen ferskvarer i butikken
- Mangel på diesel på bensinstasjonene
- Restauranter blir ikke kvitt avfall
- Fare for forstyrrelser i kollektivtrafikken

## DAG 3

- Avløpslam blir et problem
- Melken kan ikke lenger tas hånd om på gårdene
- Hotellgjester får ikke rene laken/håndklær etc.

## DAG 4

- Tomt for drivstoff på bensinstasjonene
- Busstrafikken innstilles
- Flytrafikken innstilles
- Sjøppel i gatene

## DAG 5

- Mangel på mat
- Biler står
- Hotellene stenger
- Industriproduksjonen har minimal kapasitet



# UTEN LASTEBILEN STOPPER NORGE

[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)