



Opplysningsrådet
for veitrafikken

2000 – 2022:

Personbilen og bilparken i endring

Fra bensin- og dieslbiler til elbil for alle



Redaksjon avsluttet i august 2022

Kilder: OFV Statistikk/Statens vegvesen og OFV Kjøretøydata samt tidligere OFV-publikasjoner.

Innhold

Innledning.....	4
1. Drivlinjefordeling (drivstoff), 2000 – 2022, førstegangsregistrerte nye personbiler.....	8
2. Utslipp: CO ₂ -utvikling 2000 – 2022, årlig pr. drivlinje.....	10
3. Bruktimport 2000 – 2022, utvikling oppsummert.....	12
4. Vraking mot pant – bevegelse i kjøretøybestanden 2000 – 2019.....	14
5. Utvikling av kjøretøybestanden, fordelt på drivlinjer 2000 – 2022.....	16
6. Eierskifter etter drivstoff og andel av bestand, 2000 – 2022.....	18
7. Den mest solgte bilen – en slags «gjennomsnittsbil».....	20
8. Karosserifordeling, tilbud, gir og 4WD 2000 – 2022.....	23
9. Utvikling av personbilens lengde, bredde, egenvekt og motoreffekt 2000 – 2022.....	26
10. NEDC- WLTP, Euro 6, engangsavgiftene, vrakpant, årsavgift og omregistreringsavgift 2000 – 2022.....	30

2000 – 2022:

Fra bensin- og dieselmotorer til elbil for alle

Snart snakker vi ikke om elbil som noe spesielt. Vi snakker kun om bil. Slik vi gjorde før elbilen kom som noe helt nytt. Fra tusenårsskiftet og fram til i dag – har personbilen gjennomgått omfattende og viktige endringer – en teknologisk «revolusjon», mener mange. Den nyeste produksjonsteknologi, datateknologi i bilen, sikkerhetsfokus og nullutslipp er mer enn noen gang i førersetet for videre utvikling av personbilen.

I løpet av de siste 22 årene har det blitt rundt én million flere personbiler i bestanden. Totalt er det nå 2,8 millioner personbiler i Norge, og gjennomsnittsalderen på disse er ca. 10,5 år. De store endringene på personbilen omfatter alt fra vekt, effekt, drivlinje, utslipp, sikkerhetsutstyr, design og annet. Og «gjennomsnittsbilen» i 2000 kan ikke sammenlignes med «gjennomsnittsbilen» i 2022.

Datamaskiner på fire hjul

Hva har egentlig skjedd? Hvordan har endringene påvirket bilene i seg selv – og folks bilkjøp? Hvordan har salget og registreringstakten for diesel- og bensinbiler endret seg – og hvorfor kom svingningene?

Den kanskje aller største endringen i perioden er veksten i antall elbiler, som først var et sjeldent syn på norske veier. Men endringen kom raskere enn mange trodde, og fra 2014 ble de stadig flere. I 2017 var hver femte nye førstegangsregistrerte personbil i Norge en ren elbil, og siden har andelen økt raskt. I 2021 var 64,5 prosent av nybilsalget elbiler, og etter første halvår i 2022 er åtte av ti nye biler elektriske. Og dagens nye biler er nærmest blitt til «rullende datamaskiner» der det meste inne i bilen styres med berøring av store dataskjermer som vi også kan snakke til, og med apper som vi kjenner fra mobiltelefonen.

Hovedendringer gjennom 20 år

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) løfter i denne rapporten fram noen av de viktigste endringene som nye personbiler og den norske bilparken har gjennomgått fra 2000 og fram til i dag.

Endringer i avgifter og kostnader er noen av flere faktorer som har endret nybilsalget. Ved siden av omfattende teknologisk utvikling av bilene, som for eksempel sikkerhets- og kommunikasjonsutstyr, har det også kommet endringer for personbilene som følge av både norske og internasjonale krav til miljø- og klimahensyn. Hele bilindustrien – og alle som bruker og kjøper bil – er inne i en omstillings- og utviklingsfase som går raskere enn noen gang.

Elbil-Norge på verdenstoppen

Tabellene og grafene i denne rapporten viser at både nybilsalget og den norske personbilparken – bestanden – er i konstant endring. Sakte, men sikkert har hybrider, ladbare hybrider og siden rene elbiler overtatt markedsandeler på bekostning av de tradisjonelle bensin- og diesebilene. Vi går elektrisk, og nordmenn vil ha bil med ledning. I større grad enn noe annet land i verden. Elbiler har vært fritatt for engangsavgifter i hele perioden (bortsett fra vrakpant), og man har heller ikke betalt merverdiavgift av tollverdien.

Dette i tillegg til andre incentiver som har gjort det gunstig både å kjøpe, eie og bruke elbil, har bidratt til den store økningen i antall elbiler. Ved siden av alle incentiver kan økningen også forklares med at det stadig kommer nye merker og modeller med både utstyr, rekkevidde og prisnivåer som passer mange. I tillegg kommer «2025-målet», Stortingets vedtak om at fra 2025 skal alle nye personbiler i Norge være nullutslippsbiler, har også satt fart i salget av elbiler.

Men utviklingen handler om mye mer enn om de går på bensin, diesel eller elektrisitet – altså hva slags drivlinje de har. Sikkerhets- og varslingsutstyr har blitt stadig viktigere og utvikles kontinuerlig. Manuelt gir har blitt erstattet av automatgir, integrert navigasjonsutstyr er blitt en selvfølge og bilene blir i stadig større grad koblet opp mot internett og får nyeste programvare til bilen oppdatert fortløpende – eller feil rettet – mens den står parkert på gaten, i garasjen eller hvor som helst i verden.

Mangfoldet i bilparken og dieselfall

Den norske personbilparken og nybilsalget karakteriseres særlig av teknologiske endringer, og av avgifter som omfatter bilkjøp og bruk. Hovedtyngden av nye førstegangsregistrerte personbiler i Norge er på sett og vis et speilbilde av det norske avgiftssystemet.

Fra 2007 kom avgiftsendringen som på mange måter «favoriserte» kjøp av dieselmotorer. Sylindervolum ble erstattet av et nytt avgiftsparameter for beregning av engangsavgift: CO₂-utslipp. Resultatet var at salget av personbiler med dieselmotor økte markant de første årene etter denne avgiftsendringen, nådde en topp i 2011 – og har siden gått kraftig tilbake.

I samme periode gikk salget av nye bensinbiler ned, mens det i årene etterpå ble fart i salget av ladbare bensinhybrider – og elbiler spesielt.

2025-målet preger tydelig utviklingen i nybilsalget, og etter første halvår i 2022 utgjør førstegangsregistrering av nye personbiler med diesel- og bensinmotor i Norge under sju prosent til sammen.

Salget av elbiler i Norge skjøt for alvor fart fra og med 2014, blant annet på grunn av momsfritak, ingen engangsavgift og andre fordeler ved kjøp og bruk av elbil: Fra gratis til rimeligere bompengepasseringer, rimeligere ferjer, gratis offentlig parkering mange steder, rett til å bruke kollektivfelt, rimeligere trafikksikringsavgift og annet. Samtidig som elbilfordeler skulle motivere bilkjøpere til å gå vekk fra bensin- og dieselmotorer, dukket stadig flere merker og modeller av elbiler opp i det norske markedet. Ikke minst har det blitt flere nye asiatiske merker og modeller.

Nå er mange av godene – incentivene – som har fulgt med ved kjøp av elbil under diskusjon. En gradvis nedtrapping ligger i kortene, og fra 2023 blir det moms på elbiler for beløpet som overstiger 500 000 kroner.

Tyngre og større personbiler – totalutslippet går ned

Ikke bare utstyrmessig har personbilen endret seg: Den har blitt tyngre, lengre, bredere og fått større hjul. Den har fått mer effekt – samtidig som nye bensin- og dieselmotorer stadig får lavere og renere utslipp. Mens gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle personbiler i 2017 var 82 g/km, var gjennomsnittlig utslipp 18 g/km i første halvår i 2022.

Elbil gir kraftig vektøkning

Større og tyngre biler gir mer slitasje på veinettet, og bilene har gjerne større og bredere dekk og raskere akselerasjon enn før, som bidrar til økt slitasje. Særlig veksten av elbiler i kjøretøybestanden har påvirket vekten på personbilene. En vanlig familiepersonbil med bensin- eller dieselmotor som i 2000 eksempelvis veide 950 kg, og som i dag er erstattet av en elbilvariant, har «lagt på seg» flere hundre kilo. Tunge batteripakker er hovedforklaringen på dette. Og tunge biler, mange med piggdekk om vinteren, gir også mye svevestøv.

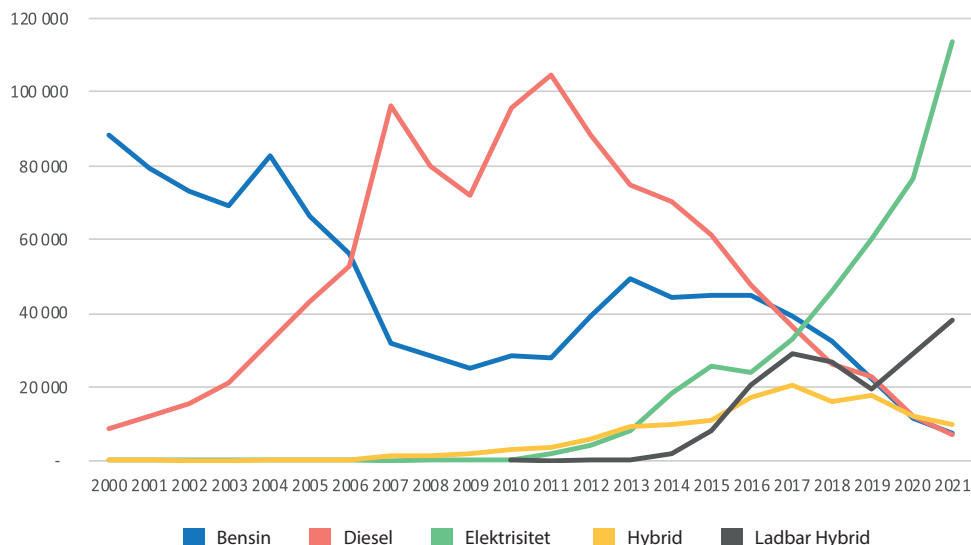
De ulike tabellene og grafene nedenfor beskriver noen av de viktigste endringene som har preget den norske bilparken og nybilsalget de siste 22 årene. Alle tall i tabeller og grafer i rapporten som viser 2022, omfatter kun 1. halvår.

NOEN HOVEDPUNKTER:

- ✓ Bilparken har vokst med rundt én million siden 2000
- ✓ Det har blitt ca 850 000 færre bensinbiler siden 2000
- ✓ Det har blitt ca. en million flere dieselmotorer siden 2000
- ✓ Elbilandelen har økt fra tilnærmet null prosent til ca. 18 prosent på 22 år
- ✓ Bensin- og dieselandelen ligger nå stabilt på ca. 3,5 og 3,3 prosent, mot 92,6 og 7,3 prosent i 2000



1. Drivlinjefordeling (drivstoff), 2000 – 2022, førstegangsregistrerte nye personbiler



Tall for første halvår 2022 – se tabell under.

Drivstoff	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Bensin	88 378	66 418	28 707	44 654	11 285	2 419
Diesel	8 760	43 145	95 728	61 510	12 163	2 297
Elektrisitet	197	7	355	25 779	76 789	54 162
Gass			3	4	5	
Hydrogen			2	9	15	15
Hybrid	43	337	2 956	10 748	12 246	3 251
Ladbar Hybrid			3	7 982	28 909	6 361
Totalsum	97 378	109 907	127 754	150 686	141 412	68 505



Fra 2000 – 2022 har det vært store endringer i antall registreringer årlig, med et gjennomsnitt på 127 424 nye personbiler pr. år. Det laveste tallet var i 2002, med 88 716 nye personbiler, mens 2021 hadde tidenes høyeste antall med 176 276 nye personbiler.

I 2000 var kun fire drivlinjer representert på registreringsstatistikken: bensin 82,2 %, diesel 17,5 %, elektrisitet 0,2 % og bensin hybrid 0,01 %.

I 2007 var det for første gang flere registreringer av dieslbiler enn bensinbiler: diesel 74,3 %, bensin 24,7 %, bensin hybrid 0,9 %. Det skyldes hovedsakelig endringene i engangsavgiftens oppbygging, gjeldende fra 1. januar 2007. Sylindervolum ble tatt ut og erstattet av et nytt avgiftsparameter, CO₂ g/km.

Kun fem elektriske biler ble registrert i 2007, og for første gang ble det registrert fire ladbare bensinhybrid biler.

Det ble registrert flest bensinbiler i 2004, mens dieslbiler hadde flest registreringer i 2011. Etter disse toppnoteringene har disse drivlinjene gått kraftig tilbake.

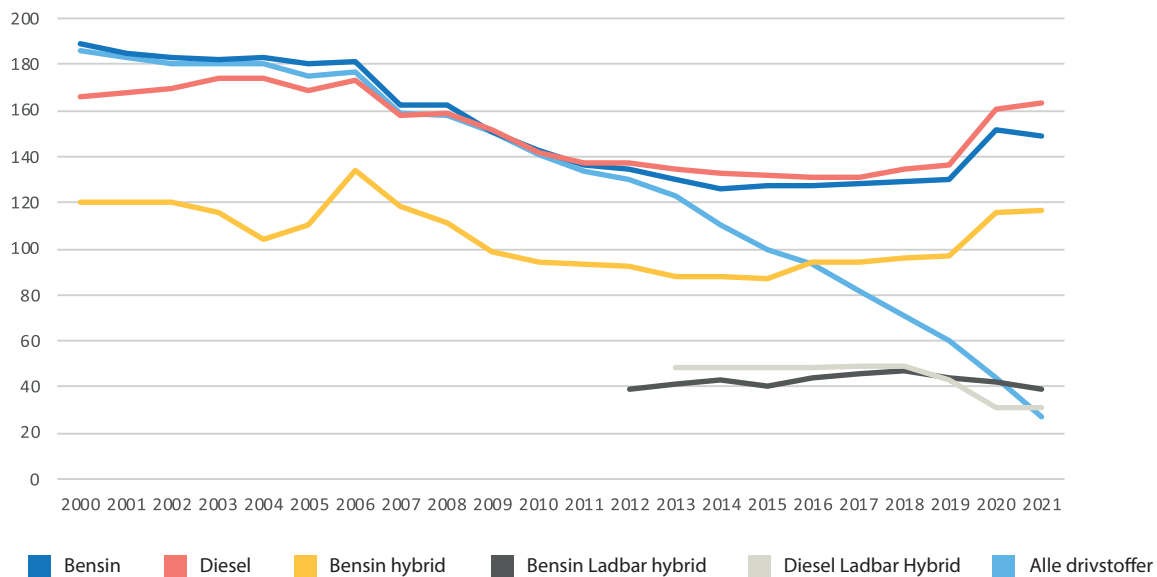
Mye av forklaringen på tilbakegangen skyldes økning i antall elbiler og ladbare bensinhybrider.

I 2018 ble det for første gang registrert flere biler med elektrisitet som drivlinje enn noen andre drivlinjer: en andel på 31,2 %. Siden har dette bildet bare forsterket seg, og andelen elbiler i første halvår 2022 er «all time high» med nesten 80 %.

I perioden har det også blitt registrert et betydelig antall nye biler med drivlinjene bensin hybrid og bensin/diesel ladbar hybrid.

Rene elbiler har vært fritatt for engangsavgifter i hele perioden (bortsett fra vrakpant), og man har heller ikke betalt merverdiavgift av tollverdien.

2. CO₂-utslipp – g/km, utvikling 2000 – 2022, årlig pr. drivlinje



Tall for første halvår 2022 – se tabell under.

Drivstoff	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Alle drivstoffer	186	175	141	100	44	18
Bensin	189	180	143	127	152	150
Bensin Hybrid	120	110	94	87	116	110
Bensin Ladbar Hybrid			59	40	42	30
Diesel	166	169	142	132	161	167
Diesel Ladbar Hybrid				48	31	30

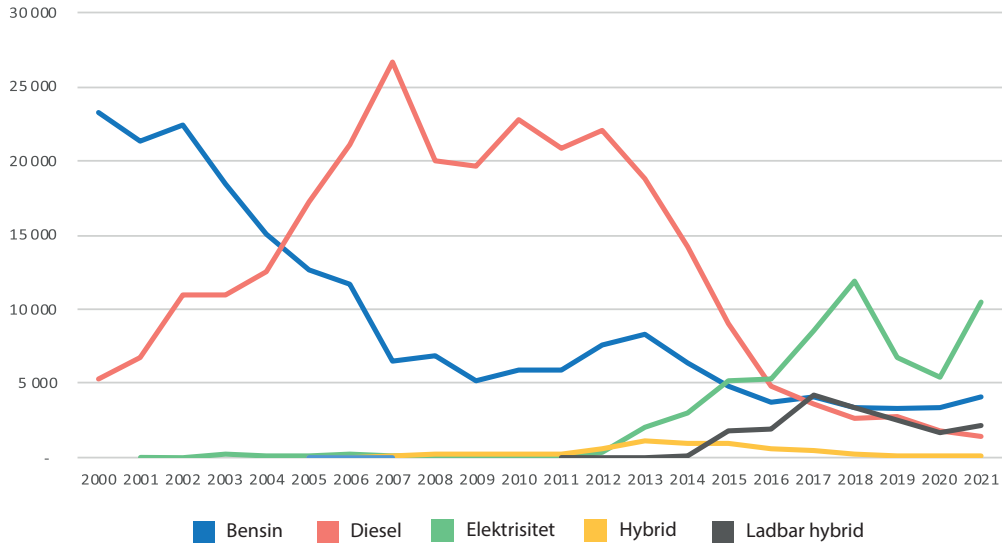


Fra og med 2007 har personbilenes CO₂-utslipp g/km vært benyttet i tillegg til andre parametere ved beregning av engangsavgiften. Fra 2012 ble også NO_x-utslippet (mg/km) innført som en parameter for beregning av engangsavgift.

Dette har forsterket fokuset på utslipp samt påvirket hvilke biler som har blitt innført til Norge. Jo lavere utslippsverdiene er, desto lavere blir engangskostnader og bilprisen for kjøper.

Alle førstegangsregistreringer, inkludert alle drivlinjene sett under ett, viser at gjennomsnittlig CO₂-utslipp har blitt redusert fra 186 g/km i 2000 til 18 g/km i 2022 (1. halvår). Fra 2017 forsvant motoreffekt som en parameter for beregning av engangsavgifter, og CO₂- og NO_x-utslipp fikk en større vektlegging.

3. Bruktimport 2000 – 2022, utvikling oppsummert



Tall for første halvår 2022 – se tabell under.

Drivstoff	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Bensin	23 258	12 709	5 861	4 796	3 405	1 709
Diesel	5 240	17 195	22 820	9 067	1 829	314
Elektrisitet		133	51	5 122	5 425	6 402
Gass	2	3			1	
Annet			3		2	
Hydrogen					1	4
Hybrid		2	279	988	64	7
Ladbar Hybrid		1		1 780	1 621	114
Totalsum	28 500	30 043	29 014	21 753	12 348	8 550



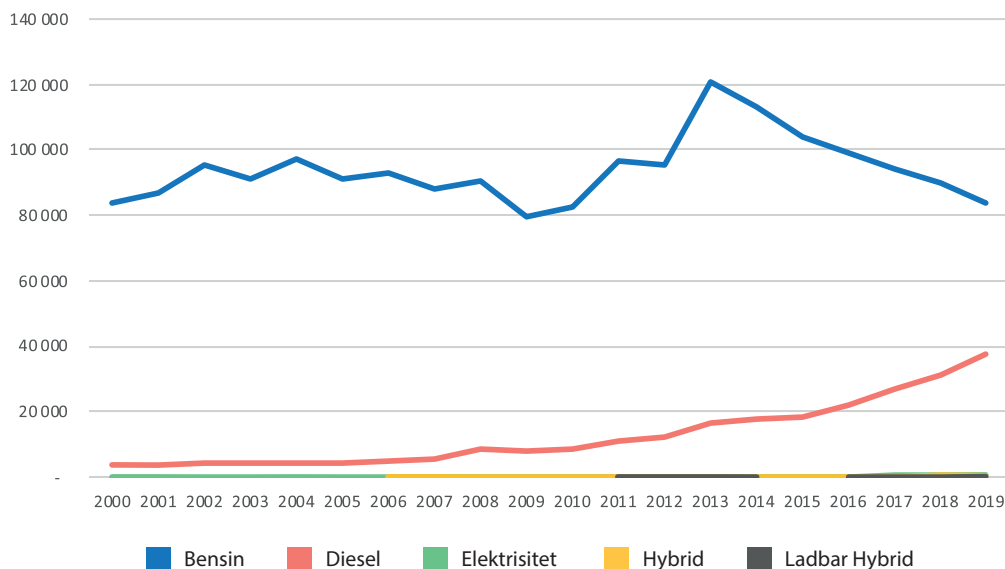
Fra 2000 til og med 1. halvår 2022 har det totalt blitt bruktimportert 572 743 personbiler.

Gjennomsnittet for årene 2000 – 2021 er 25 645 personbiler. Både privatpersoner, bilbransjebedrifter og andre står i dag for denne importen som har blitt betydningsfull.

Også for bruktimporten er det endringer i forhold til hvilke drivlinjer som importeres. Hvilke biler som er populære, utfallet av beregning av engangsavgifter, samt mangel på nye/nyere biler er ofte førende for hvilke biler som importeres brukt.

De fleste bruktimporterte personbiler gjennom hele perioden har vært 0 – 4 år gamle. I første halvår 2022 var 8 av 10 bruktimporterte biler i denne aldersgruppen.

4. Vraking mot pant – bevegelse i kjøretøybestanden 2000 – 2019*



* Tall for antall biler vraket mot pant i perioden 2020-2022 er under bearbeiding.

Drivstoff	2000	2005	2010	2015	2019
Bensin	83 489	91 291	82 299	103 843	83 592
Diesel	3 697	4 320	8 526	18 552	37 566
Elektrisitet	1	3	56	196	630
Gass		1		1	3
Hybrid			5	70	396
Ladbar Hybrid					115
Totalsum	87 187	95 615	90 886	122 662	122 302



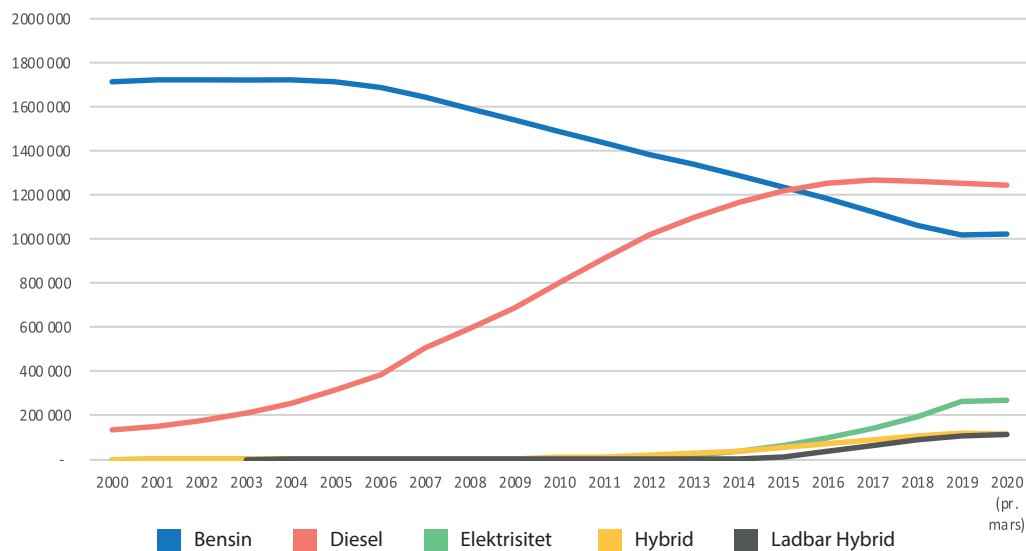
Vi har i mange år hatt en ordning i Norge med betaling av vrakpantavgift ved førstegangsregistrering, og siden får man utbetalt denne ved godkjent vraking. Tallene for vraket mot pant er akkurat det: vraket mot pant. Ikke alle personbiler som avregistreres permanent blir vraket mot pant.

Fra 2000 til og med 2019 ble det totalt vraket 2 133 102 personbiler mot pant i Norge, et gjennomsnitt på 106 655 i året.

I perioden 2000 - 2019 var det laveste antall personbiler vraket mot pant 87 187 i 2000. Året med det høyeste antallet var 2013, da med 137 427 personbiler vraket mot pant.

De eldste personbilene er gjerne de som har de dårligste sikkerhets- og miljøegenskapene. Det er ofte gitt politiske signaler om at disse erstattes med nye og bedre biler.

5. Utvikling av kjøretøybestanden, fordelt på drivlinjer 2000 – 2022



Tall for perioden 2021-2022 er under bearbeiding.

Drivstoff	2000	2005	2010	2015	2020 (pr. mars)
Bensin	1 715 636	1 710 720	1 491 618	1 235 586	1 023 853
Diesel	135 816	316 329	801 387	1 222 809	1 247 855
Elektrisitet	395	1 243	2 068	69 000	270 309
Gass	11	17	27	129	241
Hydrogen			19	19	145
Annet ikke/oppgitt	4		3	6	10
Hybrid	42	504	9 597	52 439	119 853
Plugin hybrid		6	63	12 337	115 206
Totalsum	1 851 904	2 028 819	2 304 782	2 592 325	2 777 472



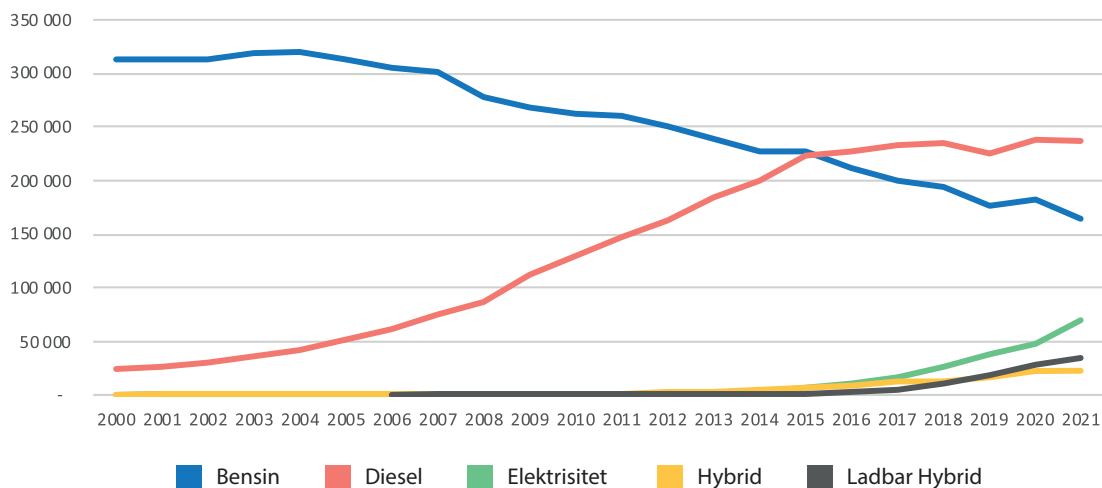
Bestanden av personbiler i Norge har økt jevnt i perioden, fra rundt 1,8 millioner i 2000 til ca. 2,8 millioner i dag. Det tilsvarer en økning pr. år i underkant av 50 000 biler.

Norges befolkning i 2000 var 4 478 497 innbyggere, og har vokst til 5 435 536 innbyggere pr. 1. kvartal 2022. I 2000 var det 2,4 innbyggere pr. registrerte personbil i Norge, og pr. i dag er dette tallet 1,9 og sier noe om vårt bilbehov.

For de ulike drivlinjene har det vært meget store endringer i perioden. I 2000 var kun 0,02 % av personbilene elektriske. I dag er ca. 18 % av personbilparken elektrisk, over en halv million biler, og andelen er i sterk vekst.

Siden 2003 har bestanden av bensinbiler blitt halvert, og teller i dag drøyt 850 000. Bensinbilene har høyest gjennomsnittsalder, og det forventes en fortsatt stor nedgang i bestanden. I 2000 var det registret 135 816 dieslbiler i Norge. Etter avgiftsomleggingen fra 2007 steg denne markant til en topp i 2017 med 1 268 872 registrerte. Også antall dieslbiler reduseres i Norge, siden 2017 har bestanden gått ned med over 130 000.

6. Eierskifter etter drivstoff og andel av bestand, 2000 - 2022



Tall for 2022 er til og med første halvår.

Drivstoff	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Bensin	313 012	313 301	262 742	226 846	183 276	73 548
Diesel	24 193	50 661	128 686	222 598	238 105	108 069
Elektrisitet	27	196	273	7 561	48 226	43 422
Gass		7	5	11	42	19
Hydrogen				3	27	11
Annet/ikke oppgitt	1	1	1		8	5
Hybrid	1	48	858	6 951	21 571	10 792
Ladbar Hybrid			10	854	28 096	19 171
Totalsum	337 234	364 214	392 575	464 824	519 351	255 037



Bruktbilen omtales gjerne som Norges mest solgte bil. I 2000 var det 337 234 eierskifter, mens det i 2021 ble det satt rekord med 527 799 eierskifter av personbiler. Ser vi på andelen eierskifter i forhold til bestandstallene for disse to årene er det imidlertid rimelig likt, med henholdsvis 18,2 og 18,7 %.

Fordelt på drivstoff er tallene for eierskiftene generelt store der bestandstallene er store. For hele året 2021 sto dieselbilene for 42,4 % av de totale eierskifter, 28,8 % var bensinbiler, 17,0 % var elektriske, mens hybrid og ladbar hybrid samlet hadde 11,7 %.

Personbilenes aldersfordeling ved eierskifte er relativ lik gjennom hele perioden. Hver av aldersgruppene 0 – 4 år, 5 – 9 år og 10 – 14 år har alle rundt en firedel av eierskiftene. Deretter reduseres antall eierskifter med høyere alder.

7. Den mest solgte bilen – en slags «gjennomsnittsbil»

I 1974 så en europeisk produsert personbil dagens lys, og ble raskt svært populær. Den var en sprek nykommer som passet mange både i størrelse, pris og utstyr – og skulle bli en av de mest solgte bilene i Norge i mange år. I denne rapporten tar vi utgangspunkt i denne personbilmodellen som en slags «gjennomsnittsbil» - dette kun for å vise hvordan personbilen har endret seg også i perioden 2000-2022. Som så mange andre merker og modeller også har gjort.

Fra starten for nesten 50 år siden, vokste vår «gjennomsnittsbil» seg både større, bredere og er blitt tyngre. Da den kom var lengden 371 cm lengde, bredden 161 cm og høyden 141 cm. Den ble regnet som rommelig og den veide 810 kg og maksimal totalvekt var 1210 kg. Under panseret var en 1,5-liters rekkefirer med 70 hk og 112 Nm dreiemoment.

2000: Luksusutstyr blir vanlig

I 2000 har det skjedd mye med denne bilmodellen, og den tronet på det tidspunktet øverst på registreringsstatistikken med god margin. Bilen var blitt en fullvoksen kompaktklassebil, 415 cm lang, bredden er økt til 174 cm og den veier 1074 kg. Under panseret er en 1,6-liters motor med 105 hk og 148 Nm dreiemoment. Utstyr som startspærre, ABS-bremser, fire kollisjonsputer, fem trepunkts sikkerhetsbelter og fem hodestøtter er standard. Manuelt klimaanlegg og kupéfilter, elektriske vindusheiser og elektrisk regulerbare og oppvarmede speil og sentrallås, utstyr som få år tidligere var forbeholdt luksusbilene, var nå blitt vanlig også i kompaktklassen.

2005: Sikkerhetsutstyr den viktigste endringen

Både teknisk og utstyrmessig går utviklingen raskt, og i 2005 har bilen vokst ytterligere. Den er blitt 420 cm lang og 176 cm bred. Motoren, en 1,5-liters rekkefirer, er ikke blitt sterkere, men skal gi mer trekraft på lave turtall og gjøre kjøringen mer drivstofføkonomisk. Vekten er økt med 100 kg, og et sikrere karosseri, mer sikkerhetsutstyr og annet utstyr bidrar til dette.

Elektriske vindusheiser på bakdørene er blitt standard, føreren har fått en kjørekomputer som gjør det mulig å følge med på gjennomsnittshastighet, bensinforbruk og lignende, og cruisekontroll er standard. Den viktigste endringen har skjedd når det gjelder sikkerhetsutstyr: Antall kollisjonsputer er økt til seks, ABS-bremsene er supplert med elektronisk bremskraftfordeler, en mer effektiv bremsekraftforsterker, antispinn og elektronisk stabilitetskontroll. Systemer som bare noen år tidligere var forbeholdt luksusbiler, var nå standard også i kompaktklassen.

2010: Høyere effekt – lavere utslipp

Fram til 2010 har den samme bilmodellen fortsatt å vokse, men nå bare i bredden. Bensinmotoren har økt effekt og er blitt mer effektiv. Bensinforbruket og CO₂-utslippet er, til tross for høyere ytelser, redusert med ca. 17 prosent. Den samme bilmodellen har på dette tidspunktet også blitt levert med dieselmotor, og var svært populær.

Automatisk klimaanlegg er blitt standard på flere biler i kompaktklassen, og sikkerhetsutstyret enda mer avansert. Den elektroniske stabilitetskontrollen er blitt finkalibrert og kollisjonsputene har også blitt fintunet med raskere reaksjonstid og mer kontrollert aktivering.

2015: Helelektrisk bil gir høy salgshastighet

I 2015 har det skjedd større ting. En ny generasjon av bilmodellen er lansert, den er blitt enda litt lengre, litt bredere og vekten har nå gått ned. Motoren er ny, og elektronikken har utviklet seg kraftig. Bilen tilbys med navigasjon, ryggekamera, ryggesensorer, parkeringsassistent, AEB (Automatic Emergency Braking) og automatisk gir er blitt mer utbredt.

Den største endringen er at det har kommet en elektrisk versjon av «gjennomsnittsbilen», og denne selges i nesten dobbelt så stort antall som sine søsken med forbrenningsmotor. Elektrifiseringen av den norske bilparken skyter for alvor fart, og nå følger noen år med nesten eventyrlig elektronisk utvikling.

2020: Tungvektene er online 24/7

Neste generasjon av «vår bil» fortsetter å dominere registreringsstatistikken i elektrisk versjon. De nye bilene er online og kan overvåkes og delvis styres fra apper. Lading, klima, oppgradering av motorstyring og lignende skjer nå via internett, og vi har aldri tidligere vært så tett på bilen. I 2020 er bilen nesten blitt en forlengelse av mobiltelefonen.

Variantutvalget av bilmodellen som er eksempel i denne sammenheng, er nå blitt veldig begrenset. Det er bare seks motorvarianter igjen i normalutgaven: en elektrisk, to ladbare hybrider og tre bensinmotorer. Dieselmotorene som for noen år siden var dominerende er så godt som borte fra markedet i kompaktklassen.

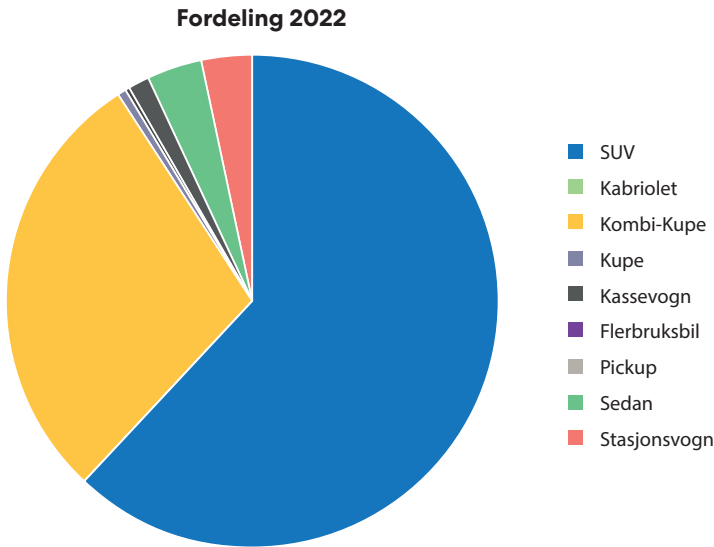
Bensinmotoren yter nå mellom 110 og 150 hk, og vi har fått strengere målemetoder for drivstofforbruk og CO₂-utslipp. Likevel har de nye motorene lavere forbruk og utslipp enn forgjengerne. Elmotoren er blitt kraftigere, batteriet større og rekkevidden er økt. Og egenvekten på en i utgangspunktet ganske lik bilmodell har økt fra 1074 kg i 2000 til 1 540 kg i 2020. Hovedsakelig på grunn av en stor, tung batteripakke.

«Vår bil» i elektrisk versjon er utviklet fra en bil for forbrenningsmotor, men er erstattet av nye elbiler som nå overtar markedet.



8. Karosserifordeling, tilbud, gir og 4WD 2000 - 2022

Karosseri	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
SUV	3,1 %	12,6 %	17,6 %	26,2 %	41,2 %	63,7 %
Kabriolet	0,7 %	1,0 %	0,5 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Kombikupe	34,1 %	29,3 %	37,4 %	42,8 %	39,7 %	27,5 %
Kupe	1,2 %	0,3 %	0,8 %	0,7 %	1,1 %	0,4 %
Kassevogn	0,7 %	1,0 %	0,9 %	1,1 %	1,1 %	0,2 %
Flerbruksbil	4,8 %	11,8 %	10,0 %	3,6 %	0,3 %	1,5 %
Pickup	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Sedan	17,9 %	9,4 %	4,5 %	2,1 %	7,0 %	3,5 %
Stasjonsvogn	37,4 %	34,6 %	28,3 %	23,4 %	9,6 %	3,0 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %



Nye personbiler: Mye å velge i

I hele perioden 2000 – 2022 har det vært et godt og variert tilbud av kommersielt markedsførte nye personbiler i Norge. Variasjon i tilbudet gjenspeiler gjerne hvilket totale avgiftssystem som gjelder. Hvordan avgiftene slår ut, bl.a. i prissetting, vil påvirke hvilke biler som importeres som nye.

I 2015 var det tilbudt 35 bilmerker i Norge, men i første halvår av 2022 har tallet steget til 45. I gjennomsnitt var det tilbudt 225 ulike modeller i perioden, mens det i 2021 ble tilbudt 243 nye personbilmodeller. Fra disse modellene var det igjen nesten 2000 forskjellige varianter. I tillegg kan kjøper få spesifisert/utstyrt bilen etter egne ønsker og behov. Det øker mangfoldet ytterligere.

Vi ser også at det i perioden har vært svært store endringer, og en kraftig økning av tilbudte hybridbiler og ladbare hybridbiler, og ikke minst har elektriske biler kommet kraftig på tilbudssiden. Enkelte merker tilbyr kun elektriske biler. I de fleste prisklasser og segmenter finnes nå et stadig rikere utvalg av elbiler. Pr. juni 2022 tilbys over 400 ulike modellvarianter av elbiler. I de fleste sammenhenger er nå elbiler det foretrukne alternativet ved valg av ny bil.

	2000	2005	2010	2015	2020	2021
Bilmerker	43	39	40	35	44	45
Bilmodeller	193	213	214	233	238	243
Bilvarianter	1 670	2 739	3 323	4 270	2 159	1 993

Kilde: OFV Kjøretøydata

Fra manuelt- til automatgir

I 2000 hadde 82,3% av førstegangsregistrerte nye personbiler manuelt gir, men nå har under 1 % manuelt gir. I 2013 ble det for første gang registrert flere nye biler med automatgir enn med manuelt gir. Siden har utviklingen bare forsterket seg.

Nye, moderne automatiske girkasser sørger ofte for at utslippene og forbruk av drivstoff blir lavere enn for tilsvarende bil med manuelt gir. Det automatiske girsystemet velger det optimalt riktige oppsettet.

Med det store antallet førstegangsregistreringer av elbiler har andelen med automatgir økt kraftig fordi alle elbiler har automatgir.

Gir	2000	2005	2010	2015	2020	2021
Automat	17,7 %	25,9 %	32,4 %	73,3 %	97,3 %	98,9 %
Manuell	82,3 %	74,1 %	67,6 %	26,7 %	2,7 %	1,1 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

4WD - bedre fremkommelighet

Stadig flere merker og modellvarianter tilbyr drift på alle 4 hjul – 4WD. Enkelte modeller med tilhørende varianter tilbys kun med 4WD. Behovet for firehjulsdrift, god fremkommelighet og godt veigrep, er stort i Norge – særlig på grunn av skiftende årstider med mye snø og is.

I 2000 hadde 11 % av alle førstegangsregistrerte nye personbiler 4WD, og pr. 1. halvår 2022 er denne andelen økt til 63 %. Altså har ca. 2 av 3 nye biler i dag 4WD.

Det tilbys i dag flere nye personbiler med 4WD enn med 2WD. For biler med 2WD tilbys det flere med forhjulsdrift enn med bakhjulsdrift.

2wd/4wd	2000	2005	2010	2015	2020	2021
2wd	89,0 %	78,3 %	73,4 %	62,3 %	53,4 %	45,6 %
4wd	11,0 %	21,7 %	26,6 %	37,7 %	46,6 %	54,4 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

9. Utvikling av personbilens lengde, bredde, egenvekt og motoreffekt

Lengre biler

Gjennomsnittlig, for alle drivstofftyper sett under ett, har personbilens lengde økt. I 2000 var gjennomsnittslengden på førstegangsregistrerte nye personbiler 430 cm, der elbiler var kortest med 300 cm, og diesalbiler lengst med 456 cm. I 2022 (første halvår) er det bensinbilene som er kortest med 424 cm i gjennomsnitt, og hydrogenbiler som er lengst med 497 cm. Gjennomsnittslengden på elektriske biler pr. første halvår 2022 er på 461 cm. Pr. første halvår 2022 er gjennomsnittslengden (alle drivlinjer) økt med 29 cm fra 2000, til 459 cm.

LENGDE-SNITT I CM FOR NYE PERSONBILER 2000 - JUNI 2022 PR DRIVSTOFF						
Registreringsår	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Alle drivstoffer	430	440	440	443	448	459
Bensin	428	431	413	429	430	424
Bensin Hybrid	432	447	443	429	441	433
Bensin Ladbar Hybrid			446	447	466	464
Diesel	456	455	448	462	469	479
Diesel Hybrid				475		
Diesel Ladbar Hybrid				464	487	487
Elektrisitet	300	279	318	427	441	461
Gass			447	436	474	
Hydrogen			446	441	489	497

Bredere biler

Gjennomsnittlig bredde på nye personbiler har også økt, fra 171 cm i 2000 til 186 cm pr. første halvår 2022. Mens de elektriske bilene i 2000 hadde den minste bredden med 159 cm, er det pr. første halvår 2022 diesel ladbar hybrid som er bredest med 192 cm.

BREDDE-SNITT I CM FOR NYE PERSONBILER 2000 - JUNI 2022 PR DRIVSTOFF						
Registreringsår	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Alle drivstoffer	171	176	179	180	182	186
Bensin	171	174	173	177	179	178
Bensin Hybrid	170	173	175	174	179	178
Bensin Ladbar Hybrid			175	180	185	186
Diesel	175	178	180	183	185	186
Diesel Hybrid				185		
Diesel Ladbar Hybrid				187	189	192
Elektrisitet	159	148	165	178	181	186
Gass			180	181	179	
Hydrogen			177	182	181	188

Egenvekt kraftig opp

Den gjennomsnittlige egenvekten for førstegangsregistrerte nye personbiler har økt med 778 kg (ca. 65 %) i perioden - fra 1 202 kg i 2000 til 1 980 kg pr. første halvår 2022. Det er flere forklaringer til vektøkningen, bl.a. større og romsligere biler, økt utstyrs- og sikkerhetsnivå, overgang til elektriske biler (tunge batteripakker), større hjul og annet. I tillegg registreres i dag flere biler med fem dører enn tidligere. I perioden har også hybridbiler kommet til, både som ladbare og ikke ladbare. Disse bilene har både en forbrenningsmotor og en elektrisk motor som gir utslag på egenvekten.

Vekt og avgifter

I hele perioden har egenvekten vært en avgifts-parameter ved utregningen av engangsavgifter, og har hatt/har flere vektklasser eller avgifts-trinn (kg fra – til) der avgiften øker med høyere egenvekt. For 2022 betales det ikke engangsavgift ved registrering av en ny personbil for de første 500 kg av egenvekten, deretter er det delt inn i 4 vektklasser, med høyeste pris for egenvekt over 1 500 kg med kr 245,97 pr. kg. Elbiler har i perioden vært fritatt for engangsavgift. For ladbare hybridbiler, kan det gjøres et forholdsmessig fradrag i vektavgiftsgrunnlaget ved beregning av engangsavgift, basert på krav om elektrisk kjørelengde.

EGENVEKT-SNITT I KG FOR NYE PERSONBILER 2000 - JUNI 2022 PR DRIVSTOFF						
Regår	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Alle drivstoffer	1 202	1 348	1 394	1 443	1 730	1 980
Bensin	1 181	1 255	1 177	1 232	1 303	1 338
Bensin Hybrid	1 250	1 352	1 410	1 290	1 405	1 348
Bensin Ladbar Hybrid			1 500	1 672	1 911	1 952
Diesel	1 429	1 491	1 460	1 557	1 636	1 798
Diesel Hybrid				1 751		
Diesel Ladbar Hybrid				1 897	2 317	2 516
Elektrisitet	960	920	1 079	1 520	1 784	2 057
Gass			1 590	1 460	1 528	
Hydrogen			1 445	1 846	1 850	1 920

Motoreffekt

Personbilene har blitt sterkere, og har godt og vel doblet motoreffekten i perioden. Mens den gjennomsnittlige motoreffekten for førstegangsregistrerte nye personbiler i 2000 var 77 kW (ca. 105 hk), har denne økt til 166 kW (ca. 226 hk) pr. første halvår 2022. Noe av forklaringen til dette ligger i forholdene som er nevnt over, at bilene både har blitt lengre, bredere og har fått økt egenvekt.

En annen forklaring er at vi har fått et solid innslag av både ikke ladbare og ladbare hybridbiler, der motoreffekten i sum er høy. I tillegg har elbilene ikke bare fått økt rekkevidde, men også økning av effekten. Elbilene har ikke, og har heller ikke hatt, engangsavgift på motoreffekt i perioden. For de andre drivlinjene var motoreffekten målt i kW også en parameter for beregning av engangsavgift frem til 2017 da den ble fjernet. For hybrid biler har det i perioden, frem til 2017, vært gitt ulike fratrekk når det gjelder effekten for beregning av engangskostnader for nye personbiler, referert vekt av elmotor og batteripakke samt elektromotorens effekt.

MOTOREFFEKT-SNITT I KW FOR NYE PERSONBILER 2000 - JUNI 2022 PR DRIVSTOFF						
Regår	2000	2005	2010	2015	2020	1. halvår 2022
Alle drivstoffer	77	85	87	94	143	166
Bensin	77	83	80	91	119	125
Bensin Hybrid	53	64	78	70	89	80
Bensin Ladbar Hybrid			73	104	147	148
Diesel	78	88	90	108	126	127
Diesel Hybrid				120		
Diesel Ladbar Hybrid				120	143	143
Elektrisitet	26	14	34	73	157	177
Gass			69	115	78	
Hydrogen			80	53	113	134

10. NEDC- WLTP, Euro 6, engangsavgiftene, vrakpant, årsavgift og omregistreringsavgift 2000 - 2022

Den tidligere testprosedyren for nye personbiler når det gjaldt beregning av drivstofforbruk og CO₂-utslipp, NEDC (New European Driving Cycle) som var fra 1992, ble fra høsten 2017 erstattet med den nye testsyklusen WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Testprosedyrene benyttes for typegodkjenning av personbiler i EU. WLTP er ment å gi mer realistiske forbruksdata, både overfor kunden, men også til bruk i avgiftsberegninger. WLTP ga noe høyere verdier enn NEDC, og var fullt ut gjeldende for avgiftsberegning i Norge fra 2020. I perioden for overgangen fra NEDC til WLTP ble antallet personbiler tilbudt i Norge redusert.

Utslippskravene til nye personbiler har stadig blitt strengere etter at de første Euro-kravene ble innført fra 1992, Euro 1. Dagens krav, Euro 6, ble innført fra 2014. Kravene definerer hvor store utslipp bilen kan ha for å bli godkjent for salg i EU, også Norge.

Oversikt over hvilke parametere som inngår i beregning av engangsavgiftene 2000 - 2022

År	Egenvekt (kg)	Slagvolum (ccm)	Motoreffekt (kW)	CO ₂ -utslipp, g/km	Nox mg/km
2000 - 2006	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei
2007 - 2011	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei
2012 - 2016	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja
2017 - 2022	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja

Kommentarer:

Engangsavgiften vil bli krevd opp i forbindelse med første gangs registrering her i landet. Personbiler som bare bruker elektrisitet til framdrift har vært fritatt for engangsavgifter i hele perioden. Fra 1. april 2001 inngår ikke engangsavgiften og vrakpanten i beregningsgrunnlaget for merverdiavgift. Hybridbiler har i perioden hatt ulike fratrekk i beregningen av engangsavgiftene (ref. vekt, effekt og elektrisk kjøredistanse).

Dersom personbil som er førstegangsregistrert i Norge 26. juni 2014 eller senere permanent utføres til utlandet, kan det etter søknad gis refusjon av engangsavgift herunder vrakpantavgift.

Ad. forskrift om engangsavgift for motorvogner; endringer som følge av oppgaveføring fra Tolletaten til Skatteetaten fra 2016.

Vrakpantavgift

År	Innbetaling	Utbetaling
2000	1 599	1 500
2001 - til 31/3	1 612	1 500
2001 - fra 1/4	1 300	1 500
2002 - 2011	1 300	1 500
2012	1 700	2 000
2013	2 000	2 500
2014 - 2022	2 400	3 000

Kommentarer:

I år 2000 var vrakpanten kr 1 300 pluss 23 % mva, kr 1 599.

Fra 1. januar til 1. april 2001 var vrakpanten kr 1 300 pluss 24 % mva, kr 1 612.

Fra 1. april 2001 var vrakpanten kr 1 300 og er ikke lenger beregningsgrunnlag for merverdiavgift.

Endringer har vært gjeldende fra 1. januar hvert år.

Alle personbiler, uansett drivlinje, har i perioden måttet betale vrakpant som en engangsavgift ved første gangs registrering i Norge.

Årsavgift 2000 - 2017, Trafikksforsikringsavgift fra 2018

År	Std. sats kr	Elektrisk kr
2000	2 005	2 005
2001	2 265	2 265
2002	2 310	0
2003	2 360	0
2004	2 755	0
2005	2 815	360
2006	2 865	360
2007	2 915	370

År	Std. sats kr	Diesel uten partikkelfilter, kr	Elektrisk kr
2008	2 660	3 090	380
2009	2 740	3 185	390
2010	2 790	3 245	395
2011	2 840	3 305	400
2012	2 885	3 360	405
2013	2 940	3 425	415
2014	2 995	3 490	425
2015	3 060	3 565	435
2016	3 135	3 655	445
2017	2 820	3 290	455

Årsavgift 2000 - 2017, Trafikkforsikringsavgift fra 2018

	Std. sats kr	Diesel uten partikkelfilter, kr	Elektrisk kr
År	Døgn /år	Døgn/år	Døgn/år
2018 før 1/3	7,73 / 2 821	9,01 / 3 289	Fritatt
2018 fra 1/3	7,85 / 2 865	9,15 / 3 340	Fritatt
2019 før 1/3	7,85 / 2 865	9,15 / 3 340	Fritatt
2019 fra 1/3	7,97 / 2 909	9,29 / 3 391	Fritatt
2020 før 1/3	7,97 / 2 909	9,29 / 3 391	Fritatt
2020 fra 1/3	8,12 / 2 964	9,47 / 3 457	Fritatt
2021 før 1/3	8,12 / 2 964	9,47 / 3 457	Fritatt
2021 fra 1/3	8,40 / 3 066	9,80 / 3 577	5,85 / 2 135
2022 før 1/3	8,40 / 3 066	9,80 / 3 577	5,85 / 2 135
2022 fra 1/3	8,15 / 2 975	9,57 / 3 493	8,15 / 2 975

Kommentarer:

I perioden 2002 til og med 2004 er personbiler som bare bruker elektrisitet til fremdrift unntatt fra avgiftsplikt.

Fra 2008 ble det innført miljødifferensiert årsavgift.

Fra 1. januar 2018 erstattes årsavgiften med en trafikkforsikringsavgift for innenlandsregistrerte personbiler.

TFF (Trafikkforsikringsforeningen) via forsikringsselskapene er satt til å drive inn denne avgiften som beregnes etter en døgnstavgift ganger antall døgn personbilen er forsikret.

Personskadeavgift til staten er pålagt alle kjøretøyer som har ansvarsforsikring, og har t.o.m. 2003 blitt betalt sammen med denne. Fra og med 2004 er denne avgiften lagt inn i årsavgiften, og inndrives derigjennom.

Omregistreringsavgift for personbiler 2000 - 2022

Det skal betales avgift til statskassen ved omregistrering av tidligere registrerte personbiler. På vilkår departementet kan fastsette, kan det fritas eller refunderes avgift ved omregistrering av personbiler. Alle tall i kr.

For året 2000, og gjeldende fra 1. januar, så satsene slik ut:

Registreringsår/årsmodell (alder)	2000 og 1999	1998	1997	1996 til 1989	1988 og eldre
Egenvekt (typegodkjent):					
t.o.m. 800 kg	6 405	4 855	3 660	2 445	1 140
over 800 kg t.o.m. 1 200 kg	8 750	6 805	5 035	3 490	1 140
over 1 200 kg t.o.m. 1 600 kg	12 580	9 775	7 145	4 855	1 140
over 1 600 kg	16 295	12 580	9 205	6 280	1 140

For årene 2001 til og med 2011 følges samme inndeling for egenvekt og alder. Satsene prisjusteres opp fra 1. januar hvert år.

I 2011 var satsene for omregistrering på sitt høyeste:

Registreringsår/årsmodell (alder)	2011 og 2010	2009	2008	2007 til 2000	1999 og eldre
Egenvekt (typegodkjent):					
t.o.m. 800 kg	8 906	6 747	5 086	3 400	1 585
over 800 kg t.o.m. 1 200 kg	12 162	9 457	7 001	4 853	1 585
over 1 200 kg t.o.m. 1 600 kg	17 489	13 584	9 930	6 747	1 585
over 1 600 kg	22 648	17 489	12 786	8 728	1 585

Satsene for årene 2012, 2013 og 2014 ble justert ned fra 2011-nivå, og følger samme inndeling for egenvekt og alder.

Fra 1. januar 2015 ble strukturen i omregistreringsavgiften for personbiler endret til:

Registreringsår/årsmodell (alder)	2015 til 2012	2011 til 2004	2003 og eldre
Egenvekt (typegodkjent):			
t.o.m. 1 200 kg	3 800	2 500	1 500
over 1 200 kg	5 800	3 500	1 500

For årene 2016 til og med 2022 følges inndelingen fra 2015 for egenvekt og alder. Satsene prisjusteres opp fra 1. januar hvert år.

Fra 2018 frem til 1. mai 2022: Nytt fritak for personbiler med nullutslipp.

Fra 1. januar 2022 gjelder følgende satser (fritak for elbiler til 1. mai):

Registreringsår/årsmodell (alder)	2022 til 2019	2018 til 2011	2010 og eldre
Egenvekt (typegodkjent):			
t.o.m. 1 200 kg	4 378	2 880	1 729
over 1 200 kg	6 681	4 034	1 729
For alle elbiler fra 1. mai 2022:	1 670	1 009	432





Jernbanetorget 4A, 0154 Oslo

Telefon: +47 24 11 12 30

E-post: firmapost@ofv.no

www.ofv.no