



Opplysningsrådet
for veitrafikken



OFV Rapport

Personbiler, avgifter og konsekvenser 2000 – 2023



INNHold

Forord	5
Sammendrag	6
Innledning.....	10
Generelt om engangsavgifter ved førstegangsregistrering.....	12
Egenvekt.....	13
Grunnavgift for egenvekt	16
Slagvolum (sylindervolum), cm ³	18
Motoreffekt.....	20
CO ₂ -utslipp og NOx-utslipp	24
Etanol, gass, hydrogen	32
Merverdiavgift, cif-priser	33
Vrakpantavgift.....	34
Eksempel på beregning av engangsavgifter	36
Trafikkforsikringsavgift (tidligere årsavgift).....	40
Omregistreringsavgift	42
Klimagassavgift	46
Bruktimport	47
Eksport og refusjon av innbetalte engangsavgifter	48
Registrerte nye personbiler 2000 – 2022.....	50
Personbilbestanden	53
Formuesbeskatning	56
Fordelsbeskatning	56
Statens regulativ for skyssgodtgjørelse.....	60
Eurokrav til nye personbiler.....	61
Hvordan vil morgendagen se ut: Personbilbestanden i endring: En framskrivning mot 2028	62



FORORD

Omsetningen av nye personbiler i Norge er, og har vært, sterkt knyttet opp mot de til enhver tid gjeldende rammebetingelser. Særlig gjelder det den totale avgiftspolitikken, både på kjøp og bruk (eierskap).

Normalt er det årlige (fra 1. januar) endringer i engangsavgiftene (registreringsavgiftene) som skal betales ved førstegangsregistrering av personbiler. Hvilke parametere som inngår i avgiftsberegningen og størrelsen på avgiftssatsene påvirker den enkelte personbils avgiftstrykk, og dermed også prisen kunden betaler. Både etterspørselen og det totale tilbudet av nye personbiler – f.eks. ulike modellvarianter – endres gjerne i forhold til den effekten de til enhver tid gjeldende avgifter har. Denne rapporten tar for seg perioden 2000 – 2023, og viser hvilke avgifter som har vært gjeldende de respektive årene. Her framkommer også endringer i avgiftenes oppbygging samt hvilke konsekvenser det har fått i forhold til hvilke personbiler som har blitt registrert.

Hovedmålene for skattepolitikken er ifølge myndighetene å finansiere offentlige utgifter, omfordele inntekt og formue, og korrigere markedssvikt. Her spiller særavgiftene en viktig rolle. Særavgifter brukes for å prise eksterne kostnader, for eksempel samfunnets kostnader ved helse- og miljøskadelig aktivitet, og for å påvirke atferden til forbrukerne i politisk ønsket retning. Særavgifter på enkelte produkter vil, i motsetning til generelle forbruksavgifter, kunne vri forbruket bort fra de mest avgiftsbelagte produktene. Det finnes spesielle fritak for avgifter på personbiler. Disse er godt beskrevet av myndighetene, og gjelder i helt spesielle tilfeller for et svært lite antall personbiler.

Bilavgiftenes opprinnelige formål var først og fremst å gi staten inntekter. Bilavgiftene består av ikke-bruksavhengige og bruksavhengige avgifter. Vi har i denne rapporten valgt å rette hovedfokuset på de *ikke-bruksavhengige* avgiftene.

I denne rapporten er definisjon av personbil en bil som hovedsakelig er innrettet for transport av personer, og som er registrert for høyst 8 personer i tillegg til fører.

Oslo, oktober 2023

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)

Jan Petter Røssevold

Spesialrådgiver

SAMMENDRAG

Kjøp og bruk av personbil i Norge har alltid blitt betraktet som kostbart, blant annet fordi de norske bilavgiftene har vært høye. Engangsavgiftene for nye personbiler med bensin-/dieselmotor har i enkelte tilfeller stått for over 50 prosent av kjøpsprisen. Biler med lavere priser – og lavere avgifter – vil gjerne være mer interessante alternativer for mange nybilkjøpere. Dette gjenspeiles også i nybilsalget i Norge. Nettopp avgiftsendringene og konsekvensene av disse, er temaet i denne rapporten.

Mange endringer i perioden fra 2000 – 2023

Den gjennomsnittlige egenvekten på nye personbiler har økt kraftig. Ny produksjonsteknologi har bl.a. gitt økt motoreffekt og lavere utslipp.

De siste årene har vært preget av et stadig større tilbud og økt registrering av elektriske personbiler. Innføringen og utformingen av de ulike avgiftene har i denne perioden bidratt til store endringer, både i etterspørselen og tilbudet av nye personbiler.

Ved overgangen fra NEDC til WLTP, dvs. fra gammel til ny beregningsmetode for CO₂ og NO_x utslipp og forbruk, ble bredden i tilbudte nye personbiler i Norge redusert.

Elbiler: Økning i etterspørsel og tilbud

Mye av forklaringen på elbilveksten henger sammen med at disse hverken har hatt merverdiavgift eller andre engangsavgifter frem til 2023. Elektriske personbiler har også hatt en rekke incentiver (helt eller delvis avgiftsfritak ved eierskifter, reduserte avgiftssatser) både på engangsavgifter, men også på øvrige avgifter (bruksavhengige), som i sum har stimulert til kjøp. Etterspørselen etter – og tilbudet av nye elektriske personbiler – har dermed økt de siste årene. Denne utviklingen er også synlig i andre land, som også har gitt incentiver for kjøp og bruk av elektriske personbiler. Bilprodusentene har de senere årene hatt en markant økning i sine tilbud av elektriske personbiler.

Personbiler med bensin-/dieselmotor har de seneste årene hatt en kraftig avgiftsøkning. Antall førstegangsregistreringer av disse drivlinjene har dermed hatt en markant nedgang.

Avgiftene påvirker modellutvalget

Hvilke engangsavgifter, og størrelsen på disse, som må legges inn i prisen på en ny personbil, får betydning for hvilke personbiler som etterspørres/tilbys og dermed registreres. Dermed får dette konsekvenser for utviklingen og sammensettingen av personbilbestanden, som i neste runde påvirker bruktbilmarkedet.

Registreringstallene speiler avgiftsendringer

Tidspunktet for innføring av nye avgiftsendringer påvirker i første rekke – og ganske umiddelbart – registreringstallene. Erfaringsmessig har det vært markante økninger i antall registreringer av personbiler før større avgiftsøkninger har blitt innført. I de tilfellene der det er varslet endringer i engangsavgiftene som vil medføre lavere engangsavgifter for utvalgte personbiler, har vi sett at registreringene av disse har stoppet opp – for så å bli registrert senere med en lavere avgift.



For å unngå slike store og utfordrende endringer i markedet, har det i alle år vært et ønske om at avgiftsendringer varsles i god tid og fases inn.

En avgiftsendring fra et år til et annet vil også kunne få konsekvenser for bruktbilverdiene. Dersom bruktbilverdien skulle falle som en konsekvens av avgiftsendringen, innebærer dette høyere verditap, og vil også kunne være utfordrende der lån er gitt med pant i bilen. Dersom personbilen er registrert før større avgiftsøkninger trer i kraft, vil bruktbilverdien kunne holde seg høyere (lavere verditap).

Avgiftene – del av verditapet

I OFVs publisasjon «Kostnader ved bilhold – eksempler på beregning 2023» kommer det klart frem at avskrivningen (verditapet) er den største kostnaden ved bilhold. Eksempelene viser at bare verditapet alene kan komme opp i ca. 50 prosent av de totale kostnadene ved bilhold. Utgangspunktet for disse beregningene er bilens pris som ny, inkludert engangsavgifter. Følgelig vil en økning/reduksjon av engangsavgifter, med tilsvarende endring i bilprisene, føre til økte/reduerte kostnader ved bilholdet.

Manglende forutsigbarhet har konsekvenser

Bilimportører og bilforhandlere har lenge etterlyst større forutsigbarhet når det gjelder endringer i de totale bilavgiftene. Hvordan endringer i f.eks. engangsavgiftene slår ut, påvirker både tilbudet og etterspørselen.

Store endringer i engangsavgiftene får ofte store utilsiktede virkninger. Et ferskt eksempel er innføringen av engangsavgifter for elektriske personbiler fra 1. januar 2023. Etter leveringsutfordringer fra fabrikk og lange bestillingslister på nye personbiler, klarte man på slutten av 2022 etter stor innsats, å importere og registrere et stort antall av bestilte biler, med 2022 avgifter (før avgiftsøkningene). Både selger og kjøper opplevde et stort tidspress og usikkerhet for om man kunne få levert/mottatt den bestilte bilen i henhold til prisreferansene som var kommunisert. Utfallet var at desember 2022 ble «all time high» med 39 495 førstegangsregistrerte nye personbiler, mens måneden etter, januar 2023, nesten ble «all time low» med kun 1 859 førstegangsregistreringer.

Høsten 2023 meldes det om kraftig økning i antall inkassosaker på billån, og at mye av økningen kan spores tilbake til antallet førstegangsregistreringer av nye personbiler på slutten av 2022, spesielt for nyere og dyre elbiler. Fraværet av engangsavgifter i 2022 opplevdes nok av mange som den siste muligheten til å kjøpe en avgiftsfri elbil, og da gjerne en litt dyrere utgave som ville få markant prisoppgang med nye avgifter fra 2023.

For å unngå slike store og utfordrende endringer i markedet, har det i alle år vært et ønske om at avgiftsendringer varsles i god tid og fases inn. Et godt eksempel på dette er utfasingen av effektavgiften de siste årene før den ble avviklet fra og med 2017.

Manglende forutsigbarhet rundt avgifter gir også bilkjøperne utfordringer. For eksempel kan den endelige prisen på bilen ved registreringstidspunktet øke vesentlig som følge av innførte avgiftsendringer. Uforutsigbare avgiftsendringer øker også usikkerheten rundt verditapet.

2007-endringene: Voldsom dieselbil-vekst

Endringene i engangsavgiftene har ofte fått store konsekvenser, med korte frister for omstilling både for selger og kjøper. Da det fra og med registreringsåret 2007 ble innført store endringer i engangsavgiftene, økte antall førstegangsregistrerte nye dieselbiler med 82 prosent fra året før. Helt fram til 2007 hadde personbiler med bensinmotor vært klart dominerende.

I årene 2007 – 2011 var tre av fire nye personbiler dieselbiler. Dersom tilbyder ved avgiftsomleggingen ikke hadde dieselbiler i sitt sortiment, var det m.a.o. kun ca. 25 prosent av markedet for nye personbiler man nå kunne henvende seg til.

Tilsvarende kan man også si om elektriske personbiler. De tilbyderne som har kunnet tilby markedet elektriske personbiler, har inntil 2023 tilbudt disse uten mva. og engangsavgifter (bortsett fra vrakpant). Etterspørselen har vært stor, og markedsandelen av førstegangsregistrerte nye elektriske personbiler har økt kraftig i perioden som en konsekvens av bl.a. avgiftsfritakene og andre incentiver.

Når vi 2025-målet?

Det er en målsetting at alle nye personbiler i 2025 skal være nullutslippsbiler. I første halvår 2023 utgjør andelen elektriske personbiler rundt 83 prosent av alle førstegangsregistrerte nye personbiler. I forbindelse med innføringen av mva. og vektavgift for elbiler fra 1. januar 2023, har vi i første halvår sett effekten av dette; en økning i andelen førstegangsregistrerte nye elbiler med utsalgspris under kr 500 000. Dette er biler som gjerne har en lavere egenvekt enn de dyrere elbilene, og følgelig får disse lavere vektavgift – og dermed rimeligere pris ut til kunde. Tilbudet av elektriske personbiler med utsalgspris under kr 500 000 vil trolig øke videre fremover.

En vurdering av utviklingen i engangsavgiftene i perioden 2000 – 2023, bør også sees i sammenheng med utviklingen av de bruksavhengige avgiftene. Det totale kostnadsbildet (avgiftene) ved kjøp, eierskap og bruk, har i sum påvirket etterspørselen.

Andelen elbiler av de førstegangsregistrerte nye personbilene har hatt en kraftig økning de siste årene. Bare siden 2019 har elbilandelen av førstegangsregistrerte nye personbiler nær doblet seg. I 2022 endte elbilandelen på 79,3 prosent, og t.o.m. september 2023 ligger andelen på 83,4 prosent.

Nå har den raske og store veksten i andelen elbiler avtatt noe. På bakgrunn av det, og med den relativt korte tiden som gjenstår før 2025, kan det se ut til å være vanskelig å nå målet om at alle nye personbiler fra 2025 skal være nullutslippsbiler. For å hente inn de siste gjenstående prosentene, kan vise seg å være utfordrende.

Rapporten illustrerer - med utgangspunkt i de ulike avgiftsendringene over tid - hvordan avgiftssystemet påvirker salget av nye personbiler.



INNLEDNING

Personbilavgiftene i Norge har i hele perioden denne rapporten omhandler, fra 2000 – 2023, vært gjenstand for politiske føringer. I deler av perioden har det vært en villet politisk målsetting å stimulere til økt salg av elektriske personbiler (nullutslippsbiler), fremfor personbiler med fossilt drivstoff (forbrenningsmotor).

Avgiftsfritak forklarer elbilveksten

Derfor har elbilene frem til 2023 vært fritatt for merverdiavgift (mva.) og engangsavgifter ved første gangs registrering i Norge. Elbiler har kun betalt vrakpantavgift ved førstegangsregistrering. Også andre særfordeler for elbiler, som f.eks. lavere satser ved eierskifter (omregistreringsavgift) og årsavgift/trafikkforsikringsavgift, har bidratt til å påvirke etterspørselen. Incentiver ved bruk av nullutslippsbiler har vært innført med miljøbegrunnelser – og med utgangspunkt i Stortingets mål om at alle nye personbiler fra 2025 skal være nullutslippsbiler. Nettopp fritaket av engangsavgifter, som kun har vært gjeldende for elbiler (frem til 2023), ansees som hovedårsaken til elbilenes kraftige vekst i Norge.

De første årene var det et magert tilbud av elbiler. Disse hadde et relativt høyt prisnivå sammenlignet med andre avgiftsbelagte drivlinjer. Prisnivået ble ofte forklart med små produksjonsvolum fra fabrikkene og høye enhetskostnader. Det var heller ikke stor konkurranse mellom de ulike elbilene i markedet de første årene. Etterspørselen etter elektriske personbiler i Norge har økt markant de siste årene.

Avgifter, tilbud og etterspørsel

Flere merker (også mange nye merker), modeller og modellvarianter er lansert som elbiler, i alle segmenter og karosserityper. Konkurransen mellom de ulike tilbyderne har økt, noe som igjen har påvirket bilprisene i kampen om kundene. I tillegg har økte produksjonsvolumer av elektriske personbiler ført til lavere enhetskostnader.

Fra 2023 er satsene for omregistreringsavgift (eierskifter) og trafikkforsikringsavgift like for alle drivlinjer. Personbiler med forbrenningsmotor har i perioden fått endrede engangsavgifter, og spesielt økninger av avgiftssatsene rettet mot utslipp av CO₂ og NO_x, samt egenvekt. Dette har igjen medvirket til økte bilpriser for kunder, og samtidig bidratt til at ønskede prisdifferanser i favør av elbiler opprettholdes eller økes – for å stimulere til kjøp av elbiler.

Avgiftspolitik og kostnader

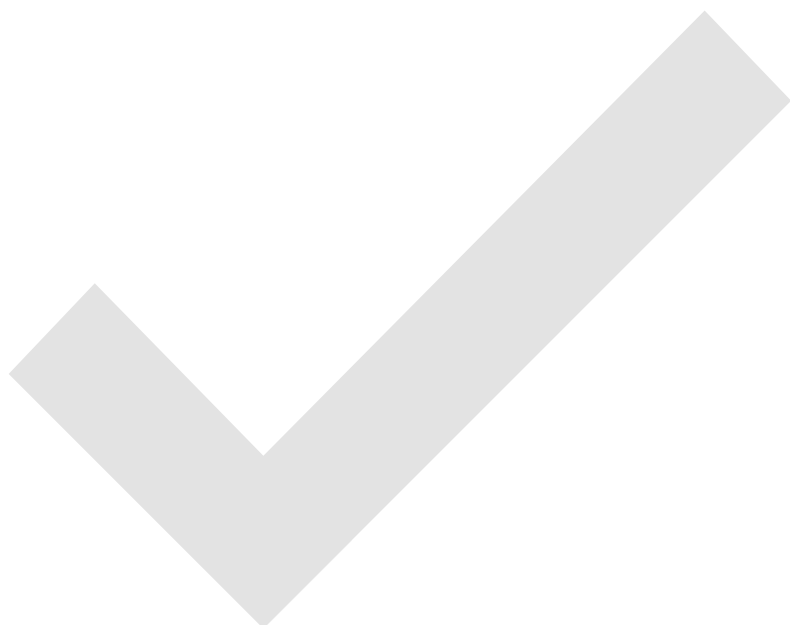
Alle avgiftsøkninger knyttet til kjøp/registrering og eierskap/bruk av personbiler bidrar til at kostnadene ved selve bilholdet øker.

Så også for selve finansieringen av et bilkjøp, der avgiftene er inkludert i og en del av personbilens pris. Jo høyere avgifter, desto høyere blir det totale beløpet som skal finansieres. Ny finansavtalelov trådte i kraft 1. januar 2023, og gjelder for alle som tilbyr finansavtaler i næringsvirksomhet. En målsetting for det nye regelverket er å styrke forbrukervernet. Kredittyster har en generell veiledningsplikt overfor låntaker/kredittsøker, og plikter å avslå en kredittsøknad der det ikke er tilstrekkelig kredittevene. En konsekvens av de nye bestemmelsene kan være økt etterspørsel etter personbiler med lavere avgiftstrykk, evt. også bruktbil fremfor nybil.

Effekten av avgiftspolitikken for personbiler i Norge er dokumentert gjennom endringer i tilbudet, og endringer i bilsalget/ bilregistreringene de enkelte år. F.eks. hadde førstegangsregistrerte nye bensinbiler i år 2000 en markedsandel på 90,8 prosent, mens elbilene hadde en andel på 0,2 prosent. Tilsvarende tall for 1. halvår 2023 viser en bensinbilandel på 1,3 prosent (ikke inkludert hybridbiler), og en elbilandel på 83,1 prosent. Også for ladbare hybridbiler har avgiftene økt betydelig de siste årene, og salget har gått kraftig tilbake.

”

Nettopp fritaket av engangsavgifter, som kun har vært gjeldende for elbiler (frem til 2023), ansees som hovedårsaken til elbilenes kraftige vekst i Norge.



GENERELT OM ENGANGSAVGIFTER VED FØRSTEGANGSREGISTRERING

Engangsavgiftene kreves inn i forbindelse med førstegangsregistrering her i landet.

År 2000: Engangsavgiftene og vrakpant inngår i beregningsgrunnlaget for merverdiavgift, og satsen var 23 prosent. Fra 1. april 2021 inngår ikke engangsavgiftene og vrakpanten i beregningsgrunnlaget for merverdiavgift.

De ulike parameterne for beregning av engangsavgifter er referert gjeldende fra 1. januar hvert år, med mindre annet er kommentert. Engangsavgiftene for de ulike parameterne har i hele perioden blitt beregnet etter definerte avgiftsnivåer (trinn).

Størrelsen på satsene og inndeling i avgiftsnivåene har vært gjenstand for årlige revideringer/justeringer.

Rene elektriske personbiler har vært fritatt for engangsavgifter, også merverdiavgift, i hele perioden, frem til 2023. Hybridbiler har i perioden hatt ulike fratrekk i beregningen av engangsavgiftene (vekt, effekt og elektrisk kjøredistanse).

For en bruktimportert personbil som ikke er registrert i Norge tidligere, skal det betales engangsavgift og vrakpantavgift før registrering. Noen personbiler er/har vært fritatt eller fått en reduksjon i engangsavgiften, for eksempel elbiler. Hvis personbilen har vært registrert i utlandet før registrering i Norge, får man fradrag i engangsavgiften, et bruksfradrag. Merverdiavgiften betales når bilen importeres til Norge.

Tabell 1. Oversikt over hvilke parametere som inngår i beregning av engangsavgiftene 2000 - 2023

År	Egenvekt kg	Slag- volum	Motor- effekt	CO ₂ -utslipp g/km	NO _x -utslipp mg/km	Grunnavgift egenvekt
2000 - 2006	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei
2007 - 2011	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei
2012 - 2016	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei
2017 - 2022	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei
2023 -	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja

EGENVEKT

En personbils egenvekt er definert som vekten i fullt driftsferdig stand med permanent montert utstyr, smøreolje, vann og fulle drivstofftanker samt eventuelt reservehjul, verktøy mv.

Egenvekt angitt i kg er en del av avgiftsgrunnlaget for personbiler. Egenvekten hentes i de fleste tilfeller fra motorvognens europeiske typegodkjenning hvor det benyttes såkalt minimumsvekt.

Engangsavgift for egenvekt ved førstegangsregistrering i Norge har vært krevd inn i hele perioden, fra 2000 til og med 2023. Dette er den eneste avgiftsparameteren som har vært aktiv i hele perioden (men med endrede satser).

Den gjennomsnittlige egenvekten på førstegangsregistrerte nye personbiler har økt gjennom hele perioden, og betydningen av og størrelsen på denne avgiften har dermed fått større oppmerksomhet. I perioden har den gjennomsnittlige egenvekten på førstegangsregistrerte nye personbiler økt med 788 kg, fra 1 202 kg i 2000 til 1 990 kg i 1. halvår 2023. I hele perioden har satsene for egenvektavgiften vært progressive og delt inn i vektklasser.

Økningen i egenvekten kan forklares med at personbilene i perioden i gjennomsnitt har vokst. Økt gjennomsnittlig lengde og bredde kombinert med bl.a. større hjul og større utstys- og sikkerhetspakker, har ført til høyere egenvekt.

For årene 2000 til og med 2015 var oppbyggingen av vektavgiften basert på de samme fire vektklassene. Deretter ble det gjort endringer i vektintervallene for 2016 og 2017, og fra 2018 har vektintervallene vært uendret. Hvert år har satsene blitt justert med forventet økning i KPI (konsumprisindeks), bortsett fra 2001 – da økte satsene med vel 27 prosent fra år 2000. Avgiftssatsene har i alle år vært progressive, med høyest sats for de «øverste/siste» kiloene.

Nullutslippsbiler har vært fritatt for vektavgift frem til 2023.

Fra 2023 skal alle personbiler (alle drivlinjer) inkludert nullutslippsbiler, svare ny «**Grunnavgift for egenvekt**» med kr. 12,50 pr. kg for den delen av egenvekten som overstiger 500 kg. Personbiler med forbrenningsmotor skal dermed både betale egenvektavgift (som tidligere) og ny grunnavgift på egenvekt fra 2023.

2000 - 2018: For personbiler som benytter forbrenningsmotor i kombinasjon med elektrisk motor (**hybridbiler**), går vekten av elektromotor og batteripakke til fratrekk ved fastlegging av bilens egenvekt (avgiftsgrunnlag).

2019 - 2023: For personbiler som benytter forbrenningsmotor i kombinasjon med elektrisk motor, og er utstyrt med batteripakke som kan lades fra ekstern strømkilde (**ladbare hybridbiler**), gjøres et forholdsmessig fradrag i vektavgiftsgrunnlaget basert på elektrisk kjørelengde. Ved fastsettelse av elektrisk kjørelengde benyttes de tekniske data som fastsettes i forbindelse med personbilens godkjenning etter veimyndighetenes regelverk.

Tabell 2. Fradrag i egenvekt for hybrid og plug in hybrid (ladbar)
Personbiler, satser i prosent

År	Hybrid		Plug In Hybrid	
	Prosent fradrag	Elektrisk rekkevidde km	Prosent fradrag	Elektrisk rekkevidde km
2010	10	0	10	0
2011	10	0	10	0
2012	10	0	10	0
2013	10	0	10	0
2014	10	0	10	0
2015	10	0	26	0
2016	10	0	26	0
2017	5	0	26	0
2018 1)	0	0	23	0
2018 2)	0	0	23	50
2019	0	0	23	50
2020	0	0	23	50
2021	0	0	23	50
2022	0	0	15	100
2023	0	0	10	100

1) Første halvår

2) Andre halvår

For hybridbiler i perioden 2000 til og med 2009 er det i vedtak om engangsavgifter referert at verken effekten knyttet til den elektriske motoren eller vekten av elektromotor og batteripakke skal inngå i avgiftsgrunnlaget. Fradrag er ikke oppgitt i prosent.

Fra 2018: For ladbare hybridbiler med elektrisk rekkevidde på 50 km eller mer er fradraget 23 prosent. For ladbare hybridbiler med elektrisk rekkevidde under 50 km fastsettes fradragprosenten ved å multiplisere maksimal fradragprosent (23 prosent) med andelen kjøretøyets elektriske rekkevidde utgjør av den definerte elektriske rekkevidden (50 km).

Tabell 3. Engangsavgift, egenvekt (vektavgift), satser 2000 - 2023
2000 - 2007, kroner pr. kg

Vektklasser	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Første 1 150 kg	25,16	32,07	32,68	33,40	34,00	34,75	35,36	33,16
Neste 250 kg	50,32	64,14	65,36	66,80	68,00	69,50	70,72	72,27
Neste 100 kg	100,64	128,29	130,73	133,61	136,01	139,00	141,43	144,55
Resten	117,05	149,21	152,04	155,38	158,18	161,66	164,49	168,11

2008 - 2015, kroner pr. kg

Vektklasser	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Første 1 150 kg	34,02	35,04	35,67	36,31	36,89	37,59	38,30	39,10
Neste 250 kg	74,15	76,37	77,74	79,14	80,41	81,94	83,50	85,25
Neste 100 kg	148,31	152,76	155,51	158,31	160,84	163,90	167,01	170,52
Resten	172,48	177,65	180,85	184,11	187,06	190,61	194,23	198,31

2016, kroner pr. kg

Vektklasser	2016
Første 150 kg	0,00
Neste 1 000 kg	38,08
Neste 250 kg	83,01
Neste 100 kg	166,04
Resten	193,11

2017, kroner pr. kg

Vektklasser	2017
Første 350 kg	0,00
Neste 850 kg	26,51
Neste 200 kg	66,05
Neste 100 kg	206,41
Resten	240,06

2018 - 2022, kroner pr. kg

Vektklasser	2018	2019	2020	2021	2022
Første 500 kg	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Neste 700 kg	25,04	25,42	25,90	26,81	27,15
Neste 200 kg	62,41	63,35	64,55	66,81	67,68
Neste 100 kg	195,03	197,96	201,72	208,78	211,49
Resten	226,83	230,23	234,6	242,81	245,97

2023, kroner pr. kg

Vektklasser	2023
Første 500 kg	0,00
Neste 700 kg	27,92
Neste 200 kg	69,57
Neste 100 kg	217,42
Resten	252,85

Tabell 4. Ny Grunnavgift egenvekt, alle personbiler

Vektklasser	2023
Første 500 kg	0,00
Over 500 kg	12,50

2023: Ny Grunnavgift for egenvekt betales med kroner 12,50 per kg for den delen av egenvekten som overstiger 500 kg. Ny Grunnavgift for egenvekt betales i tillegg til eksisterende avgift på egenvekt. 0-utslippsbiler betaler kun ny Grunnavgift egenvekt fra 2023.

GRUNNAVGIKT FOR EGENVEKT

Ny Grunnavgift for egenvekt er innført fra 1. januar 2023, og gjelder for alle personbiler, også elbiler og biler med brenselcelle som benytter hydrogen som drivstoff.

Grunnavgift for egenvekt kommer i tillegg til den eksisterende vektkomponenten som illegges personbiler med forbrenningsmotor, og disse får dermed 2 avgifter referert egenvekt. Elbiler skal fra 2023 kun svare ny Grunnavgift for egenvekt.

For 2023 er grunnavgiften kr 12,50 per kg for den delen av personbilens egenvekt som overstiger 500 kg.

Tabell 5. Beregning av engangsavgift ved førstegangsregistrering, perioden 2000 - 2023

Eksempler ved 4 ulike egenvekter. Tall i kr.

År	Egenvekt, kg			
	1 000	1 500	2 000	2 500
2000	25 160,00	51 578,00	110 103,00	168 628,00
2001	32 070,00	65 744,50	140 349,50	214 954,50
2002	32 680,00	66 995,00	143 015,00	219 035,00
2003	33 400,00	68 471,00	146 161,00	223 851,00
2004	34 000,00	69 701,00	148 791,00	227 881,00
2005	34 750,00	71 237,50	152 067,50	232 897,50
2006	35 360,00	72 487,00	154 732,00	236 977,00
2007	33 160,00	70 656,50	154 711,50	238 766,50
2008	34 020,00	72 491,50	158 731,50	244 971,50
2009	35 040,00	74 664,50	163 489,50	252 314,50
2010	35 670,00	76 006,50	166 431,50	256 856,50
2011	36 310,00	77 372,50	169 427,50	261 482,50
2012	36 890,00	78 610,00	172 140,00	265 670,00
2013	37 590,00	80 103,50	175 408,50	270 713,50
2014	38 300,00	81 621,00	178 736,00	275 851,00
2015	39 100,00	83 329,50	182 484,50	281 639,50
2016	32 368,00	75 436,50	171 991,50	268 546,50
2017	17 231,50	56 384,50	176 414,50	296 444,50
2018	12 520,00	49 513,00	162 928,00	276 343,00
2019	12 710,00	50 260,00	165 375,00	280 490,00
2020	12 950,00	51 212,00	168 512,00	285 812,00
2021	13 405,00	53 007,00	174 412,00	295 817,00
2022	13 575,00	53 690,00	176 675,00	299 660,00
2023	13 960,00	55 200,00	181 625,00	308 050,00
2023 *)	6 250,00	12 500,00	18 750,00	25 000,00
Sum 2023	20 210,00	67 700,00	200 375,00	333 050,00

Elbiler (0-utslippsbiler) har ikke hatt egenvektavgift i perioden 2000 - 2022.

*) Ny Grunnavgift for egenvekt gjelder alle personbiler (inkl. elbiler) fra 2023.

Elbiler skal fra 2023 kun svare ny Grunnavgift for egenvekt.

Øvrige personbiler skal også svare ny Grunnavgift egenvekt, og får dermed 2 avgifter referert egenvekt.



SLAGVOLUM (SYLINDERVOLUM), CM³

Med sylindervolum forstås summen av sylindrenes slagvolum (cm³) i en stempelmotor – f.eks. en bensin- eller dieselmotor.

For årene 2000 til og med 2006 var også slagvolum en avgiftsparameter. Motorer med stort slagvolum ble hardest avgiftsbelagt. I denne perioden ble også flere personbiler med motorer som var utstyrt med turbo eller kompressor tilbudt og registrert. Disse bilene fikk økt motoreffekt uten tilsvarende økning av slagvolumet.

I denne perioden ble det tilbudt og registrert en rekke personbiler med beskjedent slagvolum, for å være prisattraktive i markedet.

Fra 2007 ble slagvolumavgift erstattet av en ny CO₂-avgift. Spesielt personbiler med dieselmotor ble interessante i denne avgiftsomleggingen. Mange dieselmotorer hadde til dels et høyt sylindervolum for å kunne tilby ønsket motoreffekt, med tilsvarende høye avgifter. Disse ble nå «erstattet» av CO₂-avgifter som i sum ofte ble noe lavere enn de tidligere avgiftene. I tillegg gjorde en lavere literpris på diesel enn på bensin (lavere avgifter), ofte kombinert med lavere forbruk av diesel enn tilsvarende for bensin, dieselmotorer mer interessante. Mange bilmodeller ble også tilgjengelige med dieselmotorer, gjerne tilbudt med samme effekt som tilsvarende modeller med bensinmotorer.

Moderne teknologi har bidratt til at effekten på biler med forbrenningsmotor har økt i forhold til sylindervolum.

Tabell 6. Engangsavgift, slagvolum (slagvolumavgift), 2000 - 2006

Satser, kroner pr. cm³

Slagvolum cm ³	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
								Avviklet
Første 1 200 cm ³	7,43	9,47	9,65	9,86	10,04	10,26	10,44	
Neste 600 cm ³	19,45	24,79	25,26	25,82	26,28	26,86	27,33	
Neste 400 cm ³	45,74	58,31	59,42	60,73	61,82	63,18	64,29	
Resten	57,15	72,85	74,23	75,86	77,23	78,93	80,31	

Tabell 7. Førstegangsregistrerte nye personbiler 2000 - 2023**Slagvolum cm³, gjennomsnitt pr. år, pr. drivstoff**

År	Bensin	Bensin hybrid	Bensin Plugin Hybrid	Diesel	Diesel Hybrid	Diesel Plugin Hybrid	Gass	LNG
2000	1628	1497		2003				
2001	1655	1497		2004				
2002	1646	1497		2013				
2003	1647	1497		2022				
2004	1673	1497		1994			1995	
2005	1656	1631		1923				
2006	1667	2122		1947				
2007	1557	1801		1904			1791	
2008	1589	1661		1905			1984	
2009	1539	1864		1886			1984	
2010	1481	1884	1798	1822			1598	
2011	1427	1790	1398	1802			1873	
2012	1451	1759	1618	1849	2003			
2013	1455	1711	1664	1893	2000	2400	1007	
2014	1433	1729	1972	1922	2002	2400	1321	1991
2015	1466	1742	1674	1937	1998	2400	1991	
2016	1483	1964	1691	1949	1997	2595	1842	
2017	1489	1892	1784	1939	1997	2708	1093	
2018	1465	1885	1870	1937		2765	1024	
2019	1446	1970	2020	1925	1969	1994	1247	
2020	1549	1929	1995	1923		1950	1315	
2021	1556	1960	2020	1907		1950		
2022	1611	1699	2106	1957		1950		
Gj.snitt	1 546	1 760	1 816	1 929	1 995	2 311	1 576	1 991

Høyeste verdi

Laveste verdi

Tabell 8. Slagvolum (sylindervolum), cm³**Beregning av engangsavgift ved førstegangsregistrering, perioden 2000 - 2006****Tall i kr.**

År	Slagvolum, til og med cm ³			
	1 199	1 499	1 999	2 499
2000	8 908,57	14 731,55	29 688,26	55 969,85
2001	11 354,53	18 776,21	37 841,69	71 344,15
2002	11 570,35	19 132,74	38 560,58	72 698,77
2003	11 822,14	19 552,18	39 409,27	74 298,14
2004	12 037,96	19 905,72	40 118,18	75 635,77
2005	12 301,74	20 343,14	41 000,82	77 300,07
2006	12 517,56	20 699,67	41 719,71	78 654,69
2007 Avviklet				

MOTOREFFEKT

For en motor er effekt definert som den mekaniske effekten som motoren yter. Tidligere ble motorens ytelse oppgitt i antall hestekrefter (hk), men skal nå angis i måleenheten watt. Omregnet til watt blir det: 1 hk = 736 watt. 1 kilowatt (kW) tilsvarer 1,36 hestekraft. Avrundet vil en motor på 100 kW tilsvare 136 hestekrefter. I avgiftssammenheng blir motoreffekt referert som watt, og vil være basert på produsentens oppgitte data innenfor gjeldende normer.

Fra og med 2000 til og med 2014 var det fire like effekt-intervaller for beregning av denne engangsavgiften. Jo høyere motoreffekt, desto høyere var avgiftssatsene. Fra 2010 og frem til og med 2016 reduseres avgiftssatsene gradvis hvert år, og fra 2017 skal det ikke lenger svares engangsavgift av motoreffekt.

Den gjennomsnittlige motoreffekten på en ny personbil registrert i 2000 var 77 kW (nesten 105 hk), i 2022 var den 145 kW (197 hk).

Det var et markant høyere avgiftsnivå for personbiler med motoreffekt over 90 kW (122 hk) i den perioden avgiften var aktiv.

2000 – 2016: For personbiler som benytter stempeldrevet forbrenningsmotor i kombinasjon med elektrisk motor (hybridbiler), inngår ikke motoreffekten knyttet til den elektriske motoren i avgiftsgrunnlaget.

Tabell 9. Engangsavgift, motoreffekt (motoreffektavgift), satser 2000 – 2016

Motoreffekt, kW	2000 – 2007, kroner pr. kW							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Første 65 kW	97,18	123,88	126,23	129,01	131,33	134,22	136,57	120,59
Neste 25 kW	354,45	451,82	460,40	470,53	479,00	489,54	498,11	502,47
Neste 40 kW	709,12	903,93	921,10	941,36	958,30	979,38	996,52	1 205,92
Resten	1 200,00	1 529,66	1 558,72	1 593,01	1 621,68	1 657,36	1 686,36	2 512,33

Motoreffekt, kW	2008 – 2014, kroner pr. kW						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Første 65 kW	123,73	127,44	55,10	0,00	0,00	0,00	0,00
Neste 25 kW	515,53	531,00	481,00	466,00	315,00	275,00	240,00
Neste 40 kW	1 237,27	1 274,39	1 297,33	1 320,68	895,00	790,00	695,00
Resten	2 577,65	2 654,98	2 702,77	2 751,42	2 220,00	1 960,00	1 720,00

Motoreffekt, kW	2015 og 2016, kroner pr. kW		
	2015	2016	2017
Avviklet			
Første 70 kW	0,00	0,00	
Neste 30 kW	245,04	125,59	
Neste 40 kW	709,60	363,67	
Resten	1 756,12	900,01	

Tabell 10. Motoreffekt. kW**Beregning av engangsavgift ved førstegangsregistrering, perioden 2000 - 2016****Tall i kr.**

År	Motoreffekt, kW			
	60 kW	85 kW	120 kW	170 kW
2000	5 830,80	13 405,70	36 451,55	91 542,75
2001	7 432,80	17 088,60	46 465,60	116 691,30
2002	7 573,80	17 412,95	47 347,95	118 907,75
2003	7 740,60	17 796,25	48 389,70	121 523,70
2004	7 879,80	18 116,45	49 260,45	123 710,65
2005	8 053,20	18 515,10	50 344,20	126 432,40
2006	8 194,20	18 839,25	51 225,40	128 645,00
2007	7 235,40	17 887,75	56 577,70	169 130,10
2008	7 423,80	18 353,05	58 048,80	173 527,50
2009	7 646,40	18 903,60	59 790,30	178 733,40
2010	3 306,00	13 201,50	54 526,40	175 610,50
2011	0,00	9 320,00	51 270,40	174 534,00
2012	0,00	6 300,00	34 725,00	132 475,00
2013	0,00	5 500,00	30 575,00	116 875,00
2014	0,00	3 600,00	21 100,00	86 600,00
2015	0,00	3 675,60	21 543,20	88 418,80
2016	0,00	1 883,85	11 041,10	45 314,80
2017 Avviklet				

60 kW = 81,6 hk

85 kW = 115,6 hk

120 kW = 163,2 hk

170 kW = 231,1 hk

Tabellen over viser de reduserte engangsavgiftene på motoreffekt, særlig fra 2012, og bortfallet av denne fra og med 2017. Tabellen under viser hvordan dette har bidratt til registrering av en vesentlig større andel personbiler med motoreffekt over 126 kW.

Elektriske personbiler (inkludert hydrogen) har ikke hatt engangsavgifter på motoreffekt. Andelen med høyere motoreffekt har økt her også.

Økningen i andelen førstegangsregistrerte nye personbiler med høyere effekt de senere årene, er også interessant å se opp mot økningen i den gjennomsnittlige egenvekten for nye personbiler i perioden.

Tabell 11. Førstegangsregistrerte nye bensin/diesel/hybrid personbiler fordelt på motoreffekt, prosentandeler 2000 - 2023

År	0 - 60kW	61 - 125 kW	126 - 249 kW	250 kW +	Sum	Totalt antall
2000	20,0	76,9	3,0	0,1	100 %	97 181
2005	9,4	86,0	4,6	0,1	100 %	109 897
2010	9,5	87,2	3,2	0,1	100 %	127 350
2015	6,8	79,8	13,2	0,2	100 %	124 879
2016	5,6	75,6	18,4	0,3	100 %	130 358
2017	4,9	66,3	27,9	0,9	100 %	125 570
2022	0,3	24,7	43,9	31,1	100 %	36 038
2023 *	0,4	24,9	42,4	32,4	100 %	11 270

* Tall for 1. halvår 2023.

Sumtall bensin- og diesel samt hybridvarianter av disse.

0 - 60 kW = 0 - 81,6 hk

61 - 125 kW = 82,9 - 170 hk

126 - 249 kW = 171,3 - 338,6 hk

250 kW = 339,9 hk

Tabell 12. Førstegangsregistrerte nye elektriske personbiler fordelt på motoreffekt, prosentandeler 2022 - 2023

År	0 - 60kW	61 - 125 kW	126 - 249 kW	250 kW +	Sum	Totalt antall
2022	0,01	10,3	44,6	45,1	100 %	138 255
2023 *	0,1	8,2	49,4	42,3	100 %	55 275

Datakvaliteten på oppgitt motoreffekt for førstegangsregistrerte nye elektriske personbiler har ikke vært konsistent i perioden før 2022.

*Tallene for 2023 er referert 1. halvår.



Fra 2017 har det vært en økning i andelen førstegangsregistrerte nye personbiler med motoreffekt over 126 kW.



CO₂-UTSLIPP OG NO_x-UTSLIPP

CO₂-utslipp er utslipp av gassen karbondioksid, som er en klimagass. Både naturlige prosesser og menneskelige aktiviteter kan føre til utslipp av CO₂. CO₂ finnes naturlig i både luft og vann. Ved bl.a. forbrenning av fossilt brensel som kull, naturgass og olje tilføres ytterligere CO₂ til det naturlige kretsløpet. Statistikk over CO₂-utslipp henviser vanligvis bare til de utslippene som skyldes menneskelig aktivitet.

Norges CO₂-utslipp til luft har de siste årene vist en nedadgående tendens på grunn av lavere utslipp både fra veitrafikken og fra andre kilder.

Fra og med 2007 har personbilenes CO₂-utslipp målt i gram per kilometer (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.

Avgiftssatsene for beregning av CO₂-avgift har fra innføringen, og videre gjennom perioden, hatt en markant økning.

Satsene har i alle årene vært referert til intervaller, der de lavere CO₂-verdiene har hatt den laveste satsen, og de høyeste CO₂-verdiene har gitt betydelig høyere avgiftsberegninger målt i kr. pr. g/km. Både intervallene og avgiftssatsene har endret seg gjennom perioden, og har normalt blitt regulert fra 1. januar hvert år.

Fra og med 2009 har de laveste nivåene av CO₂-utslippet vært fritatt for avgift, fra de første 120 g/km CO₂-utslipp i 2009 til de første 82 g/km utslipp i 2023. I denne perioden har det også blitt gitt et beløpsmessig fradrag i beregningen av den totale engangsavgiften for personbiler, for det CO₂-utslippet som har ligget under refererte verdier.

Fra NEDC til WLTP

Fra 2020 ble den gamle beregningsmetoden (testsyklus) for CO₂ og NO_x-utslipp, NEDC (New European Driving Cycle) fra 1992, erstattet av den nye WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). I 2020 ble i praksis både ny og gammel beregningsmetode benyttet ved avgiftsberegning (overgang). WLTP er noe strengere og ment å være nærmere de faktiske utslippene enn NEDC. Derfor har WLTP noe høyere verdier enn NEDC.

Bare de siste par årene har avgiftssatsene for CO₂ i gjennomsnitt blitt justert kraftig opp, med 9 prosent fra 2021 til 2022, og 23 prosent fra 2022 til 2023. Dette har bidratt til at biler med forbrenningsmotor har fått en markant avgiftsøkning og dermed lavere etterspørsel.

I 2007 var det bare 5 nye personbiler av totalt 129 195 som ikke svarte CO₂-avgift, og i 2022 var det 138 275 av 174 315 nye personbiler som ikke svarte CO₂-avgift. 36 040 nye personbiler svarte CO₂-avgift i 2022, en andel på 20,7 prosent.

Redusert CO₂-utslipp

CO₂-avgiften har gitt økt søkelys på utslipp, samt påvirket hvilke biler som har blitt importert og tilbudt i Norge. Jo lavere utslippsverdiene er, jo lavere blir engangskostnaden og dermed også 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 14 g/km i 2023 (1. halvår). Fra 2017 forsvant motoreffekt som en parameter for beregning av engangsavgifter, og CO₂- og NO_x-utslipp fikk etter hvert en større vektlegging.

Tabell 13. Engangsavgift: CO₂-utslipp (utslippsavgift) fra 2007. Utslippsavgift NO_x fra 2012.

CO ₂ -utslipp, gram/km	2007	2008
Første 120 g	40,12	41,25
Neste 20 g	190,94	195,90
Neste 40 g	502,47	515,53
Resten	1 406,90	1 443,48

CO ₂ -utslipp, gram/km	2011
Første 115 g	0,00
Neste 20 g	738,00
Neste 40 g	744,00
Neste 70 g	1 735,00
Resten	2 784,00

2011: CO₂ utslipp under 115 t.o.m. 50 g/km, gjøres fradrag med kr 620,00 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 115 t.o.m. 50.

CO₂ utslipp under 50 g/km gjøres fradrag med kr 738,00 per g/km for den del av utslippet som ligger under 50.

CO ₂ -utslipp, gram/km	2012	2013
Første 110 g	0,00	0,00
Neste 20 g	750,00	764,00
Neste 40 g	756,00	770,00
Neste 70 g	1 763,00	1 796,00
Resten	2 829,00	2 883,00
Utslippsavgift NO_x mg/km	22,00	35,00

CO ₂ -utslipp, gram/km	2009	2010
Første 120 g	0,00	0,00
Neste 20 g	526,00	725,00
Neste 40 g	531,00	731,00
Neste 70 g	1 486,78	1 704,00
Resten	2 500,00	2 735,00

2009: CO₂ utslipp under 120 g/km, gjøres fradrag med kr 500,00 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 120 g.

2010: CO₂ utslipp under 120 g/km, gjøres fradrag med kr 609,00 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 120 g.

2012: CO₂ utslipp under 110 g/km t.o.m. 50 g/km, gjøres fradrag med kr 750,00 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 110 g/km t.o.m. 50 g/km. CO₂ utslipp under 50 g/km gjøres fradrag med kr 850,00 per g/km for den del av utslippet som ligger under 50 g/km

2013: CO₂ utslipp under 110 g/km t.o.m. 50 g/km, gjøres fradrag med kr 814,00 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 110 g/km t.o.m. 50 g/km. CO₂ utslipp under 50 g/km gjøres fradrag med kr 966,00 per g/km for den del av utslippet som ligger under 50 g/km

CO ₂ -utslipp, gram/km	2014	2015
Første 105 g	0,00	0,00
Neste 15 g	779,00	795,36
Neste 40 g	785,00	801,49
Neste 70 g	1 830,00	1 868,43
Resten	2 938,00	2 999,70
Utslippsavgift NO _x mg/km	46,14	47,11

2014: CO₂ utslipp under 105 g/km t.o.m. 50 g/km, gjøres fradrag med kr 829,00 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 105 g/km t.o.m. 50 g/km. CO₂ utslipp under 50 g/km gjøres fradrag med kr 984,00 per g/km for den del av utslippet som ligger under 50 g/km

2015: CO₂ utslipp under 105 g/km t.o.m. 50 g/km, gjøres fradrag med kr 896,41 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 105 g/km t.o.m. 50 g/km. CO₂ utslipp under 50 g/km gjøres fradrag med kr 1054,66 per g/km for den del av utslippet som ligger under 50 g/km

CO ₂ -utslipp, gram/km	2016
Første 95 g	0,00
Neste 15 g	896,76
Neste 30 g	903,68
Neste 70 g	2 106,65
Resten	3 382,16
Utslippsavgift NO _x mg/km	57,95

2016: CO₂ utslipp under 95 g/km t.o.m. 40 g/km, gjøres fradrag med kr 918,82 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 95 g/km t.o.m. 40 g/km. CO₂ utslipp under 40 g/km gjøres fradrag med kr 1081,03 per g/km for den del av utslippet som ligger under 40 g/km

CO ₂ -utslipp, gram/km	2017
Første 75 g	0,00
Neste 25 g	914,70
Neste 30 g	995,49
Neste 70 g	2 685,98
Resten	3 449,80
Utslippsavgift NO _x mg/km	70,93

2017: CO₂ utslipp under 75 g/km t.o.m. 40 g/km, gjøres fradrag med kr 937,20 pr. g/km for den del av utslippet som ligger under 75 g/km t.o.m. 40 g/km. CO₂ utslipp under 40 g/km gjøres fradrag med kr 1102,65 per g/km for den del av utslippet som ligger under 40 g/km

CO ₂ -utslipp, gram/km	2018	2019
Første 70 g	0,00	0,00
Neste 25 g	929,34	943,28
Neste 30 g	1 041,42	1 057,04
Neste 70 g	2 728,96	2 769,89
Resten	3 505,00	3 557,58
Utslippsavgift NO _x mg/km	72,06	73,14

2018: Det skal gjøres et fradrag på kr. 952,20 pr. g/km for den del av CO₂-utslippet som ligger under 70 g/km tom 40 g/km. I tillegg skal det gjøres fradrag på 1120,29 pr. g/km for den del av CO₂-utslippet som ligger under 40 g/km.

2019: Det skal gjøres et fradrag på kr. 966,48 pr. g/km for den del av CO₂-utslippet som ligger under 70 g/km tom 40 g/km. I tillegg skal det gjøres fradrag på 1137,09 pr. g/km for den del av CO₂-utslippet som ligger under 40 g/km.

CO ₂ -utslipp, gram/km	2020 NEDC Satser, kroner pr. g/km	2020 WLTP CO ₂ -utslipp gram/km	Satser, kroner pr. g/km
Første 70 g	0,00	Første 87 g	0,00
Neste 25 g	961,20	Neste 31 g	773,91
Neste 30 g	1 077,12	Neste 37 g	867,25
Neste 70 g	2 822,52	Neste 70 g	2 272,56
Resten	3 625,17	Resten	3 625,17

Utslippsavgift NO _x mg/km	74,53
--------------------------------------	-------

2020: For personbiler med CO₂-utslipp under henholdsvis 87 g/km WLTP og 70 g/km NEDC gjøres følgende fradrag per g/km for den delen av utslippet som ligger under disse verdiene:

WLTP: per g/km f.o.m. 86 t.o.m. 50 - kr 792,95 under 50 - kr 932,92

NEDC: per g/km f.o.m. 69 t.o.m. 40 - kr 984,84, under 40 - kr 1 158,69

CO ₂ -utslipp, gram/km	2021	2022
Første 87 g	0,00	0,00
Neste 31 g	801,00	1 095,40
Neste 37 g	897,60	1 227,52
Neste 70 g	2 352,10	2 382,68
Resten	3 752,05	3 800,83

Utslippsavgift NO _x mg/km	77,14	78,14
--------------------------------------	-------	-------

2021: For personbiler med CO₂-utslipp under 87 g/km gjøres følgende fradrag for den delen av utslippet som ligger under disse verdiene per g/km; f.o.m. 86 t.o.m. 50 - kr 820,70, under 50 - kr 965,57

2022: For personbiler med CO₂-utslipp under 87 g/km gjøres følgende fradrag for den delen av utslippet som ligger under disse verdiene per g/km; f.o.m. 86 t.o.m. 50 - kr 831,37, under 50 - kr 978,12

CO ₂ -utslipp, gram/km	2023
Første 82 g	0,00
Neste 36 g	1 351,29
Neste 37 g	1 514,27
Neste 70 g	2 939,27
Resten	4 688,70

Utslippsavgift NO _x mg/km	80,33
--------------------------------------	-------

2023: For personbiler med CO₂-utslipp under 82 g/km gjøres følgende fradrag for den delen av utslippet som ligger under disse verdiene per g/km; f.o.m. 81 t.o.m. 50 - kr 854,65, under 50 - kr 1 005,51

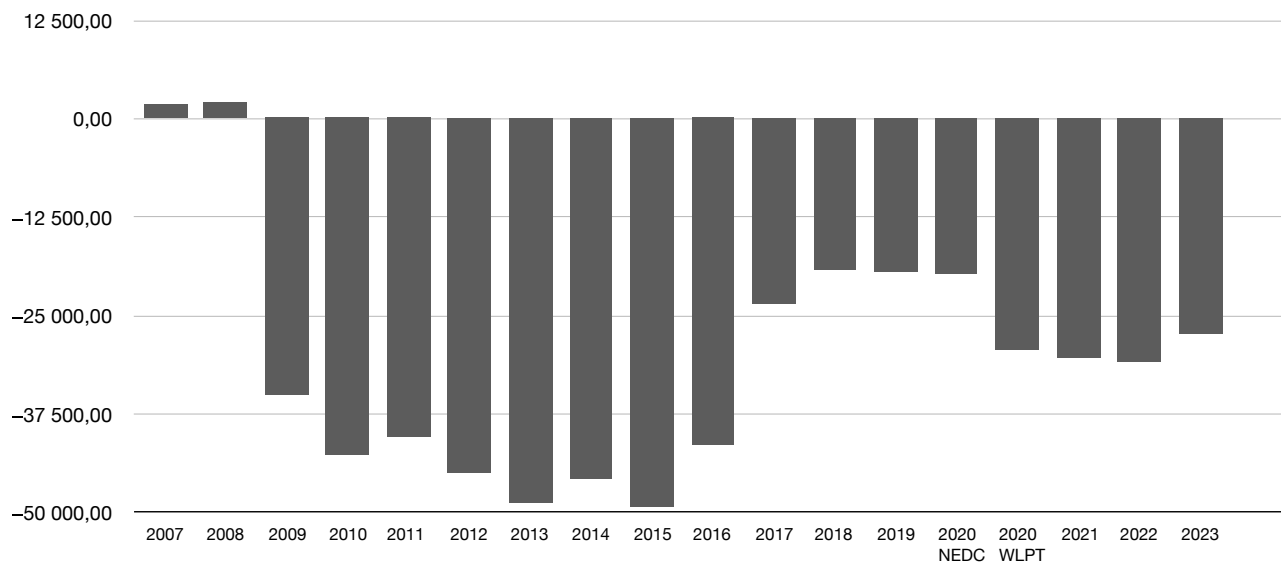
Tabell 14. CO₂-utslipp g/km**Beregning av engangsavgift ved førstegangsregistrering, perioden 2007 - 2023****Tall i kr.**

År	CO ₂ -utslipp g/km			
	50	100	150	200
2007	2 006,00	4 012,00	13 657,90	56 870,00
2008	2 062,50	4 125,00	14 023,30	58 358,80
2009	-35 000,00	-10 000,00	15 830,00	61 495,60
2010	-42 630,00	-12 180,00	21 810,00	77 820,00
2011	-40 300,00	-9 300,00	25 920,00	87 895,00
2012	-45 000,00	-7 500,00	30 120,00	98 130,00
2013	-48 840,00	-8 140,00	30 680,00	99 960,00
2014	-45 595,00	-4 145,00	35 235,00	116 285,00
2015	-49 302,55	-4 482,05	35 975,10	118 727,20
2016	-41 346,90	4 483,80	61 628,30	166 960,80
2017	-23 430,00	22 867,50	106 451,80	240 750,80
2018	-19 044,00	28 315,60	122 575,10	262 903,30
2019	-19 329,60	28 867,20	124 540,45	266 973,40
2020 NEDC	-19 696,80	29 415,60	126 906,60	272 045,85
2020 WLTP	-29 338,04	10 060,83	51 743,21	158 344,66
2021	-30 365,90	10 413,00	53 554,20	163 886,70
2022	-30 760,69	14 240,20	73 238,04	186 596,24
2023	-27 348,80	24 323,22	97 103,08	236 941,58

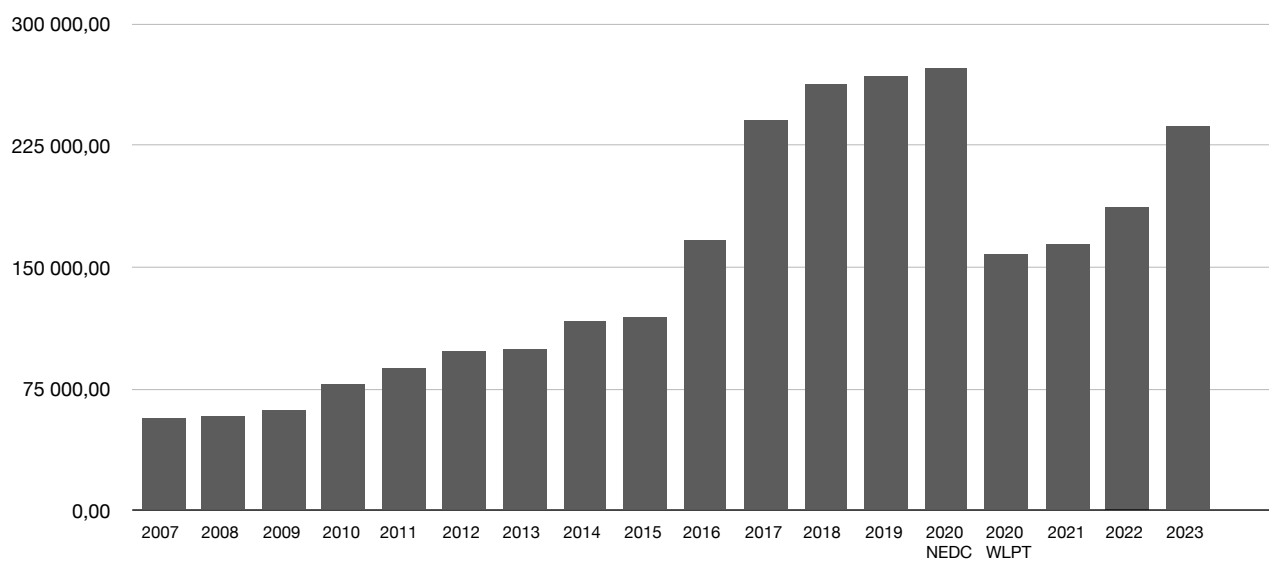
NEDC er benyttet fra 2007 til 2020. Fra 2020 er WLTP benyttet.



Tallene med minustegn i tabellen gir fradrag i engangsavgiftene. Legg merke til mindre fradrag og høyere avgifter i 2023.

Graf 1: Beregnet CO₂-avgift i kr. ved 50 g/km

CO₂-fradraget fikk effekt fra 2009. I nominelle kroner var CO₂-fradraget størst i 2015 og har blitt gradvis redusert.

Graf 2: Beregnet CO₂-avgift i kr. ved 200 g/km

I nominelle kroner var CO₂-avgiften for en bil som slipper ut 200 g/km høyest i årene 2018, 2019 og 2020.

NO_x

NO_x er fellesbetegnelsen for nitrogenoksidene NO og NO₂, og en vesentlig bestanddel av skadelig luftforurensning. NO_x skilles ut ved forbrenning av drivstoff som olje, diesel og gass. Transport (på land, i luften og til havs), inkludert veitrafikk, bidrar mest til utslipp av NO_x. Det har vært en nedgang i utslippene av NO_x fra veitrafikken siden 1990. Dette skyldes både stadig strengere avgasskrav samt færre registrerte personbiler (og andre kjøretøy) med forbrenningsmotor.

For personbiler ble det fra 2012 innført utslippsavgift NO_x mg/km som en del av engangsavgiften ved førstegangsregistrering i Norge. Satsene pr. år er referert i tabellen under.

Tabell 15. NO_x-utslipp mg/km**Beregning av engangsavgift ved førstegangsregistrering, perioden 2012 - 2023****Tall i kr.**

År	Kr pr. mg/km	NO _x -utslipp, kroner pr.			
		10 mg/km	25 mg/km	40 mg/km	55 mg/km
2012	22,00	220,00	550,00	880,00	1 210,00
2013	35,00	350,00	875,00	1 400,00	1 925,00
2014	46,14	461,40	1 153,50	1 845,60	2 537,70
2015	47,11	471,10	1 177,75	1 884,40	2 591,05
2016	57,95	579,50	1 448,75	2 318,00	3 187,25
2017	70,93	709,30	1 773,25	2 837,20	3 901,15
2018	72,06	720,60	1 801,50	2 882,40	3 963,30
2019	73,14	731,40	1 828,50	2 925,60	4 022,70
2020	74,53	745,30	1 863,25	2 981,20	4 099,15
2021	77,14	771,40	1 928,50	3 085,60	4 242,70
2022	78,14	781,40	1 953,50	3 125,60	4 297,70
2023	80,33	803,30	2 008,25	3 213,20	4 418,15

I perioden fra 2012 til og med 2023 er satsen økt med 265 %.

NO_x-avgift treffer personbiler med forbrenningsmotor (ikke elektriske og hydrogendrevne biler).

I perioden har andelen av førstegangsregistrerte nye personbiler med forbrenningsmotor som skal svare NO_x-avgift gått fra 134 019 (97,14 prosent) i 2012 og ned til 36 040 i 2022 (20,7 prosent).

Tabell 16. Det gjennomsnittlige NO_x-utslippet fra førstegangsregistrerte nye personbiler har hatt følgende utvikling, pr. drivlinje, mg/km:

Drivstoff	2012	2022
Bensin	20,1	22,2
Bensin hybrid	6,0	5,1
Bensin Plugin Hybrid	1,1	7,5
Diesel	143,6	30,5
Diesel hybrid	158,3	
Diesel Plugin Hybrid		39,9

Reduksjon i NO_x-utslippet fra nye personbiler, samt færre personbiler som skal svare NO_x-avgift, har i perioden ført til en nedgang i de totale avgiftsinntektene fra NO_x-utslipp.



ETANOL, GASS, HYDROGEN

Etanol

Ren etanol eller etanol/bensin-blandinger brukes som drivstoff.

Fra og med 2008 og frem til og med 2023 har det vært gitt fradrag i engangsavgiften for personbiler som kan benytte etanol som drivstoff – i denne sammenheng konsentrasjoner på minst 85 prosent etanol.

Fradraget i avgiften har i alle år vært kr 10 000.

Fradraget gjelder personbiler som benytter stempeldrevet forbrenningsmotor som benytter etanol.

Fradraget omfatter også personbiler som i tillegg til etanol også kan benytte bensin til fremdrift, og gjelder bare for personbiler som er levert for etanoldrift fra produsent.

Gass

Biogass med riktig kvalitet kan, og blir brukt, som drivstoff.

Det har ikke vært gitt fradrag i engangsavgiftene for personbiler som kan benytte gass som drivstoff.

Pr. 30.06.2023 var det kun registrert 198 personbiler referert drivstoff gass.

Hydrogen

Hydrogen kan benyttes som drivstoff i brenselceller som igjen lager elektrisk energi.

I perioden har det blitt gitt fritak i engangsavgiftene for personbiler med brenselceller som bare har benyttet hydrogen som drivstoff, på lik linje som elektriske biler (frem til 2023).

Pr. 30.06.2023 var det kun registrert 205 personbiler referert drivstoff hydrogen.

MERVERDIAVGIFT, CIF-PRISER

Merverdiavgift (mva.) skal generelt innkreves med grunnlag i personbilens tollverdi ved innførsel til Norge (vanlig metode). Med tollverdi (cif-pris; cost, insurance, freight) forstås personbilens innkjøpspris + fraktkostnader og forsikringskostnader frem til norsk grense. Av tollverdien skal det fra 1. januar 2005 svares 25 prosent merverdiavgift.

Generelt har cif-prisen steget i perioden 2000 – 2023. Økt cif-pris betyr også høyere grunnlag for mva. beregning, og tilsvarende økninger i bilpris ut til kunde.

Merverdiavgift, generelle satser (normalsats):

- Fra 1. januar 2000: 23 %
- Fra 1. januar 2001: 24 %
- Fra 1. januar 2005: 25 %

Unntak: Elektriske personbiler har ved registrering, til og med 31. desember 2022, vært fritatt for merverdiavgift. Omsetning av batterier til slike kjøretøy har også vært fritatt for merverdiavgift. For elektriske personbiler som registreres etter 31. desember 2022, skal det beregnes 25 prosent merverdiavgift kun av den delen av kjøpesummen som overstiger kr 500 000. For nye elbiler med utsalgspris over kr 500 000 øker dermed utsalgsprisen tilsvarende merverdiavgiftens størrelse.



Økt cif-pris betyr også høyere grunnlag for beregning av merverdiavgift, med tilsvarende økninger i bilpris ut til kunde.

VRAKPANTAVGIFT

Vrakpantavgift er en obligatorisk engangsavgift som betales inn ved førstegangsregistrering av alle personbiler i Norge (både nye og bruktimporterte, alle drivlinjer). Denne avgiften er normalt lagt til i nye personbilers pris fra forhandler.

For 2023 betales det inn kr 2 400 og det utbetales kr 3 000 i vrakpant for personbiler (forutsatt levert godkjent biloppsamlingsplass). Dagens satser har stått uendret siden 2014.

Høye registreringstall (summen av nye og bruktimporterte personbiler) gir høye inntekter fra vrakpantavgiften til det offentlige. Ikke alle personbiler vrakes mot pant (selv om de blir avregistrert). I den senere tiden har også økt eksport av brukte personbiler medført tilbakebetaling av innbetalt vrakpant fra Skatteetaten. Vrakpantavgiften inkluderes i et eventuelt refusjonsbeløp av tidligere innbetalte engangsavgifter (forholdsmessig) ved eksport, og omfattes da også av minimumsgrensen på kr 7 500 for utbetaling (inngår i denne).

I 2022 ble det fra førstegangsregistrert nye personbiler alene (avgiftsgruppe A) innbetalt kr 418 980 000 i vrakpantavgift. Det samme året ble det vraket 99 762 personbiler mot utbetaling av vrakpant a kr 3 000,-, totalt kr. 299 286 000. (Kilder: Skatteetaten og OFV Statistikk).

Gjennomsnittsalder ved vraking mot pant

Gjennomsnittsalderen på personbiler vraket mot pant har de siste årene ligget på 18 år.

- I perioden 2000 – 2023 har det klart blitt vraket flest *bensinbiler*. For disse har gjennomsnittsalderen økt de siste årene og er pr. 1. halvår 2023 på 20,4 år.
- *Dieselbilene* har hatt en økning i antall vrakinger, og gjennomsnittsalderen er også her stigende. Pr. 1. halvår 2023 var gjennomsnittsalderen på 16,6 år.
- For *elbiler* var gjennomsnittsalderen pr. 1. halvår 2023 på 6,4 år. Også gjennomsnittsalderen på elbiler forventes å øke i tiden fremover.

For siste hele kalenderår, 2022, har vi beregnet følgende for personbiler (ikke faktiske tall):

Innbetaling: Kr. 2 400 x 192 828 (sum førstegangsregistrerte; nye og brukte) = kr 462 787 200

Utbetaling: Kr. 3 000 x 99 761 (antall vraket mot pant) = kr. 299 283 000.

Blir på veiene til 2041

Fremskriver vi dagens gjennomsnittsalder (alle drivlinjer), vil sannsynligvis nye personbiler registrert i dag i gjennomsnitt bli vraket i år 2041.

Avgiftssystemet for personbiler påvirker dermed ikke bare hvilke nye personbiler som registreres i dag, men har også en påvirkning/langtidseffekt på bestanden i hele bilens levealder, frem til vraking.

Tabell 17. Vrakpantavgift, satser:

År	Innbetaling	Utbetaling
2000	1 599	1 500
2001 - tom 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 - 2023	2 400	3 000

I år 2000 var vrakpanten kr 1 300 pluss 23 prosent 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 ellers vært gjeldende fra 1. januar hvert år.



EKSEMPEL PÅ BEREGNING AV ENGANGSAVGIFTER

Tabell 18. For alle år er følgende regneeksempel benyttet:

Egenvekt – 2 000 kg Slagvolum – 1 500 cm³
 Motoreffekt – 90 kW CO₂-utslipp – 100 g/km
 NO_x-utslipp – 40 mg/km

År	Grunn-avgift			Motor-effekt	CO ₂ -utslipp	NO _x -utslipp	Vrak-pant	Sum eng. avg.	SSB *)
	Egenvekt	egenvekt	Slagvolum						Korrigert til
	2 000 kg	2 000 kg	1 500 cm ³	90 kW	100 g/km	40 mg/km			2023 verdier
2000	110 103,00		14 751,00	15 177,95			1 599	141 630,95	243 493
2001	140 349,50		18 801,00	19 347,70			1 300	179 798,20	300 358
2002	143 015,00		19 158,00	19 714,95			1 300	183 187,95	302 132
2003	146 161,00		19 578,00	20 148,90			1 300	187 187,90	301 078
2004	148 791,00		19 932,00	20 511,45			1 300	190 534,45	305 326
2005	152 067,50		20 370,00	20 962,80			1 300	194 700,30	307 073
2006	154 732,00		20 727,00	21 329,80			1 300	198 088,80	305 367
2007	154 711,50			20 400,10	4 012,00		1 300	180 423,60	276 167
2008	158 731,50			20 930,70	4 125,00		1 300	185 087,20	273 004
2009	163 489,50			21 558,60	-10 000,00		1 300	176 348,10	254 616
2010	166 431,50			15 606,50	-12 180,00		1 300	171 158,00	241 219
2011	169 427,50			11 650,00	-9 300,00		1 300	173 077,50	240 787
2012	172 140,00			7 875,00	-7 500,00	880,00	1 700	175 095,00	242 038
2013	175 408,50			6 875,00	-8 140,00	1 400,00	2 000	177 543,50	240 304
2014	178 736,00			6 000,00	-4 145,00	1 845,60	2 400	184 836,60	245 064
2015	182 484,50			4 900,80	-4 482,05	1 884,40	2 400	187 187,65	242 970
2016	171 991,50			2 511,80	4 483,80	2 318,00	2 400	183 705,10	230 163
2017	176 414,50				22 867,50	2 837,20	2 400	204 519,20	251 626
2018	162 928,00				28 315,60	2 882,40	2 400	196 526,00	235 324
2019	165 375,00				28 867,20	2 925,60	2 400	199 567,80	233 790
2020	168 512,00				10 060,83	2 981,20	2 400	183 954,03	212 810
2021	174 412,00				10 413,00	3 085,60	2 400	190 310,60	212 768
2022	176 675,00				14 240,20	3 125,60	2 400	196 440,80	207 639
2023	181 625,00	18 750,00			24 323,22	3 213,20	2 400	230 311,42	230 311

Vrakpant i 2001: til 31.mars kr 1 612, fra 1. april kr kr 1 300.

*) Kolonnen viser hva de historiske prisene (sum engangsavgifter) tilsvarer i verdi pr. september 2023. Grunnlaget for kalkulatoren er de månedlige konsumprisindeksene fra SSB.

Kilde: SSB, priskalkulator.

Tabell 19. Engangsavgifter (registreringsavgifter)**Avgiftsdata og avgiftsberegning for den mest registrerte modellvarianten 2000 - 2023 *)**

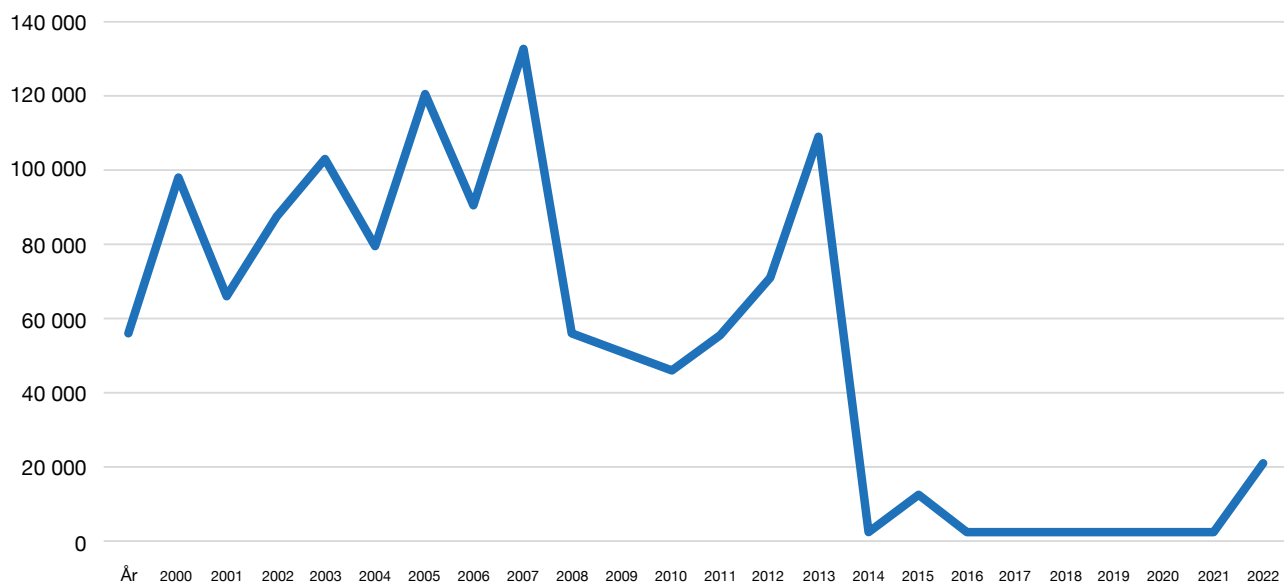
År	Verdi/ Avgifter	Driv- stoff	Egenvekt, kg	Grunnavgift egenvekt, kg	Slagvolum (cm ³)	Motoreffekt (kW)	CO ₂ -utslipp (g/km)	NO _x -utslipp (mg/km)	Vrakpant	SUM eng.avg.
2000	Verdier	Bensin	1074		1595	77				
2000	Avgifter		27 022		16 599	10 570			1 599	55 790
2001	Verdier	Bensin	1394		1896	75				
2001	Avgifter		52 531		31 836	12 570			1 300	98 237
2002	Verdier	Bensin	1135		1398	71				
2002	Avgifter		37 092		16 581	10 967			1 300	65 941
2003	Verdier	Bensin	1 295		1 598	81				
2003	Avgifter		48 096		22 108	15 914			1 300	87 418
2004	Verdier	Bensin	1 295		1 794	95				
2004	Avgifter		48 960		27 658	25 303			1 300	103 221
2005	Verdier	Bensin	1 173		1 595	75				
2005	Avgifter		41 561		22 922	13 620			1 300	79 402
2006	Verdier	Diesel	1 477		1 896	77				
2006	Avgifter		69 234		35 098	14 854	0		1 300	120 486
2007	Verdier	Diesel	1 477			77	137			
2007	Avgifter		67 332		0	13 868	8 060		1 300	90 560
2008	Verdier	Diesel	1 578			96	156			
2008	Avgifter		85 945		0	28 354	17 116		1 300	132 716
2009	Verdier	Diesel	1 239			66	118			
2009	Avgifter		47 093		0	8 815	-1 000		1 300	56 208
2010	Verdier	Diesel	1 243			77	107			
2010	Avgifter		48 250		0	9 354	-7 917		1 300	50 987
2011	Verdier	Diesel	1 239			77	99	118		
2011	Avgifter		48 800		0	5 592	-9 920	0	1 300	45 772
2012	Verdier	Diesel	1 243			77	107	116		
2012	Avgifter		49 902		0	3 780	-2 250	2 552	1 700	55 684
2013	Verdier	Bensin	1 241			103	110	37		
2013	Avgifter		50 685		0	17 145	0	1 295	2 000	71 125
2014	Verdier	Diesel	1 440			110	124	132		
2014	Avgifter		71 600		0	14 150	14 825	6 090	2 400	109 066
2015	Verdier	Elektrisitet	1 510			85	0	0		
2015	Avgifter		0		0	0	0	0	2 400	2 400
2016	Verdier	Bensin PIH	1 845			89	42	3		
2016	Avgifter		55 952		0	2 386	-48 697	191	2 400	12 232
2017	Verdier	Elektrisitet	1 540			100	0	0		
2017	Avgifter		0		0	0	0	0	2 400	2 400
2018	Verdier	Elektrisitet	1 580				0	0		
2018	Avgifter		0		0	0	0	0	2 400	2 400
2019	Verdier	Elektrisitet	1 931				0	0		

År	Verdi/ Avgifter	Driv- stoff	Egenvekt, kg	Grunnavgift egenvekt, kg	Slagvolum (cm³)	Motoreffekt (kW)	CO ₂ -utslipp (g/km)	NO _x -utslipp (mg/km)	Vrakpant	SUM eng.avg.
2019	Avgifter		0		0	0	0	0	2 400	2 400
2020	Verdier	Elektrisitet	2 374				0	0		
2020	Avgifter		0		0	0	0	0	2 400	2 400
2021	Verdier	Elektrisitet	1 844				0	0		
2021	Avgifter		0		0	0	0	0	2 400	2 400
2022	Verdier	Elektrisitet	1 981				0	0		
2022	Avgifter		0		0	0	0	0	2 400	2 400
2023	Verdier	Elektrisitet	1 989				0	0		
2023	Avgifter		0	18 613	0	0	0	0	2 400	21 013

*) 1. halvår 2023.

Tabellen over mest registrerte modellvariant i perioden 2000 – 2023, gir også et godt overblikk over engangsavgiftenes påvirkning når det gjelder valg av drivlinje for ny personbil det enkelte året.

Graf 3. Engangsavgifter for de mest registrerte modellvariantene av personbiler 2000 - 2023





TRAFIKKFORSIKRINGSavgift (TIDLIGERE ÅRSavgift)

En personbil som er registrert, og som dermed skal ha ansvarsforsikring, skal også svare en **årlig avgift** til det offentlige. I perioden 2000 – t.o.m. 2017 ble avgiften kalt **Årsavgift**, og ble drevet inn av Toll og avgiftsdirektoratet.

Fra 1. januar 2018 ble Årsavgift erstattet med en årlig **Trafikkforsikringsavgift** for personbiler registrert i Norge. TFF (Trafikkforsikringsforeningen) via forsikringsselskapene er av det offentlige satt til å drive inn denne avgiften fra bileier sammen med forsikringskostnadene (ansvarsforsikring).

Ved en avregistrering skal det ikke lenger betales trafikkforsikringsavgift.

For elektriske personbiler var satsene i 2000 og 2001 lik som for øvrige personbiler (alle typer drivstoff). For årene 2002, 2003 og 2004 var elektriske biler fritatt for Årsavgift.

Fra 2005 t.o.m. 2017 betalte elektriske biler mellom 12 – 14 prosent av prisen for personbiler med forbrenningsmotor.

Fra 2008 ble det innført miljødifferensiert årsavgift. Satsen for personbiler med dieselmotor uten partikkelfilter var vel 16 prosent høyere enn standardsatsen.

Fra 2018 beregnes trafikkforsikringsavgiften etter en døgnstax ganger antall døgn personbilen er registrert. Som tidligere er det egne (høyere) satser for personbiler med dieselmotor uten partikkelfilter. Elektriske personbiler har fra 2018 til 1. mars 2021 vært fritatt for denne avgiften.

Fra 1. mars 2021 til 1. mars 2022 hadde elektriske personbiler lavere satser, og fra 1. mars 2022 har disse lik sats som øvrige personbiler.

Utformingen av årsavgiften/trafikkforsikringsavgiften i perioden 2002 – 1/3 2022 er åpenbart ment å skulle påvirke overgangen for personbiler med forbrenningsmotor til personbiler med elektriske motorer (nullutslipp).

Personskadeavgift til staten er pålagt alle personbiler som har ansvarsforsikring, og ble t.o.m. 2003 betalt sammen med denne. Fra og med 2004 er denne avgiften lagt inn i Årsavgiften/ Trafikkforsikringsavgiften og inndrives derigjennom.

Satsene for årsavgift/trafikkforsikringsavgift har normalt blitt justert opp årlig, stort sett med utgangspunkt i forventet stigning av KPI (Konsumprisindeksen).

Tabell 20. Årsavgift fra 2000 t.o.m. 2017, kroner

År	Std. sats	Elektrisk
2000	2 005	2005
2001	2 265	2265
2002	2310	0
2003	2360	0
2004	2755	0
2005	2815	360
2006	2865	360
2007	2915	370

År	Std. sats	Diesel uten partikkelfilter	Elektrisk
2008	2660	3090	380
2009	2740	3185	390
2010	2790	3245	395
2011	2840	3305	400
2012	2885	3360	405
2013	2940	3425	415
2014	2995	3490	425
2015	3060	3565	435
2016	3135	3655	445
2017	2820	3290	455

Tabell 21. Trafikksforsikringsavgift fra 2018, kroner pr. døgn/år

År	Std. sats	Diesel uten partikkelfilter	Elektrisk
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
2023 før 1/3	8,15 / 2 975	9,57 / 3 493	8,15 / 2 975
2023 fra 1/3	8,38 / 3 059	9,84 / 3 592	8,38 / 3 059

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 trafikksforsikringsavgift for registrerte personbiler.

TFF (Trafikksforsikringsforeningen) via forsikringsselskapene er satt til å drive inn denne avgiften som beregnes etter en døgn-sats 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.

Statens årlige inntekter fra denne avgiften har økt i takt med økningen i antall registrerte personbiler (bestanden).

Ved inngangen til 2023 var det registrert 2 876 312 personbiler i Norge. Med en pris pr. personbil på kr. 3 059 for året 2023, blir det totalt kr. 8 798 638 408 i Trafikksforsikringsavgift (OFV beregning).

Det er i beregningen tatt utgangspunkt i at alle personbilene har ansvarsforsikring.

OMREGISTRERINGSavgIFT

Det skal ikke betales merverdiavgift ved omsetning av personbiler som tidligere har vært registrert her i landet (brukte personbiler).

Registrerte personbiler i Norge som omregistreres på ny eier, skal betale omregistreringsavgift til statskassen. Personbilens egenvekt og alder har vært førende for avgiftens størrelse. Det har vært en økning i antall omregistrerte personbiler i perioden. (se tabell under).

De senere årene har det vært en markant endring til lavere omregistrerings-satser. Dette påvirker både salgs- og kjøpsadferd.

Rekordhøyt i 2011

I 2011 var satsene for omregistrering rekordhøye. Et eierskifte av en personbil med alder inntil 2 år, og med egenvekt over 1 600 kg, betalte kr 22 648 i omregistreringsavgift. Dette var 3,3 ganger dyrere enn dagens sats på kr 6 868.

I hele perioden har eldre biler hatt en vesentlig lavere omregistreringsavgift enn nyere biler. Høy omregistreringsavgift fører til at det blir dyrere å kjøpe bruktbil, og selger må også ta med denne avgiften i sin totale vurdering av bruktbilpris. Dvs. at for nyere bruktbiler vil en høy omregistreringsavgift kunne gjøre det mindre interessant å kjøpe/selge.

Fra 2023 har alle drivlinjer lik omregistreringsavgift; to egenvekt-intervaller (under og over 1 200 kg) og tre prisnivåer avhengig av bilens alder.

I perioden 2000 til og med 2022 var det totalt 9 590 033 eierskifter av personbiler i Norge, et gjennomsnitt pr. år på 416 958. I år 2000 var det 337 234 eierskifter, i 2022 hadde tallet økt til 513 265. Økningen i antall eierskifter pr. år må sees opp mot økningen i personbilbestanden.

Andelen eierskifter i prosent av personbilbestanden har vært relativ jevn, og ligget på mellom 16,6 % og 18,7 prosent hvert år.

Omregistreringsavgiften fra personbiler til staten utgjorde i 2022 et betydelig beløp, nesten 1,4 milliarder kroner. (OFV beregning, se egen tabell under).

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.

Tabell 22. For året 2000, og gjeldende fra 1. januar, satser i kr:

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

Fra 1. januar 2023 gjelder følgende satser (uansett drivlinje):

Registreringsår/årsmodell (alder)	2023 til 2020	2019 til 2012	2011 og eldre
Egenvekt (typegodkjent):			
t.o.m. 1 200 kg	4 501	2 961	1 777
over 1 200 kg	6 868	4 147	1 777

Tabell 23. Eierskifter av personbiler 2022, antall, alder og egenvekt

Vektklasser/ drivlinjer	Alder			Total
	2022 - 2019	2018 - 2011	2010 og eldre	
0 - 1200 kg				
Alle, uten elektriske	3 819	25 807	33 867	63 493
Elektriske (hele året)	1 242	3 708	25	4 975
Elektriske mai - desember	853	2 253	17	3 123
Over 1200 kg				
Alle, uten elektriske	37 266	147 639	174 057	358 962
Elektriske (hele året)	55 954	29 877	0	85 831
Elektriske mai - desember	41 861	19 250	0	61 111
Sum antall	98 281	207 031	207 949	513 261

Tabell 24. Eierskifter av personbiler 2022, beregnede avgiftsinntekter kr.

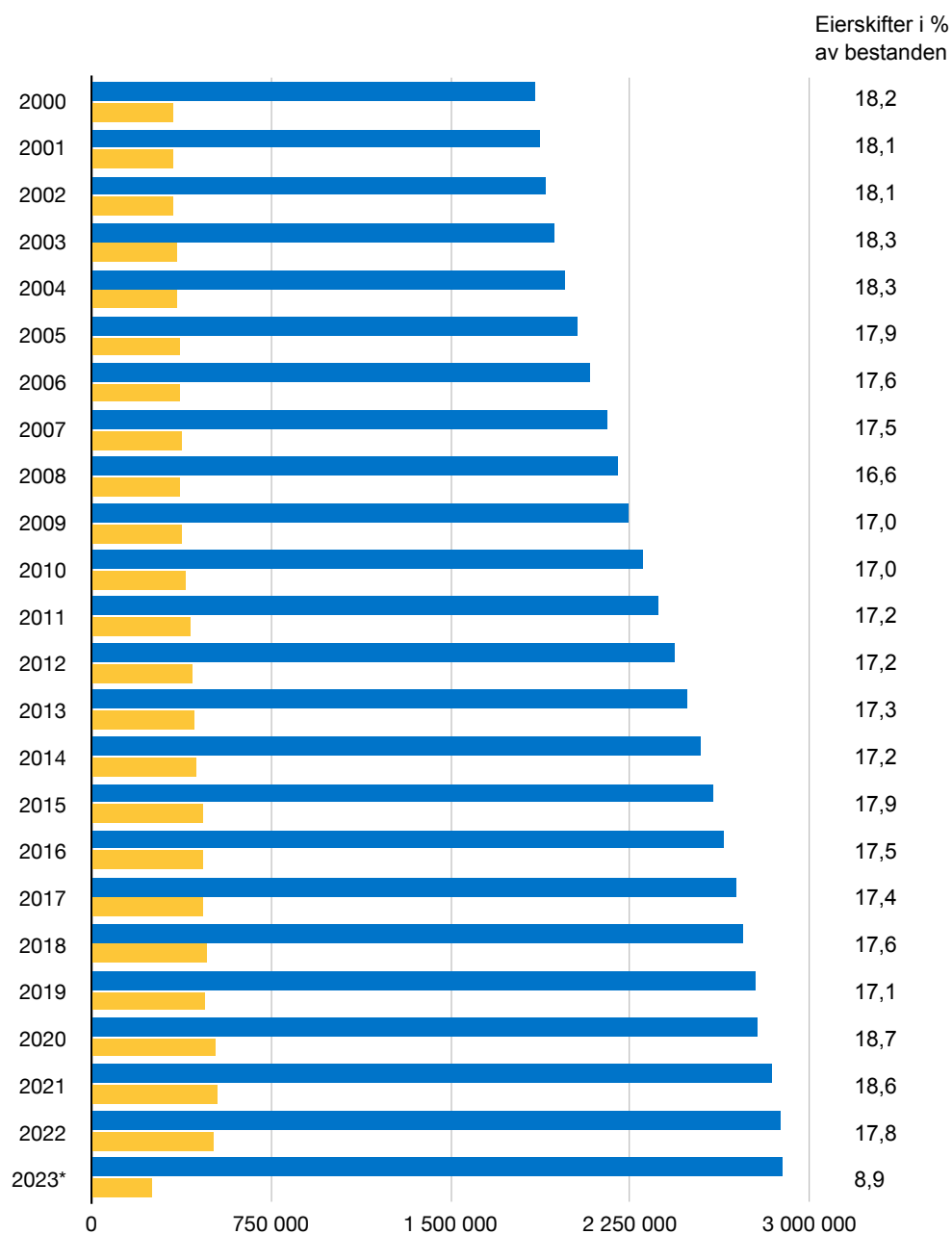
Vektklasser/ drivlinjer	Alder			Total
	2022 - 2019	2018 - 2011	2010 og eldre	
0 - 1200 kg				
Alle, uten elektriske	16 719 582	74 324 160	58 556 043	149 599 785
Elektriske mai - desember	1 424 510	2 273 277	7 344	3 705 131
Over 1200 kg				
Alle, uten elektriske	248 974 146	595 575 726	300 944 553	1 145 494 425
Elektriske mai - desember	69 907 870	19 423 250	0	89 331 120
Sum avgiftsinntekt	337 026 108	691 596 413	359 507 940	1 388 130 461

Avgiftsinntektene er beregnet ut fra fordelingen på alder og vekt for alle eierskifter.

Elbiler var inntil 1. mai 2022 fritatt for omregistreringsavgift.

Grunnet manglende datagrunnlag er det ikke trukket fra for de personbilene som evt. har fått avgiftsfritak.

Kilder: Datagrunnlag, Statens Vegvesen. Videre bearbeiding, OFV

Graf 4. Antall eierskifter i forhold til personbilbestanden 2000 - 2023

* 1. halvår 2023

■ Bestand

■ Eierskifter

KLIMAGASSAVGIFT

Det skal betales avgift for klimagass i klimaanlegg (aircondition) i personbiler ved import. Avgiften avhenger av type klimagass.

De fleste klimaanlegg bruker en gass med avgiftssats i 2023 på kr 1 237,60 pr. kilo, og beregnes etter klimagassens vekt. Vanligvis er det omtrent 1 kg gass for en vanlig personbil.



BRUKTIMPORT

Bruktimporten av personbiler i Norge har i perioden vært betydningsfull. Totalt i perioden fra 2000 til og med 1. halvår 2023 har det blitt bruktimportert 584 664 personbiler.

Veteranbil er en betegnelse på personbiler som er 30 år eller eldre. I 2019 ble det innført en regel som omhandler personbiler med alder mellom 20 og 30 år, som også blir regnet som veteranbil ved import fra utlandet. Når bilen er registrert i Norge, er bilen per definisjon ikke en veteranbil før den er 30 år. Veteranbiler fra 20 til 30 år: Slipper engangsavgift ved import til Norge, men har ellers ingen veteranbilfordeler.

Veteranbil 30 år og eldre: Slipper engangsavgift ved import til Norge, får sterkt redusert trafikkforsikringsavgift og gjerne gunstigere forsikring. Liten bruk i vinterhalvåret.

Bortfall av effektagiften (én av flere engangsavgifter) fra 2017 har medført generelt høyere motoreffekt også på importerte bruktbiler.

I perioden er det registrert økt kommersiell import av nyere brukte biler.

Gjennomsnittsalderen på bruktimporterte personbiler har i perioden gått noe ned. Spesielt gjelder dette for nyere elektriske personbiler der tilbudet i det norske markedet har vært lavere enn etterspørselen. Endringen fra å benytte gammel til ny testsyklus for bl.a. fastsettelse av CO₂-verdier som grunnlag for avgiftsberegning, fra NEDC til WLTP fra 1/1-2020, ga avgiftsøkninger. Der CO₂-tall for bruktimporterte biler ikke har latt seg oppdrive har det blitt benyttet utregning for engangsavgift basert på sylindervolum.

Satsene for bruksfradrag (standard beregning) i engangsavgiftene ved bruktimport har i perioden fått en finere inndeling referert til bilens alder (fradragprosent, år/måneder).

Ny, «alternativ metode» for beregning av engangsavgifter ved bruktimport (bruksfradrag) ble innført fra 1. mai 2007, som et alternativ til standard beregning basert på alder.

«Alternativ metode» beregner fradrag i engangsavgiften for det forholdstall som kommer frem ved å sammenligne den aktuelle personbilens verdi som ny i Norge med personbilens verdi som brukt. «Alternativ metode» har ofte medført at sum engangsavgifter har blitt noe lavere enn ved å benytte standard beregning av engangsavgifter, og har dermed også påvirket importen.

EKSPORT OG REFUSJON AV INNBETALTE ENGANGSAVGIFTER

For en personbil som ble førstegangsregistrert i Norge 26. juni 2014 eller senere, kan det søkes om å få refundert deler av engangsavgiften når personbilen eksporteres ut av Norge. I den senere tid er det registrert en kraftig økning i antall eksporterte personbiler, som har ført til store tilbakebetalinger av tidligere innbetalte engangsavgifter.

Forhold der f.eks. personbilen hadde høye engangsavgifter ved registrering i Norge, og der bruktbilprisen i Norge har falt, vil kunne påvirke en eventuell eksport. Utviklingen i kronekursen og etterspørselen i eksportmarkedene påvirker også eksporten.

Tabell 25. Innbetalt engangsavgifter personbiler 2015 – 2022

Førstegangsregistrerte nye personbiler (sum avgiftsgruppe A)

Avgiftsgruppe A i tabellen inneholder personbiler, varebiler klasse 1 og minibusser.

Faktiske tall, antall det er beregnet engangsavgift for.

Førstegangsregistrerte nye		Engangsavgift	Herav	Engangsavgift
År	Antall	inkl. vrakpantavgift	vrakpantavgift	ekskl. vrakpantavgift
2015	119 118	13 079 480 117	285 883 200	12 793 596 917
2016	121 975	12 648 051 589	292 740 000	12 355 311 589
2017	112 751	11 304 752 955	270 602 400	11 034 150 555
2018	70 334	7 397 726 768	168 801 600	7 228 925 168
2019	141 721	8 756 334 892	339 770 400	8 416 564 492
2020	141 907	5 640 697 463	340 576 800	5 300 120 663
2021	176 464	4 286 322 595	423 513 600	3 862 808 995
2022	174 575	3 955 256 414	418 980 000	3 536 276 414

Vrakpantavgiften: Har vært kr 2 400 pr. personbil i refererte periode (2015 – 2022). Faktiske/beregnete tall.

Kilde: Skatteetaten

Tabell 26. Registrerte nye personbiler

Totalt antall og herav andel og antall fritatt for engangsavgift (registreringsavgift)

År	Antall totalt	Herav andel fritatt	Herav antall fritatt *
2015	150 667	17,1	25 788
2016	154 603	15,7	24 245
2017	158 649	20,9	33 080
2018	147 928	31,2	46 143
2019	142 381	42,4	60 345
2020	141 413	54,3	76 805
2021	176 276	64,5	113 751
2022	174 330	79,3	138 287

Vrakpantavgift skal betales uansett drivlinje og for alle førstegangsregistreringer.

Vrakpantavgiften har vært kr 2 400 pr. personbil i hele perioden (2015 – 2022).

* Sum drivstoff elektrisitet, hydrogen

Kilde: OFV Statistikk (Statens Vegvesen)

Den gjennomsnittlige engangsavgiften varierer betydelig for biler med ulike kjøretøyteknologi. I første halvår av 2022 var den gjennomsnittlige engangsavgiften om lag kr 205 000 for nye, konvensjonelle personbiler (bensin- og diesel), om lag kr 67 000 for ladbare hybridbiler, om lag kr 83 000 for ikke-ladbare hybridbiler, mens elbiler ikke hadde engangsavgift.

Kilde: Regjeringen.no. NOU 2022:20



REGISTRERTE NYE PERSONBILER 2000 – 2022

Antall førstegangsregistreringer av nye personbiler har variert markant i perioden. I 2002 ble det registrert kun 88 716 nye personbiler, mens vi i 2021 fikk en dobling av dette tallet og satte ny rekord med 176 254 registreringer.

I hele perioden 2000 til og med 2022 ble det totalt registrert 2 977 616 nye personbiler, et årlig gjennomsnitt på 129 462.

Engangsavgiftenes utforming i perioden 2000 – 2023 har gitt store endringer i registreringstallene for nye personbiler. Også når det gjelder sammensetningen pr. år fordelt på de ulike drivlinjene har det skjedd store endringer. Personbiler med bensinmotor har vært dominerende i det norske personbilmarkedet i alle år, frem til og med året 2006. Etter endringene i engangsavgiftene fra 2007, var det nå personbiler med dieselmotor det ble registrert flest av – helt frem til 2017. Da ble det registrert 2 582 flere bensinbiler enn dieslbiler. Så, fra 2018 og frem til og med 1. halvår 2023, – og med fortsatt avgiftsfritak for elektriske biler frem til 2023, er det elektriske biler som topper listen. Frem til 1. januar 2023 har elektriske personbiler hatt fritak for engangsavgifter og merverdiavgift. For personbiler med forbrenningsmotor (bensin, diesel, hybrid) har flere avgiftsøkninger gjort disse dyrere, og dermed mindre interessante for nybilkjøpere.

Tabell 27. Førstegangsregistrerte nye personbiler, pr. drivstoff 2000 - 2007, antall

Drivstoff	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Diesel	8 756	12 182	15 498	20 905	32 538	43 142	52 771	96 047
Bensin	88 299	79 540	73 007	68 973	82 962	66 415	56 001	31 968
Bensin hybrid	43	19	8	8	101	337	375	1 168
Elektrisitet	197	146	203	32	34	7	14	5
Bensin Plugin Hybrid								4
Gass					1			
Hydrogen								
Diesel Hybrid								
Diesel Plugin Hybrid								
Total	97 295	91 887	88 716	89 918	115 636	109 901	109 161	129 192

Førstegangsregistrerte nye personbiler, pr. drivstoff 2008 - 2015, antall

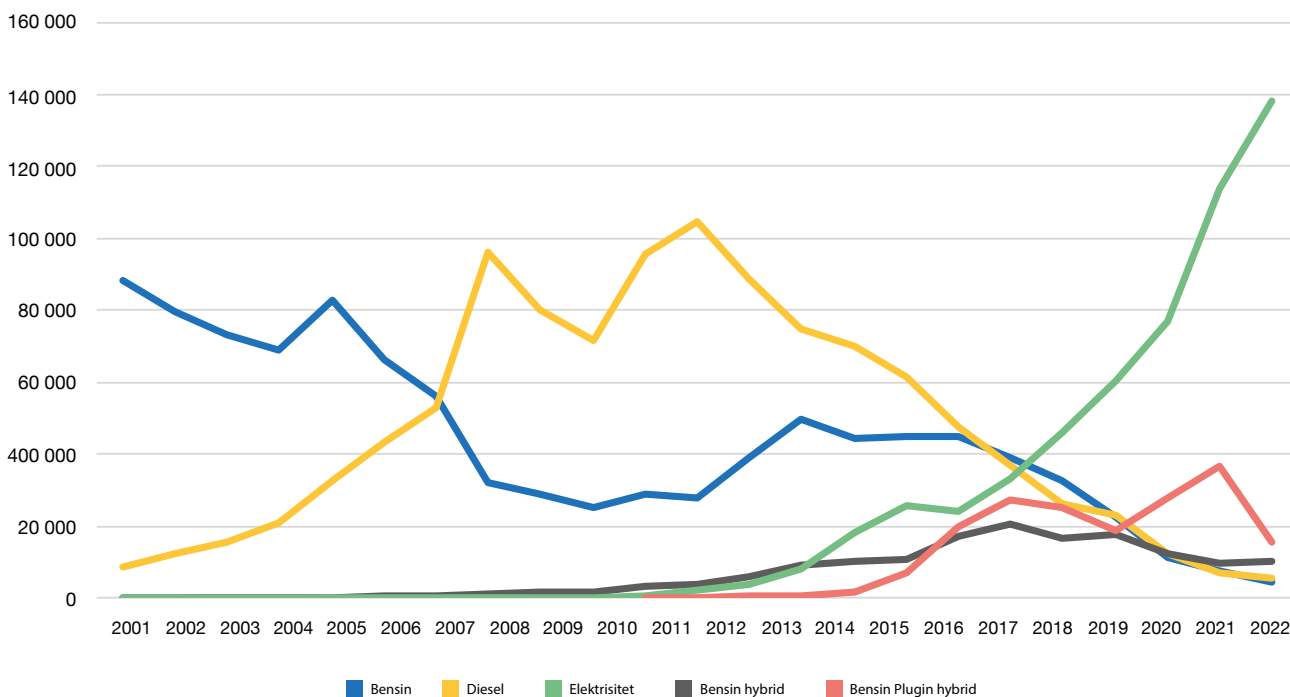
Drivstoff	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Diesel	80 094	71 750	95 727	104 664	88 527	74 684	70 176	61 510
Bensin	28 741	25 037	28 706	27 912	39 183	49 694	44 194	44 654
Bensin hybrid	1 602	1 765	2 956	3 747	5 766	9 099	9 869	10 650
Elektrisitet	177	117	354	2 000	3 951	7 882	18 089	25 779
Bensin Plugin Hybrid			3	1	332	249	1 595	7 144
Gass	1	2	3	7		48	33	4
Hydrogen		2	2	12		3	4	9
Diesel Hybrid					209	397	147	98
Diesel Plugin Hybrid						93	88	838
Total	110 615	98 673	127 751	138 343	137 968	142 149	144 195	150 686

Førstegangsregistrerte nye personbiler, pr. drivstoff 2016 – 2023 *), antall

Drivstoff	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 *)
Diesel	47 622	36 607	26 253	22 823	12 162	7 091	5 427	1 618
Bensin	44 810	39 189	32 601	22 355	11 295	7 480	4 333	840
Bensin hybrid	17 208	20 488	16 324	17 542	12 232	9 780	10 159	4 124
Elektrisitet	24 222	33 025	46 092	60 316	76 783	113 708	138 248	55 275
Bensin Plugin Hybrid	19 548	27 006	25 164	18 764	27 495	36 587	15 593	4 584
Gass	4	40	62	16	5			
Hydrogen	23	55	51	29	15	36	27	2
Diesel Hybrid	51	12		5				
Diesel Plugin Hybrid	1 115	2 227	1 382	531	1 412	1 572	528	104
Total	154 603	158 649	147 929	142 381	141 399	176 254	174 315	66 547

*) 1. halvår

Kilde: OFV Statistikk (Statens Vegvesen)

Graf 5: Førstegangsregistrerte nye personbiler per drivstoff, 2000 – 2022



PERSONBILBESTANDEN

Når en personbil har blitt førstegangsregistrert i Norge inngår den i personbilbestanden, dvs. det totale antallet personbiler som til enhver tid er registrert.

I perioden har personbilbestanden økt med ca. 1 million biler.

Folketallet i Norge har økt med vel 1 million innbyggere i den samme perioden, til ca. 5,5 millioner pr. 2. kvartal 2023.

Fra dato for når en personbil blir avregistrert vil den ikke lenger være med i bestandstallene. Dersom bilen senere registreres på nytt, vil den igjen være inkludert i bestandstallene.

Det er anledning til selv å avregistrere og registrere en personbil når man ønsker det, f.eks. hvis den ikke skal benyttes i en periode. Dette kan gjøres på nett ved å gå inn på vegvesen.no eller ved å møte på en trafikkstasjon. Ved en avregistrering skal det ikke lenger betales trafikkforsikringsavgift. Obligatorisk ansvarsforsikring opphører også. Personbilen kan ikke lenger benyttes når den er avregistrert. Stadig flere benytter seg av denne muligheten, spesielt der det er sesongbasert bruk.

Sammenligning av utviklingen i personbilbestanden år om annet, gir et godt bilde av endringer, ikke bare i det totale antallet, men også for de ulike drivlinjene. Endringene i personbilbestanden har en direkte sammenheng med hvordan utformingen av engangsavgiftene for de ulike drivlinjene har påvirket førstegangsregistreringer av nye personbiler opp gjennom årene.

Sammensetningen av og størrelsen på personbilbestanden vil til enhver tid være grunnlaget for eierskifter, og setter dermed sitt preg på eierskiftene i forhold til antall, alder og drivlinje.

Tabell 28. Bestand pr. 31.12 på drivstoff år 2000 – 2007

Drivstoff	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Bensin	1 715 636	1 719 886	1 720 895	1 722 264	1 721 068	1 710 720	1 692 556	1 643 735
Diesel	135 816	152 326	177 911	210 219	255 469	316 329	389 864	507 791
Elektrisitet	395	548	794	1 000	1 106	1 243	1 417	1 457
Gass	11	14	14	13	16	17	18	20
Hydrogen								15
Annet ikke/oppgitt	4	6						
Hybrid	42	60	64	72	169	504	915	2 367
Plugin hybrid				1	2	6	19	40
Totalsum	1 851 904	1 872 840	1 899 678	1 933 569	1 977 830	2 028 819	2 084 789	2 155 425

Bestand pr. 31.12 på drivstoff år 2008 – 2015

Drivstoff	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bensin	1 593 027	1 544 528	1 491 618	1 434 801	1 388 456	1 340 427	1 288 060	1 235 586
Diesel	598 551	689 968	801 387	917 143	1 016 243	1 097 925	1 169 198	1 222 809
Elektrisitet	1 693	1 776	2 068	3 909	8 031	17 770	38 568	69 000
Gass	24	24	27	38	36	87	120	129
Hydrogen	15	17	19	35	20	20	21	19
Annet ikke/oppgitt		1	3	2	2	4	5	6
Hybrid	4 268	6 297	9 597	13 645	20 051	30 149	40 921	52 439
Plugin hybrid	50	52	63	76	308	872	2 620	12 337
Totalsum	2 197 628	2 242 663	2 304 782	2 369 649	2 433 147	2 487 254	2 539 513	2 592 325

Bestand pr. 31.12 på drivstoff år 2016 – 2023

Drivstoff	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	okt. 2023
Bensin	1 183 037	1 127 429	1 063 772	1 023 894	947 488	893 464	826 628	784 998
Diesel	1 254 256	1 268 872	1 260 955	1 250 629	1 213 840	1 170 348	1 106 358	1 051 212
Elektrisitet	97 359	138 829	195 054	260 688	339 830	460 475	598 608	673 817
Gass	116	171	228	239	231	225	202	194
Hydrogen	41	98	144	150	153	195	218	172
Annet ikke/oppgitt	7	7	9	9	23	32	37	41
Hybrid	69 811	90 254	105 664	121 166	133 017	140 924	147 718	151 041
Plugin hybrid	34 619	67 362	94 188	112 216	145 614	182 370	196 544	203 301
Totalsum	2 639 246	2 693 022	2 720 014	2 768 991	2 780 196	2 848 033	2 876 313	2 864 776

*) 1. halvår

Kilde: OFV Statistikk (Statens Vegvesen)

Tabell 29. Personbilbestand pr 31.12.2000 - 30.06.2023, % andel pr. drivstoff

Drivstoff/år	2000	2005	2010	2015	2020	okt. 2023
Bensin	92,6	84,3	64,7	47,7	34,1	27,4
Diesel	7,3	15,6	34,8	47,2	43,7	36,7
Elektrisitet	0,0	0,1	0,1	2,7	12,2	23,5
Gass	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hydrogen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hybrid	0,0	0,0	0,4	2,0	4,8	5,3
Plugin hybrid	0,0	0,0	0,0	0,5	5,2	7,1
Annet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalsum	100	100	100	100	100	100

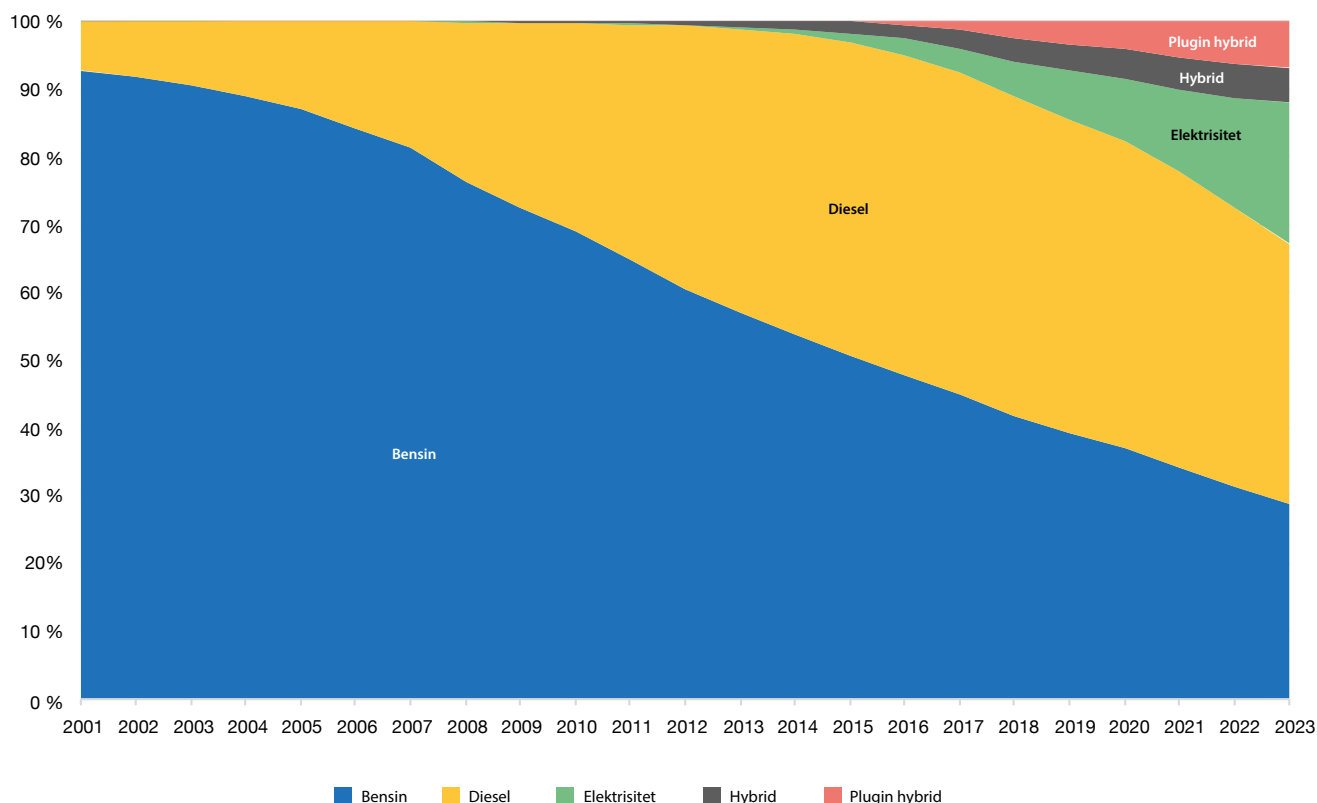
Tallene for Hybrid og Ladbar Hybrid inneholder både bensin- og dieselvarianter.

Tabellene viser store endringer i perioden når det gjelder avgiftenes effekt på valg av drivlinjer. Bestandstallene for bensinbiler er fra 2003 til oktober 2023 redusert med 937 266, og har gått fra en total dominans til kun en andel på 27,4 prosent. For dieselbilene har det gått den motsatte veien, og bestanden har økt kraftig, særlig etter avgiftsomleggingen fra 2007. I perioden har antall dieselbiler økt med 915 396, og fra oktober 2023 er bestandstallet 1 051 212 (36,7 prosent andel). For elektriske biler, hybrid og ladbar hybrid har det i siste halvdel av perioden vært jevnt høyere registreringstall, noe som gjenspeiler seg i høyere bestandstall.

Fremover er det forventet en relativ kraftig nedgang i bestandstallene for både bensin- og dieselbiler, og en tilsvarende økning av de elektriske bilene.

For hybrid og plugin hybrid bilene har antall førstegangsregistreringer i sum vist en nedadgående tendens. Dette kan bl.a. forklares med de siste års avgiftsskjerpelser, med færre nye registreringer som følge. Dermed får vi en vesentlig lavere tilvekst i bestandstallene. Det er også varslet videre avgiftsøkninger. For disse drivlinjene er det derfor grunn til å forvente en nedgang i bestandstallene.

Graf 6. Personbilbestand per 31.12. fordelt på drivstoff, 2000 - 2023



FORMUESBESKATNING

Formuesbeskatning av personbiler - skattemeldingen

Alle som har en personbil registrert i sitt navn hos Statens Vegvesen skal svare formuesbeskatning av verdien. Formuesverdien til en personbil regnes ut ved å ta listepris som ny og legge til evt. ekstrautstyr. Formuesverdien som ny skal legges inn i Skattemeldingen hvert inntektsår. Personbilens verdi i skattemessig sammenheng reduseres årlig etter alder.

Listepris i denne sammenhengen inkluderer engangsavgifter. Engangsavgiftenes størrelse i denne sammenhengen påvirker også bilens listepris, og dermed også formuesverdien og evt. beskatning.

FORDELSBESKATNING

Fordelsbeskatning av firmabil 2000 - 2023

Begrepet firmabil omfatter alle biltyper, med unntak av biler «som i liten grad er egnet for privat bruk». For den ansatte gir fordelen av firmabil pensjonsgivende inntekt, men det gis ikke feriepenger av fordelen, og den inngår heller ikke i sykepengegrunnlaget.

Bruk av arbeidsgivers bil (eid eller leaset av arbeidsgiver) ansees som en naturalytelse det skal betales arbeidsgiveravgift av. For den ansatte (bruker) skal det svares et inntektstillegg (trekkpliktig fordel) ved privat bruk av firmabil.

Det tas utgangspunkt i bilens opprinnelige listepris som ny + evt. ekstrautstyr. Lave verdier på avgiftsparametrene (cif-pris, egenvekt, motoreffekt, sylindervolum, CO₂- og NO_x-utslipp), har bidratt til lavere engangsavgifter og lavere bilpris. Et lavt beskatningsgrunnlag har vært/er vektlagt fra både bruker- og eiersiden.

For årene 2000 til og med 2004 var fordelsbeskatningen referert i prisintervaller for bilens nybilpris. Det ble ofte tilbudt såkalte varianter kalt «In Business», «Business Line e.l.», der prisen (nettopris) inkluderte spesifisert ekstrautstyr og var rettet inn mot et prisintervall. Fra 2005 ble disse intervallene avvirket til fordel for en mer «flytende» beregning, og disse spesialtilbudene ble fjernet.

Elbilene har fra 2005 og frem til og med 2022 hatt en lavere fordelsbeskatning enn personbiler med bensin- eller dieselmotor. Dette incentivet har påvirket etterspørselen av elektriske firmabiler. Fra 2023 er det lik fordelsbeskatning av firmabiler gjeldende for alle drivlinjer, inkludert elbiler. I perioden har forhold som bilens alder, drivlinje (elektrisk) og årlig kjørelengde påvirket beregningen av fordelsbeskatningen, og derigjennom også etterspørselen. Lettelsene i fordelsbeskatningen for elbiler frem til 2023 var ment å gjøre elbilene mer interessante som firmabiler.

Tabell 30. Skatt av firmabilen har fulgt følgende oppsett, referert bilens listepreis som ny:

Bilens listepreis som ny	År, satser i kroner pr. kilometer				
	2000	2001	2002	2003	2004
T.o.m kr 75 000	2,75	2,85	2,85	2,85	2,85
kr. 75 000 - 100 000	3,30	3,45	3,45	3,45	3,45
kr. 100 001 - 150 000	3,90	4,05	4,05	4,05	4,05
kr. 150 001 - 200 000	4,50	4,70	4,70	4,70	4,70
kr. 200 001 - 250 000	5,30	5,55	5,55	5,55	5,55
kr. 250 001 - 300 000	6,10	6,40	6,40	6,40	6,40
over kr 300 001	6,70	7,00	7,00	7,00	7,00
Fordel inntektsår, fastsatt km.	10 000 km	10 000 km	13 000 km	13 000 km	13 000 km

Beskatning fordel: Fastsatt kilometer - ganger sats for bilens listepreis som ny med tillegg av evt. ekstrastyr som radio, tilhengerfeste, vinterhjul, metallic lakk.

Tabell 31. Fordelsbeskatning av firmabiler, satser for inntektstillegg 2005 - 2023

Nye personbiler, yrkeskjøring under 40 000 km i året.

År	Listepreis som ny	Inntektstillegg i prosent		Elbiler, prosent av
		Under listepreis	Over listepreis	inntektstillegget
2005	235 000	30	20	75
2006	235 000	30	20	75
2007	239 100	30	20	75
2008	249 600	30	20	75
2009	257 100	30	20	50
2010	261 600	30	20	50
2011	266 300	30	20	50
2012	270 600	30	20	50
2013	275 700	30	20	50
2014	280 100	30	20	50
2015	286 000	30	20	50
2016	293 200	30	20	50
2017	299 100	30	20	50
2018	303 900	30	20	60
2019	308 500	30	20	60
2020	314 400	30	20	60
2021	325 400	30	20	60
2022	329 600	30	20	80
2023	338 800	30	20	100

Beregning av inntektstillegget tar utgangspunkt i bilens "Listepreis som ny".

Eksempel, utregning av inntektstillegg for 2005, personbil med kjøpspris kr 400 000:

Det regnes 30 prosent av kr 235 000 pluss 20 prosent av kr 165 000, sum kr 103 500.

Inntektstillegget for elbil er 75 prosent av kr 103 500 = kr 77 625.

Eksempler på beregning av skattbar fordel ved privat bruk av firmabil.**Tabell 32. For året 2022 - bensin, diesel og alle hybridvarianter**

Tekst	Kr	Kr	Kr
Skattemessig listepriis	300 000	600 000	900 000
30% inntil kr 329 600	90 000	98 880	98 880
20% av overskytende	0	54 080	114 080
Inntektstillegg, skattbart	90 000	152 960	212 960

Tabell 33. For året 2022 - elbiler

Tekst	Kr	Kr	Kr
Listepriis	300 000	600 000	900 000
Rabatt elbil, 20%	60 000	120 000	180 000
Skattemessig listepriis	240 000	480 000	720 000
30% inntil kr 329 600	72 000	98 880	98 880
20% av overskytende	0	30 080	78 080
Inntektstillegg, skattbart	72 000	128 960	176 960

Tabell 34. For året 2023 - alle drivlinjer

Tekst	Kr	Kr	Kr
Skattemessig listepriis	300 000	600 000	900 000
30% inntil kr 338 800	90 000	101 640	101 640
20% av overskytende	0	52 240	112 240
Inntektstillegg, skattbart	90 000	153 880	213 880



Begrepet firmabil omfatter alle biltyper, med unntak av biler «som i liten grad er egnet for privat bruk».



STATENS REGULATIV FOR SKYSSGODTGJØRELSE

Statens sats for kilometergodtgjørelse ved bruk av privat personbil i arbeidsgivers tjeneste er i 2023 kr 4,48 pr. kilometer, uansett kjørelengde. Den trekkfrie kilometergodtgjørelsen er i 2023 kr 3,50 pr. kilometer. Differansen mellom disse satsene betyr i praksis at man skatter av kr 0,98 pr. kjørte kilometer dersom man mottar godtgjørelse etter statens sats.

OFV utgir hvert år rapporten «Kostnader ved bilhold – eksempler på beregning». Her presenteres også kostnadene pr. kilometer for drivlinjene bensin, diesel, elektrisk og ladbar hybrid. For alle drivlinjene er det regnet på seks ulike nybilpriser (lav – høy) alle med fire ulike årlige kjørelengder. Den gjennomsnittlige kostnaden pr. kilometer i disse eksemplene er langt høyere enn Statens satser.

”

Den gjennomsnittlige kostnaden pr. kilometer i disse eksemplene er langt høyere enn Statens satser.

EUROKRAV TIL NYE PERSONBILER

Euro-kravene angir hvor store avgassutslipp som nye personbiler og nye forbrenningsmotorer maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland, samt i Norge. Utslippskravene for typegodkjenning har siden 1992 hatt seks revideringer med skjerpende krav til avgassutslipp. Euro 3 kravene ble innført i år 2000, og dagens Euro 6 krav ble innført i 2014. Nye personbiler i Norge skal tilfredsstille Euro 6 fra 2015. Det er antatt at nye Euro 7 krav kan bli innført fra 2027.

Tabell 35. Utslippskrav for typegodkjenning av bensin personbiler i g/km. Kilde: DieselNet

Krav	NO _x	PM	HC	CO	PN	HC + NO _x
Euro 1 (1992)				2,72		0,97
Euro 2 (1996)				2,2		0,5
Euro 3 (2000)	0,15		0,2	2,3		
Euro 4 (2005)	0,08		0,1	1,0		
Euro 5 (2009)	0,06	0,005	0,1	1,0		
Euro 6 (2014)	0,06	0,005	0,1	1,0	6,0*10 ^{11(a)}	

a Kravet gjelder kun bensinbiler med direkte innsprøyting (DI), målt i antall/km.

Kilde: DieselNet

Tabell 36. Utslippskrav for typegodkjenning av diesel personbiler i g/km. Kilde: DieselNet

Krav	NO _x	PM	CO	PN	HC + NO _x
Euro 1 (1992)		0,14	2,72		0,97
Euro 2 (1996/99)		0,08	1,0		0,7
Euro 3 (2000)	0,5	0,05	0,64		0,56
Euro 4 (2005)	0,25	0,025	0,5		0,3
Euro 5 (2009)	0,18	0,005	0,5		0,23
Euro 6 (2014)	0,08	0,005	0,5	6,0*10 ^{11(a)}	0,17

a Måles i antall/km.

Kilde: DieselNet

Forklaringer:

NO_x = nitrogenoksid (NO og NO₂)

PM = svevestøv

HC = hydrokarboner

CO = karbonmonoksid

PN = antall partikler

Som tabellene viser, har tillatte størrelser av utslipp blitt vesentlig redusert i perioden, med tilsvarende strengere krav til produsentene. I tillegg bidrar økte engangsavgifter til færre registreringer av personbiler med forbrenningsmotor som skal svare NO_x og CO₂ avgifter.

Det har vært diskutert et eventuelt kjøreforbud for dieslbiler i storbyene i Norge vinterstid på dager med høy luftforurensning. Et slikt eventuelt forbud vil sannsynligvis ramme dieslbiler som ikke har Euro 6 godkjenning, noe som da trolig også vil påvirke og øke verdifallet på disse.

Bestanden av bensin- og dieslbiler som ikke har Euro 6 godkjenning er raskt synkende. Nyere personbiler med Euro 6 godkjenning har en gjennomsnittlig lengre årlig kjørelengde enn de eldre personbilene.

Hvordan vil morgendagen se ut:

PERSONBILBESTANDEN I ENDRING – EN FRAMSKRIVNING MOT 2028

Overgangen til nullutslippsbiler, i kombinasjon med innførte avgiftsfritak for disse i perioden har gitt en nedgang i statens totale inntekter fra engangsavgiftene (registreringsavgiftene). Fra 2023 er det imidlertid innført merverdiavgift også for elbiler med salgspris over kr 500 000, samt ny grunnavgift på egenvekt over 500 kg for alle drivlinjer, også elektriske. Det er ventet at disse nye avgiftene vil øke statens inntekter betydelig.

Fremskriver vi de raske endringene i fordeling på drivstoff som vi til nå har sett i bestandstallene, vil det trolig allerede i 2026 være flest registrerte elektriske personbiler i Norge. Deretter følger diesel- og bensinbiler, med stadig lavere andeler av personbilbestanden. Fremtidige avgifter, innretning og nivå, vil fremdeles være avgjørende for valg av ny personbil, og dermed også sammensetningen av personbilbestanden.

Tabell 37. Anslag for bestanden av personbiler, 2026 og 2028

Fordeling pr. drivlinje pr. 31.12

Drivstoff/ Total for rapport	2026		2028	
	Antall 3 000 600	Andel prosent	Antall 3 052 300	Andel prosent
Bensin	640 000	21,3	540 000	17,7
Diesel	930 000	31,0	840 000	27,5
Elektrisitet	1 080 000	36,0	1 350 000	44,2
Gass	200	0,0	200	0,0
Hydrogen	300	0,0	2 000	0,1
Hybrid	150 000	5,0	140 000	4,6
Plugin Hybrid	200 000	6,7	180 000	5,9
Ikke oppgitt/annet	100	0,0	100	0,0

Tallene for Hybrid og Plugin Hybrid inneholder både bensin- og dieselvarianter.



Redaksjonen avsluttet oktober 2023.
Ettertrykk/kopiering forbudt. Copyright OFV.

Kilder:
Opplysningsrådet for Veitrafikken AS: OFV Statistikk, OFV Kjøretøydata,
OFV Kostnader ved bilhold.
Statens Vegvesen
Statistisk Sentralbyrå (SSB)
Skatteetaten
Store norske leksikon
Regjeringen.no
Tiltak.no
DieselNet



Jernbanetorget 4A, 0154 Oslo

Telefon: +47 24 11 12 30

E-post: firmapost@ofv.no

www.ofv.no