



Verdirappport

1. kvartal 2024



Opplysningsrådet
for veitrafikken

Om rapporten



OFV Verdirapport viser hvor store verdier nye personbiler samlet står for i den norske økonomien. Den samlede årlige omsetningen i det norske personbilmarkedet utgjør store beløp. Samtidig er nybilmarkedet på samme måte som andre salgsmarkeder - for eksempel boligmarkedet - utsatt for svingninger og ytre påvirkninger i varierende grad. Alt fra produksjonskostnader, kostnader ved distribusjon, avgiftssystem, kostnader ved bilhold, innenlandsk etterspørsel, kjøpekraft, rentenivå med mer. Disse faktorene kan også endre seg raskt, og kan få store konsekvenser både for antall personbiler som registreres, samt hvilke modellvarianter og teknologi som tilbys.

Gjennom ulike fremstillinger synliggjør rapporten:

- Verdien av alle førstegangsregistrerte nye personbiler kvartalsvis samt historikk.
- Totalt antall nye personbiler fordelt etter eierskap privat/næring.
- Gjennomsnittlig prisutvikling på samtlige tilbudte nye personbiler.
- Vurdering av prisutviklingen på nye personbiler sett opp mot SSB's konsumprisindeks.
- Beregning av gjennomsnittlig personbilpris inkludert utvikling over tid.
- Faktisk innbetaling av engangsavgifter (registreringsavgifter) til statskassen, samt hvilke effekter nullutslippsmålet har hatt på summen av provenyet.

1. Om rapporten	2
2. Nøkkeltall 1. kvartal 2024	5
2.1 Hovedfunn 1. kvartal 2024 – personbiler	5
2.2 Hovedfunn 1. kvartal 2024 – varebiler	6
3. Totalverdi nye personbiler	7
3.1 Totalverdi nye personbiler i mrd. kroner 2010 til 2024	7
3.2 Totalverdi nye personbiler i mrd. kroner per 1. kvartal 2023 og 2024	8
3.3 Totalverdi nye personbiler per fylke 2024 i mrd. kroner	8
4. Antall nye personbiler og næringsandel	9
4.1 Antall nye personbiler og næringsandel per 1. kvartal 2024	9
4.2 Antall nye personbiler og næringsandel i perioden 2012-2024	9
4.3 Totalt antall nye personbiler per fylke 1. kvartal 2024	10
5. Gjennomsnittspris nye personbiler	11
5.1 Gjennomsnittspris nye personbiler totalt per 1. kvartal 2023 og 2024	11
5.2 Gjennomsnittspris nye personbiler 2010-2024	11
5.3 Gjennomsnittspris per fylke per 1. kvartal 2024	12
6. Konsumprisindeksen	13
6.1 SSB KPI totalindeks og OFVs SUV prisindeks 2016-2024	13
7. Avgifter	14
7.1 Fastsatt engangsavgift innkrevet fra Skatteetaten – personbiler	14
7.2 Fastsatt engangsavgift innkrevet fra Skatteetaten – varebiler	15
8. Prisintervaller	17
8.1 Andel av biler totalt fordelt på OFV Prisintervaller	17
9. OFV om tendenser	18
10. Grunnlag for rapporten	20
10.1 Omfang, publiseringshyppighet og distribusjon	20
10.2 Rettigheter og videre bruk av OFV Verdirapport	20
10.3 Datagrunnlag	20
10.4 Nybilpriser	20

Grafer og tabeller

Graf 3.1	Totalverdi nye personbiler i mrd. kroner 2010 til 2024
Graf 3.2	Totalverdi nye personbiler i mrd. kroner per 1. kvartal 2023 og 2024
Graf 3.3	Totalverdi nye personbiler per fylke 2024 i mrd. kroner
Tabell 4.1	Antall nye personbiler og næringsandel per 1. kvartal 2024
Tabell 4.2	Antall nye personbiler og næringsandel i perioden 2012-2024
Graf 4.3	Totalt antall nye personbiler per fylke 1. kvartal 2024
Graf 5.1	Gjennomsnittspris nye personbiler totalt per 1. kvartal 2023 og 2024
Graf 5.2	Gjennomsnittspris nye personbiler 2010-2024
Graf 5.3	Gjennomsnittspris per fylke per 1. kvartal 2024
Graf 6.1	SSB KPI totalindeks og OFVs SUV prisindeks 2016-2024
Tabell 7.1	Fastsatt engangsavgift innkrevet fra Skatteetaten – personbiler
Tabell 7.2	Fastsatt engangsavgift innkrevet fra Skatteetaten – varebiler
Tabell 8.1	Andel av biler totalt fordelt på OFV Prisintervaller

2. Nøkkeltall 1. kvartal 2024

Personbiler

Totalverdi nye personbiler
1. kvartal 2024

12,4 mrd.

-3,2 mrd. mot 1. kvartal 2023



Antall registrerte nye personbiler
1. kvartal 2024

22 252 biler

-6 411 biler mot 1. kvartal 2023



Næringsandel nye personbiler
1. kvartal 2024

45,4 %

+8,2 prosentpoeng mot
1. kvartal 2023



Gjennomsnittspris nye personbiler
1. kvartal 2024

556 761 kr

+12 054 kr mot 1. kvartal 2023



2.1 Hovedfunn 1. kvartal 2024 – personbiler

Et nybilmarked i endring

Første kvartal 2024 ga markante endringer i nybilmarkedet, som for bilbransjen innebærer både utfordringer og muligheter. Totalverdien i omsetningen av nye personbiler falt i første kvartal med over 20 %, fra 15,6 milliarder kroner i 2023 til 12,4 milliarder i 2024. Fallet gjenspeiler de økonomiske utfordringene mange opplever. Flere nøler nå med større investeringer – som et nybilkjøp gjerne er.

Registreringstakten for antall nye personbiler falt kraftig i første kvartal, og endte med til sammen 22 252 personbiler, hele 22 prosent bak samme periode i fjor. Det er et tydelig tegn på at mange nå har en strammere økonomi. En kraftig prisstigning på mange områder, i kombinasjon med flere rentehevinger gjennom 2023, har ført til at mange enten beholder bilen de har litt lenger, eller trekkes mot bruktbilmarkedet som holder seg relativt stabilt.

I næringslivet er det fortsatt relativt god fart i antall nybilkjøp, og næringsandelen av nye personbiler økte med hele 8,16 prosentpoeng til 45,4 % i første kvartal. Det viser at mange bedrifter nå fornyer sine kjøretøy, og kan tyde på at deler av norsk næringsliv går relativt bra.

Årets første kvartal viser også at mens antall nybilregistreringer har falt betydelig, så har prisen på mange merker og modeller økt. Gjennomsnittsprisen på nye biler steg i første kvartal med 2,21 % til 556 761 kroner. Bilmodellene som topper registreringsstatistikken i første kvartal er likevel mer preget av moderasjon i pris og størrelse, enn hva tilfellet var for bare få år siden.

Oppsummert viser første kvartal 2024 et nybilmarked i endring, preget av større økonomisk usikkerhet enn på lenge, noe som igjen gir endret kjøpsatferd.

Varebiler

**Totalverdi nye varebiler
1. kvartal 2024**

4,6 mrd.

+780 mill. mot 1. kvartal 2023



**Antall registrerte nye varebiler
1. kvartal 2024**

6 478 biler

+931 biler mot 1. kvartal 2023



**Næringsandel nye varebiler
1. kvartal 2024**

99,2 %

+0,3 prosentpoeng mot
1. kvartal 2023



**Gjennomsnittspris nye varebiler
1. kvartal 2024**

720 747 kr

+24 719 kr mot 1. kvartal 2023



2.2 Hovedfunn 1. kvartal 2024 - varebiler

Varebiler akselererer veksten

Første kvartal 2024 har gitt vekst i varebilmarkedet, både i antall nybilregistreringer målt mot samme tid i fjor, og dermed også økt totalverdi i omsetningen.

Antall nye varebiler økte med 16,8 %, og endte på 6 478 varebiler. Totalverdien steg med over 20 % til 4,6 milliarder kroner, opp fra 3,8 milliarder kroner i samme periode i fjor. Det er en markant økning, til tross for utfordrende økonomiske forhold.

Økningen reflekterer en ikke bare stigende etterspørsel, men også et forsterket ønske om nye driftssikre biler, samtidig som modellutvalget i økende grad møter næringslivets behov.

Næringsandelen bekrefter videre at varebiler forblir en viktig del av næringslivet, med en marginal økning til 99,2%. Dette antyder en vedvarende avhengighet av varebiler for kommersielt bruk.

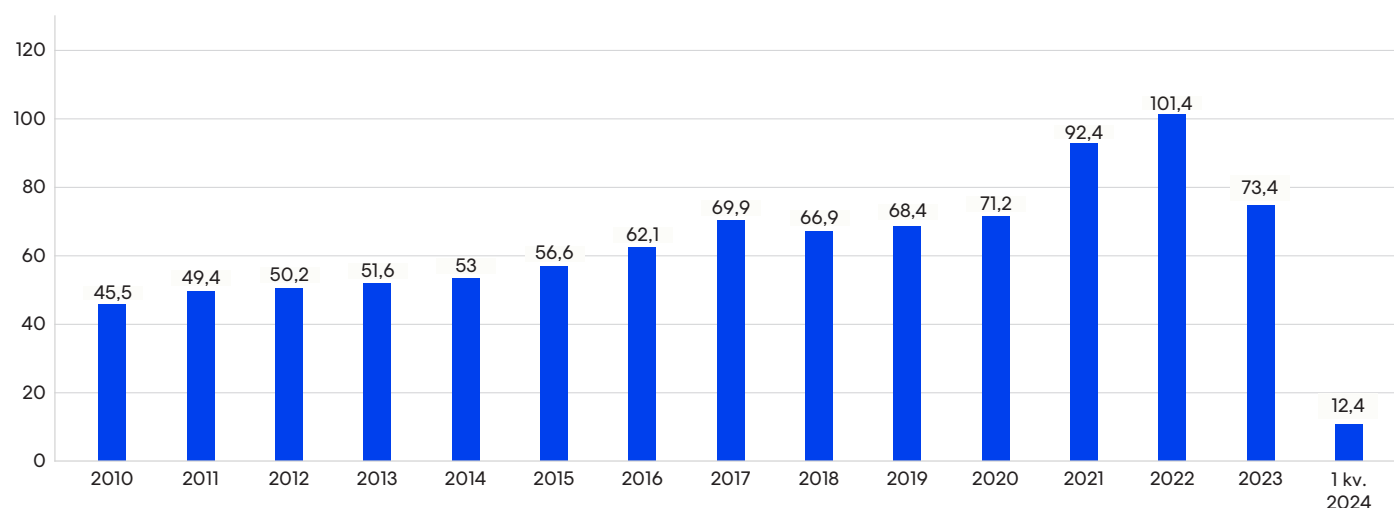
Gjennomsnittsprisen på nye varebiler har også klatret, opp 3,6 % til 720 747 kroner. Denne prisøkningen omfatter både generell prisstigning og en endring mot nye og mer markedstilpassede modeller, som tilfredsstiller bedriftenes behov på en bedre måte.

At varebilsegmentet har en sterk vekst i første kvartal, gir en indikasjon om at næringslivet er i stand til å møte et utfordrende og skiftende økonomisk landskap.

3. Totalverdi nye personbiler

Totalverdien i salget av nye personbiler er presentert i milliarder kroner, og viser en signifikant økning fra 2020 og ut 2022. En markant reduksjon i 2023 grunnet færre nybilregistreringer, men med en høyere gjennomsnittspris, betyr likevel en verdi på nivå med 2020.

Graf 3.1 - Totalverdi nye personbiler i mrd. kroner 2010 til 2024



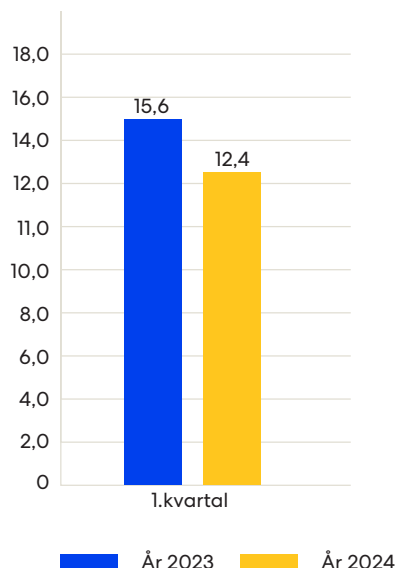
Kilde: OFV Statistikk og OFV Kjøretøydata

Denne grafen gir en visuell fremstilling av hvordan totalverdien av nye personbiler i Norge har utviklet seg fra 2010 og frem til første kvartal 2024. Dataene synliggjør viktige endringer og trender, og gir innsikt i hvordan bilmarkedet og nybilkjøpere har respondert på skiftende økonomiske forhold gjennom mer enn et tiår.

I 2010 var totalverdien 45,5 milliarder kroner. Siden har vi sett en gradvis økning i totalverdien, med et markant høydepunkt i 2022 hvor verdien nådde over 101,4 milliarder kroner. Denne toppen reflekterer en periode med økonomisk stabilitet og sterk markedsvekst, drevet av teknologisk innovasjon og økende interesse i kombinasjon med relativt god økonomi blant nybilkjøpere.

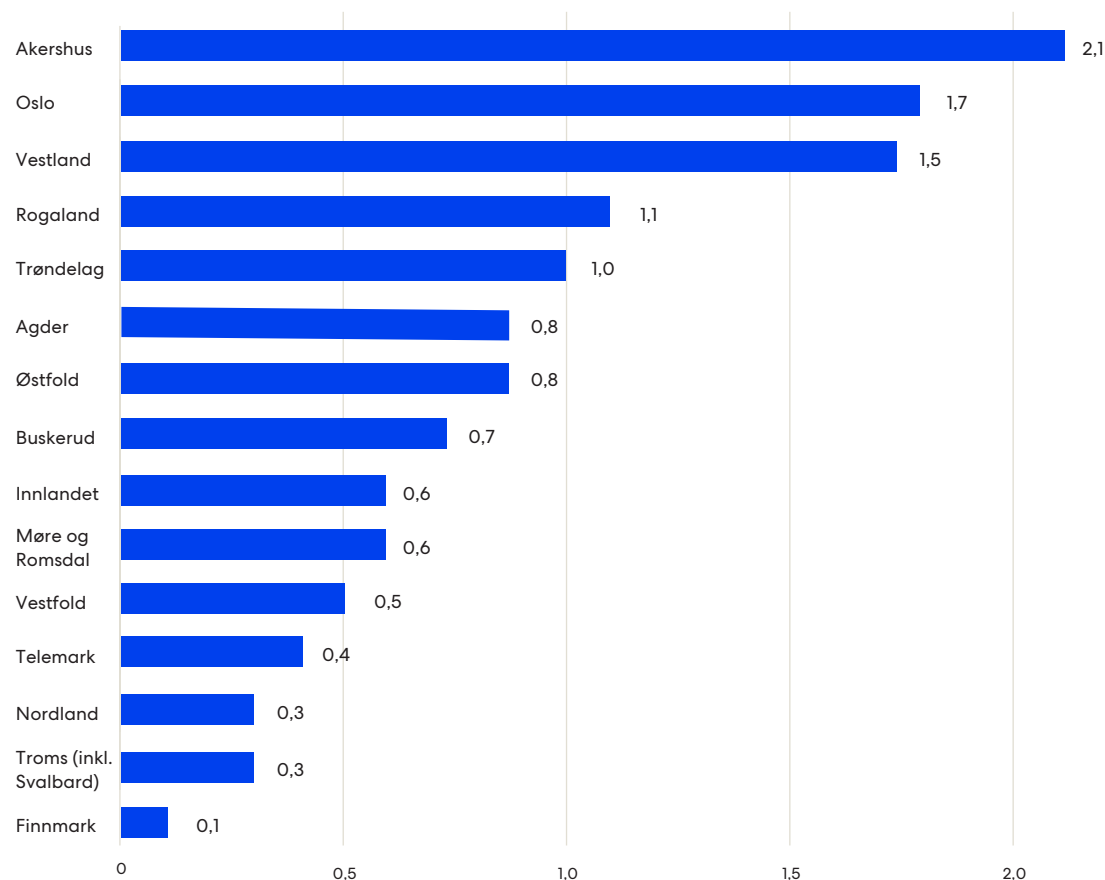
Imidlertid ble 2023 et år med betydelige utfordringer, og totalverdien falt til 73,4 milliarder kroner. Denne nedgangen kan tilskrives en kombinasjon av makroøkonomiske faktorer, inkludert renteendringer og økende global usikkerhet, som påvirket forbrukernes økonomi og kjøpsbeslutninger samt markedet generelt. Denne nedgangstrenden fortsetter inn i 2024, hvor vi i første kvartal ser en totalverdi på bare 12,4 milliarder kroner, ytterligere understreket av fortsatt usikkerhet i markedet.

Graf 3.2. - Totalverdi nye personbiler i mrd. kroner per 1.kvartal 2023 og 2024



Denne grafen viser totalverdien av nye personbiler registrert i Norge gjennom første kvartal 2024. Den markante nedgangen reflekterer markedets nedgang gjennom en økende forsiktighet blant forbrukere og at mange opplever en trangere økonomi.

Graf 3.3. - Totalverdi nye personbiler per fylke 2024 i mrd. kroner



Kilde: OFV Statistikk og OFV Kjøretøydata

Grafen viser en oversikt over hvordan totalverdien av nye personbiler fordeler seg i Norges fylker i første kvartal 2024. Ved å summere verdien av nyregistrerte personbiler, kan man synliggjøre økonomiske forskjeller som gir et bilde av regionale forskjeller i bilkjøp.

Akershus har den høyeste totalverdien med nesten 2,1 milliarder kroner, noe som speiler en høy befolkningstetthet og betydelig økonomisk aktivitet i hovedstadsområdet. Oslo og Vestland viser også betydelige beløp med henholdsvis 1,7 milliarder og 1,5 milliarder kroner, som indikerer aktive markeder med solid kjøpekraft.

I motsatt ende finner vi Finnmark og Svalbard, hvor de lavere totalverdiene reflekterer mindre befolkning og andre lokale økonomiske forhold som påvirker bilkjøpsatferden. Denne geografiske fordelingen gir innsikt i hvor det er størst økonomisk aktivitet og hvor markedene kan være mer begrensede. Den illustrerer også hvordan ulike regioner bidrar til det nasjonale bilmarkedet basert på lokale økonomiske og demografiske karakteristikk.

4. Antall nye personbiler og næringsandel

Antall personbiler i næring er enten eid eller leaset av et selskap. En personbil som er eid av en næringsvirksomhet kan benyttes av en privatperson, f.eks. som firmabil eller som privat leasingtaker. Den siste kategorien omtales som privatleasing. I tabellene 4.1 og 4.2 er ikke privatleasede biler skilt ut.

Tabell 4.1 - Antall nye personbiler og næringsandel per 1. kvartal 2024

	1. kvartal 2024	Akkumulert per 1. kvartal
Nye personbiler totalt	22 252	22 252
Nye personbiler i næring	10 096	10 096
Næringsandel i %	45,4 %	45,4 %

Kilde: OFV Statistikk

Tabell 4.2 - Antall nye personbiler og næringsandel i perioden 2012-2024

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	1 kv. 2024
Nye personbiler totalt	137 864	142 065	144 143	150 615	154 570	158 606	147 886	142 351	141 399	176 254	174 187	126 892	22 240
Nye personbiler i næring	57 629	61 008	67 663	63 766	73 618	82 576	79 644	73 682	69 140	80 659	71 194	56 999	10 096
Næringsandel i %	41,8 %	42,9 %	46,9 %	42,3 %	47,6 %	52,1 %	53,9 %	51,8 %	48,9 %	45,8 %	40,9 %	44,9 %	45,4 %

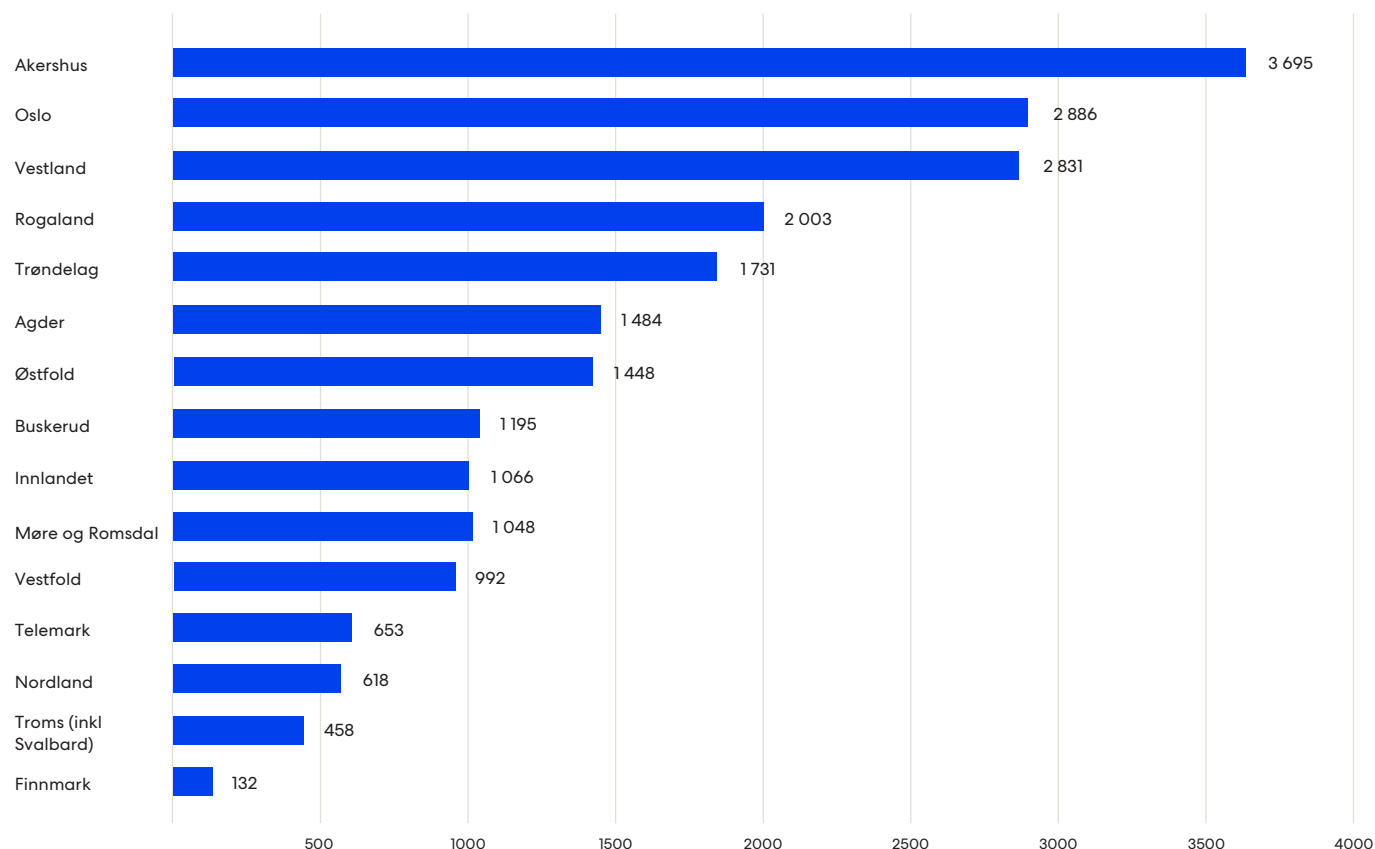
Kilde: OFV Statistikk

Takten i registreringer av nye personbiler i Norge kan betraktes som en slags termometer på både folks økonomi og landets økonomiske puls. Høy aktivitet på nybilfronten er ofte synonymt med økonomisk optimisme, mens en nedgang kan signalisere strammere tider. Dataene fra første kvartal 2024 viser et totalt antall nye personbiler på 22 252 og en næringsandel på 45,4%.

Perioden fra 2016 til 2020 markerte seg med høy aktivitet innen næringssegmentet for nye personbiler, med det akkumulerte nivået på sitt høyeste. Imidlertid endret bildet seg i 2021 og 2022, da privatpersoner utgjorde en større andel av førstegangsregistreringene, og næringsandelen opplevde en tilsvarende nedgang. I 2021 ble dessuten 1986-rekorden i antall nybilregistreringer slått. I 2023 var det et stabilt volum i næring, mens det private markedet opplevde en reduksjon, noe som resulterte i en økning i næringsandelen sammenlignet med det totale antallet.

Denne trenden vitner om et marked i endring. I lys av den økonomiske usikkerheten globalt og nasjonalt, er det verdt å merke seg at næringslivet opprettholder, og til og med øker, sin andel av nybilregistreringene, til tross for en reduksjon i det private markedet. Det tyder på at selv om forbrukernes kjøpekraft og vilje til å investere i ny bil kan være varierende, forblir bedrifters investering i nye kjøretøyer viktig for deres daglige operasjoner.

Graf 4.3 - Totalt antall nye personbiler per fylke 1. kvartal 2024

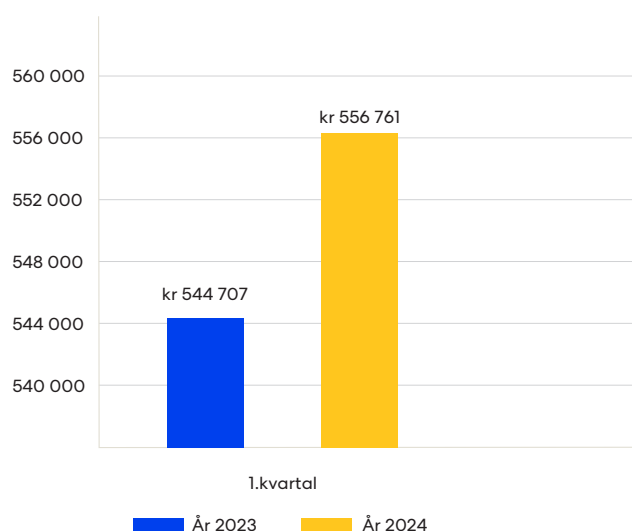


Kilde: OFV Statistikk

5. Gjennomsnittspris på nye personbiler

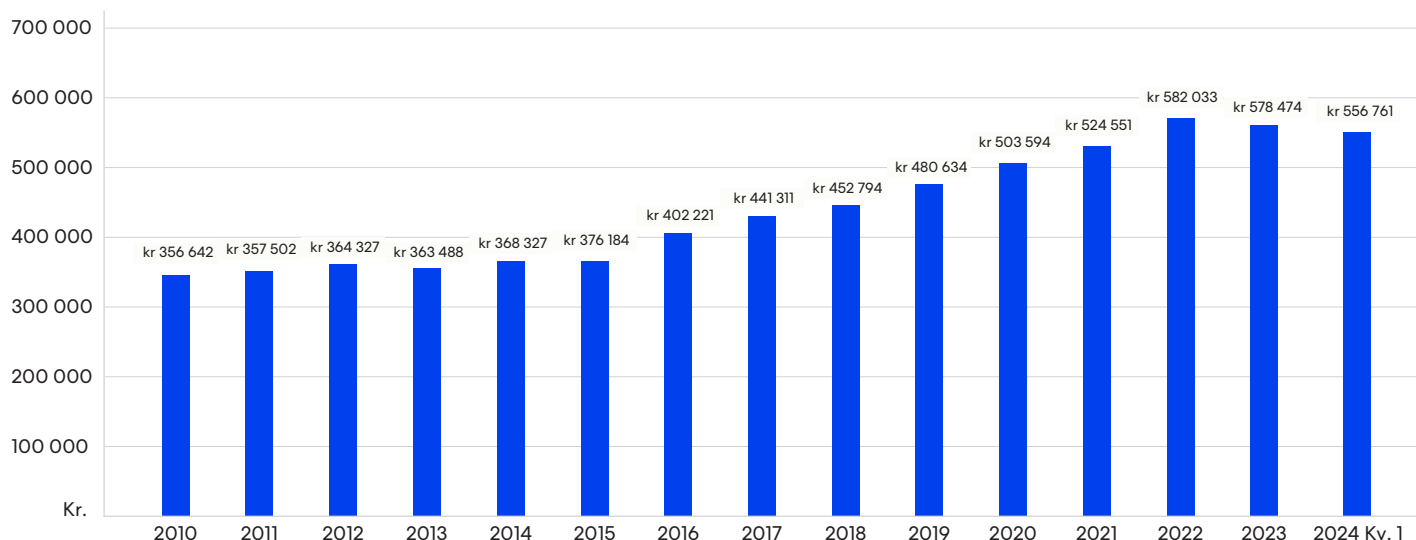
Når man ser på gjennomsnittsprisene måned for måned, vil svingningene i snittpris i større grad være påvirket av hvilke biler som ankommer landet i henhold til hva som er bestilt, enn om man sammenligner på årlig basis. Nå ser vi en dreining mot at registreringer ofte er på lagerbiler. Det tyder på mindre svingninger enn det som lenge har vært en tendens: Store båtleveranser med et populært bilmerke noen få ganger i året.

5.1 Gjennomsnittspris nye personbiler totalt per 1. kvartal 2023 og 2024



Kilde: OFV Statistikk og OFV Kjøretøysdata

Graf 5.2. - Gjennomsnittspris nye personbiler 2010 – 2024

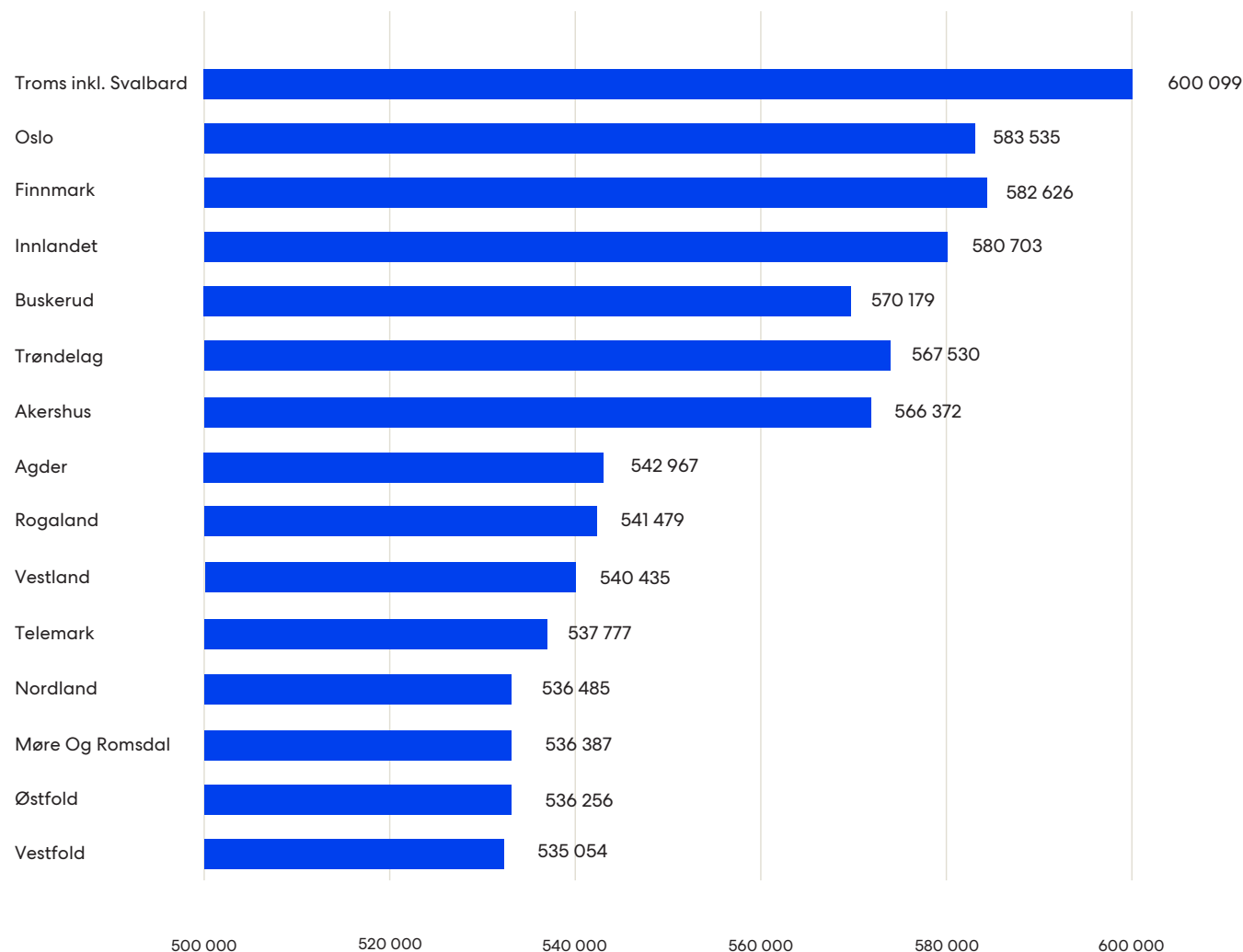


Fra 2010 til 2015 opplevde vi en stabil vekst i gjennomsnittsprisen på personbiler i Norge, et mønster som speilet forbrukernes tiltro til økonomien, sterkere kjøpekraft og vilje til å investere i dyrere biler. Perioden fra 2014 til 2022 bød på historisk lave renter, noe som førte til at forbrukerne benyttet seg av gunstige låneforhold for å finansiere kjøp av større, dyrere og velutstyrte biler enn tidligere, og – da gjerne med firehjulstrekk som har hatt en sterk vekst hos norske nybilkjøpere.

Innføringen av merverdiavgift på beløpet over 500 000 kroner på elektriske personbiler, samt en ny grunnavgift basert på vekt fra 1. januar 2023, ga et rekordhøyt registreringstall mot slutten av 2022. De varslede nye avgiftene førte til et registreringsrush av nybilkjøpere som ville sikre seg ny bil før de nye avgiftene trådte i kraft.

Sett i et bredt perspektiv, framstår bilmarkedet som et speilbilde av de generelle økonomiske svingningene. Mens mange forbrukere tilpasser seg ved å prioritere rimeligere og kostnadseffektive modeller, viser næringslivet en robusthet ved å opprettholde kjøp av kjøretøy som er essensielle for deres drift, uavhengig av de økonomiske svingningene.

Graf 5.3 – Gjennomsnittspris per fylke per 1. kvartal 2024



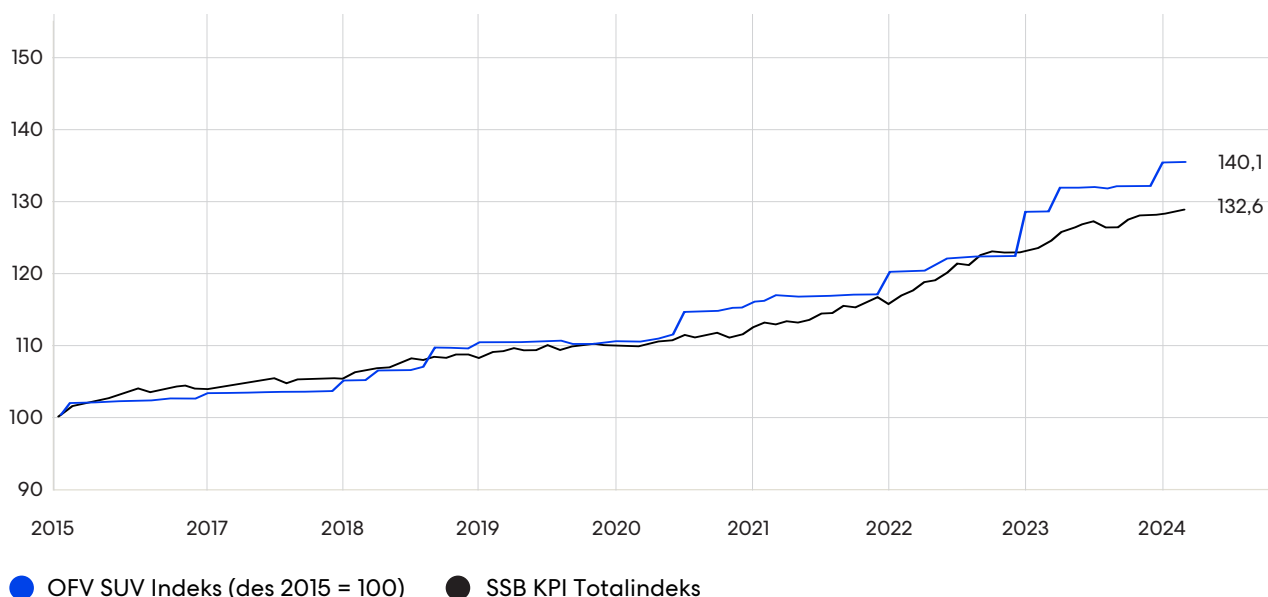
Kilde: OFV Statistikk og OFV Kjøretøydata

6. Konsumprisindeksen

Grunnlaget for sammenligning av prisendringer som vises i OFV Verdirapport er Konsumprisindeksen fra Statistisk sentralbyrå, KPI Totalindeks, for den aktuelle perioden. Konsumprisindeksen (KPI) beskriver utviklingen i konsumpriser for varer og tjenester etterspurt av private husholdninger bosatt i Norge. Endringen i KPI er et vanlig mål for inflasjon. (Konsumprisindeks SSB).

Tabellen viser prisutvikling over tid der SSB sin KPI Totalindeks ligger til grunn for å sammenligne hvordan OFV sitt utvalg av merker og modeller innenfor et gitt segment utvikler seg over tid.

Graf 6.1. - SSB KPI totalindeks og OFVs SUV prisindeks 2016-2024



Kilde: OFV Statistikk + SSB

OFV SUV prisindeks viser gjennomsnittlig prisendring for alle tilbudte personbiler i Norge i SUV mellomklasse. OFV følger SSB sine prinsipper om å publisere endringer med bare én desimal.

OFV har valgt å bruke SUV mellomklasse-segmentet for å illustrere dette. Med andre utvalg, herunder eksempelvis segmenter, drivlinjer og prisklasser vil man få andre vekstrater. OFVs SUV-indeks viser prosentvis månedsendring basert på «matched model» mellom lik dato for løpende måned mot måneden før. En aritmetisk fremstilling som dette vil alltid ha sine svakheter da utvalget vil endres over tid. Det valgte segmentet vokser og er nå det dominerende segmentet blant nye personbiler.

En rekke merker og modeller kan ha store priskampanjer. Grafen tar ikke fullt ut hensyn til alle slike kampanjer. Årsskifter illustrerer prisendringene tydeligst. Dette har størst sammenheng med økning av avgifter som innføres fra 01.01. hvert år.

OFV SUV-indeks versus KPI

I takt med at Norges konsumprisindeks har tatt sine beregnede skritt, har prisveksten på SUV-markedet økt og vist en veksttakt som konsekvent overgår det generelle prisnivået.

For 2023 viser trendene en markant topp tidlig i året, før prisene jevner seg ut – et fenomen som reflekterer den intense konkurransen i bilmarkedet og behovet for aggressive salgsstrategier. Bilmerker har justert sine tilbud for å opprettholde attraktivitet i et utfordrende marked.

Inn i de første månedene av 2024 observerer vi et økende gap mellom SUV-indeksen og konsumprisindeksen, som indikerer at bilprisene fortsetter å vokse raskere enn andre forbruksvarer. Dette gapet reflekterer en fortsatt sterk etterspørsel etter SUV-er og et marked som fortsatt verdsetter de særegne egenskapene til disse kjøretøyene – selv i lys av økende priser.

7. Avgifter

Tabell 7.1. - Fastsatt engangsavgift innkrevet fra Skatteetaten - personbiler

Førstegangsregistrerte nye personbiler (avgiftsgruppe A), fastsatt engangsavgift				
År	Antall	Engangsavgift inkl. vrakpantavgift	Herav vrakpantavgift	Engangsavgift ekskl. vrakpantavgift
2015	119 118	kr 13 079 480 117	kr 285 883 200	kr 12 793 596 917
2016	121 975	kr 12 648 051 589	kr 292 740 000	kr 12 355 311 589
2017	112 751	kr 11 304 752 955	kr 270 602 400	kr 11 034 150 555
2018	70 334	kr 7 397 726 768	kr 168 801 600	kr 7 228 925 168
2019	141 721	kr 8 756 334 892	kr 339 770 400	kr 8 416 564 492
2020	141 907	kr 5 640 697 463	kr 340 576 800	kr 5 300 120 663
2021	176 464	kr 4 286 322 595	kr 423 513 600	kr 3 862 808 995
2022	174 575	kr 3 955 256 414	kr 418 980 000	kr 3 536 276 414
2023	174 575	kr 5 294 153 043	kr 304 831 200	kr 4 989 321 843

Kilde: Skatteetaten/OFV beregnet vrakpantavgift

Målet om at alle nye personbiler fra 2025 skal ha nullutslipp, har vært en føring fra Stortinget siden 2018. Dette har blant annet blitt konkretisert gjennom insentiver og avgiftslettelser ved kjøp og bruk av nullutslippsbiler. Overgangen til en miljøvennlig kjøretøypark betyr lavere avgiftsinntekter for staten, men har vært avgjørende for å få til endring i kjøpemønster. Denne tabellen vil bli oppdatert etter hvert som OFV mottar tall fra Skatteetaten.

I 2015 ble det i gjennomsnitt betalt kr 109 803 i sum engangsavgifter pr. førstegangsregistrerte nye personbil, andelen elbil (fritatt for engangsavgifter) var på 17,1 prosent.

Den laveste gjennomsnittlige engangsavgiften i perioden var i 2022, med kr 22 656 pr. personbil. Det året økte elbilandelen til 79,3 prosent. Altså var det kun 20,7 % av de nye personbilene som ble ilagt engangsavgift.

Frem til og med 2022 var elbilene fritatt avgifter; både merverdiavgift (moms) og engangsavgifter. Elbiler betalte kun vrakpant.

Økningen i antall registreringer av elbiler (uten engangsavgifter) i perioden 2015 - 2022 er hovedårsaken til nedgangen i sum engangsavgifter.

Engangsavgiftene for personbiler med forbrenningsmotor (inkl. hybrid) har de siste årene hatt en markant økning.

Resultatet har vært en tilsvarende kraftig nedgang i antall førstegangsregistrerte nye biler med forbrenningsmotor, med tilsvarende nedgang i sum engangsavgifter innbetalt til staten.

Fra og med 2023 ble elektriske personbiler ilagt merverdiavgift, men kun for beløpet som overstiger kr 500 000 i utsalgspris. Fra 2023 ble det også innført en ny «grunnavgift egenvekt» for alle personbiler, inkludert elbiler, på egenvekt over 500 kg. Det medførte at elbilene mistet sitt avgiftsfritak, som de har hatt siden 1995.

Økningen i sum engangsavgift i 2023 i forhold til 2022, er langt på vei forklart med den nye «grunnavgift egenvekt». Den gjennomsnittlige engangsavgiften pr. førstegangsregistrert nye personbil økte fra 2022 til 2023 med nesten kr 19 000, til kr 41 648, en økning på 83,8 prosent.

Engangsavgifter inkl. vrakpant fra nye personbiler økte fra 2022 til 2023 med 1 338 896 629 kroner, tilsvarende en økning på nesten 34 prosent.

Tabell 7.2. - Fastsatt engangsavgift innkrevet fra Skatteetaten - varebiler

Førstegangsregistrerte nye varebiler (avgiftsgruppe B), fastsatt engangsavgift 2015 - 2023				
År	Antall	Engangsavgift inkl. vrakpantavgift	Herav vrakpantavgift	Engangsavgift ekskl. vrakpantavgift
2015	30 419	kr 1 710 662 281	kr 73 005 600	kr 1 637 656 681
2016	33 030	kr 1 951 976 392	kr 79 272 000	kr 1 872 704 392
2017	32 566	kr 2 139 965 908	kr 78 158 400	kr 2 061 807 508
2018	22 667	kr 1 580 525 251	kr 54 400 800	kr 1 526 124 451
2019	35 257	kr 2 555 380 322	kr 84 616 800	kr 2 470 763 522
2020	29 949	kr 2 126 731 663	kr 71 877 600	kr 2 054 854 063
2021	32 190	kr 2 251 721 504	kr 77 256 000	kr 2 174 465 504
2022	28 366	kr 2 059 463 849	kr 68 078 400	kr 1 991 385 449
2023	28 896	kr 2 198 186 884	kr 69 302 400	kr 2 128 884 484

Kilde: Skatteetaten/OFV beregnet vrakpantavgift

I 2015 ble det i gjennomsnitt betalt kr 56 237 i sum engangsavgifter pr. førstegangsregistrerte nye varebil. I 2023 var tilsvarende gjennomsnittstall kr 76 072, det vil si en økning på kr 19 835 fra 2015. Den gjennomsnittlige engangsavgiften for varebiler var på sitt høyeste nivå i 2019 med kr 72 479. 2019 er også året med flest førstegangsregistrerte varebiler, med totalt 35 257.

Sum engangsavgifter for førstegangsregistrerte nye varebiler har i perioden endret seg i takt med antall førstegangsregistrerte nye varebiler.

Avgiftsmessig er 2023 preget av flere forhold:

- Det ble innført merverdiavgift på elektriske varebiler med utsalgspris over kr 500 000
- Det ble innført ny grunnavgift egenvekt for alle drivlinjer (også elektriske varebiler)

Varebiler med forbrenningsmotor fikk altså nå to avgifter referert egenvekt, samt markante økninger på de øvrige avgiftsparametre. Engangsavgiftene for nye varebiler med forbrenningsmotor er vesentlig høyere enn for varebiler med elektrisk drivlinje. Selv med en rekordhøy andel elektriske varebiler i 2023 på ca. 31 %, økte sum engangsavgift sammenlignet med 2022 med nesten 7 %.

Oppbyggingen av engangsavgiften for 2024 er lik som i 2023. Satsene er økt med forventet prisstigning, bortsett fra CO₂-utslipp som er økt med 14,2 prosent. Enova har siden august 2019 gitt støtte til innkjøp av elektriske varebiler som en del av Nullutslippsfondet. Denne støtten ble avviklet ved utgangen av mai 2023. Totalt for årene 2019 - 2023 har Enova fordelt om lag 750 millioner kroner til elvarebiler i 287 kommuner.

Kilde: Enova



8. OFV Prisintervaller

Tabell 8.1 - Andel av biler totalt fordelt på OFV Prisintervaller

Prisintervaller for nye personbiler 2010-2024											
År	Drivstoff	1 - 299.999	300.000 - 399.999	400.000 - 499.999	500.000 - 599.999	600.000 - 749.999	750.000 - 999.999	1.000.000 - 1.499.999	1.500.000 og mer	x Ikke oppgitt	Totalsum
2010	Alle	41,0 %	30,3 %	16,2 %	7,1 %	2,8 %	1,9 %	0,5 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
2010	Elektrisitet	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2011	Alle	40,0 %	30,3 %	18,2 %	7,1 %	2,4 %	1,6 %	0,4 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2011	Elektrisitet	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2012	Alle	37,9 %	29,2 %	19,2 %	8,2 %	3,0 %	1,8 %	0,6 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
2012	Elektrisitet	99,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,8 %	100,0 %
2013	Alle	36,3 %	30,1 %	20,9 %	5,1 %	6,0 %	1,1 %	0,4 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
2013	Elektrisitet	74,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	25,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2014	Alle	36,2 %	29,4 %	19,5 %	5,0 %	8,1 %	1,2 %	0,5 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
2014	Elektrisitet	77,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	22,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	100,0 %
2015	Alle	34,3 %	30,2 %	19,6 %	6,4 %	6,3 %	2,8 %	0,4 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
2015	Elektrisitet	84,3 %	0,0 %	0,0 %	1,1 %	8,3 %	6,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2016	Alle	26,0 %	31,9 %	22,2 %	8,8 %	5,5 %	4,6 %	0,8 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
2016	Elektrisitet	66,4 %	19,2 %	0,0 %	0,0 %	4,8 %	7,5 %	2,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2017	Alle	21,5 %	31,9 %	18,2 %	11,5 %	8,7 %	6,9 %	0,8 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
2017	Elektrisitet	47,2 %	27,3 %	0,0 %	0,0 %	15,1 %	9,6 %	0,9 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2018	Alle	24,1 %	30,0 %	14,7 %	10,8 %	9,1 %	10,0 %	0,7 %	0,2 %	0,3 %	100,0 %
2018	Elektrisitet	43,3 %	35,3 %	0,2 %	0,0 %	12,4 %	8,4 %	0,3 %	0,0 %	0,1 %	100,0 %
2019	Alle	12,0 %	30,7 %	17,0 %	19,8 %	8,1 %	10,6 %	0,8 %	0,3 %	0,7 %	100,0 %
2019	Elektrisitet	12,5 %	41,2 %	8,6 %	17,0 %	5,6 %	13,4 %	0,3 %	0,0 %	1,3 %	100,0 %
2020	Alle	13,0 %	24,3 %	18,4 %	20,7 %	11,7 %	9,2 %	2,1 %	0,4 %	0,1 %	100,0 %
2020	Elektrisitet	17,8 %	33,3 %	16,2 %	11,3 %	12,1 %	7,7 %	1,5 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
2021	Alle	6,1 %	19,3 %	27,2 %	26,7 %	8,9 %	8,7 %	2,8 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %
2021	Elektrisitet	6,7 %	25,8 %	28,5 %	22,7 %	8,4 %	5,8 %	2,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %
2022	Alle	1,2 %	14,8 %	17,8 %	28,2 %	23,0 %	11,3 %	3,1 %	0,3 %	0,2 %	100,0 %
2022	Elektrisitet	1,1 %	15,3 %	15,8 %	31,4 %	23,2 %	10,6 %	2,3 %	0,1 %	0,2 %	100,0 %
2023	Alle	0,5 %	13,1 %	15,1 %	45,4 %	14,2 %	8,6 %	2,4 %	0,7 %	0,0 %	100,0 %
2023	Elektrisitet	0,4 %	14,3 %	12,8 %	52,5 %	14,3 %	4,6 %	1,1 %	0,1 %	0,0 %	100,0 %
1 kv. 2024	Alle	0,4 %	15,0 %	16,4 %	44,4 %	15,1 %	4,9 %	2,5 %	0,8 %	0,5 %	100,0 %
1 kv. 2024	Elektrisitet	0,3 %	16,4 %	15,6 %	45,3 %	16,0 %	4,0 %	1,7 %	0,1 %	0,5 %	100,0 %

I løpet av det siste tiåret har bilmarkedet i Norge gjennomgått en større endring, tydelig illustrert gjennom en forskyvning i prisintervallene for nyregistrerte biler. I 2010 dominerte rimeligere kjøretøy med over 41 % av nyregistrerte biler priset under 300 000 kroner i 2010-kroner. Dette segmentet er ikke lenger dominerende i markedet, og per 1. kvartal 2024 utgjør nye personbiler til under 300 000 (i 2024-kroner) kun 0,4 %.

Parallelt med denne trenden har det vært en betydelig økning i tilbudet av biler i høyere prisintervaller. Dette skyldes ikke bare inflasjon og den naturlige prisøkningen på varer, men også en tydelig økning i nybilkjøpernes preferanser for mer luksuriøse, godt utstyrte og teknologisk avanserte kjøretøy. De nyregistrerte bilenes bevegelse oppover prisstigen reflekterer et ønske om biler som tilbyr mer enn bare transport.

Elektrifiseringen av bilindustrien har selvfølgelig spilt en avgjørende rolle i denne utviklingen. Tilbake i 2010 var de elektriske bilene hovedsakelig tilbudt i det laveste prisintervallet. Dette var startfasen på elektrifiseringen av nybilmarkedet i Norge. Få modeller var tilgjengelige, og de var ofte sett på som nisjekjøretøy. Gjennom en kombinasjon av teknologiske fremskritt, endringer i forbrukerbevissthet om miljøspørsmål og ikke minst statlige insentiver, har elektriske biler i økende grad blitt tilgjengeliggjort i de høyere prisintervallene. I 2023 finner vi at over halvparten av de elektriske bilene befinner seg i prisintervallet 500 000 – 599 999 kroner, noe som viser at markedet nå er villig til å betale mer for en ny bil enn for 5-10 år siden.

I første kvartal 2024 ser vi at prisintervallet 750 000 – 999 999 kroner representerer en nedgang på 3,7 prosentpoeng, mens økningen er størst i prisintervallet 400 000 til 499 999 kroner. Dette skyldes både et utvidet utvalg av biler med tilfredsstillende egenskaper, som rekkevidde, ladekapasitet og mulighet for hengerfeste i rimeligere prisklasser, og at flere nybilkjøpere opplever en mer anstrengt økonomisk situasjon.

9. OFV om tendenser

Prisveksten i Norge har avtatt for tredje måned på rad, noe som er positivt, både for Norges Bank som arbeider for å nå inflasjonsmålet på to prosent, og for norsk økonomi generelt. Det er særlig drivstoff- og elektrisitetspriser som har hatt stor betydning, med en nedgang for drivstoff og moderat økning for elektrisitet fra måned til måned. Matprisene har falt grunnet sesongtilbud knyttet til påskevarer, mens økning i husleieprisene har bidratt til å trekke konsumprisindeksen oppover.

Parallelt med dette har leasing av biler blitt mer populært. Selv i et samlet nybilmarked med nedgang i registreringstallene, ser vi en vekst i andelen biler som leies ut gjennom leasing. Dette tyder på at flere nybilkjøpere og bedrifter anser leasing som et godt alternativ til tradisjonelt bilkjøp. Spesielt har elbiler blitt et stadig mer populært valg for leasing.

Bilprodusenter justerer strategiene som et resultat av endrede markedsforhold

En rekke land i Europa har redusert eller fjernet helt insentiver for kjøp av elbil. Det har medført at etterspørselen etter elbiler ikke er like sterk og flere bilprodusenter har derfor revidert sin elbilstrategi. Resultatet er at de nå vil fortsette å produsere biler med forbrenningsmotorer langt utover det som var planlagt. For eksempel varslet Mercedes-Benz for et par år siden at de ikke ville satse på videreutvikling av forbrenningsmotoren etter 2025, men nå er bensin- og dieselmotorer som tilfredsstiller Euro 7 utslippskrav tilbake i strategien i hvert fall frem til 2030, og sannsynligvis lenger.

Aggressive priskampanjer påvirker bilsalget i et krevende marked

Et resultat av at etterspørselen etter elbiler falt i Europa i 2023, var at flere bilprodusenter introduserte mer aggressive markedstiltak enn vi har sett på flere år. I 2023 overrasket Tesla markedet ved å redusere prisen på enkelte modeller i flere markeder samtidig. Det gjorde at flere andre bilmerker svarte med ulike former for priskampanjer på sine modeller for å kunne konkurrere i et krevende marked. Tesla har senere fulgt opp med flere prisreduksjoner og påfølgende prisøkninger for enkelte av modellene. Dette har til en viss grad gjort markedet mer volatil og det virker som om nybilkundene i 2024 er mer opptatt av pris og rabatter enn de har vært på lenge.

Økt konkurranse og nye biler i rimeligere prisklasser

Konkurransen om nybilkundene er skjerpet, og det kreves en god del mer arbeid å få signert en kontrakt i 2024 enn det som var tilfellet i toppårene 2021 og 2022. En rekke nye kinesiske bilprodusenter har lansert modeller på det norske markedet de siste par årene, og vi forventer derfor at konkurransen om kundene vil bli enda tøffere i tiden fremover. Flere kinesiske bilmerker har en prisfordel som en følge av avanserte produksjonsteknikker og fordi de utelukkende satser på elbiler. Disse produsentene utfordrer etablerte merker i Europa og her hjemme. Resultatet er raskt skiftende forhold i bilindustrien, hvor nye prisstrategier, teknologisk innovasjon og ikke minst nybilkjøpernes preferanser kontinuerlig er i endring.

I det siste har det blitt lansert flere nye bilmodeller i rimeligere prisklasser på markedet, og flere vil komme i 2024 og 2025. Elbilteknologien krever mindre plass enn forbrenningsmotoren og dermed kan mindre elbiler konkurrere med større bensin- og dieslbiler når det gjelder plassutnyttelse. Parallelt utvikles batteri- og ladeteknologien slik at også mindre elbiler får god rekkevidde og rask hurtiglading. Det er ikke lenger forbeholdt store elbiler til høy pris. Nybilkundene ser ut til å ha oppdaget dette og etterspør i større grad mindre elbiler i 2024 enn i foregående år. Trenden antas å fortsette og kanskje bli forsterket de neste årene.



10. Grunnlag for rapporten

10.1 Omfang, publiseringshyppighet og distribusjon

OFV Verdirapport omfatter alle nye personbiler som registreres i Norge, og publiseres på OFVs hjemmeside etter kvartalsavslutning. Tallene for 4. kvartal er en årsoversikt.

10.2 Rettigheter og videre bruk av OFV Verdirapport

Rettigheter til alt datamateriale, de enkelte rapporter, statistikker, grafer, diagrammer, figurer, illustrasjoner mv. tilhører OFV, jfr. Åndsverkslovens §§ 1 flg., samt § 43 (vern av databaser). Videre publisering i media, kundebrev, nyhetsbrev, analyser og liknende er tillatt for utdrag eller deler av OFV Verdirapport ved angivelse av kilde: «Opplysningsrådet for veitrafikken, OFV Verdirapport, dato (ddmmåå)»

10.3 Datagrunnlag

OFV mottar daglig input fra Statens Vegvesen, Vegdirektoratet (SVV), over alle førstegangsregistrerte kjøretøy i Norge (både helt nye og bruktimporterte). Nye personbiler, varebiler og lette- og tunge motorsykler som er kommersielt markedsført i Norge, er referert i vår database OFV Kjøretøydata. Dataene hentes fra importørene og fabrikkene. Her er hver bil/mc referert med en unik id. OFV Kjøretøydata inneholder ytterligere tekniske data (ut over det som fremkommer ved en registrering), utstyrsdata, miljødata samt avgifts data og priser som ny. Basen ajourholdes daglig.

For å finne riktig pris på de registrerte kjøretøyene, benyttes OFV Regnummersøk. Her søkes det først i registreringsdataene via et registreringsnummer/VIN-nummer og det returneres data som beskriver kjøretøyet. For personbiler, varebiler og motorsykler tas svaret fra OFV Registreringsdata videre, og det søkes også i OFV Kjøretøydata. I de tilfeller det returneres flere forslag til kjøretøy fra OFV Kjøretøydata for et kjennemerke på grunn av helt like tekniske spesifikasjoner, men forskjellige utstyrspakker, velges den dyreste varianten. Se beskrivelse under Nybilpriser.

10.4 Nybilpriser

I koblingen mellom registreringsnummer og modellvarianter er dyreste variant valgt. Prisene i OFV Kjøretøydata er uten frakt- og leveringsomkostninger. Dette kommer i tillegg til oppgitt pris. Der det er flere modellvarianter anser vi prisen på den dyreste varianten som mest sannsynlig. Grunnen er at de rimeligere variantene som regel vil ha påslag med ulikt utstyr og derfor er nær den dyreste varianten (som også er uten ekstrautstyr). Det er verdt å merke seg at det i løpet av et år kan være til dels store prisendringer for enkelte modellvarianter, og at OFV her presenterer gjennomsnittstall. Prisendringene fremkommer ved å sammenligne priser for de samme nye bilene ved inngangen og utgangen av en definert periode. Denne perioden defineres som måned.

Ta kontakt med OFV for mer informasjon

Telefon: +47 24 11 12 30

E-post: firmapost@ofv.no

www.ofv.no

Opplysningsrådet for veitrafikken



Opplysningsrådet
for veitrafikken

