



Utvikling i vraking av kjøretøy i Norge

På oppdrag for Autoretur AS

Om Oslo Economics

Oslo Economics utreder samfunnsfaglige problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndigheter, et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser, eller for interesseorganisasjoner. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.

Oslo Economics er et samfunnsfaglig rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt basert på bransjeerfaring, fagkompetanse og et nettverk av samarbeidspartnere.

Kartlegging og analyse

Oslo Economics har lang erfaring med å gjennomføre kartlegginger og analyser av markeder. Vi innhenter informasjon gjennom litteraturgjennomganger, spørreundersøkelser og intervjuer, og samler og systematiserer data fra offentlig statistikk, egne databaser og innhentet data fra andre kilder.

Oslo Economics har høy kompetanse på å sammenstille og tilrettelegge data, samt sette opp egnede modeller og analysere årsakssammenhenger. Vi kan anvende en rekke forskjellige metoder og statistiske verktøy, og er i stand til å løse et bredt spekter av problemstillinger på en hensiktsmessig og effektiv måte.

Utvikling i vraking av kjøretøy i Norge/nummer

© Oslo Economics, 9. april 2024

Kontaktperson:

Rolf Sverre Asp / Partner

rsa@osloeconomics.no, Tel. 996 28 812

Foto/illustrasjon: iStock.com/hroe

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	4
1. Innledning	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Mandat	6
1.3 Struktur	6
2. Informasjonsgrunnlag	7
2.1 Informasjonsinnhenting	7
3. Vraking av kjøretøy	9
3.1 Vrakprosessen	9
3.2 Tilstand og utvikling i vraktall	9
4. Analyse av nedgangen i vraktall	13
4.1 Regulatoriske forhold	13
4.2 Endringer i økonomiske forhold	14
4.3 Endringer i bilhold	17
4.4 Oppsummering	21
5. Referanser	23
Vedlegg A	24
5.1 Antall registrerte kjøretøy	24
5.2 Gjennomsnittsalder største bilmerker	24
5.3 Periodiske kjøretøykontroller (PKK) og etterkontroller (EK)	25

Sammendrag og konklusjoner

Siden 2019 har det blitt vraket stadig færre biler i Norge, uten at bransjen har full oversikt over hvorfor. Våre analyser tyder på at årsaken er sammensatt, men at krevende økonomiske forhold er en særlig viktig drivkraft. Dette ser ut til å resultere i at flere beholder bilen sin lengre. I tillegg har utviklingen i kronkurs, vrakpant og avregistreringsmuligheter bidratt til at alternativer til vraking har blitt mer attraktivt, og flere enn tidligere ser ut til å avregistrere eller eksportere bilen.

Om rapporten

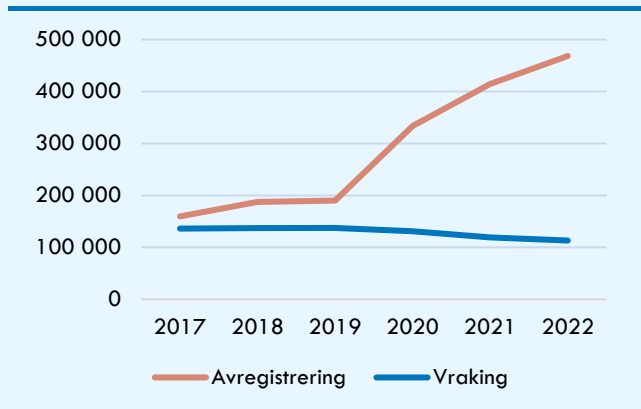
Denne rapporten oppsummerer kartleggingen og analysene som Oslo Economics har utført på oppdrag for Autoretur. Formålet er å øke kunnskapen om hva som driver utviklingen i antall vrakede biler i Norge.

Endringer i regulatoriske forhold

Omleggingen fra årsavgift til trafikkforsikringsavgift i 2018 medførte at det ikke er nødvendig å avregistrere bilen før årsskiftet eller vrake den i løpet av året for å unngå eller redusere avgiften, noe som kan ha gitt svakere insentiver til å vrake bilen. I tillegg har det blitt både billigere og mer lettvinnt å avregistrere bilen.

Figur 1 viser at antall avregistreringer og vrakinger beveger seg i motsatt retning og at gapet økte enormt fra 2019 til 2022.

Figur 1: Avregistrerte og vrakede biler



Kilde: Oslo Economics, basert på data fra OFV

Samtidig har vrakpanten ligget flatt, og i fravær av inflasjonsjustering har den reelle verdien av beløpet falt betydelig. Disse faktorene trekker i retning av at vraking har blitt mindre attraktivt sammenliknet med å avregistrere bilen.

Endringer i økonomiske forhold

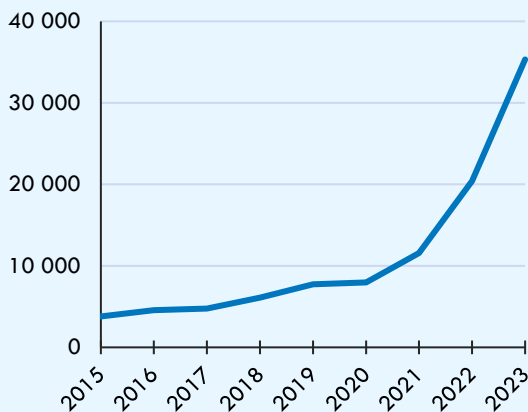
Høyere renter, prisvekst og økonomisk uforutsigbarhet har satt folk i en mer krevende økonomisk situasjon. Lavere kjøpekraft og usikkerhet rundt hvordan økonomien vil utvikle seg fremover, kan føre til at folk ønsker å redusere kostandene sine eller spare opp til en buffer. Høye nybilpriser og dyre lån kan føre til at mange velger å utsette utskiftning av bilen (selv om det også kan være penger å spare på å bytte fra bensin- og dieselbil til elbil). Etter et år med høyt nybilsalg i 2021 falt nybilsalget noe i 2022, men det var først i 2023 at det virkelig bremsset opp. Det kan være et tegn på at mange beholder bilen sin lengre, og at en del vrakinger av den grunn forskyves.

De siste årene har viktige valutaer som euro og dollar styrket seg i forhold til norske kroner. Når verdien på andre lands valuta stiger i forhold til den norske kronen, blir det mer lønnsomt å eksportere norske varer til land hvor varene kan selges i bytte mot denne valutaen. Dette gjelder også for biler. Kombinert med refusjonsordning for tilbakebetaling av engangsavgift ved eksport av bruktbiler som ble innført i 2014, er det nå mer lønnsomt å eksportere norske biler enn noensinne.

Alle biler med en verdi på mer enn 5 000 kroner skal deklarerer av Tolletaten, og tallen som er presentert i Figur 2 viser at antall deklarererte biler har skutt i været de siste årene.

Det faktiske eksporttallet er trolig enda høyere, gitt at man ikke trenger å deklarerere biler som har en verdi på under 5 000 kroner. For mange av de eksporterte bilene er vraking trolig ikke et alternativ. Verdien på bilene kan gi en indikasjon, men vi vet for eksempel ikke alderen på bilene. Fordi vi ikke kjenner flere karakteristika ved bilene som deklarerer eller omfanget av biler med verdi på under 5000 er det ikke rett frem å fastslå i hvilken grad økt eksport har påvirket vraktallene.

Figur 2: Deklarering av biler for eksport



Kilde: Tolletaten (2023). Merk: Tall for 2023 gjelder for perioden 01.01-19.11

Endringer i bilhold

Nasjonale reisevaneundersøkelser viser at biler ble mindre brukt i 2022 sammenliknet med i 2019. Dette understøttes av tall fra SSB som viser at biler i alle aldersgrupper har lavere gjennomsnittlig kjørelengde i 2022. Det at bilene kjøres mindre kan bidra til at de får lengre levetid, og at vraking derfor skyves lengre frem i tid. I tillegg gir den økonomiske situasjonen incentiver til å beholde bilen lengre. På bakgrunn av dette forventer vi at alderen på bilparken øker.

Figur 3 viser hvordan gjennomsnittsalderen på person- og varebiler har utviklet seg over tid. Gjennomsnittsalderen på personbiler lå nokså stabilt frem til 2018, men har siden økt fra 10,5 til 10,8 år. Gjennomsnittsalderen på varebiler har økt gjennom hele perioden, fra 7,8 år i 2012 til 9,4 år i 2022. Samlet sett, for både person- og varebiler, gir dette en økning i gjennomsnittsalder fra 10,1 år i 2012, via 10,43 i 2019, til 10,59 år i 2022.

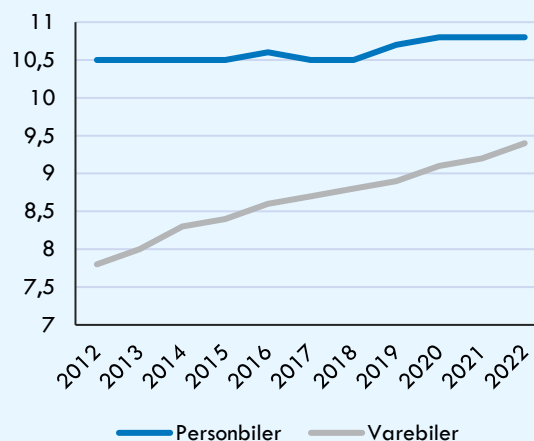
Selv om en økning i gjennomsnittsalderen fra 10,43 til 10,59 år ikke nødvendigvis fremstår som en stor økning, innebærer det at mer enn 3 millioner biler i snitt er 0,16 år eldre. Et høyt nybilsalg i både 2021 og 2022 trekker i motsatt retning, og tyder på at økningen i gjennomsnittsalder drives av flere eldre

biler heller enn færre yngre biler. Dermed vrakes også flere biler på et senere tidspunkt.

At biler ikke blir godkjent i den periodiske kjøretøykontroller fremstår som en utløsende årsak til vraking av biler, blant annet på grunn av risiko for dyre reparasjoner. Antall periodiske kjøretøykontroller relativt til størrelsen på bilparken har vært relativt stabil, på omtrent 40 prosent hvert år. Samtidig har andelen ikke-godkjente kontroller falt betydelig. Nærmere 60 000 færre kontroller resulterte i krav om utbedring og ny kontroll for godkjenning i 2022, sammenliknet med i 2019. Dette kan både skyldes endringer i kontrollinstruksen som senker terskelen for godkjenning, men også at bilene holder lengre.

Uavhengig av årsak, kan en nedgang i antall biler som ikke godkjennes forklare noe av nedgangen i vraktall. I tillegg har andelen godkjente etterkontroller økt, som kan understøtte at flere retter feil og mangler for å få godkjent bilene sine. Vi kan imidlertid ikke utelukke at endringer i kontrollen har gjort at en større andel feil og mangler som resulterer i ikke-godkjente kontroller er mindre ressurskrevende å reparere.

Figur 3: Gjennomsnittsalder på person- og varebiler



Kilde: SSB-tabell 05528

1. Innledning

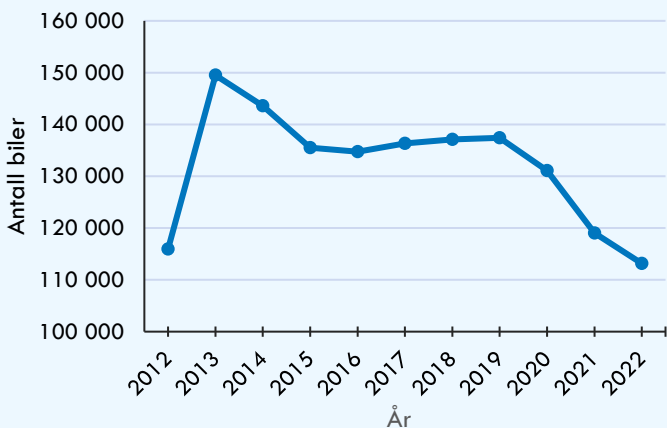
De siste årene har vesentlig færre biler blitt vraket i Norge, som blant annet kan ha negative konsekvenser for klimautslipp og trafikksikkerhet. Det mangler imidlertid en god forklaring på hvorfor så mange færre biler vrakes. Oslo Economics har bistått Autoretur med å analysere utviklingen, med formål om å øke kunnskapen om hva nedgangen skyldes.

1.1 Bakgrunn

Bilimportørene har ansvar for å samle inn og gjenvinne vrakede biler. Dette ivaretas gjennom selskapet Autoretur, som er eid av Bilimportørenes Landsforening (BIL). En forsvarlig håndtering av vrakede kjøretøy er viktig for å redusere klimautslipp og bidra til en sirkulær økonomi.

De siste årene har det vært en betydelig nedgang i antall vrakede biler i Norge. I 2019 ble det rapportert om vraking av nærmere 140 000 biler, mens dette tallet hadde falt til omtrent 113 000 i 2022.

Antall vrakede person- og varebiler



Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV). Illustrasjon: Oslo Economics.

Videre peker tallene for 2023 i retning av en vedvarende trend med en forventet nedgang til omtrent 105 000 vrakede biler i løpet av dette året.¹

Utviklingen kan indikere en langsommere fornyelse av bilparken, som igjen kan resultere i negative virkninger på klimautslipp og trafikksikkerhet. Jo større andel eldre biler som kjører på veiene, desto høyere utslipp og større risiko for alvorlige ulykker forventes.²

Nedgangen i vraktall lar seg ikke umiddelbart forklare ut fra salgshistorikken for biler og deres gjennomsnittlige levetid. Utviklingen kan imidlertid ha stor betydning for oppnåelse av mål om utslipp, trafikksikkerhet og gjenbruk og gjenvinning av materialer. I tillegg har den økonomiske konsekvenser for Autoretur og deres retursystem. For å kunne adressere utfordringene og virkningene knyttet til nedgangen i vraktall, er det viktig med forståelse av hva som er de bakenforliggende årsakene til utviklingen. Autoretur ønsker derfor bistand til å analysere utviklingen, og hva som driver denne.

1.2 Mandat

Oslo Economics har fått i oppdrag å fremskaffe informasjon om hva som driver utviklingen i antall vrakede biler. Dette inkluderer å kartlegge hvilke faktorer som påvirker vraktallene, og deretter analysere sammenhengen mellom faktorene og utviklingen i antall vrakede biler.

1.2.1 Avgrensninger

Dette oppdraget er innrettet mot å forstå hva utviklingen i antall vrakede biler skyldes. Forslag til og vurderinger av hvilke grep som eventuelt kan gjøres for å snu trenden faller utenfor vårt mandat.

1.3 Struktur

Kapittel 2 gjør rede for informasjonsgrunnlaget vi har basert våre analyser på, kapittel 3 gjør rede for tilstanden og utviklingen i vraktall og kapittel 4 analyserer mulige årsaker til nedgangen i vraktall. Til slutt følger en referanseliste og vedlegg til rapporten.

¹ Figuren viser en kraftig oppgang fra 2012, som trolig henger sammen med at vrakpanten økte i to omganger i 2013. Økningen kan ha utløst ekstra mange vrakinger dette året, fordi det kunne lønne seg å utsette vraking fra 2012 til 2013. Dette kan forklare hvorfor vi ser noe tilbakegang de to påfølgende årene.

² Ifølge Transportøkonomisk institutt, er sannsynligheten for å omkomme eller bli alvorlig skadet i en trafikkuulykke omtrent 40 prosent lavere for kjøring i nye biler sammenliknet med biler som er 10 år gamle (TØI, 2017). OFV skriver at CO₂-utslipp for nye personbiler har gått betydelig ned i perioden 2000-2020 (OFV, u.d.).

2. Informasjonsgrunnlag

Vi har benyttet både kvantitativ og kvalitativ informasjon for å belyse hva som driver utviklingen i antall vrakede biler. Vi har blant annet hentet inn tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV), Statens Vegvesen (SVV), Tolletaten og Statistisk sentralbyrå (SSB), samt gjennomført intervjuer med relevante bransjeaktører. En kombinasjon av kvantitativ og kvalitativ analysemetode har vært avgjørende for å belyse alle relevante årsaksforhold.

2.1 Informasjonsinnhenting

Informasjonsgrunnlaget som er benyttet i analysen er tredelt. For det første har vi gjennomgått ulike skriftlige kilder, for det andre har vi gjennomført intervjuer med relevante bransjeaktører, og for det tredje har vi gjennomført en bred innsamling av data. I det følgende beskriver vi informasjonsinnhenting.

2.1.1 Dokumentgjennomgang

Fremgangsmåte

I prosjektets innledende fase har vi gjennomgått relevante rapporter, nyhetsartikler og andre dokumenter for å få en bred oversikt over mulige bakenforliggende årsaker til fallende vrakingstall, samt for å få en oversikt over verdikjeden for vraking av biler, hvem som er relevante aktører i verdikjeden, og vrakingstallenes betydning for de ulike aktørene.

Vi startet med å søke frem en rekke nyhetsartikler innenfor temaet. Fra nyhetsartiklene noterte vi ned hypoteser og bakenforliggende årsaker til fallende antall biler som vrakes. I gjennomgangen av nyhetsartikler noterte vi også ned relevante bransjeaktører og nøkkelpersoner som kunne være aktuell for intervjuer.

Kilder

Vi har gjennomgått følgende nyhetsartikler, men denne listen er ikke uttømmende:

- TV2 (2023), *Vill vekst i eksport av brukte biler fra Norge*
- E24 (2023), *Eksport-eksplosjon har pumpet en milliard tilbake til bruktbilselgere*
- BilNytt.no (2023), *Lønnsom eksport av bruktbil med svak krone: - Enklere enn du tror*

- E24 (2023), *Svak krone endrer det norske bruktbilmarkedet: - Det har vært en voldsom økning*
- Motor (2023), *Kraftig vekst i salg ut av Norge: Dette må du passe på hvis du selger bruktbil utenlands*
- NRK (2023), *Europa tømmer Norge for bruktbiler*
- DN (2023), *Eksporten av bruktbiler har steget kraftig: - Ikke lønnsomt med import lengre*
- Bilbransjen24 (2023), *Dette er de mest vanlige PKK-feilene - store variasjoner rundt i landet*
- Bilbransjen24 (2020b) *Dette var de vanligste PKK-feilene i 2019*
- Bilbransjen24 (2023b) *Færre PKK-kontroller i fjor - over 1,1 millioner gjennom BUS*
- Bilbransjen24 (2023c) *Kraftig økning i etterspørselen etter deler til eldre biler*
- Bilbransjen24 (2022b) *PKK: Flere biler godkjennes på første forsøk – disse feilene stanset resten*

Følgende rapporter og artikler er gjennomgått:

- SSB (2023), *Fire av frem nye biler i 2022 var elbiler*
- SSB (2021), *Personbilbestandens utvikling og regionale fordeling*
- Oslo Economics (2023), *Kjøps- og bruksavgifters betydning for kjøp og bruk av bil*
- OFV (2022), *Personbilen og bilparken i endring, fra bensin- og dieselmotorer til elbiler for alle*
- Statens vegvesen m.fl. (2022), (2021), (2020) og (2018/2019), *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen*

2.1.2 Intervjuer

Fremgangsmåte

I prosjektets oppstartsmøte presenterte vi en bruttoliste over mulige intervju kandidater for oppdragsgiver. Basert på denne listen ble det gjort et utvalg av relevante kandidater. Det ble gjennomført et innledende intervju for å få en oversikt over mulige årsaksforhold og for å teste foreløpige hypoteser. Det ble gjennomført flere intervjuer mot slutten av prosjektperioden for å teste hvorvidt funn fra analyse av datagrunnlag stemte overens med relevante aktører kunnskap og erfaring.

Intervjuobjekter

Det ble gjennomført intervjuer med biloppsamlere, nærmere bestemt de tre hovedleverandørene til Autoretur; Bilgjenvinning AS, Bilretur AS og Norsk Gjenvinning AS. I tillegg ble det gjennomført intervju med bruktbilforhandler/-eksportør. I tillegg har vi fått gode innspill i forbindelse med datainnsamling.

2.1.3 Datainnsamling

Vi har innhentet informasjon om bilparken, førstegangsregistreringer, bruktipporterte biler, vrakinger, avregistreringer og eksport fra følgende aktører:

- Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)
- Statistisk sentralbyrå (SSB)
- Statens vegvesen (SVV)
- Skatteetaten
- Tolletaten

I det følgende beskriver vi datainnsamlingen fra de ulike aktørene.

OFV

Gjennom OFV har vi fått tilgang til antall vrakede biler, antall eksporterte biler, antall avregistrerte biler og antall bruktipporterte biler og antall førstegangsregistreringer, på kjøretøynivå i perioden mellom 1991 og 2023. Datagrunnlaget inneholder informasjon fordelt på områder, bilmodeller og -merker, bilsegmenter, karosserier, alder, drivlinje mv.

SSB

SSB har en statistikk over den norske bilparken, basert på kjøretøysregisteret til Statens vegvesen. Statistikken gir blant annet informasjon om bilparken fordelt på bilmerker, bilsegmenter og drivlinje. I tillegg viser statistikken bilparkens gjennomsnittlige alder og kjørelengde, samt gjennomsnittlig vrakalder.

SVV

Statens vegvesens kjøretøysregister er aktuelt for å analysere bilparken, nærmere bestemt antall biler

registrert i Norge til enhver tid og spesifikasjoner knyttet til disse bilene. Vi har hentet denne informasjonen gjennom SSB sin statistikk over bilparken.

Statens vegvesen har også informasjon om norske biler som blir eksportert, men kun fra land hvor det er inngått en avtale om informasjonsutveksling. Det kan også ta lang tid fra en norsk bil blir registrert i et annet land, til SVV får informasjon om at bilen er eksportert. OFV benytter disse tallene i sin eksportstatistikk. Vi har benyttet eksport-tall fra OFV i kombinasjon med data fra Tolletaten.

Statens vegvesen har informasjon om periodiske kjøretøykontroller. Dette inkluderer blant annet antall gjennomførte kontroller, antall godkjente kontroller, antall etterkontroller og antall godkjente etterkontroller.

Tolletaten

Alle biler som eksporteres ut av landet, med en verdi over 5 000 kroner, skal deklarerer hos Tolletaten. Dersom verdien er å anse som lavere enn 5 000 kroner er det ikke behov for å deklarerer kjøretøyet, med mindre kjøretøyet anses som avfall, om det er produsert før 1950, eller om det er å anse som militært (Tolletaten, u.d.). Fra Tolletaten har vi fått informasjon om deklarerert eksporterte biler fra Norge. Datasettet fordeler de deklarererte bilene på verdi og destinasjonsland. Merk at datasettet ikke gir informasjon om eksporterte biler med en verdi under 5 000 kroner.

3. Vraking av kjøretøy

Vraking av kjøretøy bidrar til fornyelse av bilparken, som igjen kan medvirke til økt trafiksikkerhet og lavere klimautslipp. En forsvarlig gjenvinning og resirkulering av de kasserte kjøretøyene kan ha ytterligere klimagevinster og fremme en sirkulær økonomi.

3.1 Vrakprosessen

3.1.1 Verdikjede og aktører

Vrakprosessen begynner med at bilen leveres til vraking hos en biloppsamler. Personen som leverer fra seg bilen må fremvise legitimasjon og vognkort, men trenger ikke være registrert som bilens eier. En del biloppsamlere tilbyr også henting.

Når bilen er levert utstedes en vrakmelding. Etter at denne er registrert hos biloppsamlingsplassen kan ikke beslutningen omgjøres, og bilen vil bli vraket. Vrakmeldingen oversendes elektronisk fra biloppsamleren til Skatteetaten, som i løpet av noen få virkedager utbetaler eventuell vrakpant til personen som er oppgitt som pantemottaker.

Etter at vrakmeldingen er skrevet, er det biloppsamleren som har ansvar for bilen. Bilen saneres, eventuelle brukbare deler demonteres og selges, og restene av bilen går i vrakpressen. Deretter sendes bilen til et fragmenteringsverk, hvor den kvernes, før materialene sorteres og kan gjenbrukes. Det resterende deponeres. Den totale gjenvinningsgraden, som omfatter ombruk material- og energigjenvinning, ligger på 97,6 prosent. (Autoretur, 2023)

3.1.2 Vrakpant

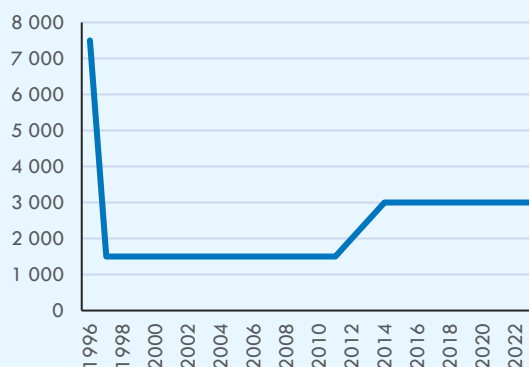
Det utbetales vrakpant for norske biler som leveres til vraking ved godkjente biloppsamlingsplasser etter følgende satser:

- 3 000 kroner for personbil, varebil, campingbil, campingvogn, snøscooter og minibuss/buss under 6 meter
- 500 kroner for moped og motorsykel

Forutsetningene for å få vrakpant er at kjøretøyet har vært registrert som påskiltet i Statens vegvesens motorvognregister etter 1. januar 1977.

Utviklingen i vrakpant over tid er vist i Figur 3-1.

Figur 3-1: Satser for vrakpant, 1996 til 2023



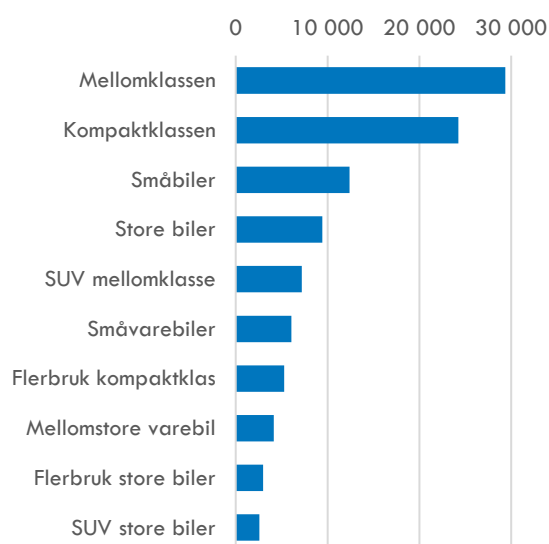
Kilde: Autoretur. Illustrasjon: Oslo Economics

3.2 Tilstand og utvikling i vraktall

Segmenter og merker

I 2022 ble det vraket nærmere 113 000 biler. De fleste bilene tilhører segmentene mellomklassen og kompaktklassen, men det er også mange biler innenfor andre segmenter. De ti segmentene med flest vrakede biler i 2022 er vist i Figur 3-2. Fordelingen har ikke endret seg nevneverdig siden 2019.

Figur 3-2: Antall vrakede biler per segment (2022)



Kilde: OFV. Illustrasjon: Oslo Economics. Figuren viser de ti segmentene med flest vrakede biler i 2022.

I løpet av 2022 ble det vraket flest biler av merkene Volkswagen, Toyota og Ford. Det samme gjelder for årene i forveien. Dette er ikke overraskende tatt i

betraktning at disse merkene har vært populære over mange år og er blant de største i bilparken. Tabellen nedenfor lister opp antall registrerte biler blant de seks største bilmerkene.

Tabell 3-1: Antall biler registrert, blant de seks største bilmerkene

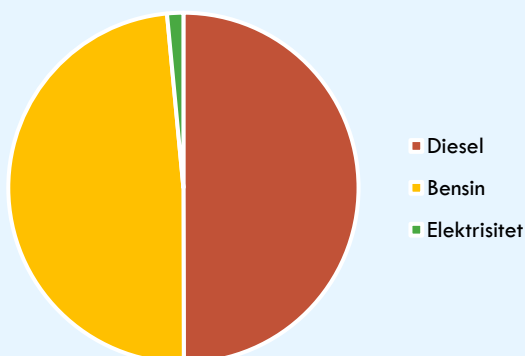
Bilmerker	Antall biler registrert
Volkswagen	384 900
Toyota	334 616
Volvo	240 319
BMW	169 732
Mercedes-Benz	166 322
Audi	160 984

Kilde: SSB-tabell 07847

Drivlinjer

Det ble vraket omtrent like mange diesel- og bensinbiler i 2022, dog et lite flertall dieslbiler. Kun en andel på 1,5 prosent var elektriske. Dette fremgår også av Figur 3-3.

Figur 3-3: Antall vrakede biler per drivlinje (2022)

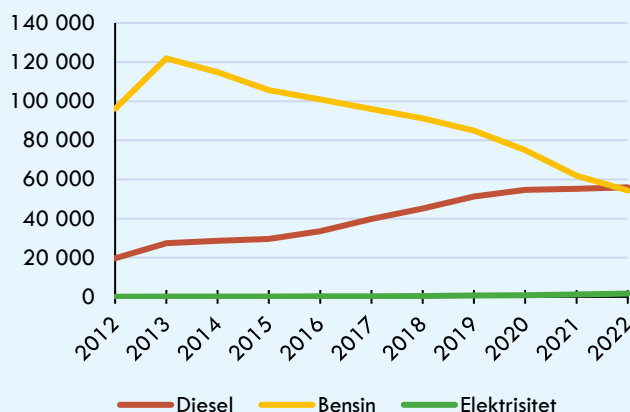


Illustrasjon: Oslo Economics. Figuren viser antall vrakede person- og varebiler i 2022 fordelt på drivlinjene diesel, bensin og elektrisitet.

Figur 3-4 viser vraktall per drivlinje fra 2012 til 2022. Gjennom hele perioden har det blitt vraket stadig flere dieslbiler og færre bensinbiler (det er et unntak fra 2012 til 2013, der antall vrakede bensinbiler også økte). Det har vært en kontinuerlig økning i antall vrakede elbiler, men av en størrelsesorden som tilsier at denne drivlinjen spiller en liten rolle i det store bildet.

Mellom 2012 og 2013 var det en økning i vraking for alle drivlinjer, og derfor totalt sett en økning i antall vrakede biler. Mellom 2013 og 2016 var nedgangen for bensinbiler større enn oppgangen i diesel- og elbiler, slik at totaleffekten var at vraktallet gikk ned. I de påfølgende årene var imidlertid effekten av dieslbiler sterkere, slik at vraktallene økte fra 2016

Figur 3-4: Utvikling per drivlinje for person- og varebiler



Illustrasjon: Oslo Economics. Figuren viser utvikling i vraktall mellom 2012 og 2022 fordelt på drivlinjene diesel, bensin og elektrisitet.

til 2019. I 2019 snudde tyngdeforholdet igjen og nedgangen i antall vrakede bensinbiler har siden da vært dominerende. Dette har, kombinert med at veksten i antall vrakede dieslbiler har flatet ut, gitt et kraftig fall i vraktall siden 2019 (som illustrert i kapittel 0).

Utviklingen per drivlinje gjenspeiler i stor grad nybilregistreringene tilbake i tid, den gang de fleste av bilene som vrakes i dag ble registrert. Bilene som var 18 år i 2018 ble registrert i år 2000. Hvis vi ser på nybilregistreringer fra år 2000 og de påfølgende årene, så finner vi en liknende økning i antall dieslbiler og nedgang i antall bensinbiler.

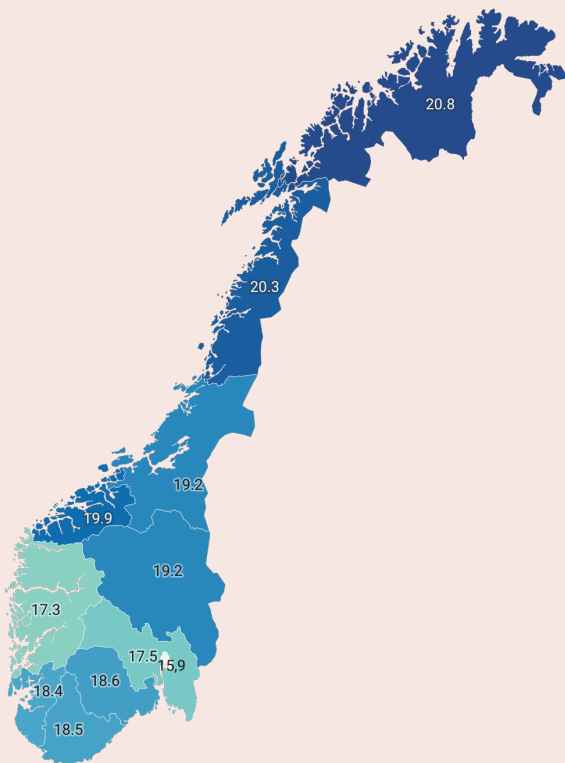
Bilalder

Gjennomsnittsalderen på personbilene som ble vraket i 2022 var 18 år og 2 måneder. Varebilene var i snitt et par år yngre. Disse tallene har vært relativt stabile de siste 10 årene, med variasjon innenfor noen måneder fra år til år. I gjennomsnitt har vrakalderen imidlertid økt med et par måneder fra 2019 til 2022. Det innebærer enten at de fleste biler vrakes litt eldre, eller at noe færre biler vrakes betydelig eldre.

Bak det samlede gjennomsnittet skjuler det seg i tillegg noen interessante forskjeller på tvers av landet. Figur 3-5, panel A, viser gjennomsnittlig vrakalder for personbiler per fylke i 2022. Det fremgår at bilene vrakes senere i de nordlige fylkene. I Troms og Finnmark og Nordland er den gjennomsnittlige vrakalderen over 20 år. I Midt-Norge og Innlandet er den gjennomsnittlige vrakalderen mellom 19 og 20 år, og i de tre sørligste fylkene ligger den mellom 18 og 19. I Vestland, Viken og Oslo finner vi den laveste gjennomsnittlige vrakalderen.

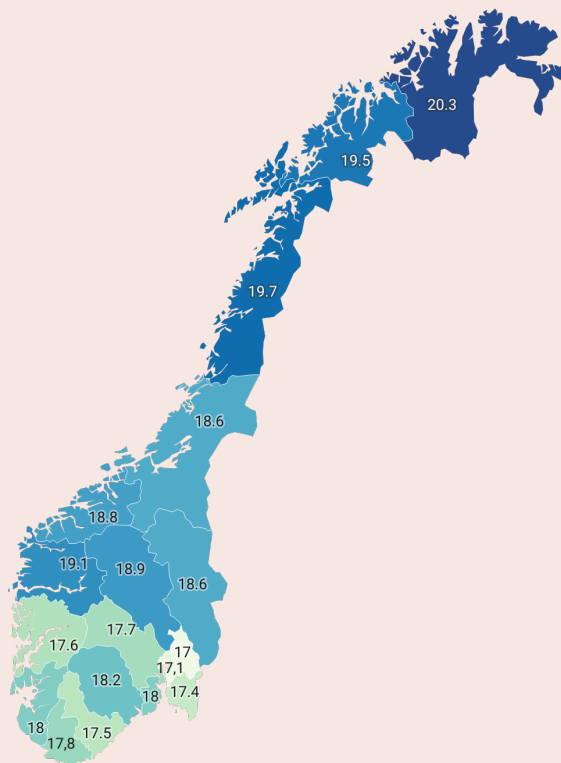
Figur 3-5: Vrakalder for personbiler per fylke

A: Vrakalder for personbiler per fylke i 2022



Created with Datawrapper

B: Vrakalder for personbiler per fylke i 2019



Created with Datawrapper

Kilde: Illustrasjon: Oslo Economics basert på tall fra SSB tabell 05522

De to førstnevnte ligger på henholdsvis 17,3 og 17,5 år, mens Oslo som har den laveste gjennomsnittlige vrakalderen i landet på 15,9 år. Varebiler er ikke fremstilt i en figur, men tallene viser samme tendens.

En tilsvarende figur for 2019 (panel B) viser at det har skjedd betydelige endringer i gjennomsnittlig vrakalder de siste årene.³ I 2019 var gjennomsnittlig vrakalder en god del lavere i de aller fleste fylker. Bare i Hordaland og Sogn og Fjordane (som i dag utgjør Vestland) og i Oslo var gjennomsnittlig vrakalder høyere i 2019.⁴ Utviklingen fra 2019 tyder på at folk i de fleste av landets fylker bevarte bilene sine lengre i 2022 enn i 2019.

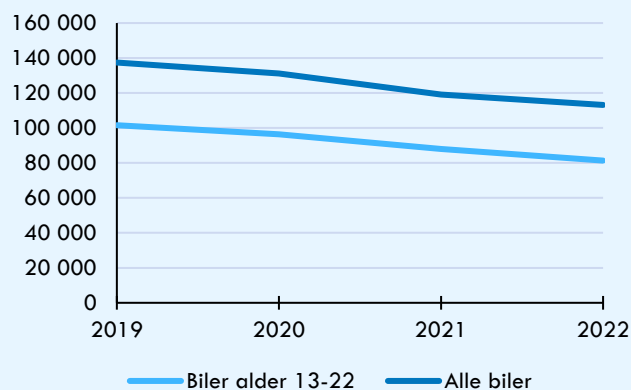
Over 70 prosent av bilene som ble vraket i perioden 2019 til 2022 var mellom 13 og 22 år. Heretter refererer vi til biler i denne alderen som biler i typisk vrakalder. Utviklingen i denne gruppen samsvarer med utviklingen i vraktall for øvrig. Dette er vist i Figur 3-6.

Hvis vi ser nærmere på vraktall for biler i typisk vrakalder, finner vi at det vrakes færre biler på alle alderstrinn mellom 13 og 22 i 2022 sammenliknet med i 2019. Forskjellen er imidlertid minst for biler som er

³ Det har vært noen fylkessammenslåinger som gjør at kartet for 2022 ikke ser likedan ut som i 2019, men selv om ikke alle fylker er direkte sammenliknbare kan vi trekke noen overordnede slutninger.

16 og 17 år gamle. Dette er vist i Figur 3-7, og indikerer at det ikke kun er nedgang i spesielle aldersgrupper, eller blant kun yngre eller eldre biler innenfor typisk vrakalder. Nedgangen synes altså å være et mer generelt fenomen.

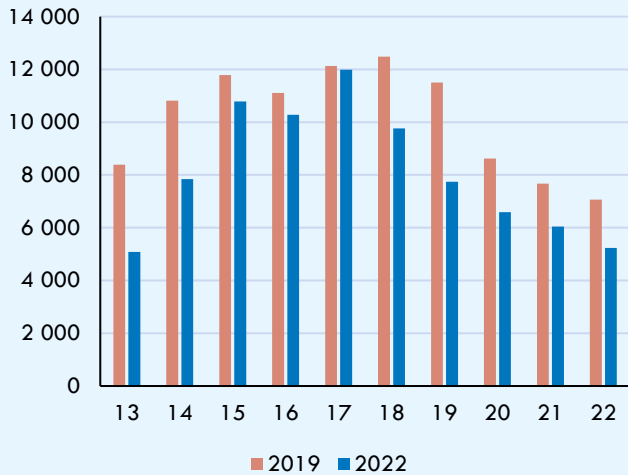
Figur 3-6: Vrakfall for biler i typisk vrakalder sammenliknet med total



Illustrasjon: Oslo Economics. Figuren viser utviklingen i vraktall for biler i typisk vrakalder (13-22 år) kontra alle biler

⁴ En mulig forklaring er at overgangen til elbil har vært mer omfattende og gitt en større utskiftning av biler i disse fylkene.

Figur 3-7: Antall vrakede biler per alder



Illustrasjon: Oslo Economics. Figuren viser antall vrakede biler per alder i 2019 og 2022.

Tidspunkt for vraking

Det vrakes biler gjennom hele året, og i 2022 ble det vraket færre biler gjennom alle årets måneder sammenliknet med i 2019. I 2019 ble det vraket flest

biler i oktober, mens i 2022 ble det vraket flest biler i mars.

Geografi

Figur 3-8 viser forholdet mellom antall vrakede personbiler og antall personbiler i bilparken per fylke. Panel (A) viser fordelingen i 2022. Andelen lå på mellom 3,1 og 4,2 prosent i alle fylker. I Oslo, Viken og Rogaland ble det vraket færrest biler relativt til størrelsen på bilparken.

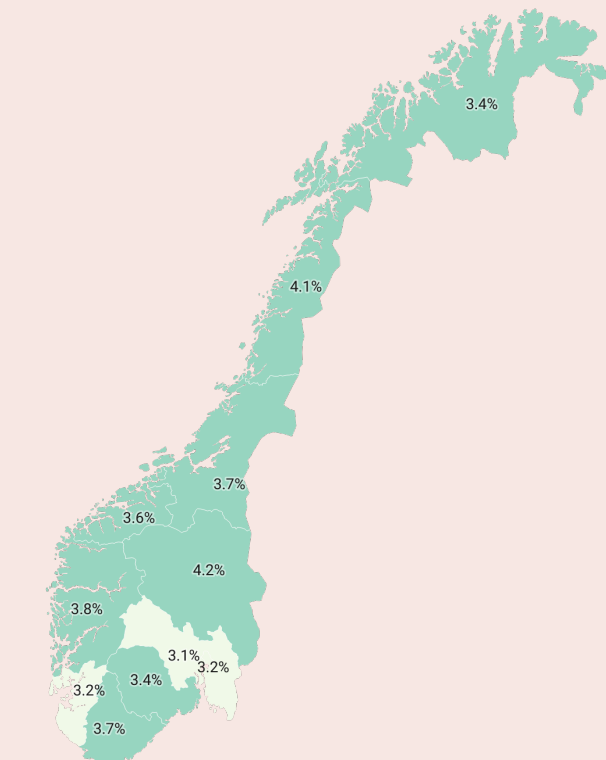
Panel (B) viser tilsvarende kart for 2019. Her ser vi at det ble vraket relativt flere biler i de fleste fylkene. Unntaket er Oslo, hvor det ble vraket færre biler sammenliknet med størrelsen på bilparken. I tillegg var det større forskjeller mellom fylkene, med den laveste andelen i Oslo (2,8 prosent) og den høyeste andelen i Aust-Agder (5,5 prosent).

For Oslo kan økningen i andel vrakede biler mellom 2019 og 2022 ha sammenheng med at vrakalderen sank i samme periode. I Vestland, hvor vrakalderen også falt, finner vi ikke det samme. Sammenhengen er heller ikke rett frem å vurdere, fordi tallet i 2022 er et gjennomsnitt av de to tidligere fylkene Hordaland og Sogn og Fjordane.

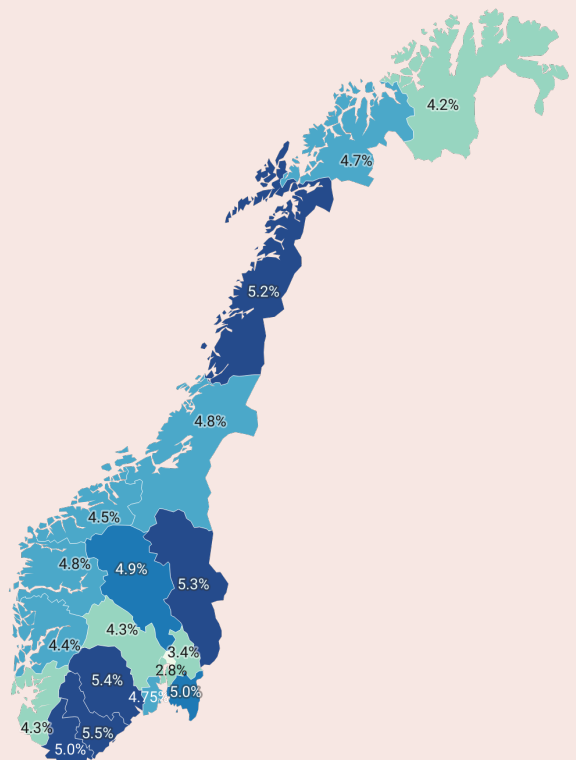
Figur 3-8: Geografisk fordeling av vrakede biler

(A): Andel vrakede biler per fylke i 2022

(B): Andel vrakede biler per fylke i 2019



led with Datawrapper



Created with Datawrapper

Illustrasjon: Oslo Economics basert på vraktall fra OFV.

4. Analyse av nedgangen i vraktall

Fallende vraktall innebærer at flere velger alternativer til vraking, som for eksempel kan være å bruke bilen lengre selv, selge bilen i annenhåndsmarkedet, eksportere bilen eller å avregistrere den og la den stå parkert. Det er en rekke forhold som kan påvirke hvor attraktivt det er å vrake bilen sammenliknet med alternativene. I det følgende belyser vi hvordan endringer i regulatoriske forhold, økonomiske forhold og bilhold kan spille en rolle.

4.1 Regulatoriske forhold

Regulatoriske forhold kan påvirke vraktall gjennom blant annet endringer i prosesser, regelverk og økonomiske insentiver, som gjør det mer eller mindre attraktivt å vrake biler. I det følgende går vi gjennom endringer som har inntruffet de siste årene, og som potensielt kan ha innvirkning på vraktallene.

4.1.1 Overgang til trafikkforsikringsavgift kan ha gitt svakere insentiver til å vrake biler

I 2018 var det en omlegging fra årsavgift til trafikkforsikringsavgift. Før lovendringen måtte eiere av kjøretøy betale en fast sum per år, med mindre bilen ble avregistrert innen utgangen av året i forveien. Årsavgiften ble refundert helt eller delvis dersom bilen ble vraket før henholdsvis 20. mars eller 20. juni samme år.

Etter endringen krever forsikringsselskapene inn en døgnset for antall døgn bilen er registrert. Dette innebærer at det ikke er nødvendig å avregistrere bilen før årsskiftet eller vrake den i løpet av året for å unngå eller redusere avgiften. Omleggingen kan derfor gi svakere insentiver til å vrake bilen.

4.1.2 Avregistrering har blitt enklere og dermed blitt et mer attraktivt alternativ

Effekten av omlegging fra årsavgift til trafikkforsikringsavgift kan ha vært begrenset av kravene som stilles til å avregistrere bilen. Frem til 2022 forutsatte avregistrering at skiltene ble levert hos Statens Vegvesen, som oppbevarte skiltene i 6 måneder og deretter makulerte dem. Nye skilter måtte derfor bestilles hvis bilen skulle registreres på nytt etter mer enn 6 måneder.

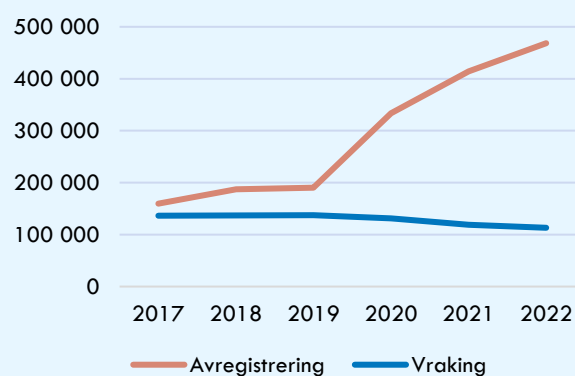
Fra september 2022, ble prosessen digitalisert og kjøretøyeiere kan nå avregistrere og registrere kjøretøyet selv, så lenge de ønsker, uten å levere

inn skiltene fysisk. Dette har tilsynelatende senket terskelen for å avregistrere biler. I september, oktober, november og desember i 2022 ble det avregistrert mellom 34 og 44 prosent flere biler hver måned enn i 2021.

Avregistreringstallene begynte imidlertid å stige kraftig allerede i 2020, som vist i Figur 4-1. Dette er en stund etter innføring av trafikkforsikringsavgiften, og før endring i avregistreringsprosessen. Vi har ikke funnet en forklaring på økningen i 2020 og 2021. Det er mulig at koronakrisen, som herjet på denne tiden, kan ha spilt en rolle. Under pandemien ble det mulig å sende inn skiltene til Statens vegvesen via post, fordi trafikkstasjonene ble stengt ned, noe som kan ha gjort det mer lettvent med avregistrering.

Figur 4-1 viser at antall avregistreringer og vrakinger beveger seg i motsatt retning og at gapet økte enormt fra 2019 til 2022. Dette kan tyde på at flere biler avregistreres i stedet for å vrakes. Avregistrering er tilstrekkelig for å unngå eller redusere trafikkforsikringsavgiften, men gir ikke vrakpant.

Figur 4-1: Avregistrerte og vrakede biler



Kilde: Oslo Economics, basert på data fra OFV

En hypotese vi hadde var at det ble relativt mer attraktivt å avregistrere bilen sammenliknet med å vrake den i områder hvor det er lengre til nærmeste biloppsamler. Vi finner imidlertid ingen systematisk sammenheng mellom utvikling i vraktall relativt til avregistreringstall og kommuner hvor det trolig er færre biloppsamlere eller lengre til nærmeste biloppsamler (som eksempelvis i Troms og Finnmark).

4.1.3 Flere biler godkjennes i periodiske kjøretøykontroller

De siste årene har det skjedd endringer i kontrollinstruksen for den periodiske kjøretøykontrollen (PKK) og andre tiltak som har betydning for kontrollene. I 2019 ble det blant annet innført strengere regler for hvordan kontrollene skal utføres, herunder krav til opplæring og personlig godkjenning av kontrollører og tekniske ledere. I både 2019 og 2022 ble kontrollinstruksen endret, men fordi noen punkter ble strengere mens andre ble lempet på, er det ikke åpenbart om det har blitt enklere eller vanskeligere å passere kontrollen. De siste årene har imidlertid en stadig større andel av bilene blitt godkjent, som kan tyde på at bilene enten er i bedre stand eller at det har blitt enklere å få bilene godkjent.⁵

Flere godkjente biler på førstegangskontroll kan bety at færre må velge mellom kostbare reparasjoner og vraking, som igjen kan medvirke til lavere vraktall. Dette går vi grundigere inn på i kapittel 4.3.

4.1.4 Vrakpanten har blitt relativt mindre verdt

De siste årene har vrakpanten ligget flatt på 3 000 kroner, som beskrevet i kapittel 3.1.2. I samme periode har inflasjon redusert verdien av beløpet, slik at den reelle verdien av vrakpanten er lavere. For å opprettholde den reelle verdien av vrakpanten, måtte den ha blitt økt med mer enn 300 kroner fra 2019 til 2022. Verdinedgangen fra 2014, da vrakpanten ble satt til 3 000, til 2023 er på over 20 prosent.

For enkelte bileiere kan det være privatøkonomisk lønnsomt å oppbevare et bilvrak på sin egen eiendom, fremfor å transportere det til en biloppsamler. Dette kan være særlig aktuelt for personer som har en vrakingsklar bil som ikke er kjørbare. Omkring de største byene er det flere oppsamlere som tilbyr å hente bilvrak. Henting er typisk kostnadsfri for bileierne. I andre deler av landet, hvor avstandene er større og befolkningstettheten er lavere, er det derimot vanlig at bileierne selv må sørge for at bilvrak transporteres til biloppsamler. For innbyggerne i Narvik er det for eksempel 100 kilometer til nærmeste biloppsamler. Kostnader som påløper for en privatperson som vil vrake en bil kan for eksempel være:

- Tid forbundet med å organisere henting og vraking av bil
- Tid forbundet med å selv taue/transportere bil

⁵ Se vedlegg 5.3.1 for en oversikt over sentrale endringer i kontrollinstruksen.

- Ulempe/belastning ved å selv taue/transportere bil
- Direkte kostnader som drivstoff, bompenger, leie/bruk av utstyr, forbundet med å transportere bil
- Direkte kostnader ved å bestille transport av bil

Dersom gevinsten ved vraking faller og kostnaden ved vraking opprettholdes eller øker, vil det bli stadig flere personer som finner det privatøkonomisk lønnsomt å la bilen bli stående avregistrert på sin egen eiendom, fremfor å få den fraktet til en biloppsamler. Samtidig skal det nevnes at det kan være flere kostnader knyttet til å la et bilvrak bli stående på en eiendom. Det er også usikkert hvorvidt de samlede kostnadene og ulempene forbundet med vraking av kjøretøy har holdt seg stabilt eller økt i løpet av de siste ti årene.

4.2 Økonomiske forhold

4.2.1 Høye renter, inflasjon og usikkerhet gjør det dyrere å eie og kjøpe bil

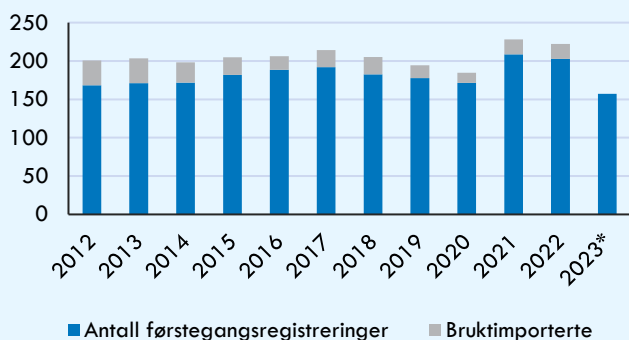
Den siste tiden har høyere renter, prisvekst og økonomisk uforutsigbarhet satt folk i en mer krevende økonomisk situasjon. Lavere kjøpekraft og usikkerhet rundt hvordan økonomien vil utvikle seg fremover, kan føre til at folk ønsker å redusere kostnadene sine eller spare opp for å ha en buffer. Prisveksten preger også bilkostnader, og OFV rapporterer at kostnadsøkningen i 2022 var den største som er registrert fra et år til et annet (TV2, 2023).

Det er flere forhold som kan medvirke til at folk utsetter å kjøpe ny bil, og i stedet beholder sin gamle bil lenger. For det første økte nybilprisene med 6,8 prosent i 2022. For det andre er det dyrere å ta opp et større lån når rentekostnadene øker, og for det tredje er verditapet normalt sett størst de første årene. Samtidig kan det være penger å spare på å bytte til en elektrisk bil eller til en ladbar hybridbil som er billigere i drift enn en bensin- eller dieselbil, i tillegg til at en eldre bil kan være mer utsatt for problemer som medfører uforutsette utgifter.

Figur 4-2 viser antall nybilregistreringer fra 2012 til 2022. Fra 2017 falt nybilsalget frem til 2020, hvor det var forventet at Covid-pandemien ville medførte en ytterligere reduksjon i bilsalget. Registreringstallene fortsatte nedover i 2020, selv om svært høye registreringstall i desember pynter på statistikken. Denne oppgangen fortsatte inn i 2021, som ble et rekordår for nybilsalg – til tross

for at pandemien (og mangel på mikrochip) førte til lange leveringstider og høye fraktpriser. Økningen ble drevet av elektriske biler og ladbare hybridbiler, og utviklingen henger blant annet sammen med elbilpolitikken og tilgangen til nye bilmodeller.

Figur 4-2: Nybilregistreringer og importerte bruktbiler, i 1 000

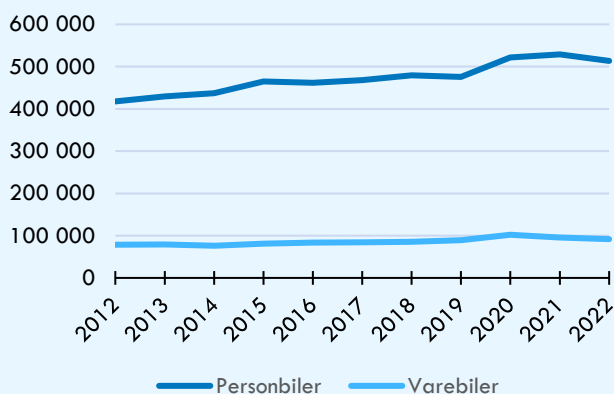


Kilde: OFV statistikk. *For 2023 har vi ikke tall på bruktimport.

Det var imidlertid først i 2022, når krigen i Ukraina brøt ut, at høye drivstoffpriser, prisøkning på nybiler, høye strømpriser og høye renter for alvor gjorde seg gjeldende. Nybilsalget opplevde en nedtur, men som i 2020 ble nedgangen motvirket av rekordhøyt salg i desember. I 2023 falt nybilsalget kraftig, og prognoser som er publisert av OFV tilsier at nybilsalget grunnet den økonomiske situasjonen vil vedvare på et lavt nivå gjennom 2024 (OFV, 2023).

Siden 2019 og 2022 har nybilsalget gått både opp og ned, mens antall vrakede biler utelukkende har falt. Den svake sammenhengen mellom nybilsalg og vraking tyder på at mange som kjøper ny bil

Figur 4-4: Antall eierskifter for person- og varebiler



Kilde: Data fra OFV.

enten ender opp med flere biler, omsetter sin gamle bil i annenhåndsmarkedet eller eksporterer den.

Figur 4-4 viser at antall eierskifter har økt for personbiler siden 2019 – både i absoluttverdi og relativt til antall biler i bilparken.

I en artikkel om bruktbilmarkedet, påpeker OFV at en utfordrende økonomi kan føre til at flere beholder bilene sine lengre (Skogstad, 2023).

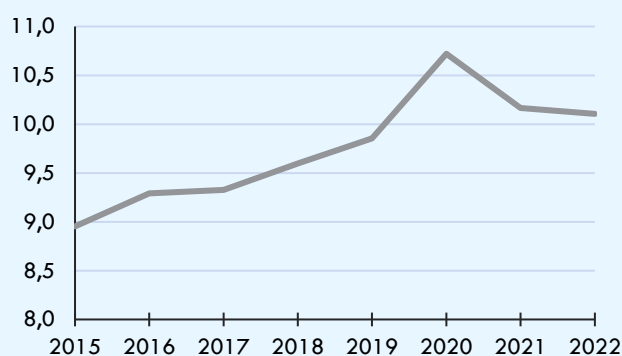
4.2.2 Høye materialpriser gjør det mer lønnsomt å selge materialer fra vrakede biler

Prisene på materialer som finnes i kjøretøy steg under pandemien, og gjorde bilvrak mer verdifulle. Dette ga biloppsamlere sterke incentiver til å gjøre en ekstra innsats for å samle inn biler, som blant annet ga opphav til kampanjer der biloppsamlere i økt grad tilbød seg å hente biler hjemme hos kunden. Uten slike stimulerende tiltak, ville trolig vraktallene vært enda lavere enn det vi ser i dag. Samtidig kan kampanjene ha redusert mengden avskiltede biler som oppbevares rundt omkring, slik at «bufferen» av biler som skal vrakes i senere år er noe lavere.

4.2.3 Svekket kronekurs gjør det mer lønnsomt å eksportere biler fra Norge

Figur 4-3 viser at euroen over tid har styrket seg i forhold til den norske kronen. I 2023 har kursen svekket seg ytterligere, og euroen har stort sett ligget på godt over 11 kroner. Også opp mot andre viktige valutaer, som dollaren, har kronen blir svakere.

Figur 4-3: Utvikling valutakurs, 1 EUR til NOK



Kilde: Norges Bank (2023), Valutakurser

Når verdien på andre lands valuta stiger i forhold til den norske kronen, blir det mer lønnsomt å eksportere norske varer til land hvor varene kan selges i bytte mot denne valutaen. Dette gjelder også for biler.

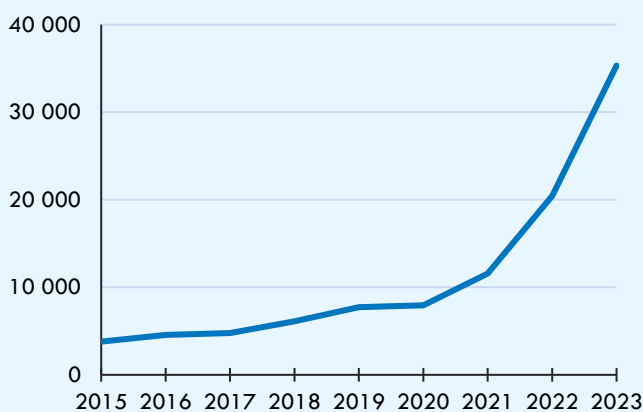
Kombinert med refusjonsordning for tilbakebetaling av engangsavgift ved eksport av bruktbiler som ble innført i 2014, er det mer attraktivt å eksportere norske biler enn noen gang. Refusjonsordningen ble innført for å tilfredsstille kravet om *fri flyt av tjenester* i EØS-avtalen. På lik linje med at når en bil nå registreres i Norge, og det blir betalt en engangsavgift, skal man få utbetalt en sum når man eksporterer en bil. Beløpet som utbetales avhenger av de samme faktorene som påvirker engangsavgiften ved import. Beløpet vil falle i takt med alderen på bilen. (Skatteetaten, u.d.)

Til tross for at refusjonsbeløpet avhenger av en bils alder, vil beløpet ikke avhenge av hvor langt en bil har kjørt. Det kan derfor være særlig gunstig å eksportere en nyere bil som har gått særlig langt. Bilens verdi på det norske bruktbilmarkedet vil være relativt lav i forhold til tilsvarende biler. For eksempel er det per desember 2023 annonsert en Subaru Outback 2017 modell på Finn.no til 85 000 kroner. Bilen har gått 340 000 km. Dersom denne bilen eksporteres ut av landet per 2023, vil eksportøren motta en refusjon av engangsavgiften på omkring 110 000 kroner, altså 150 prosent av bilens annonseringspris, gitt Skatteetatens kalkulator for tilbakebetaling av engangsavgift ved eksport av bil (Skatteetaten, u.d.).⁶

Deklarerte biler

Tolletaten har gitt oss en oversikt over antall biler med en verdi lik 5 000 kroner eller mer, som er deklarerert ut av Norge de siste årene. I Figur 4-5 gir vi en oversikt over utviklingen i deklarererte biler, siden 2015.

Figur 4-5: Deklarering av biler for eksport



Kilde: Tolletaten (2023). Merk: Tall for 2023 gjelder for perioden 01.01-19.11

⁶ Antatt nypris på bilen er satt til 500 000 kroner.

Figuren viser at det har vært en sterk vekst i antall deklarererte og eksporterte bilder fra Norge siden 2015. Særlig etter 2020 har det vært en kraftig vekst i eksporten. Veksten er detaljert i Tabell 4-1.

Det faktiske eksporttallet er trolig høyere, gitt at man ikke trenger å deklare biler som har en verdi på under 5 000 kroner. I Figur 4-6 viser vi utviklingen i deklarerer av biler for eksport, fordelt på kjøretøyenes verdi på tidspunktet for eksport.

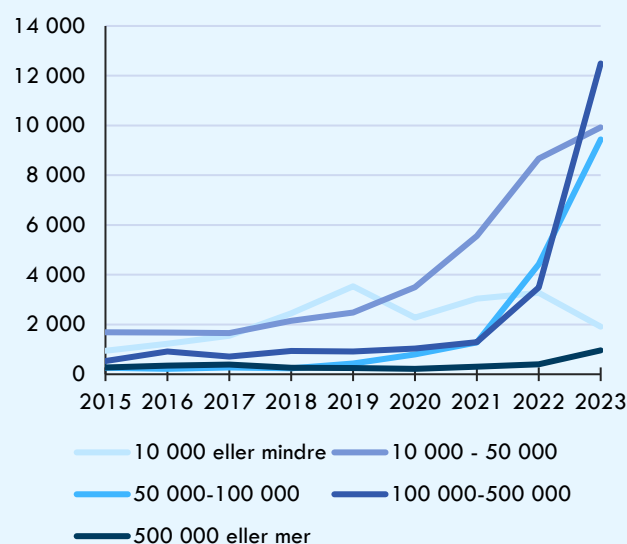
Tabell 4-1: Deklarering av biler for eksport

År	Deklarerte biler	Årlig endring
2016	4 565	20 %
2017	4 765	4 %
2018	6 116	28 %
2019	7 742	27 %
2020	7 955	3 %
2021	11 578	46 %
2022	20 422	76 %
2023	35 332	73 %

Kilde: Tolletaten (2023). Merk: tall for 2023 gjelder for perioden 01.01-19.11

I perioden mellom 2015 og 2021 er det i hovedsak biler med en verdi under 50 000 kroner som har blitt eksportert, hvor veksten i eksport av biler med en verdi mellom 10 000 og 50 000 kroner begynte å tilta i 2017. Fra 2021 har det skjedd en voldsom

Figur 4-6: Deklarering av biler for eksport, fordelt på verdiintervaller



Kilde: Tolletaten (2023). Merk: Tall for 2023 gjelder for perioden 01.01-19.11

vekst også i eksport av biler med en verdi over 50 000. I samme periode, ser vi at det har vært en nedgang i eksporten av biler med verdi tilsvarende 10 000 kroner eller mindre.

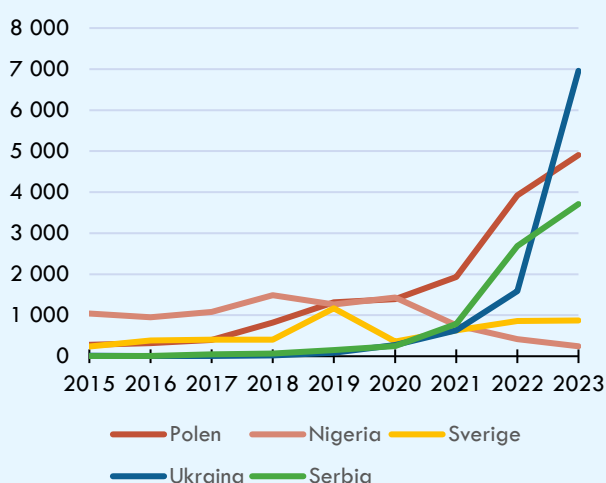
Dersom det er grunn til å tro at bilene som alternativt hadde blitt vraket har en verdi på under 10 000, ser ikke effekten ut til å være så stor. Dersom det er grunn til å tro at en del av disse bilene har en verdi enten på mer enn 10 000, eller under grensen for deklarerer, så kan effekten være langt større.

Det er også relevant å se hvorvidt det har vært en endring i hvilke land bilene eksporteres til. Dette er informasjon som rapporteres inn til Tolletaten i forbindelse med deklarerer.

I Figur 4-7 viser vi utvikling i eksport av biler til de 3 landene hvor det ble eksportert flest biler i 2019 og så langt i 2023. I 2015 og 2016 ble det eksportert flest biler til Nigeria, Tyskland og Kamerun. Det første året ble det deklarerert eksport for over 1 000 biler til Nigeria. Dette er over dobbelt så mange biler som ble deklarerert eksportert til Tyskland (336) og Kamerun (300).

I 2017 rykket Sverige opp blant de tre landene det ble eksportert flest biler til, mens Kamerun falt ned, og i 2018 fikk Polen en plass på listen på bekostning av Tyskland. Det var de samme landene

Figur 4-7: Deklarering av biler for eksport, fordelt på bestemmelsesland



Kilde: Tolletaten (2023). Merk: Tall for 2023 gjelder for perioden 01.01.19.11

⁷ GSP-systemet omfatter utviklingsland, og muliggjør tollfri import/ import med reduserte tollavgift til Norge fra disse landene. Tollordningen gjelder ikke eksport fra

det ble deklarerert flest eksporter til i 2019, men noe flere biler gikk til Polen enn Nigeria. Fra 2019 falt deklarererte eksporter til Nigeria.

Til forskjell fra euro, har for eksempel Nigeriansk naira (NGN) svekket seg i forhold til den norske kronen. I januar 2015 kostet en NGN 0,014 NOK, og en EUR kostet 9 NOK. I januar 2023 kostet en NGN 0,02 NOK, og en EUR kostet 10,7 NOK. Som følge av dette har det, isolert sett, har det blitt mer attraktivt å eksportere norske varer til euro-land, og mindre attraktivt å eksportere norske varer til Nigeria

Over 30 % av de deklarererte bilene i 2019 ble eksportert til GSP-land.⁷ I de påfølgende årene økte eksporten til GSP-landene noe, men lite sammenliknet med den kraftige økningen i eksport til land i Øst-Europa. I perioden mellom 01.01.2023 og 19.11.2023 har det blitt deklarerert eksport av 7 000 kjøretøy til Ukraina, 5 000 til Polen og i underkant av 4 000 til Serbia.

I Tabell 4-2 viser vi de ti bestemmelseslandene hvor det er deklarerert eksport flest biler til, så langt i 2023. I tabellen viser vi også hvor mange biler som det ble deklarerert eksport til landene i 2015 og 2020.

Tabell 4-2: Deklarering av biler for eksport, fordelt på bestemmelsesland

År	2015	2020	2023
Ukraina	12	273	6 958
Polen	279	1 395	4 905
Serbia	4	251	3 710
Bosnia-Hercegovina	3	76	2 180
Litauen	83	265	2 063
Kosovo	2	27	1 630
Tyskland	336	70 5	1 193
Ungarn	4	17	1 125
Benin	1	127	974
Slovakia		13	947

Kilde: Tolletaten (2023). Merk: Tall for 2023 gjelder for perioden 01.01.19.11

4.3 Bilhold

4.3.1 Biltilgang og reisevaner

For å få innsikt i utviklingen i befolkningens tilgang til bil og reisevaner, kan vi se hen til de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU)⁸. Undersøkelsene er gjennomført 8 ganger siden 1992, hvorav fire av

Norge, og klassifiseringen er således mest relevant for å identifisere utviklingslandene.

⁸ Statens vegvesen m.fl. (2022), (2021), (2020) og (2018/2019).

undersøkelsene er gjennomført i perioden 2018 til 2022. I 2022 var det ca. 4 500 respondenter, basert på populasjonen som er bosatt i Norge og 13 år eller eldre. Utvalget er satt sammen av et landsdekkende nasjonalt utvalg, samt lokale tilleggsutvalg for å styrke analysegrunnlag for enkelte områder.

Undersøkelsene viser at andelene som har førerkort og tilgang til bil er omtrent de samme i 2022 og i 2018/2019. Det er imidlertid fire prosent færre som svarer at de disponerer bil en gitt dag, og to prosent flere som svare at de ikke har tilgang til bil den aktuelle dagen. Antall biler per husholdning har ikke endret seg merkbart i perioden 2018/2019 til 2022.

Under pandemien i 2020 og 2021 ble en større andel av reiser utført med bil. I 2022 snudde utviklingen, og andelen falt med tre prosent fra 2019-nivået. De reisende byttet i hovedsak til kollektivtransport, sykkel og gange. Reiselengden og -tiden med bil økte imidlertid, noe som tyder på at det særlig var kortere bilturer som ble erstattet av andre transportmidler.

At bilene brukes mindre understøttes av data for kjørelengde per bil. Tall fra SSB viser at biler i alle aldersgrupper har lavere gjennomsnittlig kjørelengde i 2022 sammenliknet med 2018 og 2019 (Statistisk sentralbyrå, tabell 12575). Bilene i typisk vrakalder befinner seg i aldersklassene 10-14 år, 15-19 år og 20-24 år, hvor gjennomsnittlig kjørelengde falt med henholdsvis 842, 425 og 577 km. Dette tilsvarer en nedgang på 7,1 prosent for biler i alderen 10-14 år, 4,6 prosent for biler i alderen 15-19 år og 8,7 prosent for bilder i alderen 20 til 24 år.

4.3.2 Bilparken blir stadig eldre

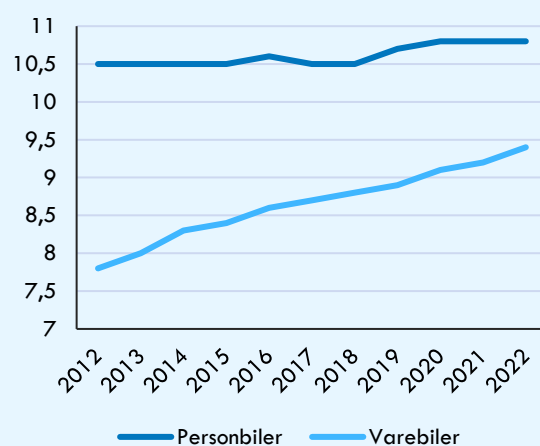
Det at bilene kjøres mindre kan bidra til at de får lengre levetid, og at vraking derfor skyves lengre frem i tid. I så fall skulle vi forvente å se at alderen på bilparken øker over tid. Figur 4-8 viser gjennomsnittsalderen på person- og varebiler over tid.

Gjennomsnittsalderen på personbiler lå nokså stabilt frem til 2018, men har siden økt fra 10,5 til 10,8 år. Gjennomsnittsalderen på varebiler har økt gjennom hele perioden, fra 7,8 år i 2012 til 9,4 år i 2022. Samlet sett, for både person- og varebiler, gir dette en økning i gjennomsnittsalder fra 10,1 år i 2012, via 10,43 i 2019, til 10,59 år i 2022.

Selv om en økning fra 10,43 til 10,59 år ikke nødvendigvis fremstår som et høyt tall, innebærer

⁹ En undersøkelse av utviklingen i gjennomsnittsalder for de seks største bilmerkene i 2022, viser at økningen er

Figur 4-8: Gjennomsnittsalder på person- og varebiler

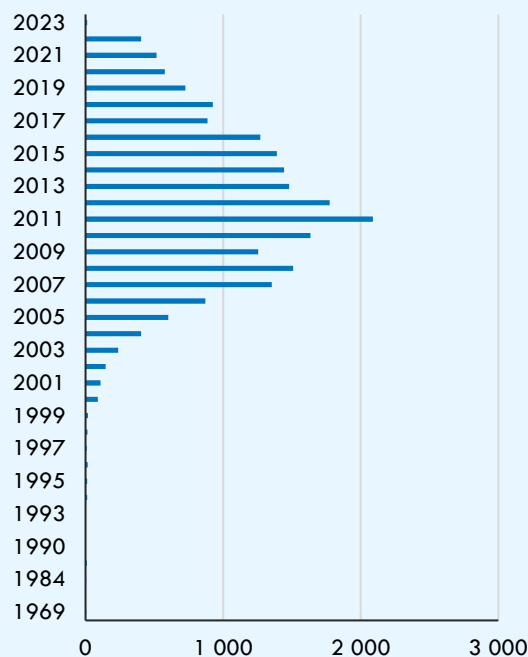


Kilde: SSB-tabell 05528

det at mer enn 3 millioner biler i snitt er 0,16 år eldre. Fordi nybilsalget var høyere i både 2021 og 2022 enn i 2019, drives utviklingen i liten grad av færre yngre biler. Dette kan tyde på at økningen drives av flere eldre biler, som dermed vrakes senere.⁹

I tillegg til mindre bruk, kan også færre skader og flere reparasjoner, bidra til å forklare hvorfor bilene bevares i bilparken lengre enn før.

Figur 4-9: Bildeler solgt i 2023



Kilde: Ragn-Sells Autoparts AS

representativ for bilene som brukes av folk flest (vedlegg).

Bilbransjen²⁴ rapporterte nylig, etter å ha vært i dialog med de fleste bilimportørene i Norge, at etterspørselen etter deler til eldre biler har økt og at dette indikerer at flere beholder bilen lengre (Bilbransjen²⁴, 2023c).

Fra Ragn-Sells Autoparts har vi fått tilgang til antall brukte bildeler som er solgt i 2023, og til hvilke årsmodeller delene er solgt til. Statistikken er presentert i Figur 4-9.

Figuren viser at Ragn-Sells Autoparts i 2023 solgte flest bildeler til kjøretøy registrert i 2012, altså biler som er omkring 11 år. Omkring 25 prosent av bildelene ble solgt til biler som er 15 år eller eldre. Statistikken viser til at en vesentlig del av bildelene som selges går til bilmodeller som er eldre enn snittalderen til bilparken.

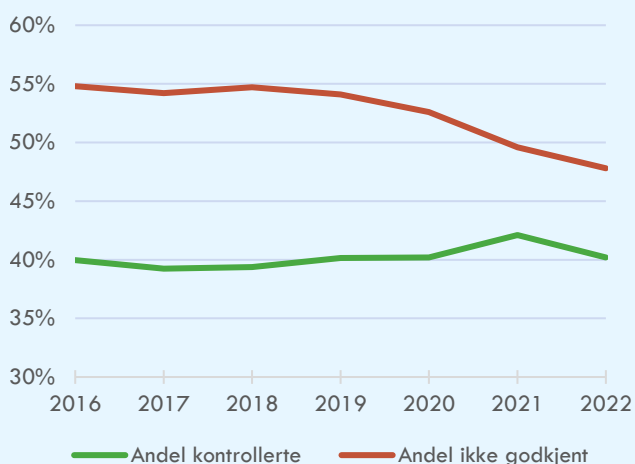
4.3.3 En større andel av periodiske kjøretøykontroller blir godkjent

Figur 4-11 viser hvor mange kontroller som gjennomføres hvert år relativt til størrelsen på bilparken. Andelen er relativt stabil på omtrent 40 prosent hvert år.¹⁰

Samtidig viser figuren at andel ikke-godkjente kontroller falt betydelig. Mens 54 prosent av førstegangskontrollene ikke ble godkjent i 2019, var denne andelen falt til 47,8 i 2022.

Det innebærer at nærmere 60 000 færre kontroller resulterte i krav om utbedring og ny kontroll for

Figur 4-11: Periodiske kjøretøykontroller, andel kontrollert og andel ikke godkjent



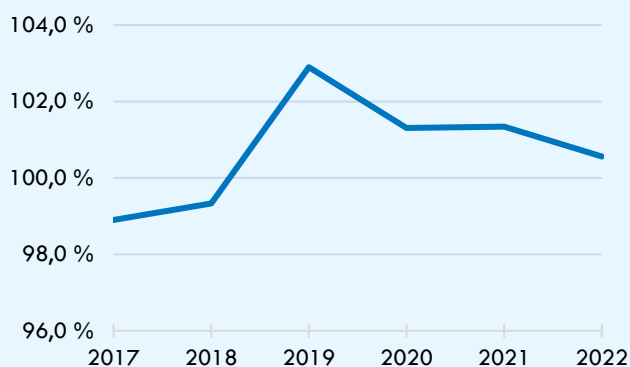
Kilde: Data fra Statens Vegvesen og SSB tabell 01960.

¹⁰ I 2021 var andelen noe høyere, som kan ha noe å gjøre med at Statens Vegvesen utvidet fristen for kontroll i 2020 i lys av korona-krisen, og at mange derfor utsatte

godkjenning i 2022, sammenliknet med i 2019. Dette kan både skyldes endringer i kontrollinstruksen som senker terskelen for godkjenning og at bilene tas bedre vare på. Informasjon fra intervjuer og medier tilsier at mange vrakinger utløses av manglende godkjenning, på grunn av risikoen for kostbare reparasjoner. En nedgang i antall biler som ikke godkjennes, uavhengig av årsak, kan derfor forklare noe av nedgangen i vraktall.

Hvis vi ser på antall vrakinger i forhold til antall ikke-godkjente periodiske kjøretøykontroller, så har andelen falt fra 19,2 prosent i 2019 til 17,2 prosent i 2022 (jf. Figur 4-10). Det betyr at færre biler vrakes relativt til antall ikke-godkjente kontroller. Dette kan være et resultat av at flere velger å reparere bilen, men også at flere velger å avskilte eller eksportere bilen i stedet for å få den vraket.

Figur 4-10: Antall vrakede biler i forhold til antall ikke-godkjente periodiske kjøretøykontroller.



Kilde: Data for periodiske kjøretøykontroller fra Statens Vegvesen og vraktall fra OFV.

Antall etterkontroller relativt til antall ikke-godkjente kontroller har økt i samme tidsrom, og andel godkjente etterkontroller har økt. Det betyr at det gjennomføres flere etterkontroller relativt til antall ikke-godkjente kontroller, og at en større andel av etterkontrollene godkjennes. Dette kan understøtte at flere reparerer feil og mangler for å få godkjent bilene sine. Det kan imidlertid også være et resultat av endringer i kontrollen, eksempelvis at en større andel av feil og mangler som resulterer i ikke-godkjente kontroller er mindre ressurskrevende å reparere.

Dersom vi legger til grunn at utviklingen i ikke-godkjente kontroller mellom 2019 og 2022

kontrollen. Begrenset verkstedkapasitet kan ha medført noe kø og forskyvning av kontroller inn i 2021.

gjenspeiles i vraktallene, skulle det tilsi at omtrent 126 000 biler ble vraket i 2022. Vi vet imidlertid at faktisk antall vrakede biler var ca. 113 000. Differansen på 13 000 skyldes andre forhold som driver ned vrakraten, og ikke manglende godkjenning.

Det er en vekst i antall kontroller som gjelder eldre biler, og sammenhengen mellom vraktall og underkjente kontroller har blitt svakere

Vi har også fått tilgang til data fra Statens Vegvesen som viser antall kontroller, antall godkjente kontroller og antall ikke-godkjente kontroller basert på bilenes alder i 2019 og 2022. Med utgangspunkt i denne informasjonen kan vi undersøke om det har vært ulik utvikling på tvers av aldersgrupper.

Først ser vi på antall kontroller fordelt på ulike aldersintervaller. Intervallene er inndelt i fire 10-årsperioder som dekker biler i alderen 0 til 40 år. Tallene viser at det særlig har vært vekst i antall kontroller som gjelder biler i alderen 21-30 år, etterfulgt av biler i alderen 31-40 år. Dette kan indikere at flere biler i de eldre aldersgruppene beholdes lengre, og stemmer overens med funnet om at bilparken blir eldre. Tabell 3 viser hvor mange kontroller som er utført for biler i ulike aldersgrupper i 2019 og 2022, samt veksten i antall kontroller.

Tabell 3: Antall kontroller fordelt på bilenes alder

	0 –10 år	11-20 år	21-30 år	31-40 år
2019	732 980	502 267	57 242	13 244
2022	757 698	522 426	64 595	14 005
Vekst	3,4 %	4,0 %	12,8 %	5,7 %

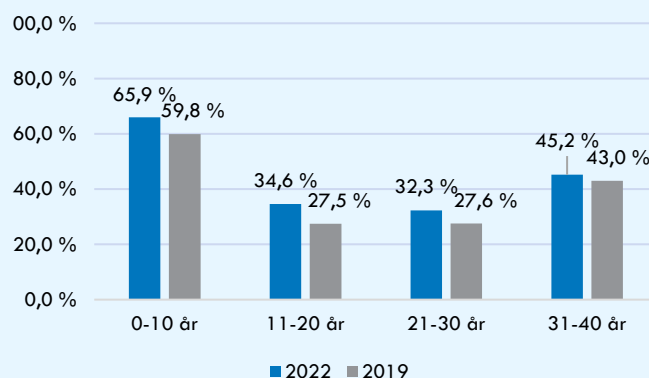
Kilde: Data fra Statens Vegvesen

Det ser også ut til å ha vært vekst i antall kontroller relativt til antall eldre biler i bilparken. SSB tabell 08581 viser at det er i underkant av 1500 flere biler over 20 år i 2022 sammenliknet med 2019. Denne økningen er betydelig lavere enn økningen i antall kontroller for biler mellom 21 og 40 år. En mulig forklaring på dette er at flere av de eldre bilene holdes i drift, og derfor må gjennom periodiske kjøretøykontroller.

Videre ser vi at andelen kontroller som godkjennes er større for alle aldersgrupper i 2022 sammenliknet med 2019. Den største økningen omfatter biler i alderen 11-20 år (7,2%), etterfulgt av biler i alderen 0-10 år (6,1%), biler i alderen 21-30 år (4,7%) og biler i alderen 31-40 år (2,2%). Dette er illustrert i Figur 4-12.

Igen kan vi ikke utelukke at dette har noe å gjøre med endringer i kontrollinstruksen som har gjort det enklere å få bilene godkjent, men det kan også skyldes at flere gjør en innsats for å få bilene godkjent. I tillegg kan en større andel godkjente

Figur 4-12: Andel godkjente PKK-kontroller for personbiler i ulike aldersgrupper

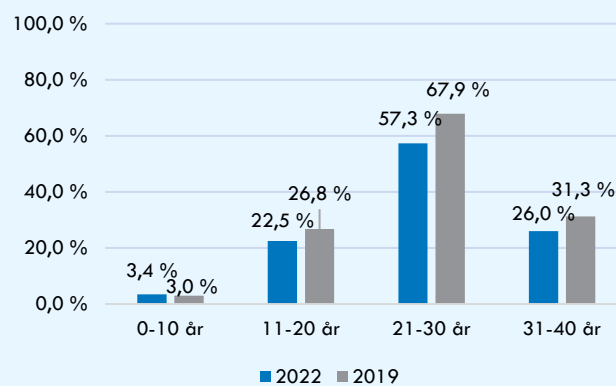


Illustrasjon: Oslo Economics

biler i seg selv bidra til at folk beholder bilene lengre.

Vi har også sett på vraktall relativt til antall underkjente periodiske kjøretøykontroller. I de fleste aldersgruppene finner vi at det vrakes færre biler relativt til antall underkjente kontroller i 2022 sammenliknet med i 2019. Unntaket er gruppen "0-10 år", hvor det er det en liten oppgang på 0,4 prosentpoeng. I de tre øvrige aldersgruppene er det nedgang og omfanget er større, med et fall på 4,3 prosentpoeng for gruppen "11-20 år", 10,5

Figur 4-13: Andel godkjente PKK-kontroller for personbiler i ulike aldersgrupper



Illustrasjon: Oslo Economics

prosentpoeng for gruppen "21-30 år" og 5.2 prosentpoeng for gruppen "31-40 år". Resultatet er illustrert i Figur 4-13.

Dette kan indikere at færre av bilene som ikke godkjennes blir vraket, men i stedet repareres og beholdes lengre. Vi kan ikke imidlertid ikke verifisere hva som skjer med den enkelte bil, slik at det er noe usikkerhet knyttet til hva som driver resultatene.

Den aldersbaserte analysen understøtter hypotesen om at eldre biler beholdes og brukes lengre.

4.3.4 Aldersgruppen 18 – 49 år vraker betydelig færre biler

I 2022 var det over 14 000 flere innbyggere som var 80 år eller mer, sammenliknet med i 2019. Dette tilsvarer en økning på 6 prosent. Det ble også nesten 97 000 flere i aldersgruppen 50-79, som også innebærer en økning på 6 prosent. For aldersgruppen 18-49 var det derimot tilnærmet ingen endring.

En interessant observasjon er at det ikke har vært noen endring i hvor mange som tilhører aldersgruppen 18-49 år, men at det har vært en nedgang på 19 prosent i antall biler som vrakes av gruppen siden 2019. Det er også interessant at aldersgruppen 50-79 år har vokst, men at antall biler som vrakes i gruppen har falt med 4 prosent. Det er bare i aldersgruppen 80 år og eldre at det har vært en økning (på 14 prosent) i antall vrakede biler.

Eldre folk står for en større andel av vrakinger enn før, men fremdeles er andelen ikke høyere enn 3,8 prosent for 80 år og eldre. Aldersgruppen 50-79 år står for 43,3 prosent. Som Figur 4-14 viser, er

gjennomsnittlig vrakalder på bilene høyere når eierne tilhører en eldre aldersgruppe. Dersom folk beholder bilen lengre jo eldre de er, og en stadig større andel av befolkningen tilhører eldre aldersgrupper, så kan det bidra til at vrakinger skyves noen år frem, slik at vraktallene i dag blir lavere enn de ellers ville ha vært. På en annen side ser vi at denne aldersgruppen vraker relativt flere biler per person i 2022 sammenliknet med i 2019. Den viktigste innsikten fra dette delkapitlet er den dramatiske nedgang i biler som vrakes av aldersgruppen 18 - 49 år.

4.4 Oppsummering

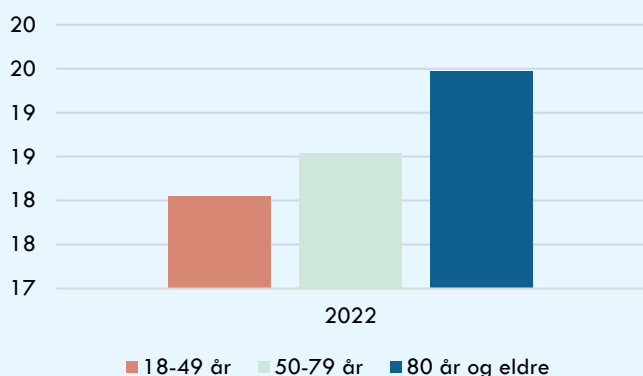
Våre analyser tyder på at årsaken til nedgangen i vraktall de siste årene er sammensatt, Våre analyser tyder på at årsaken er sammensatt, men at krevende økonomiske forhold er en særlig viktig drivkraft. Dette ser ut til å resultere i at flere beholder bilen sin lengre. I tillegg har utviklingen i kronekurs, vrakpant og avregistreringsmuligheter bidratt til at alternativer til vraking har blitt mer attraktivt, og flere enn tidligere ser ut til å avregistrere eller eksportere bilen.

Omlaggingen fra årsavgift til trafikkforsikringsavgift i 2018 medførte at det ikke er nødvendig å avregistrere bilen før årsskiftet eller vrake den i løpet av året for å unngå eller redusere avgiften, noe som kan gi svakere insentiver til å vrake bilen. I tillegg har det blitt billigere og mer lettvinnt å avregistrere bilen, slik at dette har blitt et mer attraktivt alternativ til vraking. Samtidig har vrakpanten ligget flatt, og i fravær av inflasjonsjustering har den reelle verdien av beløpet falt.

Høyere renter, prisvekst og økonomisk uforutsigbarhet kan føre til at mange utsetter utskiftning av bilen, og dermed beholder bilen sin lengre, slik at en del vrakinger forskyves.

Over tid har viktige valutaer som euro og dollar styrket seg i forhold til den norske kronen. Når verdien på andre lands valuta stiger i forhold til den norske kronen, blir det mer lønnsomt å eksportere norske varer til land hvor varene kan selges i bytte mot denne valutaen. Dette gjelder også for biler. Kombinert med refusjonsordning for tilbakebetaling av engangsavgift ved eksport av bruktbiler som ble innført i 2014, er det mer lønnsomt å eksportere norske biler enn noensinne. Tall fra Tolletaten viser at antall deklarererte biler har skutt i været de siste årene. Det er imidlertid ikke rett frem å fastslå i hvilken grad eksport går ut over vraktallene.

Figur 4-14: Gjennomsnittlig vrakalder for personbiler per aldersgruppe



Illustrasjon: Oslo Economics

Nasjonale reisevaneundersøkelser viser at biler ble mindre brukt i 2022 sammenliknet med 2019. Dette understøttes av tall fra SSB som viser at biler i alle aldersgrupper har lavere gjennomsnittlig kjørelengde i 2022. Det at bilene kjøres mindre kan bidra til at de får lengre levetid, og at vraking derfor skyves lengre frem i tid. I tillegg gir den økonomiske situasjonen insentiver til å beholde bilen lengre.

Samlet sett, for både person- og varebiler, finner vi en økning i gjennomsnittsalder fra 10,1 år i 2012, via 10,43 i 2019, til 10,59 år i 2022. Selv om en økning fra 10,43 til 10,59 år ikke nødvendigvis fremstår som et høyt tall, innebærer det at mer enn 3 millioner biler i snitt er 0,16 år eldre. Fordi nybilsalget var høyere i både 2021 og 2022 enn i 2019, drives utviklingen i liten grad av færre yngre biler. Dette kan tyde på at økningen drives av flere eldre biler, som dermed vrakes senere. Det kreves noen tusen biler for å oppnå en økning av dette omfanget.

Risikoen for dyre reparasjoner som følge av underkjente periodiske kjøretøykontroller fremstår som en utløsende årsak til vraking av biler. Antall periodisk kjøretøykontroller relativt til størrelsen på bilparken har vært relativt stabil, på omtrent 40 prosent hvert år. Samtidig har andelen ikke-godkjente kontroller falt betydelig. Nærmere 60 000 færre kontroller resulterte i krav om utbedring og ny kontroll for godkjenning i 2022, sammenliknet med i 2019. Dette kan både skyldes endringer i kontrollinstruksen som senker terskelen for godkjenning og at bilene tas bedre vare på. Uavhengig av årsak, kan en nedgang i antall biler som ikke godkjennes kunne forklare noe av

nedgangen i vraktall. I tillegg har andel godkjente etterkontroller økt, som kan understøtte at flere retter feil og mangler for å få godkjent bilene sine. Vi kan imidlertid ikke utelukke at endringer i kontrollen har gjort at en større andel av feil og mangler som resulterer i ikke-godkjente kontroller er mindre ressurskrevende å reparere.

Mulige ytterligere analyser for mer detaljert kunnskap

For å forstå mer av årsakene til at færre biler vrakes, tror vi analyser av data på kjøretøynivå er den mest hensiktsmessige veien å gå.

For eksempel kunne vi fulgt bilene fra de ble førstegangsregistrert på 1990- og tidlig 2000-tallet og frem til de nådde typisk vrakalder mellom 2019 og 2022, og undersøkt hva som faktisk skjedde med dem. Det er mulig å regne på hvor mange biler som allerede er vraket, og undersøke hvordan andelen vrakede biler relativt til antall gjenværende biler i vrakalder har endret seg. Denne typen analyser forutsetter tilgang til motorvognregisteret, og innebærer dataarbeid av et omfang som faller utenfor rammene for denne rapporten.

Enkelte forhold er det også mulig å se nærmere på uten detaljerte data. For eksempel kan geografiske forskjeller eller forskjeller på tvers av biltyper undersøkes mer inngående enn vi har kunnet gjøre i dette oppdraget. Vårt mandat var å kartlegge de bakenforliggende årsakene til nedgangen i vraktall, og vi har derfor heller ikke fokusert på hvordan utviklingen vil arte seg fremover. Datagrunnlaget kan imidlertid brukes som et utgangspunkt for å utarbeide prognoser for utviklingen videre.

5. Referanser

Autoretur, 2023. *Fakta om gjennvinning*. [Internett]
Available at: <https://autoretur.no/fakta-om-gjennvinning/>
[Funnet 02 Januar 2024].

Bilbransjen24, 2020b. *Dette var de vanligste PKK-feilene i 2019*. [Internett]
Available at: www.bilbransje24.no/nyheter/510623
[Funnet 2023 12 12].

Bilbransjen24, 2020. *Over en million PKK gjennom BUS i fjor - færre kontroller hos NAF*. [Internett]
Available at:
<https://www.bilbransje24.no/nyheter/510556>
[Funnet 2023 12 12].

Bilbransjen24, 2022b. *PKK: Flere biler godkjennes på første forsøk – disse feilene stanset resten*. [Internett]
Available at: www.bilbransje24.no/nyheter/633053
[Funnet 2023 12 12].

Bilbransjen24, 2022. *Nær 1,1 millioner PKK gjennom BUS – en liten aktør øker mest*. [Internett]
Available at: www.bilbransje24.no/nyheter/632182
[Funnet 2023 12 12].

Bilbransjen24, 2023b. *Færre PKK-kontroller i fjor - over 1,1 millioner gjennom BUS*. [Internett]
Available at: www.bilbransje24.no/nyheter/735827
[Funnet 2023 12 12].

Bilbransjen24, 2023c. *Kraftig økning i etterspørselen etter deler til eldre biler*. [Internett]
Available at: www.bilbransje24.no/nyheter/827196
[Funnet 2023 12 12].

Bilbransjen24, 2023. *Dette er de mest vanlige PKK-feilene - store variasjoner rundt i landet*. [Internett]
Available at: www.bilbransje24.no/nyheter/736530
[Funnet 2023 12 12].

OFV, u.d. *CO2-utslippet fra 2000 - 2023: Kraftig ned for nye personbiler*. [Internett]
Available at: <https://ofv.no/co2-utslippet/co2-utslippet>
[Funnet 10 11 2023].

Skatteetaten, u.d. *Regn ut hvor mye du kan få igjen hvis du eksporterer en bil*. [Internett]
Available at:
<https://www.skatteetaten.no/person/avgifter/bil/eksportere/regn-ut/>
[Funnet 05 Desember 2023].

Skogstad, K., 2023. *God nyhet for de som vurderer å selge bilen*. [Internett]
Available at: <https://www.tv2.no/broom/god-nyhet->

[for-de-som-vurderer-a-selge-bilen/15753370/](https://www.tv2.no/broom/god-nyhet-for-de-som-vurderer-a-selge-bilen/15753370/)
[Funnet 2023 12 13].

Statens vegvesen m.fl., 2018/2019. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen m.fl., 2020. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen*, s.l.: s.n.

Statens Vegvesen m.fl., 2021. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen*, s.l.: s.n.

Statens Vegvesen m.fl., 2022. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen*, s.l.: s.n.

Tolletaten, u.d. *Eksport av kjøretøy*. [Internett]
Available at: <https://www.toll.no/no/varer/bil-og-andre-kjoretoy/eksport-av-bil-og-andre-kjoretoy/>
[Funnet 05 Desember 2023].

TV2, 2023. <https://www.tv2.no/broom/rekordokning-mye-dyrere-a-eie-bil-i-norge/15605555/>. [Internett]
Available at:
<https://www.tv2.no/broom/rekordokning-mye-dyrere-a-eie-bil-i-norge/15605555/>
[Funnet 2023 12 21].

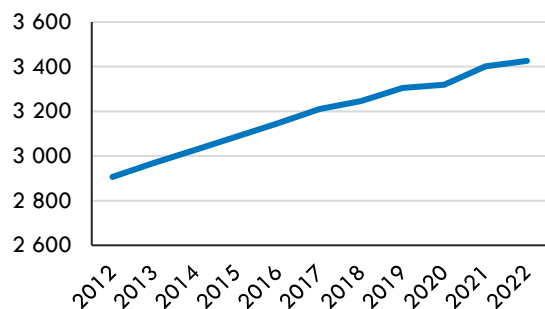
TØI, 2017. *Trafikksikkerhetseffekter av bilenes kollisjonssikkerhet, vekt og kompatibilitet*, s.l.: TØI.

Vedlegg A

5.1 Antall registrerte kjøretøy

I løpet av de siste ti årene har det vært en jevn økning i antall registrerte biler på norske veier. Dette er illustrert i figuren nedenfor.

Figur 5-1: Antall registrerte kjøretøy, i 1 000



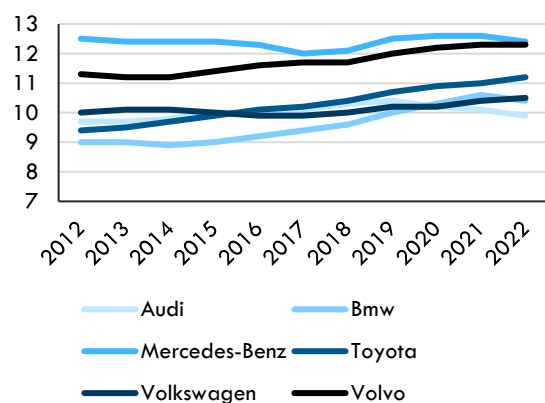
Kilde: SSB tabell 01960

Antall registrerte biler har vokst med omtrent 2 prosent hvert år, i løpet av de siste ti årene. Et par år som skiller seg ut er 2020 og 2022. I disse to årene vokte antall registrerte biler med henholdsvis 0,4 og 0,7 prosent

5.2 Gjennomsnittsalder største bilmerker

Figur 5-2 viser gjennomsnittsalder blant de største merkene i bilparken. Det er flere veteran- og sesongbiler blant disse bilmerkene, men gitt størrelsen på populasjonen av disse bilmerkene så vil andelen veteran- og sesongbiler være begrenset.

Figur 5-2: Gjennomsnittsalder blant de mest benyttede bilmerkene



Kilde: SSB-tabell 07847

Foruten biler med merket Mercedes-Benz, har snittalderen økt for de største bilmerkene. Siden 2012 har gjennomsnittsalderen til biler med merket Toyota vokst mest, mer konkret med 19 prosent, fra 9,4 til 11,2 år. Til tross for at snittalderen blant Mercedes-Benz har falt noe siden 2012 (1% fall i snittalder), har dette bilmerket hatt høyest snittalder gjennom hele analyseperioden. Snittalderen i 2022 er 12,3 år.

5.3 Periodiske kjøretøykontroller (PKK) og etterkontroller (EK)

År	Antall PKK	Andel av bilpark	Antall ikke godkjent	Andel ikke godkjent	Antall EK	Antall EK ikke godkjent	Andel EK ikke godkjent
2016	1 248 504	40,0 %	683 692	54,80 %	674 609	317 77	4,7 %
2017	1 251 863	39,2 %	678 677	54,20 %	671 217	347 64	5,2 %
2018	1 271 607	39,4 %	695 327	54,70 %	690 663	386 05	5,6 %
2019	1 321 029	40,1 %	714 032	54,10 %	734 734	412 65	5,6 %
2020	1 328 885	40,2 %	699 336	52,60 %	708 485	388 83	5,5 %
2021	1 427 452	42,1 %	707 352	49,60 %	716 831	373 25	5,2 %
2022	1 373 362	40,2 %	656 938	47,80 %	660 614	330 89	5,0 %

5.3.1 Endringer i kontrollinstruksen

Nedenfor er en liste med sentrale endringer som har vært gjort i kontrollinstruksen de siste 10 årene:

- 31.12.2014 ble pålagte endringer i direktiv 2010/48/EU tatt inn i daværende kontrollveiledning. Det ble da introdusert mangelmerknader for mange forhold som ikke tidligere var en del av kontrollen.
- 8. juni 2015 ble kontrollveiledningen erstattet av en kontrollinstruks, der antall kontrollpunkter ble utvidet fra ca. 85 til ca. 165 punkter. I all hovedsak var det oppsplitting av allerede eksisterende kontrollpunkter, men det ble også introdusert en del nytt. Egne nasjonale kontrollpunkter for elbil og hybrid kom på dette tidspunktet.
- 8. februar 2019 trådte det i kraft en revidert kontrollinstruks, bygget på direktiv 2014/45/EU. Dette innebar ny fristberegning, som forlot det tidligere slutsifferbaserte systemet og introduserte dagens ordning. Det ble også etablert et obligatorisk opplæringsløp og personlig godkjenningsordning for kontrollører som utfører periodisk kontroll.
- I mars 2022 ble kontrollinstruksen endret igjen, der blant annet grensen for hvor mye rust som tillates på bremseskiver bak på lette kjøretøy før de skal ilegges mangelmerknad ble økt.
- I august 2022 ble det innført kontroll av bremsevæskens kokepunkt.

I tillegg har det vært fortløpende justeringer i form av oppdaterte veiledninger til kontrollinstruksen.

Andre endringer i perioden er:

- Lette tilhengere godkjent for Tempo100 har blitt en del av kontrollordningen, samt mulighet for å ta en frivillig PKK før slik godkjenning.
- Hurtiggående traktorer med tillatt totalvekt over 3500 kg har blitt en del av kontrollordningen.
- Strengere/mer detaljerte krav til kontrollutstyr, og strengere krav til kalibrering av kontrollutstyr.

www.osloeconomics.no

E-post og telefon:
post@osloeconomics.no
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:
Klingenberggata 7
0161 Oslo

Postadresse:
Postboks 1562 Vika
0118 Oslo