



21.12.2022

Kostnader ved å eie bil

Samfunnsøkonomisk analyse på oppdrag
for Kolumbus AS

Dokumentasjonsnotat nr. 36-2022 fra Samfunnsøkonomisk analyse AS

ISBN-nummer: 978-82-8395-166-0

Oppdragsgiver: Kolumbus AS

Tilgjengelighet: Offentlig

Dato for ferdistilling: 21. desember 2022

Forfattere: Jonas Måøy og Bjørn Gran

Samfunnsøkonomisk analyse AS

Borggata 2B

N-0650 Oslo

Org.nr.: 911 737 752

post@samfunnsokonomisk-analyse.no

Forord

Samfunnsøkonomisk analyse AS har utarbeidet denne rapporten på oppdrag for Kolumbus AS. Formålet med rapporten er å belyse ulike kostnader ved å kjøpe ny bil gjennom ulike typeeksempler, og sammenligne dette med kostnader for andre transportmidler. Rapporten tar utgangspunkt i tilnærmingen til Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) i deres rapport «Kostnader ved bilhold – eksempler på beregning 2022».

Vi understreker at denne rapporten kun er ment å vise kostnadene ved de ulike biltyperne vi har regnet på, og resultatene er derfor ikke egnet til å vurdere hvilken type eierforhold som lønner seg, eller hvilken type bil man eventuelt bør kjøpe.

Takk til oppdragsgiver for et spennende prosjekt. Samfunnsøkonomisk analyse AS er ansvarlig for rapportens innhold.

Oslo, 03.11.2022

Bjørn Gran
Prosjektleder
Samfunnsøkonomisk analyse AS

Oppsummering

I dette oppdraget har vi beregnet de årlige kostnadene ved kjøpe og bruke en ny bil for noen utvalgte biltyper. De seks biltyperne vi har tatt for oss er liten, gjennomsnittlig og stor bil, hvor bilen bruker enten bensin og el som drivstoff. For de små og store bilene har vi satt en kjøpspris på henholdsvis 250 000 og 850 000 kroner. For gjennomsnittsbilene, Volkswagen Passat og Tesla Model 3, har vi satt en kjøpspris på henholdsvis 520 000 og 500 000 kroner.

Tabell 2.1 Oppsummering av beregningene. 2022-kroner per år

	Liten bil	VW passat	Stor bil	Liten elbil	Tesla Model 3	Stor elbil
Avskrivninger	20 193	43 066	71 808	20 943	41 009	64 502
Renter av bundet kapital	8 300	17 023	27 489	8 085	16 421	29 415
Forsikring	5 428	8 513	11 141	5 265	8 066	10 806
Trafikkforsikringsavgift	2 975	2 975	2 975	2 975	2 975	2 975
Vedlikehold	4 191	5 505	6 118	4 191	5 459	6 118
Drivstoff	11 450	17 474	21 733	2 688	3 499	4 300
Olje	1 013	1 455	1 576			
Dekk	1 948	3 112	4 168	1 948	3 444	5 267
Service og reparasjoner	5 096	7 185	7 845	4 131	5 056	5 514
Bompenger	13 200	13 200	13 200	6 600	6 600	6 600
Totalkostnad per år	73 793	119 508	168 053	56 826	92 528	135 497

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV Kostnader ved bilhold – eksempler på beregning 2022

Viktige forutsetninger vi har lagt til grunn knyttet til beregningene av bilhold er:

- Vi har lagt til grunn kjøp av ny bil
- Gjennomsnittlig eierforhold på 10 år
- Gjennomsnittlig kjørelengde per år på 12 000 km (samlet 120 000 km over 10 år)

I resten av dokumentet dokumenterer vi beregninger og forutsetninger. I tillegg til å beregne kostnadene ved bilhold, har vi gjennomført noen enkle anslag på hva disse kostnadene alternativt kan benyttes til. Resultatene er oppsummert i tabellene nedenfor.

Tabell 2.4 Eksempler på hva man kunne brukt penger på istedenfor kostnader ved å eie bil

	Liten bil	VW passat	Stor bil	Liten elbil	Tesla Model 3	Stor elbil
Antall par med joggesko per år	1	2	2	2	1	2
Antall sykkelabonnement	1	2	2	1	1	2
Kollektiv, antall årskort for voksne	2	2	2	1	2	2
Antall el-sparkeykkelabonnement	1	2	3	1	2	3
Antall timer med Move About bildeling per måned	15	30	45	10	20	30
Antall månedlige taxiturer	3	4	8	2	4	6
Restverdi per år	3 572	2 995	541	4 420	3 303	1 066

Kilde: SØA

Innhold

Forord	II
Oppsummering	III
1 Beregningsmetodikk	1
1.1 Utvalgelse av biltyper	1
1.2 Beregning av kostnader	2
2 Resultater	5
2.1 Kostnader ved å eie bil	5
2.2 Alternativ framkomst	6

1 Beregningsmetodikk

Metoden for å beregne kostnaden ved å eie/bruke bil kan deles inn i to hovedelementer:

1. Utvelgelse av biltyper
2. Beregning av kostnader

I tillegg har vi gjennomført noen enkle anslag for å beregne hva kostnadene knyttet til bilhold alternativt kan benyttes på. Dette har vi beskrevet nærmere i kapittel 0.

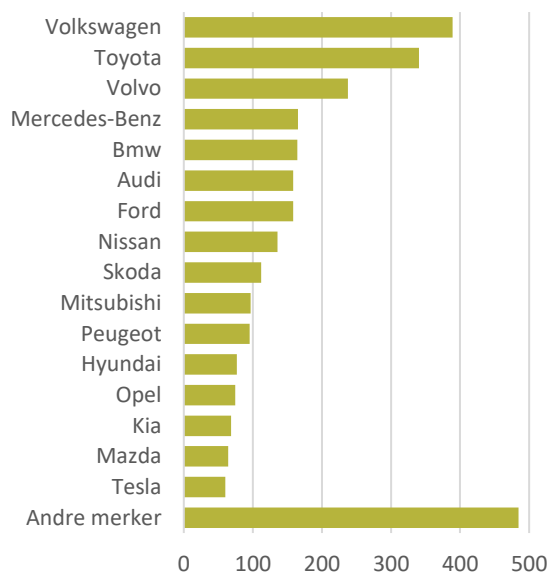
1.1 Utvelgelse av biltyper

Basert på innspill fra oppdragsgiver har vi tatt for oss kostnadene ved å eie en liten, mellomstor og stor bil. For de tre størrelsene har vi deretter gjort beregninger på to ulike typer drivstoff; bensin og el. Bakgrunnen for å velge disse kategoriene er å vise et spenn av ulike valgmuligheter man har dersom man ønsker å eie sin egen bil. Ved å se på bensin og el ser vi også på de to drivstoffene som nye biler oftest er kjøpt med, i Rogaland og i hele landet.

Første del av oppdraget har vært å operasjonalisere dette til noen utvalgte type-eksempler. Et viktig kunnskapsgrunnlag i dette oppdraget har vært Opplysningsrådet for veitrafikk (OFV) sin rapport «Kostnader ved bilhold - eksempler på beregning 2022». I denne rapporten har OFV beregnet kostnaden ved bilhold for biler av 6 ulike prisklasser¹, 4 ulike typer drivstoff og 4 ulike perioder.

Ved utvelgelse av «gjennomsnittsbilen» har vi tatt utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås statistikk over den norske bilparken. Denne viser at Volkswagen stod for 13,5 prosent av landets personbilpark (389 222 personbiler) i 2021.

Figur 1.1 Antall personbiler i 2021 (i 1 000 biler)



Kilde: SSB-tabell 07832

Det finnes mange ulike modeller av Volkswagen. I denne rapporten har vi, som i foregående rapport, sett nærmere på kostnadene ved Volkswagen Passat stasjonsvogn. Vi har lagt til grunn en kjøpspris² på 520 000 kroner for denne bilen.³

For å gi et spenn i beregningen har vi lagt til grunn at en «liten bil» har en kjøpspris på 250 000 kroner. For å eksemplifisere kostnadene ved en stor bil, har vi lagt til grunn en kjøpspris på 800 000 kr.

Tilsvarende tilnærming er gjort for elbilene, hvor vi ser «gjennomsnittsbilen» er representert ved Tesla Model 3, den mest kjøpte bilmodellen i 2021, men en kjøpspris på 500 000 kroner.

¹ 300 000, 450 000, 600 000, 800 000, 1 000 000, og 1 500 000 kroner.

https://www.volkswagen.no/content/dam/vw-ngw/vw_pkw/importers/no/bilmodeller/brosjyrer-og-priser/passat-stasjonsvogn-nf/Volkswagen-Passat-prisliste.pdf/_jcr_content/renditions/original/Volkswagen-Passat-prisliste.pdf

³ [Volkswagen Passat stasjonsvogn - Prisliste](#)

1.2 Beregning av kostnader

Ved beregningene av kostnadene for liten, gjennomsnittlig og stor bil legger vi til grunn forutsetninger fra OFV for en bensindrevet bil. Ettersom vi legger til grunn andre forutsetninger om gjennomsnittlig eiertid (10 år), årlig kjørelengde (12 000 km per år) og kjøpspris, må vi foreta noen egne beregninger.

OFV har beregnet årlige kostnader ved å eie bil for fire «typer» bilbruk, hvor samlet kjørelengde i eierperioden er 120 000 km:

- Eier bilen 4 år og kjører 30 000 km årlig
- Eier bilen 6 år og kjører 20 000 km årlig
- Eier bilen 8 år og kjører 15 000 km årlig
- Eier bilen 12 år og kjører 10 000 km årlig

Flere av kostnadselementene varierer med kjørelengde per år, andre med tiden man eier bilen eller utsalgsprisen. Enkelte kostnadselementer blir påvirket av en kombinasjon av disse. I tabellen nedenfor har vi listet opp hvordan disse variablene påvirker kostnadselementene:

Kostnadselement	Påvirkes av
Avskrivinger	Kjøpspris, restverdi og antall år
Renter på bundet kapital	Kjøpspris, restverdi og antall år
Forsikring	Pris, antall år og kjørelengde
Trafikksforsikringsavgift	Lik per år
Vedlikehold	Bilkarakteristikk, antall år og kjørelengde
Bensin	Kjørelengde
Olje	Kjørelengde
Dekk	Bilkarakteristikk
Service og reparasjoner	Antall år, bilkarakteristikk og kjørelengde
Bompenger	Kjørelengde

For å beregne kostnadspostene for en bil som kjører 12.000 km årlig i 10 år tar vi utgangspunkt i vektet gjennomsnittlig pris per kilometer for hver av kostnadspostene i OFVs rapport for bilene som kjører 10 000 km per år i 12 år, og de som kjører

15 000 km per år i 8 år. Dette kjør vi kun med poster som varierer med intensiteten av bruk. Vi beregner altså ikke gjennomsnittet av poster som kun varierer med tid som trafikksforsikringsavgift eller som kun varierer med kjørelengde som bompenger, bensin og olje. På bakgrunn av disse beregningene finner vi et anslag på pris per kilometer for hver av kostnadspostene for en bil med typisk eiertid og årlig kilometerstand i Stavanger.

De tre prisklassene vi har valgt sammenfaller heller ikke med OFVs prisklasser. For å tilpasse beregningene til våre prisklasser beregninger vi et vektet gjennomsnitt av de ulike kilometerprisene fra OFV. Vektene er basert på hvor nær kjøpsprisene for våre utvalgte typeeksempler er OFVs utvalgte prisnivåer. Dersom vi antar at det er en sammenheng mellom bilkarakteristikk og pris vil vi på denne måten finne en kilometerpris som fanger opp hvordan ulikheten i bilkarakteristikk påvirker de ulike kostnadspostene. Dette gjør vi for kostnadselementer hvor kjøpsprisen har direkte betydning for kostnadsposten (for eksempel avskrivinger), men også der kjøpsprisen gir en indikasjon på størrelsen på kostnadsposten (for eksempel kan en stor bil (og trolig dyrere) ha behov for mer og dyrere vedlikehold). Enkelte kostnadsposter er helt uavhengig av kjøpsprisen på bilen, og vi justerer følgelig ikke disse kostnadspostene (for eksempel bompenger og trafikksforsikringsavgift). I etterfølgende avsnitt beskrives de ulike kostnadene og vurderinger som er gjort i mer detalj.

Ny eller brukt bil

I våre beregninger tar vi for oss kostnadene ved kjøp av ny bil, i tråd med forutsetninger lagt til grunn i OFVs beregninger.

Dersom bilen kjøpes brukt vil dette påvirke flere av kostnadspostene som vi drøfter her. I første rekke vil avskrivninger på bilens verdi være lavere jo eld-

re bilen er. Verdifallet på en bil pleier å være høyere de første årene. Avskrivninger er, som vi skal se, den klart største kostnaden for flere av bilene. Å bytte til bruktbil vil derfor kunne gi større utslag for noen av biltyperne vi ser på. Dersom verdien av bilen er lavere ved bruktbilkjøp vil også rentekostnader ved kjøpet trolig være lavere.

Det er imidlertid også en rekke andre kostnadsposter som kan tenkes å øke som følge av å kjøpe brukt framfor nytt. Forsikring, vedlikehold, bensin, olje, service og reparasjoner er særlig kostnadsposter som trolig vil være noe høyere ved bruktbilkjøp sammenlignet med nybilkjøp.

Antagelsen om nypris på bilen gir en indikasjon på bilens karakteristikk og brukskostnader har sine svakheter. Det kan for eksempel tenkes at biler som er dyrere ikke krever like stor grad av vedlikehold eller service og reparasjoner. Samtidig vil nybilpris i stor grad forklare forskjeller i den største utgiftsposten, nemlig avskrivninger. Nybilpris vil også trolig gi en indikasjon på kostnader ved reservedeler, kostnader for dekk som følge av en antatt tyngre bil osv. Beregningene våre vil, slik de er definert, heller ikke ligge langt unna OFVs estimater. Samtidig vil vi understreke at våre beregninger ikke er like nøyaktige som beregningene utført av OFV, da disse er basert på innhentede priser fra en rekke forhandlere og andre kilder.

Antall år man eier bilen

Antall år man eier bilen vil også kunne påvirke de årlige kostnadene ved bilhold. En av de store kostnadselementene ved kjøp av bil er avskrivningene (verdifallet). Avskrivningene beregnes ut fra kjøpspris minus en restverdi det siste året bilen eies, og deles så på antall år bilen eies. Dersom vi antar at verdifallet er størst de første årene man eier bilen, vil det innebære at jo flere år man eier bilen jo lavere blir avskrivningene per år. Motsatt vil det å eie

bilen bare noen få år gi høyere verdifall per år, og dermed høyere avskrivninger per år.

En annet kostnadselement som varierer med tiden man eier bilen er vedlikeholdskostnader. Her vil kostnadene typisk være lave i begynnelsen, men øke etter hvert som bilen blir eldre.

Vi har ikke lyktes med å innhente statistikk over eiertid av biler i Rogaland. Vi må derfor se til andre måltall for å fastsette passende tall på gjennomsnittlig eiertid av bil. Ifølge SSBs statistikker var gjennomsnittsalderen på person- og varebiler i Rogaland 10,7 år i 2021.⁴ På bakgrunn av tallene fra SSB og for å forenkle beregningene legger vi til grunn en gjennomsnittlig eiertid på 10 år.

Årlig og total kjørelengde

En annen viktig forutsetning for beregningene er kjørelengde. Hvordan kjørelengden virker inn på kostnadsanslagene vil også være avhengig av hvor intenst bilen har blitt kjørt. Årlig og samlet kjørelengde vil virke inn på nesten alle kostnadspostene som brukes i OFVs beregninger, de eneste kostnadspostene som ikke påvirkes er trafikkkforsikringsavgiften.⁵

For å kunne ta i bruk beregningene fra OFV legger vi til grunn en årlig kjørelengde på 12 000 km som gir en samlet kjørelengde på 120 000 km i løpet av 10 år. På bakgrunn av at vi har valgt 10 år som eiertid vil det være naturlig å legge til grunn et tall som ligger i nærheten av dette.

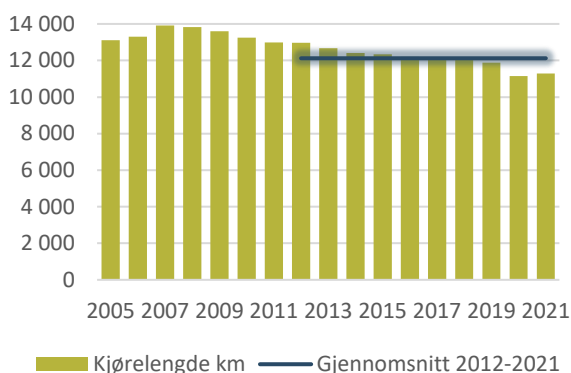
Gjennomsnittlig kjørelengde per år for personbiler har avtatt over lengre tid, jf. Figur 1. Denne falt særlig i 2020 til drøyt 11 000 km, og har deretter

⁴ SSB Kildetabell 05528

⁵ Avskrivninger og renter på bunden kapital påvirkes av restverdi som igjen påvirkes kilometerstanden

økt noe i 2021. Det kan tenkes at økt bruk av hjemmekontor og redusert tilbud av fritidsaktiviteter utenfor hjemmet under Covid-19-pandemien har ført til en midlertidig reduksjon i bilbruken.

Figur 1 Gjennomsnittlig kjørelengde per personbil i Norge, 2005-2021



Kilde: SSB-tabell 12575

Enkelte kostnader er avhengig av type drivstoff

Type drivstoff er naturligvis definerende for utgifter til nettopp drivstoff. I våre beregninger har vi lagt til grunn et drivstoff-forbruk for de ulike eksemplene som det vektete forbruket av benyttete eksempler fra rapporten til OFV. Videre har vi justert prisene på drivstoff til å reflektere prisnivået i 2022. For bensin-biler har vi justert prisen med forholdet mellom gjennomsnittlig drivstoffpris så langt i 2022, imot pris brukt av OFV. For el-biler har vi justert prisen med forholdet mellom gjennomsnittlig pris for elektrisitet med strømstøtte i første halvår 2022, imot pris brukt av OFV.

Samtidig er det også andre kostnader som er påvirket mer indirekte av dette. Bompengekostnader er et slikt eksempel, hvor el-biler har halvparten av bompengavgiften til ordinære biler i Nord-Jæren. Denne kostnaden avhenger videre samtidig betydelig med bosted, arbeidsplass og vanlige kjøreruter for bileier.

I våre beregninger legger vi til grunn anslag for hver enkelt bompengepassering på 20 kroner for bensinbiler og 10 kroner for elbiler. Anslagene er basert på takstene for bomringen på Nord-Jæren med Autopass-avtale. Vi legger 55 passeringer til grunn i måneden; 40 passeringer til og fra jobb 20 ganger, og 15 passeringer til øvrige formål.

For elbil vil også kostnader til olje utebli, og vi ser at de ulike anslagene til OFV også varierer mellom biler av samme karakteristikk på pris, kjørelengde og avskrivningstid, men ulik type drivstoff. Følgelig har vi tatt utgangspunkt i deres beregninger, på bakgrunn av deres mer inngående kjennskap til tekniske aspekter ved vedlikehold og bruk av bil.

Det finnes flere kostnader

Andre kostnader som varierer betydelig med hvor og hvordan bilen brukes er ekskludert fra beregningene. Dette er kostnader til garasje, parkering, piggdekk (med avgift), ferge, og periodisk kontroll av kjøretøyet, hvor kontrollsekvensen varierer med perioden siden registrering av kjøretøyet. Beregningene må altså tolkes med omhu, hvor man trolig undervurderer kostnadene. Med denne tilnærmingen holder vi oss samtidig til OFV sin metodikk.

2 Resultater

2.1 Kostnader ved å eie bil

Med utgangspunkt i de forutsetninger som er beskrevet over, viser Tabell 2.1 de beregnede årlige kostnadene for de ulike eksemplene. Her er det verdt å bite seg merke i at mellom 72 og 94 prosent av forskjellen mellom en bensin- og el-bil av samme størrelse kan forklares med forskjellen i de beregnede kostnadene for drivstoff, som har økt det siste året. Når vi sammenligner biler av ulike størrelser med samme type drivstoff, er det avskrivninger og renter av bundet kapital som utgjør mellom 76 og 86 prosent av forskjellen i kostnader.

per kilometer fordelt på de ulike bilene gitt forutsetningene som er gjennomgått over. Her har vi også fordelt kostnader som ikke er definert av kjørelengde, som trafikkforsikringsavgift og bompenger.⁶

Tabell 2.2 sammenstiller våre anslag for kostnader

Tabell 2.1 Oppsummering av beregningene

	Liten bil	VW passat	Stor bil	Liten elbil	Tesla Model 3	Stor elbil
Avskrivninger	20 193	43 066	71 808	20 943	41 009	64 502
Renter av bundet kapital	8 300	17 023	27 489	8 085	16 421	29 415
Forsikring	5 428	8 513	11 141	5 265	8 066	10 806
Trafikkforsikringsavgift	2 975	2 975	2 975	2 975	2 975	2 975
Vedlikehold	4 191	5 505	6 118	4 191	5 459	6 118
Drivstoff	11 450	17 474	21 733	2 688	3 499	4 300
Olje	1 013	1 455	1 576			
Dekk	1 948	3 112	4 168	1 948	3 444	5 267
Service og reparasjoner	5 096	7 185	7 845	4 131	5 056	5 514
Bompenger	13 200	13 200	13 200	6 600	6 600	6 600
Totalkostnad per år	73 793	119 508	168 053	56 826	92 528	135 497

Tabell 2.2 Kostnad per km. for ulike biltyper med 10 års levetid og 12.000 i årlig kilometerstand

	Liten bil	VW passat	Stor bil	Liten elbil	Tesla Model 3	Stor elbil
Avskrivninger	1,68	3,59	5,98	1,75	3,42	5,38
Renter av bundet kapital	0,69	1,42	2,29	0,67	1,37	2,45
Forsikring	0,45	0,71	0,93	0,44	0,67	0,90
Trafikkforsikringsavgift	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Vedlikehold	0,35	0,46	0,51	0,35	0,45	0,51
Drivstoff	0,95	1,46	1,81	0,22	0,29	0,36
Olje	0,08	0,12	0,13			
Dekk	0,16	0,26	0,35	0,16	0,29	0,44
Service og reparasjoner	0,42	0,60	0,65	0,34	0,42	0,46
Bompenger	1,10	1,10	1,10	0,55	0,55	0,55
Totalkostnad per km	6,15	9,96	14,00	4,74	7,71	11,29

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV Kostnader ved bilhold – eksempler på beregning 2022

⁶ Med et likt kjøremønster vil naturligvis bompengekostnader øke med distanse, men det er ikke en direkte kobling mellom dem, og vi beregner bompengekostnader ut ifra anslåtte passeringer for bilene, ikke per kilometer.

2.2 Alternativ framkomst

Tabell 2.5 viser eksempler på kostnader for alternative former for framkomst, som vi har brukt for å illustrere hva en alternativ bruk av kostnadene for å eie bil kunne blitt benyttet til.

Pris for **joggesko** er skjønnsmessig vurdert basert på søk på prisjakt.no.

For **el-sparkesykler** har vi benyttet pris for månedspass fra mobilapplikasjonene til Ryde og Tier. For 499 kroner per måned får inkluderes opplåsing og 750 minutters bruk per måned hos begge leverandører.

For å beregne en pris for et abonnement på **el-sykkel** har vi sett på ulike sykler fra to tilbydere av slike abonnementer i Stor-Oslo; Joule og Wheel!. Wheel! tilbyr sykler med plass for bagasje og barn, og er priset mellom 1 750 og 2 400 kroner per måned. Joule tilbyr mer konvensjonelle sykler for én person som er priset mellom 799 og 1 499 kroner. I våre beregninger har vi lagt til grunn en Joule Basis, en konvensjonell sykkel i mellomsjiktet, priset til 999 kroner per måned.⁷

For **taxi** har vi tatt utgangspunkt priser fra Stavanger taxi, for taxiturer for 1-4 personer på hverdager mellom kl. 18 og 24, og helger mellom kl. 06 og 24. Prisene for disse tidsperiodene er ikke like

Tabell 2.4 Alternativ bruk av framkomstmidler

	Liten bil	VW passat	Stor bil	Liten elbil	Tesla Model 3	Stor elbil
Antall par med joggesko per år	1	2	2	2	1	2
Antall sykkelabonnement	1	2	2	1	1	2
Kollektiv, antall årskort for voksne	2	2	2	1	2	2
Antall el-sparkesykkelabonnement	1	2	3	1	2	3
Antall timer med Move About bildeling per måned	15	30	45	10	20	30
Antall månedlige taxiturer	3	4	8	2	4	6
Restverdi per år	3 572	2 995	541	4 420	3 303	1 066

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV (2022)

⁷ Vi har ikke funnet priser for sykkel-abonnement på Jæren, og har derfor belagt oss på priser fra leverandører av slike tjenester i Stor-Oslo.

billige som dagtid på hverdager, eller like dyr som på natt og i høytid. Ettersom vi i eksemplene tenker at transport til og fra jobb i stor grad dekkes av kollektivtrafikk, vil dette dekke mer spontane turer. For å beregne prisen per tur har vi lagt til grunn at én tur varer i 15 minutter, og kjører 15 kilometer – altså med en gjennomsnittsfart på 60 km/t.

Tabell 2.3 Beregning av taxitur

	Pris (enhet)	Pris totalt
Påslag	42,00	42,00
Pris per km.	20,18	302,70
Pris per min.	10,16	152,40
Totalkostnad for gjennomsnittlig taxitur		497,10

Kilde: Stavanger Taxi

Tall for **kollektivtransport** er hentet fra Kolumbus sine nettsider.

For **bildeling** har vi lagt til grunn [priser](#) for Move About bildeling. Som for flere av de andre alternative formene for framkomst, finnes det også her flere ulike varianter å velge mellom. For å favne bredest mulig har vi derfor valgt å først se på 7 av de 13 bilene som tilbys, ettersom de er priset i mellomsjiktet og har lik prising, men tilfredsstillende ulike transportbehov.⁸ Videre har vi tatt utgangspunkt i pris for halvdagsleie, som har en lavere timespris enn leie per time, men dyrere enn per arbeidsdag og lengre leie. Halvdagsleie for disse bilene ligger på 470 kroner for 4 timer, altså 117,50 kroner per time.

⁸ Hyundai Kona 64 kWh Long Range, Nissan Leaf Acenta 62 kWh, Maxus E-Deliver 52 kWh, Kia e-Niro 64 kWh, Peugeot e-2008 50 kWh, VW ID.4 Pure 52 kWh, og Maxus Euniq 7 seter 52 kWh.

Eksemplifisering av alternativ bruk

Ved beregning av alternativ bruk har vi også måttet legge til grunn noen forutsetninger. For eksempel er det månedlige abonnementet på el-sparkesykkel kun gjeldende inntil 750 minutter, og vi forutsetter at det ikke brukes mer enn dette. Priser for bildeling er og taxi er samtidig ikke bare basert på pris per distanse og/eller tid, men også når på døgnet eller i uka tidsintervallet tar sted (dag, kveld, helligdag, m.fl.). De valgte prisene er derfor i mellomstadiet, da de trolig vil treffe bedre for flere (bruker man noe av lav og høy pris vil det trolig falle nærmere en mellompris enn lav eller høy).

I fremstillingen har valgt å vise hvor mange av de ulike abonnementene en alternativt kunne ha, samt antall minutter med el-sparkesykkel, antall kilometer med taxi, eller antall par joggesko man kunne hatt.

Fremstilling viser en av mange oppnåelige kombinasjoner innenfor kostnadsrammen. Ved utvelg-

sen av den alternative produktsammensetningen har vi tatt utgangspunkt i oppdragsgivers ønsker. De alternative produktsammensetningene for hver bil er framstilt i Tabell 2.4.

Noen avsluttende kommentarer

Vi understreker at et valg mellom ulike alternative løsninger, som her og i andre sammenhenger, sjeldent gjøres alene på bakgrunn av de målbare kostnadene. For eksempel vil umiddelbar tilgjengelighet til transport ved uforutsette hendelser være en faktor som kan spille inn i valget mellom å eie egen bil og andre løsninger for framkomst.

Tidsbesparelse er en annen faktor som spiller inn. For eksempel, hvis man bruker 100 000 på bil og sparer 100 timer i året, så vil en kunne velge bil dersom man verdsetter hver time til 1 000 kroner. Følgelig vil også inntekt og tilgjengelig fritid spille en rolle i en nyttebasert beslutningsprosess; høyere inntekt, samt lite fritid til gode, vil ofte bety en høyere verdsetting av den tiden man velger eller ikke velger å bruke på transport.

Tabell 2.5 Kostnader for alternative former for framkomst, samt eksempel for VW Passat

Kostnadstype	Enhet	Pris	Beskrivelse
Joggesko	Ett par	1 200	
Sykkelabonnement	Per måned	999	Et abonnement for ett år blir 12 mnd. · 999 kr = 11 988
Kollektiv, årskort for voksne	Per år	6 000	1 voksen = 2 rabaterte årskort (barn, honnør, vernepliktige m.fl.)
El-sparkesykkelabonnement	Per måned	499	Et abonnement for ett år blir 12 mnd. · 499 kr = 5 988
Move About bildeling	Per time	117,5	10 timer i måneden blir 10 · 12 mnd. · 117,5 = 14 100
Taxi	Per tur	497	En tur på 15 min. over 15 km på hverdager kl. 18-24, eller helger kl. 06-24

Eksempel	VW Passat	Forklaring	Beregning
Antall par med joggesko per år	2	2 par joggesko til 1 200 kr stk. i året	2 400
Antall sykkelabonnement	2	2 x 12 månedsabonnement til 999 kroner per år	23 976
Kollektiv, antall årskort for voksne	2	2 årskort for voksne til 6 000 kroner stk. per år	12 000
Antall el-sparkesykkelabonnement	2	2 x 12 månedsabonnement til 499 kroner per år	11 976
Antall timer med Move About bildeling per måned	30	12 mnd. x 30 timer til 117,5 kr timen per år	42 300
Antall månedlige taxiturer	4	12 mnd. x 4 taxiturer til 497,10 kr per år	23 861
Alternative kostnader over per år			116 513
Totalkostnad for å eie bil per år			119 508
Restverdi per år			2 995

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV (2018)



SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE