

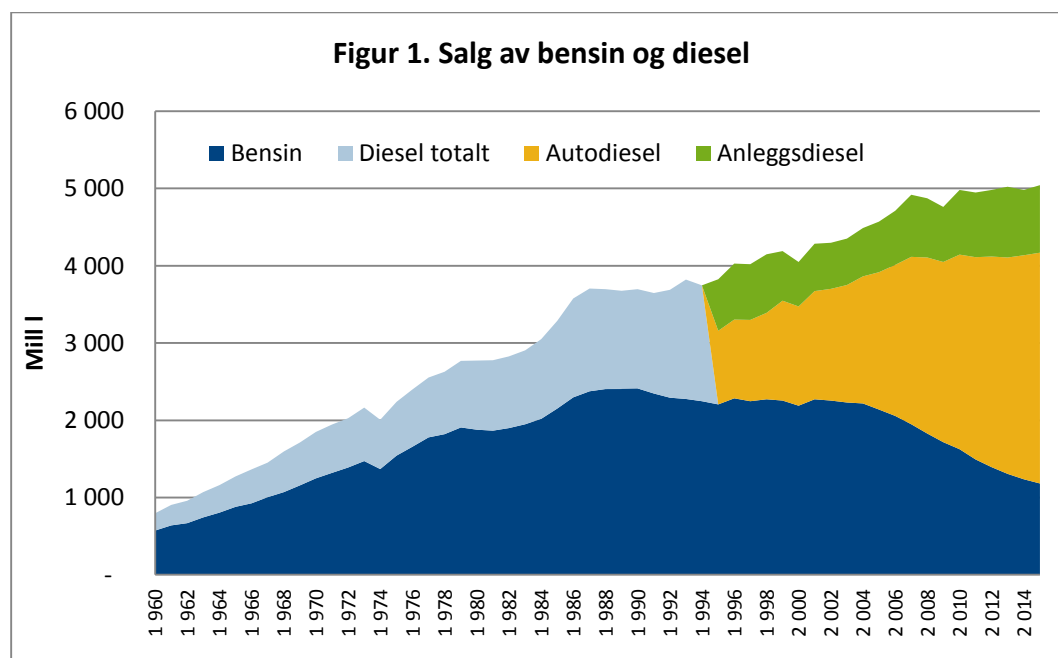
## Salg av drivstoff til veitransport

Salget av drivstoff til vegtransport har økt jevnt fra 1960. Det har imidlertid vært betydelige endringer både i bensinkvaliteter og i fordelingen mellom bensin og avgiftspliktig autodiesel. Forbruket har flatet ut de siste årene, til tross for vekst både i antall biler og økt godstransport på vei. Det skyldes mer energieffektive biler.

## Salg av bensin og autodiesel

Figur 1 viser salg av bensin og diesel. Salget av bensin var høyest i 1990. Deretter avtok det litt, for så å falle kraftig fra 2004. Den kraftige nedgangen skyldes en overgang til dieslbiler i det norske markedet. Salget av avgiftspliktig autodiesel har vokst kraftig. Som figuren også viser, har forbruket av bensin og autodiesel vært stabilt de siste årene, fra 2007. Dette skyldes at bilparken har blitt stadig mer energieffektiv. Transportarbeidet har økt de senere årene.

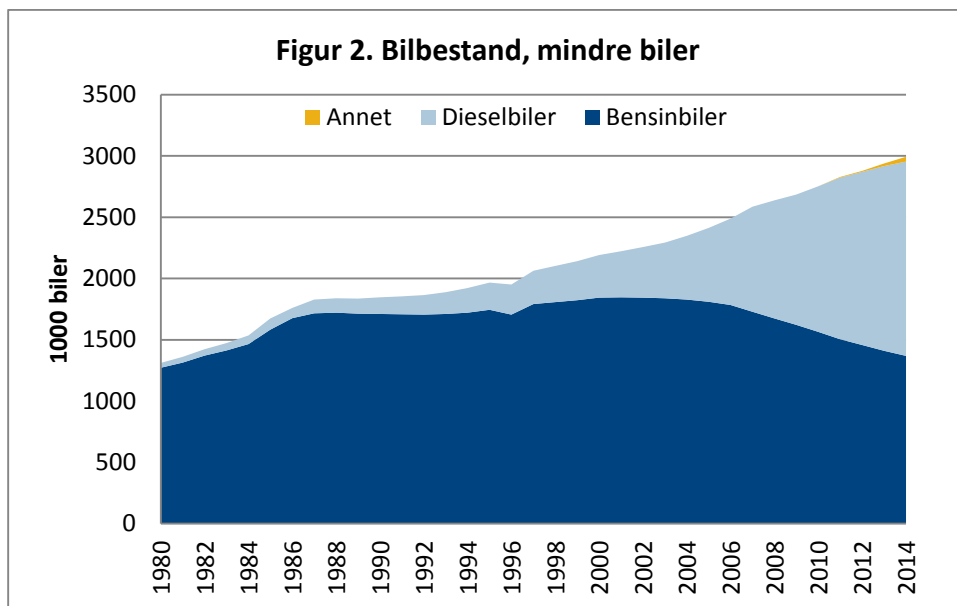
I 1994 ble det innført en dieselavgift på autodiesel til veiformål (senere veibruksavgift) og en grunnavgift på anleggsdiesel. Disse to produktene er tilnærmet like. For å kunne skille mellom dem ved avgiftsmessig kontroll ble anleggsdiesel og andre produkter som ikke går til veiformål, derfor tilsatt farge og et merkestoff. Tidligere var det installert km-tellere i dieslbiler, og det ble betalt en km-avgift. Før 1994 er det derfor ikke noe skille mellom autodiesel og anleggsdiesel.



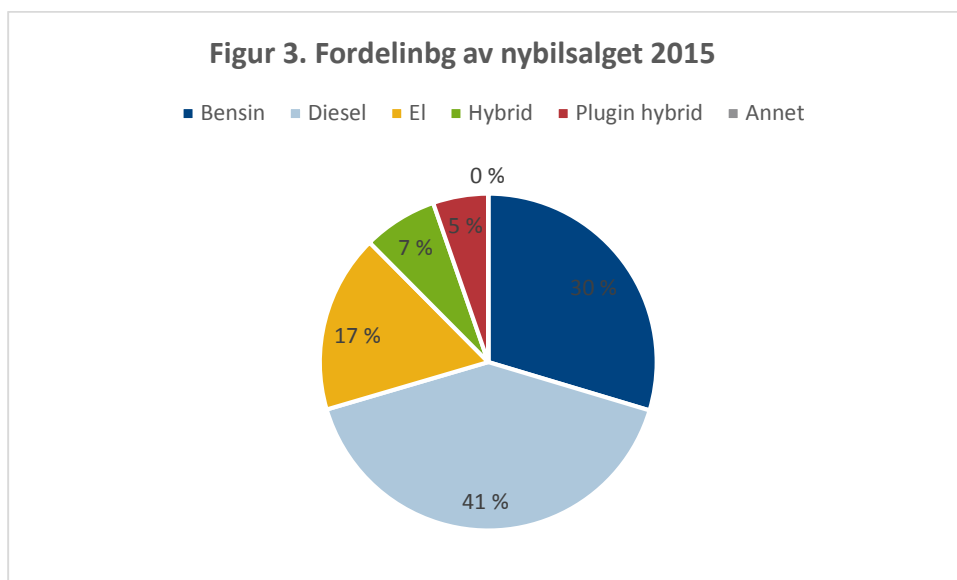
Kilde: Petroleumsstatistikken, SSB

## Overgang til dieselbiler og elbiler

Bestanden av personbiler og andre mindre biler har økt jevnt, ref. figur 2. Fra midten av 90-tallet økte salget av mindre dieselbiler fordi dieselmotorene var blitt betydelig bedre og dermed mer populære. Fra januar 2007 ble det innført en CO<sub>2</sub>-komponent i engangsavgiften som medførte at dieselbiler ble relativt rimeligere. Andelen personbiler med dieselmotor steg raskt. I årene 2007 til og med 2011 lå andelen dieselbiler mellom 73 og 76 % av de nyregistrerte personbilene. Trenden snudde i 2012 etter utspillene om mulig kjøreforbud for biler med dieselmotor på de mest forurensede dagene i Oslo og enkelte andre store byer. I 2012 var andelen personbiler med dieselmotor falt til 64 % og i 2014 49 % av de nyregistrerte personbilene. Gruppen "Annet" omfatter el-biler, hydrogen og LPG-biler.



Kilde: OFV



Kilde OFV

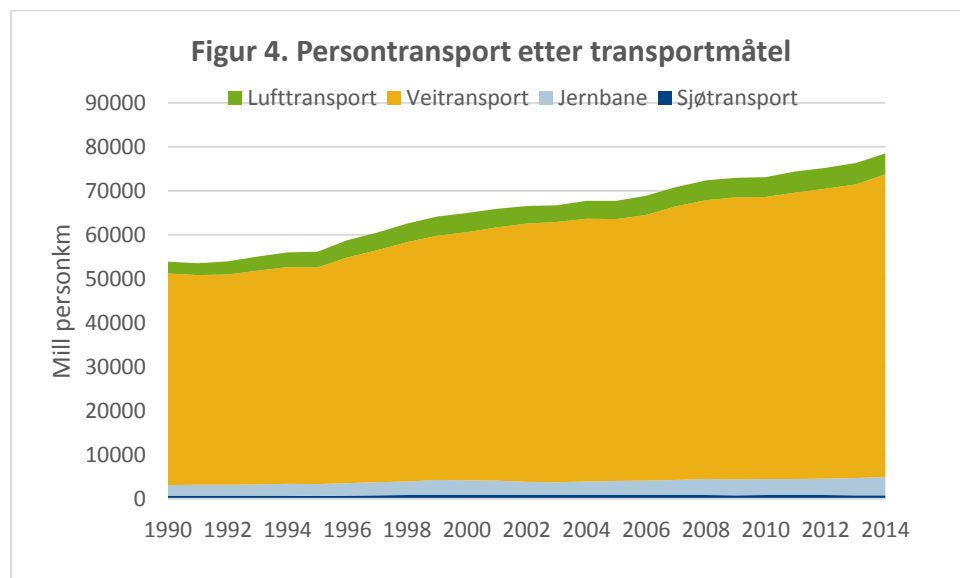
Figur 3 viser fordelingen av nybilsalget i 2015. Bestanden andre typer biler var liten i 2013, men økte kraftig i 2014 og 2015. Det ble i 2014 solgt 18 090 elbiler og i 2015 25779. Antall elbiler utgjorde i 2015 17 % av salget av nye personbiler.

## Innenlands transportarbeid

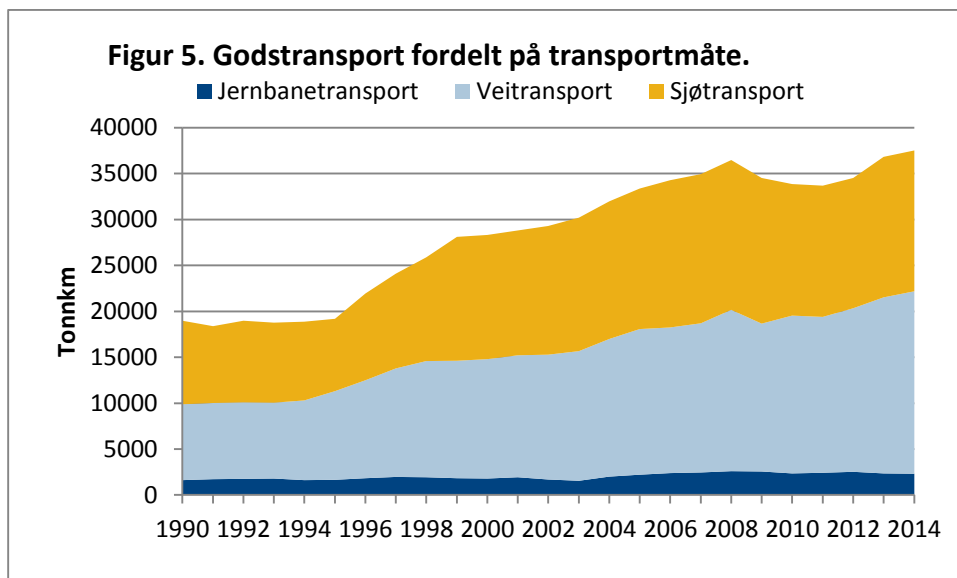
Antall passasjerkilometer har økt med 46 % fra 1990. Fordi biltrafikken dominerer er det vanskelig å se endring i markedsandelene til de forskjellige transportmåtene, jfr. figur 4. Innen kollektiv persontrafikk har imidlertid antall passasjerkilometer med tog økt med 69 % og forstadsbaner med 79 %. At markedsandelen ikke øker i særlig grad skyldes at antall reisende fortsatt utgjør bare en liten del av den totale persontrafikken. Markedsandelene til veitrafikken har falt med 1,6 %, mens fly har økt med 1 % og jernbane mv har økt med 0,8 %.

Godstransporten er målt i tonnkilometer, det vil si antall kilometer kjørt multiplisert med godsmengden. Som figur 5 viser, har alle transportformer økt, men det har ikke skjedd noe overføring av godstransport fra vei til sjø og bane. Jernbanens andel av godstransporten har falt fra 9 % i 1990 til 6 % i 2014, godstransport til sjøs har falt fra 48 % til 41 %. Veitransporten har økt fra 43 % til 53 %.

Siden 2007 har personbiltrafikken økt med 9 % og godstrafikken med bil med 18 %, til tross for at drivstofforbruket har vært omtrent konstant. Dette skyldes i hovedsak mer effektive biler.



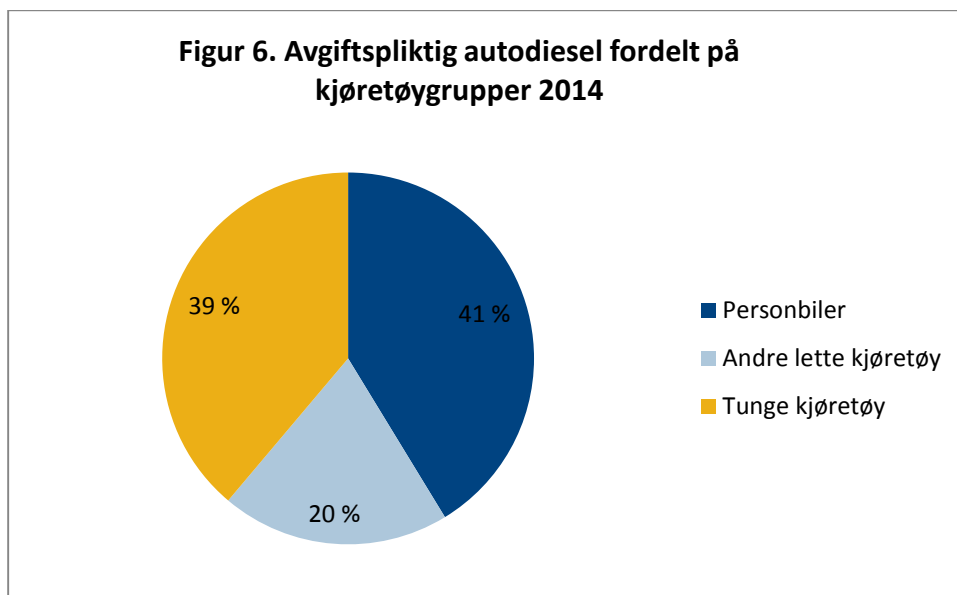
Kilde: SSB



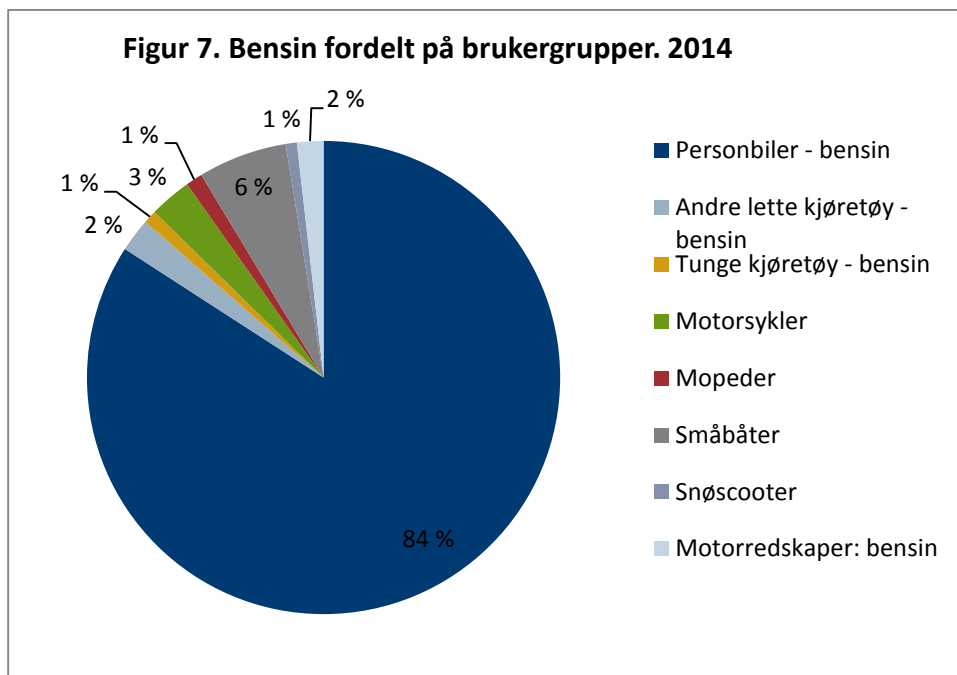
Kilde: SSB

### Forbruk av bensin og autodiesel fordelt på formål

Forbruket av autodiesel i mindre biler er nå like stort som forbruket i tungtransport, ref. figur 6. Andre lette kjøretøy står for ca. 20 %. Bensin går i all hovedsak til personbiler, ref. figur 7. Nest største gruppe er småbåter. Om lag 9 % av solgt bensin går til andre formål enn veitransport.



Kilde: CO2-utslipp, SSB

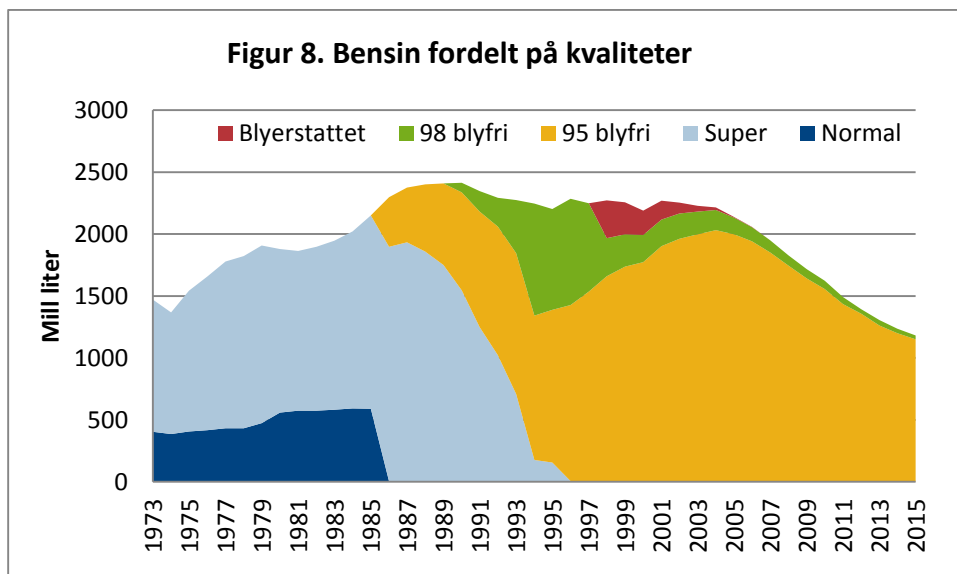


Kilde: CO2-utslipp, SSB

### Endring av bensinkvalitet

Figur 8 viser bensinsalget fordelt på kvaliteter. Fram til 1985 ble det solgt to kvaliteter, såkalt normalbensin (95 oktan) og super (98 oktan). Begge disse produktene var tilsatt bly for å sikre gode kjøreegenskaper. Men fra 1985 ble normalbensinen erstattet med blyfri 95 oktan. Dette skyltes at flere biler kunne bruke blyfri og etter hvert kom biler med katalysator som bare kunne bruke blyfri bensin. Omleggingen medførte at salget av blyet 98 oktan i første omgang økte fordi en del biler som tidligere hadde brukt 95 oktan, ikke kunne eller ønsket å bruke blyfri bensin.

I 1986 ble det innført et avgiftsmessig skille mellom blyholdig og blyfri bensin. Satsen var kr 1,72 pr. liter for blyfri og kr 1,92 pr. liter for blyholdig. Dette bidro til overgang til blyfri bensin: I 1986 ble all 95 oktan blyfri. Salget av blyfri 98 oktan ble introdusert i 1989 og fikk raskt økt markedsandel. I en periode ble det solgt både blyet og blyfri 98-oktan. Samlet økte slaget av blyfri bensin, og salget av blyholdig 98 oktan ble faset ut. I 1993 startet ett selskap salg av bensin der blyet ble erstattet av kalium, andre fulgte etter. Vi har ikke statistikk for dette produktet før 1998. Produktet hadde kort levetid da biler med katalysator ikke kunne bruke denne kvaliteten. Salget av blyfri 98 oktan utgjorde bare 2,6 % av det totale bensinsalget i 2015.



Kilde: Petroleumsstatistikken, SSB