



14.05.2024

Kostnader ved å eie bil

Samfunnsøkonomisk analyse på oppdrag
for Kolumbus AS

Dokumentasjonsnotat fra Samfunnsøkonomisk analyse AS

Oppdragsgiver: Kolumbus AS

Tilgjengelighet: Offentlig

Dato for ferdistilling: 14. mai 2024

Forfattere: Mathias Iversen 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 2024».

Rapporten «Kostnader ved å eie bil» ble først utarbeidet i 2020. Det ble gjort flere endringer i ny utgave i 2022. Årets utgave viderefører metoden fra forrige rapport og oppdaterer med nye priser og kostnader.

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, 14.05.2024

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. Bilprisene tar utgangspunkt i et utvalg av Opplysningsrådet for veitrafikkens rådets eksempelkostnader.

Tabell 2.1 Oppsummering av beregningene. 2024-kroner per år

	Liten bil	Middels bil	Stor bil	Liten elbil	Middels elbil	Stor elbil
Avskrivninger	27 339	42 290	76 764	26 534	40 946	74 069
Renter av bundet kapital	18 054	27 755	50 120	18 415	28 310	51 124
Forsikring	7 582	9 206	12 601	7 734	9 390	12 852
Trafikkforsikringsavgift	2 774	2 774	2 774	3 176	3 176	3 176
Vedlikehold	5 603	5 952	6 723	5 603	5 952	6 723
Drivstoff	12 487	15 546	19 878	2 702	2 702	3 358
Olje	1 480	1 668	1 892			
Dekk	3 037	3 618	4 990	3 037	3 980	6 488
Service og reparasjoner	6 813	7 587	8 687	4 258	4 742	5 430
Bompenger	13 728	13 728	13 728	9 610	9 610	9 610
Totalt	98 898	130 123	198 156	81 069	108 808	172 828

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV Kostnader ved bilhold – eksempler på beregning 2024

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

	Liten bil	Middels bil	Stor bil	Liten elbil	Middels elbil	Stor elbil
Antall par joggesko per år	2	3	4	2	2	4
Antall sykkelabonnement per måned	1	2	2	1	2	2
Antall årskort for voknse på kollektivtilbud	2	2	3	2	2	3
Antall el-sparesykkelabonnement per måned	1	2	3	1	2	3
Antall timer med Getaround bildeling per måned	20	20	40	10	15	30
Antall taxiturer per måned	4	6	8	4	4	6
Restverdi per år	1 403	2 094	1 579	5 175	1 738	6 756

Kilde: SØA

Innhold

Forord	II
Oppsummering	III
1 Beregningsmetodikk	1
1.1 Utvalgelse av biltyper	1
1.2 Beregning av kostnader	1
2 Resultater	4
2.1 Kostnader ved å eie bil	4
2.2 Alternativ framkomst	5

1 Beregningsmetodikk

Under følger forklaring på hvordan vi har gått frem for å beregne kostnader knyttet til bilhold.

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 2.

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.

Vi har gjort kostnadsberegninger basert på 3 bilklasser fra Opplysningsrådet for veitrafikk (OFV) sin rapport «Kostnader ved bilhold - eksempler på beregning 2024». I denne rapporten har OFV beregnet kostnaden ved bilhold for biler av 6 ulike prisklasser¹, 4 ulike typer drivstoff og 4 ulike perioder.

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
Trafikkforsikringsavgift	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 trafikkforsikringsavgift 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 eiertid 10 år og årlig kjørelengde på 12 000 km.

¹ 335 000, 515 000, 685 000, 930 000, 1 170 000, og 1 780 000 kroner.

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 eldre 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 være lavere.

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

Antagelsen om at 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 estimer. 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 kost-

nadselementene 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 2023.² 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.³

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

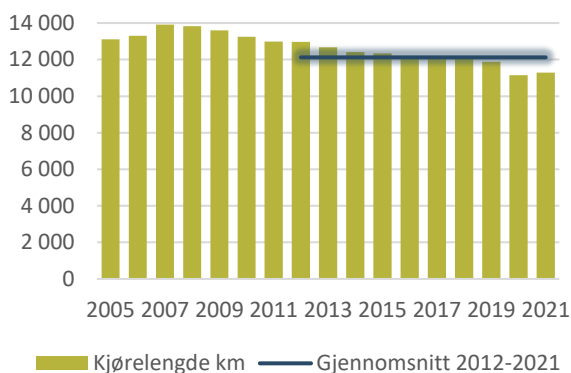
² SSB Kildetabell 05528

³ Avskrivninger og renter på bunden kapital påvirkes av restverdi som igjen påvirkes kilometerstanden

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 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 2024. For bensin-biler har vi justert prisen med forholdet mellom gjennomsnittlig drivstoffpris så langt i 2024, imot pris brukt av OFV. For el-biler har vi benyttet oss av gjennomsnittspris for 2023, som er siste tilgjengelige statistikk hos SSB.

Samtidig er det også andre kostnader som er påvirket mer indirekte av dette. Bompengekostnader

er et slikt eksempel, hvor el-biler har lavere av bompengavgiften enn ordinære biler. Denne kostnaden avhenger videre samtidig betydelig med bosted, arbeidsplass og vanlige kjøreruter for bil-eier.

I våre beregninger legger vi til grunn anslag for hver enkelt bompengepassing på 20,80 kroner for bensinbiler og 14,56 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 55 og 65 prosent av forskjellen mellom en bensin- og el-bil av samme størrelse kan forklares med forskjellen i de beregnede kostnadene for drivstoff. Når vi sammenligner biler av ulike størrelser med samme type drivstoff, er det avskrivninger og renter av bundet kapital som utgjør mellom 79 og 88 prosent av forskjellen i kostnader.

Tabell 2.1 Oppsummering av beregningene

	Liten bil	Middels bil	Stor bil	Liten elbil	Middels elbil	Stor elbil
Avskrivninger	27 339	42 290	76 764	26 534	40 946	74 069
Renter av bundet kapital	18 054	27 755	50 120	18 415	28 310	51 124
Forsikring	7 582	9 206	12 601	7 734	9 390	12 852
Trafikksikringsavgift	2 774	2 774	2 774	3 176	3 176	3 176
Vedlikehold	5 603	5 952	6 723	5 603	5 952	6 723
Drivstoff	12 487	15 546	19 878	2 702	2 702	3 358
Olje	1 480	1 668	1 892			
Dekk	3 037	3 618	4 990	3 037	3 980	6 488
Service og reparasjoner	6 813	7 587	8 687	4 258	4 742	5 430
Bompenger	13 728	13 728	13 728	9 610	9 610	9 610
Totalkostnad per år	98 898	130 123	198 156	81 069	108 808	172 828

Tabell 2.2 sammenstiller våre anslag for 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 trafikksikringsavgift og bompenger.⁴

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

	Liten bil	Middels bil	Stor bil	Liten elbil	Middels elbil	Stor elbil
Avskrivninger	2,28	3,52	6,40	2,21	3,41	6,17
Renter av bundet kapital	1,50	2,31	4,18	1,53	2,36	4,26
Forsikring	0,63	0,77	1,05	0,64	0,78	1,07
Vedlikehold	0,47	0,50	0,56	0,47	0,50	0,56
Drivstoff	1,04	1,30	1,66	0,23	0,23	0,28
Olje	0,12	0,14	0,16			
Dekk	0,25	0,30	0,42	0,25	0,33	0,54
Service og reparasjoner	0,57	0,63	0,72	0,35	0,40	0,45
Trafikksikringsavgift	0,23	0,23	0,23	0,26	0,26	0,26
Bompenger	1,14	1,14	1,14	0,80	0,80	0,80
Totalkostnad per km	8,24	10,84	16,51	6,76	9,07	14,40

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV Kostnader ved bilhold – eksempler på beregning 2024

⁴ 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 2.44 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** ble skjønsmessig vurdert basert på søk på prisjakt.no da første versjon av rapport ble laget i 2022. I oppdatert rapport er prisene for joggesko justert iht. prisutvikling for varegruppen skotøy fra konsumprisindeksen.

For **el-sparkesykler** har vi benyttet pris for månedspass fra mobilapplikasjonene til Ryde og Tier. For 699 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 1 700 og 2 600 kroner per måned. Joule tilbyr mer konvensjonelle sykler for én person som er priset mellom 799 og 1 799 kroner. I våre beregninger har vi lagt til grunn en konvensjonell sykkel i mellomsjiktet, priset til 999 kroner per måned.⁵

For **taxi** har vi tatt utgangspunkt i Stavanger taxis oppgitte jamførpris. Jamførpris ble i 2011 innført i taxinæringen og har som formål at det skal være lettere for kunder å sammenligne prisnivå til taxisentraler. Jamførpris representerer en standardisert tur som er 8km lang og varer i 13 minutter. Jamførpris dekker hele kostnaden for turen, inkl startpris.

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

For **bildeling** ble det i rapporten for 2022 lagt til grunn [priser](#) for Move About bildeling. Move About gikk konkurs i 2023 og Kolumbus har nå etablert samarbeid med Getaround. Som for flere av de andre alternative formene for framkomst, finnes det også her flere ulike varianter å velge mellom. Leieprisen varierer mellom biltype og årsmodell, så vi har her tatt utgangspunkt i oppgitt gjennomsnittlig timespris for en Nissan Leaf.

Tabell 2.3 Alternativ bruk av framkomstmidler

	Liten bil	Middels bil	Stor bil	Liten elbil	Middels elbil	Stor elbil
Joggesko	2	3	4	2	2	4
Sykelabonnement	1	2	2	1	2	2
Årskort for voknse på kollektivtilbud	2	2	3	2	2	3
El-sparkesykelabonnement	1	2	3	1	2	3
Getaround bildeling (timer per måned)	20	20	40	10	15	30
Taxiturer	4	6	8	4	4	6
Restverdi per år	1 403	2 094	1 579	5 175	1 738	6 756

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV (2024)

⁵ Vi har ikke funnet priser for sykkel-abonnement på Jæren, og har derfor belaget oss på priser fra leverandører av slike tjenester i Stor-Oslo.

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 mellomstaket, 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, antall turer med taxi, eller antall par joggesko man kunne hatt.

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

sen av den alternative produktsammensetningen har vi tatt utgangspunkt i oppdragsgivers ønsker. De alternative produktsammensetningene for hver bil er framstilt i Tabell 2.3.

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 2.4 Kostnader for alternative former for framkomst, samt eksempel for VW Passat

Kostnadstype	Enhet	Pris	Beskrivelse
Joggesko	Ett par	1 255	
Sykkelabonnement	Per måned	999	Et abonnement for ett år blir 12 mnd. · 999 kr = 11 988
Kollektiv, årskort for voksne	Per år	6 800	1 voksen = 2 rabatterte årskort (barn, honnør, vernepliktige m.fl.)
El-sparkesykkelabonnement	Per måned	699	Et abonnement for ett år blir 12 mnd. · 499 kr = 5 988
Getaround bildeling	Per time	180	10 timer i måneden blir 10 · 12 mnd. · 117,5 = 14 100
Taxi	Per tur	371	Jamførpris: En tur på 13 min. over 8 km

Eksempel	Middels elbil	Forklaring	Beregning
Antall par med joggesko per år	2	2 par joggesko til 1 255 kr stk. i året	2 510
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 6 800 kroner stk. per år	13 600
Antall el-sparkesykkelabonnement	2	2 x 12 månedsabonnement til 699 kroner per år	16 776
Antall timer med Getaround bildeling per måned	15	12 mnd. x 15 timer til 180 kr timen per år	32 400
Antall månedlige taxiturer	4	12 mnd. x 4 taxiturer til 371 kr per år	17 808
		Alternative kostnader over per år	107 070
		Totalkostnad for å eie bil per år	108 808
		Restverdi per år	1 738

Kilde: SØAs beregninger basert på forutsetninger fra OFV (2024)



SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE