

Rapport 06:2026

Fordelingsvirkninger av økte drivstoffpriser

Sofie Waage Skjeflo
Nina Bruvik Westberg
Bjørn Gjerde Johansen (TØI)
Steffen Kallbekken
Askill Harkjerr Halse (TØI)

Tittel	Fordelingsvirkninger av økte drivstoffpriser
Forfattere	Sofie Waage Skjeflo (CICERO) Nina Bruvik Westberg (CICERO) Bjørn Gjerde Johansen (TØI) Steffen Kallbekken (CICERO) Askill Harkjerr Halse (TØI)
Abstract	Økte bensin- og dieselpriser som følge av geopolitisk uro har ført til debatt om tiltak for å skjerme husholdningene økonomisk. Som et kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere effekten av ulike støtteordninger har vi gjennomført en analyse av personbileierskap og drivstoffutgifter fordelt etter inntekt, basert på kjøretøyregisteret og inntektsstatistikk for 2024. Analysen viser store forskjeller mellom inntektsgrupper. Bileierskap øker tydelig med inntekt: Bare 20 prosent i laveste inntektsgruppe eier bil, mot 86 prosent i høyeste. Husholdninger med høy inntekt har også oftere flere biler og større andel elbiler, mens bensin- og dieselmotorer er vanligst i midten av inntektsfordelingen. Kjørelengde og drivstoffutgifter øker med inntekt, men utgiftene flater ut i de høyeste inntektsgruppene fordi flere bruker elbil. For de fleste husholdninger utgjør drivstoffutgifter en liten andel av inntekten, men eksponeringen for økte drivstoffpriser er størst i midten av inntektsfordelingen. Lavinntektsgrupper er mindre eksponert fordi mange ikke har bil, mens høyinntektsgrupper er mindre eksponert fordi flere eier elbil. Samtidig finnes en mindre gruppe lavinntekts-husholdninger, med en høyere andel enslige og eneforsørgere, som er spesielt sårbare. Husholdninger i mindre sentrale kommuner er også noe mer utsatt for høye drivstoffutgifter.
Kvalitetssikring	Frode Longva
Utgiver	CICERO Senter for klimaforskning
Sted og dato	Oslo, 18.05.2026
Finansieringskilde	Norges forskningsråd
Oppdragsgiver	
Prosjekt	Transplan
Prosjektleder	Askill Harkjerr Halse
Forsidebilde	Istockphoto



TRANSPLAN

Innhold

Innledning	2
1. Data	4
2. Bileierskap	5
2.1 Antall biler etter inntekt	5
2.1 Drivstofftype	6
3. Kjørelengde	8
4. Drivstoffutgifter og utgiftsbyrde	10
5. Konsekvenser for politikkutforming	15
Vedlegg	17
A.1 Ekvivalensvektet husholdningsinntekt	17
A.2 Kjørelengde	17
A.3 Estimering av drivstoffutgifter	18
A.4 Deskriptiv statistikk husholdninger inndelt i ti grupper	19
A.5 Utgiftsbyrde blant bileiere	21
Referanser	22

Innledning

Den store økningen i bensin- og dieselpriisene som en følge av geopolitisk uro har ført til en debatt i Norge om politiske tiltak for å skjerme husholdninger økonomisk. Stortinget vedtok 26. mars 2026 at veibruksavgiften midlertidig skal settes til null fra 1. april til 1. september. For å gi et bedre kunnskapsgrunnlag for å forstå effekter av nåværende avgiftskutt og kunne vurdere alternative utforminger av støttetiltak, har vi kartlagt hvordan personbileierskap og utgifter til drivstoff er fordelt i befolkningen. Vi har delt befolkningen inn i ti like store grupper etter inntekt, såkalte inntektsdesiler. Analysen er basert på kjøretøyregisteret og inntektsstatistikken for 2024.

Vi finner store forskjeller mellom inntektsgrupper i eierandel, antall biler, drivstofftype og kjørelengde blant norske husholdninger.

- **Bileierskap er sterkt inntektsavhengig:** Kun 20 prosent av husholdningene i den laveste inntektsgruppen eier bil, mens blant husholdningene med høyest inntekt er andelen 86 prosent. De fleste husholdninger har én bil, og dette er spesielt vanlig i midten av inntektsfordelingen. Andelen husholdninger med to eller flere biler er 2,7 prosent i laveste inntektsgruppe mot 42 prosent i høyeste inntektsgruppe.
- **Drivstofftype varierer tydelig etter inntekt:** Diesel- og bensinbiler er vanligst i midten av inntektsfordelingen, mens elbil er den vanligste biltypen blant husholdningene med høyest inntekt.
- **Kjørelengde øker med inntekt:** Gjennomsnittlig kjørelengde øker fra omtrent 2 500 km per år i den laveste inntektsgruppen til over 17 000 km per år i den øverste inntektsgruppen. Fordi drivstofftype varierer med inntekt, betyr ikke høyere kjørelengde nødvendigvis høyere drivstoffutgifter. Kjørelengde med elbil stiger kraftigst med inntekt.
- **Gjennomsnittlige drivstoffutgifter øker med inntekt, men flater ut i de høyeste inntektsgruppene:** Gjennomsnittlige årlige drivstoffutgifter stiger fra omtrent 2 800 kroner i første desil til 13 800 kroner i niende desil, og faller så litt til 13 200 kroner blant husholdningene i øverste desil. I de laveste inntektsdesilene er gjennomsnittlig utgift svært lav på grunn av den høye andelen husholdninger som ikke eier bil. I de øverste desilene flater utgiftene ut på grunn av økende andel elbiler.

- **Drivstoffutgifter utgjør en relativt liten andel av husholdningenes inntekt for de fleste husholdninger:** Drivstoffutgifter utgjør mindre enn 4 prosent av inntekten for 91 prosent av alle husholdninger. Gjennomsnittlig utgiftsbyrde stiger fra 0,9 prosent av inntekten i første desil til 1,7 prosent i fjerde og femte desil, og faller så til 0,8 prosent i øverste desil.
- **Eksponeringen for økte drivstoffpriser er ikke jevnt fordelt på tvers av inntekt:** Eksponeringen er størst i midten av inntektsfordelingen. Lavinntektshusholdninger har i gjennomsnitt lavere eksponering fordi mange ikke eier bil, mens høyinntektshusholdninger har lavere eksponering fordi mange husholdninger eier elbil. I tillegg eier mange høyinntektshusholdninger flere biler, som gjør det mulig å bytte fra bensin- eller dieselbil til elbil i perioder med høye drivstoffpriser.
- **Det er stor variasjon innad i inntektsgrupper - og en liten gruppe lavinntektshusholdninger er særlig utsatt:** Husholdningene med høyt drivstofforbruk kjennetegnes gjennomgående ved flere biler og høyere andel diesel- og bensinbiler. En relativt liten gruppe lavinntektshusholdninger peker seg ut som den mest utsatte gruppen for økte drivstoffpriser. Disse utgjør omtrent 5 prosent av alle husholdninger, og består i større grad av énpersonhusholdninger og eneforsørgere, men også innad i denne gruppen er det stor variasjon i utgiftsbyrden som drivstoffutgiftene utgjør.
- **Husholdninger som bor mindre sentralt er mer eksponert for økte drivstoffutgifter, uavhengig av inntekt:** I alle inntektsgrupper bor husholdninger med høye drivstoffutgifter oftere i mindre sentrale kommuner enn husholdninger med lave drivstoffutgifter.

1. Data

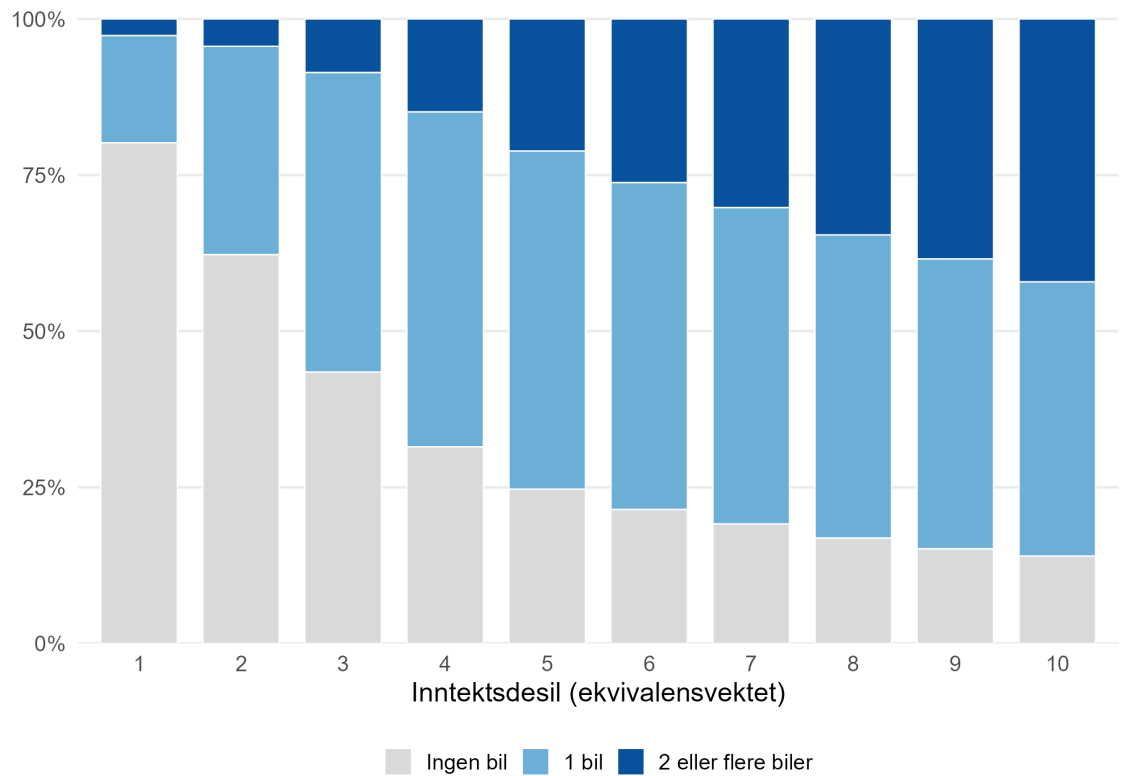
I dette notatet bruker vi registerdata fra SSB gjennom microdata.no. Vi bruker informasjon om registrerte personbiler per 31.12.2024 fra Kjøretøyregisteret, og tar dermed ikke hensyn til endringer i bilhold og kjørevaner siden da. Informasjon om personbiler samles på husholdningsnivå og kobles til informasjon om husholdningen, blant annet husholdningsinntekt etter skatt og bostedskommune. Når vi deler husholdningene inn i ti inntektsgrupper, bruker vi husholdningsinntekt justert for størrelsen på husholdningen, såkalt ekvivalensvektet inntekt, for å kunne sammenligne husholdninger med ulik størrelse. Dataene er nærmere beskrevet i vedlegget.

2. Bileierskap

2.1 Antall biler etter inntekt

Figur 1 viser fordelingen av antall biler husholdninger eier fordelt etter inntektsdesiler¹. Figuren viser en tydelig sammenheng mellom inntekt og bileierskap. I den laveste inntektsdesilen, med en gjennomsnittlig disponibel husholdningsinntekt på 209 000 kroner, eier under 20 prosent av husholdningene bil. Denne andelen øker jevnt med inntekt til rundt 86 prosent i den høyeste desilen, der gjennomsnittsinntekten er på 1 650 000 kroner. Andelen som eier to eller flere biler følger samme mønster, fra 2,7 prosent i første desil til 42 prosent i øverste desil. Andelen husholdninger som eier én bil varierer mindre på tvers av inntektsgrupper, men andelen er høyest i midtsjiktet (desil 4–6, med gjennomsnittsinntekter mellom 458 000 og 568 000 kroner) der rundt halvparten av husholdningene eier én bil.

¹ Antall husholdninger og gjennomsnittlig husholdningsinntekt per gruppe er vist i Tabell A1 i Vedlegg A.1.

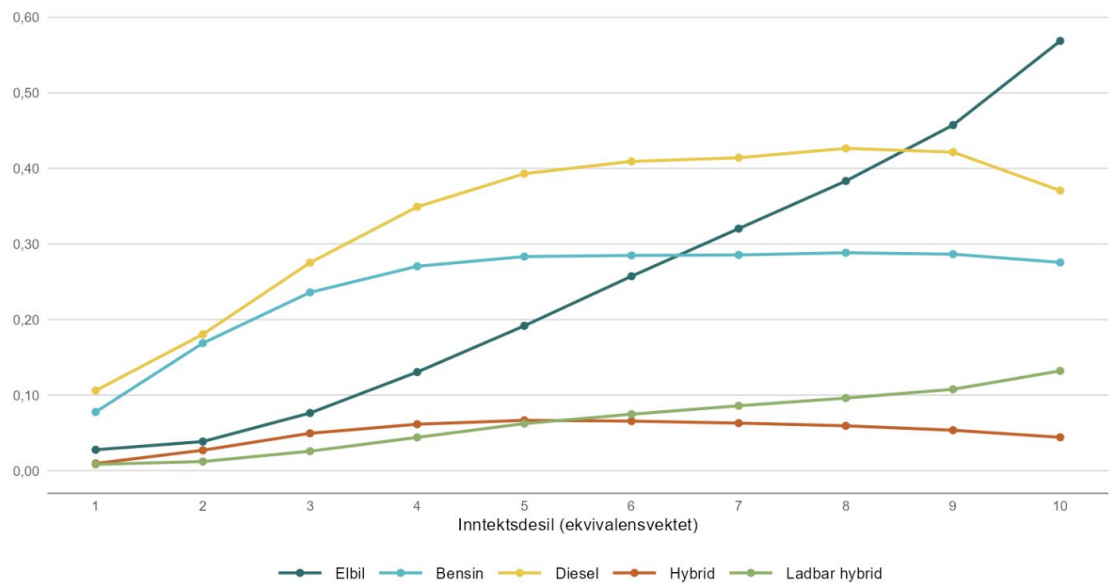


Figur 1. Andel husholdninger som eier 0, 1 og 2 eller flere personbiler per inntektsdesil basert på ekvivalensvektet husholdningsinntekt etter skatt. Kilde: Kjøretøyregisteret og inntektsstatistikk fra microdata.no.

2.1 Drivstofftype

Figur 2 viser gjennomsnittlig antall biler fordelt på drivstofftype per husholdning i de ti inntektsgruppene. I tråd med Figur 1 er antall biler lavt i de laveste inntektsgruppene, og bensin og diesel er de vanligste drivstofftypene for disse inntektsgruppene. Diesel er den vanligste drivstofftypen i de fleste inntektsgrupper, men andelen er relativt stabil fra inntektsdesil 4-5 og oppover og faller noe i øverste desil. Bensin følger et lignende mønster, med høyest andel i de midtre og øvre desilene.

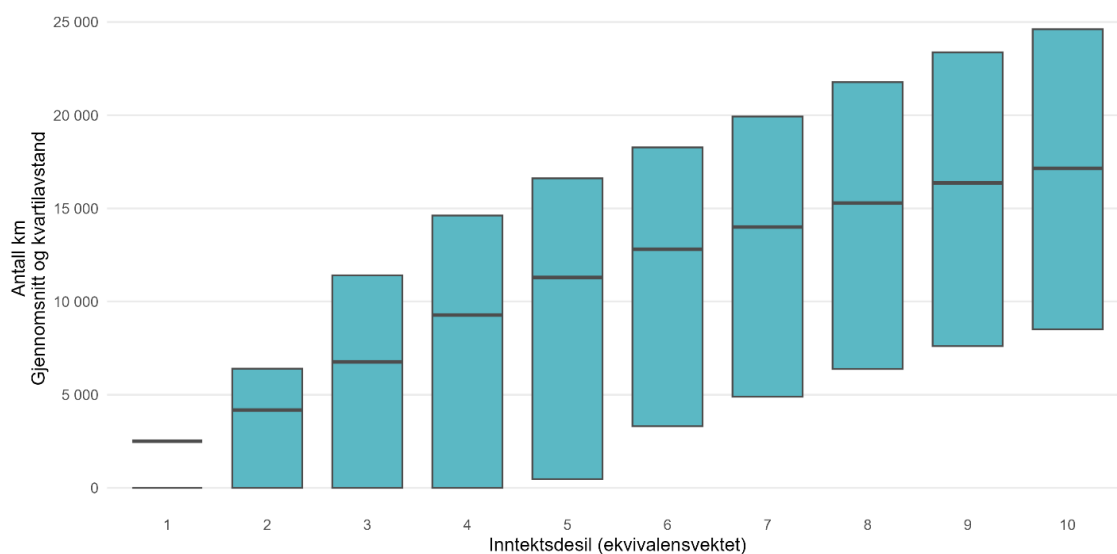
Mønsteret for elbil skiller seg tydelig ut. Antallet er svært lavt i de laveste inntektsdesilene og stiger kraftig mot toppen, og er den klart vanligste biltypen i den øverste inntektsdesilen. Vi ser et lignende mønster for ladbare hybridbiler, hvor andelen stiger med inntekt, mens andelen hybrid er lavere i de øverste inntektsdesilene.



Figur 2. Gjennomsnittlig antall biler per husholdning, fordelt på biltype og ekvivalensvektet inntektsdesil. «Hybrid» og «Ladbar hybrid» summerer henholdsvis bensin- og diesel-varianter; diesel-andelene innenfor hver kategori er svært små i alle desiler. Kilde: Kjøretøyregisteret og inntektsstatistikk fra microdata.no.

3. Kjørelegde

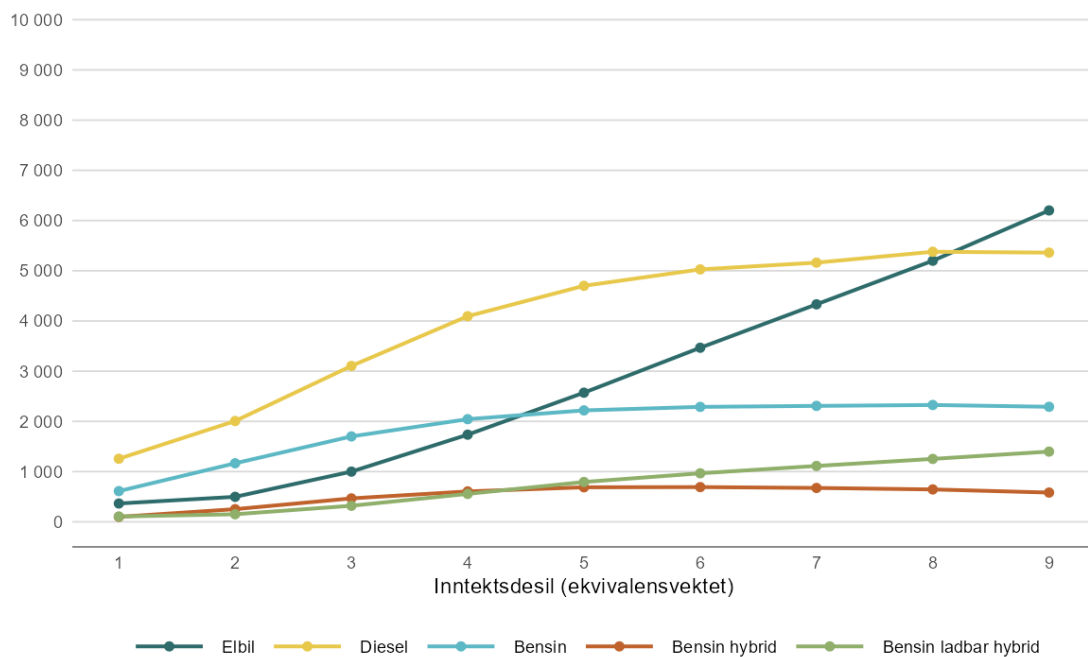
Gjennomsnittlig årlig kjørelegde² har også en tydelig positiv sammenheng med inntekt, og stiger fra omtrent 2 500 km i året i den laveste inntektsgruppen til i overkant av 17 000 km i den øverste inntektsgruppen, som vist i Figur 3. Stigningen flater noe av med økende inntekt. Boksene viser kvartilavstanden, det vil si spennet mellom 25- og 75-persentilen av observasjonene.



Figur 3. Gjennomsnittlig og kvartilavstand for årlig kjørt distanse per inntektsdesil basert på ekvivalensvektet husholdningsinntekt etter skatt. Kilde: Kjøretøyregisteret og inntektsstatistikk fra microdata.no

Figur 4 viser kjørelegde fordelt på drivstofftype, og sammenfaller til en viss grad med fordelingen av personbiler på inntektsgrupper vist i Figur 2. Samtidig ser vi at mens antall dieslbiler faller blant høyinntekts-husholdninger faller ikke kjørelegde med inntekt. Høyinntekts-husholdninger med dieslbil kjører dermed mer enn andre husholdninger med dieslbil.

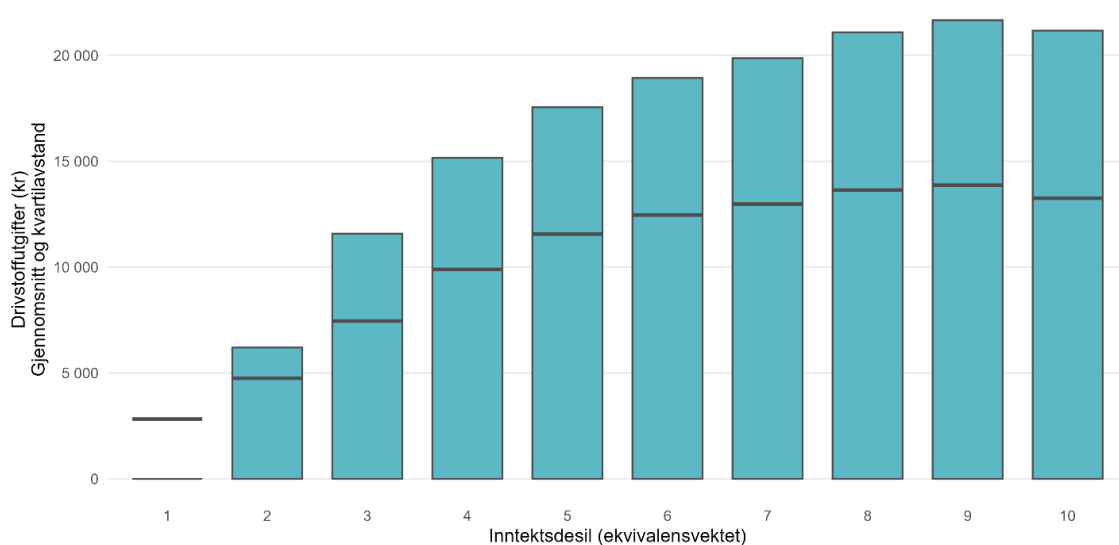
² Se mer informasjon om hvordan kjørelegde måles i Vedlegg A.2.



Figur 4. Gjennomsnittlig årlig kjørt distanse per inntektsdesil basert på ekvivalensvektet husholdningsinntekt etter skatt, per biltype. Kilde: Kjøretøyregisteret og inntektsstatistikk fra microdata.no. Se vedlegg for informasjon om kjørt distanse med dieseldrevet hybrid og ladbar hybrid etter inntektsdesiler.

4. Drivstoffutgifter og utgiftsbyrde

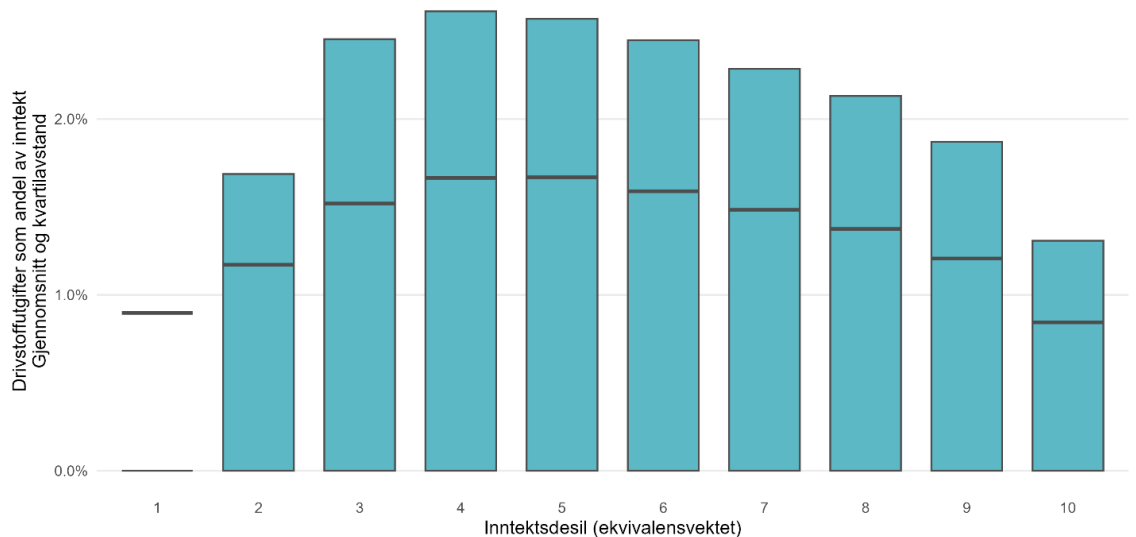
Årlige drivstoffutgifter er basert på anslått drivstofforbruk multiplisert med gjennomsnittsprisen for bensin eller diesel i 2024. Årlig drivstofforbruk er anslått ved å multiplisere årlig kjørelengde med drivstofforbruk per kjøretøy (se Vedlegg A.3). Siden beregningen er basert på informasjon fra kjøretøyregisteret kan vi ikke inkludere drivstoffutgifter til lånt eller leaset bil.



Figur 5. Årlige drivstoffutgifter. Gjennomsnitt og kvartilavstand per inntektsdesil (ekvivalensvektet). Kilde: Kjøretøyregisteret og inntektsstatistikk fra microdata.no i tillegg til egne beregninger (beskrevet i Vedlegg A.3).

Figur 5 viser sammenhengen mellom årlige drivstoffutgifter og inntekt. Gjennomsnittlige årlige drivstoffutgifter stiger fra omtrent 2 800 kroner i første desil til 13 800 kroner i niende desil, og faller så litt til 13 200 kroner blant husholdningene i øverste desil. I de laveste inntektsdesilene er gjennomsnittlig utgift svært lav på grunn av den høye andelen husholdninger som ikke eier bil. I de øverste desilene flater utgiftene ut på grunn av økende andel elbiler, som vist i Figur 2.

Et gitt utgiftsnivå vil ha ulike velferdskonsekvenser avhengig av husholdningens inntekt. For en husholdning med en årlig inntekt på 300 000 kr vil for eksempel 10 000 kroner i årlige drivstoffutgifter representere en større andel av totalbudsjettet enn for en husholdning med høyere inntekt, og en prisøkning kan ha større konsekvenser for mulighetene for å dekke andre behov. Vi definerer *utgiftsbyrden* som andelen av disponibel husholdningsinntekt som går til drivstoffutgifter.³ Figur 6 viser sammenhengen mellom utgiftsbyrden og inntekt blant husholdninger.



Figur 6. Årlige drivstoffutgifter som andel av husholdningsinntekt etter skatt. Gjennomsnitt og kvartilavstand per inntektspersentil (ekvivalensvektet). Kilde: Kjøretøyregisteret og inntektsstatistikk fra microdata.no i tillegg til egne beregninger (beskrevet i Vedlegg A.3).

Utgiftsbyrden er relativt lav blant alle husholdninger i utvalget, og utgjør mindre enn 4 prosent av inntekten for 91 prosent av alle husholdninger. Gjennomsnittlig utgiftsbyrde stiger fra 0,9 prosent av inntekten i første desil til 1,7 prosent i fjerde og femte desil, og faller så til 0,8 prosent i øverste desil.⁴

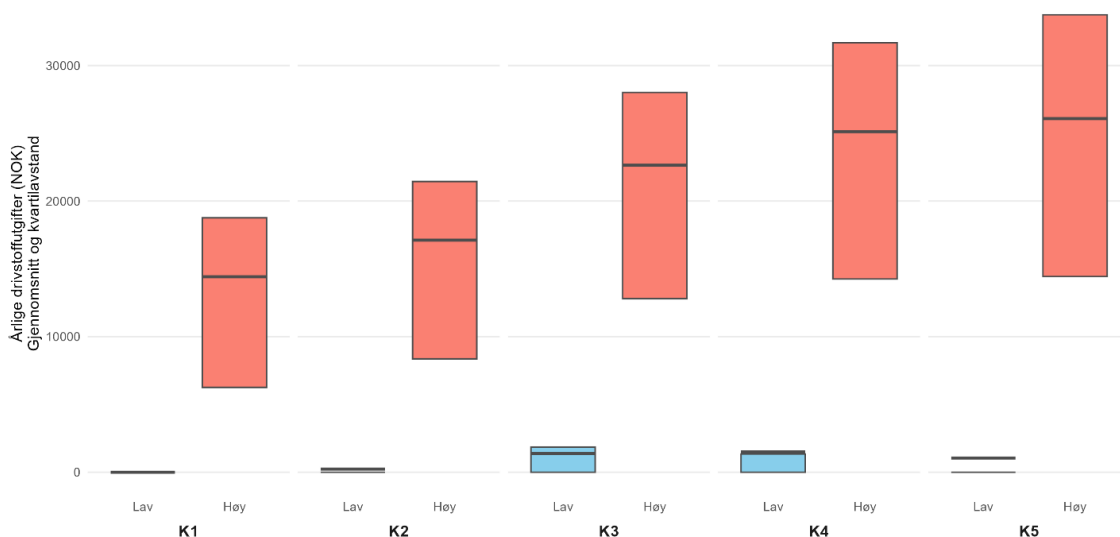
For å undersøke hva som kjennetegner husholdninger med høye drivstoffutgifter relativt til andre i samme inntektsgruppe, sorterer vi husholdningene i fem like store inntektsgrupper (kvintiler, K1-K5) basert på ekvivalensvektet inntekt. Deretter deler vi hver kvintil i to basert på om husholdningenes drivstoffutgifter er over eller under medianen i inntektsgruppa, med unntak av for første kvintil hvor vi deler inn i husholdninger med og uten drivstoffutgifter. Dette gir til sammen ti grupper, med en lavforbruksgruppe og en høyforbruksgruppe i hver inntektskvintil. I andre til femte kvintil er lav- og høyforbruksgruppene like store, mens i første kvintil er det et flertall av husholdninger som ikke har drivstoffutgifter. Tabell A2 i Vedlegg A.4 viser deskriptiv statistikk for de ti gruppene.

Figur 7 viser årlige drivstoffutgifter for de ti gruppene. Det er stor forskjell i gjennomsnittlige drivstoffutgifter mellom lav- og høyforbruksgruppene innad i hver

³ Dette er i tråd med hvordan energibyrde (energy burden) defineres (M. Aguilar & Fuentes-Albero, 2025).

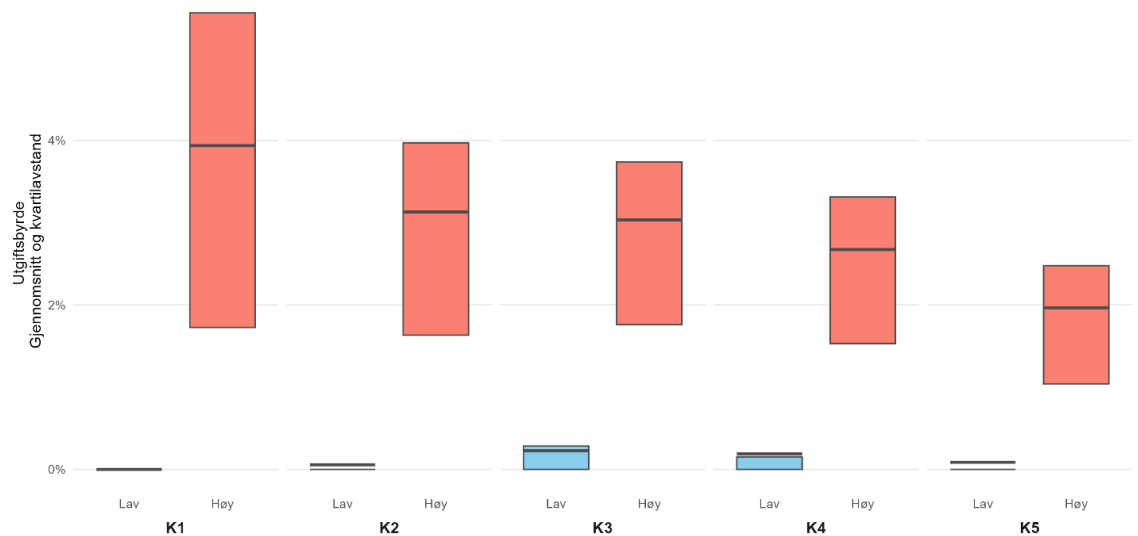
⁴ Bonnet et al. (2025) ser på utgiftsbyrden blant franske husholdninger basert på banktransaksjoner. De finner en gjennomsnittlig utgiftsbyrde på rundt 7,5 prosent i første desil, og mindre enn 5 prosent i øvrige desiler. Utvalget deres består av husholdninger som har kjøpt drivstoff minst én gang i perioden de observerer utgifter. Dersom vi kun ser på husholdninger som eier bil blant norske husholdninger finner vi et lignende mønster, men med gjennomgående lavere utgiftsbyrde (se Vedlegg A.5)

inntektsgruppe, og forskjellen øker med inntekt. De røde boksene viser gruppen med høye utgifter, det vil si over median innenfor kvintilen, eller husholdninger med drivstoffutgifter i første kvintil. Gjennomsnittlige drivstoffutgifter i gruppene med høye utgifter stiger svakt med inntekt fra 14 400 kr i første kvintil til 26 100 kr i femte kvintil, med en utflating fra fjerde til femte kvintil. De blå boksene (under median innenfor kvintilen) viser at utgiftene blant husholdninger med lave utgifter er høyest i tredje og fjerde kvintil (1 400 til 1 500 kroner). For første kvintil er gjennomsnittlige utgifter per definisjon null.



Figur 7. Årlige drivstoffutgifter. Gjennomsnitt og kvartilavstand per inntektskvintil (ekvivalensvektet) og drivstoffutgiftsgruppe. Husholdninger er innenfor hvert inntektskvintil delt i to grupper basert på om deres årlige drivstoffutgifter er under («Lav») eller over («Høy») medianen for kvintilen. K2 Lav betyr for eksempel husholdninger i andre kvintil med under median drivstoffutgifter for den gruppen. På grunn av lav andel bileiere i første kvintil er husholdninger i denne gruppen delt inn etter hvorvidt de har 0 eller positive drivstoffutgifter.

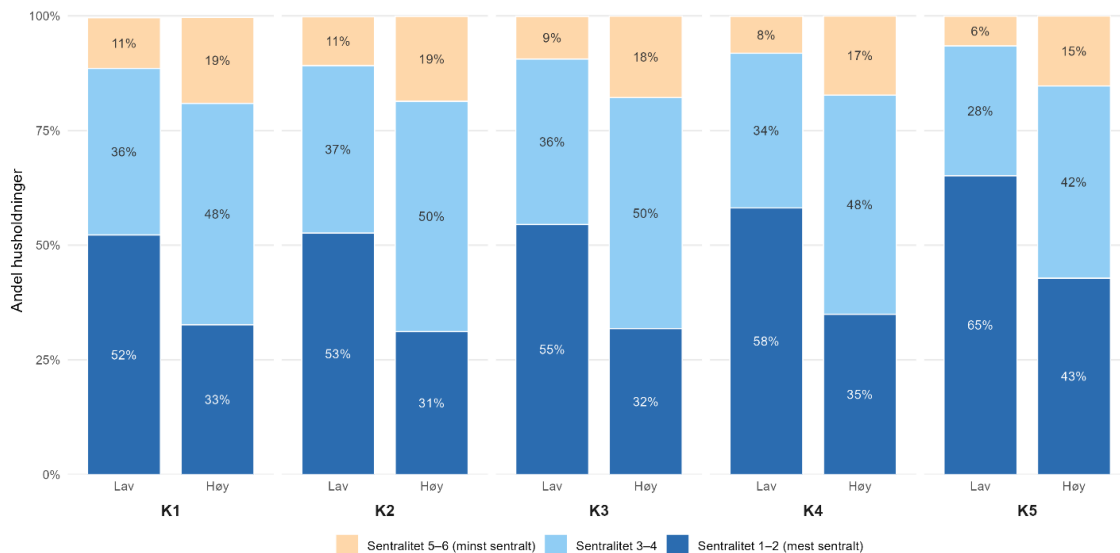
Figur 8 viser hvordan utgiftsbyrden varierer på tvers av de ti gruppene. Mens drivstoffutgiftene i høyforbruksgruppene stiger med inntekt og deretter flater av, viser utgiftsbyrden et mer regressivt mønster: gjennomsnittet faller fra 3,9 prosent av inntekten til 2 prosent av inntekten blant husholdningene med høyt forbruk. Spredningen i utgiftsbyrden er størst i første kvintil og avtar med stigende inntekt. Høyforbruksgruppen i første inntektskvintil er imidlertid en relativt liten gruppe: de utgjør i overkant av 5 prosent av alle husholdninger. For de fleste lavinntektshusholdningene (73 prosent av husholdningene i nederste inntektskvintil) utgjør drivstoffutgifter en svært liten andel av husholdningsinntekten.



Figur 8. Drivstoffutgifter som andel av husholdningsinntekt etter skatt. Gjennomsnitt og kvartilavstand per gruppe. Husholdninger er innenfor hvert inntektskvintil delt i to grupper basert på om deres årlige drivstoffutgifter er under («Lav») eller over («Høy») medianen for kvintilen. K2 Lav betyr for eksempel husholdninger i andre kvintil med under median drivstoffutgifter for den gruppen. På grunn av lav andel bileiere i første kvintil er husholdninger i denne gruppen delt inn etter hvorvidt de har 0 eller positive drivstoffutgifter.

Basert på Tabell A2 i Vedlegg A.4 kan vi også se noen kjennetegn ved høyforbruksgruppene, og hvordan kjennetegn ved disse husholdningene varierer med inntekt. Blant lavinntektshusholdninger er husholdninger med høye drivstoffutgifter i større grad énpersonhusholdninger (54 prosent) og eneforsørgere (9 prosent) enn blant husholdninger med høyt forbruk og høyere inntekt. Blant husholdningene med høy inntekt og høyt forbruk er 56 prosent par uten barn. Vi ser også at kjøre lengden doubles fra første kvintil til femte kvintil blant husholdningene med høye drivstoffutgifter, og at mye av denne økningen er kjøring med elbil. Kjøring med dieselbil dominerer likevel i høyforbruksgruppene på tvers av inntektsgrupper, mens elbil dominerer i lavforbruksgruppene.

Figur 9 viser fordelingen av husholdninger i de ti gruppene på sentralitetsklasse. Lavforbruksgruppene bor systematisk mer sentralt enn høyforbruksgruppene i alle inntektskvintiler. Andelen som bor i de mest sentrale kommunene ligger på 52 til 65 prosent i lavforbruksgruppene, mot 31 til 43 prosent i høyforbruksgruppene.



Figur 9. Fordeling av husholdninger på sentralitetsklasser. Husholdninger er innenfor hvert inntektskvintil (ekvivalensvektet) delt i to grupper basert på om deres årlige drivstoffutgifter er under («Lav») eller over («Høy») medianen for kvintilen. K1 Lav betyr for eksempel husholdninger i laveste inntektskvintil med under median drivstoffutgifter for den gruppen.

5. **Konsekvenser for politikkutforming**

Bileierskap øker kraftig med inntekt. Kun om lag 20 prosent av husholdningene i laveste inntektsdesil eier bil, mot 86 prosent i høyeste desil. Andelen med to eller flere biler øker fra 2,7 prosent i laveste desil til 42 prosent i høyeste desil. Antall bensin- og dieserbiler stiger med inntekt, men faller noe mot toppen av inntektsfordelingen. Antall elbiler stiger kraftig med inntekt, og er den vanligste biltypen blant de 10 prosent rikeste husholdningene.

Vi finner ikke en enkel rettlinjert sammenheng mellom inntekt og drivstoffutgifter. Drivstoffutgiftene stiger tydelig med inntekt før de flater av. Husholdninger med middels inntekt kjører betydelig mer med bensin- og diesebil enn husholdninger med lav inntekt. Samtidig er forskjellene mellom middels og høy inntekt mindre, fordi mange høyinntektshusholdninger har elbil. Vi finner derfor at økte drivstoffpriser rammer hardest husholdningene i midten av inntektsfordelingen, der bileierskapet er høyt og elbilandelen relativt lav. Utgiftsbyrden, det vil si drivstoffutgifter målt som andel av disponibel inntekt er moderat for de fleste husholdninger, og utgjør mindre enn fire prosent av disponibel husholdningsinntekt for 91 prosent av husholdningene. Utgiftsbyrden er høyest blant husholdningene i midten av inntektsfordelingen. Blant lavinntektshusholdninger er utgiftsbyrden i gjennomsnitt lav fordi få husholdninger eier bil. Blant høyinntektshusholdninger er utgiftsbyrden lav, både på grunn av høy inntekt og på grunn av høy andel elbiler. Innad i hver inntektsgruppe er det imidlertid betydelig variasjon: husholdninger med høye drivstoffutgifter kjennetegnes gjennomgående ved at de eier flere biler, har en høyere andel diesel- og bensinbiler, og at de bor i mindre sentrale kommuner. En relativt liten gruppe lavinntektshusholdninger som eier bil og har høyt drivstofforbruk peker seg ut som den mest utsatte gruppen for økte drivstoffpriser. Disse utgjør omtrent 5 prosent av husholdningene, og består i større grad av énpersonhusholdninger og eneforsørgere, men også innad i denne gruppen er det relativt stor variasjon i utgiftsbyrden som drivstoffutgiftene utgjør.

Ulike typer ordninger for å skjerme husholdninger fra konsekvensene av økte drivstoffpriser vil ha ulike effekter. Ordninger som direkte påvirker drivstoffprisene, slik som det vedtatte kuttet i drivstoffavgifter, vil sikre at de som opplever den største

kostnadsøkningen også opplever den største lettelsen, men vil trolig også gi en større absolutt lettelse til husholdninger med høyere inntekter. Alle ordninger som reduserer drivstoffprisene vil medføre et høyere drivstofforbruk, og tilsvarende høyere utslipp av klimagasser, sammenlignet med en situasjon uten slike ordninger. Ordninger som innebærer overføringer til husholdninger, uten at de er direkte knyttet til drivstoffpriser eller -forbruk, kan generelt sikre at de med lavere inntekter kommer relativt bedre ut, og innebærer ikke høyere drivstofforbruk og utslipp, men kan til gjengjeld ikke kompensere like treffsikkert de som opplever den største absolutte kostnadsøkningen.

Vedlegg

A.1 Ekvivalensvektet husholdningsinntekt

Husholdningsinntekten består av skattepliktige og skattefrie inntekter, fratrukket skatt, delt på antall forbruksenheter i husholdninger. Antall forbruksenheter er basert på EUs ekvivalensskala, hvor første voksne husholdningsmedlem har vekt 1, neste voksne vekt 0,5, og hvert barn har vekt 0,3.

Tabell A1 Beskrivende statistikk for norske husholdninger, etter inntektsdesiler basert på ekvivalensvektet disponibel husholdningsinntekt i 2024. Gjennomsnitt med standardavvik i parentes.

Inntektsdesil	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Totalt
Antall husholdninger	268 602	268 613	268 612	268 604	268 613	268 614	268 611	268 611	268 605	268 611	2 686 085
Husholdningsinntekt etter skatt (1 000 kr)	208,87 (130,05)	359,02 (131,4)	457,63 (169,07)	568,06 (202,11)	675,77 (231,58)	776 (260,05)	875,82 (285,95)	1 003,86 (311,51)	1 177,23 (343,77)	1 649,66 (519,82)	775,19 (492,78)
Husholdningsinntekt etter skatt, ekvivalensvektet (1 000 kr)	171,15 (73,57)	295,14 (17,27)	351,86 (16)	405,03 (14,53)	454,28 (14,12)	504,17 (14,87)	558,54 (16,92)	626,29 (22,84)	727,85 (38,32)	1 036,85 (222,09)	513,12 (244,78)
Samlede årlige utgifter til bensin og diesel (1 000 kr)	2,82 (7,95)	4,75 (9,46)	7,46 (11,36)	9,89 (12,99)	11,56 (14,01)	12,46 (14,78)	12,98 (15,37)	13,64 (16,06)	13,87 (16,53)	13,25 (16,55)	10,27 (14,31)

A.2 Kjørelenge

Vi bruker gjennomsnittlig årlig kjørelenge for registrerte kjøretøy per 31.12.2024 fra microdata.no. For kjøretøy med registrerte kilometerstandavlesninger beregnes gjennomsnittlig daglig kjørelenge basert på de to siste avlesningene. Kjøretøy uten avlesninger får tildelt gjennomsnittet fra tilsvarende kjøretøy i samme gruppe, basert på kjennetegn som alder, type og bostedskommune. Den daglige kjørelenge skaleres

deretter opp til en årlig verdi basert på hvor mange dager kjøretøyet var registrert i løpet av året.

A.3 Estimering av drivstoffutgifter

Vi anslår årlig drivstofforbruk basert på gjennomsnittlig årlig kjørelengde for registrerte kjøretøy per 31.12.2024 og kjøretøyenes tekniske drivstofforbruk i liter per 10 km fra motorvognregisteret.

For kjøretøy der teknisk drivstofforbruk mangler, estimerer vi først en enkel regresjon for å finne sammenhengen mellom teknisk drivstofforbruk og kjøretøyalder og -vekt for bilene. Deretter anslår vi samlet drivstofforbruk for hele bilparken basert på registrert årlig kjørelengde og faktisk eller imputert teknisk drivstofforbruk. Vi gjør dette for syv personbilkategorier: bensin, diesel, hybrid bensin, hybrid diesel, ladbar hybrid bensin, ladbar hybrid diesel og elbil. For hver husholdning summerer vi deretter anslått diesel- og bensinforbruk, per bilkategori og samlet sett. Ettersom vi imputerer forbruk for et flertall av diesel og bensin plugin hybridene er det større usikkerhet knyttet til disse tallene.

Typegodkjent forbruk fra motorvognregisteret kan være en del lavere enn faktisk forbruk, ettersom kjøresyklusene bilene testes på er mer effektive enn vanlig kjøring på vei. Dette betyr at vi for alle personbilgrupper undervurderer drivstofforbruket og dermed kostnadene noe.

Figur 4 inkluderer ikke antall kjørte km med hybrid- og ladbar hybrid dieslbiler, men flere forhold tyder på at gjennomsnittlig årlig kjørelengde med dieseldrevet hybrid og ladbar hybrid er høyere for husholdninger i de øverste inntektsdesilene. Av rundt 3 200 husholdninger som eier hybrid dieselbil, tilhører rundt 75 prosent de fem øverste desilene. Blant husholdninger som eier en slik bil varierer gjennomsnittlig årlig kjørelengde mellom 12 700 og 16 700 km på tvers av inntektsdesiler, med høyest gjennomsnitt i de tre øverste desilene. Av rundt 10 300 husholdninger som eier ladbar hybrid dieselbil, tilhører rundt 80 prosent de fem øverste inntektsdesilene. Gjennomsnittlig årlig kjørelengde per desil er på mellom 15 700 og 17 500 km per desil, med høyest gjennomsnitt i de høyeste desilene.

Drivstoffprisen er et enkelt gjennomsnitt av månedlige priser i 2024 (kroner per liter) på bensin (blyfri 95 oktan) og avgiftspliktig diesel, tilsvarende 22,08 kroner per liter bensin og 21,03 kroner per liter diesel (<https://www.ssb.no/statbank/table/09654>).

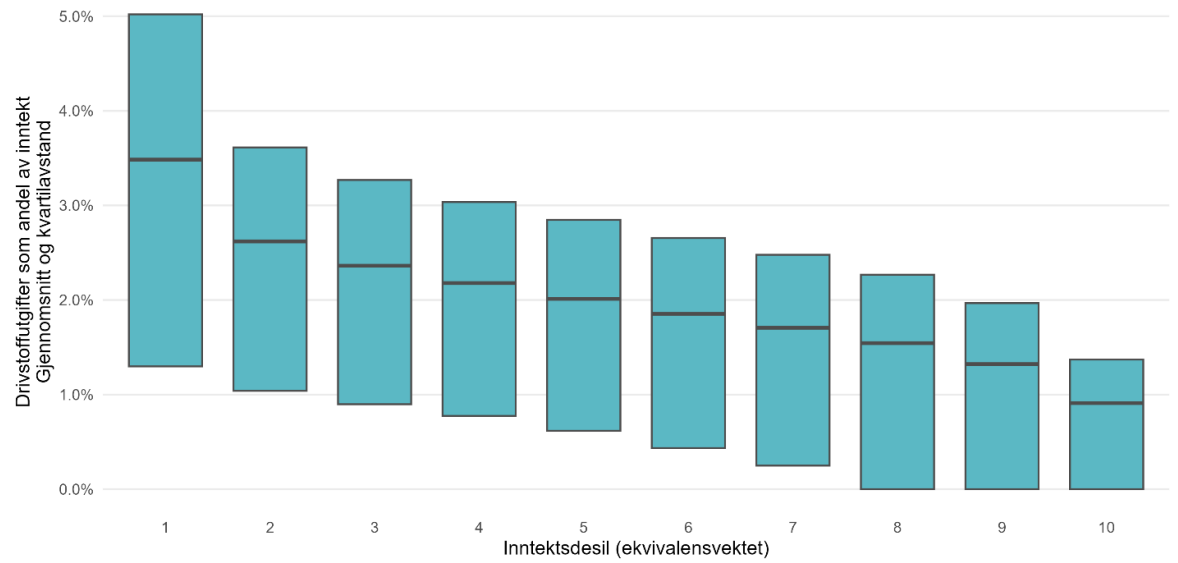
A.4 Deskriptiv statistikk husholdninger inndelt i ti grupper

Tabell A2 Beskrivende statistikk for husholdninger delt inn i ti grupper etter inntekt og drivstoffutgifter. Husholdninger er innenfor hvert inntektskvintil delt i to grupper basert på om deres årlige drivstoffutgifter er under («Lav») eller over («Høy») medianen for kvintilen. K2 Lav betyr for eksempel husholdninger i andre kvintil med under median drivstoffutgifter for den gruppen. På grunn av lav andel bileiere i første kvintil er husholdninger i denne gruppen delt inn etter hvorvidt de har 0 eller positive drivstoffutgifter. Gjennomsnitt eller prosent med standardavvik i parentes.

	K1 Lav	K1 Høy	K2 Lav	K2 Høy	K3 Lav	K3 Høy	K4 Lav	K4 Høy	K5 Lav	K5 Høy	Totalt
Antall husholdninger	396 085	141 135	268 606	268 607	268 608	268 617	268 604	268 611	268 613	268 613	2 686 099
Samlede årlige utgifter til bensin og diesel (1 000 kr)	0,0 (0,0)	14,4 (11,9)	0,2 (0,7)	17,1 (12,6)	1,4 (2,5)	22,6 (13,5)	1,5 (2,8)	25,1 (14,4)	1,0 (2,3)	26,1 (15,1)	10,3 (14,3)
Drivstoffutgifter som prosent av husholdningsinntekt etter skatt	0,0 % (0,0)	3,9 % (2,8)	0,1 % (0,2)	3,1 % (2,1)	0,2 % (0,4)	3,0 % (1,8)	0,2 % (0,4)	2,7 % (1,6)	0,1 % (0,2)	2,0 % (1,4)	1,3 % (1,9)
Drivstoffutgifter som prosent av ekvivalensvektet husholdningsinntekt etter skatt	0,0 % (0,0)	5,3 % (4,0)	0,1 % (0,2)	4,4 % (3,1)	0,3 % (0,5)	4,7 % (2,8)	0,3 % (0,5)	4,3 % (2,6)	0,1 % (0,3)	3,2 % (2,2)	2,0 % (2,9)
Husholdningsinntekt etter skatt (1 000 kr)	255,3 (130,0)	364,2 (174,2)	461,4 (159,1)	564,3 (212,0)	660,7 (228,4)	791,1 (256,2)	875,3 (293,5)	1004,4 (304,1)	1373,0 (508,7)	1453,9 (487,8)	775,2 (492,8)
Husholdningsinntekt etter skatt, ekvivalensvektet (1 000 kr)	222,6 (84,9)	262,7 (64,0)	375,0 (30,8)	381,9 (30,2)	478,4 (29,0)	480,0 (28,7)	592,1 (39,4)	592,8 (39,3)	890,0 (226,1)	874,7 (217,5)	513,1 (244,8)
Bileierskap											
Antall personbiler	0,04 (0,20)	1,16 (0,45)	0,27 (0,48)	1,27 (0,56)	0,62 (0,64)	1,50 (0,70)	0,79 (0,71)	1,67 (0,79)	0,95 (0,76)	1,82 (0,85)	0,96 (0,87)
Antall diesalbiler	0,00 (0,00)	0,55 (0,57)	0,03 (0,18)	0,59 (0,61)	0,11 (0,32)	0,69 (0,66)	0,11 (0,32)	0,73 (0,69)	0,08 (0,28)	0,71 (0,69)	0,33 (0,56)
Antall bensinbiler	0,00 (0,02)	0,47 (0,55)	0,06 (0,24)	0,45 (0,57)	0,13 (0,34)	0,44 (0,60)	0,12 (0,33)	0,46 (0,62)	0,10 (0,31)	0,47 (0,64)	0,25 (0,49)
Antall hybrid bensinbiler	0,00 (0,00)	0,07 (0,25)	0,01 (0,12)	0,10 (0,29)	0,04 (0,19)	0,09 (0,29)	0,03 (0,18)	0,09 (0,28)	0,02 (0,13)	0,08 (0,26)	0,05 (0,22)
Antall hybrid ladbar bensinbiler	0,00 (0,02)	0,04 (0,19)	0,00 (0,05)	0,06 (0,24)	0,01 (0,10)	0,12 (0,32)	0,01 (0,12)	0,16 (0,36)	0,02 (0,14)	0,20 (0,40)	0,06 (0,24)
Antall elbiler	0,04 (0,19)	0,03 (0,17)	0,16 (0,39)	0,05 (0,23)	0,33 (0,55)	0,12 (0,34)	0,51 (0,64)	0,19 (0,42)	0,72 (0,69)	0,31 (0,52)	0,25 (0,50)
Kjørt distanse											
Antall km totalt (1 000)	0,5 (2,9)	11,4 (8,7)	2,3 (5,7)	13,7 (9,1)	5,9 (8,0)	18,2 (9,8)	8,5 (9,4)	20,8 (10,7)	11,1 (10,4)	22,5 (11,4)	11,0 (11,5)
Antall diesel km (1 000)	0,0 (0,0)	6,2 (8,2)	0,1 (0,5)	7,1 (8,8)	0,6 (1,8)	9,2 (9,8)	0,6 (2,0)	9,9 (10,3)	0,4 (1,6)	9,6 (10,3)	4,1 (7,8)

	K1 Lav	K1 Høy	K2 Lav	K2 Høy	K3 Lav	K3 Høy	K4 Lav	K4 Høy	K5 Lav	K5 Høy	Totalt
Antall bensin km (1 000)	0,0 (0,0)	3,4 (5,2)	0,1 (0,5)	3,6 (5,5)	0,5 (1,4)	4,1 (6,2)	0,5 (1,5)	4,2 (6,4)	0,3 (1,2)	4,0 (6,3)	1,9 (4,5)
Antall bensin hybrid km (1 000)	0,0 (0,0)	0,7 (2,7)	0,0 (0,4)	1,0 (3,4)	0,2 (1,2)	1,2 (3,7)	0,2 (1,3)	1,1 (3,7)	0,1 (0,9)	0,9 (3,4)	0,5 (2,5)
Antall bensin hybrid ladbar km (1 000)	0,0 (0,2)	0,5 (2,6)	0,0 (0,6)	0,8 (3,4)	0,1 (1,2)	1,6 (4,7)	0,2 (1,4)	2,2 (5,3)	0,2 (1,8)	2,9 (5,9)	0,8 (3,4)
Antall el km (1 000)	0,5 (2,8)	0,4 (2,5)	2,0 (5,5)	0,7 (3,4)	4,4 (7,8)	1,6 (5,0)	6,9 (9,1)	2,6 (6,2)	9,7 (9,9)	4,1 (7,6)	3,3 (7,1)
Andre kjennetegn											
Antall personer	1,8 (1,2)	2,1 (1,5)	1,8 (1,1)	2,2 (1,3)	2,1 (1,2)	2,6 (1,3)	2,3 (1,2)	2,6 (1,2)	2,3 (1,1)	2,6 (1,1)	2,2 (1,3)
Enpersonhusholdning	60,1 %	53,8 %	61,2 %	42,8 %	45,3 %	26,5 %	38,2 %	23,3 %	28,5 %	19,6 %	40,2 %
Eneforsørger	5,4 %	8,8 %	6,4 %	7,5 %	4,2 %	4,3 %	2,5 %	2,3 %	1,6 %	1,3 %	4,3 %
Par, små barn (0-5 år)	2,9 %	10,0 %	4,5 %	10,4 %	8,3 %	13,6 %	11,1 %	11,1 %	9,3 %	6,4 %	8,4 %
Par, store barn (6-17 år)	4,8 %	8,4 %	4,7 %	10,1 %	8,4 %	16,3 %	12,6 %	18,5 %	13,9 %	14,9 %	11,1 %
Par, ingen barn	13,0 %	13,9 %	16,5 %	26,2 %	28,0 %	36,1 %	31,6 %	42,1 %	44,6 %	56,4 %	30,8 %
Annen husholdningstype	12,5 %	7,7 %	8,5 %	6,1 %	8,4 %	6,8 %	7,0 %	6,9 %	5,3 %	5,7 %	7,7 %
Bostedskommune: Sentralitet 1 & 2	52,2 %	32,7 %	52,6 %	31,2 %	54,5 %	31,8 %	58,1 %	34,9 %	65,1 %	42,8 %	46,5 %
Bostedskommune: Sentralitet 3 & 4	36,3 %	48,3 %	36,5 %	50,2 %	36,1 %	50,4 %	33,7 %	47,8 %	28,3 %	41,9 %	40,4 %
Bostedskommune: Sentralitet 5 & 6	11,0 %	18,7 %	10,7 %	18,5 %	9,3 %	17,8 %	8,0 %	17,2 %	6,5 %	15,2 %	12,9 %

A.5 Utgiftsbyrde blant bileiere



Figur 10. Årlige drivstoffutgifter som andel av husholdningsinntekt etter skatt blant bileiere. Gjennomsnitt og kvartilavstand per inntektspersentil (ekvivalensvektet). Gjennomsnittlig disponibel husholdningsinntekt blant bileiere er 925 657 kr sammenlignet med 775 188 kr blant alle husholdninger.

Referanser

- Bonnet, O., Fize, É., Loisel, T., & Wilner, L. (2025). Compensating against fuel price inflation: Price subsidies or transfers? *Journal of Environmental Economics and Management*, 129, 103079. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2024.103079>
- M. Aguilar, O., & Fuentes-Albero, C. (2025). Energy Consumption and Inequality in the U.S.: Who are the Energy Burdened? SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5021058>

CICERO ble etablert i 1990 av den norske regjeringen med mandat til å utvikle kunnskapsgrunnlaget i nasjonal og internasjonal klimapolitikk. I dag er CICERO en uavhengig forskningsstiftelse med ca. 100 ansatte og over 100 millioner kroner i årlig omsetning.

CICERO bidrar til omstilling gjennom forskning, analyse, rådgivning og informasjon om klimarelaterte globale miljøspørsmål og internasjonal klimapolitikk. Målet er å generere kunnskap som bidrar til å redusere klimaproblemet og styrke det internasjonale klimasamarbeidet.

CICERO er internasjonalt anerkjent som et ledende institutt for klimaforskning. Seks av instituttets forskere bidro til å skrive den sjette hovedrapporten fra FNs klimapanel, og fler enn 25 av våre forskere har bidratt til klimapanelets rapporter siden 1992. CICERO leder og deltar i store EU- og nasjonale forskningsprosjekter som involverer et bredt spekter av samfunnsaktører.