

Data for køretøjer 2020-2024

Der laves en leverance med udtræk fra motorregistret med beholdning af køretøjer ultimo 2020-2024 koblet med beregnet brugtpris.

Køretøjer fra motorregistret

Udtrækket fra motorregistret anvender bestanden ultimo kalenderåret. Der bliver grupperet efter kategoriske variable og kontinuerte variable oplyses med gennemsnit. Inden for hver gruppe er der en variabel for antal i gruppen.

Brancher

Køretøjernes tilknytning til brancher sker ud fra motorregistrets oplysninger om brugerens CVR-nummer. Ud fra det Erhvervsstatistiske Register (ESR) knyttes CVR-nummer til en branche inden for Dansk Branchekode 2007 (DB07). Der anvendes en branchegruppering, der følger den særlige branche-opdeling, som er aftalt med Grøn Reform i det omfang den er konsistent med Dansk Branchekode 2007 (DB07). Dermed er der ikke opdeling i økologisk og konventionelt landbrug, da denne opdeling ikke findes i DB07. Opdelingen af aktiviteter i landbruget er i øvrige leverancer til Grøn Reform opdelt funktionelt mellem dyrkning af jorden og dyrehold. I denne leverance er opdelingen jf. bedrifternes brancheregistrering.

Prisvariable - nypris

Prisvariable (med og uden afgifter) og data om segment tages med i datasæt om køretøjer fra bilregisteret. De præcise dimensioner i datasættet aftales, evt. kan brancher udelades hvis det ellers bliver for stort.

Prisvariable findes i motorregistret. Dog kun for personbiler indregistreret fra 2014 og frem. "Afgiftspligtig værdi" uden afgifter findes i motorregistret og "nypris" inkl. afgifter er beregnet i Danmarks Statistik.

Prisvariable: nypris (`nypris`), pris ekskl. registreringsafgift (`afgiftspligtigvaerdi`).

Prisvariable – brugtpris

Brugtpriser er beregnet efter en model, der er estimeret på baggrund af brugtbilbaser. Der er en nettoværdi og en bruttoværdi. Nettoværdien er den pris en sælger kan få ved salg til forhandler. Bruttoværdien er salgsprisen hos en brugtvognsforhandler. Nettoværdien er kun beregnet for datasættene for 2021 og frem.

Størrelse

Variabel for størrelse følger følgende tabeller:

Personbiler:

	Størrelse	Motorstørrelse	Totalvægt
Benzin	Mini	< 1,4 liter	<= 1320 kg
	Lille	0,8 - 1,4 liter	> 1.320 kg
	Mellem	1,4 - 2,0 liter	> 1.320 kg
	Stor	> 2,0 liter	> 1.320 kg
Diesel	Lille	< 1,4	<= 1.320 kg
	Mellem	1,4 - 2,0 liter	> 1.320 kg
	Stor	> 2,0 liter	> 1.320 kg
Plug-in-hybrid	Lille	< 1,4	<= 1.320 kg
	Mellem	1,4 - 2,0 liter	> 1.320 kg
	Stor	> 2,0 liter	> 1.320 kg
El	Lille		<=2.000 kg
	Mellem		2.000 – 2.500 kg
	Stor		> 2.500 kg

Varebiler:

	Størrelse	Tilladt total-
Benzin	Lille	<= 2000 kg
	Mellem	2000 – 3000 kg
	Stor	> 3000 kg
Diesel	Lille	<= 2000 kg
	Mellem	2000 – 3000 kg
	Stor	> 3000 kg
Plug-in-hybrid	Mellem	<= 2000 kg
	Stor	2000 – 3000 kg
El	Lille	< 3000 kg
	Mellem	3.000 – 3.250
	Stor	> 3.250

Lastbiler

Small Rigid Truck – Lastbil type 4 under 12 t tilladt totalvægt

Large Rigid Truck – Lastbil type 4 – 12 t eller derover totalvægt

Road Tractor – Sættevognstrækker, artnr=4 anv=31

Manglende angivelse af størrelse

Med ovenstående kriterier bliver der temmelig mange, ca. 280.000 ~ 10 pct. af køretøjerne uden angivet størrelse. Det er næsten alene personbiler. Det skyldes for langt de fleste ca. 273.000, at der mangler data for slagvolumen.

Der tilføjes derfor følgende kriterier:

Drivmiddel	Motorstørrelse	Totalvægt	Størrelse
------------	----------------	-----------	-----------

Benzin	Mangler eller o	<=1320	Mini
Benzin	Mangler eller o	>1320	Mellem
Diesel	Mangler eller o	<= 1320	Lille
Diesel	Mangler eller o	> 1320	Mellem

Derefter er antallet af køretøjer, hvor størrelse mangler på ca. 10.000.

Hybridbilers brændstofforbrug.

- Tal for hybridbilers brændstofforbrug opdelt på hhv. kørsel med el og med benzin/diesel (frem for gennemsnitstal)

Variable til belysning af hybridbilers brændstofforbrug: AERNEDC (elektriskrækkevidde), brændstofforbrug (kmperliter), elektrisk forbrug Wh/km (ELEKTRISKFORBRUG). Der er en udfordring med at skelne mellem om brændstofforbruget er opgjort efter NEDC eller WLTP i motorregistret, men skiftet fra NEDC til WLTP sker først 2020-2021. Så beregningen afhænger af indregistreringsår.

Forbrugsoplysninger er gennemsnit, der er ud fra en beregnet fordeling af kørsel på el og brændstof.

Jf. nedenstående kan brændstofforbrug ved ren brændstofdørsel beregnes som $\text{kmperliter} * (1 - \text{elektriskrækkevidde} / (\text{elektriskrækkevidde} + 25))$. Elektrisk forbrug ved ren elkørsel kan så beregnes ved

$\text{elektriskforbrug} * (\text{elektriskrækkevidde} / (\text{elektriskrækkevidde} + 25))$.

For indregistreringsår > 2019, så ændres UF fra $\text{elektriskrækkevidde} / (\text{elektriskrækkevidde} + 25)$ til $\text{elektriskrækkevidde} / (\text{elektriskrækkevidde} + 100)$.

Note om hybridbiler:

Det opgøres som et normtal efter NEDC og et målt forbrug efter WLTP-test. Ifølge SDA fremgår det ikke om brændstofforbrug og udledning er opgjort efter NEDC eller WLTP. Der er i alt 5 variable: Forbrug (afgiftsgrundlag): Brændstofforbrug, Elektrisk forbrug, samlet beregnet brændstofforbrug. Målt forbrug: Brændstofforbrug målt, Elektrisk forbrug målt. Når kun det ene tal er oplyst bruges en omregningsfaktor på 1,21. For både NEDC og WLTP er tallene en vægtning af elkørsel og brændstofdørsel baseret på en faktor (UF) baseret på rækkevidde. Hvis UF kendes, vil det være muligt at regne baglæns til forbrug med el og benzin/diesel. Det fremgår af en artikel at den gennemsnitlige UF ligger på 0,63¹ - dvs. 63 pct. kørsel med el. Artiklen oplyser også formler for UF:

The NEDC UF is $UF_{NEDC} = AERNEDC / (AERNEDC + 25 \text{ km})$ where AERNEDC is the NEDC all-electric range. The WLTP UF in Europe is given by $UFWLTP = 1 - \exp[-\sum_i = 1 \dots 10 c_i (AERWLTP / d_n)^{d_n}]$ where AERWLTP is the WLTP all-electric range and the numerical constants c_i and d_n for Europe are $d_n = 800$, $c_1 = 26.25$, $c_2 = -38.94$, $c_3 = -631.05$, $c_4 = 5964.83$, $c_5 = 25095$, $c_6 = 60380.2$, $c_7 = -87517$, $c_8 = 75513.8$, $c_9 = -35749$, $c_{10} = 7154.94$ according to (EC 2017) (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>). For at gøre det simpelt kan man bruge formlen for UF_{NEDC} , da resultatet ikke afviger meget fra $UFWLTP$.

¹ <https://theicct.org/sites/default/files/publications/PHEV-white%20paper-sept2020-0.pdf>