

Danskernes biler 2023

NØGLETAL FRA AUTOBRANCHEN
EFTERÅR 2023



AutoBranchen Danmark

AutoBranchen Danmark er en brancheorganisation, som repræsenterer bilforhandlere, autoværksteder, autolakerere og leasingselskaber.

Vi har ca. 1.200 medlemmer over hele landet.

REDAKTION:

Chef for medlemservice, forretningsudvikling og kommunikation Charlotte Brix Andersen.

Politisk konsulent & direktionsassistent Nicolai Fiil-Søby.

Kommunikations- & klimakonsulent Rune Langhoff Sørensen.

Grafiker & marketingkoordinator Lene Søbo.

UDGIVELSE:

September 2023.

Redaktionen afsluttet september 2023.

BILLEDER:

AutoBranchen Danmark, Colourbox og private.

OPLAG:

200 ex. Trykt på miljømærket papir.



FOR YDERLIGERE OPLYSNINGER
OM RAPPORTEN OG DENS INDHOLD:



NICOLAI FIIL-SØBY

Politisk konsulent & direktionsassistent

nfi@abdk.dk

Direkte: 41 68 76 33



RUNE LANGHOFF SØRENSEN

Kommunikations- og klimakonsulent

rls@abdk.dk

Direkte: 31 69 51 90

Danskerne Biler 2023

INDLEDNING

- 2 Om AutoBranchen Danmark
- 3 Forord af Gitte Seeberg
- 4 Autobranchens tilstand

BILPARKEN I DAG

- 8 Årelang nedgang i salget af nye biler
- 10 Bilparken er større og grønnere end nogensinde
- 12 Elbilerne rykker rundt på de mest populære bilmærker og segmenter
- 14 Leasing og mobilitetstjenester vinder frem
- 16 Den danske bilpark er blevet yngre
- 17 Stor reduktion i CO2 fra personbiler i vente

GRØN OMSTILLING

- 20 Elbilers rækkevidde er største udfordring for mersalg
- 22 Sådan holdes farten på udbygningen af ladeinfrastrukturen oppe
- 24 Antallet af ladestandere fordoblet, men flot elbilssalg kræver yderligere udbygning
- 26 Flest elbiler i oplandskommunerne
- 28 Nye krav til elbilens batterier
- 29 EU-forbud mod nye fossilbiler vedtaget med kattelem

EN DEL AF SAMFUNDET

- 32 Branchens omsætning når 200 milliarder
- 34 Statens indtægter fra bilsalg falder

- 35 Fortsat svag stigning i antallet af beskæftigede i branchen
- 36 Høje brændstofpriser har ikke stoppet vejtrafikkens comeback

BRANCHEN – I DAG OG I FREMTIDEN

- 40 11 procent flere virksomheder i branchen trods konsolidering
- 42 Faldende indtjening i autobranchen
- 44 Store regionale forskydninger i beskæftigelse
- 46 Midlertidig forbedring i mangel på arbejdskraft
- 47 Optaget stiger på lak og karrosseri, mens færre vil være mekanikere
- 48 Kvinder fortsat markant i undertal i branchen, men skadesbranchen rykker

AKTUELLE SAGER

- 52 Store kinesiske ambitioner er ikke slået igennem endnu
- 54 Teslas prisbombe vendte elbilsmarkedet på hovedet
- 56 Bilforhandlere kan blive agent, forhandler eller begge dele
- 57 Skadesbranchen presset i bund af forsikringsselskaber

VOXMETER – DET MENER DANSKERNE

- 60 Danskerne om deres biler
- 61 Det mener danskerne



Om AutoBranchen Danmark

AutoBranchen Danmark er brancheorganisation for 1200 virksomheder i den danske autobranche. Vores medlemmer rummer nyvognsforhandlere, brugt-vognsforhandlere, leasingselskaber værksteder, autolakererier og alle de virksomheder, der ligger herimellem. Med andre ord er vi den organisation, der repræsenterer det bredeste udsnit af den danske autobranche, som vi gør status på i denne rapport.

AutoBranchen Danmarks adm. direktør er Gitte Seeberg. Hun er tidligere politiker og har siddet i Folketinget og Europa-Parlamentet, inden hun var med til at stifte Ny Alliance i 2007.

AutoBranchen Danmark rådgiver og assisterer vores medlemmer med at løse en lang række opgaver.

Politik

Vi varetager branchens interesser overfor politikerne i Danmark og EU. Vi tager dialogen med alle, der har indflydelse på de rammer og vilkår, der gælder for vores branche.

Jura

I vores juridiske afdeling kan branchen få svar på en lang række emner såsom forhandlerkontrakter, GDPR, SKAT, leasing, markedsføringsret og moms.

Eftermarked

Vores afdeling for eftermarked har fokus på lak & karosseriområdet. De kan hjælpe med Autotaks via deres telefonsupport. De tager dialogen med forsikringsselskaberne og kører dagligt på medlemsbesøg.

Medlemsservice og forretningsudvikling

Vi holder løbende kurser, arrangementer og medlemsmøder over hele landet med fokus på at klæde jer godt på i forretningerne til endnu bedre at kunne håndtere hverdagen.

Fordelsaftaler

Vi har gode samarbejdsaftaler med Santander og Gjensidige samt på pension, løn og fx brændstofselskaber.



AutoBranchen Danmark

Forord

Der er allerede gået et år, siden vi i AutoBranchen Danmark for første gang udgav Danskernes Biler. Nu er anden udgave så på gaden. På den ene side virker det som om, det var nærmest var i går - men på den anden side er det som om, det er længe, længe siden, at mange af de problemstillinger, vi boksede med dengang og som fyldte i første udgave af nærværende rapport – corona-pandemien, eksempelvis – var aktuelle.

Vi lever i tider, hvor forandringerne sker hurtigere og hurtigere. Den store acceleration er vores tidsalder blevet kaldt.

I autobranschen er vi vant til at beskæftige os med hurtig acceleration, med masser af hestekræfter og med et liv med speederen i bund, men jeg tror nu stadig, at de forandringer, der lige nu skyller ind over vores branche, kan tage pusten fra de fleste.

Agentmodeller, konsolideringer, prisnedsættelser, nye love og regler, ændrede kundemønstre, krav om bæredygtighed, ja, helt nye forretningsmodeller. Indtjeningsstrømme, der tørrer ud hurtigere, end man kunne forestille sig og nye indtægtskilder, der pibler op ad jorden og hurtigt bliver til nye vandløb. Opkøb, salg, konkurser. Der er sandt at sige gang i branchen.

Derfor tror jeg også, at en udgivelse som Danskernes Biler er vigtig. Den giver et overblik. Den giver tid til lige at stoppe op og se på det år, der er faret forbi. Den giver mulighed for at se det store billede og ikke kun på de forandringer, vi står over for lige netop i dag. Det er sådan set også derfor vi udgiver Danskernes Biler.

Den er tænkt som en vejviser i en verden i hastig og omsiggribende forandring.

Skal man se på netop det store billede, er der både lyspunkter og sorte skyer i året, der er gået.

Omsætningen i branchen er rekordhøj. Vi omsætter for 200 milliarder kroner. Det er noget,


vi alle kan være stolte af. Nyvognssalget har rejst sig, men er stadig på lavt niveau. Brugtvognssalget, der langt fra var ramt så hårdt, har til gengæld haft udfordringer. Forsikrings-selskaberne tryner stadig skadesbranchen, men flere og flere lykkes - måske ikke helt, men i hvert fald delvist - med at stå op imod giganterne. Elbilerne stormer frem, men det samme gør forretningsmodeller, der går uden om de traditionelle forhandlere – se bare på Tesla, der med nærmest statsgaranti vil stå med årets mest solgte bilmodel. Branchen mangler stadig arbejdskraft, det går kun langsomt frem med ligestillingen, men det går bedre med at tiltrække nye folk til branchen og vores uddannelser. Desværre er der også mange, der forlader branchen – og udfordringen er ikke i nærheden af at være løst. Det må og skal have vores alle prioritet, hvis vi skal fremtids sikre branchen.

Og det skal vi.

Som AutoBranchen Danmark er vi den eneste brancheorganisation, der favner hele branchen – og tager ansvar for hele branchen. Vi kæmper for brugtvognsforhandlerne, som vi kæmper for nyvognsforhandlerne. Vi kæmper for værkstederne, hvad end de er mekaniske eller for karrosseri. Vi kæmper for autolakererne og vi kæmper for leasing-selskaberne. Vi favner hele branchen – og vi arbejder dag ud og dag ind for, at vi sammen på bedst mulig vis kan tage hånd om danskernes biler.

Intet af det kunne vi gøre uden vores mange medlemmer. Denne udgivelse er derfor først og fremmest til jer, men den er også tænkt som et opslagsværk og en inspiration til alle de, der interesserer sig for vores branche.

God læselyst til jer alle.


Gitte Seeberg

Adm. direktør i AutoBranchen Danmark



Autobranschens tilstand

BAROMETERET: Ud fra i alt 12 nøgleparametre vurderes autobranschens tilstand hvert år i nærværende rapport, Danskernes Biler, hvor dette er anden udgave.

De 12 nøgleparametre er nyvognssalg, brugtvognssalg, omsætning for detailhandlen med biler, omsætning for autoværksteder, omsætning for karrosseriværksteder og autolakerier, ligestilling, mangel på arbejdskraft, antallet af beskæftigede, salgstal for elbiler, grønne bilers andel af bilparken, registreringsafgiftens bidrag til statskassen og optag på uddannelserne.

Hvert nøgleparameter tildeles et pointtal mellem 1 og 10 ud fra en fastsat skala, som afspejler udviklingen inden for det givne område. Herefter udregnes et gennemsnit, der giver en indikation af autobranschens tilstand på baggrund af de senest tilgængelige tal.

Jo højere gennemsnitstallet er, jo bedre vurderes autobranschens tilstand at være.

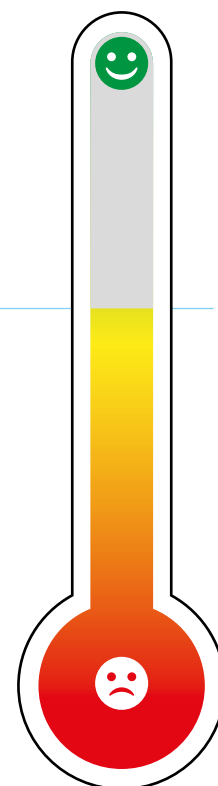
En gennemsnitligt pointtal på 5,5 er udtryk for et år på det jævne. Parametrene fokuserer ikke snævert på den økonomiske udvikling inden for branchen, men tager også andre hensyn – herunder bidrag til samfundet generelt, den grønne omstilling og repræsentation.

Det samlede pointantal er ikke en karakter til autobranschen, idet pointgivningen på en stribe parametre afgøres af udefrakommende begivenheder. Sidste års pointtal er markeret i parentes.

Dermed er pointantallet snarere en afspejling af, hvorvidt branchen overordnet set er udfordret eller om den trives. Parametrene bliver løbende evalueret, således at der måles på forhold, der er aktuelle for branchen, eksempelvis kategorien mangel på arbejdskraft.

Gennemsnitligt pointtal: 6,25

Tilstanden i autobranschen er set ud fra 12 nøgleparametre lidt over middel, som er 5,5. Pointgennemsnittet trækkes voldsomt ned af registreringsafgiftens bidrag til statskassen og manglen på arbejdskraft, men trækkes op af flotte omsætningstal og godt elbilssalg. Samtidig er nyvognssalget i bedring.



Parameter	Udvikling	Pointtal	(2022)	
Bilsalg:				
Nyvognssalg:	-2,0%	Pointtal: 5	(1)	
Brugtvognssalg:	-7,8%	Pointtal: 4	(4)	
1.7.2022 - 30.6.2023. Procentvis ændring i forhold til foregående år ifølge Bilstatistik.				
Omsætning:				
Detailhandel med biler:	+18,7%	Pointtal: 10	(7)	
Autoværksteder:	+5,5%	Pointtal: 8	(7)	
Karosseriværkst. og autolakererier:	+8,9%	Pointtal: 9	(10)	
Procentvis ændring i omsætning, Q1 2022 og Q1 2023 ifølge Danmarks Statistik.				
Ligestilling:	+0,18 procentpoint	Pointtal: 5	(6)	
Ændring i kvinders andel af beskæftigede i autobranche fra 2017 til 2021 ifølge Danmarks Statistik.				
Mangel på arbejdskraft:	56%	Pointtal: 3	(2)	
Procentandel, der svarer ja til mangel på arbejdskraft i seneste kvartalsundersøgelse fra AutoBranchen Danmark, juni 2023.				
Beskæftigede:	+2,0%	Pointtal: 6	(7)	
Procentvis ændring i samlet beskæftigelse i autobranche fra 2017-2021 ifølge Danmarks Statistik.				
Elbilssalg:	+28,9%	Pointtal: 10	(10)	
Procentvis ændring i nyregistreringer og brugtimport fra 1.7.2021-30.6.2022 til 1.7.2022-30.6.2023 ifølge Bilstatistik.				
Grønne biler i samlet bilpark:	+2,81 procentpoint	Pointtal: 7	(8)	
Stigning i procentpoint fra 1.7.2021-30.6.2022 til 1.7.2022-30.6.2023 ifølge Bilstatistik.				
Reg.afgiftens bidrag til statskassen:	-29,5 %	Pointtal: 1	(3)	
Procentvis ændring fra 2021 til 2022 ifølge Danmarks Statistik.				
Antal af lærlinge:	4,0%	Pointtal: 7	(10)	
Procentvis ændring fra 2022 til 2023.				
Total:	Gennemsnitligt pointantal:		6,25	




AutoBranchen Danmark



BILPARKEN I DAG



Årelang nedgang i salget af nye biler

BILSALG: Igennem andet halvår af 2022 og første halvår af 2023 har over 600.000 biler skiftet ejer eller bruger. I alt har 658.549 nye og brugte biler skiftet ejer svarende til 23 procent af den samlede bilpark. Det er dog en betydelig nedgang sammenlignet med samme periode i 2021-2022. Her skiftede 704.101 biler ejer eller bruger. Dermed er det sket et fald i det samlede bilsalg på 6,5 procent gennem det seneste år.

Hovedparten af faldet er sket på brugtvognsmarkedet, da salget af nye biler er faldet med to procent gennem det seneste år. Forklaringen i det faldende bilsalg skal ses i sammenhæng med det samlede bilsalg siden corona ramte i 2020.

Bilfabrikkerne blev ramt af omfattende leveringsproblemer, der ikke mindst skyldtes mangel på mikrochips og andre komponenter. Udviklingen blev efterfølgende forstærket af krigen i Ukraine. Leveringstiderne fra bilfabrikkerne strakte sig op til 18 måneder, hvilket stadig trækker spor den dag i dag.

Der er fortsat forlængede leveringstider hos nogle bilmærker og på nogle bilmodeller, hvilket har sænket salget af nye biler. Samtidig søgte danskerne mod de brugte biler, da de ikke kunne få leveret en ny bil. Dermed blev efterspørgslen og priserne på brugte biler øget til et uhørt højt niveau. I dag, hvor bilfabrikkerne bedre kan levere nye biler, ser bunden ud til at være nået for salget af nye

biler. Efterspørgslen på brugte biler falder ikke overraskende en smule fra det høje niveau.

Foruden de ekstra omstændigheder omkring corona, så har inflationen haft en afgørende rolle for bilsalget gennem det seneste år. Selvom inflationen er begyndt at dale, så forventer 22 procent af AutoBranchen Danmarks medlemmer, at deres kunder vil annullere aftaler om køb eller leasing i 3. kvartal af 2023. I november 2022 var det 42 procent, der oplevede, at kunderne annullerede allerede indgåede købs- eller leasingaftaler.

I sommeren 2023 befinder bilsalget sig stadig på et markant lavere niveau end sædvanen før corona, hvor salget af nye biler lå stabilt over 200.000 nye biler. Fra 2018-2019 var det eksempelvis på 219.977 nye biler og 763.737 biler, der i alt skiftede hænder.

Selvom perioden fra 2020-2023 har været en trist periode for salget af biler, så er det en periode, hvor der virkelig er blevet sat fart på salget af grønne biler. Elbilerne udgjorde kun 8,7 procent af salget i 2020, hvorimod det i dag er steget til 28,18 procent. Salget af pluginhybridbiler steg fra 15,58 procent til 21,32 procent og faldt derefter igen til 14,5 procent. Særligt salgskurven for pluginhybridbiler viser, at de grønne bilafgifter fra 2020 har den ønskede effekt.

Samtidig er det værd at bemærke, at salget af nye dieselmotorer er faldet med knap to tredjedele.

NYBILSSALG I DANMARK

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Bilstatistik.dk

2020-2021 206.190

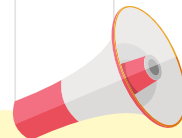
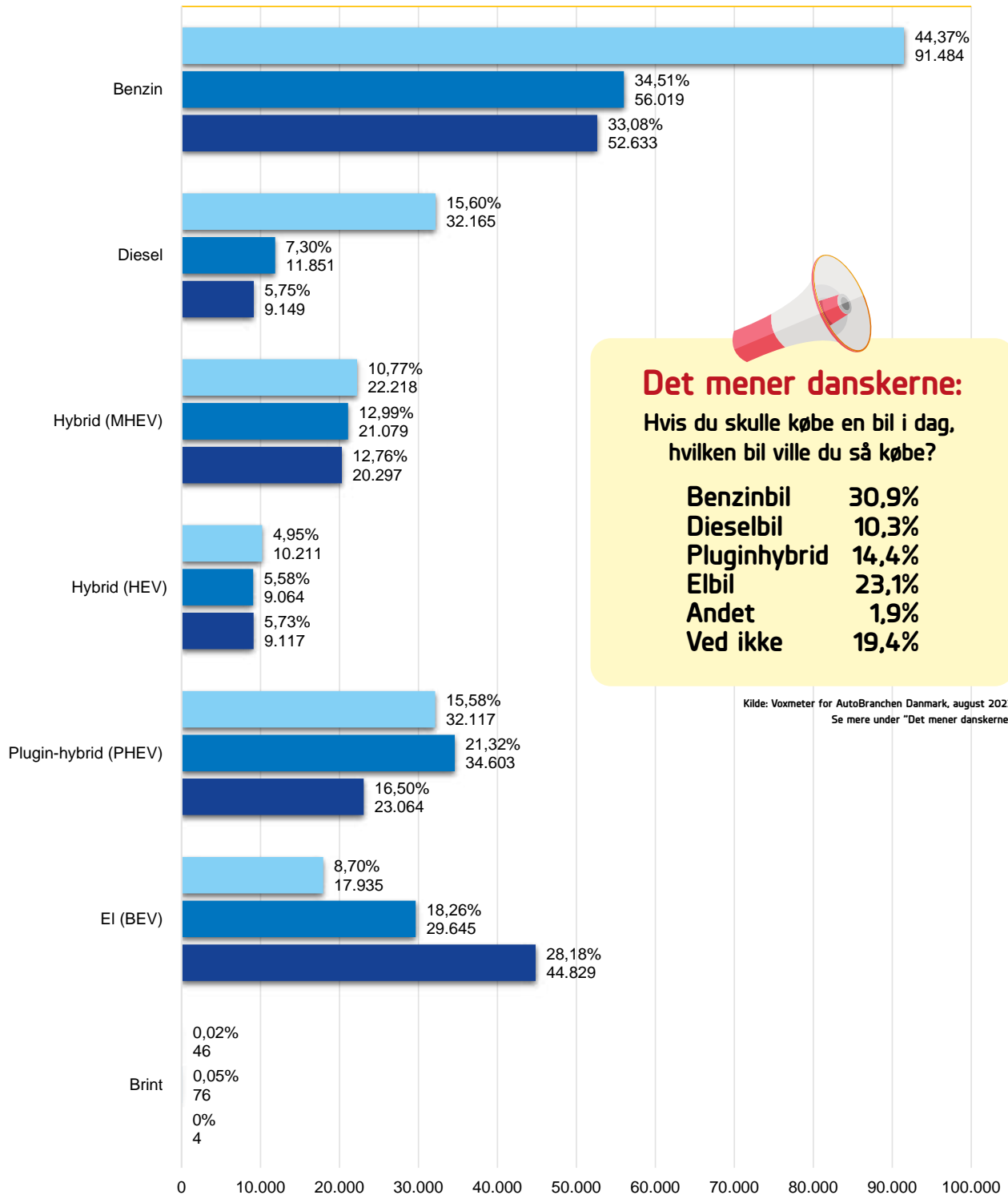
2021-2022 162.337

2022-2023 159.093

NYBILSALG I DANMARK

Fordelt på drivmidler. 1. juli - 30. juni

■ 2020-2021 ■ 2021-2022 ■ 2022-2023



Det mener danskerne:

Hvis du skulle købe en bil i dag, hvilken bil ville du så købe?

Benzinbil	30,9%
Dieselbil	10,3%
Pluginhybrid	14,4%
Elbil	23,1%
Andet	1,9%
Ved ikke	19,4%

Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, august 2023.
Se mere under "Det mener danskerne".

Bilparken er større og grønnere end nogensinde

BILPARKEN:

Pr. første 1. juli 2023 bestod den danske bilpark af 2.813.226 biler, hvilket er en stigning på 13.839 biler sammenlignet med sidste år. På trods af forøgelsen af bilparken, er der tale om en beskedent stigning sammenlignet med året forinden, hvor bilparken voksede med 39.157 biler fra 1. juli 2021 til 1. juli 2022. Årsagerne kan bl.a. andet findes i det lavere salg af nye biler, der blandt andet skyldes leveringsproblemer og økonomisk usikkerhed, som beskrevet på side 8.

I den samlede bilpark er andelen grønne biler vokset markant fra 2021 til 2023. Elbiler er gået fra kun at udgøre 1,51 procent af den samlede bilpark til i år at udgøre 5,2 procent. Pluginhybridbilerne er også vokset i bestanden fra 1,83 procent til 4,06 procent. Her skal det dog bemærkes, at den største stigning skete fra 2021 til 2022, hvorimod både salget og bestanden er fladet lidt mere ud fra 2022 til 2023. Det skyldes bl.a. bilafgifterne fra 2020, hvor afgifterne så småt er begyndt at stige for pluginhybridbiler, hvilket gør elbilerne stadig med attraktive.

Selvom brintbilen af og til beskrives som et alternativ til elbiler på sigt, viser tallene krystalklart, at denne drivlinje ikke på nuværende tidspunkt er en reel konkurrent til elbilen.

Selvom bilparken er vokset fra 2021-2023 er det i samme periode lykkedes at nedbringe antallet fossile biler i bilparken. Antallet

af benzinbiler af faldet fra 64,53 procent til 60,98 procent, hvorimod dieselmotorerne har oplevet et endnu større fald fra 29,11 procent til 25,53 procent. Blandt de fossile biler hører hybridbiler, der ikke kan oplades, med. Deres andel i bilbestanden er vokset fra 1,22 procent til 1,65 procent, hvilket kan forklares med, at producenterne af fossile biler omlægger salget af benzin- og dieselmotorer til også at inkludere et hybridsystem, der kan benytte bremseenergien til at køre længere på literen. Dette er dog ligesom pluginhybridbiler en overgangsteknologi.



Det mener danskerne:

Hvis du skulle købe en bil i dag, hvad ville så være vigtigt for dig?

Pris	62,9%
Driftsomkostninger	52,2%
Bilens klimaaftryk	23,3%
Køreegenskaber	49,3%
Bilens design	22,4%
Praktisk indretning	46,3%
Ved ikke	7,4%

Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, august 2023.
Se mere under "Det mener danskerne".

BILPARKEN I DANMARK

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Bilstatistik.dk

1. juli 2021 2.760.230

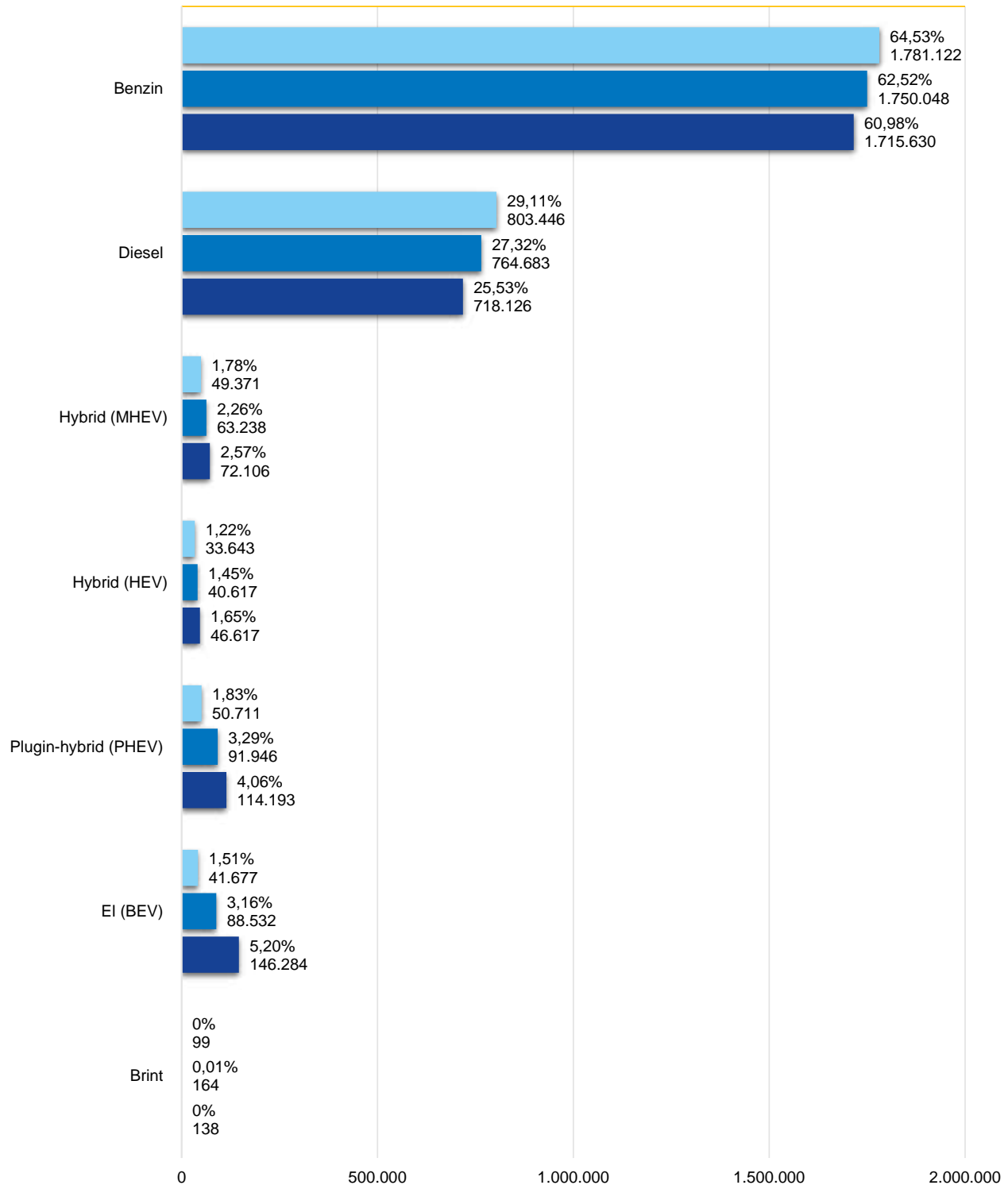
1. juli 2022 2.799.387

1. juli 2023 2.813.226

BILPARKEN I DANMARK

Fordelt på drivmidler

2021 2022 2023



Elbilerne rykker rundt på de mest populære bilmærker og segmenter

FAVORITBILER:

Siden den første udgave af Dansker- nes Biler for et år siden er salget af elbiler vokset eksplosivt. Det viser sig også tydeligt i rapportens opgørelse over de mest udbredte bilmodeller og de segmenter, som danskerne køber bil i.

Top tre over de mest udbredte bilmærker er fortsat uændret. Det er Volkswagen, Peugeot og Toyota. Længere nede på listen rykker Hyundai frem fra en 9. til en 7. plads, Kia rykker fra en 10. til en 9. plads, hvorimod

Opel rykker fra en 7. til en 10. plads. Kia og Hyundai sælger rigtig mange elbiler som fx Kia EV6 og Hyundai Ioniq 5, hvilket har været med til at rykke dem højere op på listen over de mest populære bilmærker i dag.

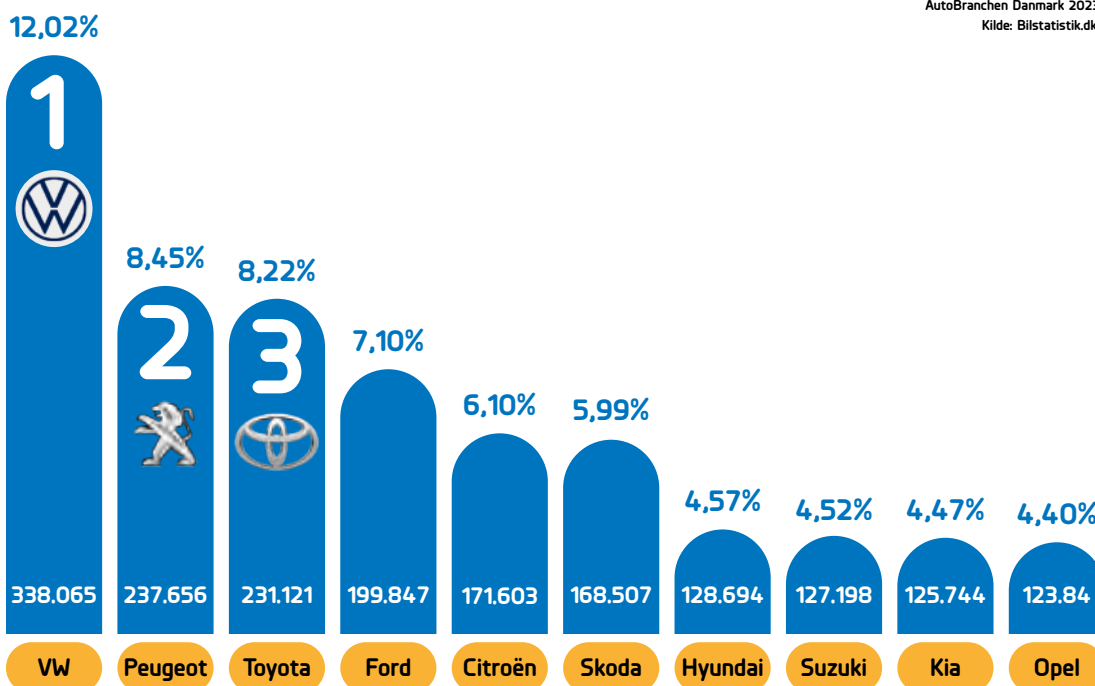
I segmenterne har vi for første gang en elbil som den mest udbredte model i sit segment. Det gælder både Porsche Taycan i luksussegmentet og ikke mindst Tesla Model Y i det store SUV-segment. Tesla Model Y har bl.a. været med til at rykke segmentet fra en 9. plads til en 7. plads.

FORETRUKNE BILMÆRKER 2023

1. juli 2023

Total: 2.813.226 biler

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Bilstatistik.dk



MEST UDBREDTE BILMODELLER

1. juli 2023

Total: 2.813.226 biler

 AutoBranchen Danmark 2023
 Kilde: Bilstatistik.dk

	Segment	Bestand	Andel	Mest udbredte bilmodel
1	B: Lille	701.203	24,93%	Toyota Yaris
2	A: Mikro	498.109	17,71%	Volkswagen up!
3	C: Mellem	495.328	17,61%	Volkswagen Golf
4	D: Stor	286.886	10,20%	Volkswagen Passat
5	J: SUV C - Mellem	220.873	7,85%	Nissan Qashqai
6	J: SUV B - Lille	134.129	4,77%	Renault Captur
7	J: SUV D - Stor	93.457	3,32%	Tesla Model Y
8	E: Premium	79.392	2,82%	Mercedes-Benz E-Klasse
9	M: MPV D - Stor	72.649	2,58%	Volkswagen Touran
10	M: MPV C - Mellem	64.096	2,28%	Ford C-Max
11	Øvrige	26.122	0,93%	Ford Transit Custom
12	S: Sport	23.826	0,85%	Porsche 911
13	J: SUV X - Offroad	21.703	0,77%	Toyota RAV4
14	M: MPV B - Lille	17.493	0,62%	Nissan Note
15	J: SUV E - Premium	16.221	0,58%	BMW X5
16	M: MPV E - Premium	8.893	0,32%	Ford Galaxy
17	F: Luksus	7.466	0,27%	Porsche Taycan
18	J: SUV F - Luksus	147	0,01%	BMW X7

Leasing og mobilitetstjenester vinder frem

BILEJERSKAB:

92 procent af de danske biler er ejet af privatpersoner eller virksomheder, men under den store majoritet er der en stigende tendens til, at leasing, billeje mv. vokser frem.

Antallet af leasede biler stiger langsomt, men sikkert over de seneste år. Der udbydes en række forskellige varianter af billeasing eller billeje, der giver forbrugerne alternativer til det traditionelle bilejerskab.

Der er både tale om privatleasing og erhvervsleasing, men det er fortsat erhvervsleasing, der er med til at øge det samlede antal af leasede biler. Ser man på, hvilke bilmærker som der har flest leasede biler, er det primært premium-mærkerne, og mærker der appellerer til den øvre middelklasse.

Blandt de andre alternativer til bilejerskabet så er der også stigende fokus på delebiler og samkørsel.

Der findes ikke et fuldt overblik over hverken samkørsel eller delebiler, men Københavns Kommune har opgjort, at der i 2021 var ca. 3.150 delebiler i byen ud af 138.700 biler. Det omfatter begge typer af delebiler (med eller uden fast parkeringsplads) og privatejede biler, der udlejes fx via GoMore. Ca. en tredjedel af delebilerne var på daværende tidspunkt elbiler. Særligt delebiler uden en fast parkeringsplads er vokset markant fra 2017-2021, hvor der kom 44 procent flere delebiler på gaden i Københavns Kommune.

Der er dog fortsat stort politisk fokus på området, hvor forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 i foråret 2023 afsatte en pulje på 100 mio. kr., der skal sikre flere delebiler, der kører på el i 2023 og 2024. Pengene skal bl.a. bruges til etablering af ladestandere ved p-pladser til delebiler, til pilotprojekter og andre projekter, der kan udbrede eldrevne delebiler.

ANTAL LEASEDE BILER I DANMARK

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Bilstatistik.dk

1. juli 2021

PRIVATLEASING: 97.975 biler = 45,91%

ERHVERVSLEASING: 115.416 biler = 54,09%

Total: 213.392 biler / 7,73% af bilparken

1. juli 2022

PRIVATLEASING: 100.571 biler = 45,65%

ERHVERVSLEASING: 119.715 biler = 54,34%

Total: 220.289 biler / 7,87% af bilparken

1. juli 2023

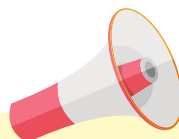
PRIVATLEASING: 100.639 biler = 45,10%

ERHVERVSLEASING: 122.500 biler = 54,90%

Total: 223.140 biler / 7,93% af bilparken

Samtidig kommer der løbende politiske markeringer om behovet for at fremme både brugen af delebiler og samkørsel. Det er dog ikke en tendens, som danskerne for alvor har taget til sig endnu.

Kun 2,6 procent svarer i en Voxmeter-undersøgelse foretaget for AutoBranchen Danmark, at de overvejer at udskifte deres bil med en delebil. Resultatet i 2022 var 4,1 procent. Resultaterne vidner om, at selvom interessen for delebiler er begrænset, så kigger forbrugerne på andre typer af adgang til biler end det traditionelle bilejerskab.



Det mener danskerne:

Hvis du skulle have ny bil i dag, ville du så købe, lease eller leje den?

Købe	71,7%
Lease	8,7%
Leje	1,6%
Ved ikke	18,0%

Overvejer du at sælge eller stoppe leasing af din bil og i stedet bruge delebil eller samkørselsordninger?

Ja	2,6%
Nej	89,0%
Ved ikke	8,4%

Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, august 2023.
Se mere under "Det mener danskerne".

ANTAL LEASEDE BILER I DANMARK

1. juli 2023

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Bilstatistik.dk

	Bilmodel	Privatleasing	Erhvervsleasing	Total
1	Mercedes-Benz	9.238 = 32,09%	19.553 = 67,91%	28.791 biler
2	Volkswagen	11.557 = 43,79%	14.836 = 56,21%	26.393 biler
3	Audi	10.670 = 49,37%	10.942 = 50,63%	21.612 biler
4	BMW	9.613 = 44,64%	11.919 = 55,35%	21.533 biler
5	Toyota	3.740 = 30,30%	8.605 = 69,70%	12.345 biler
6	Ford	3.832 = 33,24%	7.698 = 66,76%	11.530 biler
7	Peugeot	6.563 = 57,61%	4.830 = 42,39%	11.393 biler
8	Renault	4.735 = 45,68%	5.630 = 54,32%	10.365 biler
9	Volvo	2.805 = 27,63%	7.348 = 72,37%	10.153 biler
10	Skoda	2.693 = 28,59%	6.727 = 71,41%	9.420 biler
	Total	100.639 = 45,10%	122.500 = 54,90%	223.140 biler

Den danske bilpark er blevet yngre

GENNEMSNETSALDER:

Den gennemsnitlige danske bil er i 2023 8,5 år gammel – et fald på 0,3 år sammenlignet med sidste år. Det er fortsat markant yngre end i resten af Europa, hvor gennemsnittet er steget fra 11,5 år i 2022 til 12 år i 2023. Faldet kan blandt andet være udtryk for, at de leveringsproblemer, der prægede bilbranchen 2020 og 2021, begyndte at aftage i 2022.

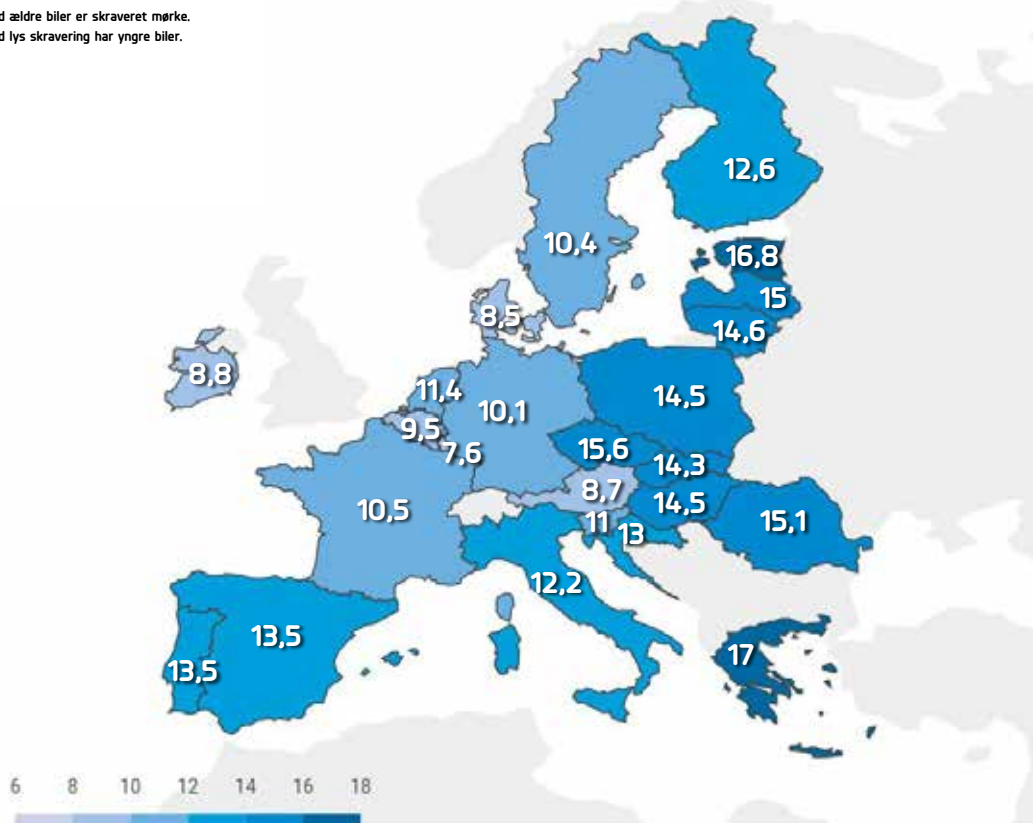
Samtidig har de større klimaambitioner i de senere år ført til større bevidsthed om bilers CO2-belastning. I takt med at danskerne køber stadig grønnere biler, bliver ældre biler typisk skrottet eller eksporteret til andre lande både i og uden for Europa.

De yngste biler findes i Luxembourg med et gennemsnit på 7,6 år, hvorimod Grækenland og Estland begge har gennemsnitsalder på hele 17 år.

PERSONBILPARKENS GENNEMSNETSALDER

2023

Lande med ældre biler er skraveret mørke.
Lande med lys skravering har yngre biler.



Stor reduktion i CO2 fra personbiler i vente

CO2-UDLEDNING: Ifølge Energistyrelsens 2023-sektornotat for transportområdet var udledningerne fra vejtransporten i 2019 på 12,4 mio. ton CO2e, og vejtransporten udgjorde 92 pct. af transportsektorens samlede udledninger. Udledningerne faldt til 11,4 mio. ton CO2e i 2020 og 11,6 mio. ton CO2e i 2021 primært som følge af covid-19. I 2022 forventes det, at udledningerne atter stiger, for derefter at aftage på trods af den forventede fortsatte vækst i efterspørgslen på vejtransport. I 2025 og 2030 forventes udledningerne fra vejtransporten ifølge fremskrivningen at være hhv. 11,2 og 9,6 mio. ton CO2e. Frem mod 2035 falder udledningerne yderligere til 7,3 mio. ton CO2e. De forventede fald for biler skyldes den løbende omstilling

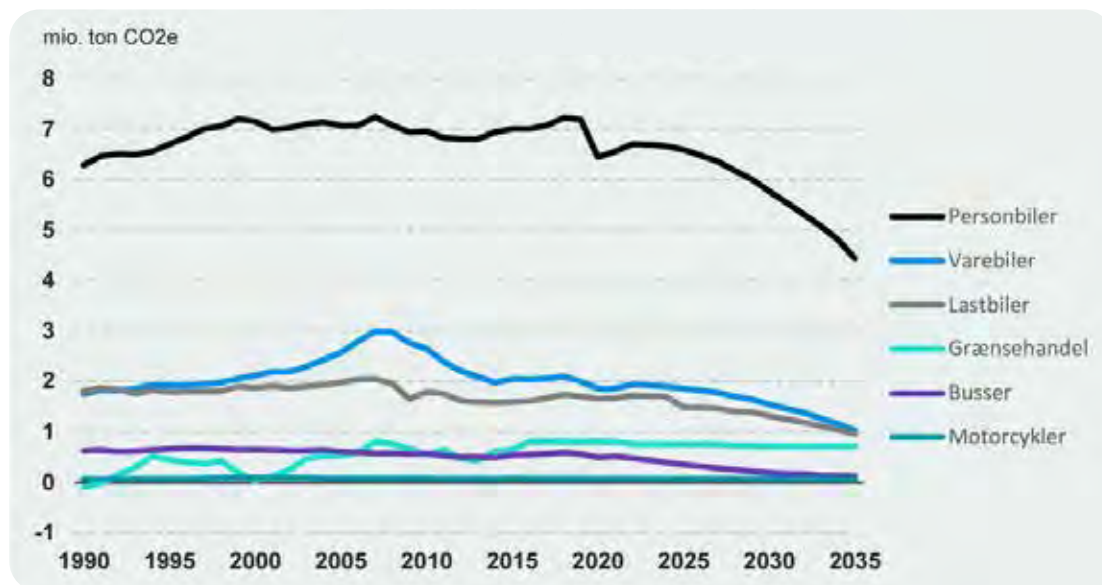
til elbiler og i en overgangsperiode plugin-hybridbiler samt fossile biler med en lavere CO2-udledning end tidligere.

Ifølge Energistyrelsens 2023-sektornotat for transportområdet vil CO2-udledningen fra vejtransporten falde med knap 40 procent i perioden 2019-2030.

Hvad er CO2e?

Bogstavet "e" står for "equivalent". På dansk ækvivalent (eller "tilsvarende") og dækker over, at CO2 langt fra er den eneste såkaldte drivhusgas, der bliver udledt. Vi har fx også metan. CO2e er en omregningsfaktor til sammenligning af forskellige drivhusgassers indvirkning på drivhuseffekten.

UDLEDNINGER FRA VEJTRANSPORTEN FORDELT PÅ KØRETØJER



Kilde: Energistyrelsen, ens.dk




AutoBranchen Danmark



GRØN OMSTILLING



FORHANDLERE:

Elbilers rækkevidde er største udfordring for mersalg

ELBILSSALG:

Der er brug for elbiler

med længere rækkevidde, et bedre netværk af ladestandere og ro om bilafgifterne, hvis der skal sælges endnu flere elbiler herhjemme.

Sådan lyder konklusionen i hvert fald fra de forhandlere, der har deltaget i AutoBranchen Danmarks seneste kvartalsundersøgelse i juni 2023.

Vigtigst er det ifølge forhandlerne, at elbilsmodellerne får længere rækkevidde. Det angiver hele 59 procent af respondenterne som et af de parametre, der skal opfyldes for, at salget af elbiler kommer til at gå endnu bedre.

49 procent af respondenterne svarer, at der er brug for bedre netværk af ladestandere, mens 44 procent svarer, at der er brug for ro om bilafgifterne.

Herefter følger behovet for, at elbilerne kan lade hurtigere op. Lavere priser, lavere elpriser og kortere leveringstider er der færre af respondenterne, der ser som forudsætninger for at sikre et større salg af elbiler.

Det afskrækker kunderne

Når man omvendt spørger til, hvad der ifølge forhandlerne i dag får bilkunderne til at fravælge elbiler, ser de fleste for kort rækkevidde på bilen som afgørende. Herefter følger ifølge forhandlerne et for dårligt netværk af offentlige ladestandere.

Pris, for langsom opladning, udvalget af bilmodeller og ringe mulighed for at oplade bilen hjemme angives i mindre grad som vigtige årsager til, at kunderne fravælger elbilerne.

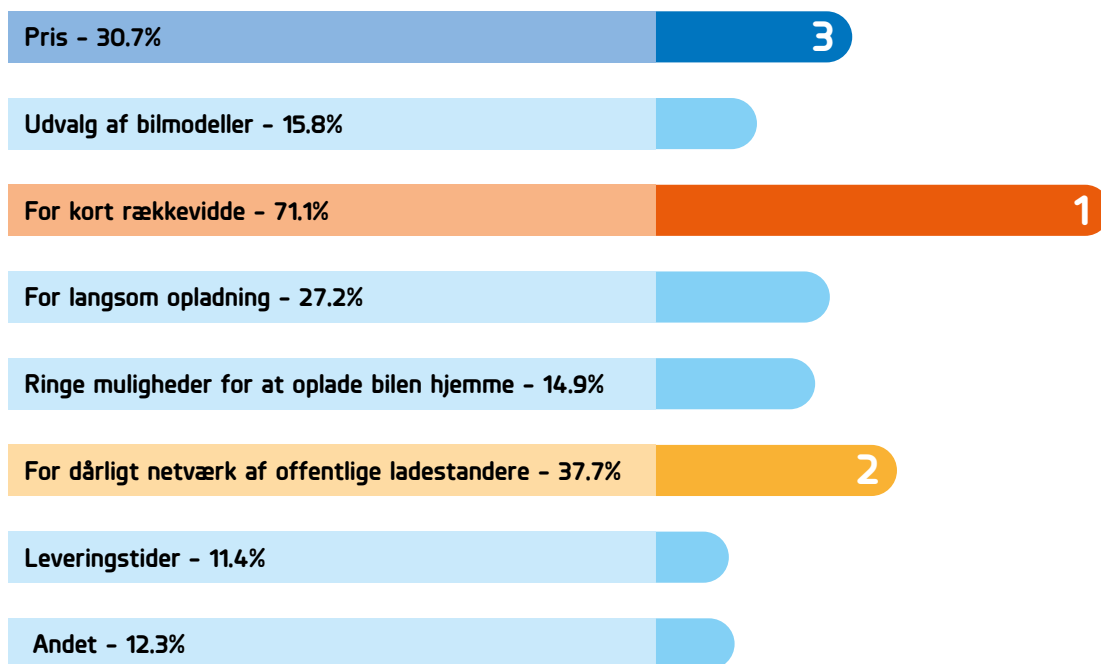
Situationen er forbedret

Et flertal af deltagerne i AutoBranchen Danmarks kvartalundersøgelse fastslår dertil, at situationen med ladestandere er blevet bedre i deres lokalområde over det sidste år. Det svarer 60 procent af respondenterne. Omvendt fastslår 29 procent, at det ikke er tilfældet.

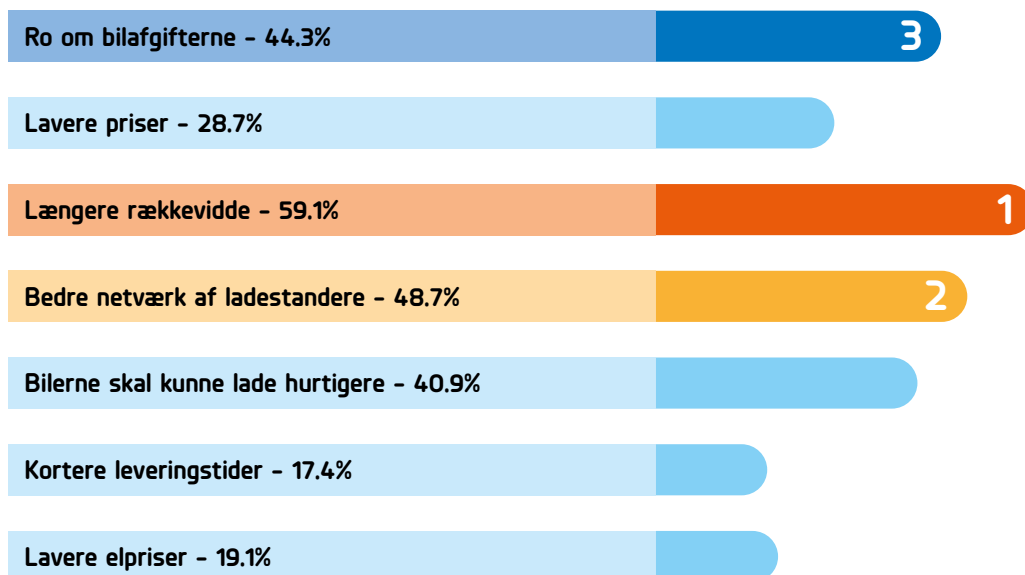
66 procent af respondenterne mener dog fortsat ikke, at der er nok ladestandere i deres lokalområde, mens 23 procent er tilfredse med deres lokale ladestandsituation.



HVAD ER DE PRIMÆRE ÅRSAGER, NÅR DINE KUNDER FRAVÆLGER ELBILER?



HVAD SKAL DER TIL FOR AT SÆLGE FLERE ELBILER?



Sådan holdes farten på udbygningen af ladeinfrastrukturen oppe

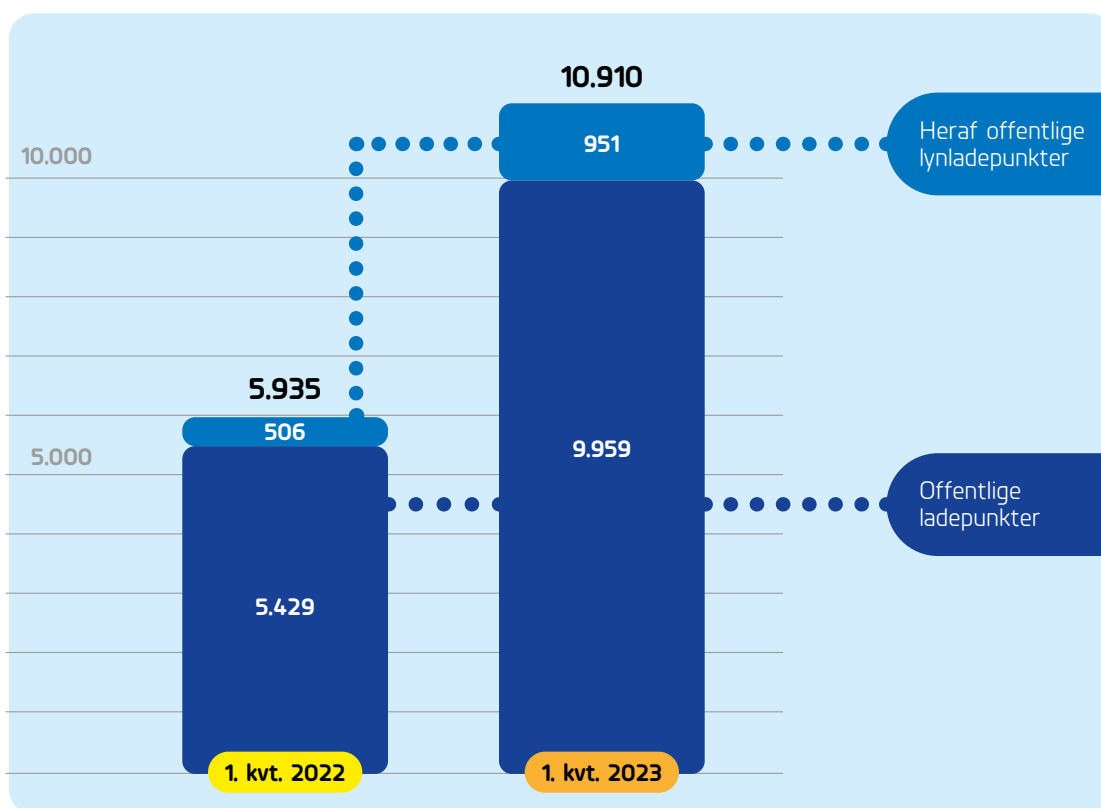
LADESTANDERE:

I flere år har udbygningen af ladeinfrastrukturen været en hæmsko for den grønne omstilling af bilparken, da kø ved ladestanderer eller mangel på ladestanderer har afskrækket bilkunder fra at købe en helt eller delvist elektrisk bil. Siden hen har manglende kapacitet på elnettet også vist sig at være en hæmsko, da det har forsinket opsætningen af ladepunkter.

En opgørelse viser imidlertid markant fremgang i antallet af offentligt tilgængelige ladestanderer fra 2022 til 2023, men salget af elbiler er også steget meget i samme periode.

I rapporten "Power UP – 20 anbefalinger til, hvordan vi accelerer dansk ladeinfrastruktur", der er lavet af AutoBranchen Danmark, FDM og TEKNIQ Arbejdsgiverne beskrives udviklingen i de offentligt tilgæn-

UDVIKLINGEN I LADEPUNKTER FRA 2022 TIL 2023





Det mener danskerne:

Hvis du i dag skulle købe en ny bil, hvad kunne så afholde dig fra at købe en elbil?

Elbilens rækkevidde	51,4%
Mangelfuldt netværk af ladestandere	40,9%
For lang opladningstid	32,6%
Bilens pris	47,1%
Høje elpriser	28,4%
Mangel på træk til trailer	19,9%
Ved ikke	12,4%

Se mere under "Det mener danskerne".
Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, august 2023.

gelige ladestandere fra 1. kvartal i 2022 til 1. kvartal 2023.

Der er tale om en markant fremgang i antallet af ladepunkter fra knap 6000 i 1. kvartal 2022 til knap 11.000 i 1. kvartal 2023.

Rapporten fra AutoBranchen Danmark, FDM og TEKNIQ Arbejdsgiverne rummer også 20 anbefalinger til, hvordan vi sikrer en rettidig og hurtig udrulning af ladestandere.

Anbefalingerne er:

- 1 Inddrag netselskaberne i den kommunale ladeplanlægning tidligt i processen
- 2 Nedsæt regionale netværk og opret et nationalt videncenter for ladeinfrastruktur
- 3 Væk med "winner-takes-it-all"-mentaliteten på store udbud
- 4 Stil krav om kommunale målsætninger for andel af parkeringspladser med offentlige ladestandere
- 5 Opladning på arbejdspladser skal skattefritages
- 6 Hæv beløbet for straksafskrivninger til ladestandere og etableringsudgifter
- 7 Mere arbejdskraft på kort sigt
- 8 Gør det muligt for netselskaberne at prioritere installation af ladestandere
- 9 Kommunerne skal sikre tidlig dialog
- 10 Kommunerne skal sikre grundig støtte
- 11 Der bør indføres laderet som i Norge - og tilskuddet bør øges
- 12 Data fra netkabler skal sættes fri for mere effektivitet
- 13 En fællesnational installationsblanket ved tilmelding hos netselskaberne
- 14 Gør data fra installationsblanketterne frit tilgængelige
- 15 Revider indtægtsrammereguleringen for netselskaberne
- 16 Øget privatisering af netselskabets opgaver
- 17 Prioritér danske og EU-forskningsmidler i V2G/X
- 18 Skatteregler for V2G/X skal være fleksible til at understøtte et mere fleksibelt elnet
- 19 Stil krav om intelligent opladning i nye ladebokse, som forudsætning for at modtage elrefusion
- 20 Revider forsyningsloven, så fleksibel levering bliver mulig

Hele rapporten kan læses på www.autobranchendanmark.dk



Antallet af ladestandere fordoblet, men flot elbilssalg kræver yderligere udbygning

LADENETVÆRK: Det går hastigt fremad med op-sætningen af ladestandere rundt omkring i det danske land. I maj i fjor var der omkring 6000 offentligt tilgængelige ladestandere her i landet, mens tallet ultimo maj i år var godt 12.500, hvilket svarer til mere end en fordobling.

Den seneste opgørelse fra Transportministeriet viser, at der ved udgangen af maj måned på landsplan er 12.512 offentligt tilgængelige ladepunkter på landsplan. Det svarer til 11 elbiler pr. offentligt tilgængelig ladestander, mens det svarer til 20 opladelige biler pr. offentligt tilgængelig ladestander.

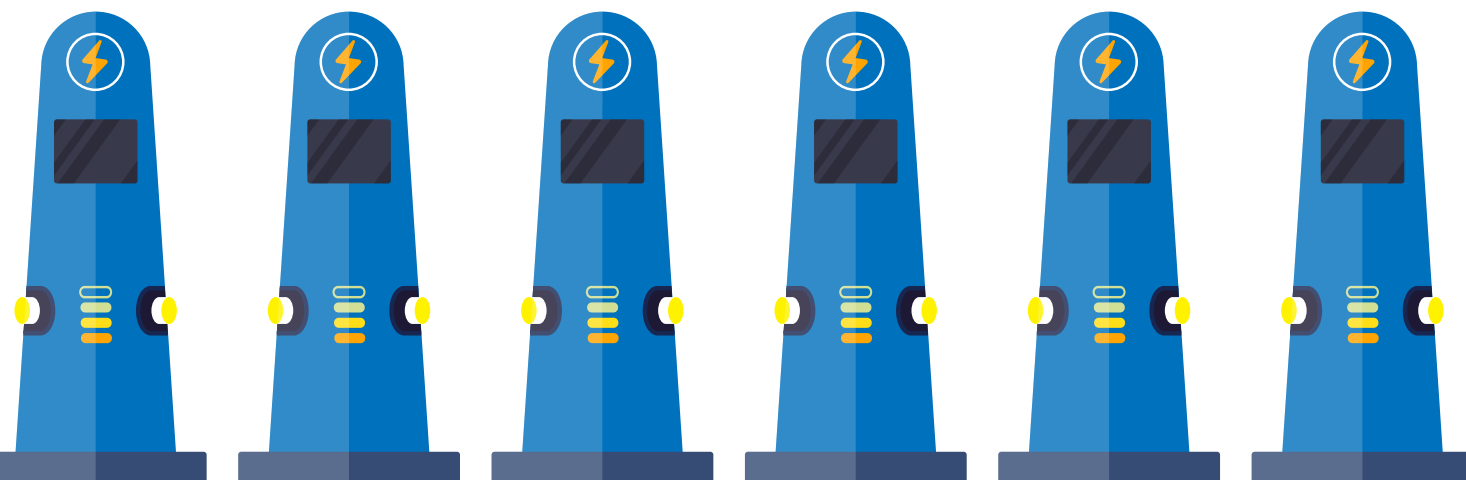
Af Danskernes Biler 2022 fremgår, at der i fjor var 12 elbiler pr. offentligt tilgængelig ladestander. Dermed går det i den rigtige retning, efter at salget af elbiler har været så højt, at udbygningen af ladestandere ikke har kunnet følge med. EU anbefaler dog, at der maksimalt er 10 opladelige bil (altså inkl. pluginhybrider) pr. offentligt tilgængelig ladestander, hvilket Danmark fortsat ikke lever op til.

Kommunerne rykker

Ikke desto mindre afspejles de mange nye ladestandere også i kommunerne. Da Danskernes Biler udkom i fjor, toppede Frederiksberg modstående grafik med 3,3 ladepunkter pr. 1000 indbyggere. I år toppes ranglisten af en af landets mindste kommuner, Fanø, hvor der er knap dobbelt så mange ladepunkter, som der sidste år var på Frederiksberg, nemlig 6,5 ladepunkter pr. 1000 indbyggere.

I fjor var der kun fem kommuner, hvor der var over 2 ladepunkter pr. 1000 indbyggere. I år gør det sig gældende for 28 af landets kommuner. Samtidig er der ni kommuner, der i år matcher eller har flere ladepunkter end sidste års førsteplads.

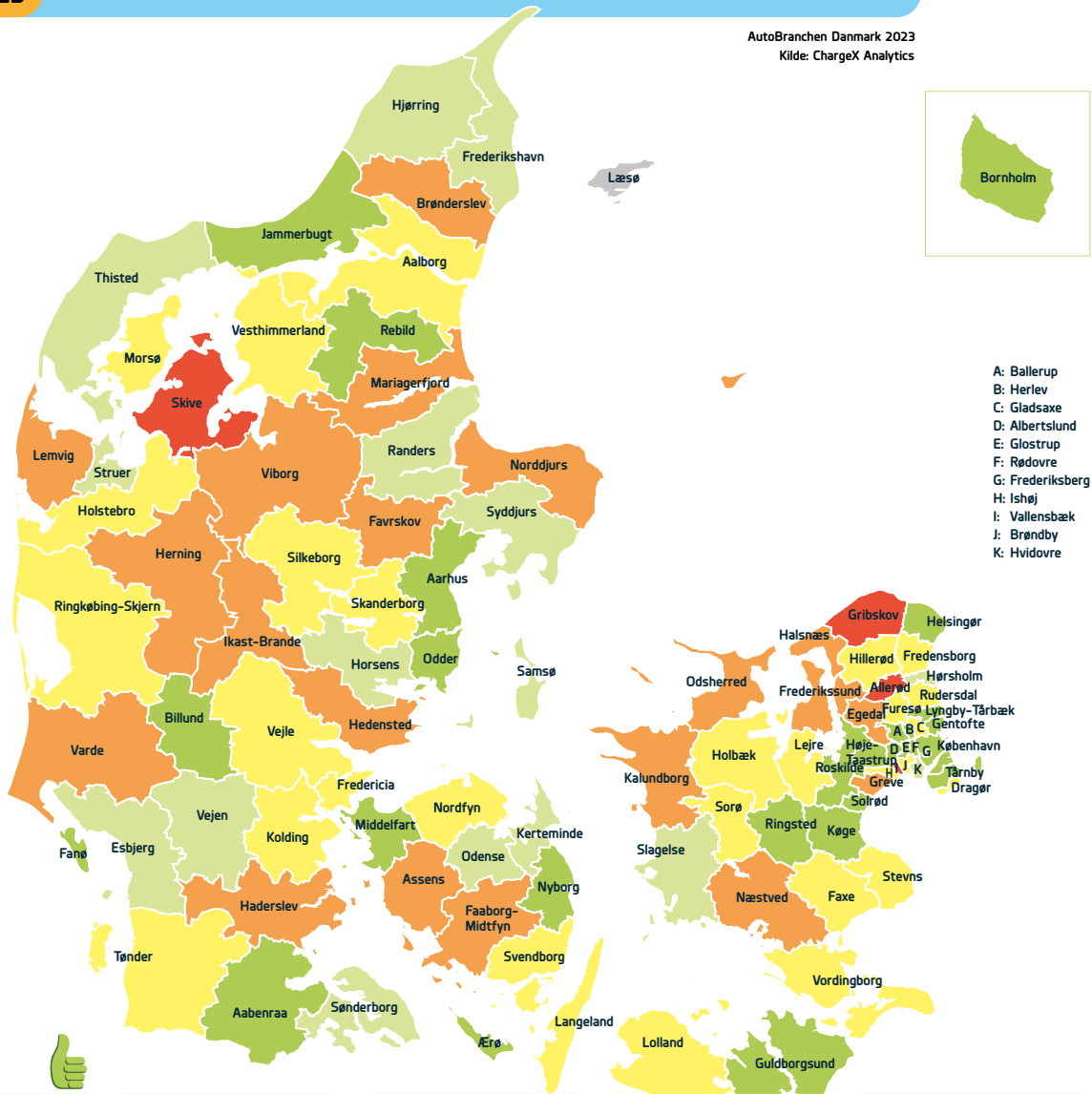
Mens der i fjor kun var 35 kommuner med ét ladepunkt eller derover pr. 1000 indbyggere, er det i år tilfældet for langt de fleste kommuner, nemlig 73 kommuner.



ANTAL LADEPUNKTER PR. 1000 INDBYGGERE

Marts 2023

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: ChargeX Analytics



- A: Ballerup
- B: Herlev
- C: Gladsaxe
- D: Albertslund
- E: Glostrup
- F: Rødovre
- G: Frederiksberg
- H: Ishøj
- I: Vallensbæk
- J: Brøndby
- K: Hvidovre

GRØN OMSTILLING

25

Fanø	6,5	Ballerup	2,3	Kerteminde	1,6	Lejre	1,2	Herning	0,9
Frederiksberg	5,2	Rebild	2,2	Hørsholm	1,5	Nordfyn	1,2	Lemvig	0,9
Tårnby	4,8	Aarhus	2,2	Vejen	1,5	Morsø	1,2	Varde	0,8
København	4,3	Aabenraa	2,2	Holstebro	1,4	Aalborg	1,1	Mariagerfjord	0,7
Ærø	3,5	Guldborgsund	2,1	Holbæk	1,4	Vesthimmerland	1,1	Brønderslev	0,7
Bornholm	3,4	Køge	2,0	Brøndby	1,4	Langeland	1,1	Halsnæs	0,7
Lyngby-Taarbæk	3,4	Roskilde	2,0	Dragør	1,4	Faxe	1,1	Frederikssund	0,6
Ringsted	3,3	Samsø	1,9	Gladssaxe	1,4	Rudersdal	1,1	Egedal	0,6
Herlev	3,3	Thisted	1,9	Kolding	1,4	Hillerød	1,1	Haderslev	0,6
Glostrup	3,2	Esbjerg	1,8	Ishøj	1,4	Lolland	1,0	Faaborg-Midtfyn	0,5
Helsingør	2,9	Hjørring	1,8	Furesø	1,3	Fredericia	1,0	Norddjurs	0,5
Jammerbugt	2,8	Syddjurs	1,7	Veje	1,3	Sorø	1,0	Favrskov	0,5
Billund	2,8	Sønderborg	1,7	Silkeborg	1,3	Hedensted	0,9	Allerød	0,4
Middelfart	2,7	Frederikshavn	1,7	Vordingborg	1,3	Viborg	0,9	Gribskov	0,3
Albertslund	2,6	Slagelse	1,6	Ringkøbing-Skjern	1,3	Greve	0,9	Skive	0,3
Solrød	2,6	Hvidovre	1,6	Tønder	1,3	Kalundborg	0,9	Vallensbæk	0,2
Høje Taastrup	2,4	Odense	1,6	Fredensborg	1,2	Assens	0,9		
Rødovre	2,4	Horsens	1,6	Skanderborg	1,2	Odsherred	0,9		
Nyborg	2,3	Randers	1,6	Stevns	1,2	Næstved	0,9		
Odder	2,3	Struer	1,6	Svendborg	1,2	Ikast-Brande	0,9		
Gentofte	2,3								

Der foreligger ifølge Transportministeriet ikke offentligt tilgængelig data for alle kommuner.



Flest elbiler i oplandskommunerne

GRØN BILPARK:

Der er færrest indbyggere pr. elbil i Hørsholm Kommune, mens der er flest indbyggere pr. elbil på Langeland. Det viser data fra Danmarks Statistik, når det kombineres med tal fra bilstatistik.dk pr. 1. juni 2023.

I Hørsholm er der én elbil pr. 14 indbyggere, mens der er 103 indbyggere pr. elbil på Langeland. Generelt er der på landsplan dog kommet langt flere elbiler i alle kommuner.

Sidste år lå Mariagerfjord Kommune sidst med 162 indbyggere pr. elbil, mens Lyngby-Taarbæk Kommune toppede opgørelsen med 22 indbyggere pr. elbil.

I år er 7 kommuner på niveau eller bedre end sidste års førsteplads, mens 15 kommuner sidste år havde flere indbyggere pr. elbil end årets sidsteplads.

Elbilers andel ligger højest nord for København

Elbilers andel af den samlede bilpark er størst i Lyngby-Taarbæk, hvor over 9 procent af bilparken er elbiler, mens det er 8,7 procent i Hørsholm Kommune. Ser man på landets fire største kommuner er andelen 6,8% i København, men den er 5,9% i Aarhus, 4,48% i Odense og 4,3% i Aalborg. På Langeland er andelen 1,9% og på landsplan er den 4,9%.

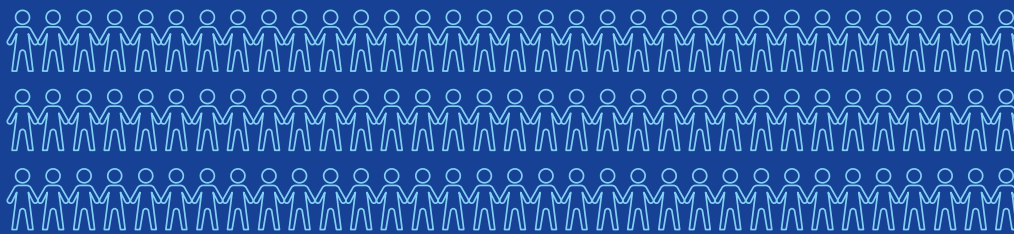
HØRSHOLM KOMMUNE

14 indbyggere pr. elbil



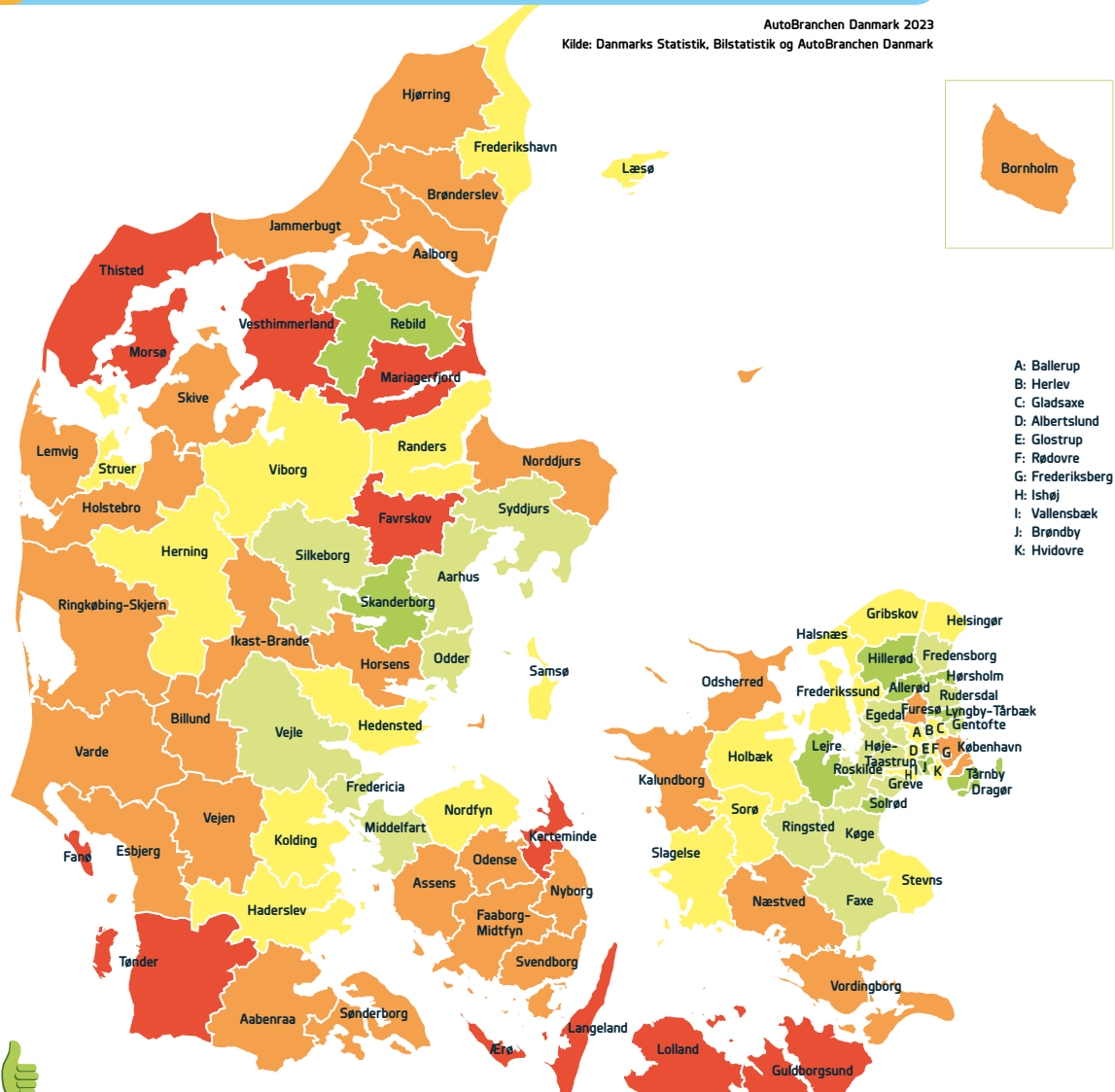
LANGELAND KOMMUNE

103 indbyggere pr. elbil



ANTAL INDBYGGERE PR. ELBIL

1. juli 2023



- A: Ballerup
- B: Herlev
- C: Gladsaxe
- D: Albertslund
- E: Glostrup
- F: Rødovre
- G: Frederiksberg
- H: Ishøj
- I: Vallensbæk
- J: Brøndby
- K: Hvidovre

GRØN OMSTILLING

Hørsholm	2023	2022	Vallensbæk	34	48	Kolding	44	69	Horsens	50	84	Furesø	65	99
Lynby-Taarbæk	14	23	Køge	36	52	Hvidovre	45	74	Billund	50	98	Assens	65	99
Solrød	15	22	Faxe	36	54	Rødovre	45	71	Sønderborg	51	75	Kalundborg	66	99
Rebild	17	24	Gentofte	36	51	Herning	45	73	Næstved	52	74	Lemvig	67	101
Allerød	19	28	Middelfart	38	53	Læsø	45	57	Norddjurs	53	96	Hjørring	67	124
Brøndby	19	29	Syddjurs	38	59	Helsingør	45	67	Aabenraa	53	84	Bornholm	68	99
Dragør	21	55	Fredensborg	39	56	Sorø	46	73	Aalborg	53	86			
Glostrup	22	31	Høje-Taastrup	39	65	Stevns	47	73	Odsherred	54	80	Kerteminde	70	107
Tårnby	24	35	Fredericia	39	62	Halsnæs	47	68	København	55	78	Guldborgsund	71	114
Hillerød	25	29	Greve	39	60	Haderslev	48	72	Brønderslev	55	91	Tønder	72	104
Lejre	25	39	Aarhus	39	62	Viborg	48	81	Esbjerg	56	95	Thisted	74	112
Skanderborg	28	39	Vejle	39	60	Ishøj	49	71	Faaborg-Midtfyn	57	90	Fanø	74	122
	28	47				Randers	49	77	Vordingborg	58	84	Ærø	76	117
Herlev	30	50	Gladsaxe	41	50	Frederikshavn	49	80	Jammerbugt	59	91	Vesthimmerland	78	113
Rudersdal	30	44	Albertslund	41	49	Gribsgov	49	74	Frederiksberg	60	92	Lolland	88	135
Odsherred	30	49	Ballerup	41	78	Struer	49	77	Ringk.-Skjern	60	100	Lolland	88	135
Ringsted	31	46	Frederikssund	42	64	Svendborg	50	78	Holstebro	61	106	Morsø	90	140
Egedal	32	52	Nordfyn	42	63	Ikast-Brande	50	78	Skive	61	91	Favrskov	97	148
Silkeborg	32	54	Hedensted	42	77	Odense	50	79	Vejen	64	100	Mariagerfjord	103	162
Roskilde	32	50	Holbæk	43	71				Nyborg	64	102	Langeland	103	147
									Varde	64	106			

Nye krav til elbilens batterier

BATTERITEKNOLOGI:

Mens klimafordelene ved elbiler er veldokumenterede, er der fortsat spørgsmålstejn ved elbilbatteriernes miljøpåvirkning.

Der gøres i øjeblikket en bred indsats for at sikre bedre genanvendelse af batterierne og bedre produktion.

Eksempelvis har Europa-Parlamentet og EU's ministerråd i år vedtaget et nyt batteridirektiv, der efter planen kommer til at sikre, at batterier i endnu højere grad indsamles og genanvendes.

Direktivet omfatter alle former for batterier, og dermed også bilbatterier og batterier fra elbiler, og regulerer livscyklens for batterier, lige fra produktion til brug, genbrug og genanvendelse. Målet med direktivet er at sikre, at batterierne ikke er farlige, men bæredygtige og konkurrencedygtige.

De nye krav sætter blandt andet mål for, hvor mange batterier, der skal indsamles

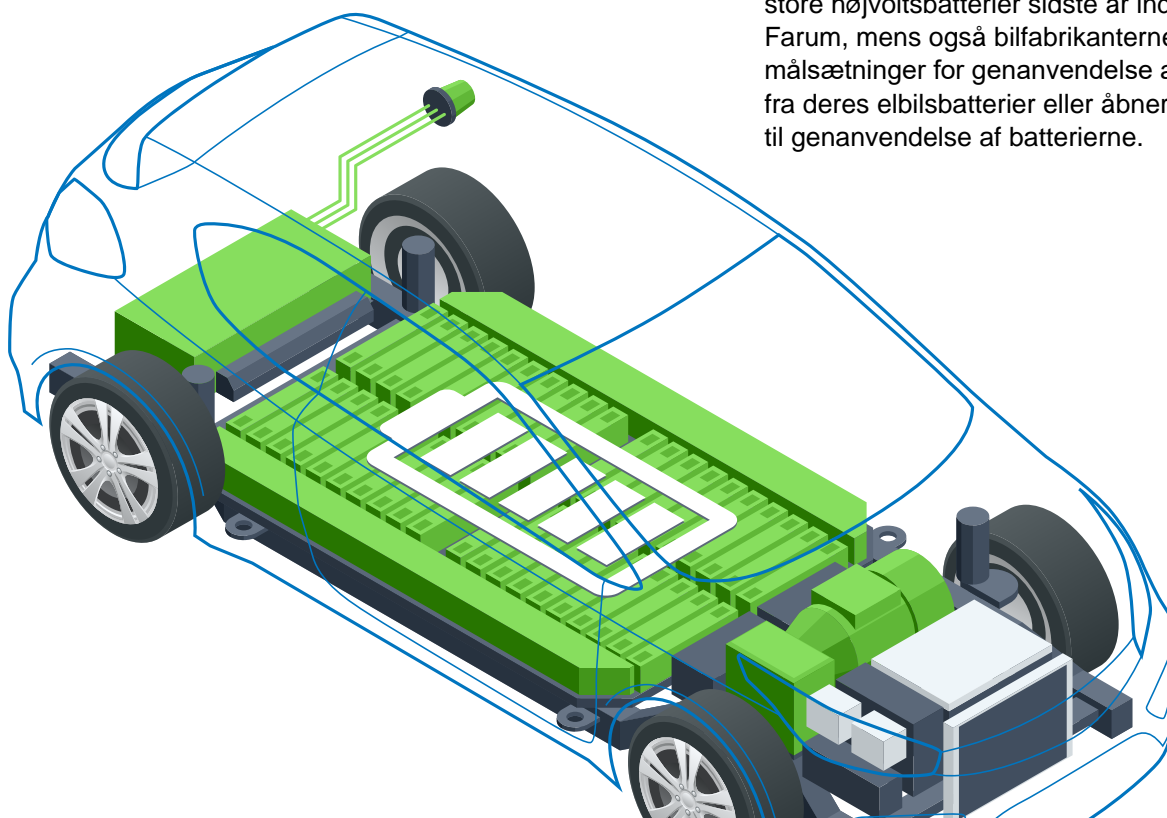
af producenterne, ligesom der eksempelvis sættes krav om, hvor meget lithium, der skal tages ud af batterier, der kasseres.

Direktivet sætter også specifikationer for, hvor stor del af genbrugte materialer, der bruges i produktionen af blandt andet elbilbatterier. Her er kravene til en start sat på 16 procent genbrugt kobolt, 85 procent bly, 6 procent bly og 6 procent nikkel.

Der indføres også krav til, hvordan batterier mærkes, og hvad der skal informeres om på batteriet, herunder om batteriets bestanddele, genbrugte materialer og et elektronisk batteripas og en QR-kode. De krav træder i kraft i 2026 og 2027.

Endelig er der også fokus på de forhold, hvorunder batteriets bestanddele udvindes, hvor der fra EU's side stiller strenge krav.

EU-reguleringen vil uden tvivl sætte yderligere fart på det arbejde, som allerede mange steder er i gang. Som beskrevet i sidste års udgave af Danskernes Biler blev Danmarks første center for håndtering af store højvoltsbatterier sidste år indviet i Farum, mens også bilfabrikanterne sætter målsætninger for genanvendelse af råstoffer fra deres elbilbatterier eller åbner fabrikker til genanvendelse af batterierne.





EU-forbud mod nye fossilbiler vedtaget med kattelerm

FOSSILFRI FREMTID: I marts i år blev EU-landene enige om et forbud mod salget af nye benzin- og dieselbiler, som træder i kraft fra 1. januar 2035.

Efter modstand fra blandt andet Tyskland blev det i sidste øjeblik dog besluttet, at 2035 ikke bliver et fuldgældigt farvel til forbrændingsmotoren, da det også efter 2035 vil være muligt at sælge biler, der kører på e-fuels, altså syntetisk fremstillet brændstof, fx fra Power-to-X.

Indtil videre vurderes dette dog kun at få betydning for dyrere biler og specialbiler.

Forbuddet betyder ikke, at det efter 2035 vil være umuligt at sælge brugte benzin- og dieselbiler, ligesom den eksisterende flåde kan blive kørende på vejene, så længe de kan holde til det, men tanken er, at alle biler i 2050 skal være nulemissionsbiler.

Vejtransportens udledninger skal ned

Forbuddet mod nye benzin- og dieselbiler er vedtaget for, at EU kan nå sit mål om at blive klimaneutralt i 2050. Vejtransporten står for en femtedel af EU's CO₂-udslip, og EU vil allerede i 2030 have nedbragt udledninger fra personbiler med 55 procent i forhold til 2021, mens det tilsvarende tal for varevogne er 50 procent. Det betyder, at antallet af nye benzin- og dieselbiler i 2030 skal være meget lavere end i dag.

En stribe bilfabrikanter og bilmærker har da også sat mål om ikke at producere flere benzin- og dieselbiler til det europæiske marked allerede i 2030 eller før. Det gælder blandt andet Stellantis, Volvo, Fiat, Alfa Romeo, Renault og Ford.

Fleere lande – herunder Danmark – har kæmpet for, at forbuddet mod benzin- og dieselbiler trådte i kraft før 2035.

Herhjemme betyder blandt andet miljøzoner og eventuelle nulemissionszoner, at visse biltyper ikke må køre over alt.

EU-Kommissionen fremlagde i fjor sit bud på Euronorm 7, der vil skærpe miljøkravene til benzin- og dieselbiler. Den forventes at træde i kraft i årene efter 2025.



Det mener danskerne:

Hvilken bil forventer du at have om 7 år?

Elbil	50,8%
Dieselbil	5,5%
Benzinbil	17,0%
Ved ikke	26,8%

Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, august 2023.
Se mere under "Det mener danskerne".




AutoBranchen Danmark



EN DEL AF SAMFUNDET



Branchens omsætning når 200 milliarder

OMSÆTNING:

Autobranchen samlet set har oplevet endnu en markant stigning i omsætningen. Fra 2021 til 2022 er omsætningen således steget med over syv milliarder kroner og kysser samlet 200 milliarder kroner. Det svarer til en procentvis stigning i omsætningen på 3,8 procent.

Stigningen fra 2021 til 2022 er dog betydeligt mindre, end den var fra 2020 til 2021, hvor den procentvise stigning udgjorde 14,2 procent.

Ser man på de specifikke underbrancher, er stigningen i omsætning størst hos autolakerier og karrosseriværksteder, der har oplevet en stigning i omsætning på 12 procent fra 2021 til 2022, mens den procent-

vise stigning på autoreparationsværksteder og hos bilforhandlerne er henholdsvis 3,5 procent og 2 procent i samme periode.

Som dokumenteret i AutoBranchen Danmarks rentabilitetsanalyse fra vinteren februar 2023, er høj omsætning i skadesbranchen dog ikke ensbetydende med en sund forretning, idet mange autolakerere ifølge analysen giver underskud.

Bedste kvartaler i årevis

Både bilforhandlerne og skadesbranchen har i det sidste kvartal af 2022 og det første af 2023 oplevet de bedste kvartaler i årevis, når man ser på omsætningen. For værkstederne er tendensen mindre klar, men omsætningen ligger stadig markant over

BRANCHENS TOTALE OMSÆTNING

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Danmarks Statistik

2020 168 mia. kr.

2021 192 mia. kr.

2022 199 mia. kr.

	2020	2021	2022
Engroshandel med personbiler, varebiler og minibusser	40054	47019	47324
Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser	77938	87549	89295
Engros- og detailhandel med campingkøretøjer, små trailere mv.	2188	2484	2479
Engros- og detailhandel med lastbiler og påhængsvogne mv.	10602	13371	16097
Autoreparationsværksteder mv.	14974	16802	17398
Karrosseriværksteder og autolakerier	1790	1827	2053
Undervognsbehandling	265	269	254
Dækservice	1701	1934	2060
Engroshandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer	15976	17709	18219
Detailhandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer	2714	3055	4179
Mio. kr., TOTAL	168202	192019	199358

coronaperioden i de tre første kvartaler af 2020.

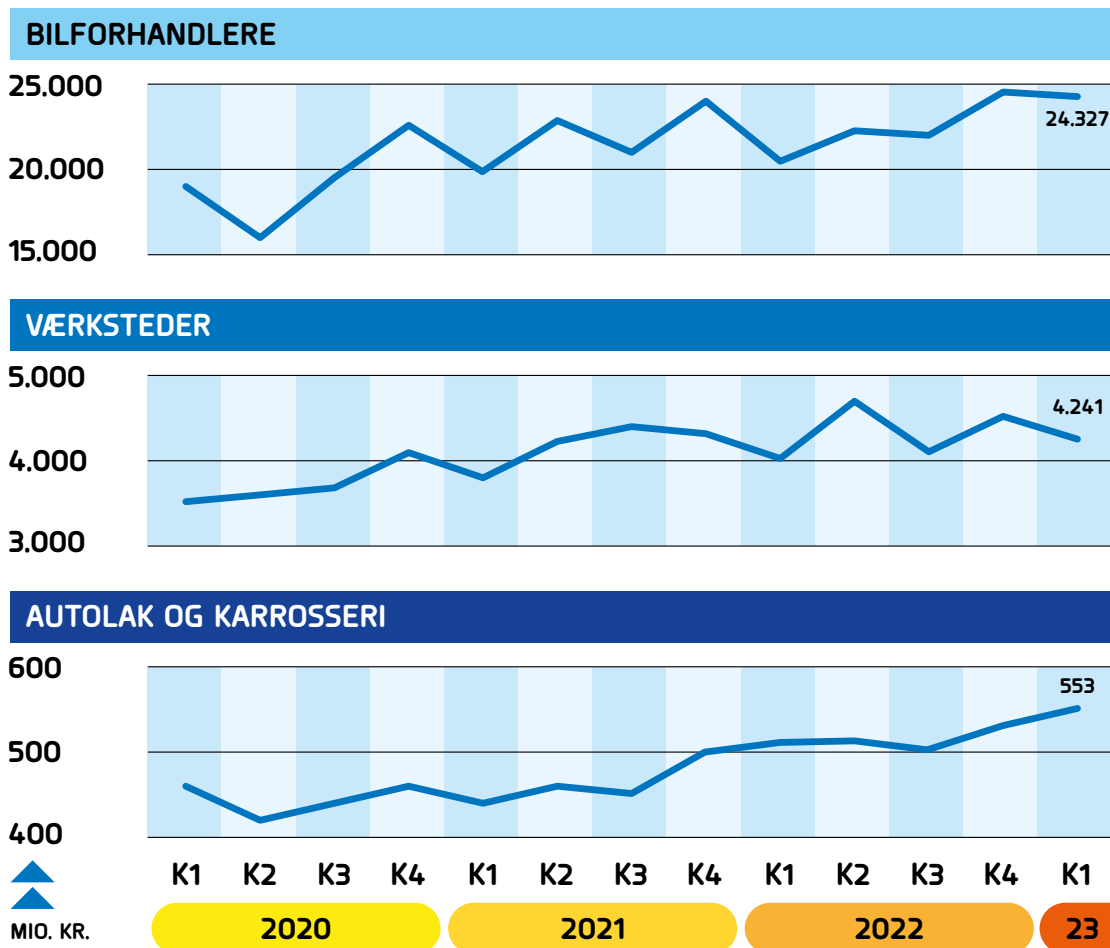
Det skal i øvrigt bemærkes, at der er et betydeligt mørketal for skadesreparationer, da nogle reparationer foregår på bilforhandlernes egne værksteder. Hos Danmarks Statistik vil omsætningen fra disse reparationer være registreret under bilforhandlerne. En indikation af mørketallets størrelse kan fås

fra Forsikring & Pensions årlige opgørelse af forsikringskader, der i 2021 beløb sig til 4,4 mia. kr., hvorimod autolakerier og karosseriværksteder hos Danmarks Statistik har haft en omsætning på 1,8 mia. kr. i 2021.

Selvom omsætningen stiger, er det dog ikke nødvendigvis et udtryk for, at økonomien i branchen er sund. Du kan læse mere om overskudsgraden i branchen på side 42.

KVARTALSMÆSSIG UDVIKLING I OMSÆTNINGEN

AutoBranchen Danmark 2023



Statens indtægter fra bilsalg falder

BILAFGIFTER: De statslige indtægter fra registreringsafgiften fortsætter og forstærker sit fald. I løbet af den femårige periode fra 2018 til 2022 er statens indtægter fra registreringsafgiften således faldet fra at udgøre over 20 milliarder kroner årligt i 2018 og 2019 til kun over 11 milliarder kroner i 2022, hvilket næsten er en halvering, viser tal fra Danmarks Statistik.

Mens indtægterne fra registreringsafgiften var nogenlunde konstant i starten af perioden, var faldet fra 2020 til 2021 på over to milliarder (2,30 mia. kr.), mens det fra 2021 til 2022 var på knap fem milliarder (4,84 mia. kr.). Faldet fra 2021 til 2022 er således større end det samlede fald fra de foregående fire år.

Pilen peger på lavt bilsalg og flere elbiler

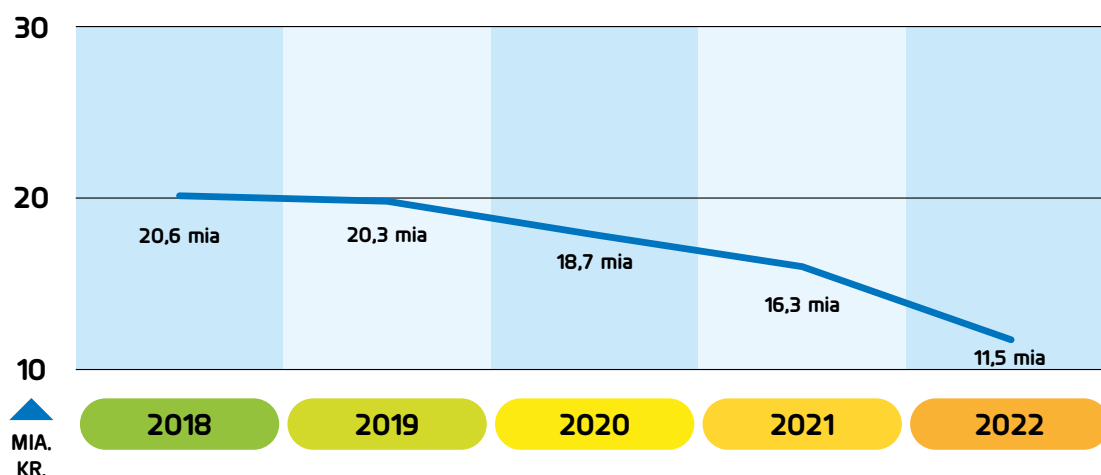
De faldende statslige indtægter fra registreringsafgiften skyldes blandt andet et bilsalg, der i 2022 stadig befandt sig på et meget lavt niveau og faldt med knap 20 procent i

forhold til året før. En del af forklaringen kan også findes i, at der bliver solgt et større antal biler, der for nu er helt eller delvist afgiftsfritaget, ligesom antallet af leasede biler, der kun betaler forholdsmæssig registreringsafgift, også er betydeligt.

Tal fra Danmarks Statistik viser også, at indtægterne fra benzinafgiften har været nogenlunde konstante i perioden, mens indtægterne fra vægtafgiften i husholdningerne er svagt faldende, mens den er svagt stigende fra vægtafgiften i produktionen.

REGISTRERINGSAFGIFT AF MOTORKØRETØJER

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Danmarks Statistik



Fortsat svag stigning i antallet af beskæftigede i branchen

BESKÆFTIGELSE: Beskæftigelsen i autobran- chen

steg fra 2017 til 2021 med lidt over 1000 personer svarende til to procent, viser tal fra Danmarks Statistik. I sidste udgave af Danskernes Biler var stigningen i den femårige periode fra 2016 til 2020 opgjort til 2,7 procent, så stigningen i beskæftigelse er altså blevet mindre.

Stigningen i beskæftigelsen ligger også under den generelle beskæftigelsesstigning i Danmark, der i perioden fra 2017 til 2021 har været på over 6 procent.

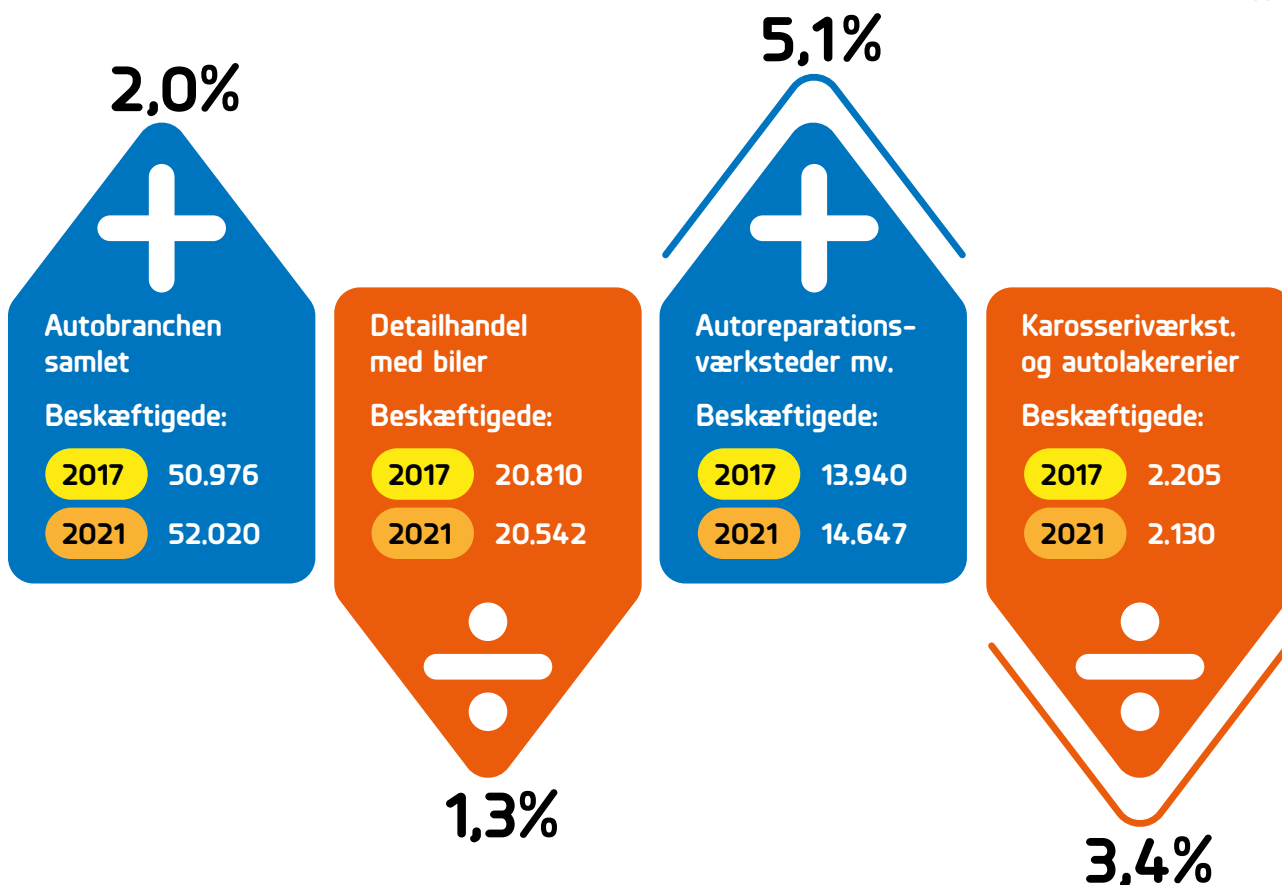
Størst fald i skadesbranchen

Ser vi nærmere på enkeltområder af autobran-
chen, falder beskæftigelsen mest hos karros-
seriværksteder og autolakererier, hvor faldet er på over 3 procent. Hos bilforhandlerne falder beskæftigelsen også, her med over 1 procent, mens værkstederne har oplevet en vækst på over 5 procent i antallet af beskæftigede.

Du kan se mere om udviklingen i kønsforde-
lingen i branchen på side 48 og udviklingen i de forskellige regioner og kommuner på side 45.

BESKÆFTIGELSEN I AUTOBRANCHEN

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Danmarks Statistik



Høje brændstofpriser har ikke stoppet vejtrafikkens comeback

TRAFIK: Vejtrafikken er efterhånden næsten tilbage på niveauet, før coronakrisen ramte i 2020. Dermed nåede antallet af kørte kilometer på vejnettet i Danmark op på 51,9 milliarder, hvilket næsten matcher de 52,2 milliarder kilometer, der blev kørt i rekordåret 2019.

Tendensen har - på nær i coronaårene - været, at antallet af kørte kilometer stiger årligt. I første kvartal af 2023 steg vejtrafikken ifølge Vejdirektoratet med 2,4 procent i forhold til første kvartal 2022, hvilket tyder på, at vejtrafikken for 2023 kan sætte nye rekorder og overgå 2019.

Siden Ruslands invasion af Ukraine i februar 2022 har der periodevis været usædvanligt

høje udgifter til benzin, diesel og el. Det har dog, som tallene viser, ikke betydet nye fald i vejtrafikken.

Samlet set er vejtrafikken mere end fordoblet i forhold til 1984.

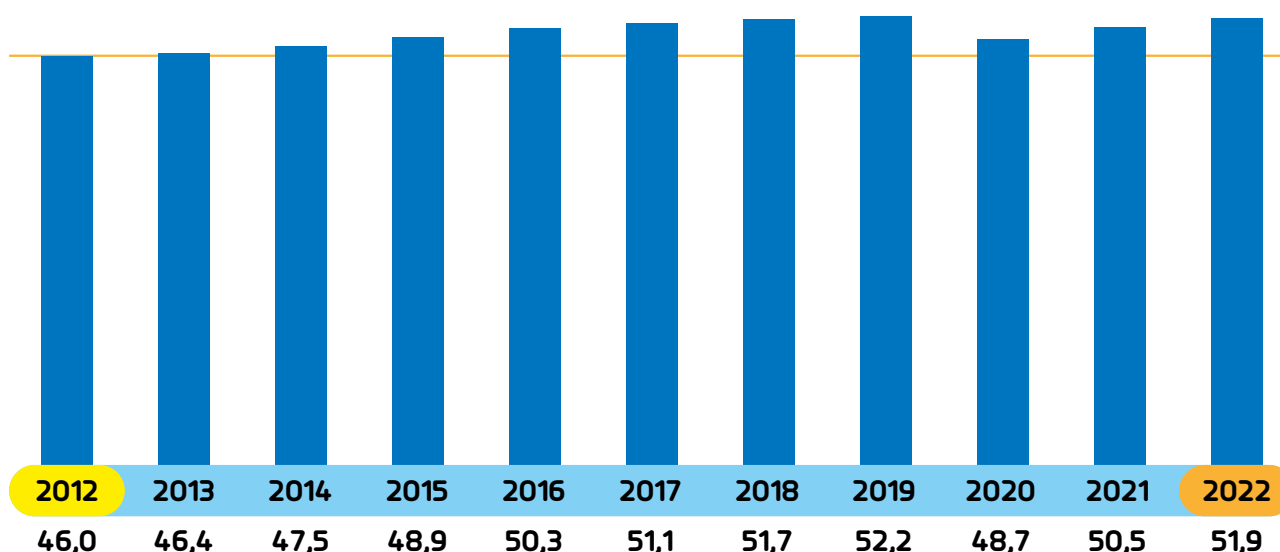
Kollektiv trafik rykker også

Den kollektive transport går på en række parametre også voldsomt frem. Antallet af rejsekortsrejser er steget fra knap 134 millioner i 2021 til 175 millioner i 2022. Statsbanerne har 181 millioner påstigninger i 2022 mod jernbanenettets 143 millioner påstigninger i 2021. Luftfarten er også for alvor tilbage, hvor antallet af påstigninger er steget fra 6 millioner i 2021 til over 14 millioner i 2022.

UDVIKLINGEN I DEN SAMLEDE VEJTRAFIK

Kørte km på vejnettet i Danmark (i mia.)

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Vejdirektoratet, Trafikstatistikafdeling



Udviklingen i den samlede vejtrafik (kørte km) på vejnettet i Danmark baseret på data fra tællestationer fordelt ud over hele landet






AutoBranchen Danmark





BRANCHEN – I DAG OG I FREMTIDEN



11 procent flere virksomheder i branchen trods konsolidering

VIRKSOMHEDER: I perioden 2011-2021 er antallet af virksomheder i den danske autobranche steget betydeligt, selvom der forventes en massiv konsolidering i de kommende år.

Konsolideringen ses allerede på eftermarkedet, hvor der har været talrige opkøb i de senere år. Eksempelvis er væksten i antallet af autoværksteder aftaget fra 2016-2021 og antallet af skadesværksteder og autolakerier, undervognsbehandlere, dækservice mv., alle er blevet reduceret i antal. En tilsvarende udvikling forventes i de kommende år i antallet af bilforhandlere.

I 2023 har der været usædvanligt mange opkøb af nyvognsforhandlere, hvor mindre marginer på salg af nye biler betyder, at færre kan få forretningen til at løbe rundt. De mindre forhandlere bliver i stadig stigende grad opkøbt af de større forhandlere. Samtidig har flere bilproducenter varslet, at de ønsker færre fysiske forhandlere, da stadig mere research ifm. med bilkøb foregår online. Samtidig er flere bilmærker i fuld gang med overgå til agentmodel. Læs mere på side 56.

Store regionale forskelle

Den nuværende konsolidering i branchen opleves vidt forskellig fra kommune til kommune. Ikke overraskende ligger der flest bilvirksomheder omkring de større byer. Hvorimod der er færre virksomheder i de tyndere befolkede områder.

Et af de steder, hvor konsolideringen begynder at vise sig er i København, Nordsjælland og dele af den københavnske vestegn. De korte afstande i områderne gør det attraktivt at samle salg og eftermarked på færre lokationer, ligesom det er nemmere for kunder at krydse kommunegrænser og skadede biler at krydse kommunegrænser.

Derimod er der en positiv udvikling i yderområder. Hvis man ikke tæller ø-samfundene med, er der kun tale om en håndfuld kommuner i yderområderne, der oplever en nedgang i virksomheder i autobranchen. Yderområderne må antages at være nogen af de områder, hvor der vil ske yderligere konsolidering i de kommende år.

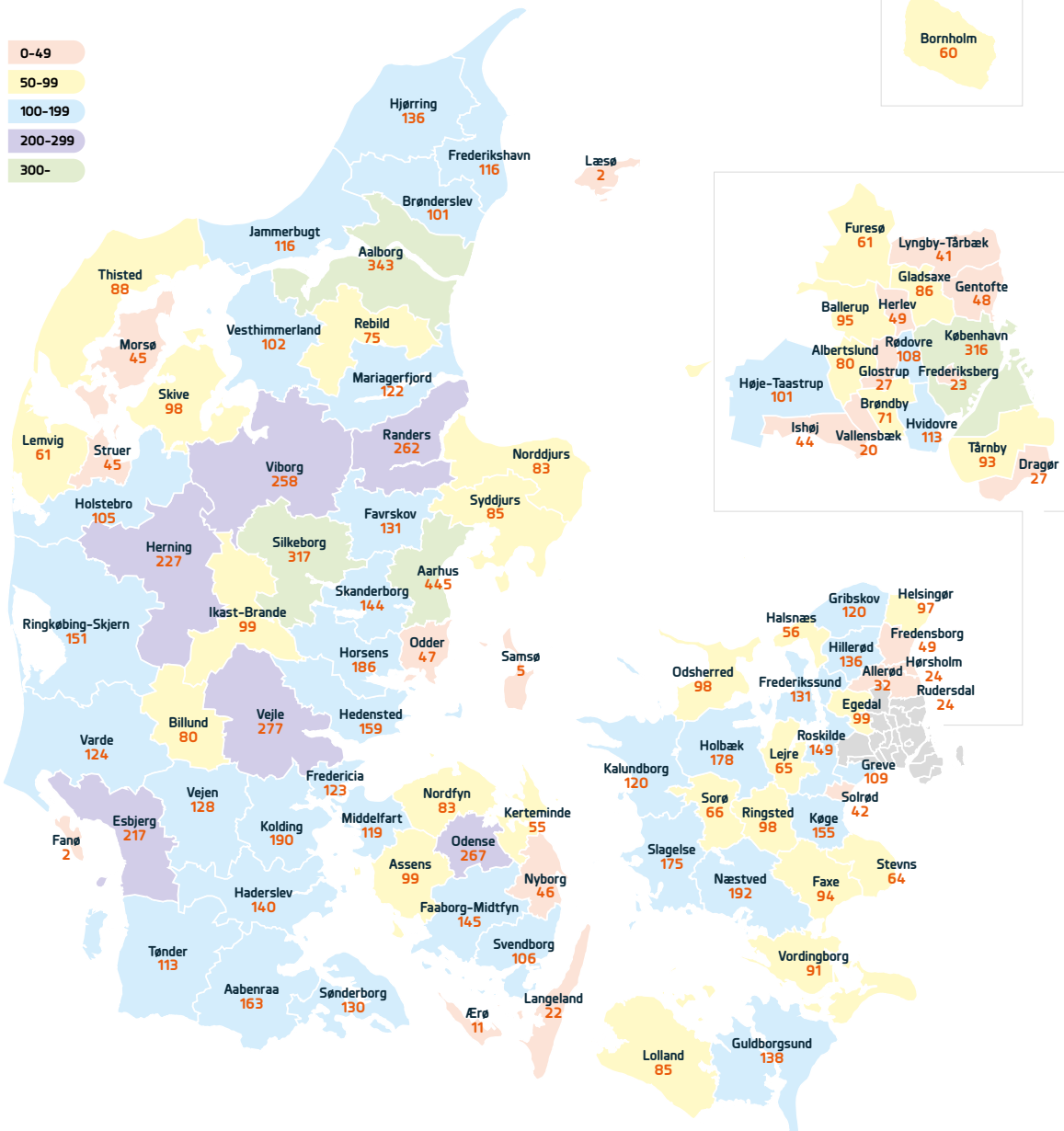
ANTAL VIRKSOMHEDER PR. BRANCHE

	2011	2016	2021	Udvikling 2016-2021	Udvikling 2011-2021
Engroshandel med personbiler, varebiler og minibusser	838	987	998	1,11%	19,09%
Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser	3.209	3.179	3.613	13,65%	12,59%
Engros- og detailhandel med campingkøretøjer, små trailere mv.	262	232	203	12,50%	-22,52%
Engros- og detailhandel med lastbiler og påhængsvogne mv.	105	152	158	3,95%	50,48%
Autoreparationsværksteder mv.	5.717	6.358	6.714	5,60%	17,44%
Karosseriværksteder og autolakerier	777	754	673	-10,74%	-13,38%
Undervognsbehandling	141	147	137	-6,80%	-2,84%
Dækservice	269	321	284	-11,53%	5,58%
Engroshandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer	608	603	564	-6,47%	-7,24%
Detailhandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer	528	602	640	6,31%	21,21%
Salg, vedligeholdelse og reparation af motorcykler og reservedele	655	571	571	0,00%	-12,82%
Total	13.109	13.906	14.555	4,67%	11,03%

DETAILSALG, VÆRKSTEDER OG AUTOLAKERERIER PR. KOMMUNE

Opgjort 2021. Total: 11.000 virksomheder

AutoBranchen Danmark, august 2023
Kilde: Danmarks Statistik



BRANCHEN - I DAG OG I FREMTIDEN

Udvikling 2016-2021

Albertslund	8,11%	Faaborg-Midtfyn	8,21%	Hørsholm	-29,41%	Nyborg	6,98%	Struer	15,38%
Allerød	-25,58%	Gentofte	-22,58%	Ikast-Brande	2,06%	Næstved	6,67%	Svendborg	0,00%
Assens	1,02%	Gladsaxe	-2,27%	Ishøj	15,79%	Odsherred	14,63%	Syddjurs	-3,41%
Ballerup	21,79%	Glostrup	35,00%	Jammerbugt	19,59%	Odense	6,80%	Sønderborg	12,07%
Billund	26,98%	Greve	9,00%	Kalundborg	9,09%	Ringsted	15,29%	Thisted	7,32%
Bornholm	-3,23%	Gribskov	-2,44%	Kerteminde	34,15%	Randers	18,55%	Total	6,89%
Brøndby	4,41%	Guldborgsund	3,76%	Kolding	-3,06%	Rebild	7,14%	Tønder	13,00%
Brønderslev	27,85%	Haderslev	1,45%	København	-8,41%	Ringk.-Skjern	13,53%	Tårnby	19,23%
Dragør	35,00%	Halsnæs	-3,45%	Køge	-4,32%	Ringsted	-5,77%	Vallensbæk	-9,09%
Egedal	20,73%	Hedensted	9,66%	Langeland	15,79%	Roskilde	11,19%	Varde	10,71%
Esbjerg	3,33%	Helsingør	-2,02%	Lemvig	10,17%	Rudersdal	-1,23%	Vejle	0,79%
Fanø	0,00%	Herlev	11,36%	Lolland	4,94%	Rødovre	6,93%	Vejle	16,39%
Favrskov	1,55%	Hilleroed	5,09%	Lølland	17,14%	Samsø	-16,67%	Vesthimmerland	-14,29%
Faxe	20,51%	Hjørring	19,30%	Læsø	3,39%	Skanderborg	8,19%	Viborg	-1,15%
Fredensborg	2,08%	Hjerring	1,49%	Mariagerfjord	0,00%	Skive	3,60%	Vordingborg	0,00%
Fredericia	48,19%	Holbæk	17,88%	Middelfart	13,33%	Slagelse	5,42%	Ærø	83,33%
Frederiksberg	-30,30%	Holstebro	10,53%	Morsø	12,50%	Solrød	-4,55%	Aabenraa	-1,21%
Frederikshavn	16,00%	Horsens	9,41%	Norddjurs	-4,60%	Sorø	-1,49%	Aalborg	0,59%
Frederikssund	11,97%	Hvidovre	25,56%	Nordfyn	15,28%	Stevns	0,00%	Aarhus	18,04%
Furesø	35,56%	Høje-Taastrup	12,22%						

Faldende indtjening i autobranche

OVERSKUDSGRAD:

På tværs af bilforhandlere, værksteder og autolakerier falder indtjeningen over en bred kam, målt på overskudsgraden. Det gælder særligt på eftermarkedet (værksteder, karosseriværksteder og autolakerier mv.)

Bilforhandlerne ligger relativt konstant på en overskudsgrad omkring tre. Til gengæld er det en meget lav overskudsgrad sammenlignet med resten af branchen og samfundet generelt. Eksempelvis er der i salg af nye biler en uhyre lav margin for bilforhandleren, hvor nogen kun tjener omkring 5.000 kroner på at sælge en ny bil til flere hundredtusind kroner. Den resterende gevinst skal findes hos bilimportøren i Danmark/bilproducenten.

Disse tal vil naturligt svinge afhængig af bilsalget, hvilket blandt andet kan ses i 2020, hvor bilsalget gik i stå som konsekvens af leveringsproblemer og af den økonomiske usikkerhed, som corona medførte.

Voldsom nedgang for eftermarkedet

Selvom værkstederne og autolakerierne kommer fra et højere udgangspunkt end bilforhandlerne, skal man ikke undervurdere betydning af den voldsomme nedgang, som diagrammerne viser. I modsætning til bilforhandlerne er der i disse grupper tale om en meget lavere omsætning, fordi der ikke sælges varer i hundredtusindkroner-klassen.

En stor del af det arbejde, der laves på eftermarkedet er arbejde på vegne af forsikringsselskaberne, der i årevis har strammet skruen over for branchen. Det drejer sig bl.a. om at forsikringsselskaberne ikke følger inflationen, i deres afregning med værkstederne, nægter at forhandle timepriser og forlanger en række gratis ydelser fra værkstedet, som du kan læse mere om på side 57 .

Udviklingen forventes at fortsætte i tallene for 2021 og 2022, hvor inflationen virkelig har slået igennem – igen uden at forsikringsselskaberne har anerkendt deres ansvar for en fair betaling til værkstederne. Derudover har de eksplosive gaspriser presset særligt autolakerierne, da de har et stort energiforbrug til opvarmning af malerkabinerne samtidig med, at mange benytter naturgas til at varme kabinerne op.

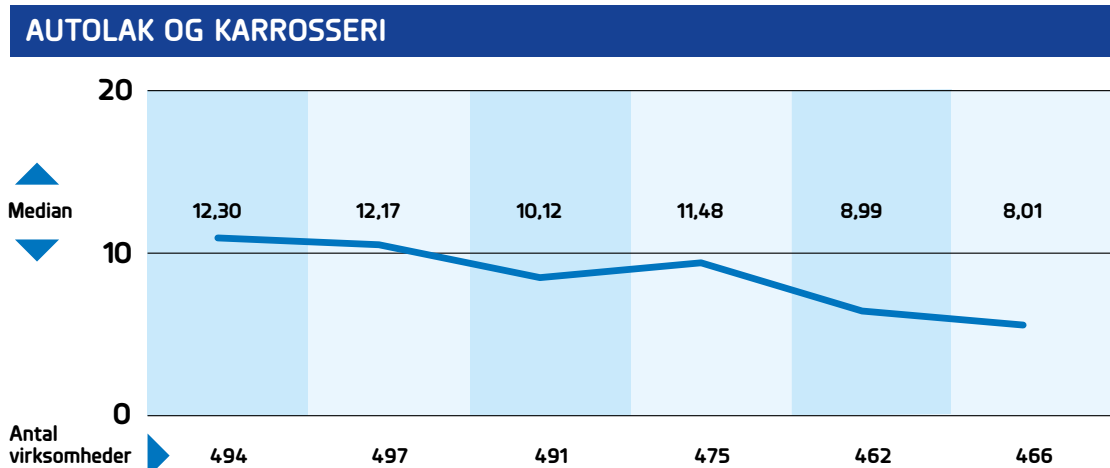
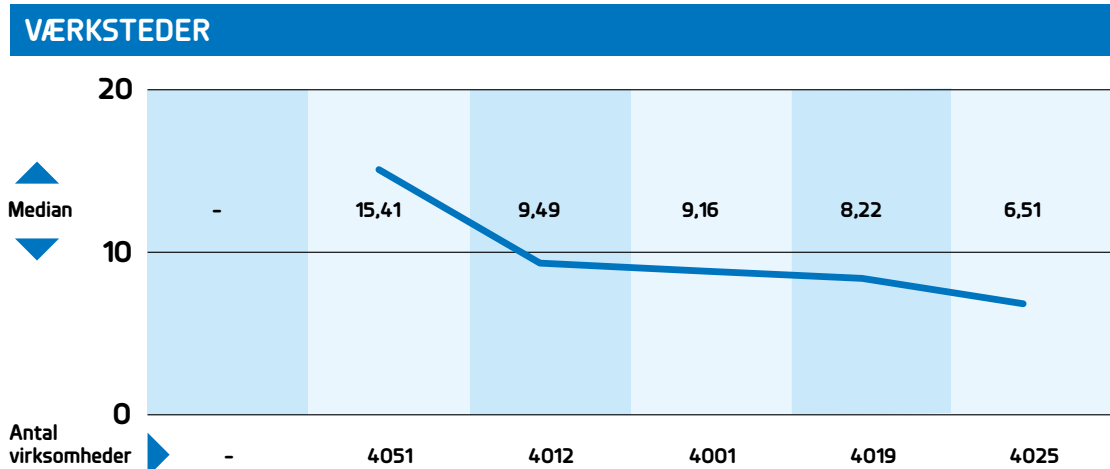
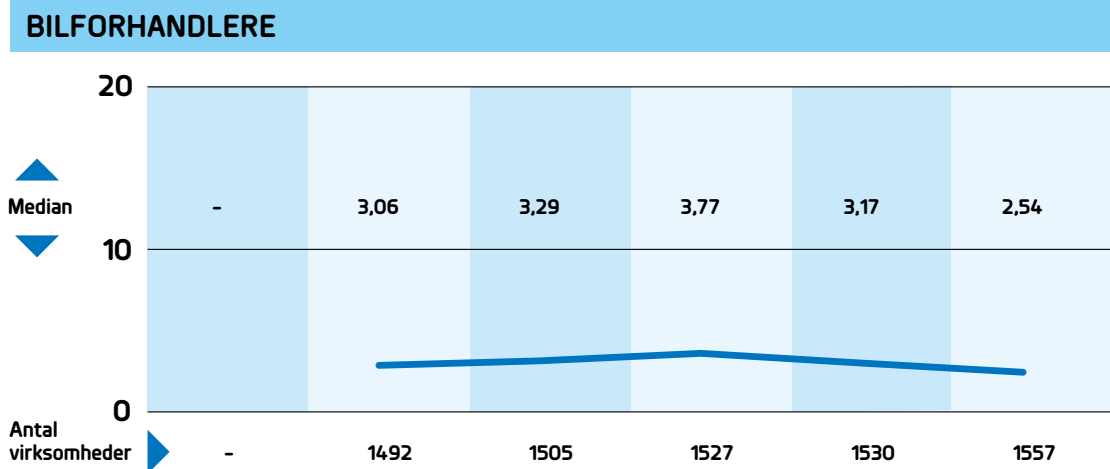
Hvad er overskudsgrad?

Overskudsgraden, også kendt som EBIT-margin er et nøgletal, der udtrykker hvor stor en procentdel af virksomhedens nettoomsætning, der bliver til overskud, når driftsomkostningerne er betalt.

Overskudsgraden anvendes med andre ord til at beskrive, hvor stor en del af virksomhedens omsætning, der ender som indtjening.

UDVIKLING I OVERSKUDSGRADEN

AutoBranchen Danmark 2023
Kilde: Danmarks Statistik



2015 2016 2017 2018 2019 2020

Store regionale forskydninger i beskæftigelse

BESKÆFTIGELSE:

Arbejdspladserne i autobranchen byder på store regionale forskelle. De fleste arbejdspladser er koncentreret i Aarhus, Odense og Aalborg. Til gengæld har Københavns kommune kun 364 arbejdspladser i branchen. Det er i samme leje som Guldborgssund Kommune. I stedet er arbejdspladserne fordelt i forstadskommunerne hvor særligt Brøndby, Gladsaxe og Tårnby er populære blandt bilforhandlere og eftermarkedsvirksomheder (værksteder og autolakerier mv.).

I modsætning til fordelingen af virksomheder på side 41, ligger der virkelig mange arbejdspladser for branchen i det midtjyske med Ikast-Brande, Silkeborg, og i trekantsområdet, hvor Fredericia og Kolding alle ligger over 1.000 beskæftigede.

I flere af de tyndt befolkede områder er der fortsat mange beskæftiget i branchen, det gælder bl.a. Aabenraa, Sønderborg, Hjørring og Frederikshavn.

Konsolidering af branchen ses på arbejdskraft

Når man kigger i tabellen over udviklingen fra 2016-2021 ses det tydeligt, at der sker store omvæltninger i branchen. Der er tale om store procentvise stigninger og fald afhængig af, hvilke kommunerne der kigges på.

Eksempelvis oplever Gladsaxe en fremgang på hele 271 procent, mens nabokommuner som Furesø, Gentofte, København oplever tilbagegang - især i København med 37 procents tilbagegang.

Et tilsvarende billede ses i omkring Silkeborg og Ikast-Brande kommuner, hvor nabokommuner som Billund, Herning og Viborg oplever tilbagegang.

Konsolideringen beskrives yderligere på side 40.

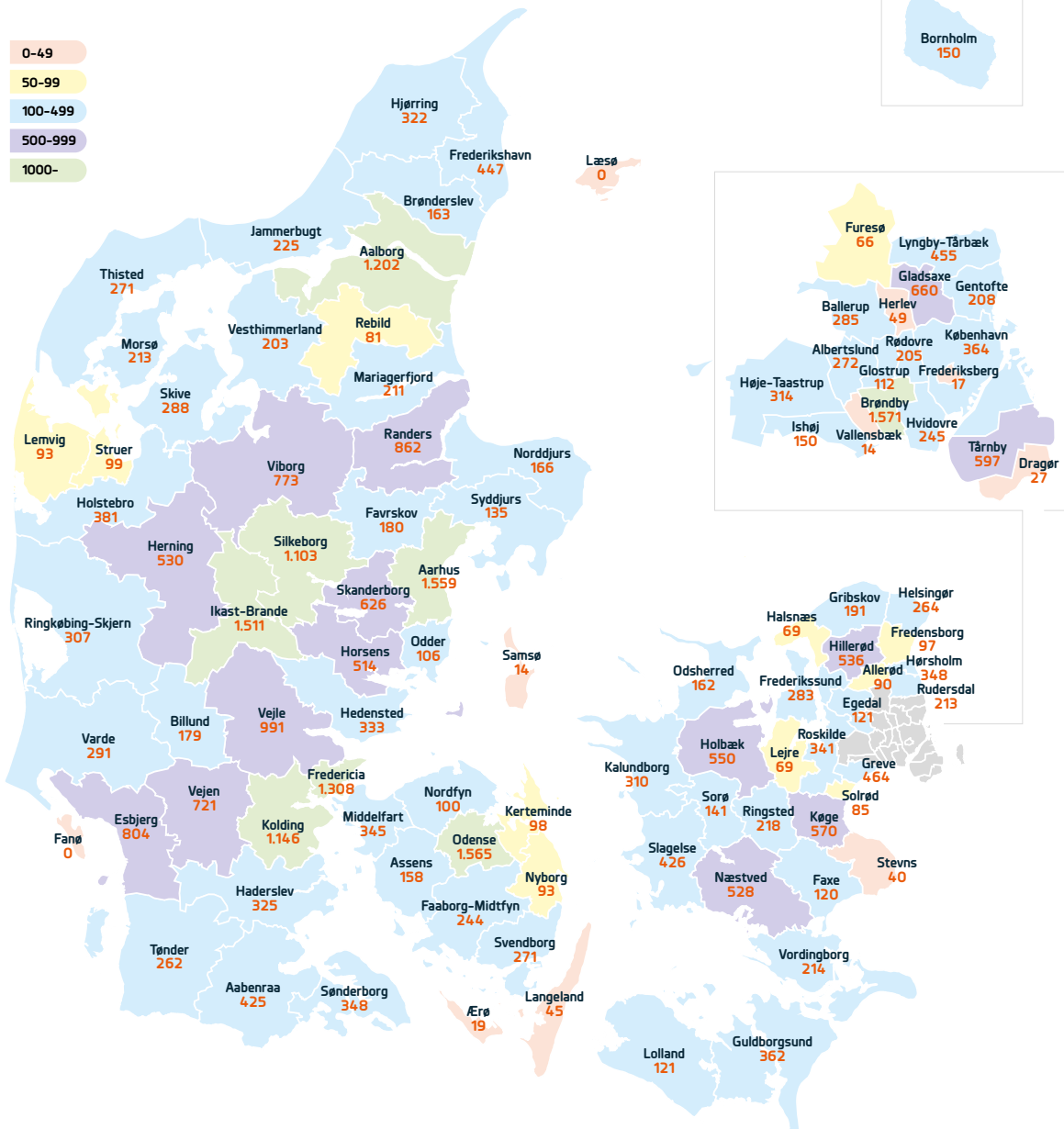
ANTAL BESKÆFTIGEDE PR. BRANCHE

	2011	2016	2021	Udvikling 2016-2021
Autoreparation mv.	11.330	11.907	13.350	12,12%
Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser	18.893	19.791	20.166	1,89%
Karosseriværksteder og autolakerier	1.936	1.937	1.884	-2,74%
Total	32.159	33.635	35.400	5,25%

ANTAL BESKÆFTIGEDE I BRANCHEN PR. KOMMUNE

Opgjort 2021. Total: 35.400 beskæftigede

AutoBranchen Danmark, august 2023
Kilde: Danmarks Statistik



BRANCHEN - I DAG OG I FREMTIDEN

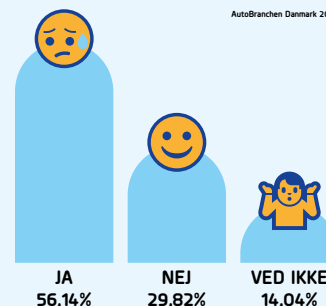
45

Udvikling 2016-2021

Albertslund	-1,81%	Faaborg-Midtfyn	26,42%	Hørsholm	-9,14%	Nyborg	-1,06%	Struer	-12,39%
Allerød	5,88%	Gentofte	-17,13%	Ikast-Brande	22,55%	Næstved	6,45%	Svendborg	-5,90%
Assens	-2,47%	Gladsaxe	270,79%	Ishøj	-9,09%	Odsherred	26,56%	Syddjurs	-27,42%
Ballerup	-50,69%	Glostrup	15,46%	Jammerbugt	17,80%	Odense	13,74%	Sønderborg	6,75%
Billund	-5,29%	Greve	7,16%	Kalundborg	-11,17%	Randers	11,37%	Thisted	-17,38%
Bornholm	-13,79%	Gribskov	-40,31%	Kerteminde	75,00%	Rebild	-11,96%	Tønder	-6,09%
Brøndby	3,70%	Guldborgsund	-1,36%	Kolding	-11,09%	Rødovre	7,89%	Tårnby	113,21%
Brønderslev	17,27%	Haderslev	14,44%	København	-37,46%	Roskilde	8,87%	Vallensbæk	-12,50%
Dragør	28,57%	Halsnæs	-25,81%	Køge	14,69%	Ringsted	-18,66%	Varde	7,78%
Egedal	26,04%	Hedensted	31,62%	Langeland	-4,26%	Roskilde	7,23%	Vejle	30,38%
Esbjerg	1,77%	Helsingør	14,78%	Lemvig	-7,00%	Rudersdal	-35,65%	Vejle	4,43%
Fanø	0%	Herlev	9,80%	Lolland	-35,64%	Samsø	-12,50%	Vesthimmerland	-8,56%
Favrskov	1,12%	Hillerød	54,47%	Læsø	0%	Skanderborg	50,48%	Viborg	-4,69%
Faxe	17,65%	Hjørring	6,98%	Mariagerfjord	-20,97%	Skive	2,86%	Vordingborg	7,54%
Fredensborg	-52,45%	Holstebro	16,87%	Middelfart	14,62%	Slagelse	10,65%	Ærø	18,75%
Fredericia	66,62%	Horsens	12,47%	Morsø	42,00%	Solrød	7,59%	Aabenraa	-8,99%
Frederikshavn	-10,53%	Hvidovre	28,27%	Norddjurs	-25,23%	Sorø	-4,73%	Aalborg	-5,13%
Frederikssund	14,57%	Høje-Taastrup	1,29%	Nordfyns	-0,99%	Stevns	-11,11%	Aarhus	-1,27%
Furesø	-4,35%								

HAR DIN VIRKSOMHED SVÆRT VED AT FINDE KVALIFICERET ARBEJDSKRAFT?

AutoBranchen Danmark 2023



Midlertidig forbedring i mangel på arbejdskraft

BRANCHEN - I DAG OG I FREMTIDEN

46

ARBEJDSKRAFT: Mangel på arbejdskraft har i de seneste år været et stigende problem på det danske arbejdsmarked. I 2030 forventes der at mangle omkring 90.000 personer ifølge Kommunernes Landsforening.

Det har også gjort sig gældende i autobran- chen, hvor AutoBranchen Danmark løbende har undersøgt manglen på arbejdskraft i kvartalsundersøgelser blandt vores medlem- mer. I den seneste kvartalsundersøgelse, der er gennemført i juni 2023, svarer 56 procent af respondenterne, at de har svært ved at finde kvalificeret arbejdskraft, mens 27 procent svarer, at det ikke er et problem at finde kvalificeret arbejdskraft. Det er en nedgang fra 64 procent, der manglede ar- bejdskraft i den seneste rapport.

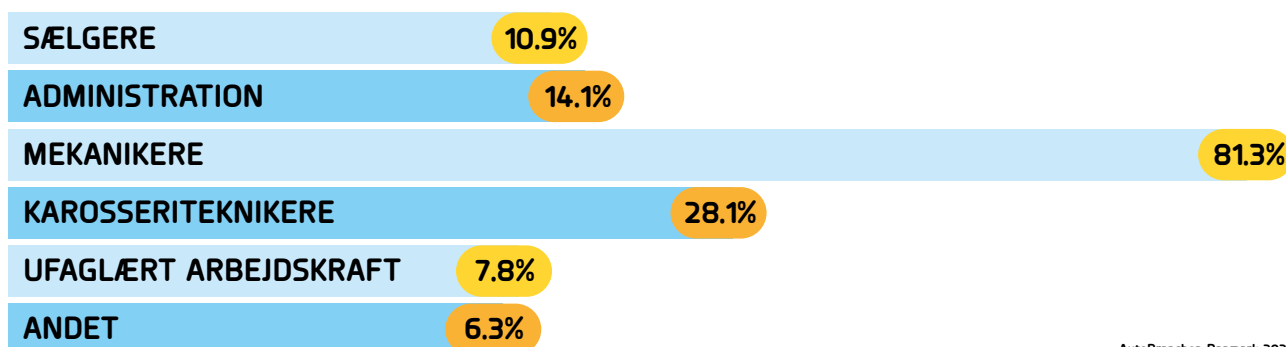
Antallet af respondenter, der svarer, at de har svært ved at finde arbejdskraft, er ellers steget løbende gennem de seneste års kvar- talsundersøgelser. Det er primært mekani- kere og karrosseriteknikere, der er svære at rekruttere, viser medlemsundersøgelsen. I lighed med sidste år topper mekanikere listen over medarbejdere, det er sværest at

rekruttere. Ligeså er det svært at rekruttere karrosseriteknikere og dernæst sælgere. Manglen på arbejdskraft angives også i en medlemsundersøgelse blandt AutoBran- chen Danmarks medlemmer fra juni 2023, som årsag til, at 6 ud af 10 har ventetid på værkstedet.

Danmarks Statistiks tal for mangel på ar- bejdskraft bygger på stikprøver og rummer ikke tal for autobran- chen specifikt. I stedet opgøres manglen på arbejdskraft i gruppe- ringen "Handel og transport", hvor antallet af ledige stillinger i 1. kvartal 2023 opgøres til 20.836 stillinger / 2,7 procent af de opslåede stillinger modsat 24.895 ubesatte stillinger svarende til 3,3 procent i 1. kvartal 2022.

Derfor arbejder AutoBranchen Danmark arbejder med en bred indsats i fællesskab med vores samarbejdspartnere som Dansk Metal, Dansk Automobil Sports Union og erhvervsskoler for at tiltrække nye perso- ner til autobran- chen og dens uddannelser, herunder kvinder og unge i 20erne. Samti- dig arbejdes der på at mindske frafaldet på uddannelserne, der er for højt.

HVILKE MEDARBEJDERE HAR DIN VIRKSOMHED SVÆRT VED AT REKRUTTERE?



Optaget stiger på lak og karrosseri, mens færre vil være mekaniker

UDDANNELSE:

Der er på tværs af landet og på tværs af sektorer stadig store udfordringer med at sikre flere faglærte. En opgørelse over antallet af optagne elever på erhvervsuddannelserne inden for autobranchen viser også et broget billede.

Samlet set er det samlede antal optagne elever faldet fra 2312 i perioden fra maj 2021 til maj 2022 til 2066 i perioden fra maj 2022 til maj 2023.

Faldet skyldes især at langt færre søger ind på personvogsmekaniker, som er den suverænt største uddannelse. Her er faldet 13 procent. Også antallet af optagne på lastvogsmekanikeruddannelsen er faldet. Her er faldet størst og på i alt 18 procent.

Omvendt er der øget optag, når det gælder både autolakerer og karrosseritekniker. Her er optaget steget med henholdsvis 9 procent og 26 procent.

Flere lærlingekontrakter

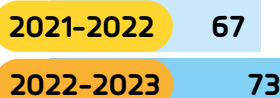
Antallet af lærlingekontrakter i autobranchen er også steget i forhold til sidste år. I juni 2022 var der 4079 lærlingekontrakter i autobranchen, mens antallet i maj i år var 4241. Begge tal er inklusiv lærlingekontrakter inden for bilsalg og dækker over både mesterlære, ordinære aftale, korte aftaler og restaftale efter aftale eller efter skoleoplæring.

Politisk fokus på flere faglærte

Regeringen har stort fokus på at sikre flere faglærte. I sensommeren præsenterede regeringen et udspil, der vil tilføje erhvervsskolerne 900 millioner kroner. Opgørelser viser dog, at tilskuddet til erhvervsskolerne er faldet med 1,2 milliarder kroner siden 2015. AutoBranchen Danmark har fokus på at sikre både bedre udstyr på erhvervsskolerne og at der skabes en større interesse for erhvervsskolerne i folkeskolen.

ELEVOPTAG PÅ ERHVERVSUDDANNELSERNE

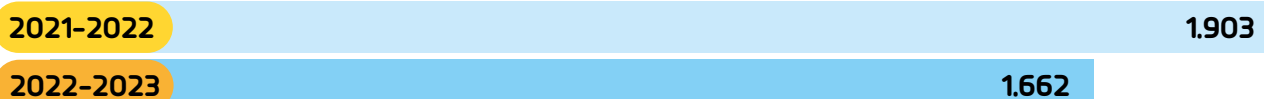
AUTOLAKERER



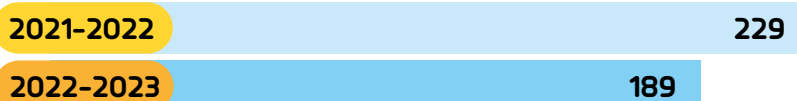
KARROSSERITEKNIKER



PERSONVOGNSMEKANIKER



LASTVOGNSMEKANIKER



Kvinder fortsat markant i undertal i branchen, men skadesbranchen rykker

BRANCHEN - I DAG OG I FREMTIDEN

48

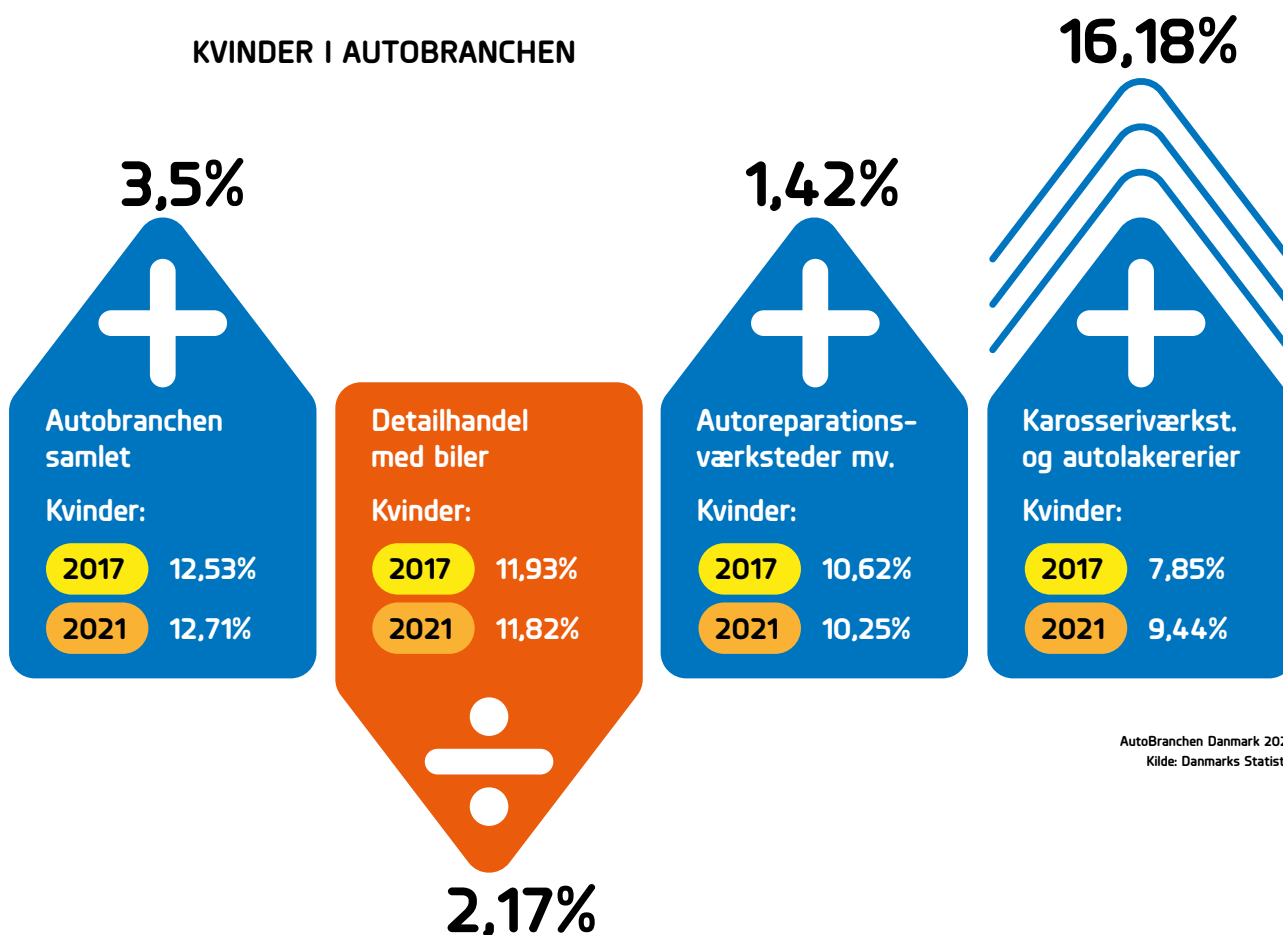
LIGESTILLING: Autobranchen er fortsat en meget mandsdomineret branche, hvor kvinder kun udgør cirka hver ottende beskæftigede.

Samlet set stiger kvinders andel af de beskæftigede i branchen kun meget svagt fra en andel på 12,53 procent i 2017 til en andel på 12,71 procent i 2021, ifølge tal fra Danmarks Statistik. Samlet set var der i 2021

dog 3,5 procent flere kvinder beskæftiget i branchen end fem år tidligere.

Hos bilforhandlerne er både andelen af kvinder og antallet af beskæftigede kvinder dog faldet over den femårige periode. Andelen af kvinder er også faldet på autoværkstederne, men her er antallet af beskæftigede kvinder dog samlet set steget over den femårige periode.

KVINDER I AUTOBRANCHEN



Skadesbranchen stiger mest, men fra lavt niveau

I skadesbranchen - altså på karosseriværksteder og autolakerier - går det dog bedre med at beskæftige flere kvinder. Her er andelen af beskæftigede kvinder steget med over 1,5 procentpoint over fem år og antallet af beskæftigede kvinder er steget med over 16 procent på fem år. Det er dog fortsat denne del af branchen, der sammen med undervognsbehandlere og dækservicevirksomheder, beskæftiger færrest kvinder.

Flere og flere kvinder på uddannelserne

Fremtiden tegner dog lysere for kønsfordelingen, idet der bliver uddannet flere og flere kvindelige bilsælgere. Fra Business College Syd i Mommark, der uddanner stort set alle autobranchens sælgere, lød det tidligere på året, at hvor der plejede at være cirka én kvinde på hvert hold á 25 elever, er tallet nu 4-5 kvinder ud af 25 elever, ligesom en rundspørge udført af AutoBranchen Danmark på erhvervsskolerne viste, at der nu var omtrent dobbelt så mange kvinder i klasserne i forhold til tidligere år.

I forhold til manglen på arbejdskraft i branchen kan denne blandt andet afhjælpes ved, at flere kvinder får lyst til at arbejde i autobranchen, hvilket der er fokus på i AutoBranchen Danmark gennem samarbejder med eksempelvis Dansk Metal og Dansk Automobil Sports Union, ligesom AutoBranchen Danmarks årlige trivselsrapport sætter fokus på, hvordan trivslen er blandt både kvinder og mænd på uddannelserne og når de er i praktikforløb.

Selvom kønsfordelingen er skæv, er autobranchen ikke den mest ulige branche, når det kommer til kønsfordeling. Eksempelvis er omkring 95 procent af murere mænd, mens 98 procent af dagplejemødre er kvinder.



AutoBranchen Danmark udgiver årligt en trivselsrapport, der sætter fokus på trivslen på uddannelser og lærepladser




AutoBranchen Danmark



AKTUELLE SAGER



Store kinesiske ambitioner er ikke slået igennem endnu

KINESISKE ELBILER:

Danske forbrugere

har i årtier sat deres lid til en stribe velkendte europæiske, japanske, amerikanske og i nyere tid sydkoreanske bilmærker. Den tendens er i opbrud. Tesla var en af de første virksomheder til at disrupte bilmarkedet og nu satser omkring 100 kinesiske bilmærker udelukkende på elbiler.

Kina har fra 2009-2022 ydet over 29 mia. dollars i statsstøtte og skattefordele til at fremme den hjemlige produktion af elbiler. Samtidig kontrollerer Kina en betydelig del af ressourcer som lithium, cobolt og sjældne jordarter, der er den grundlæggende forudsætning for produktion af elbiler.

Resultatet ses i disse år, hvor en sværm af nye kinesiske bilmærker er i fuld gang med

at overtage det kinesiske bilmarked og nu er klar til at lancere deres bilmodeller i Europa.

I Danmark har et par håndfulde kinesiske bilmærker startet sit indtog. Det mest succesfulde kinesiske bilmærker hidtil er MG, der er kinesisk ejet, men de bliver markedsført under det gamle britiske bilmærke MG. Der er 4.092 biler fra MG, der er solgt som el- eller pluginhybridbiler, hvorimod den resterende andel af de godt 7.000 MG'er i Danmark er fra fortiden som britisk bilmærke.

Det andet mest succesfulde bilmærke er Polestar, der ligesom MG bruger eksisterende europæiske brands til at komme ind på markedet. Polestar er ligesom Volvo ejet af den kinesiske koncern Geely og fx er Polestars design indvendigt og udvendigt kraftigt inspireret af Volvo.

KINESISKE ELBILER SOLGT I DANMARK

RANGERING	MÆRKE	ANTAL SOLGTE BILER	ANDEL AF BESTAND I %
27	MG	7.424*	0,26%
35	POLESTAR	3.139	0,11%
44	AIWAYS	761	0,03%
58	MAXUS	307	0,01%
77	BYD	111	0,00%
96	LYNK & CO	59	0,00%
110	NIO	35	0,00%
130	JAC	22	0,00%
131	HONGQI	20	0,00%
132	XPENG	20	0,00%

* MG har solgt 4092 biler efter kinesisk overtagelse

De resterende kinesiske bilmærker har endnu ikke fået kickstartet salget endnu i Danmark endnu. Det må dog antages at ændre sig markant i de kommende år. De kinesiske biler er foruden at være elbiler og kendetegnet ved lave priser og et særdeles højt udstyrsniveau sammenlignet med tilsvarende bilmodeller fra de etablerede bilmærker. Ifølge en befolkningsundersøgelse foretaget af Voxmeter for AutoBranchen Danmark er pris det vigtigste punkt for danskerne, når de køber bil.

Til gengæld er 39 procent skeptiske over kinesiske bilers kvalitet og 44 procent er skeptiske ift. datasikkerheden i kinesiske biler. Derfor vil en betydelig del af danskerne i første omgang gå uden om de kinesiske biler.



Det mener danskerne:

Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn om kinesiske biler på det danske marked?

Jeg er skeptisk i forhold til bilens kvalitet

Meget enig	12,5%
Enig	26,7%
Hverken enig eller uenig	30,2%
Uenig	11,2%
Meget uenig	3,3%
Ved ikke	16,1%

Jeg er skeptisk i forhold til, at mine personlige data kan ende i hænderne på de forkerte

Meget enig	18,2%
Enig	26,0%
Hverken enig eller uenig	26,9%
Uenig	9,7%
Meget uenig	3,8%
Ved ikke	15,3%

Hvis prisen er bedre og kvaliteten er sammenlignelig, har det ingen betydning, at bilen er kinesisk

Meget enig	7,2%
Enig	21,5%
Hverken enig eller uenig	26,3%
Uenig	15,5%
Meget uenig	13,7%
Ved ikke	15,8%

Teslas prisbombe vendte elbilsmarkedet på hovedet

TESLA: Fredag den 13. januar sendte Tesla chokbølger gennem den danske autobranchen, da det amerikanske bilmærke offentliggjorde prisfald på ca. 95-130.000 kr. på populære modeller som Tesla Model 3 og Model Y.

Prisnedsættelser i denne størrelsesorden er yderst sjældne i Danmark, hvilket satte en kædereaktion i branchen. Ifølge en medlemsundersøgelse fra AutoBranchen Danmark foretaget i slutningen af marts 2023, var 6 ud af 10 bilforhandlere påvirket af prisnedsættelserne.

Bilkøberne forsøgte i dagene efter at annullere allerede indgåede købsaftaler på brugte teslaer samt på både nye og brugte biler af andre bilmærker, fordi Tesla havde sænket priserne markant.

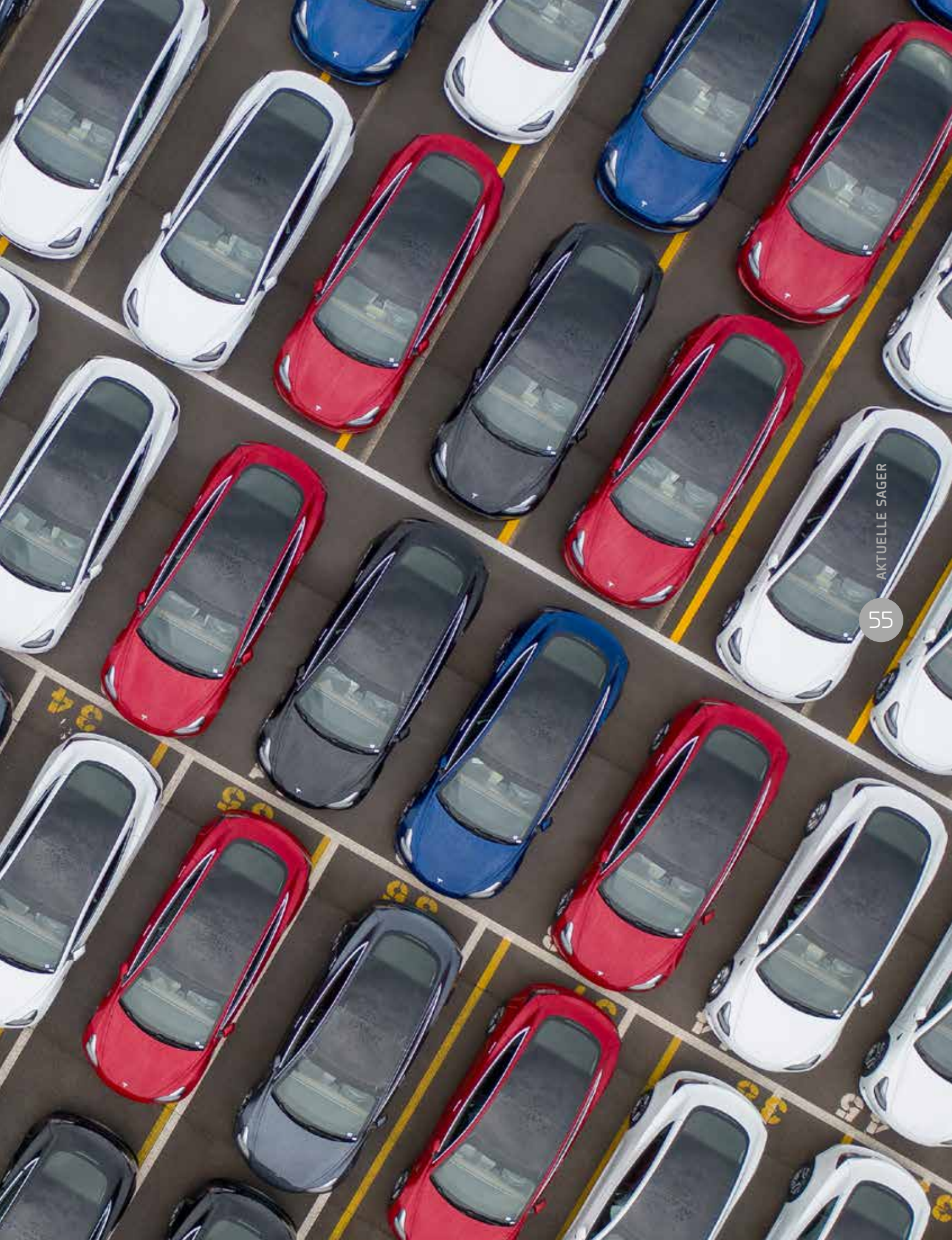
For landets bilforhandlere har de store prisfald også betydet meget store tab på de lagerbiler, de havde stående i perioden. Det gælder primært på brugte teslaer, men også på andre mærker - nye som brugte biler.

Sidenhen har flere konkurrenter til Tesla taget konsekvensen af de lavere priser. Det gælder bl.a. BMW, Mercedes og Ford. De markante prisfald har også været en nødvendighed for de etablerede bilproducenter, der har kunne se Tesla mangedoble sin markedsandel i første halvår af 2023.

I alt er der solgt 10.412 teslaer i første halvår svarende til 12,35 procent af det samlede bilsalg. I samme periode sidste år blev der solgt 1.337 teslaer, svarende til 1,82 procent af bilsalget. Det er en fremgang på 679 procent. En del af forklaring på det øgede salg for Tesla er også, at danskerne generelt har købt flere elbiler i 2023, men der er "kun" sket en fordobling i salget af elbiler på tværs af bilmærker, hvilket understreger Teslas dominans på markedet i første halvår, som oversigten over de mest solgte bilmodeller i første halvår viser.

MEST SOLGTE BILMODELLER I DANMARK I 1. HALVÅR 2023

NR	MÆRKE	MODEL	FØRSTE HALVÅR 2023		FØRSTE HALVÅR 2022		FREMGANG
			ANTAL SOLGTE	%	ANTAL SOLGTE	%	
1	TESLA	MODEL Y	8.654	10,26%	989	1,35%	775,03%
2	PEUGEOT	208	2.661	3,16%	2.106	2,86%	26,35%
3	FORD	KUGA	2.344	2,78%	1.619	2,20%	44,78%
4	TESLA	MODEL 3	1.663	1,97%	348	0,47%	377,87%
5	HYUNDAI	I10	1.648	1,95%	1.300	1,77%	26,77%
6	TOYOTA	YARIS	1.469	1,74%	1.515	2,06%	-3,04%
7	VOLVO	XC40	1.441	1,71%	842	1,15%	71,14%
8	VOLKSWAGEN	ID.4	1.388	1,65%	458	0,62%	203,06%
9	TOYOTA	YARIS CROSS	1.350	1,60%	1.114	1,52%	21,18%
10	TOYOTA	AYGO X	1.323	1,57%	1.105	1,50%	19,73%



Bilforhandlere kan blive agent, forhandler eller begge dele

FORRETNINGSMODELLER:

Auto-bran-chen står midt i en brydningstid, hvor der på få år sker større forandringer end gennem de seneste 100 år. Selve bilerne er blevet digitale, grønne og produceres på verdensplan i stigende grad af yngre bilproducenter som fx Tesla og de kinesiske bilproducenter. Selve salgsprocessen er blevet mere digitaliseret, hvilket giver mulighed for direkte salg til kunden online og stor interesse for de data, som bilkøberne giver adgang til under købsprocessen og kørsel.

Derfor ser en lang række bilproducenter store muligheder i at omlægge sit forhandlernetværk. En klassisk bilforhandler køber biler af en bilimportør og står selv med den kommercielle risiko. En agent formidler i stedet salget på vegne af bilimportør/producent og løber ingen kommerciel risiko, men får derimod et fast beløb for udlevering af bilen efter kunden har købt bilen – typisk på nettet.

For bilforhandlerne betyder det store ændringer i måden at drive virksomhed på og dermed også muligheden for at tjene penge. Sidst men ikke mindst kan en virksomhed godt være både forhandler og agent for en eller flere bilimportører/producenter. Det

kan give udfordringer juridisk, fordi vilkår og forpligtigelser i de to typer kontrakter er vidt forskellige, selvom det drejer sig om den samme bilimportør/producent.

Digitaliseringen af bilkøbet betyder også, at kunderne i højere grad end tidligere, er meget velforberedte, når de møder op i en bilforretning. De ved oftest hvilken bilmodel på tværs af mærker, som de foretrækker og skal oftest opleve, om den model lever op til de forventninger, der er skabt online. Mange bilproducenter ser derfor digitaliseringen, som en mulighed for at konsolidere forhandlernetværket og/eller omlægge det til et mindre netværk af agenter.

I vedhæftede model fremgår det, hvilke bilproducenter der klart har meddelt, at de ønsker eller ikke ønsker at benytte agentmodellen fremover. Det skal understreges, at der er store forskelle både fra bilmærke til bilmærke. Nogle bilproducenter fx Stellantis vil fra 2027 kun sælge biler via en agentmodel, hvorimod VW-gruppen kun vil gøre det med elbiler. Tilsvarende er der store forskelle på, om fx agent får mulighed for at købe byttebiler og tilgangen til salg af services som finansiering og forsikring.

VIL IKKE BRUGE AGENTMODEL		BRUGER AGENTMODEL	AGENTMODEL I FREMTIDEN
DACIA	NISSAN	ALWAYS	BMW/MINI (hhv. 2026 og 2024)
HONDA	RENAULT	FORD I HOLLAND (udvides til resten af EU).	JAGUAR/LAND ROVER (fra 2024)
HYUNDAI	SUZUKI	MERCEDES (i udvalgte lande ex Danmark)	STELLANTIS-GRUPPEN (fra 2024-2027)
KIA	TOYOTA	POLESTAR (hele EU)	
MAZDA	VOYAH	VW-GRUPPEN PÅ CUPRA BORN (Resterende elbiler fra 2024)	
MG		VOLVO I UK (Udvides til resten af EU på sigt)	

Skadesbranchen presset i bund af forsikrings-selskaber



EFTERMARKED: Det er svært at tjene penge i skadesbranchen. Faktisk kører store dele af branchen med underskud på driften, viste en rentabilitetsanalyse, som AutoBranchen Danmark tidligere på året fik foretaget af konsulentvirksomheden Keepers ved en gennemgang af 40 virksomheder fra skadesbranchens regnskaber.

Analysen viser, at autolakererne samlet set giver underskud, mens der er små overskud på karrosseriværkstederne og på skadescentre, hvor der altså både er værksted og lakerer.

Reelt kan den økonomiske situation i skadesbranchen dog være endnu værre, da analysen kun undersøger selve driften og ikke medregner finansielle omkostninger til eksempelvis lån.

Rentabilitetsanalysen konkluderer, at autolakererne ville have en langt bedre forretning, hvis der ikke bliver ydet rabat (til karrosseriværkstederne), som samlet tager 40 procent af omsætningen. På samme måde ville forretningen være bedre på såvel skadescentre som karrosseriværksteder, hvis der fra forsikrings-selskaberne blev kompensert for de mange services, der stilles gratis til rådighed såsom lånebiler, fragt osv.

Situationen kan være endnu værre

De underskud eller lave overskuds-rater, der er realiteterne i de analyserede regnskaber, viser, at der overordnet set ikke er en bæredygtig økonomi i skadesbranchen, når man tager højde for behovet for investeringer og fremtidssikring af forretningen, og der samtidig tages højde for at finansielle omkostninger ikke indgår, fremgår det.

AutoBranchen Danmark har på baggrund af analysen konkluderet, at skadesbranchen er i knæ og bør tilføres flere ressourcer i en fart fra forsikrings-selskaberne. Herfra er betalingen blevet mindre og mindre gennem årene, og skadesbranchen er blevet ekstra hårdt ramt af energikrise og generelt øgede udgifter.

Hvis ikke skadesbranchens økonomi forbedres, kan det betyde konkurser og at danskerne får længere til værkstedet, ligesom det vil betyde et tab af arbejdspladser.

Du kan læse rentabilitetsanalysens konklusioner på autobranchendanmark.dk/magasin-og-rapporter.



Det mener danskerne:

I dag er det typisk forsikrings-selskabet og ikke bilejeren, der vælger hvor bilen skal repareres. Hvad tænker du om det?

Jeg vil gerne selv vælge, hvor bilen skal repareres	62,2%
Det er fint, at forsikrings-selskabet vælger, hvor bilen repareres	24,7%
Ved ikke	13%




AutoBranchen Danmark



DET MENER DANSKERNE



Danskerne om deres biler

UNDERSØGELSE: Hvilken bil vil danskerne købe næste gang? Hvad er vigtigst, når slutsedlen skrives under? Og hvordan ser fremtiden ud i autobranchen? I Danskernes Biler tager AutoBranchen Danmark årligt temperaturen på danskernes forhold til deres biler.

Her kan du se, hvad danskerne svarer, når de bliver spurgt til deres holdninger. Meningsmålingen er foretaget af Voxmeter for AutoBranchen Danmark, og der er indsamlet data fra i alt 1.005 respondenter fra 1. august til 7. august 2023. Data er indsamlet efter nationalt repræsentative kvoter på køn, aldersgrupper og region. Spørgsmålene er de samme som sidste år og sidste års svarprocent er angivet i parentes.

Her er nogle hovedpointer:

Klimaaftryk og driftsomkostninger betyder mindre

Selvom klimakrisens alvor bliver tydeligere og tydeligere, er bilens klimaaftryk i mindre grad vigtig, når danskerne køber bil. I fjor var klimaaftrykket vigtigt for 29%, mens det i år er vigtigt for 23%. På samme måde er driftsomkostninger også mindre vigtige for danskerne, hvor andelen, der svarer, at de er vigtige er faldet fra 59 til 52 procent. Driftsomkostninger er dog stadig det næstvigtigste parameter, når danskerne køber bil – kun overgået af bilens pris. Til gengæld er bilens praktiske indretning blevet vigtigere for flere.

Danskerne køber flere benzin- og elbiler, end de forestiller sig.

Mens knap 31 procent af respondenterne svarer, at de vil købe en benzinbil og 23 procent svarer, at de vil købe en elbil, hvis de

skulle købe bil i dag, fortæller de faktiske tal for nyregistreringer fra juli måned en anden historie. Her er 47 procent af de solgte biler benzinbiler, mens elbilerne udgør 31 procent. Det kan skyldes, at den store gruppe, der er i tvivl, primært vælger benzin- og elbiler fremfor pluginhybrid eller diesel.

Brugte biler stiger i kurs

Flest danskerne drømmer fortsat om en ny bil (selvom flest købte brugte biler), men måske har det seneste års økonomiske ustabilitet påvirket danskerne. For andelen af danskerne, der siger, at de have en ny bil, hvis de skulle købe eller lease i dag er faldet fra 46 procent i fjor til knap 43 procent i år. Sidste år forventede 28 procent at bilen skulle være brugt, hvis de skulle have en ny bil, mens tallet er 31 procent i år.

Halvdelen forventer at have elbil i 2030

Over halvdelen af danskerne forventer, at deres bil i 2030 er en elbil. Det lover godt for det politiske mål om én million grønne biler i samme årstal. Kun cirka hver femte dansker forventer, at deres bil i 2030 er enten en benzin- eller dieselbil.

Rækkeviddeangst på retur

Mens elbilers rækkevidde fortsat er et bekymringspunkt for danskerne, bliver det et mindre og mindre problem. Mens elbilens rækkevidde sidste år kunne afskrække 55 procent af danskerne fra at købe en elbil, er det i år 51 procent. Ladestandardnetværket er også blevet en mindre bekymring – i år kan et mangelfuldt ladenetværk afholde 41 procent af danskerne fra at købe en elbil, mens det i fjor gjaldt 50 procent af danskerne.

Det mener danskerne



Befolkningsundersøgelse af Voxmeter for AutoBranchen Danmark, august 2023

Hvordan er ejerskabet af din nuværende bil?

Jeg ejer den:	95,6%	(96,0%)
Jeg har leaset den:	4,4%	(4,0%)

Hvis du skulle købe en bil i dag, hvilken bil ville du så købe?

Benzinbil:	30,9%	(27,2%)
Dieselbil:	10,3%	(9,5%)
Pluginhybrid:	14,4%	(16,0%)
Elbil:	23,1%	(22,8%)
Andet:	1,9%	(1,7%)
Ved ikke:	19,4%	(22,9%)

Hvis du skulle købe en bil i dag, hvad ville så være vigtigt for dig?

Bilens pris:	62,9%	(62,0%)
Bilens driftsomkostninger:	52,2%	(59,3%)
Bilens klimaaftryk:	23,3%	(29,3%)
Bilens køreegenskaber:	49,3%	(50,0%)
Bilens design:	22,4%	(20,1%)
Bilens praktiske indretning, fx størrelse på bagagerum eller benplads:	46,3%	(40,8%)
Ved ikke:	7,4%	(9,6%)

Hvis du skulle købe eller lease en bil i dag, skulle det så være en ny eller en brugt bil?

Ny bil:	42,7%	(46,2%)
Brugt bil:	31,3%	(28,2%)
Ved ikke:	25,9%	(25,6%)

Hvis du skulle købe en brugt bil i dag, hvad ville så være vigtigt for dig?

Bilens pris:	61,6%	(62,3%)
Bilens driftsomkostninger:	52,9%	(57,2%)
Bilens klimaaftryk:	21,3%	(24,2%)
Bilens køreegenskaber:	44,6%	(44,2%)
Bilens design:	18,9%	(17,1%)
Bilens praktiske indretning, fx størrelse på bagagerum eller benplads:	41,4%	(38,7%)
Ved ikke:	13,2%	(14,5%)

Hvis du skulle have en ny bil i dag, ville du så købe, lease eller leje den?

Købe:	71,7%	(72,3%)
Lease:	8,7%	(6,5%)
Leje:	1,6%	(1,0%)
Ved ikke:	18,0%	(20,2%)

Hvilken bil forventer du at have om 7 år?

Elbil:	50,8%	(51,8%)
Dieselbil:	5,5%	(5,2%)
Benzinbil:	17%	(17,0%)
Ved ikke:	26,8%	(25,9%)

Hvis du skulle købe en ny bil, hvad kunne så afholde dig fra at købe en elbil?

Elbilens rækkevidde:	51,4%	(55,0%)
Mangelfuldt netværk af ladestander:	40,9%	(50,5%)
For lang opladningstid:	32,6%	(36,0%)
Bilens pris:	47,1%	(48,2%)
Høje elpriser:	28,4%	(32,4%)
Mangel på træk til trailer:	19,9%	(22,1%)
Ved ikke:	12,4%	(12,1%)

Overvejer du at sælge eller stoppe leasing af din bil og i stedet bruge delebil eller samkørselsordninger?

Ja:	2,6%	(4,1%)
Nej:	89,0%	(86,6%)
Ved ikke:	8,4%	(9,3%)

Forestil dig, at du i løbet af de næste 5 år, skal købe en ny bil. Kan du forestille dig, at du køber en førerløs bil, hvor du ikke selv styrer bilen?

Ja:	16,4%	(18,0%)
Nej:	68,7%	(65,1%)
Ved ikke:	14,9%	(16,8%)

Sidste års tal er markeret med gråt.

Om AutoBranchen Danmark

AutoBranchen Danmark er brancheorganisation for 1200 virksomheder i den danske autobranche. Vores medlemmer rummer nyvognsforhandlere, brugtvognsforhandlere, leasingselskaber værksteder, autolakerier og alle de virksomheder, der ligger herimellem. Med andre ord er vi den organisation der repræsenterer det bredeste udsnit af den danske autobranche, som vi gør status på i denne rapport.

AutoBranchen Danmarks adm. direktør er Gitte Seeberg. Hun er tidligere politiker og har siddet i Folketinget og Europa-Parlamentet, inden hun var med til at stifte Ny Alliance i 2007.

AutoBranchen Danmark rådgiver og assisterer vores medlemmer med at løse en lang række opgaver.

Politik

Vi varetager branchens interesser overfor politikerne i Danmark og EU. Vi tager dialogen med alle, der har indflydelse på de rammer og vilkår, der gælder for vores branche.

Jura

I vores juridiske afdeling kan branchen få svar på en lang række emner såsom forhandlerkontrakter, GDPR, SKAT, leasing, markedsføringsret og moms.

Eftermarked

Vores afdeling for eftermarked har fokus på lak & karosseriområdet. De kan hjælpe med Autotaks via deres telefonsupport. De tager dialogen med forsikringselskaberne og kører dagligt på medlemsbesøg.

Medlemsservice og forretningsudvikling

Vi holder løbende kurser, arrangementer og medlemsmøder over hele landet med fokus på at klæde jer godt på i forretningerne til endnu bedre at kunne håndtere hverdagen.

Fordelsaftaler

Vi har gode samarbejdsaftaler med Santander og Gjensidige samt på pension, løn og fx brændstofselskaber.