

Danskernes biler 2022

NØGLETAL FRA AUTOBRANCHEN

EFTERÅR 2022



AutoBranchen Danmark



AutoBranchen Danmark

AutoBranchen Danmark er en branche-organisation, som repræsenterer bilforhandlere, bilværksteder og auto-lakererier. 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- og klimakonsulent Rune Langhoff Sørensen og grafiker & marketing-kordinator Lene Søbo.

Udgivelse:

September 2022

Billeder:

AutoBranchen Danmark, Colourbox og private.

Oplag:

500 ex.

Trykt på miljømærket papir.



Danskerne biler 2022

INDLEDNING

- 02 Forord af Gitte Seeberg
- 04 Autobranchens tilstand

BILPARKEN I DAG

- 08 Bilsalget er på et historisk lavpunkt
- 10 På vej mod en grøn bilpark
- 12 Danskerne foretrækker små og mellem biler
- 14 Flere alternativer til bilejerskab vinder frem
- 16 De danske biler er blandt de yngste i Europa
- 17 CO₂-udledning fra vejtransport vil falde

EN DEL AF SAMFUNDET

- 20 Branchens omsætning stiger trods udfordrende år
- 22 Faldende bilsalg koster staten milliarder
- 23 Mangel på arbejdskraft gælder især mekanikere og karrosseri
- 24 Beskæftigelsen stiger svagt i autobranchen og trækkes op af værkstederne
- 25 Mændene i klart overtal, men kvinder haler (meget langsomt) ind
- 26 Færre danske familier købte bil i 2021, men flere får ekstra biler
- 28 Corona slog midlertidigt trafikken tilbage til 2015-niveau

GRØN OMSTILLING

- 30 Elbiler er grønne over bilens levetid
- 31 Nye benzin- og dieslbiler udfases
- 32 Danmark lever ikke op til EU-anbefaling om ladestandere
- 34 Elbiler er langt fra et udpræget storbyfænomen
- 36 Elbilernes batterier skal genanvendes langt mere

BRANCHEN - I DAG OG I FREMTIDEN

- 38 Bilforhandlere kan blive agenter for bilproducenterne
- 40 Antallet af forhandlere og værksteder vil konsolidere sig

AKTUELLE SAGER

- 42 Corona trækker stadig spor i autobranchen
- 43 Gaspriser truer autolakereriers eksistens
- 44 Politiet har beslaglagt 1200 biler

VOXMETER - DET MENER DANSKERNE

- 46 Danskerne om deres biler
- 47 Det mener danskerne
- 48 Om AutoBranchen Danmark





Forord

Det er en svær opgave at beskrive autobranchen samlet set. For selvfølgelig har vi ting til fælles, mest af alt vores store kærlighed til biler.

Men der er også mange områder, hvor vi ikke ligner hinanden. Vores forretningsmodeller er forskellige. Nogle bøvler med bilimportørerne eller nye krav fra producenterne, andre slås med forsikringsselskaberne. Vores uddannelser, vores baggrund og vores jobfunktioner er vidt forskellige. Nogle farer rundt i salgslokalet, andre slider på værkstedet. Nogle har hænderne godt skruet på, andre er bedre til at sende fakturaer. Nogen er gode til at regne, andre er bedre til at regne den ud.

Det vi har til fælles, er danskernes biler. Vi sælger bilerne, vi reparerer bilerne, vi lakerer bilerne, vi leaser bilerne. Vi tager i stort og småt – og året rundt – hånd om danskernes biler.

Titlen på nærværende rapport er derfor *Danskernes biler*.

Rapporten er inspireret af den lange tradition for, at den amerikanske præsident hvert år giver sin særlige State of The Union-tale, hvor han (eller måske engang hun) gør status over året - over nationens tilstand. Udfordringerne rides op, der gøres status over udviklingen.

Vi er ikke USA og vi har ikke en præsident i autobranchen. Men vi er

en masse forskellige mennesker, der arbejder med danskernes biler. Det er vi fælles om. Og derfor er det – synes jeg i hvert fald – interessant at gøre status over, hvordan det går for os som branche.

Derfor har vi i AutoBranchen Danmark sat os for hvert år at udgive en udgave af *Danskernes Biler*, som gør status over branchens tilstand på baggrund af de senest tilgængelige tal for alt fra omsætning til beskæftigelse, fra bilparkens sammensætning til mangel på arbejdskraft, fra ligestilling til grøn omstilling og fra bilafgifternes bidrag til statskassen til antallet af lærlinge.

Målet er først og fremmest at give alle os, der arbejder i branchen, en oversigt over tingenes tilstand. For det er først, når man kender tingenes tilstand, først når man har nogen og noget at sammenligne sig med, at man kan vurdere, hvordan man selv klarer sig.

På den måde kan *Danskernes Biler* forhåbentlig både være god og interessant læsning, når den årligt udgives op til vores årsmøde i AutoBranchen Danmark, ja, måske den ligefrem kan afføde noget debat. Men rapporten kan forhåbentlig også være et opslagsværk, som man kan vende tilbage til i løbet af året, hvis der brug for det.

Målet er dertil at give omverdenen et indblik i, hvilken udfordringer og muligheder vi skal håndtere som branche. At give omverdenen en forståelse for den store rolle, vi spiller i samfundet, hvad end det gælder bidraget til statskassen eller hvor mange vi beskæftiger eller hvordan vi er med til at hjælpe den grønne omstilling på vej.

Vi ved, at vores branche står over for store udfordringer. De seneste år har ikke været nemme. Alligevel har branchen – som denne rapport viser – klaret sig bedre, end man kunne frygte. Der er blevet tænkt nyt, og gennem konkurrence har vi gjort hinanden bedre, selvom forudsætningerne ganske ofte kunne have været mere gunstige.

Men når vi har kunnet klare corona-relaterede nedlukninger, når vi har kunnet klare mangel på biler, når vi har kunnet klare tårnhøje energipriser, når vi igennem alt det har kunnet holde danskerne godt kørende, så kan vi klare meget. Så kan vi klare rigtig meget.

Tak for indsatsen og god læselyst.



Gitte Seeberg

Adm. direktør i AutoBranchen Danmark

PS: Da dette er den første udgave af Danskernes Biler, er vi selvfølgelig meget interesserede i at høre jeres ris og ros om rapporten. Det er I som altid meget velkomne til at dele med os.

Autobranschens tilstand

Ud fra i alt 12 nøgleparametre vurderes autobranschens tilstand hvert år i nærværende rapport, *Danskernes Biler*, hvor dette er første 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 antallet af lærlinge.

Hvert nøgleparameter tildeles et pointantal 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 score 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.

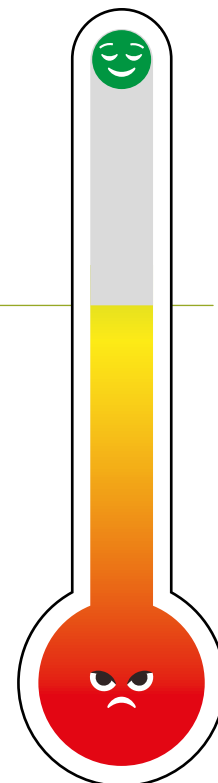
Det samlede pointantal er ikke en karakter til autobranschen, idet pointgivningen på en stribe parametre afgøres af udefrakommende begivenheder, aktuelt eksempelvis krigen i Ukraine, mangel på biler og høj inflation. Dermed er pointantallet snarere en afspejling af, hvorvidt branchen overordnet set er 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.

4

Gennemsnitlig score: 6,25

Tilstanden i autobranschen er set ud fra 12 nøgleparametre lidt over middel, som er 5,5. Pointgennemsnittet trækkes voldsomt ned af svigtende salgstal især blandt nye biler og udbredt mangel på arbejdskraft, men trækkes op af stigende omsætningstal, stigning i beskæftigede, flere lærlinge og flot salg af elbiler.



Bilsalg 1.7 2021 - 30.6 2022. Procentvis ændring ifølge Bilstatistik

Bilsalg:	-21,3%	Nyvogssalg	Score: 1	
	-6,5%	Brugtvogssalg	Score: 4	

Procentvis ændring i omsætning, Q1 2022 og Q1 2021 ifølge Danmarks Statistik.

Omsætning:	+4,2%	Detailhandel m. biler	Score: 7	
	+4%	Autoværksteder	Score: 7	
	+16,4%	Karosseriværksteder og autolakererier:	Score: 10	

Ændring i kvinders andel af beskæftigede i autobranche fra 2016-2020 ifølge Danmarks Statistik.

Ligestilling:	+0,53 procentpoint		Score: 6	
----------------------	---------------------------	--	-----------------	--

Mangel på arbejdskraft:	Procentandel der svarer ja til mangel på arbejdskraft i kvartalsundersøgelse fra AutoBranchen Danmark, juni 2022.			
	64%		Score: 2	

Procentvis ændring i samlet beskæftigelse i autobranche fra 2016-2020 ifølge Danmarks Statistik.

Beskæftigede	+2,7%		Score: 7	
---------------------	--------------	--	-----------------	--

Nyregistreringer og brugtimport fra 1.7 2021 til 30.6 2022 ifølge Bilstatistik (Procentvis ændring).

Elbilssalg	+108,5%		Score: 10	
-------------------	----------------	--	------------------	--

Grønne biler i samlet bilpark	Stigning i procentpoint ifølge Bilstatistik, 1.7 2021 til 30.6 2022.			
	+3,1 procentpoint		Score: 8	

Registreringsafgiftens bidrag til statskassen:	Procentvis ændring fra 2020 til 2021 ifølge Danmarks Statistik.			
	-12,3 %		Score: 3	

Antallet af lærlinge:	Procentvis ændring fra juni 2021 til juni 2022 ifølge uddannelsesstatistik.dk.			
	10,2%		Score: 10	

Tilstanden i autobranche er set ud fra 12 nøgleparametre lidt over middel. Pointgennemsnittet trækkes voldsomt ned af svigtende salgstal især blandt nye biler og udbredt mangel på arbejdskraft, men trækkes op af stigende omsætningstal, stigning i beskæftigede, flere lærlinge og flot salg af elbiler.

Total:	Gennemsnitlig score:		Score: 6,25	
---------------	-----------------------------	--	--------------------	--



BILPARKEN I DAG



Bilsalget er på et historisk lavpunkt

BILSALG:

I alt har danskerne skiftet bil 704.101 gange i perioden 1.juli 2021-30. juni 2022. Det gælder alle biler købt ved nyvognsforhandlere, brugtvognsforhandlere, private bilhandlere, brugerskift fx leasing og brugte biler, der importeres fra udlandet.

De 704.000 bilhandler, leasingaftaler mv. er langt fra den reelle efterspørgsel på at købe biler. Autobranchen har gennem de sidste tre år haft svært ved at levere en tilstrækkelig mængde biler. Årsagerne er bl.a. mangel på mikrochips, corona-relaterede fabrikslukninger i 2020 og senest krigen i Ukraine, hvor flere underleverandører til autobranchen er blevet påvirket. Det har ført til ventetider på helt op mod 18 måneder for en bil. Som konsekvens er det blevet markant sværere og dyrere at finde brugte biler.

67% kunne sælge flere elbiler

I en medlemsundersøgelse fra AutoBranchen Danmark i juni 2022 peger 67 procent af respondenterne på, at de kan sælge flere elbiler, end de kan levere. Tilsvarende har Bilbasen.dk i 2021 beregnet, at prisen på en brugt bil i gennemsnit er steget med 12 procent, bl.a. fordi udbuddet er faldet med 28 procent.

Salget af nye biler for 2022 er derfor ikke retvisende for efterspørgslen, da mange bilkøbere afventer levering af en bestilt bil. Det kan ses i salgstallene fra 1.juli 2021-30. juni 2022, her er kun solgt 162.000 nye biler sammenlignet med 229.000 i 1.juli 2016-30. juni 2017. Brugtvognssalget har ikke kunne kompensere for det lavere salg af nye biler med en stigning på 3.000 biler på de fem år.

Over de fem år er der sket en voldsom udvikling i salget af grønne biler, der har udviklet sig fra sammenlagt 0,72 procent af bilsalget for fem år siden, til at nyvognssalget nu udgør knap 40 procent over det sidste år. Tilsvarende ses en stigning i salget af brugte grønne biler fra 0,3 procent for fem år siden til over 10 procent i det seneste år.

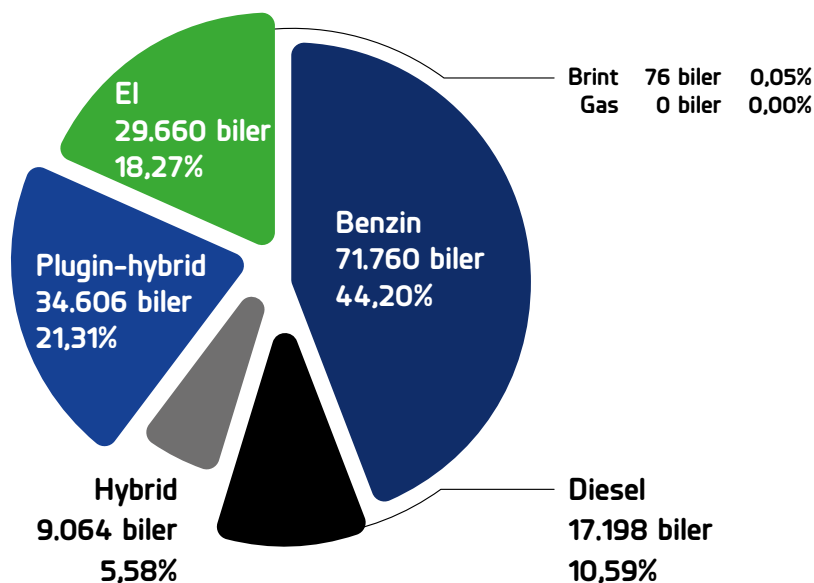


ANTAL SOLGTE NYE BILER NU OG FOR FEM ÅR SIDEN

1. juli 2021 - 30. juni 2022

Total: 162.364 solgte nye biler

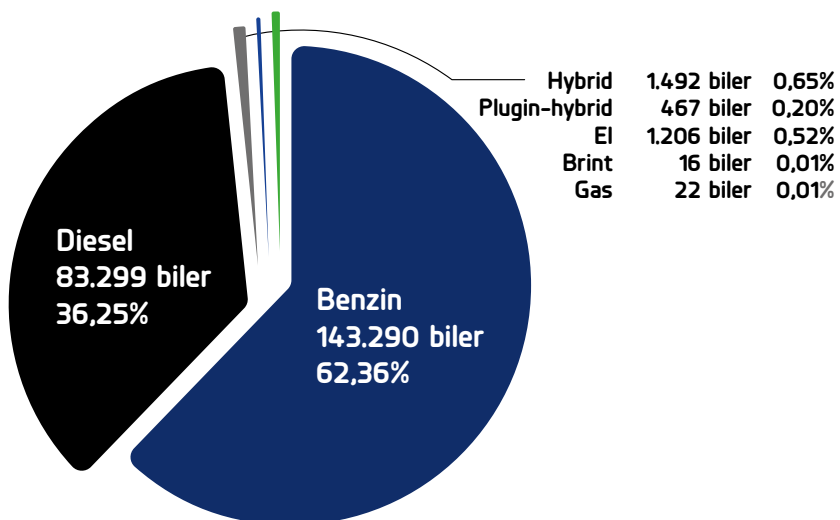
AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Bilstatistik.dk



1. juli 2016 - 30. juni 2017

Total: 229.792 solgte nye biler

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Bilstatistik.dk



På vej mod en grøn bilpark

BILPARKEN: Den danske bilpark består i dag af knap 2,8 millioner personbiler, hvor hovedparten drives af fossile brændstoffer. Det er en naturlig konsekvens af, at bilproducenterne ikke over en bred kam har udviklet og produceret grønne biler (elbiler, brintbiler og pluginhybridbiler) før slutningen af 2010'erne.

De grønne biler udgør i sommeren 2022 godt 6,5 procent (ca. 180.000 biler) af den samlede danske bilpark. Det er en markant stigning fra 2017, hvor andelen af grønne biler i den samlede bilbestand var 0,38 procent (ca. 9.600 biler).

Siden da er salgstallene steget stødt for særligt elbiler og pluginhybridbiler. Det er sket i takt med en mangedobling af antallet af grønne bilmodeller. De mange nye bilmodeller med elmotor skyldes i høj grad, at bilproducenterne oplever efterspørgsel på grønne biler og risikerer milliardbøder fra EU, hvis de ikke reducerer CO₂-udledningen fra deres nye biler markant.

I Danmark er udviklingen i det grønne bilsalg også drevet af reformen af bilafgifterne i december 2020. Reformen har sikret en lang-

varig nedsat registreringsafgift for elbiler og pluginhybridbiler og skabt en langsigtet plan for bilafgifterne. Manglende forudsigelighed om bilafgifterne har før reformen ført til stop-and-go-politik, hvor bilafgifterne blev ændret ofte til skade for den grønne omstilling og bilsalget.

Forbud mod nye fossile biler fra 2035

EU har besluttet, at alle nye person- og varebiler fra 2035 skal være nulemissionsbiler. Det vil presse både bilproducenter og forbrugere til at vælge nulemissionsbiler i de kommende år. Forud for vedtagelsen i EU anslog Energistyrelsen, at der, uden udfasningsdatoen i 2035, vil være over én million grønne biler på vejene i Danmark i 2030 (740.000 elbiler og 270.000 plug-in hybridbiler).

I alt er bilparken vokset med knap 300.000 biler fra 2017-2022, hvoraf hovedparten er grønne biler. Tilsvarende ses et markant dyk i antallet af dieslbiler.

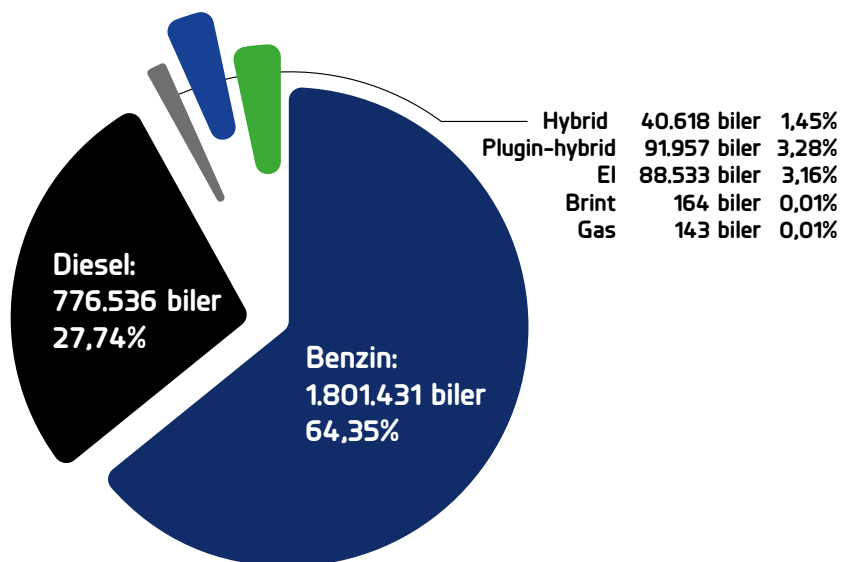


BILPARKEN I DANMARK NU OG FOR FEM ÅR SIDEN

1. juli 2022

Total: 2.799.383 biler

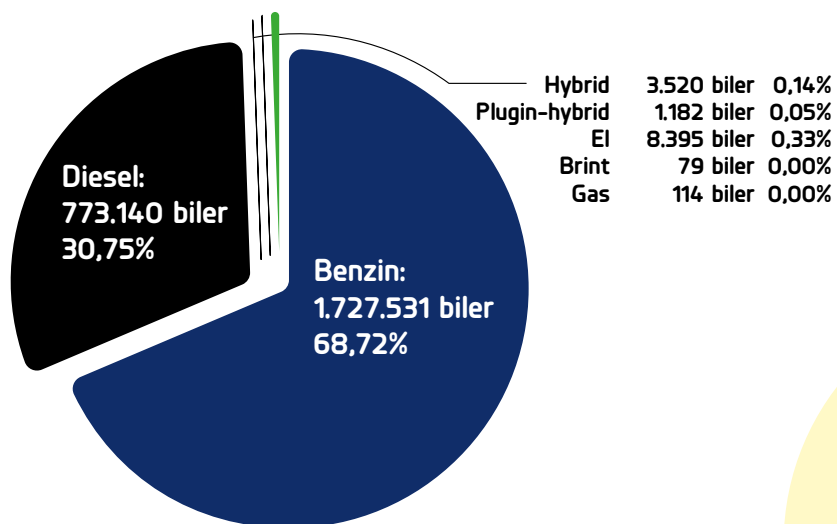
AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Bilstatistik.dk



1. juli 2017

Total: 2.513.963 biler

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Bilstatistik.dk



Det mener danskerne:

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

Benzinbil	27,2%
Dieselbil	9,5%
Plugin-hybrid	16,0%
Elbil	22,8%
Andet	1,7%
Ved ikke	22,9%

Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, juni 2022.
Se mere under "Det mener danskerne", side 46-47.

Danskerne foretrækker små og mellem biler fra Volkswagen, Peugeot og Toyota

FAVORITBILER: Den danske bilpark bestod per 1. juli 2022 af godt 2,8 millioner biler, hvor 6 ud af 10 biler tilhører segmenterne lille, mellem og mikro. I de segmenter er de mest solgte bilmodeller hhv. Toyota Yaris, Volkswagen Golf og Volkswagen Up. Det er de klart mest udbredte segmenter, der sammenlignet med bilparken i 2017 er stort set uændret.

Siden 2017 er der sket en betydelig udvikling for SUV'erne. Hvor de små og mellem SUV'er fx Nissan Qashqai og Renault Captur i dag udgør 11 procent af bilparken, stod de to segmenter kun for 4 procent i 2017.

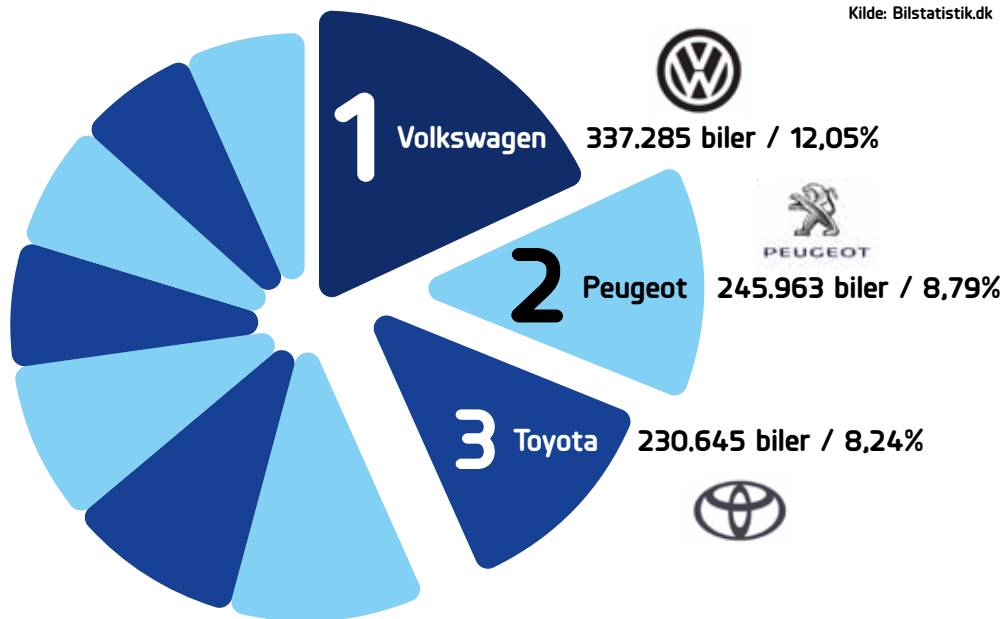
Danskernes mest populære bilmærker er ligesom i 2017 stadig Volkswagen, Peugeot og Toyota.

FORETRUKNE BILMÆRKER 2022

1. juli 2022

Total: 2.799.383 biler

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Bilstatistik.dk



4	Ford	202.293 biler / 7,23%
5	Citroen	177.707 biler / 6,35%
6	Skoda	167.334 biler / 5,98%
7	Opel	129.132 biler / 4,61%

8	Suzuki	128.850 biler / 4,60%
9	Hyundai	125.378 biler / 4,48%
10	Kia	122.710 biler / 4,38%

MEST UDBREDTE BILMODELLER

1. juli 2022

Total: 2.799.383 biler

AutoBranchen Danmark 2022

Kilde: Bilstatistik.dk

	Segment	Bestand	Andel	Mest udbredte bilmodel
1	Lille	709.186 biler	25,33%	Toyota Yaris
2	Mellem	510.200 biler	18,23%	Volkswagen Golf
3	Mikro	505.565 biler	18,06%	Volkswagen Up
4	Stor	297.412 biler	10,62%	Volkswagen Passat
5	SUV - Mellem	187.052 biler	6,68%	Nissan Qashqai
6	SUV - Lille	122.570 biler	4,38%	Renault Captur
7	Premium	82.159 biler	2,93%	Mercedes E-Klasse
8	MPV - Stor	76.861 biler	2,75%	Volkswagen Touran
9	SUV - Stor	71.528 biler	2,56%	Volkswagen Tiguan
10	MPV - Mellem	68.670 biler	2,45%	Ford C-Max
11	Uden for kategori*	46.095 biler	1,65%	Toyota C-HR
12	Øvrige	25.923 biler	0,93%	Ford Transit Custom
13	Sport	23.573 biler	0,84%	Porsche 911
14	SUV - Offroad	21.540 biler	0,77%	Toyota RAV4
15	MPV - Lille	18.203 biler	0,65%	Nissan Note
16	SUV - Premium	15.661 biler	0,56%	BMW X5
17	MPV - Premium	9.725 biler	0,35%	Ford Galaxy
18	Luksus	7.343 biler	0,26%	Mercedes CLS
19	SUV - Luksus	117 biler	0,00%	BMW X7

* Typisk veteranbiler, specialbiler og ganske få biler, der falder uden for de andre segmenter.

Flere alternativer til bilejerskab vinder frem



Det mener danskerne:

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

Købe	72,3%
Lease	6,5%
Leje	1,0%
Ved ikke	20,2%

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

Ja	4,1%
Nej	86,6%
Ved ikke	9,3%

Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, juni 2022. Se mere under "Det mener danskerne", side 46-47.

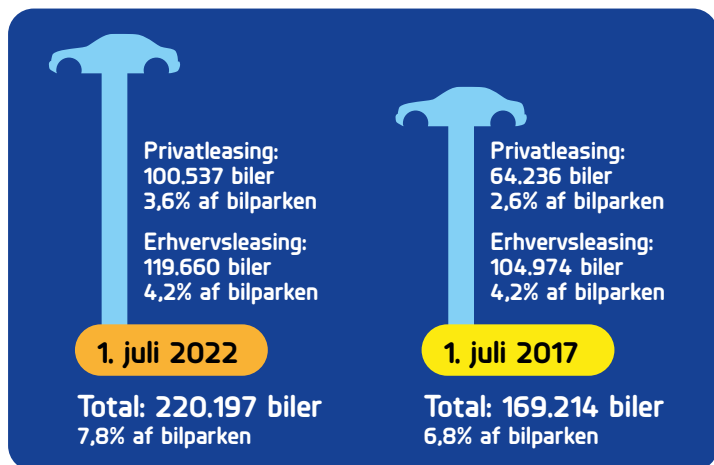
BILEJERSKAB:

Traditionelt set har langt hovedparten af danskerne valgt at købe deres bil, men privatleasing er vokset i de seneste år. Det sker samtidig med, at nye koncepter som korttidsleasing og langtidsleje af biler vokser. Flere løsninger på abonnement er en generel trend i samfundet, hvor forudsigelighed i økonomien, kort opsigelsesfrist og mindre "bøvl" vægtes højere end at eje en bil. Der er fortsat tale om et nicheområde, men det er en udvikling, der er i gang.

Andelen af privatleasede biler er steget 2,6 til 3,6 procent på fem år. Sammenlignet med de mest populære bilmærker i hele bilparken er der en klar tendens til, at det er de dyrere biler, der leases, især hvis der er tale om erhvervsleasing.

Ifølge en befolkningsundersøgelse fra Voxmeter for AutoBranchen Danmark ville 7,5 procent af danskerne foretrække at lease eller leje en bil fremfor at købe den, hvis de skulle have en ny bil i morgen.

ANTAL LEASEDE BILER NU OG FOR FEM ÅR SIDEN



AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Bilstatistik.dk

Som supplement til bilejerskabet er delebiler og samkørsel også blevet stadigt mere populært. 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 er elbiler. Særligt delebiler uden en fast parkeringsplads er vokset markant fra 2017-2021, hvor der kommet 44 procent flere delebiler på gaden i Københavns Kommune.

Ifølge Voxmeter for AutoBranchen Danmark ville 4,1 procent af respondenterne overveje at skifte deres købte eller leasede bil ud med en delebil eller benytte sig af samkørselsordninger.



ANTAL LEASEDE BILER I DANMARK

1. juli 2022

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Bilstatistik.dk

	Bilmodel	Privatleasing	Erhvervsleasing	I alt
1	Volkswagen	12.760 = 44,62%	15.838 = 55,38%	28.599 biler
2	Mercedes-Benz	9.189 = 32,55%	19.045 = 67,45%	28.234 biler
3	BMW	9.639 = 45,36%	11.610 = 54,64%	21.250 biler
4	Audi	10.304 = 50,02%	10.296 = 49,98%	20.600 biler
5	Toyota	4.606 = 37,32%	7.735 = 62,68%	12.341 biler
6	Peugeot	6.156 = 53,33%	5.388 = 46,67%	11.544 biler
7	Renault	5.131 = 45,61%	6.117 = 54,38%	11.249 biler
8	Ford	2.431 = 23,43%	7.942 = 76,55%	10.375 biler
9	Volvo	2.568 = 25,87%	7.357 = 74,13%	9.925 biler
10	Skoda	3.396 = 35,04%	6.297 = 64,96%	9.693 biler
	Total	100.537 = 45,66%	119.654 = 54,34%	220.197 biler

De danske biler er blandt de yngste i Europa

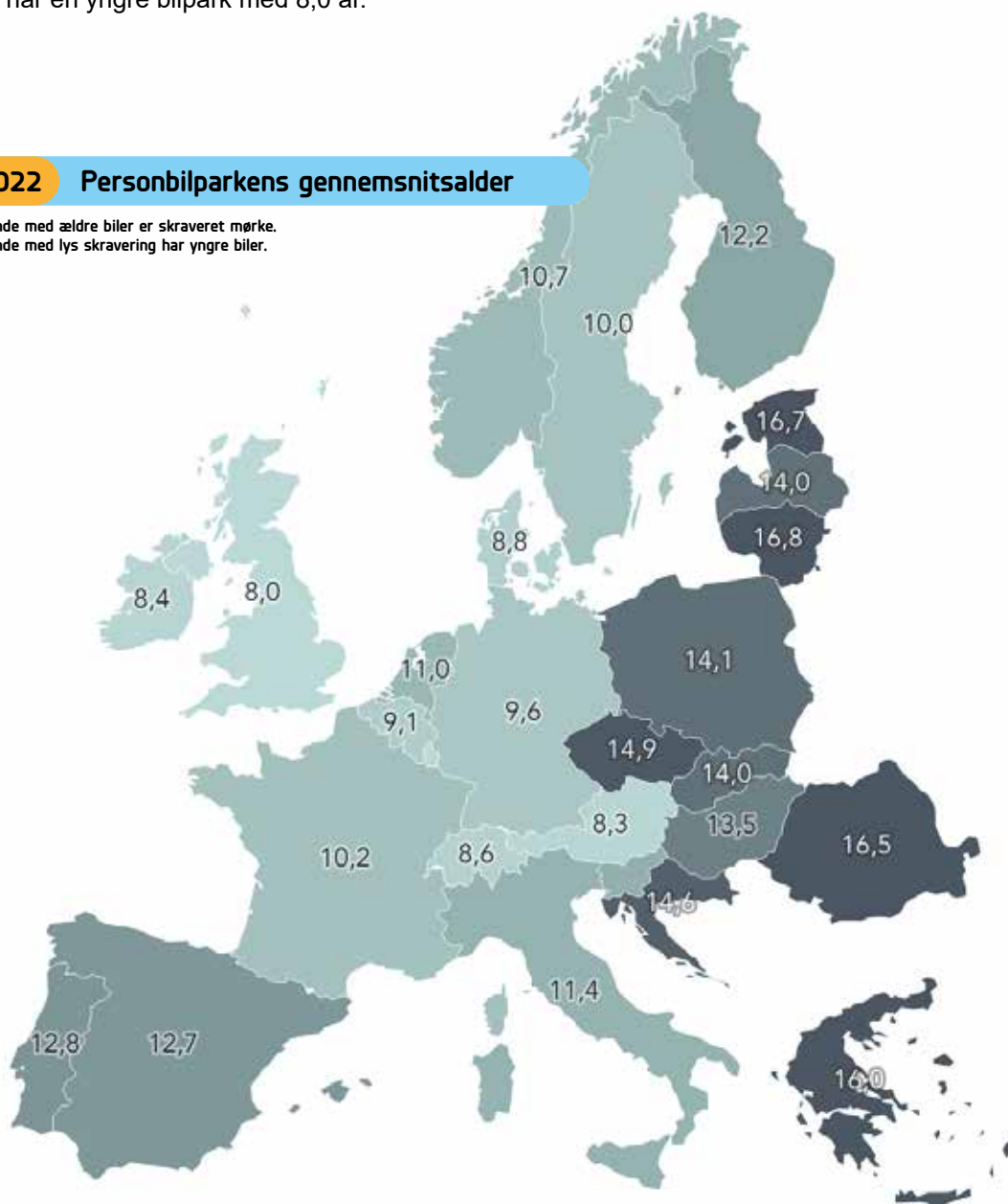
GENNEMSNIKSALDER:

Med et gennemsnit på 8,8 år i 2020 er de danske personbiler blandt de yngre i Europa. Den danske bilpark er den yngste i Skandinavien, og blandt vores nabolande er det kun Storbritannien, der har en yngre bilpark med 8,0 år.

Luxembourg har Europas klart yngste bilpark med 6,5 år, hvorimod Litauen har den højeste gennemsnitsalder med 16,8 år. Det samlede EU-gennemsnit er på 11,5 år, som Danmark ligger markant under.

2022 Personbilparkens gennemsnitsalder

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



CO2-udledning fra vejtransport vil falde

CO2-UDLEDNING:

Transportsektoren i Danmark stod i 2019 for 13,5 mio. ton CO2e, hvilket svarer til 28 procent af den danske CO2-udledning. Ifølge Energistyrelsen forventes transportens udledninger at falde til 12,4 mio. ton CO2e i 2025, og derefter yderligere til 10,7 mio. ton og 8,8 mio. ton i hhv. 2030 og 2035.

Af de 13,5 ton CO2e fra transportsektoren står vejtransporten for 91 procent svarende til 12,3 ton CO2e. Den lavere samfundsaktivitet under corona medførte et fald i udledningen til 11,3 ton CO2e i 2020, men Energistyrelsen forventer udledningen fra

vejtransporten er steget igen i 2021, før den frem mod 2035 vil falde stødt i takt med omstillingen til grønne køretøjer, øget iblanding af biofuels i benzin og diesel samt en fortsat energieffektivisering af konventionelle biler.

I vejtransporten står personbiler for størstedelen af udledningen med 58 procent målt i 2019, som vist på Energistyrelsens graf.

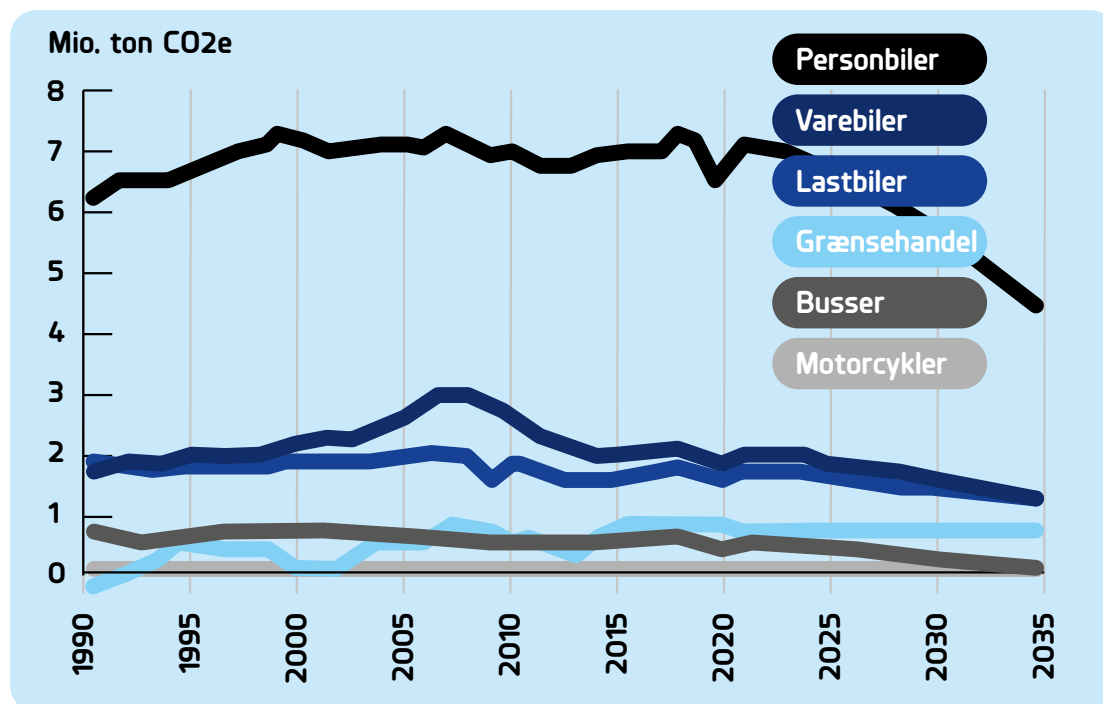
Hvad er CO2e?

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

1990-2035

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Energistyrelsen



ACEA 2021: Vehicles in use Europe <https://www.acea.auto/files/report-vehicles-in-use-europe-january-2021-1.pdf>
 Bilstatistik.dk. Energistyrelsen 2022: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/kf22_-_samlet_rapport.pdf
 Københavns Kommune 2022: <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/>



EN DEL AF SAMFUNDET



Branchens omsætning stiger trods udfordrende år

OMSÆTNING:

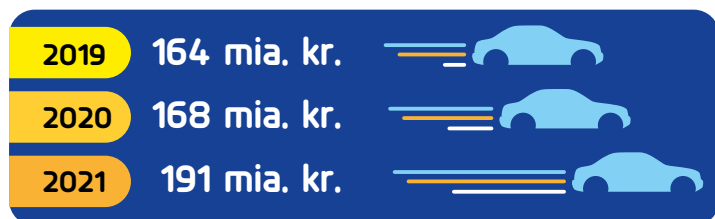
Den samlede auto-branchen har oplevet stigende omsætning på trods af corona, der ellers har ført til lukning af både bilfabrikker og forhandlere samt forlængede leveringstider. En del af forklaringen findes i den mangel på biler, der også er beskrevet på side 8-9.

Manglen på biler har ført til markant stigende priser på både nye og brugte biler, hvilket forklarer den stigende omsætning. Samtidig har mange af nyvognsforhandlerne valgt at sælge brugte biler for at opretholde deres omsætning i en periode, hvor bilfabrikkerne ikke kan levere det efterspurte antal biler.

Der ses også markante dyk i omsætningen i de kvartaler, hvor corona har toppet fx i 2. kvartal 2020 og 1. kvartal 2021, hvor branchen var lukket ned. Derudover ses konsekvenserne af krigen i Ukraine i 1. kvartal 2022, hvor flere bilproducenter måtte stoppe produktionen, samtidig med at forbrugerne begyndte at blive tilbageholdende.

Skadesbranchen har i de seneste tre år haft store udsving i omsætningen fra kvartal til kvartal. En vigtig forklaring har været den mindre trafik under corona, men branchens omsætning har alligevel været forholdsvis stabil. 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 bilforhandlern. En indikation af mørketallets størrelse kan fås fra Forsikring & Pensions årlige opgørelse af forsikrings-skader, 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.

BRANCHENS TOTALE UDVIKLING



AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Danmarks Statistik

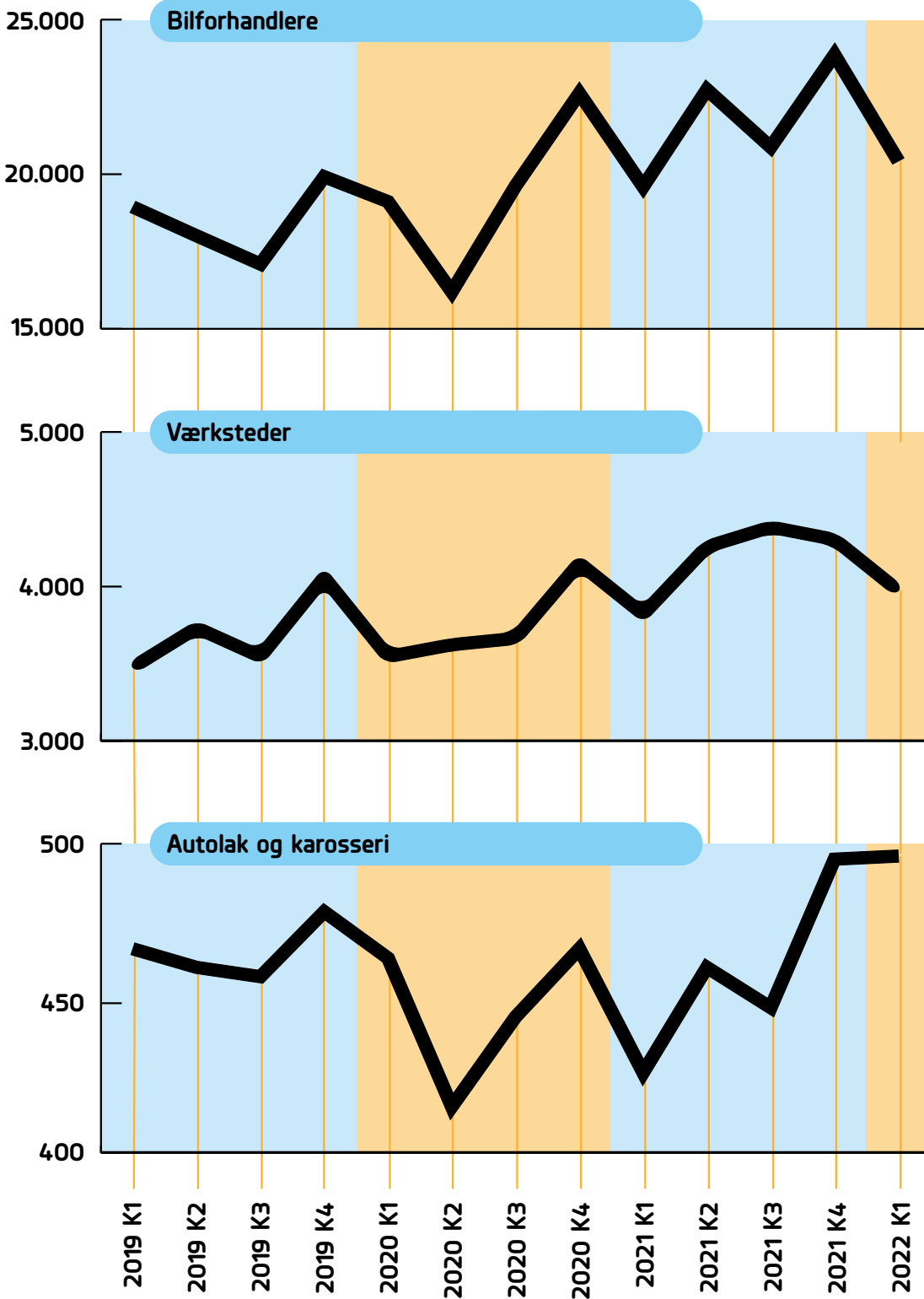
	2019	2020	2021
Engroshandel med personbiler, varebiler og minibusser	38.433	39.942	46.888
Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser	73.962	77.548	87.074
Engros- og detailhandel med campingkøretøjer, små trailere mv.	1.762	2.188	2.491
Engros- og detailhandel med lastbiler og påhængsvogne mv.	11.399	10.602	13.376
Autoreparationsværksteder mv.	14.817	14.987	16.769
Karosseriværksteder og autolakerier	1.861	1.788	1.828
Undervognsbehandling	275	265	269
Dækservice	1.708	1.701	1.933
Engroshandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer	16.941	15.982	17.734
Detailhandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer	2.560	2.744	3.053
Mio. kr., TOTAL	163.718	167.747	191.415

KVARTALSMÆSSIG UDVIKLING I OMSÆTNINGEN

2019-2022

AutoBranchen Danmark 2022

Mio. kr.



Faldende bilsalg koster staten milliarder

BILAFGIFTER

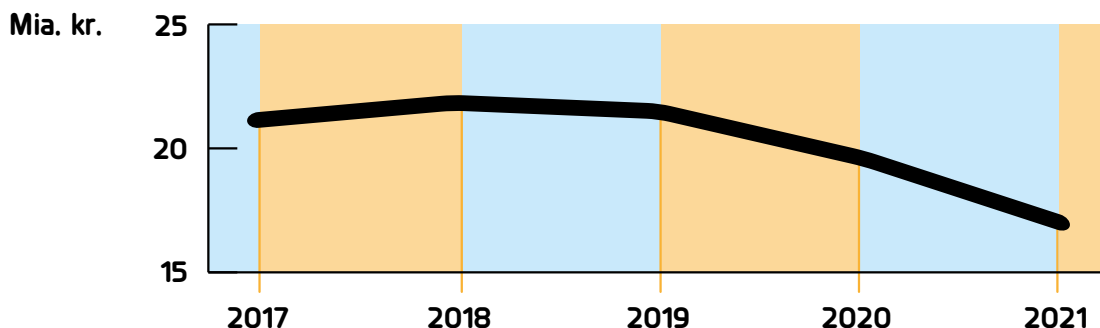
Bilsalget er faldet markant i de senere år (læs mere på side 8-9) pga. hovedsagligt leveringsproblemer fra bilfabrikkerne. Det lavere antal solgte biler har også betydet en markant nedgang i statens indtægter fra bilrelaterede afgifter.

I 2021 betalte danske borgere og virksomheder godt 46,6 mia. kroner i afgifter på grund af deres køretøjer. Sammenlignet med 2017 er der tale om en nedgang i afgiftsprovenuet på knap 3,5 mia. kroner.

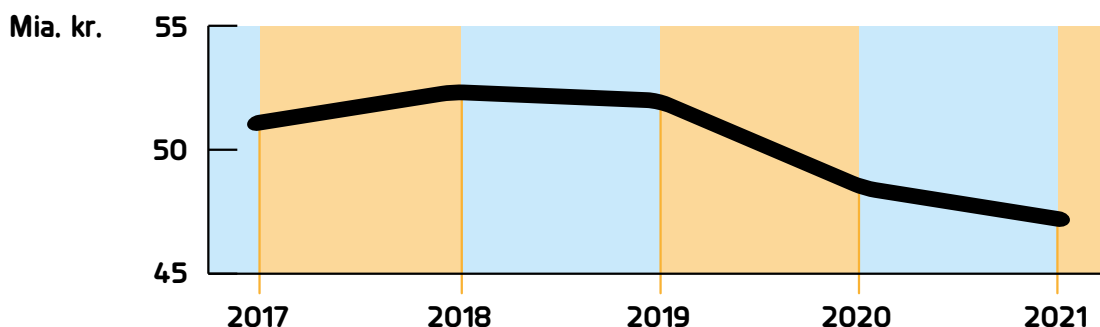
Af det samlede afgiftsprovenu fra motorkøretøjer på 46 mia. kr. er registreringsafgiften den klart største indtjeningskilde for staten. Det er også den afgift, der står for det største fald i perioden for 2017-2021. Ud af det samlede afgiftstab på godt 3,5 mia. kr. udgør faldet i registreringsafgiften 3,3 mia. kr. Hovedparten af forklaringen på faldet skal findes i, at der er solgt omkring 30 procent færre nye biler i det seneste år end for fem år siden. En sekundær forklaring kan være, at andelen af grønne biler er vokset markant, hvilket som bekendt understøttes med hel eller delvis afgiftsfritagelse.

REGISTRERINGSAFGIFT AF MOTORKØRETØJER

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Danmarks Statistik



SAMLET AFGIFTSBETALING I DANMARK *



* Dækker over følgende afgifter opgjort af Danmarks Statistik: Registreringsafgift for motorkøretøjer, afgift af benzin, vægtafgift husholdning samt produktion, miljøbidrag, afgift af ansvarsforsikring for motorkøretøjer, afgift af dæk og afgift af visse olieprodukter (hovedparten er dieselolie, men denne kategori indeholder også andre produkttyper).

Mangel på arbejdskraft gælder især mekanikere og karrosseri

ARBEJDSUDBUD: Mangel på arbejdskraft har i de seneste år været et stigende problem på det danske arbejdsmarked.

Det har også gjort sig gældende i autobran-chen, hvor AutoBranchen Danmark løbende har undersøgt manglen på arbejdskraft i kvar-talsundersøgelser blandt vores medlemmer.

I den seneste kvartalsundersøgelse, der er gennemført i juni 2022, svarer 64,4 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. Antallet af respondenter, der svarer, at de har svært ved at finde arbejdskraft, er steget løbende i kvartalsundersøgelser året igennem.

Det er primært mekanikere og karrosseri-tekni-kere, der er svære at rekruttere, viser medlemsundersøgelsen. 91 procent af respondenterne, der har svært ved at finde arbejdskraft svarer, at de har svært ved at rekruttere mekanikere, mens 48 procent svarer, at de har svært ved at rekruttere

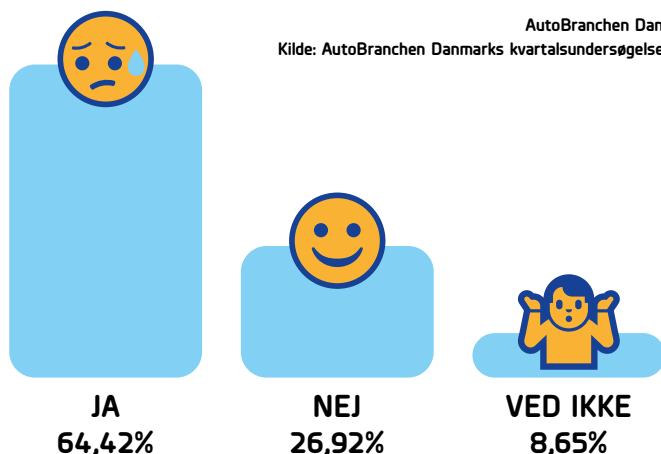
karrosseritekni-kere. 18 procent svarer, at de har svært ved at rekruttere sælgere, mens 5 procent svarer, at de har svært ved at rekrut-tere autolakerere.

Danmarks Statistiks tal for mangel på ar-bejds-kraft bygger på stikprøver og rummer ikke tal for autobran-chen specifikt. I stedet opgøres manglen på arbejdskraft i gruppe-ningen "Handel og transport", hvor antallet af ledige stillinger i 1. kvartal 2022 opgøres til 24.895 ubesatte stillinger svarende til 3,3 procent.

Det er en markant stigning fra 1. kvartal i 2021, 2020 og 2019, hvor andelen af ube-satte stillinger var på henholdsvis 1,9, 1,5 og 1,7 procent.

Der gøres en bred indsats fx fra AutoBran-chen Danmark og samarbejdspartnere som Dansk Automobil Sports Union og erhvervs-skoler for at tiltrække nye personer til auto-bran-chen og dens uddannelser, herunder kvinder og unge i 20'erne. Samtidig arbejdes der på at mindske frafaldet på uddannelser-ne, der er for højt.

HAR DIN VIRKSOMHED SVÆRT VED AT FINDE KVALIFICERET ARBEJDSKRAFT?



Beskæftigelsen stiger svagt i autobranche og trækkes op af værkstederne

EN DEL AF SAMFUNDET

24

BESKÆFTIGELSE: Autobranschens samlede antal af beskæftigede er steget svagt over en femårig periode fra 2016 til 2020, som er det sidste år, som Danmarks Statistik pr. juli 2022 har data for.

Samlet set er beskæftigelsen steget med 1332 personer på 5 år svarende til en stigning på 2,7 procent.

I den tilsvarende periode steg beskæftigelsen i Danmark samlet set med 3,6 procent, så selvom autobranche har oplevet en

stigning ligger den under gennemsnittet. I det manglen på arbejdskraft er udbredt i autobranche, kunne branchen beskæftige flere.

Beskæftigelsen er faldet hos bilforhandlerne og på karrosseriværksteder og hos autolakerere, mens den er steget på værkstederne.

Beskæftigelsen er kun faldet marginalt i detailhandlen med personbiler, mens karrosseriværksteder og autolakerere beskæftiger 5 procent færre. Antallet af beskæftigede på autoreparationsværkstederne er steget med 8 procent fra 2016 til 2020.

2016-2020 Beskæftigelsen i autobranche



Mændene i klart overtal, men kvinder haler (meget langsomt) ind

LIGESTILLING:

Autobranchen er en meget mandsdomineret branche, men inden for alle underbrancher er andelen af kvinder steget fra 2016 til 2020. Samlet set udgør kvinder tæt på 13 procent af de beskæftigede – svarende til hver ottende.

Fremgangen af kvinder i autobranchen er størst på karrosseriværksteder og autolakerere, der dog beskæftiger den laveste andel af kvinder.

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.

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

2016-2020 Kvinder i autobranchen



Færre danske familier købte bil i 2021, men flere får ekstra biler

BILRÅDIGHED: 103.000 familier (herunder også singler, der af Danmarks Statistik opgøres som en familietype, se note) fik ny bil i 2021. Det er en nedgang på 14 procent ift. 2020 og 19 procent lavere end i 2019, hvor 127.000 familier fik en ny bil.

Den markante nedgang skyldes i høj grad de leveringsproblemer, som bilfabrikkerne har oplevet som konsekvens af corona-nedlukninger, mangel på mikrochips og andre komponenter til bilproduktionen.

I 2021 er det både familier med og uden børn, der have købt færre biler end i årene før corona og komponentmangel.

Flere får flere biler

I 2022 har i alt 1.957.170 familier (inklusive singler) mindst én bil til rådighed, mens 1.169.051 familier ikke har en bil til rådighed.

Antallet af familier, der har mindst én bil til rådighed, er på de fem år fra 2018 til 2022 steget med 5,8 procent.

Den største procentvise stigning i den fem-årige periode finder vi hos familier med flere end tre biler til rådighed, hvilket er steget med 33,5 procent. Familier med tre biler til rådighed er steget med 20,6 procent, mens familier med to biler til rådighed er steget med 9,1 procent. Familier med én bil til rådighed er steget med 3,8 procent, mens antallet af familier, der ikke har bil til rådighed er faldet med 1,6 procent.

FAMILIER, DER HAR KØBT NY BIL

Familier med børn



2019	49.859
2020	46.867
2021	40.155

Familier uden børn



2019	77.277
2020	73.135
2021	63.071

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Danmarks Statistik

FAMILIEDEFINITION:

Danmarks Statistik: En familie består af en eller flere personer, der bor på den samme adresse og har visse indbyrdes relationer. En familie kan bestå af en enlig eller et par med eller uden hjemmeboende børn under 25 år.

Danmark har færre biler pr. indbygger end vores nabolande

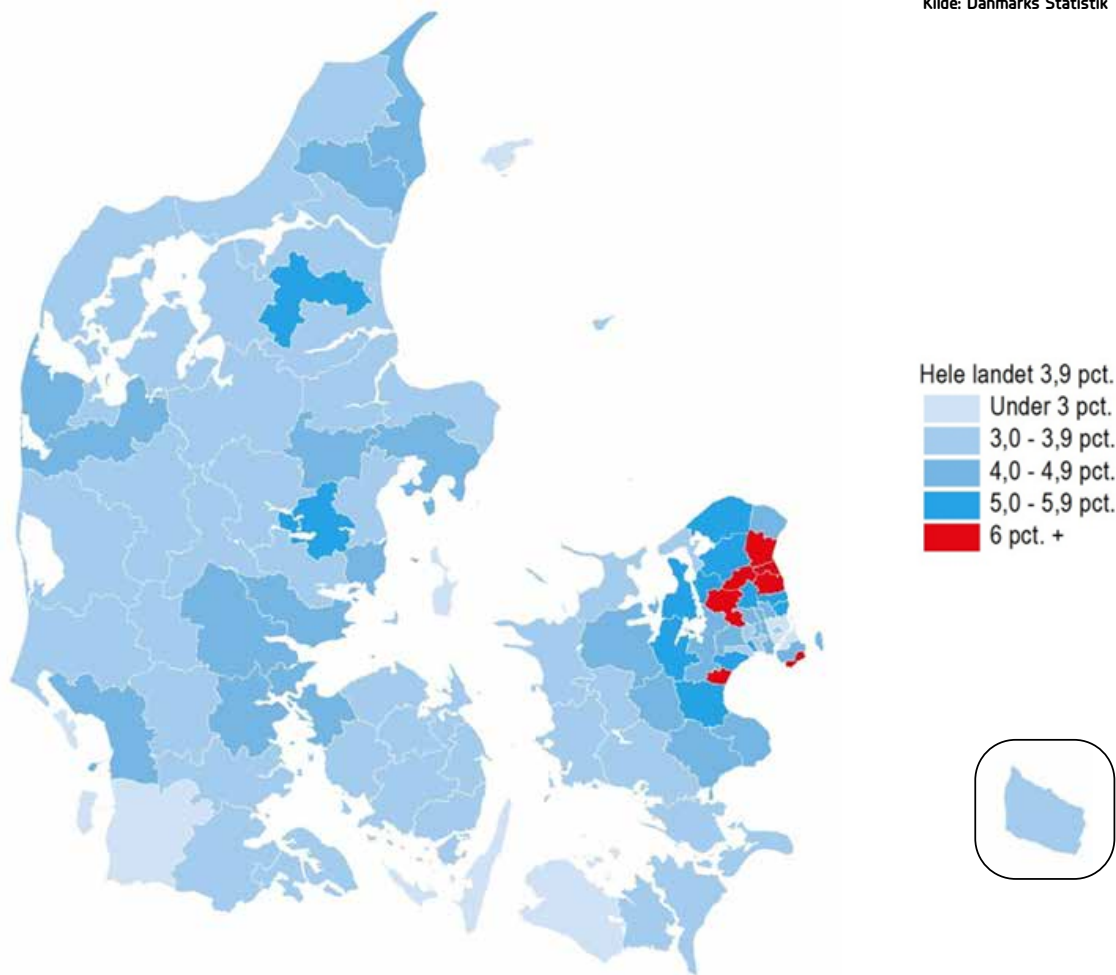
Personbilstætheden i Danmark er ifølge en EU-opgørelse fra udgangen af 2019 lavere end de fleste andre lande i Europa. I Danmark var der 455 personbiler pr. 1000 indbyggere i 2019, mens de tilsvarende tal for vores nabolande Tyskland, Norge og Sverige var 574, 522 og 473.

Flest får nye biler i Nordsjælland

I 2020 fik 8 procent af familierne i Hørsholm Kommune nye biler. I Allerød, Rudersdal, Solrød, Egedal, Fredensborg og Dragør kom der nye biler i mindst 6 procent af familierne. Omvendt fik familierne i Langeland, Læsø, København, Samsø og Ærø Kommuner relativt færrest nye biler, idet færre end 3 procent af familierne i disse områder anskaffede sig ny bil i 2020. Landsgennemsnittet var 3,9 procent.

1. juli 2022 Andelen af alle familier, der har købt eller leaset ny bil

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Danmarks Statistik



HVOR MANGE BILER HAR VI?

	2018	2019	2020	2021	2022
Familier uden bil	1.187.563	1.182.929	1.178.935	1.166.668	1.169.051
Familier med bil	1.850.124	1.876.242	1.896.387	1.929.511	1.957.170
Familier med 1 bil	1.339.817	1.350.888	1.359.183	1.375.116	1.391.178
Familier med 2 biler	442.893	454.258	462.811	474.465	483.177
Familier med 3 biler	55.857	58.581	61.009	65.340	67.385
Familier med flere end 3 biler	11.557	12.515	13.384	14.590	15.430

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Danmarks Statistik

Corona slog midlertidigt trafikken tilbage til 2015-niveau

TRAFIK:

Trafikken - både den kollektive og den individuelle – gik tilbage under coronapandemien. Den kollektive trafik har dog været hårdere ramt end persontrafikken.

Siden 2010 er trafikken på vejene ifølge Vejdirektoratet steget med 14 procent. I 2021 blev der kørt 50,5 milliarder kilometer på de danske veje med danske motorkøretøjer. Det er på niveau med 2016, mens 2020, hvor corona først ramte, er på 2015-niveau.

Til sammenligning stod jernbanenettet ifølge Danmarks Statistik for 4,6 milliarder personkilometer i 2021 og havde ifølge Trafikstyrelsens passagertal.dk 143 millioner

påstigninger i 2021. De offentlige busser havde 193 millioner påstigninger, mens fjernbusserne havde 881.000 påstigninger og luftfarten have 6 millioner påstigninger. Antallet af rejsekortsrejser lå i 2021 på knap 134 millioner, hvilket er lidt højere end 2017, men under præ-corona-årene 2018 og 2019, hvor der var henholdsvis 152 millioner og 179 millioner rejser.

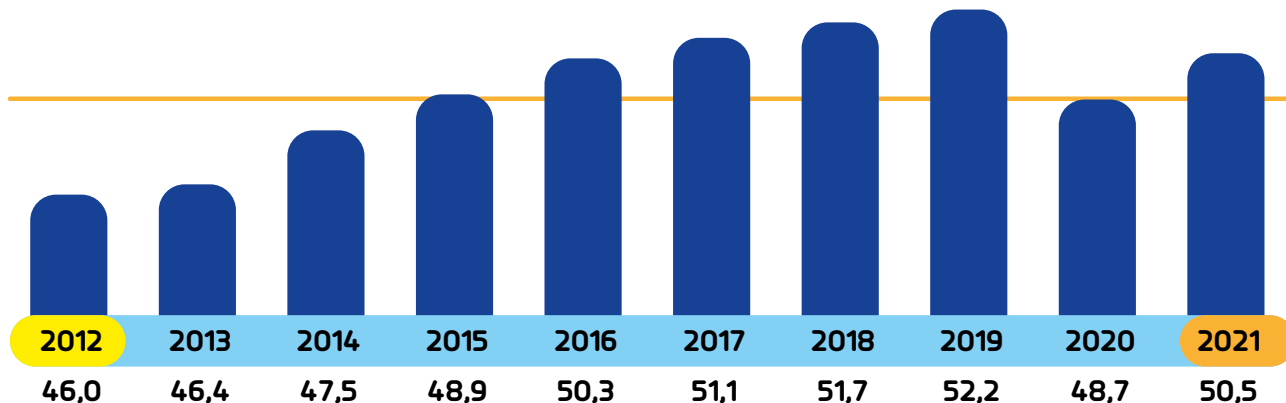
Længden af det offentlige vejnet er pr. 1. januar 2022 i alt 74.912 kilometer. Ifølge Vejdirektoratet udgør statsvejene cirka 5 procent af det offentlige vejnet, men afvikler næsten halvdelen af den offentlige trafik.

Trafikken er cirka fordoblet i forhold til 1984.

UDVIKLINGEN I DEN SAMLEDE VEJTRAFIK

Kørte km på vejnettet i Danmark (i mia.)

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Vejdirektoratet, Trafikstatistikafdeling



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

GRØN OMSTILLING



Elbiler er grønnest over bilens levetid

BILTYPERNES UDLEDNING:

Samlet set er udledningen af CO2 fra nye køretøjer faldende. Energieffektiviteten målt på kørte kilometer pr. liter brændstof er således stigende blandt nyregistrerede biler, viser taler fra Danmarks Statistik.

I 2020 var CO2-udledningen på indeks 58,8, hvor udledningen i 2000 er indeks 100 (se figur 1). Der er altså tale om tæt på en halvering af udledningen for nyregistrerede biler på 20 år. Tallene for 2021 var ved redaktionens deadline ikke offentliggjort, men ventes offentliggjort i september 2022.

Samtidig fylder elbiler mere og mere i bilparken, hvilket også vil kunne mindske transportsektorens udledninger (se oversigt over vejtransportens samlede udledning side 17)

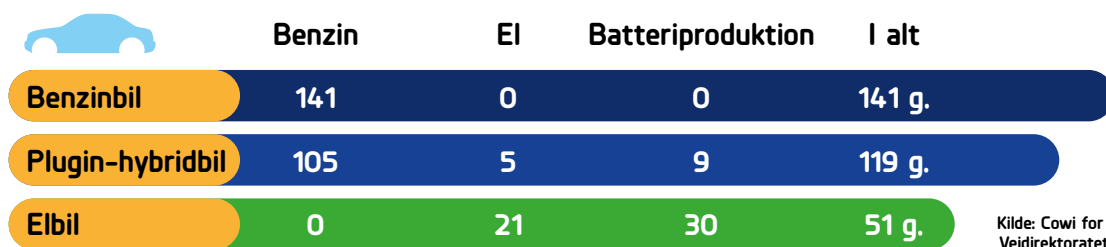
Klimarådet opgjorde i 2018 CO2-udledningen fra biler fordelt på drivlinjer over bilens

levetid, hvor tallene viste et stort potentiale for CO2-reduktion ved at gå fra fossilbiler til elbiler, mens en undersøgelse foretaget af COWI for Vejdirektoratet har sat tal på udledningen af CO2 pr. kørt kilometer, som også viser, at der er en stor klimagevinst ved elbiler.

Det er fortsat behæftet med meget stor usikkerhed at sige noget generelt om udledninger af CO2 fra forskellige biltyper, idet mange parametre spiller ind.

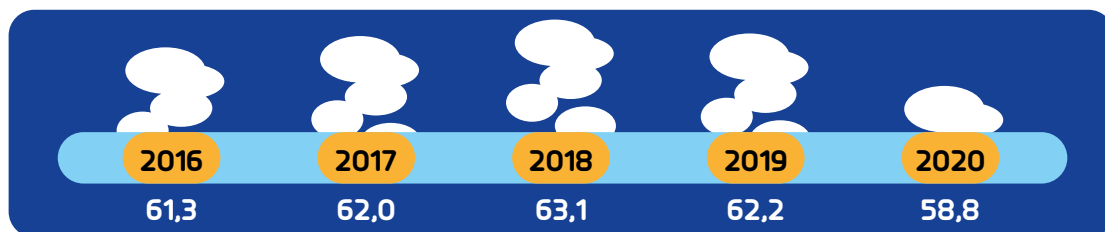
I forhold til pluginhybrider er et afgørende parameter, hvor meget bilen bliver opladt, mens det for alle opladelige biler også spiller ind, hvordan strømmen produceres. Udledningen fra batteriproduktion vil med tiden også belaste mindre og mindre, ligesom benzin- og dieslbiler også bliver mere effektive, men sikkert er det, at elbiler, der lades op med strøm produceret fra vedvarende energi, giver en markant klimagevinst.

CO2-UDLEDNING PR. KM.



CO2-UDLEDNING FRA BILER

Nyregistrerede biler, energieffektivitet (l/km), år 2000 = indeks 100



Nye benzin- og dieselmotorer udfases

FREMTIDENS BILPARK:

Danmark har sammen med resten af EU-landene besluttet, at det fra 2035 skal være helt slut med at sælge nye benzin- og dieselmotorer, herunder også hybrid- og pluginhybridbiler.

Danmark har arbejdet for, at forbuddet skulle træde i kraft før, og flere bilproducenter vil da også stoppe produktionen af benzin- og dieselmotorer lang tid inden 2035.

Salget af brugte benzin-, diesel-, hybrid- og pluginhybridbiler kan fortsætte i EU efter 2035. Der er ikke sat en slutdato for dette salg, men Paris-aftalens og Klimalovens 2050-mål om klimaneutralitet vil formentlig betyde, at der herefter ikke vil køre mange diesel- og benzinbiler herhjemme.

Samtidig kan miljøzoner og nulemissionszoner begrænse, hvor disse biler må køre. Flere partier ønsker dertil at fremrykke målet om klimaneutralitet.

BILPRODUCENTERNES MÅL FOR SALG I EUROPA

Volvo:	100% elbiler i 2030
Ford:	100% elbiler i 2030
Jaguar:	100% elbiler i 2025
Mercedes-Benz:	100% elbiler i 2030
Renault:	100% elbiler i 2030
Volkswagen:	60% elbiler i 2030
Landrover:	60% elbiler i 2030
Toyota (Vesteuropa):	50% elbiler i 2030
Hyundai:	25% elbiler i 2030
Kia:	25% elbiler i 2030
Stellantis:	100% elbiler i 2030
BMW Group:	50% elbiler i 2030

Før 2030 Udfaser salg af benzin- og dieselmotorer i Europa

Jaguar:	2025
Alfa Romeo:	2027
Fiat:	2027

Før 2027 Stopper lancering af nye modeller i Europa

DS:	2024
Alfa Romeo:	2025
Lancia:	2025
Fiat:	2026
Opel:	2026
Peugeot:	2026

AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Transport and Environment

Danmark lever ikke op til EU-anbefaling om ladestandere

LADEINFRASTRUKTUR:

Det er af stor

betydning for en hurtig grøn omstilling af transportsektoren, at ladeinfrastrukturen bliver udbygget i et tempo, der matcher salget af grønne biler, så mangel på eller lange køer ved offentligt tilgængelige ladepunkter og rækkeviddeangst ikke afskrækker folk fra at købe en elbil.

Fra 2018 til 2021 blev der markant flere elbiler pr. ladepunkt. I 2018 var der fire biler om hvert offentligt tilgængeligt ladepunkt, mens der ved årets udgang i 2021 var 14 elbiler pr. offentligt tilgængeligt ladepunkt. I marts 2022 var antallet 12 elbiler pr. offentligt tilgængeligt ladepunkt, hvilket dermed ikke lever op til EU's anbefaling om maksimalt 10 opladelige biler (dvs. inkl. pluginhybrider) pr. ladepunkt. Ultimo 2021 var der således 30 opladelige biler pr. ladepunkt, hvilket er tre gange så mange biler, som EU anbefaler.

I løbet af de sidste tre år er andelen af elbiler med en rækkevidde på over 400 kilometer dog steget fra cirka 46 procent til 66 procent, og mange elbiler bliver ladet op af husholdsladere.

Langt størstedelen af ladepunkterne i Danmark er i dag normalladere, mens hurtigladerne ved årsskiftet udgjorde 10 procent og lynladere omkring 5 procent af ladepunkterne.

Den europæiske interesseorganisation Transport & Environment anbefaler, at der i 2020 var 40 opladelige biler pr. hurtiglader

og 85 opladelige biler pr. hurtiglader i 2025. Ved indgangen til 2022 var der i Danmark cirka 95 elbiler og 212 opladelige biler pr. hurtig- og lynlader. Her er Danmark altså også et stykke fra anbefalingen, men udbygningen af hurtig- og lynladere tager fart og en pulje til hurtig- og lynladere vil fordoble antallet af ladepunkter i forhold til antallet ved årsskiftet.

Sammenligner man antallet af tankstationer med ladestationer, er der ifølge fuelfinder.dk 2078 tankstationer, mens der ligeledes ifølge fuelfinder.dk er 880 ladestationer. Det fremgår ikke af statistikken, hvor mange pumper, der er på tankstationerne, mens der i marts 2022 var over 6000 ladepunkter, der er offentligt tilgængelige.



Det mener danskerne:

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

Elbilens rækkevidde	55,0%
Mangelfuldt netværk af ladestandere	50,5%
For lang opladningstid	36,0%
Bilens pris	48,2%
Høje elpriser	32,4%
Mangel på træk	22,1%
Ved ikke	12,1%

Kilde: Voxmeter for AutoBranchen Danmark, juni 2022. Se mere under "Det mener danskerne", side 46-47.

ANTAL LADEPUNKTER PR. 1000 INDBYGGERE

Marts 2022

AutoBranchen Danmark 2022

Kilde: Transportministeriet

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

Elbiler er langt fra et udpræget storbyfænomen

GRØN BILPARK:

Der er kortest mellem elbilerne i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor der er 22 indbyggere pr. elbil. I den modsatte ende ligger Mariagerfjord Kommune, hvor der er 162 indbyggere pr. elbil.

Ser man på landets 4 største kommuner, er der markant flere elbiler i Aarhus Kommune (62 indbyggere pr. elbil) end i København, Odense og Aalborg, hvor der er henholdsvis 78, 79 og 86 indbyggere pr. elbil.

Når det kommer til elbilernes andel af den samlede bilpark, udgør de 5,9 procent i Lyngby-Taarbæk Kommune, mens de udgør 4,6 procent af bilparken i Københavns

Kommune, 3,7 procent af bilparken i Aarhus Kommune, 2,8 procent af bilparken i Odense Kommune og 2,7 procent af bilparken i Aalborg Kommune.

På landsplan udgør elbiler pr. 30.6.2022 ifølge Bilstatistik.dk 3,15 procent af bilparken, mens pluginhybrider udgør 3,29 procent af bilparken.

København og Aarhus ligger således over landsgennemsnittet, mens Aalborg og Odense ligger under. 16 ud af de 20 kommuner, hvor der er færrest indbyggere pr. elbil ligger på Sjælland, mens 12 ud 20 kommuner hvor der er flest indbyggere pr. elbil ligger i Jylland.

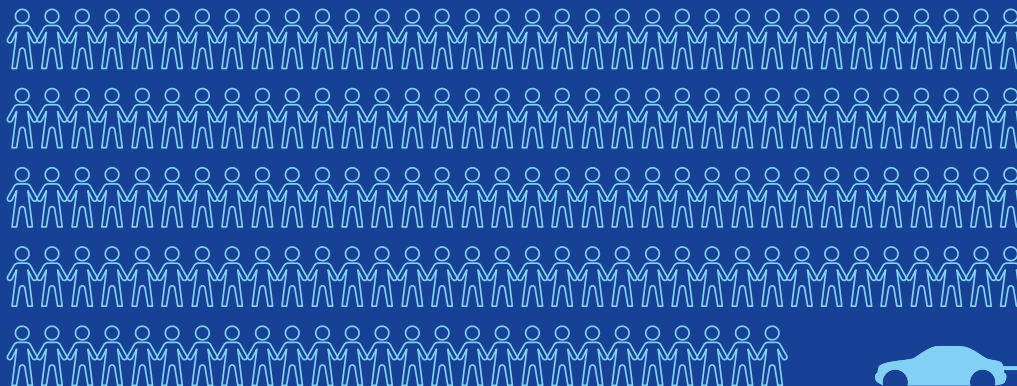
LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

22 indbyggere pr. elbil



MARIAGERFJORD KOMMUNE

162 indbyggere pr. elbil



ANTAL INDBYGGERE PR. ELBIL

1. juli 2022

AutoBranchen Danmark 2022

Kilde: Danmarks Statistik, Bilstatistik og AutoBranchen Danmark

	Antal elbiler	Indbyggere pr. elbil		Antal elbiler	Indbyggere pr. elbil
Lyngby-Taarbæk	2.581	22	Hvidovre	711	74
Hørsholm	1.073	23	Albertslund	369	74
Solrød	995	24	Sønderborg	985	75
Rebild	1.074	28	Randers	1.292	77
Tårnby	1.441	29	Hedensted	616	77
Allerød	879	29	Struer	269	77
Dragør	469	31	Svendborg	763	78
Glostrup	660	35	Ikast-Brande	540	78
Hillerød	1.361	39	Københavns	8.233	78
Lejre	732	39	Ballerup	631	78
Rudersdal	1.284	44	Odense	2.600	79
Ringsted	771	46	Odsherred	412	80
Skanderborg	1.380	47	Frederikshavn	735	80
Vallensbæk	344	48	Viborg	1.203	81
Odder	477	49	Horsens	1.129	84
Samsø	76	49	Vordingborg	540	84
Roskilde	1.797	50	Aabenraa	700	84
Gladsaxe	1.388	50	Aalborg	2.552	86
Herlev	572	50	Faaborg-Midtfyn	575	90
Gentofte	1.453	51	Skive	496	91
Egedal	859	52	Jammerbugt	422	91
Køge	1.174	52	Brønderslev	399	91
Middelfart	747	53	Frederiksberg	1.131	92
Silkeborg	1.805	54	Esbjerg	1.208	95
Faxe	689	54	Norrdjurs	384	96
Brøndby	653	55	Billund	274	98
Fredensborg	734	56	Furesø	420	99
Læsø	31	57	Bornholm	401	99
Syddjurs	744	59	Kalundborg	488	99
Vejle	1.986	60	Assens	410	99
Greve	842	60	Ringkøbing-Skjern	563	100
Fredericia	835	62	Vejen	425	100
Aarhus	5.718	62	Lemvig	193	101
Nordfyns	468	63	Nyborg	313	102
Frederikssund	719	64	Tønder	353	104
Høje-Taastrup	831	65	Varde	469	106
Helsingør	932	67	Holstebro	552	106
Halsnæs	461	68	Kerteminde	223	107
Kolding	1.366	69	Thisted	385	112
Gribskov	599	69	Vesthimmerlands	321	113
Holbæk	1.027	71	Guldborgsund	530	114
Rødovre	580	71	Ærø	52	117
Ishøj	325	71	Fanø	28	122
Haderslev	768	72	Hjørring	515	124
Stevns	326	73	Lolland	296	135
Herning	1.216	73	Morsø	143	140
Sorø	411	73	Langeland	84	147
Næstved	1.128	74	Favrskov	331	148
Slagelse	1.074	74	Mariagerfjord	257	162

Antallet af elbiler er opgjort pr. 30.6.2022. Enkelte unøjagtigheder kan forekomme med overlappende postnumre. Befolkningstallene, der indgår i beregningerne, er opgjort pr. 1. juli 2022

Elbilernes batterier skal genanvendes langt mere

BATTERITEKNOLOGI:

Selvom elbiler udleder væsentligt mindre CO₂ end benzin- og dieslbiler - både ved kørsel og over hele deres livscyklus - er det især produktionen af batterierne, der belaster klimaet.

Ifølge Klimarådets livscyklusanalyser fra 2018, der medregner udledning fra både produktion af el, bil og batteri, forurener elbiler i Danmark halvt så meget som en gennemsnitlig benzin- eller diesebil.

Men batterierne og produktionen af dem har været og er fortsat elbilernes klimamæssige akilleshæl. Produktionen står i dag i mange tilfælde for omkring en tredjedel af bilens samlede udledning over dens levetid.

Produktionen af elbilsbatterier vil med tiden blive mindre klimaskadelig og genanvendelsen af batterierne er ved at blive sat i system.

Nyt center skal genanvende elbilsbatterier

Tidligere på året blev Danmarks første center for håndtering af store højvoltsbatterier således indviet af miljøministeren i Farum. Det var det første af sin slags i verden, der blev taget i brug.

Centeret drives af genbrugsvirksomheden Stena, der allerede håndterer skrottede biler og 12 volts-batterier, men som nu også skal håndtere batterier fra elbiler og pluginhybrider.

Indtil videre bliver der ifølge FDM primært håndteret skadede batterier, men i takt med at de elbiler og pluginhybrider, der er blevet solgt i de senere år, bliver gamle, vil opgaven blive større og større.

Centeret vil ifølge Motor-magasinet få en startkapacitet på 1000 ton, og målet er 100 procent genanvendelse af batteriernes bestanddele af plast og metaller.

Bilforhandlere, bilimportører og skrothandlere kan dermed aflevere elbilsbatterier på genanvendelsesanlægget, hvis bilen har været involveret i en ulykke, på grund af reklamation eller hvis bilen skrottes.

Bilproducenter vil også genanvende

Elbilsbatterier kan blandt andet genanvendes som stationære batterier, hvilket blandt andet Audi gør. Batterierne kan skilles ad, og råmaterialerne kan genbruges til nye batterier.

Tesla har en målsætning om, at 92 procent af råstofferne fra deres batterier genanvendes, og andre bilfabrikanter har lignende mål. VW har åbnet en fabrik i tyske Salzgitter, der skal genanvende gamle elbilsbatterier, og Mercedes ventes at åbne en fabrik til genanvendelse af batterier i Kuppenheim i Tyskland i 2023.

Nye skrappe krav til bæredygtighed

EU's ministerråd vedtog tidligere på året et forslag, der skærper kravene til batteriers bæredygtighed. Det omfatter også elbilsbatterier.

Forslaget går på, at levetiden på batterier skal forlænges, og at batterierne i højere grad skal kunne genbruges og repareres, ligesom at udvindingen af råvarer til batterierne skal ske forsvarligt både etisk, miljømæssigt og socialt. Endelig skal batteriernes CO₂-aftryk også kunne opgøres.

BRANCHEN – I DAG OG I FREMTIDEN



Bilforhandlere kan blive agenter for bilproducenterne

AGENTMODEL:

Danskerne vil i de kommende år opleve en anden type bilsalg end de har kendt til i generationer. Traditionelt set har en bilforhandler været en autonom virksomhed, hvor virksomheden har købt og solgt biler. Nyvognsforhandlere har købt bilerne af importørerne, hvor der typisk har fulgt en række krav med for at fortsætte forhandlingen af det pågældende mærke. Men fremadrettet vil mange forbrugere komme til at handle med bilproducenten fremfor forhandleren. Mere vil foregå via internettet og det vil blive sværere at prutte om prisen.

Det er nogle af konsekvenserne ved at nogle af verdens største bilproducenter i disse år tester og implementerer agentmodellen og lignende kontrakter, hvor forhandleren har markant mindre indflydelse på salget af bilen. Der findes forskellige varianter, men grundtanken er, at bilforhandleren/agenten fremover ikke længere skal købe biler af bilimportøren. I stedet vil bilproducenten eje bilen fra produktion til kunden overtager bilen. Forhandleren vil i stedet for sin nuværende avance modtage et fast salgs-/udleveringsfee.

Dermed vil bilproducenten få større kontrol over salgsprocessen. Det vil bl.a. gøre bilimportøren i stand til at anvende faste priser, kunne sælge alle tilgængelige biler i hele Danmark, samt at få fuldt "ejerskab" over kunden og dennes data. I nogen agentaftaler vil byttebiler også blive kontrolleret af agenten fremfor forhandleren.

For bilforhandleren betyder agentmodellen mindre kontrol med egen forretning, da forhandlerne ikke længere vil kunne fastsætte prisen på nye biler. Til gengæld vil forhandleren have betydeligt færre kommercielle omkostninger og risici, da agentgiveren (bilimportøren) skal betale agentens omkostninger, der er nødvendige for salget af bilerne, hvilket forhandleren betaler for i dag. Derfor har agenten langt færre omkostninger end bilforhandleren. Der skal fx ikke investeres i et varelager eller demobil, som agenten skal have stillet til rådighed fra agentgiveren.

Der er meget delte meninger om, hvorvidt agentmodellen er en fordel og eller ej. Men det er sikkert, at den vil omvælte branchen og give en ny dynamik, hvor få agenter vil kunne sælge rigtig mange biler fra importørens forskellige bilmærker samtidig med at onlinesalg vil tage til.

På oversigten kan man se, hvilke bilmærker der i øjeblikket arbejder med agentmodellen. I Danmark arbejder flere af de nye kinesiske bilmærker med agentmodellen, mens flere store bilmærker forventes at følge efter.

Nogle bilproducenter eksperimenterer også med en såkaldt falsk agentkontrakt, hvor den falske agent bliver omtalt som agent. Problemet ved disse aftaler er, at den falske agent i juridisk forstand ikke er en agent og derfor kan aftalen være ulovlig at indgå.



BILMÆRKER DER ANVENDER AGENTMODELLEN OG HVOR




Hele markedet

	Østrig	Stellantis
	EU	Cupra Volvo
	Tyskland	Stellantis
	UK	Mercedes
	Belgien	Stellantis
	Holland	Stellantis
	New Zealand	Mercedes

	Østrig	Mercedes
	EU	Polestar
	Tyskland	Mercedes MG
	Sverige	Mercedes
	Island	Suzuki
	Rumænien	Renault
	New Zealand	Honda Toyota
	Balkan	Kia
	Israel	Toyota m.fl.
	Sydafrika	Mercedes BMW
	Canada	Genesis
	Indien	Mercedes

Enkelte produkter

	EU	VW Audi Skoda Ford
	Frankrig	VW

	Tyskland	VW Audi Skoda Seat
	UK	VW Audi Skoda Ford Mercedes BMW Renault Citroën
	Australien	Mercedes

Publiceret eller under forhandling

I kraft allerede

Antallet af forhandlere og værksteder vil konsolidere sig

BRANCHEUDVIKLING:

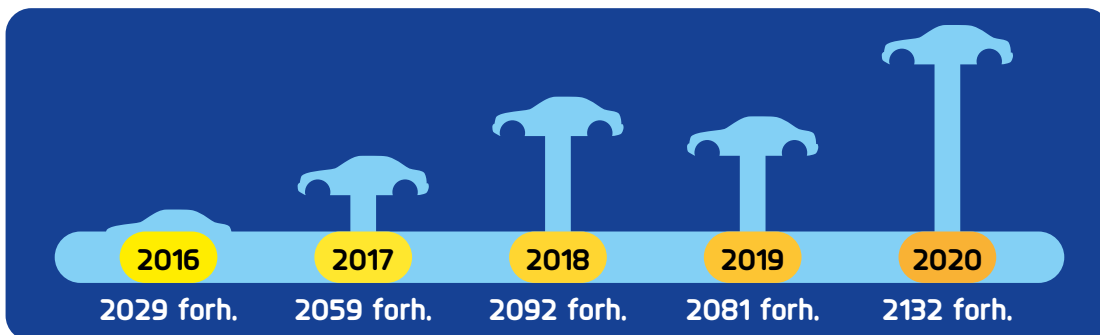
I 2020 var der ifølge Danmarks Statistik 2132 virksomheder, der arbejder med bilsalg. Tallet dækker både over nyvognsforhandlere, brugtvognsforhandlere og leasingselskaber og dækker kun over antal koncerner i autobranchen og ikke antallet af fysiske bilforretninger. Tallet har været forholdsvis stabilt i perioden 2016-2020. Med efterdønninger af corona og leveringsproblemer i mente forventer AutoBranchen Danmark at antallet vil være faldende i 2021 og 2022.

Samtidig er der vestlige lande er der en tendens til færre, men større bilforretninger. Samtidig ønsker bilproducenterne større kontrol over værdikæden og større kontrol

med markedet for brugte biler. Det kan medføre, at færre virksomheder kommer til at arbejde med bilsalg. Derfor forventes den begyndende konsolidering at fortsætte i de kommende år, hvor større bilforhandlere opkøber mindre bilforhandlere.

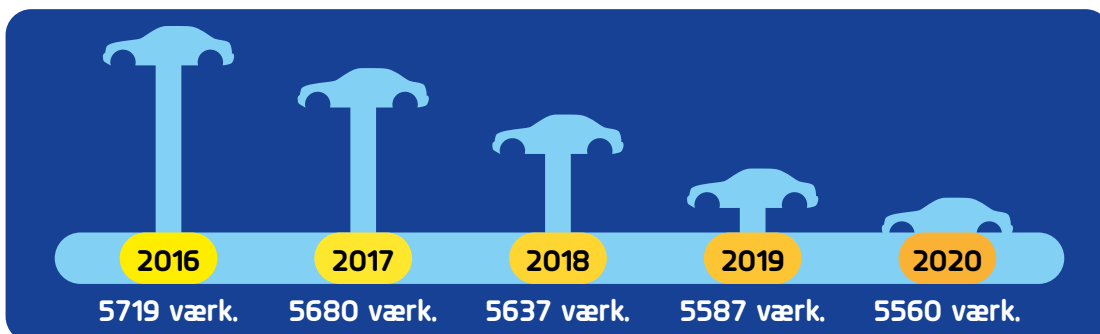
På værkstedssiden er konsolideringen i fuld gang. Der har været en nedgang på knap 200 værksteder fra 2016-2020 og udviklingen forventes at fortsætte. Det er de samme mekanismer, der gør sig gældende som ved bilsalg. Derudover er moderne biler mere teknisk krævende end for få år siden. Det gælder både ift. bilernes software og højspændingsbatterierne på el- og pluginhybridbiler. Det stiller større krav til kompetencer, efteruddannelse og investeringer i nye typer udstyr.

ANTAL FORHANDLERE I DANMARK



AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Danmarks Statistik

ANTAL VÆRKSTEDER I DANMARK



AutoBranchen Danmark 2022
Kilde: Danmarks Statistik

AKTUELLE SAGER



Corona trækker stadig spor i autobranchen

CORONA: Autobranchen har siden corona-udbruddet i Danmark i starten af 2020 haft store udfordringer som konsekvens af pandemien. Branchens salgslokaler var under selve pandemien underlagt en række restriktioner i lighed med en række andre danske virksomheder. Men de største konsekvenser af corona har vist sig at være de internationale nedlukninger og suspensioner af bilfabrikker, underleverandører, fragtruter mv.

I takt med at pandemien spredte sig, blev en lang række bilfabrikker i og uden for Europa lukket ned. Produktionen gik i stå. Det samme er sket hos en række underleverandører og på forsyningsruterne, der transporterer biler og komponenter på tværs af kloden. De mange fabrikslukninger har forstærket en begyndende tendens forud for corona, hvor der begyndte at være mangel på mikrochips til bilproduktionen. Samtidig med et faldende udbud af mikrochips er efterspørgslen på elektronik mv. steget under corona, hvor verdens befolkning ikke har kunne bruge penge på rejser og oplevelser. Derfor har efterspørgslen på elektronik og biler været stor.

Mikrochips-krise tog fart under corona

De mikrochips, der er blevet produceret, har haft svært ved at nå frem, fordi verdenshandlen i perioder har kørt i et stop-and-go tempo, hvor containerskibe og terminaler har ligget stille i ugevis pga. pandemien.

Produktion og distribution af biler er endnu ikke kommet tilbage på samme niveau, som før corona satte ind, hvilket har påvirket det danske bilmarked markant. Leveringstiderne for nye biler har på de værste tidspunkter svinget mellem 6-18 måneder. Når bilfabrikkerne ikke har kunne levere nye biler, har forbrugerne kigget mod brugte biler i stedet. I 2020 blev der ifølge Bilbasen.dk solgt 15

procent flere brugte biler end i 2019. Priserne på de brugte biler er strøget i vejret. Det er nu ikke ualmindeligt, at let brugte biler kan være dyrere end en tilsvarende ny bil med leveringstid.

Det er heller ikke ualmindeligt, at bilmodeller leveres uden en eller flere funktioner med løfte om, at funktionen kan installeres senere på producentens regning, når de elektroniske komponenter bliver til rådighed. Der har også været situationer, hvor tusindvis af næsten færdigproducerede biler har været opmagasineret, fordi der mangler en eller flere komponenter, før bilerne kan leveres.

Værksteder var mindre påvirkede

Under corona har værkstederne først og fremmest været ramt under nedlukninger samfundet, hvor bilerne har kørt færre kilometer og blevet udsat for færre trafikulykker og skader. Det har ført til et dyk i omsætningen i disse perioder, men det har siden jævnet sig ud i omsætningen.

Som en afledt konsekvens af manglen på mikrochips og andre komponenter til bilerne, er der i kølvandet på corona begyndt at opstå mangel og længere leveringstider på reservedele. Der udfordrer værkstederne ved, at man oftere end tidligere må afvente reservedele. Det sætter øget tryk på de lånebiler, der er til rådighed og som er svære at erstatte pga. manglen på biler.

Gaspriser truer autolakereriers eksistens

ENERGIPRISER: I 2022 er en af de mest centrale problemstillinger på autobranschens eftermarked, at de markante stigninger i prisen på naturgas og energi generelt har sendt dele af branchen på kurs mod den finansielle afgrund.

Autolakererne har et stort energiforbrug til opvarmning af malerkabinen, hvor bilerne skal tørre efter endt lakering. Kabinerne skal have en temperatur på helt op til 70 grader for, at lakken kan tørre korrekt. Disse malerkabiner drives ofte af naturgas, der som bekendt er steget voldsomt i pris, siden den russiske invasion af Ukraine den 24. februar 2022.

Situationen har været kritisk hos en række autolakererier, hvor en giftig kombination af høje gaspriser, stort energiforbrug og en i forvejen beskedne margin per bil har presset nogle autolakererier ud mod den finansielle afgrund.

Igennem første halvår af 2022 steg gasprisen i perioder med op mod 50 procent om ugen.

AutoBranchen Danmark har været i dialog med medlemmer, der har oplevet stigninger i den samlede gasregning på fem gange den normale udgift. I en situation med stigende inflation har gaspriserne presset autolakererierne så voldsomt, at mange frygter eller har frygtet konkurs som konsekvens af priserne.

Vi arbejder for energitillæg fra forsikringsselskaber

På grund af den store indflydelse på autolakererierne har AutoBranchen Danmark kæmpet for, at autolakererne bliver kompenseret for deres højere udgifter affødt af højere energipriser. Langt de fleste autolakeringer sker som led i en reparation af

forsikringskader. Dermed er autolakererier afhængige af forsikringsselskaberne og deres værkstedskunder, hvis de skal kompenseres for deres øgede udgifter til naturgas.

AutoBranchen Danmark har haft dialog med både forsikringsselskaberne direkte og med Forsikring & Pension, der foruden at være brancheorganisation for forsikringsselskaberne også driver IT-systemet Autotaks, der anvendes ved udbedring af forsikringskader.

Forsikring & Pension har ikke ønsket at medvirke til en brancheløsning på problemet. Hovedparten af forsikringsselskaberne har til gengæld efter blandt andet pres fra AutoBranchen Danmark valgt at give et energitillæg til autolakererierne ifm. reparation af forsikringskader.

Gjensidige, IF Forsikring, Codan, Topdanmark, GF og de 24 selskaber samlet i Taksatorringen yder dermed et tilskud til autolakererne og udgør i alt cirka 62 procent af markedet. Mest markant er det, at Tryg, der står for cirka en tredjedel af markedet, nægter at hjælpe den skadesbranche, de er afhængige af for at reparere deres kunders biler.

Med udsigt til forhøjede energipriser gennem den kommende vinter vil emnet ikke blive mindre aktuelt.

Politiet har beslaglagt 1200 biler

VANVIDSKØRSEL:

Loven om vanvidskørsel har ført til store ændringer i autobranchen, der er i evig risiko for at få beslaglagt biler på grund af en kunde eller medarbejders kørsel.

Truslen om beslaglæggelse er meget reel, da politiet i gennemsnit beslaglægger 2 biler om dagen, siden loven trådte i kraft den 31. marts 2021. Gennem det første år beslaglagde politiet 996 biler. I august 2022 er tallet steget til 1200 biler. Hvor mange, der har relation til autobranchen vides ikke, men der har været flere sager for domstolene, hvor leasingselskaber har fået beslaglagt biler, fordi kunder har kørt vanvidskørsel i leasingselskabets bil.

Tilsvarende har medlemmer af AutoBranchen Danmark fået beslaglagt biler, fordi kunder på prøveture eller i en leaset bil har kørt vanvidskørsel. Det har vakt stor opstandelse i branchen, fordi branchens mulighed for at sikre sig mod beslaglæggelse og efterfølgende konfiskation er yderst begrænset.

AutoBranchen Danmark har derfor forud for vedtagelsen af lovgivningen, under lovbehandlingen og efterfølgende kritiseret lovgivningen i skarpe vendinger, fordi vi på intet tidspunkt har kunnet få at vide, hvad en bilforhandler, et værksted eller et leasingselskab forventes at gøre for at undgå vanvidskørsel.

Krav om vejledning til branchen

AutoBranchen Danmark har henvendt sig til Transportministeren og Folketinget af flere omgange med henblik på at få adgang til en vejledning, så branchen ved, hvilke tiltag de bør tage for at sikre sig mod beslaglæggelse. Både den nuværende transportminister Trine Bramsen og den fhv. transportminister Benny Engelbrecht har afvist, at der kan laves en vejledning til branchen.

I mangel af vejledning fra myndighederne, har AutoBranchen Danmark rådet branchen til at anvende en tro- og loveerklæring ifm. udlån, udlån og leasing. Der er imidlertid ingen sikkerhed for, at virksomhederne kan sikre sig mod privatpersoners ulovlige kørsel, da en afgørelse fra Vestre Landsret i 2022 slår tvivl om brugen af en tro- og loveerklæring.

Store dele af branchen har valgt at anvende tro- og loveerklæringen, men den manglende vished for, om det er tilstrækkeligt har også tvunget dele af branchen til at køre med på prøveture og afvise udlån og prøvekørsler til udvalgte personer.

Højesteret skal tage stilling

Flere af de sager om beslaglæggelse og konfiskation er i skrivende under behandling i Højesteret, der skal tage stilling til retspraksis i disse sager. Det drejer sig bl.a. om sager, hvor det end ikke har været leasingtageren, der har ført bilen på tidspunktet for forseelsen.

DET MENER DANSKERNE



Danskerne om deres biler

UNDERSØGELSE:

Hvilken bil vil danskere købe næste gang? Hvad er vigtigst, når slutsedlen skal skrives under? Og hvordan ser fremtiden ud i autobranchen? I *Danskerne Biler* vil AutoBranchen årligt tage temperaturen på danskernes forhold til deres biler. Da dette er første udgave af *Danskerne Biler*, kan vi ikke sammenligne med tal fra tidligere år.

På de følgende sider 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 1.009 nationalt repræsentative respondenter. Data er indsamlet efter nationalt repræsentative kvoter på køn, aldersgrupper og region.

Her er nogle hovedpointer:

Danskerne drømmer om nye biler

De adspurgte foretrækker nye biler frem for brugte. 46 procent svarer, at de ville købe en ny bil, hvis de skulle købe bil i dag. 28 procent svarer, at de ville købe en brugt bil. De faktiske salgstal ser dog ganske anderledes ud, hvor der i årets første seks måneder blandt andet på grund af bilmangel blev solgt knap fire gange så mange brugte biler som nye biler.

Danskerne vil købe grønnere bil, end de faktisk gør

Næsten lige så mange respondenter svarer, at de vil købe en elbil som en benzinbil, hvis de skulle købe en bil i dag. 27 procent svarer, at de ville købe en benzinbil, mens 23 procent svarer, at de ville købe en elbil. Det matcher ikke de faktiske salgstal. Det kan fx skyldes, at efterspørgslen på elbiler er større end udbuddet, eller at mange forventer, at deres næste bil vil være en elbil.

Bilens økonomi er vigtigst, når danskerne køber bil

Det er i højest grad bilens pris og driftsomkostninger, der er vigtigt for danskerne, når de køber bil. Begge parametre er vigtigt for cirka 6 ud af 10 danskere. Bilens køreegenskaber og praktiske indretning er også vigtige parametre og vigtigere end bilens klimaaftrek. De samme tendenser gør sig gældende, når det drejer sig om at købe brugte biler.

Flertallet af danskere forventer at have elbil i 2030

Langt hovedparten af danskerne forventer, at deres bil i 2030 vil være en elbil. Tre gange flere forventer at have en elbil end en benzinbil, og ti gange flere forventer, at de vil have en elbil end tilfældet er for dieselmotorer. Ser man på hvad, der afholder danskerne fra at købe elbiler i dag er de vigtigste faktorer bilens rækkevidde og mangelfuldt netværk af ladestander.

Kun et lille mindretal overvejer delebiler og samkørsel

Kun 4 procent svarer, at de overvejer at sælge deres bil eller stoppe leasing af deres bil for at bruge delebil eller samkørselsordninger. 87 procent afviser at gøre sig sådanne overvejelser.

Hver femte kunne forestille sig førerløs bil inden for 5 år

18 procent af de adspurgte svarer ja, når de bliver spurgt, om de kunne forestille sig at købe en førerløs bil inden for de næste fem år. 65 procent afviser det.

Det mener danskerne



Befolkningsundersøgelse af Voxmeter for AutoBranchen Danmark, juni 2022

Hvordan er ejerskabet af din nuværende bil?

Jeg ejer den	96,0%
Jeg har leaset den	4,0%

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

Benzinbil	27,2%
Dieselbil	9,5%
Pluginhybrid	16,0%
Elbil	22,8%
Andet	1,7%
Ved ikke	22,9%

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

Bilens pris	62,0%
Bilens driftsomkostninger	59,3%
Bilens klimaaftryk	29,3%
Bilens køreegenskaber	50,0%
Bilens design	20,1%
Bilens praktiske indretning, fx størrelse på bagagerum eller benplads	40,8%
Ved ikke	9,6%

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

Ny bil	46,2%
Brugt bil	28,2%
Ved ikke	25,6%

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

Bilens pris	62,3%
Bilens driftsomkostninger	57,2%
Bilens klimaaftryk	24,2%
Bilens køreegenskaber	44,2%
Bilens design	17,1%
Bilens praktiske indretning, fx størrelse på bagagerum eller benplads	38,7%
Ved ikke	14,5%

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

Købe	72,3%
Lease	6,5%
Leje	1,0%
Ved ikke	20,2%

Hvilken bil forventer du at have om 8 år?

Elbil	51,8%
Dieselbil	5,2%
Benzinbil	17,2%
Ved ikke	25,9%

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

Elbilens rækkevidde	55,0%
Mangelfuldt netværk af ladestandere	50,5%
For lang opladningstid	36,0%
Bilens pris	48,2%
Høje elpriser	32,4%
Mangel på træk til trailer	22,1%
Ved ikke	12,1%
Total	100,0%

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

Ja	4,1%
Nej	86,6%
Ved ikke	9,3%
Total	100,0%

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	18,0%
Nej	65,1%
Ved ikke	16,8%

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

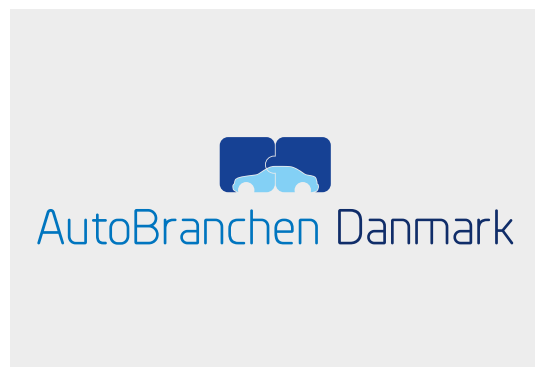
Vores afdeling for eftermarked har fokus på lak & karosseriområdet. De kan hjælpe med Autotaks via deres telefonsupport. De tager dialogen med forsikringselskaberne og kører dagligt på medlemsbesøg.

• 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.



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



AutoBranchen Danmark