

Tendens

04/2026



Stadig mere global bilindustri giver komplekst dansk bilmarked

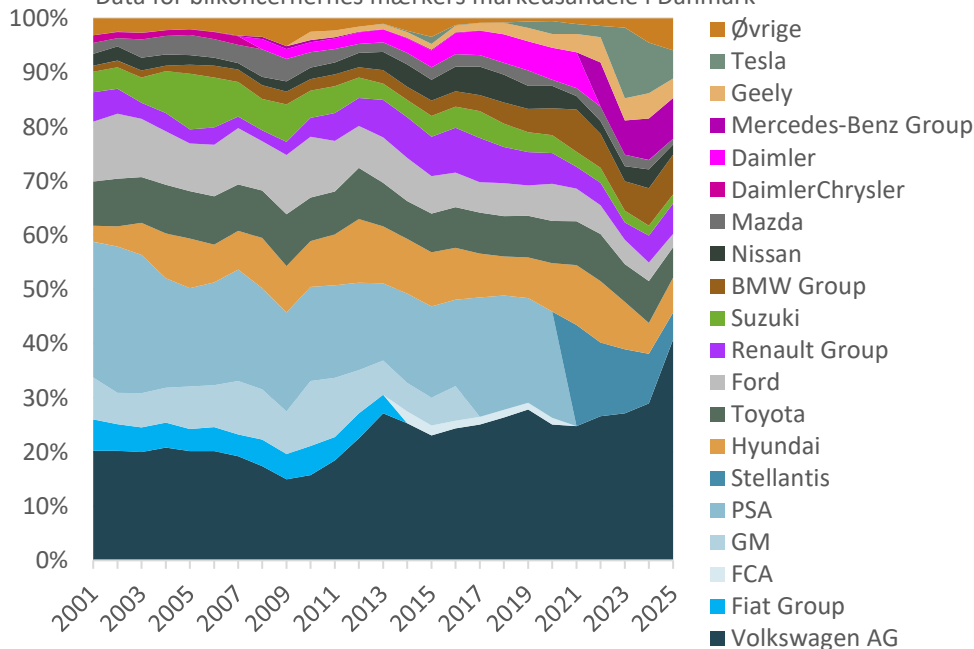
NYE AKTØRER I DET DANSKE BILSALG Den globale bilindustris værdikæder ændres strukturelt i disse år, og den europæiske bilindustri er kommet under massivt pres. Danske bilvirksomheder skal i højere grad orientere sig grundigt i internationale forhold og initiativer i årene fremover, der hurtigt kan få markant betydning for det danske bilmarked og dermed deres forretning.

Den globale bilindustri er midt i et strukturelt markedsskifte, hvor elektrificering og nye aktører, særligt fra Kina, hurtigt udvider deres tilstedeværelse i Europa og i Danmark. Grafen nedenfor viser, hvordan Danmark de seneste 25 år altid har haft et dynamisk bilmarked med skiftende aktører og skiftende markedsandele.

Ser vi alene antallet af forskellige bilkoncerner på det danske marked over årene – det vil sige bilkoncerner med nybilsalg på minimum 500 nyregistreringer pr. år – er der umiddelbart ikke sket nogen forandringer, idet der var 13 forskellige bilkoncerner i 2001, og det samme antal i 2025.

De mest populære bilkoncerners nybilsalg de seneste 25 år

Data for bilkoncernernes mærkers markedsandele i Danmark



Men under overfladen ligger komplicerede ejerforhold og værdikæder med afledte ændringer for bilforhandlerne i Danmark, eksempelvis i form af nye bilmærker, fusioner, nye danske bilimportører og ikke mindst nye distributionsmodeller.

Den grønne omstilling og salget af elbiler giver nye – ikke mindst kinesiske – bilmærker en spillebane på det europæiske og danske bilmarked. Fra 2010, hvor de kinesiske bilmærker første gang viste sig for alvor i de danske bilsalgstal, til 2025, er den kinesiske markedsandel i Danmark således gået fra 1,6 pct. til 9,2 pct. I

LÆS OGSÅ:



s. 04

OVERBLIK:

Fortsat stigende omsætning i bilbranchen



s. 06

BILHANDLEN:

Elbilerne driver nu hele fremgangen i nybilsalget

SUV-segmenterne bærer fortsat væksten i nybilsalget

Små biler er vendt tilbage - men i en ny elektrisk form

Privatkøb trækker grøn vækst, mens erhvervsleasing halter efter

Brugtbilsalget er tilbage på tidligere tiders niveau

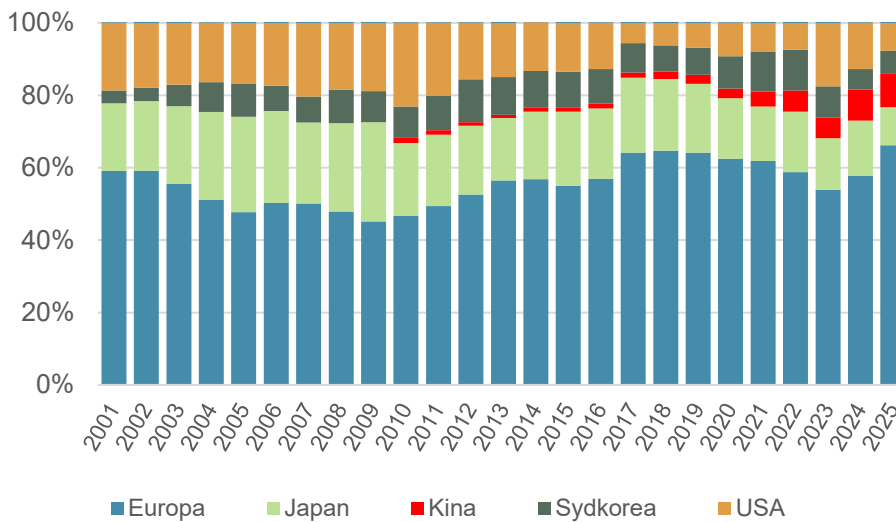
Status på varebilsalget

Anm.: Koncerner hvis bilmærkers samlede årlige markedsandele i Danmark i den 25-årige periode ikke overstiger fire pct., og hvor mærket ikke er del af en koncern efter sin opløsning, hvor den samlede årlige markedsandel er mere end fire procent i den resterende periode, er ikke vist i den resterende periode, er ikke vist i grafen. Bilmærker under 500 nyregistreringer i et enkelt år er ikke med. **Kilde:** DI Bilbranchen på baggrund af data fra bilstatistik.dk og egen research.

samme periode er den europæiske markedsandel gået fra 46,7 pct. til 66,2 pct., stærkt hjulpet på vej af især Volkswagen AG's mærker, imens de franske mærker har mistet terræn. Derudover er de amerikanske, sydkoreanske og japanske markedsandele gået tilbage fra 2010 til 2025, imens der ikke længere er en rent italiensk bilproducent på det danske marked, efter FCA-fusionen til Stellantis i 2021.

Udviklingen i bilproducenternes oprindelseslande

Data for bilproducenter på det danske marked



Anm.: Koncerner hvis bilmærkers samlede årlige markedsandele i Danmark i den 25-årige periode ikke overstiger fire pct., og hvor mærket ikke er del af en koncern efter sin opløsning, hvor den samlede årlige markedsandel er mere end fire procent i den resterende periode, er ikke vist i grafen. Bilmærker under 500 nyregistreringer i et enkelt år er ikke med. Oprindelseslande er med udgangspunkt i bilproducenternes hovedkvarter.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af data fra bilstatistik.dk og egen research.

Med andre ord har markedsdynamikkerne ændret sig mellem eksisterende og nye bilmærker i Danmark. Det nye er imidlertid, at konkurrencevilkårene i den globale bilindustri i stigende grad er formet af geopolitiske og handelspolitiske tiltag. Bagtæppet er især ambitiøse klimakrav i EU, en kinesisk bilindustri der er markedsleder på salg og produktion af elbiler og et USA, der i stigende grad udfører protektionistiske tiltag i forsøget på at styrke de amerikanske bilmærker.

Eksempelvis har EU indført udligningstold på elbiler produceret i Kina, EU og USA har indgået nye handelsaftaler, og USA har med IRA (Inflation Reduction Act) og senere høje toldsatser på udenlandsk producerede biler på forskellige måder søgt at styrke den amerikanske bilproduktion. Dertil kan lægges et stigende pres på centrale forsyningskæder på tværs af den globale bilindustri – mange som følge af de utallige handelspolitiske tiltag.

Resultatet er en historisk kompleksitet i den globale bilindustri, der ikke alene medfører store milliardtab til de bilmærker, som satser på forkerte strategier, men som også har medført forskellige tempi for den grønne omstilling afhængig af den geografiske placering. USA er gået markant tilbage i salget af nye elbiler, Europa er delt i to med højt salg i Nord og lavt salg i Syd, imens elbilsalget buldrer afsted i Kina, der nu er det markant største elbilmarked i verden.

Midt i de markante ændringer er den europæiske bilindustri samtidig under et historisk pres. De er især udfordret af en dyr omstilling til el og mere kompliceret software, mens efterspørgslen ikke i samme tempo kan finansiere investeringerne.

Det samlede europæiske bilmarked lå desuden sidste år omkring 16 pct. under 2019-niveauet, hvilket vidner om et marked, der endnu ikke er kommet i gear efter coronakrisen. Elbilernes andel har samtidig udviklet sig markant langsommere end forventet i dele af omstillingsforløbet, og oven i svære afsætningsmarkeder i både Kina og Nordamerika, har det fået flere producenter til at justere deres elbilplaner de kommende år.

I EU kommer udfordringerne oven i strammere CO₂-standarder for nye person- og varebiler frem mod 2030 og 2035. Og selvom EU har givet midlertidig fleksibilitet ved at vurdere 2025 til 2027 samlet (fremfor år-for-år-mål), er der fortsat højt pres på bilproducenternes produktsammensætning, modeltempo, teknologudvikling, volumen og indtjening, der forplanter sig til distributionsledet hos bilforhandlerne.

Den globale bilindustri kompleksitet på tværs af værdikæder og ejerskabsstrukturer (eksempelvis ejer det europæiske Stellantis 20 pct. af aktierne i den kinesiske bilproducent Leapmotor, imens Volkswagen AG ejer 4,99 pct. af den kinesiske bilproducent Xpeng) forstærkes af et nedadgående bilsalg blandt flere af de europæiske bilmærker i især Kina.

De seneste fem år er de kinesiske bilmærkers andele af nybilmarkedet i Kina gået fra at udgøre mindre end halvdelen til at udgøre langt mere end halvdelen.¹ Dermed har de taget markante markedsandele fra især europæiske og amerikanske bilmærker. Netop derfor er nogle af de europæiske bilproducenter tilbageholdne med at bakke op om EU's handelsbarrierer mod andre større bilmarkeder som Kina.

Alvoren for de europæiske bilmærker har imidlertid forplantet sig i EU. Derfor har von der Leyens EU-Kommission lagt sig i selen for netop at styrke den europæiske bilindustri ved at lancere de to tiltag '[the Automotive Package](#)' i december 2025 og '[the Industrial Accelerator Act](#)' i marts 2026.

I en dansk kontekst kan resultaterne af de to lovgivningspakker virke relativt indirekte i lyset af, at vi ikke producerer biler i Danmark. Men regulatoriske ændringer vil på sigt resultere i markante afledte ændringer i lokale bilmarkeder som det danske. Derfor vil det være afgørende for danske bilvirksomheder at holde et vågent øje med internationale forhold og initiativer i årene, der kommer.

EU vil styrke den europæiske bilindustri

Som modsvar på de store udfordringer, som de globale markedsdynamikker har haft de senere år på den europæiske bilindustri, fremsatte Europa-Kommissionen i slutningen af 2025 en enorm og omfattende lovpakke kaldet '[the Automotive Package](#)'. Formålet med de mange lovforslag i pakken er at styrke den europæiske bilindustri, reducere administrative byrder og understøtte den grønne omstilling af vejtransporten. Alt i alt vurderer Kommissionen, at der i den samlede pakke ligger besparelser for i omegnen af 706 mio. EUR årligt for bilindustrien.

I marts 2026 fremsatte Kommissionen desuden forordningsforslaget '[Industri Accelerator Act](#)', forkortet IAA, der på samme måde skal styrke den europæiske industri. I forslaget ligger dels en række specifikt udpegede sektorer, som vil få særlige vilkår. Heri ligger blandt andet bilindustrien som én af de udpegede sektorer.

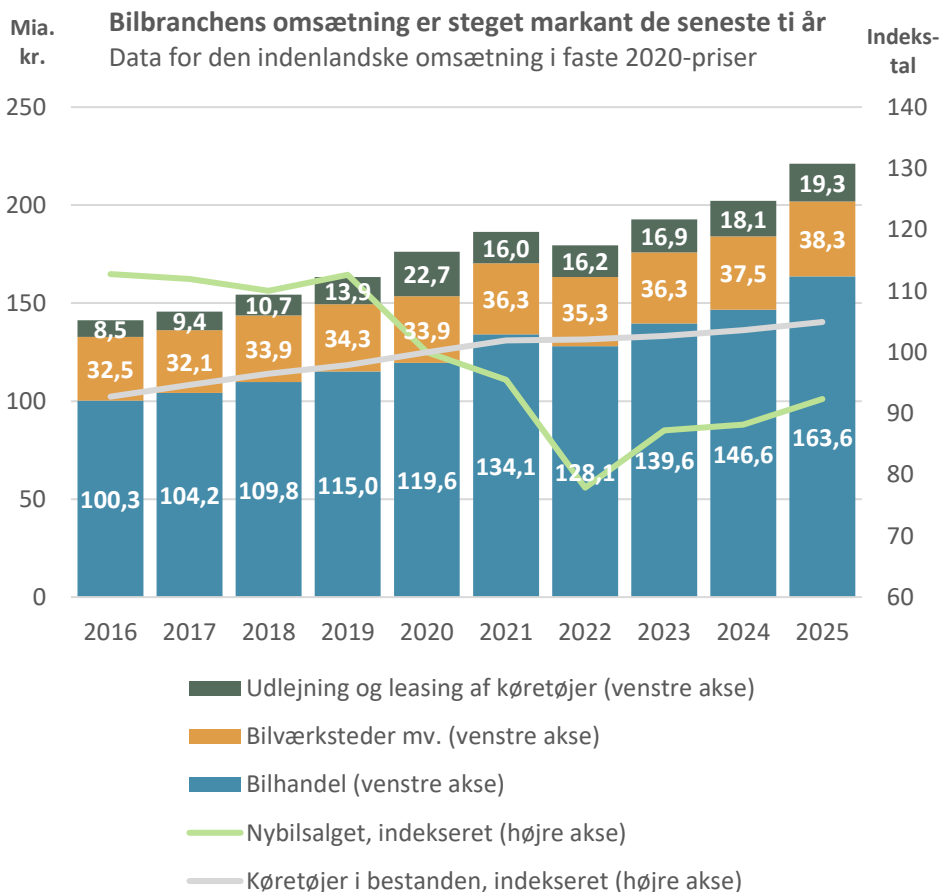
¹ Automobility Ltd. analysis på baggrund af data fra CAAM.

Overblik

FORTSAT STIGENDE OMSÆTNING I BILBRANCHEN Bilbranchens samlede omsætning steg markant i 2025 og rundede 221 mia. kr. Udviklingen drives især af større biler, en voksende bilpark og deraf fortsat fremgang i eftermarkedet samt stigende aktivitet med udlejning og leasing efter nogle mere volatile år.

Omsætningstallene for 2025 fortsatte en lang årrækkes tendens med stigende omsætning i den samlede danske bilbranche. På tværs af omsætningen for bilhandel, bilværksteder samt udlejning og leasing af køretøjer blev der i alt omsat for mere end 221 mia. kroner i 2025. Det er en stigning på 9,3 pct. svarende til 18,9 mia. kroner mere i 2025 end i 2024.

Som omtalt i den forrige udgave af [Tendens fra januar 2026](#), brugte husholdningerne flere penge på færre biler, fordi de køber større biler. Denne tendens ses også i ovenstående omsætningstal, hvor bilhandelsomsætningen er steget markant meget mere over årene end nyregistreringerne isoleret set kan forklare. Du kan læse mere om segmenternes udvikling på side 7. Til gengæld hænger den samlede stigning i branchens omsætning godt sammen med den øgede bilpark i Danmark henover årene.



Anm.: Bilhandel er omsætning fra køretøjstyperne personbil, varebil, lastbil, bus og motorcykel samt disses reservedele og tilbehør. På samme måde er også tal for nybilsalget og bestanden for samme typer køretøjer.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af data fra Danmarks Statistik og bilstatistik.dk.

Det kan også forklare, hvorfor eftermarkedsomsætningen er steget de seneste ti år til trods for flere elbiler i bilparken, der alt andet lige vil give en relativt lavere omsætning for værkstederne. Selvom en del af branchens eftermarkedsomsætning også ligger i Bilhandelsomsætningen (idet virksomheder under denne branchekode også har stor aktivitet på eftermarkedet), viser udviklingen i omsætningen hos bilværksteder mv. (orange søjler) en stigende tendens. Dermed er den

isolerede eftermarkedsomsætning steget med ca. 18 pct. henover de seneste ti år, svarende til 5,8 mia. kroner mere i 2025 i forhold til 2016. I samme periode er bilbestanden steget med 13 pct.

Omsætningen fra udlejnings- og leasingvirksomheder i bilbranchen har de seneste ti år været igennem en periode med både op- og nedture. Fra 2016 og frem til og med 2020 var der en stigende omsætning for udlejning og leasing af køretøjer. Efter at være faldet markant fra 2020 til 2021 har der siden da igen været en opadgående tendens.

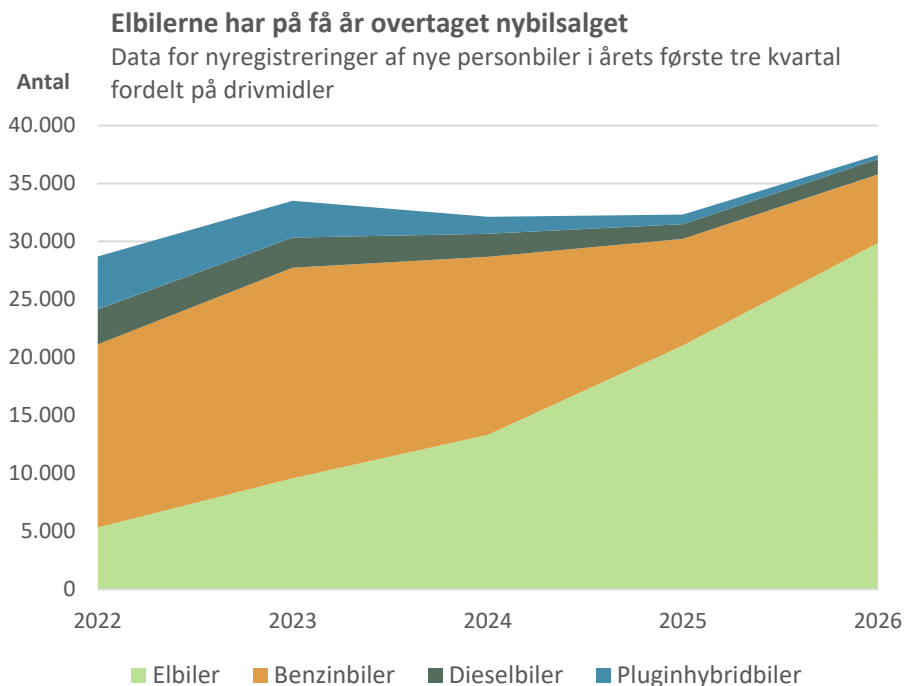
Det kan især forklares med de afgiftsændringer, der blev indført med lovændringen L129 i 2020, hvor registreringsafgiftsloven også ændrede rammerne for leasing af motorkøretøjer med afgiftsindhold. Derudover har den stigende andel af elbiler i nybilsalget også været en medvirkende faktor for et par år med relativt lav omsætning, idet leasing af elbiler startede langt mindre økonomisk favorabelt for udlejnings- og leasingvirksomhederne i starten af 2020'erne på grund af ændrede forrentnings- og afskrivningsforhold i forhold til benzin- og dieslbiler. I takt med at elbiler er blevet mere attraktive i både pris og modeludbud, og eksportmarkederne så småt modnes, har udlejnings- og leasingvirksomhederne imidlertid igen været i stand til at øge omsætningen de seneste fire år.

Bilhandlen

ELBILERNE DRIVER NU HELE FREMGANGEN I NYBILSALGET, der samlet set er steget markant i begyndelsen af 2026, mens væksten dækker over en endnu tydeligere hovedtendens end sidste år: Det danske marked er på kort tid blevet næsten entydigt eldrevet.

I årets første tre måneder er der registreret 43.702 nye personbiler mod 37.420 i samme periode sidste år, svarende til en fremgang på 16,8 pct. Væksten er imidlertid mere end fuldt ud båret af elbilerne. Antallet af nyregistrerede elbiler er steget med 42,6 pct. fra 24.523 elbiler i første kvartal 2025 til 34.969 elbiler i første kvartal i år. Samtidig er elbilernes markedsandel løftet fra 66 pct. til 80 pct., imens pluginhybridbilerne er reduceret til under én pct. af markedet.

De konventionelle benzin- og dieslbiler er samtidig faldet med 30 pct. fra 11.852 biler i første kvartal sidste år til 8.320 biler i første kvartal i år. Dermed udgjorde de konventionelle benzin- og dieslbiler blot 19 pct. af det samlede marked i de tre første måneder af i år. I samme periode sidste år udgjorde de tæt på hver tredje nyregistrerede personbil.



Anm.: Benzinbiler omfatter benzin, benzin (MHEV) og hybrid (HEV) benzin/el. Dieslbiler omfatter diesel, diesel (MHEV) og hybrid (HEV) diesel/el. Pluginhybridbiler omfatter både benzin- og dieseldrevne biler. De viste drivmidler summerer ikke i alle tilfælde præcist til totalen i alle år, da brint- og gasbiler ikke indgår i grupperingerne.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

En del af forklaringen for det stigende elbilsalg er naturligvis de gunstigere bilafgifter for nul- og lavemissionsbiler. Hvor elbilers registreringsafgift blot er 40 pct. af den samlede afgift og har et bundfradrag på 161.300 kroner, har pluginhybridbiler en registreringsafgift på 68 pct. af den samlede afgift, men kun 43.000 kroner i bundfradrag.² Det generelle bundfradrag for alle personbiler ligger i år på 25.500 kroner. Det gør, at elbiler med en pris op til i omegnen af 420.000 kroner de facto er afgiftsfri, hvilket har givet gode rammer for elbilsalget de seneste år.

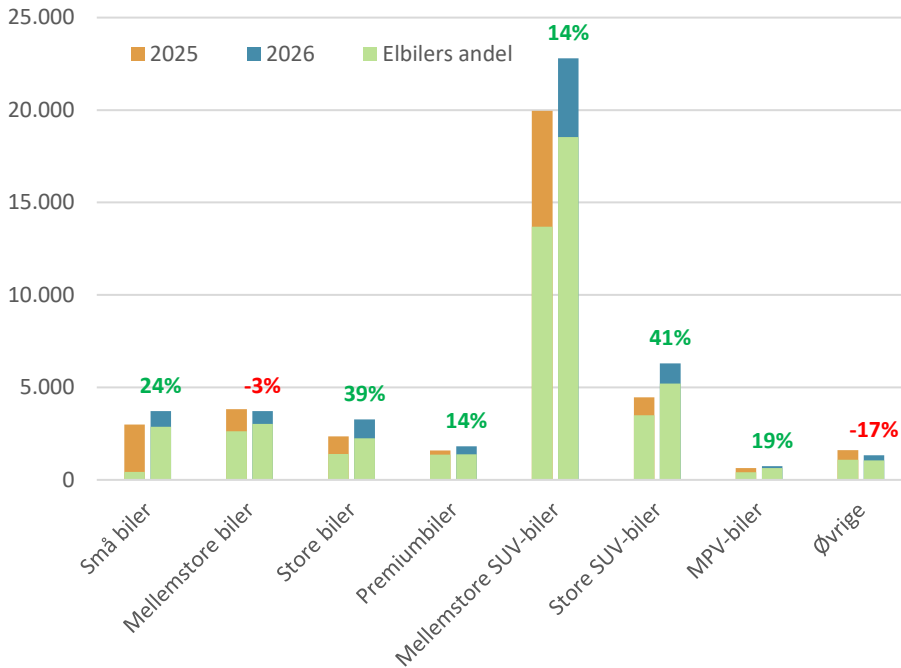
² "Gældende satser for registreringsafgiften", Skatteministeriet.

SUV-segmenterne bærer fortsat væksten i nybilsalget

Mellemstore SUV-biler er fortsat det klare tyngdepunkt i nybilsalget. Segmentet voksede i årets første kvartal til 22.804 personbiler fra 19.954 personbiler i samme kvartal sidste år, og stod alene for godt halvdelen af markedet. Samlet kommer mere end fire ud af fem af den samlede markedsfremskudning dermed fra SUV-segmenterne.

SUV-segmenterne driver fortsat væksten, mens elbilerne breder sig

Antal Data for nyregistrerede personbiler i årets første kvartal



Anm.: De grønne/røde procentsatser over søjlerne viser den samlede udvikling i segmentets nybilsalg fra første kvartal 2025 til første kvartal 2026. Små biler omfatter Mikro- og Lille-segmentet. Mellemstore SUV-biler omfatter SUV B Lille og SUV C Mellem, mens store SUV-biler omfatter SUV D Stor, SUV E Premium, SUV F Luksus og SUV X Offroad. Øvrige omfatter 'ikke defineret segment', Sport og Øvrige.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Det mest markante i 2026 er dog, at elektrificeringen ikke længere kun er et SUV-fænomen. Elbilerne fylder nu mindst to tredjedele af salget i hvert bilsegment, og i segmenterne med mellemstore SUV'er, store SUV'er, mellemstore biler og MPV'er ligger elbil-andelen over 80 pct.

Samtidigt løfter elbilerne også de mindre dele af markedet, så væksten i elbilsalget ikke længere kun handler om større biler, men også om at elbilen nu for alvor har bredt sig på tværs af segmenterne. At SUV'erne fortsat sætter tonen, ligger i tråd med den bredere europæiske udvikling, hvor elektriske SUV'er ifølge IEA udgjorde omkring 60 pct. af elbilsalget i Europa³.

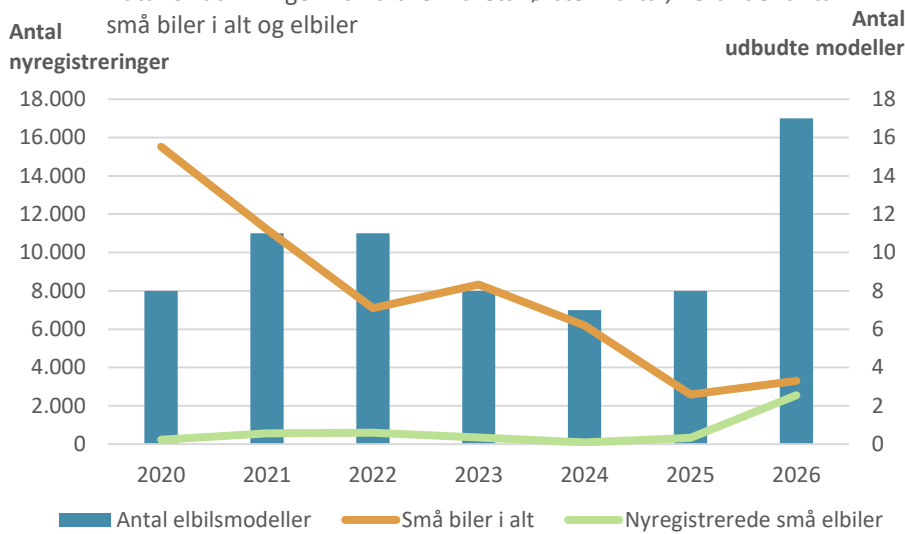
Små biler er vendt tilbage - men i en ny elektrisk form

Det er imidlertid særligt i år, at også de mindste bilsegmenter ser ud til at være på vej tilbage, men ikke i sin konventionelle form som vi kender dem. Efter at have været faldet fra ca. 16.550 små biler i første kvartal 2020 til blot ca. 2.995 små biler i første kvartal 2025, steg salget af nye små biler igen til ca. 3.716 personbiler i første kvartal 2026. Væksten i segmentet bæres imidlertid, som noget nyt, af nyregistrerede elbiler. Antallet af nyregistrerede små elbiler steg således fra 423 biler i første kvartal 2025 til 2.878 biler i første kvartal i år. Samtidig faldt antallet af nyregistrerede konventionelle biler i segmentet.

³ "Trends in the electric car industry", IEA.

Flere elbilmodeller ser ud til at have løftet salget af små biler

Data for udviklingen i små biler i årets første kvartal, herunder antal små biler i alt og elbiler



Anm.: Små biler omfatter segmenterne Mikro og Lille. Antallet af nye små elbilmodeller er opgjort som modeller med én eller flere nyregistreringer i perioden.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Elbilernes andel af de mindste biler er således gået fra ca. 14 pct. i første kvartal 2025 til ca. 77 pct. i første kvartal i år. Denne markante stigning hænger blandt andet sammen med udbuddet af elbil-modeller i segmentet. Antallet af nye små elbilmodeller steg fra 8 forskellige modeller i første kvartal sidste år til 17 forskellige elbilmodeller i første kvartal i år.

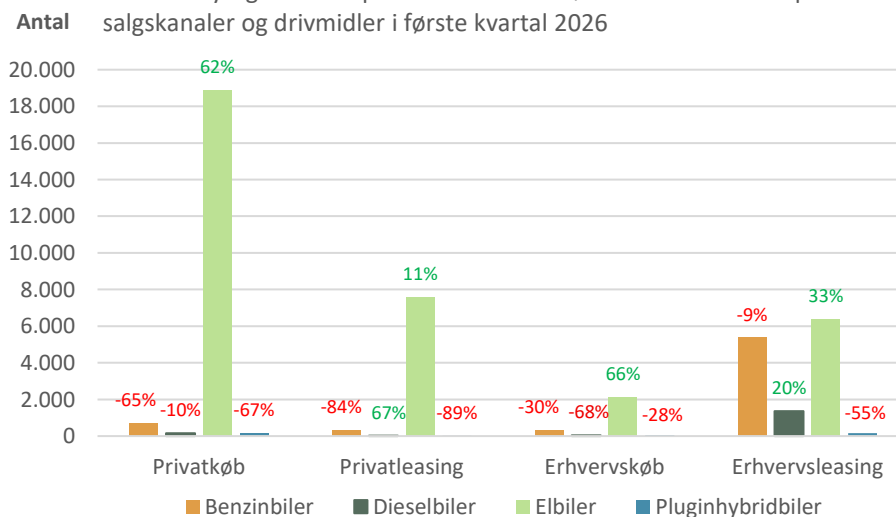
Det er en længe ventet udvikling, som det både det danske og europæiske bilmarked har manglet, for at også den grønne omstilling af de mindre biler kan tage fart. Flere bilproducenter har annonceret lanceringer af flere små elbilmodeller, og samtidig forsøger EU med forskellige tiltag at gøre rammevilkårene for de mindre elbiler mere attraktive. Derfor fremgik salget af de mindste biler også som en central del af [DI Bilbranchens prognose for nybilsalget i 2026](#).

Privatkøb trækker grøn vækst, mens erhvervsleasing halter efter

Udviklingen i salgskanalerne peger på, at markedsfremgangen i begyndelsen af 2026 i høj grad bæres af privatkøb, der er steget fra 14.287 i første kvartal 2025 til 19.895 i første kvartal 2026. Salgskanalen udgjorde således 45,5 pct. af det samlede nybilsalg i første kvartal i år. Imens privatleasing faldt fra 8.981 biler i første kvartal sidste år til 7.943 privatleasede personbiler i første kvartal i år. Samtidig er elbilerne blevet klart dominerende på tværs af alle salgskanaler.

Elbilerne dominerer nu alle salgskanaler

Data for nyregistrerede personbiler i årets første kvartal fordelt på salgskanaler og drivmidler i første kvartal 2026



Anm.: Procentsatserne over søjlerne angiver udviklingen i antal fra første kvartal 2025 til første kvartal 2026 for det enkelte drivmiddel i den enkelte salgskanal.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Elbiler udgjorde således 94,8 pct. af samtlige privatkøbte nye personbiler i første kvartal i år, 95,4 pct. af alle privatleasede nye personbiler, 83,2 pct. af alle nye købte personbiler til erhverv samt 48 pct. af alle erhvervsleasede erhvervs-personbiler. Dermed fylder privatmarkedet mere samlet set, imens det samtidig er blevet markant grønnere.

Erhvervsleasing skilte sig omvendt fortsat ud som den kanal, hvor de konventionelle drivmidler fyldte mest i årets første kvartal, idet der blev nyregistreret ca. 5.400 benzinbiler og ca. 1.400 dieslbiler, selvom også elbiler her steg med ca. 33 pct. Det skyldes helt naturligt den anderledes adfærd i virksomhedernes brug af køretøjerne i hverdagen samt en anden type beregning af forretnings- og afskrivningsmodel for nye køretøjer end privatmarkedet skal tage hensyn til. Samlet set gik erhvervsmarkedets elbilandel dog frem fra 42,9 pct. i første kvartal sidste år i forhold til 53,7 pct. i samme kvartal i år (fremgår ikke af ovenstående graf).



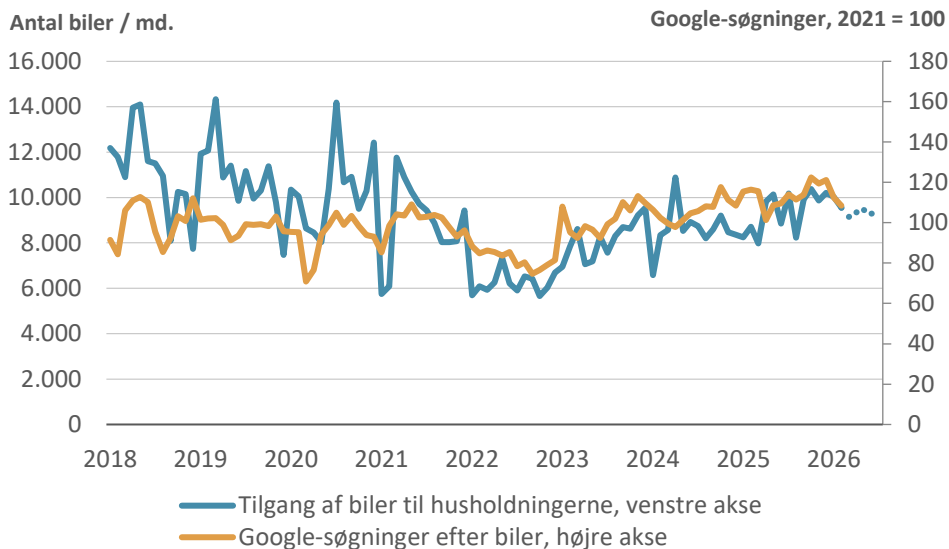
GOOGLE TRENDS-INDIKATOREN viser relativt lave nedadgående tendenser for de kommende måneders nybilsalg. Det forklares blandt andet med færre søgninger på Google.

Et mål for husholdningernes efterspørgsel efter biler er de Google-søgninger efter forskellige bilmærker, der foretages i Danmark. Når flere overvejer at købe bil, researcher flere også forskellige bilmærker, hvilket får antallet af Google-søgninger til at stige. Nedenfor undersøges Google-søgninger efter de mest solgte bilmærker i Danmark.

I løbet af det seneste halve år er der hver måned blevet indregistreret i omegnen af 10.000 biler til danske privatforbrugere. Det er et lidt højere niveau, end der har været på samme tidspunkt i de seneste par år. Ser man i stedet på antallet af Google-søgninger efter biler i Danmark, har pilen peget nedad i de seneste måneder. Det indikerer, at niveauet af nyregistreringer sandsynligvis vil falde en lille smule i den kommende tid – men vil stadig ligge højt på omkring 9.000-9.500 nyregistreringer pr. måned.

Fald i søgninger efter biler i de seneste måneder

Fremskrivning af nyregistrerede personbiler i husholdningerne, sæsonkorrigeret



Google Trends-indikatoren vurderer de kommende måneders nybilsalg ud fra en alt-andet-lige-tilgang. Det vil sige, at det udelukkende er de seneste måneders faktiske bilsalg samt antallet af Google-søgninger efter udvalgte bilmærker, der bruges som udtryk for efterspørgslen efter nye biler. Omvendt tager indikatoren ikke højde for andre faktorer i markedet såsom ændringer i afgifter eller i husholdningernes rådighedsbeløb.

I øjeblikket er usikkerheden for det fremtidige bilsalg meget stor. Overordnet set er økonomien i Danmark god, og forbrugerne har oplevet reallønsstigninger de seneste år – og ser også ind i en fremtid med en forbedret økonomi. Men på trods af dette har forbrugertilliden været meget lav gennem en længere periode, hvor især usikkerheden fra krigen i Ukraine og de forskellige udmeldinger fra USA har trukket forbrugertilliden ned.

Med krigen i Mellemøsten er denne usikkerhed kun blevet større, og vi forventer et fald i forbrugertilliden. I det omfang, at krigen fortsætter i en længere periode, kommer det til at sætte sig i energipriserne, som vil skabe mere inflation, højere renter og dermed også mindske efterspørgslen efter biler. Bliver krigen derimod afsluttet relativt hurtigt kan vi vende tilbage til "normalen", og der vil være større fremgang i økonomien – og dermed basis for et større bilsalg.

Anm.: Den stiplede linje er DI's skøn frem til juli 2026. Skønnet bygger på de foregående måneders nyregistreringer samt Google-søgninger efter de 15 mest solgte bilmærker i Danmark i 2025 til private forbrugere.

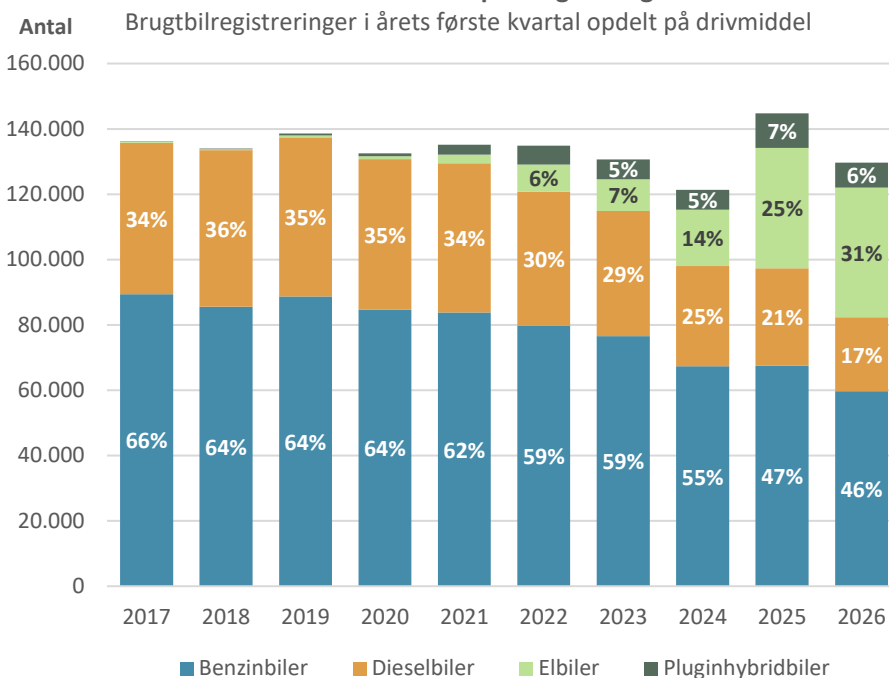
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af data fra Google Trends, Danmarks Statistik og DI.



BRUGTBILSALGET er faldet tilbage fra det høje niveau i starten af 2025. Markedet er blevet markant grønnere og præget af relativt høj efterspørgsel.

De samlede brugtbilregistreringer er faldet i begyndelsen af 2026. I årets første tre måneder blev der registreret ca. 129.800 brugtbilregistreringer mod ca. 144.700 registreringer i samme periode sidste år. Det svarer til et fald på 10,3 pct. Tilbagegangen ligner dog i høj grad en normalisering af niveauet for det samlede brugtbilsalg efter en usædvanligt stærk start på året sidste år, da niveauet for første kvartal i år ligger over første kvartal i både 2023 og 2024. Samtidig dækker faldet over et tydeligt skift i markedets sammensætning af drivmidler.

Elbilerne vinder markant frem på brugtbilsalg



Anm.: Brugtbilregistreringer inkluderer personbiler, som er genregistreret, brugtimporteret og/eller ejer-/bruger-skiftet i den angivne periode. Benzinbiler inkluderer Benzin, Benzin (MHEV) og Hybrid (HEV) benzin/el. Dieselmotorer inkluderer Diesel, Diesel (MHEV) og Hybrid (HEV) diesel/el. Procenterne i søjlerne indikerer drivmidlets andel af første kvartals samlede brugtbilregistreringer. Procenter under fem pct. er ikke vist.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Elbiler er også på brugtbilmarkedet det eneste drivmiddel, der går frem i årets første kvartal i forhold til samme kvartal sidste år. Antallet af brugtbilregistreringer for elbiler steg fra ca. 36.900 registreringer i første kvartal 2025 til ca. 39.700 registreringer i samme kvartal i år. Det svarer til en stigning på 7,7 pct. Elbiler udgjorde dermed 30,6 pct. af brugtbilmarkedet i første kvartal i år imod 25,5 pct. i samme kvartal sidste år.

Omvendt er antallet brugtbilregistreringer for benzinbiler faldet med 11,6 pct., imens den samme for dieselmotorer faldt med 24,2 pct. og pluginhybridbiler faldt med 27 pct. i første kvartal af i år. Samtidig er drivmidlernes markedsandele forskudt betydeligt. Benzinbilernes andel af brugtbilmarkedet i første kvartal i år faldt således til 46 pct. fra 47 pct. i samme periode sidste år, imens dieselmotorernes andel lå på 17 pct. fra 21 pct. i første kvartal sidste år.

Markedets vækst er dermed blevet mere entydigt elbilledret end tidligere. For ti år siden i 2017 stod benzin- og dieselmotorer tilsammen for næsten hele brugtbilmarkedet, mens de i første kvartal af 2026 udgjorde knap to tredjedele. Faldet i det samlede marked skal derfor ikke kun læses som lavere aktivitet, men også som led i en markant ændring af brugtbilmarkedets sammensætning, hvor elbiler – lige som i nybilsalg – også fylder mere til fordel for de konventionelle biler.

Udbud og efterspørgsel på det danske brugtbilmarked

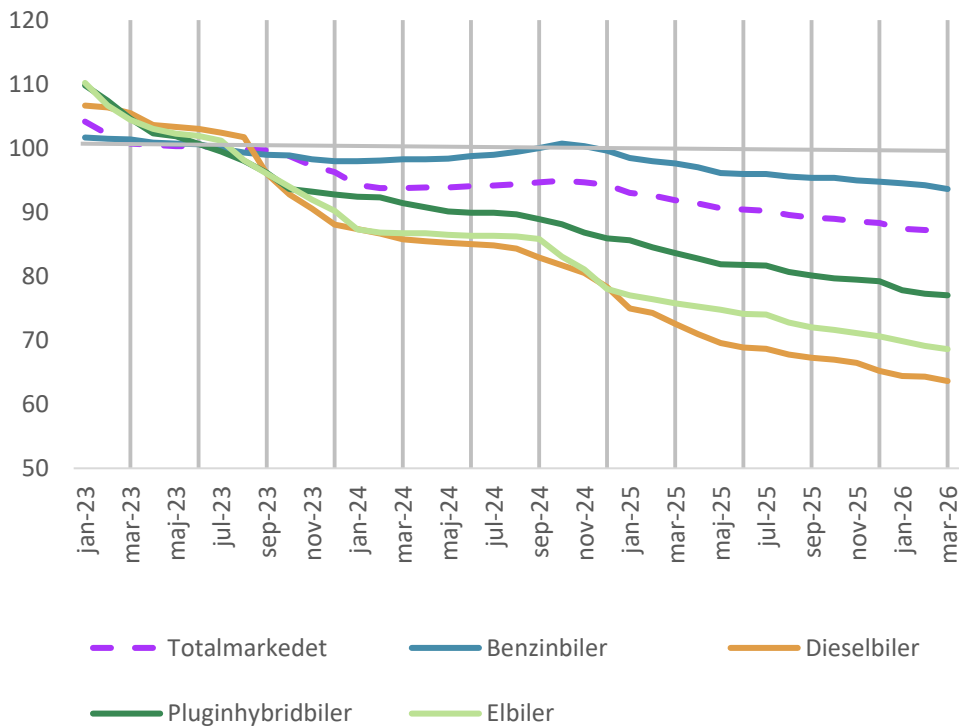
Udbudsindikatoren på næste side peger ifølge Bilbasen fortsat på, at der samlet set er færre brugte personbiler udbudt, end den forventede efterspørgsel umiddelbart tilsiger.

Derfor så vi også i første kvartal i år et brugtbilmarked med fortsat prisfald på tværs af alle drivlinjer. Brugte pluginhybrid- og elbiler førte an med prisfald på hver især 2,8 pct. fra december 2025 til marts 2026, tæt efterfulgt af brugte dieslbiler, der faldt 2,5 pct. i samme periode. På bare tre år er det samlede brugtbilmarkeds priser, ifølge Bilbasens tal, således faldet med 13,5 pct.

Brugtbilmarkedet oplevede fortsatte fald i priserne i starten af året

Indekseret prisudvikling på historiske handler på Bilbasen

Indeks 100 = 2023



Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra Bilbasen.

Totalmarkedet for brugte biler til salg i Danmark ligger nu med en indikatorværdi på 87, hvilket er lidt lavere end i begyndelsen af 2026, hvor den samlede indikatorværdi lå på 87,4, og markant under niveauet fra marts 2025 på 91,9. Billedet er dermed, at ubalancen mellem udbud og efterspørgsel fortsat består, og at det samlede marked fortsat bevæger sig under balancepunktet på 100. Det ligger i forlængelse af de seneste Tendens-udgaver, hvor Udbudsindikatoren også har peget på et marked med høj aktivitet og relativt lavt udbud.

Udbudsindikatoren:

Brugtbilmarkedet er fortsat i underudbud, men forskellene mellem segmenterne er store

Udbudsindikatoren for forholdet mellem udbud og efterspørgsel på bilforhandlerens brugtbilmarked, gældende til og med juni 2026

Segmenter	Indikatorværdi	Tendens af værdien	Udviklingen i udbuddet
Mikro	45	↓	-5,9 %
Mini	50	↓	-4,8 %
Mellem	87	↓	-1,9 %
Firma	85	↓	-2,6 %
MPV	43	↓	-7,5 %
SUV	98	→	4,1 %
Luksus	105	↓	-0,7 %
Gulplade	58	↓	-4,0 %
Hybridbiler	98	↓	-4,6 %
Elbiler	93	↑	3,2 %
Totalmarkedet	87	↓	-2,8 %

Det laveste udbud ses ifølge Bilbasen fortsat i de mindste segmenter. Mikro- (45), Mini- (50) og MPV-segmentet (43) ligger markant under balancepunktet, mens også gulpladebiler (58) fortsat ligger lavt. Samtidig er udbuddet i disse segmenter faldet yderligere siden seneste måling fra Bilbasen med tilbagegange på mellem 4,0 pct. og 7,5 pct. Det peger på, at det især er de små og praktiske biltyper, hvor markedet fortsat er mest presset på udbuddet. Også mellemsegmentet (87) og firmabilsegmentet (85) ligger ifølge Bilbasen fortsat under 100, men dog en del tættere på balancepunktet end de fire ovenfor nævnte segmenter.

Der tegner sig samtidig et andet billede for de større og grønnere dele af markedet, hvor SUV-segmentet (98) nu ligger tæt på balance, mens elbilerne (93) fortsat er i en relativt lille underudbudssituation på Bilbasen, men med tendens til stigende udbud i takt med, at nybilmarkedet lancerer nye elbilmodeller til det danske og europæiske marked. For elbilerne er udbuddet vokset med 3,2 pct., og indikatorværdien er ifølge Bilbasen steget fra 91 til 93 siden begyndelsen af året. Det peger på, at udbuddet af brugte elbiler fortsat vokser, herunder via import, men endnu ikke i et omfang, der ifølge Bilbasen bringer markedet i balance mellem udbud og efterspørgsel. Hybridbilerne (98) ligger tilsvarende tæt på balance, mens luksussegmentet (105) fortsat er det eneste segment med tydelig tendens til overudbud i markedet.

Samlet set understreger tallene, at brugtbilmarkedet fortsat er fragmenteret. De konventionelle små segmenter er ifølge Bilbasen præget af vedvarende knaphed, mens udbuddet i SUV- og elbilmarkedet er blevet større og bevæger sig tættere på balance. Denne udvikling ligger i god tråd med den strukturelle forskydning, som de tidligere Tendens-udgaver har peget på, hvor færre konventionelle biler og flere brugte elbiler gradvist ændrer dynamikken på brugtbilmarkedet som på nybilmarkedet.

Anm.: Værdien er en Udbudsindikatorværdi og hænger ikke sammen med bilens værdi.

Med udgangspunkt i historisk data på 12 måneder, viser Udbudsindikatoren det forventede forhold mellem udbud og efterspørgsel på bilforhandlerens brugtbilmarked tre måneder ude i fremtiden. Er værdien lig med 100, er der balance mellem udbud og efterspørgsel. Er den under 100, er udbuddet mindre end den efterspørgsel, som kan forventes. Er indikatoren over 100, er der tilsvarende tale om et overudbud.

Pilene angiver udbudstendensen siden sidste udgave af indikatoren.

Kolonnen 'Udviklingen i udbuddet' viser udviklingen i udbuddet af segmentet siden sidste udgave af indikatoren.

Udbudsindikatoren viser et alt andet lige-billede. I tilfælde af, at der sker en markant forandring i markedet – eksempelvis afgiftsændringer – vil modellen ikke tage højde herfor.

Hybridbiler inkluderer alle typer af hybridbiler. Hybridbiler og elbiler er inklusive tal for brugtimporterede biler med gennemsnit for perioden januar 2021 – marts 2026.

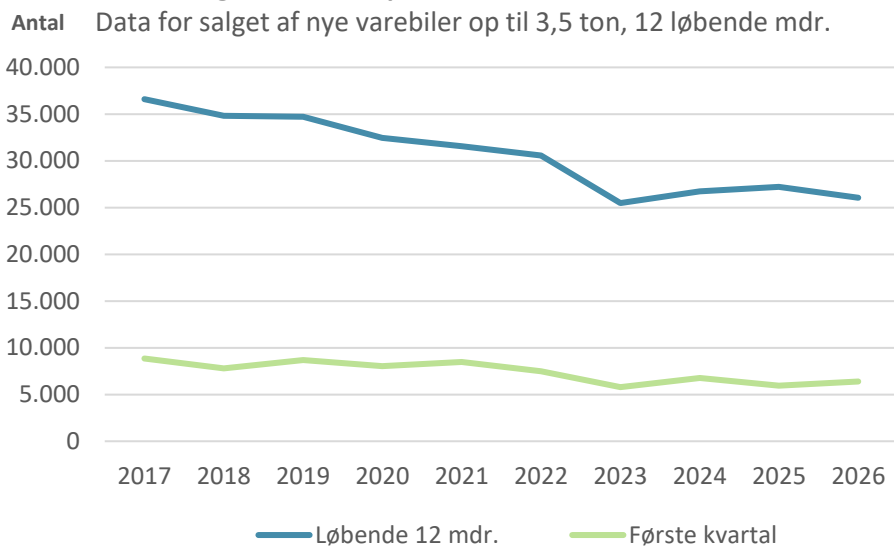
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af oplysninger fra Bilbasen. Store dele af kommentarerne til Udbudsindikatoren er desuden også leveret af Bilbasen.



VAREBILSALGET Salget af nye varebiler ligger fortsat på et relativt lavt niveau efter flere års tilbagegang. Selvom salget steg moderat i første kvartal, peger både udviklingen i bestanden, drivmidler og salgskanaler på, at især erhvervslivet i stigende grad udskyder udskiftning af nyere varebiler.

Bilbranchens salg af nye varebiler op til 3,5 ton ligger både i årets første kvartal og henover de seneste 12 løbende måneder på nogenlunde samme niveau som de foregående tre år. De seneste fire års varebilsalg ligger således på et samlet set relativt lavt niveau i forhold til foregående års høje varebilsalg.

Varebilsalget har været på relativt samme niveau de seneste fire år



Anm.: Data for løbende 12 måneder er for perioden april-marts. Elektriske varebiler med en vægt på mere end 3,5 ton er ikke med i data for varebilsalget.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Dermed blev der i årets første kvartal solgt cirka 6.400 nye varebiler, hvilket er en stigning på 7,7 pct. i forhold til samme kvartal sidste år. Det svarer til en stigning på 460 flere nyregistrerede varebiler mellem de to kvartaler. Ser vi henover de seneste 12 løbende måneder, blev der indregistreret cirka 26.100 nye varebiler i alt, hvilket er et lille fald fra cirka 27.200 nye varebiler solgt i de 12 foregående måneder, svarende til i omegnen af 1.100 færre nye varebiler.

Noget af forklaringen kan ligge i, at det i stigende grad er blevet mindre attraktivt at lade sin private varebil indregistrere på papegøjeplader, da afgiftsfordelene er blevet mindre i takt med, at der er kommet mindre registreringsafgift i nye biler. Henover de seneste ti år er privatandelen af varebilsalget således gået fra ni pct. i første kvartal 2017 til blot 1,5 pct. i første kvartal i år.

I samme tiårige periode er erhvervsmarkedet for salg af nye varebiler faldet med 22 pct., hvilket kan indikere, at erhvervslivet i højere grad holder fast i deres eksisterende materiel fremfor at udskifte det til nyere. Ifølge bilstatistik.dk er bestanden af varebiler med erhvervsbrugere i samme periode fra ultimo marts 2017 til ultimo marts 2026 imidlertid vokset med 12,1 pct., imens bestanden for privatregistrerede varebiler er mere end halveret i samme periode. Samlet set er varebilbestanden i den tiårige periode således faldet med 13,4 pct.

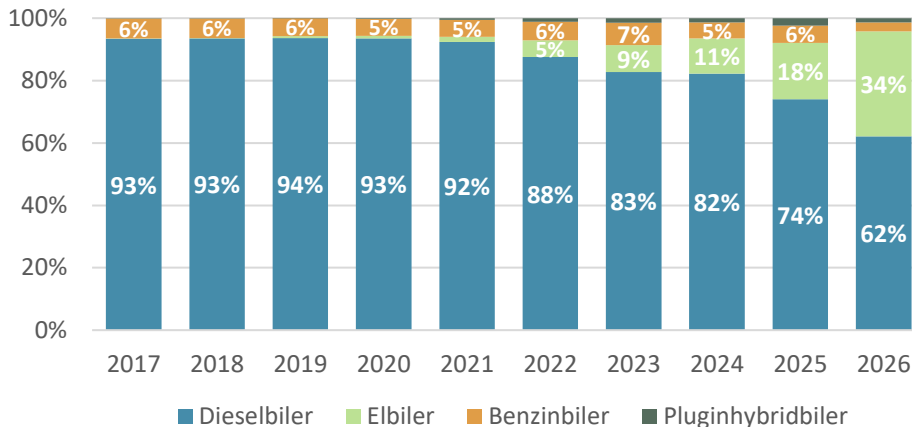
Det indikerer, at behovet for varebiler i erhvervslivet ikke er blevet mindre, men at deres efterspørgsel på nyere varebiler til gengæld er faldet de seneste ti år. Dette understøttes af, at der er forsvundet cirka 8.900 erhvervsregistrerede varebiler i bestanden med en alder under tre år fra ultimo marts 2017 til ultimo marts 2026. Det svarer til en nedgang på 10,4 pct. i de erhvervsregistrerede varebiler op til tre år gamle.

Drivmidlernes udvikling i varebilsalget

Det er særligt salget af nye diesel-varebiler, der er gået markant ned, idet deres andel af det samlede marked gik 12 procentpoint ned i de 12 løbende måneder fra april 2025 til marts 2026 i forhold til de foregående 12 løbende måneder mellem april 2024 til marts 2025, svarende til cirka 4.000 færre dieselmotorer.

Salget af nye varebiler bliver i højere grad elektrisk

Data opdelt på drivmidler henover 12 løbende måneder april-marts



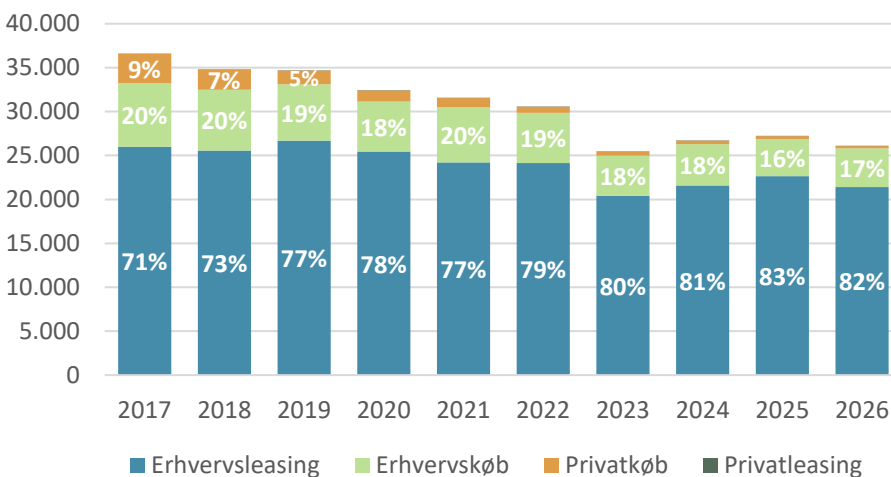
Anm.: Elektriske varebiler med en vægt på mere end 3,5 ton er ikke med i data for varebilsalget. Andele under fem pct. er ikke vist i grafen.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Omvendt er det gået for salget af nye el-varebiler, der stort set er steget tilsvarende med cirka 3.850 nye el-varebiler i samme periode. Dermed stod elbiler for 34 pct. af alle nye solgte varebiler i de seneste 12 løbende måneder, hvor dieselmotorvarebilsalget stod for i alt 62 pct. Salget af nye benzin-varebiler stod for tre pct. af det samlede varebilsalg i samme periode. I tallene figurerer de tungere el-varebiler imidlertid ikke, idet disse kategoriseres som lastbiler på grund af deres tungere vægt, der overstiger 3,5 ton. Dermed gemmer der sig i tallene et "skyggetal" for el-varebiler, som alt andet lige ville gøre varebilsalget endnu grønnere.

Varebilsalget sælges i stigende grad til erhvervsvirksomheder, der foretrækker leasing fremfor køb

Antal Data for varebilsalgets salgskanaler de seneste ti år, løbende 12 mdr.



Anm.: Elektriske varebiler med en vægt på mere end 3,5 ton er ikke med i data for varebilsalget. Andele under fem pct. er ikke vist med tekst i grafens søjler.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Henover de seneste ti år er andelen af varebilsalget, der er solgt via leasing til erhvervsvirksomheder steget med 11 procentpoint, imens andelen af erhvervs-købte varebiler er faldet med tre procentpoint. Derimod er privatandelen faldet til et marginalt niveau på omkring 0,1 pct. af det samlede varebilsalg i de seneste 12 løbende måneder.

DI BILBRANCHEN er en selvstændig medlemsforening i DI. Vi arbejder for at skabe bedre erhvervsvilkår for vores medlemsvirksomheder og rådgiver disse omkring arbejdsmiljø, personale- og branchejura, uddannelse samt informerer om udviklingen og tendenser i bilbranchen.

TENDENS er DI Bilbranchens konjunktur- og brancheanalyse, som udkommer tre-fire gange årligt. Tendens udkommer kun som pdf.

DI BILBRANCHENS NYHEDSBREV udkommer ugentligt, og som abonnent vil du bl.a. modtage Tendens tre-fire gange årligt ved siden af de mange branchenyheder, der løbende sendes ud. **Du kan tilmelde dig her.**

Næste nummer af Tendens udkommer i juli 2026.

DI Bilbranchen
H.C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
3377 3373
bil.di.dk
bil@di.dk