



Notat

Økonomisk undersøgelse af københavnernes udgifter til privatbil og delebil

09-05-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 7267

Dokumentnummer i F2
191380

Sagsnummer eDoc
2025-0101757

Resume

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om en ny undersøgelse, der sammenligner udgifterne til privatbil og delebil for de københavnere, der primært bruger bil til weekend- og andre fritidsture, samt giver et overblik over udvalgt viden om biler ejet af københavnere. Undersøgelsen giver et overblik over, til hvilke formål og hvornår det privatøkonomisk er mest rentabelt at anvende hhv. delebil og privatbil. Undersøgelsen er udarbejdet i regi af projektet Grønt gennem byen (tidligere "ikke-fysiske tiltag"), som blev vedtaget med Budget 2022 (BR 7. oktober 2021) (A, B, F, O, V, Ø, Å, Frie Grønne og Kaare Traberg Smidt).

Sagsfremstilling

Rådgivervirksomheden Impact Economics ApS har udført en økonomisk undersøgelse for Teknik- og Miljøforvaltningen. Undersøgelsen sammenligner udgifter til privatbil og delebil med og uden fast stamplads, for københavnere, der ikke bruger bil til daglig transport, men primært bruger bil til weekend- og andre fritidsture og derfor har et begrænset kørselsomfang. Undersøgelsen giver ligeledes et overblik over udvalgt viden om biler ejet af københavnere. Undersøgelsen er vedlagt som bilag 1.

Undersøgelsens resultater

Undersøgelsen indeholder en opgørelse af københavnernes udgifter til privatbil, en oversigt over udgifter til delebil med prisstrukturer for tre forskellige delebilsudbydere med og uden fast stamplads i København og en sammenligning af udgifter for fem forskellige scenarier for kørselsomfang. Undersøgelsen indeholder desuden et overblik over udvalgt viden om personbiler, der ejes af københavnere. Denne viden er indsamlet for at kvalificere forudsætninger, beregninger og sammenligning af udgifter til hhv. privatbil og delebil. Undersøgelsen er baseret på den nyeste tilgængelige data primo 2025. Udgifterne til privatbil og delebil vil ændre sig, hvis delebilsudbyderes prisstrukturer ændrer sig eller når der sker ændringer i udgifter til privatbil, fx ændrede takst for beboerlicens.

Undersøgelsen viser, at delebil generelt er billigst, når bilen bruges til 13 eller færre weekendture årligt. Beregningerne er foretaget med en forudsætning om, at weekendturene er mellem 150 km og 300 km, og at bilen desuden anvendes 400 km årligt til andre fritidsture. Det svarer til 2.350- 4.300 km årligt, hvis weekendturene er 150-300 km.

Bruges bilen til 14-40 weekendture årligt, kan delebil være billigst, afhængigt af bilstørrelse, drivmiddel, bilens alder og længde på weekendturene. 14-40 weekendture årligt plus 400 km andre fritidsture årligt svarer her til 2.500-12.400 km årligt. Generelt er besparelsen ved delebil størst, hvis privatbilen er en elbil og/eller en nyere bil. Det skyldes bl.a. at omkostningerne ved afskrivninger (værditab) af den private bil er større for elbiler og for nyere biler.

Privatbil er billigst ved over 40 weekendture årligt, svarende til 6.000-12.000 km årligt til weekendture samt 400 km på andre fritidsture.

Analysen indeholder fem eksempler med sammenligning af udgifter til privatbil og delebil for københavnere, der bor i beboerlicensområder. I tre af eksemplerne er det samlede kørselsomfang 4.000 km årligt, og kørselsmønsteret består primært af weekendture. For de tre eksempler er delebil billigst med en besparelse på 1.300-10.700 kr. årligt afhængigt af bilstørrelse og drivmiddel. En eldelebil er billigere end en fossildelebil i eksemplerne. I de to sidste eksempler er kørselsomfanget 7.000-9.000 km årligt, og kørselsmønsteret inkluderer blandt andet en to-ugers sommerferie. I disse to eksempler er delebil dyrest med 6.700-16.700 kr. større udgifter end ved privatbil.

Udgifter til en privatbil udgøres af faste og variable omkostninger. Faste omkostninger er bl.a. forsikring, vejhjælp, beboerlicens, og variable omkostninger er bl.a. drivmiddel, dæk, vedligehold og kapitalomkostninger. Rådgiver har estimeret de faste omkostninger til en bil i København til ca. 12.000 kr. årligt. Hertil kommer de variable omkostninger. De samlede gennemsnitlige udgifter til privatbil for københavnere er i undersøgelsen beregnet til at være 3,2 kr. pr. kørte kilometer. Udgifterne varierer bl.a. afhængigt af bilstørrelse og kørselsomfang.

Udgifter til en delebil afhænger af, hvor meget bilen bruges, men i modsætning til privatbil, er der ikke uforudsete omkostninger. Delebilsudbydere tilbyder forskellige avancerede prisstrukturer, og prisen afhænger af blandt andet bilstørrelse, kørselsomfang og antal dage, bilen bruges. Detaljerede opgørelser af udgifter til henholdsvis privatbil og delebil udfoldes i den vedlagte undersøgelse (bilag 1).

Undersøgelsens fokus er på et begrænset kørselsomfang i weekender og ferier. Beregningerne tager derfor udgangspunkt i weekend- og fritidsture. Yderligere 400 km til andre fritidsture årligt er inkluderet i alle beregningerne.

Bilag

Bilag 1 -Københavnerens udgifter til privatbil og delebil

Københavnerne's udgifter til privatbil og delebil

Udarbejdet for Københavns Kommune

7. april 2025

Indholdsfortegnelse

1.	Sammenfatning.....	2
2.	Indledning	3
3.	Sammenligning af udgifter til delebil og privatbil.....	3
4.	Viden om københavnerne's privatbiler	8
5.	Aktuelle priser for debiler	12
6.	Forudsætninger for beregning af udgifter til privatbil	15
7.	Referencer	16
8.	Bilag	17

1. Sammenfatning

Som led i projektet 'Grønt gennem byen' har Københavns Kommune bedt Impact Economics om at udarbejde en mindre analyse af københavnernes udgifter til privatbil og delebil. Fokus i analysen er københavnere, der primært bruger bil til weekendture og andre fritidsture, men ikke til pendling.

Sammenligning af udgifter til delebil og privatbil

Analysen sammenligner udgifter til privatbil og delebil for københavnere, der bor i beboerlicensområder. Delebil er generelt billigst, når bilen bruges til 13 eller færre weekendture årligt udover 400 km andre fritidsture årligt. Beregningerne er foretaget med en forudsætning om, at weekendturene er mellem 150 km og 300 km, og at bilen desuden anvendes 400 km årligt til andre fritidsture. Det svarer til under 2.350 km årligt, hvis weekendturene er 150 km og under 4.300 km årligt, hvis weekendturene er 300 km. Bruges bilen til 14 – 40 weekendture årligt, kan delebil være billigst, afhængigt af bilstørrelse, drivmiddel, bilens alder og længde på weekendturene. 14 – 40 weekendture årligt plus 400 km andre fritidsture årligt svarer her til mellem 2.500 og 12.400 km årligt. Generelt er besparelsen ved delebil størst, hvis privatbilen er en elbil og/eller en nyere bil. Det skyldes bl.a. at omkostningerne ved afskrivninger (værditab) af den private bil er større for elbiler og for nyere biler.

Analysen indeholder fem eksempler med sammenligning af udgifter til privatbil og delebil for københavnere, der bor i beboerlicensområder. I tre af eksemplerne er det samlede kørselsomfang 4.000 km årligt, og kørselsmønsteret består primært af weekendture. For de tre eksempler er delebil billigst med en besparelse på mellem 1.300 kr. og 10.700 kr. årligt afhængigt af bilstørrelse og drivmiddel. En eldelebil er billigere end en fossildelebil i eksemplerne. I de to sidste eksempler er kørselsomfanget 7.000 og 9.000 km årligt, og kørselsmønsteret inkluderer blandt andet en to-ugers sommerferie. I disse to eksempler er delebil dyrest med 6.700 og 16.700 kr. større udgifter end ved privatbil.

Udgifter til privatbil

Udgifter til privatbil udgøres af faste og variable omkostninger. De faste omkostninger inkluderer forsikring, vejhjælp, beboerlicens, ejerafgift, hjulskift- og opbevaring, samt mindre udgifter til parkering, vask mm. De faste omkostninger udgør ca. 12.000 kroner årligt. Hertil kommer variable omkostninger til drivmiddel, dæk og vedligehold samt kapitalomkostninger til værditab og rentebyrde. De variable omkostninger afhænger af det samlede antal kørte kilometer. Når vi ser på alle københavnernes privatbiler og hvor langt de kører, er de samlede gennemsnitlige udgifter til både faste og variable omkostninger 3,2 kr. pr. km. Det dækker over både højere og lavere udgifter. Udgifterne varierer bl.a. med kørselsomfanget og størrelsen på bilen. Udgifterne pr. km er større ved et lavt kørselsomfang, hvor de faste udgifter fordeles over færre kilometer, og lavere for mindre biler.

Udgifter til delebil

Udgifter til en delebil afhænger af hvor meget bilen bruges, men i modsætning til privatbil, er der ikke uforudsete omkostninger. Delebilsoperatørerne tilbyder forskellige avancerede prisstrukturer, hvor prisen afhænger af tidsforbrug og eventuelt antal kørte km med en række rabatmuligheder. Rabatmulighederne indebærer bl.a. abonnementsordninger, hvor det løbende forbrug bliver billigere mod en fast månedlig betaling. Der er desuden muligheder for faste priser ved længere lejeperioder, fx en weekend eller en længere ferie.

Viden om københavnernes biler

Københavnerne har en større andel benzinbiler og en mindre andel dieslbiler sammenlignet med hele Danmark, mens andelen af elbiler stort set er den samme i København og i hele Danmark. Gennemsnitsalderen for den københavnske bilpark er 11 år. Over halvdelen af alle privatbiler i Københavns Kommune er 10 år gamle eller yngre. Særligt elbilerne er nye med en gennemsnitsalder på 3 år. Den mest udbredte bilstørrelse blandt de københavnske bilejere er en lille personbil (B-segment), som fx kan være modellerne VW Polo, Mini Cooper eller Peugeot 208. Samlet set udgør B-segmentet 27% af alle privatbiler i København.

2. Indledning

Denne analyse har fokus på udgifter til bil for københavnere, der primært anvender deres bil til fritidsture, og ikke til pendling. De kører typisk også et begrænset antal kilometer årligt. Tidligere analyser har vist, at 12% af privatbilerne, dvs. biler, der anvendes af private husholdninger, i København kører under 5.000 km årligt, og at familier med sommerhus har større sandsynlighed for at eje en bil.¹ I analysen sammenlignes udgifter til privatbil og delebil med det kørselsomfang, der forventes at være dækkende for københavnere, der primært kører i bil til fritidsture. Analysen bidrager desuden med ny viden, om de biler, som private husholdninger i København bruger, der er relevant for opgørelsen af udgifterne.

I analysen sammenligner vi udgifter til privatbil og delebil med og uden fast stamplads. Der indgår således ikke nabo-til-nabo-biler eller samkørselsordninger. Udgifterne til delebil er baseret på de tre største operatører, der er tilgængelige i København pt.: HYRE, Kinto Share og Green Mobility. De specifikke firmaer fremgår dog ikke i sammenligningen med privatbil.

Beregningerne af udgifter er baseret på de aktuelle udgifter til privatbil og de aktuelle priser hos delebilsudbydere. I det omfang det ændrer sig, vil det påvirke analysens resultater.

I næste afsnit (afsnit 3) sammenligner vi udgifter til delebil og privatbil. I afsnit 4 opsummerer vi ny viden om de biler, de københavnske husholdninger bruger. I afsnit 5 gennemgår vi priser for forskellige typer delebil, mens forudsætningerne for beregning af omkostninger ved privatbil fremgår af afsnit 6. Referencer fremgår af afsnit 7.

Tilgang og kilder

Opgørelsen af udgifter til privatbil stammer fra en række forskelle kilder for at det efter bedste evne afspejler de reelle totaludgifter for københavnere i dag. Det er uddybet i afsnit 6. Udgifter til delebil er baseret på de aktuelle priser hos delebilsudbydere, som det fremgår af deres hjemmesider. Begge typer udgifter kan derfor ændre sig med tiden. Viden om københavnernes privatbiler stammer primært fra et særudtræk fra Motorregisteret.

3. Sammenligning af udgifter til delebil og privatbil

I dette afsnit sammenlignes de samlede udgifter til delebil og privatbil. Sammenligningen er lavet for husstande i København, som alle har udgifter til beboerlicens, og som ikke bruger bilen til pendling. Forudsætningerne er valgt, så de afspejler en variation i størrelse (segment),

¹ Kilde: 'Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune' (Incentive 2023).

drivmiddel og alder på privatbilen. Sammenligningen dækker således ikke de københavnere, der bor uden for beboerlicensområderne.

De samlede udgifter til privatbil inkluderer alle udgifter inkl. variable omkostninger (fx drivmiddel), faste omkostninger (fx forsikring) og kapitalomkostninger (fx værditab). Det er beskrevet i detaljer nedenfor og yderligere uddybet i afsnit 6. Udgifter til delebil er vist for det billigste alternativ blandt de tre operatører HYRE, Kinto Share og Green Mobility².

Når en person skal vælge mellem at have egen bil eller bruge delebil, er mange faktorer i spil. Denne analyse omfatter udelukkende udgifter. En væsentlig faktor, som analysen ikke berører, er usikkerheden ved udgifterne til privatbil. For delebil er alle udgifter kendte, mens der ved privatbil kan være både større eller mindre udgifter end beregningerne i denne analyse viser. Det gælder særligt udgifter til vedligehold og reparationer af ældre biler.

De fem eksempler dækker over en lille bil, tre mellemstore biler og en stor bil. En lille benzinbil dækker over en bil på størrelse med en VW Polo (B-segment), en mellemstor benzinbil er på størrelse med en VW Golf (C-segment), mens en stor elbil er på størrelse med en Polestar 2 (D-segment).

Generelle indsigter

Vi redegør i dette afsnit for, hvornår en delebil generelt er billigst. Da prisstrukturen for debiler (se priser i afsnit 5) inkluderer en række rabatordninger og pakkepriser, hvor man betaler pr. dag, har vi opgjort, hvad der er billigst, ud fra hvor mange weekendture bilisten højst kan tage årligt, hvor delebil er det billigste valg. Udgangspunktet for beregningerne er, at bilisten bruger bilen til et årligt antal fritidsture i weekenden og hertil yderligere 400 km andre mindre fritidsture.

Med de forudsætninger, vi har lagt til grund for beregningerne, er delebil billigst, når bilen bruges til 13 eller færre weekendture årligt, jf. figur 1. Bruges bilen til 14 – 40 weekendture årligt kan delebil være billigst, mens privatbil er billigst, hvis man kører over 40 weekendture årligt svarende til 6.000-12.000 km årligt på weekendture samt 400 km på andre fritidsture.

Figur 1. Delebil er billigst, når bilen bruges til 13 eller færre weekendture årligt

Weekendture er 150-300 km/tur



De væsentligste forudsætninger fremgår af tabellen herunder. Hertil kommer priserne for brug af delebil (fremgår af afsnit 5) og forudsætninger for beregning af udgifter til privatbil (fremgår af afsnit 6).

Note: ² To yderligere operatører, Relok og Gomore, tilbyder debiler med fast stamplads. Disse er ikke inkluderet i analyser, da data ikke har været umiddelbart tilgængelige. De udgør dog en mindre del af markedet for debiler.

Tabel 1. Forudsætninger for generelle indsigter

Element	Forudsætning
Bilstørrelse (Segment)	Lille (B-segment) eller mellem (C-segment)
Drivmiddel	Benzin eller el
Alder privatbil, år	2 - 12
Bruger bilen i	Fritiden
Bopæl ejer	Beboerlicensområde i Københavns Kommune
Weekendture, km/tur	150-300
Andre fritidsture, km/år	400

Kilde: Impact Economics.

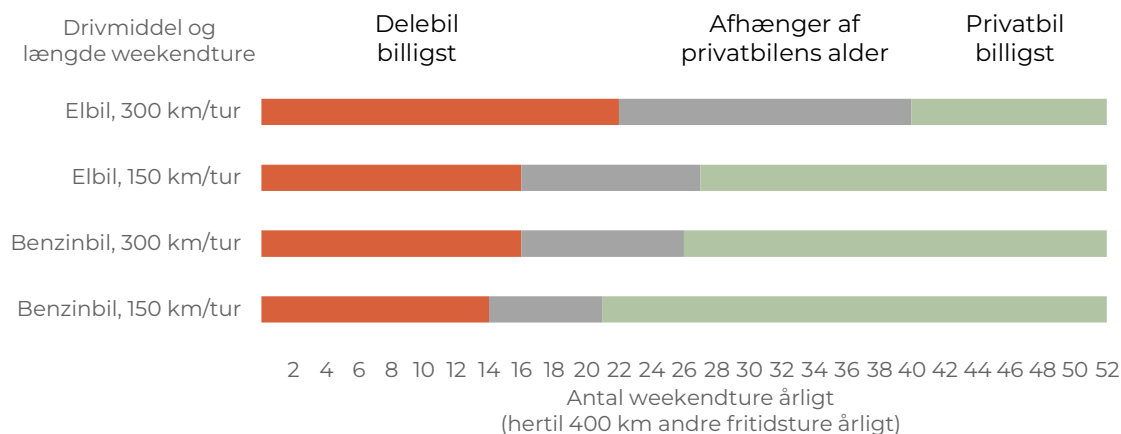
Note: For 'andre fritidsture' har vi forudsat en gennemsnitsfart på 50 km/t, og at bilisten i gennemsnit har et ærinde af en times varighed, hvor bilen holder stille, for hver 20 km delebilen bruges. Andre fritidsture kan fx være besøg af familie, venner, indkøbsture eller fritidsaktiviteter.

Særligt alderen på den private bil har betydning for hvornår henholdsvis delebil eller privatbil er billigst, jf. figur 2. Er den private bil gammel, er de samlede omkostninger mindre, og grænsen for hvornår en delebil ikke længere er billigst, er lavere. Er weekendturene længere, er delebiler typisk også mere attraktive. Endelig dækker grafen over biler af mellemstørrelse. Er benzinbilen i stedet i lille (fx VW Polo), kan bilisten køre 1-3 flere weekendture årligt i delebil, før en delebil ikke længere er billigst.

De præcise grænser, for hvornår en delebil er billigst, fremgår af bilag 1.

Figur 2. Hvornår delebil er billigst afhænger bl.a. af alderen på den private bil

Tal er vist for bilstørrelsen mellem (B-segment)



Besparelsen ved at bruge delebil er størst, når der sammenlignes med en privat elbil og/eller en nyere privatbil, jf. tabel 2. Ved 12 weekendture og 400 km andre fritidsture er besparelsen ved en delebil på benzin mellem 2.000 og 8.100 kr. årligt. Den tilsvarende besparelse for en delebil på el er mellem 3.400 og 13.000 kr. årligt.

Tabel 2. Besparelse ved mellemstørrelse delebil, kr./år

Ved 12 weekendture/år og 400 km andre fritidsture/år, opdelt på alder på privatbil

Drivmiddel og længde weekendture	2 år	4 år	8 år	12 år
Elbil, 300 km/tur	13.000	10.700	7.500	5.600
Elbil, 150 km/tur	10.300	8.200	5.300	3.400
Benzinbil, 300 km/tur	8.100	6.000	3.300	2.500
Benzinbil, 150 km/tur	7.600	5.600	2.900	2.000

Kilde: Impact Economics.

Fem eksempler

De fem eksempler er valgt for at tydeliggøre forskellen i udgifter mellem privatbil og delebil. De centrale forudsætninger mht. kørselsomfang og kørselsmønster for de fem eksempler fremgår af tabellen herunder.

Tabel 3. Centrale forudsætninger for de fem eksempler

	1. Lille benzinbil	2. Mellem benzinbil	3. Mellem benzinbil	4. Mellem elbil	5. Stor elbil
Alder privatbil	8	4	8	4	4
Bruger bilen i	Fritiden				
Bopæl ejer	Beboerlicensområde i Københavns Kommune				
Km årligt, i alt	4.000	4.000	9.000	4.000	7.000
Heraf weekendture (2 døgn), km/tur	300	300	300	300	200
Heraf weekendture (2 døgn), antal ture/år	12	12	15	12	15
Heraf weekendture (3,5 døgn), km/tur			600		600
Heraf weekendture (3,5 døgn), antal ture/år			3		3
Heraf sommerferie (1 tur på 2 uger), km			1.400		1.400
Heraf kørsel andre fritidsture, km/år	400	400	1.300	400	800

Kilde: Impact Economics.

Note: For 'andre fritidsture' har vi forudsat en gennemsnitsfart på 50 km/t, og at bilisten i gennemsnit har et ærinde af en times varighed, hvor bilen holder stille, for hver 20 km delebilen bruges. Andre fritidsture kan fx være besøg af familie, venner, indkøbture eller fritidsaktiviteter.

Blandt de fem eksempler giver en eldelebil i mellemklassen den største besparelse. En eldelebil i mellemklassen giver en besparelse på 10.700 kr. årligt, mens en stor eldelebil derimod er 16.700 kr. dyrere årligt, jf. tabel 4. Eksempler på de mest typiske modeller i de forskellige klasser fremgår af afsnit 3.

Blandt benzinbilerne er besparelsen ved delebil 6.000 kr. årligt for en fire år gammel bil i mellemklassen med et kørselsomfang på 4.000 km årligt, mens en lille, otte år gammel benzinbil med et kørselsomfang på 4.000 km årligt koster 1.300 kr. mindre som delebil. En 8 år gammel bil i mellemklassen med et kørselsomfang på 10.000 km årligt er derimod 6.700 kr. dyrere som delebil årligt, jf. tabel 4.

Tabel 4. Udgifter til delebil og privatbil for københavnere i beboerlicensområde, kr./år

	1. Lille benzinbil	2. Mellem benzinbil	3. Mellem benzinbil	4. Mellem elbil	5. Stor elbil
Delebil	21.900	23.400	46.600	15.100	52.500
Privatbil	23.200	29.400	39.900	25.800	35.800
Besparelse delebil (- er en øget udgift)	1.300	6.000	-6.700	10.700	-16.700

Kilde: Impact Economics.

Note: Vi har sammenlignet private elbiler med eldebiler og private benzinbiler med enten benzindebiler eller delehybridbiler. I de tilfælde hvor der findes flere forskellige debiler i samme størrelse (segment) og med samme drivmiddel, har vi vist den billigste variant. Priserne inkluderer desuden de rabatorbninger og pakker, der giver den laveste pris for det givne kørselsmønster- og omfang.

En delebil er grundlæggende billigere ved lavt kørselsomfang. Det skyldes, at der er en række faste omkostninger ved ejerskab af bil, som ikke er afhængig af kørselsomfanget. De største faste omkostninger er forsikring, vejhjælp, beboerlicens og ejeravgift, jf. tabel 5. Dertil er faste udgifter til hjul- og dækskifte og -opbevaring samt diverse udgifter, der dækker over parkering, vask, bilpleje, m.m.

For de fem eksempler er de samlede udgifter til privatbil mellem 4,4 og 7,4 kr./km. Udover de faste udgifter inkluderer det variable udgifter til drivmiddel, dæk og vedligehold samt

kapitalomkostninger i form af værditab og rentebyrde. Værditabet beskriver, hvor meget bilen taber i værdi, mens rentebyrden afspejler omkostningerne til at lånefinansiere købet af bilen. Er bilen købt kontant, afspejler det den indtægt, bilisten mister, fordi pengene alternativt kunne være blevet forrentet. Forudsætningerne for beregningerne er uddybet i afsnit 6.

Tabel 5. Udgifter privatbil detaljeret for københavnere i beboerlicensområde, kr./år

	1. Lille benzinbil	2. Mellem benzinbil	3. Mellem benzinbil	4. Mellem elbil	5. Stor elbil
Variable udgifter					
Brændstof	4.000	4.400	9.900	1.500	3.700
Dæk	400	400	800	600	1.100
Vedligehold	1.800	1.600	7.700	800	1.900
Faste udgifter					
Forsikring og vejhjælp	6.300	6.300	6.300	8.300	8.300
Beboerlicens	1.800	1.800	1.800	1.200	1.200
Ejerafgift	1.700	2.300	2.300	800	800
Hjulsift og -opbevaring	900	900	900	900	900
Diverse ¹	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
Kapitalomkostninger					
Værditab	3.400	7.000	6.700	7.000	12.000
Rentebyrde	1.700	3.500	2.300	3.500	4.700
Samlede udgifter					
I alt, kr./år	23.200	29.400	39.900	25.800	35.800
I alt, kr./km	5,8	7,4	4,4	6,5	5,1

Kilde: Impact Economics.

Note: ¹ Diverse omfatter udgifter til parkering, vask, bilpleje og småudgifter.

4. Viden om københavnernes privatbiler

I dette afsnit præsenterer vi en oversigt over udvalgt viden om de personbiler, der anvendes af de københavnske husholdninger. Formålet er at perspektivere valget af forudsætninger i eksemplerne i afsnit 3.

Københavnerne har færre dieselmotorer end landsgennemsnittet

Privatbilerne i Københavns Kommune udgøres primært af benzinbiler (70%), mens dieselmotorer udgør 13% og elbiler 12%, jf. tabel 6. Sammenlignet med hele landet, er der særligt færre dieselmotorer i København. I hele landet udgør dieselmotorer 22% af de private biler.

Tabel 6. Privatbiler opdelt på drivmiddel, december 2024

	Benzin	Diesel	El	Andre	I alt
Københavns Kommune, antal	97.051	18.648	17.233	5.712	138.644
Københavns Kommune, %	70%	13%	12%	4%	100%
Hele landet, %	63%	22%	11%	4%	100%

Kilde: Danmarks Statistik, tabel BIL54, 'personbiler i husholdningerne', december 2024.

Københavnerne har udgifter til privatbiler på i gennemsnit 3,2 kr./km

Københavnernes samlede udgifter til privatbiler er i gennemsnit 3,2 kr./km, jf. tabel 7. Det dækker over lavere udgifter til elbiler. Udgifterne opdelt på drivmiddel afspejler udgifterne til de konkrete benzin-, diesel- og elbiler ejet af københavnernes.

Tabel 7. Privatbiler i Københavns Kommune, gennemsnitlige udgifter

	Benzin	Diesel	El	I alt
Gennemsnitlige udgifter, kr./km	3,2	3,2	2,8	3,2

Kilde: Impact Economics på baggrund af data fra Motorregisteret, primo 2025, samt forudsætninger om omkostninger.

Udgifterne afspejler et gennemsnit over alle privatbiler i Københavns Kommune. Der er i disse tal taget højde for, hvor mange københavnere, der betaler beboerlicens, at dieselmotorerne anvendt af københavnernes i gennemsnit kører ca. 40% længere end benzinbilerne årligt, samt at det gennemsnitlige kørselsomfang for de københavnske biler er 14.800 km/år³. Alle forudsætninger er uddybet i afsnit 6.

Københavnernes nye biler er overvejende elbiler

Gennemsnitsalderen for de private biler i Københavns Kommune er 11 år, hvilket er en smule over gennemsnittet for hele landet, jf. tabel 8. Særligt elbilerne er nye med en gennemsnitsalder på 3 år, mens benzin- og dieselmotorerne er ældst med en gennemsnitsalder på henholdsvis 12 og 11 år.

Tabel 8. Privatbiler på alder, gennemsnitsalder

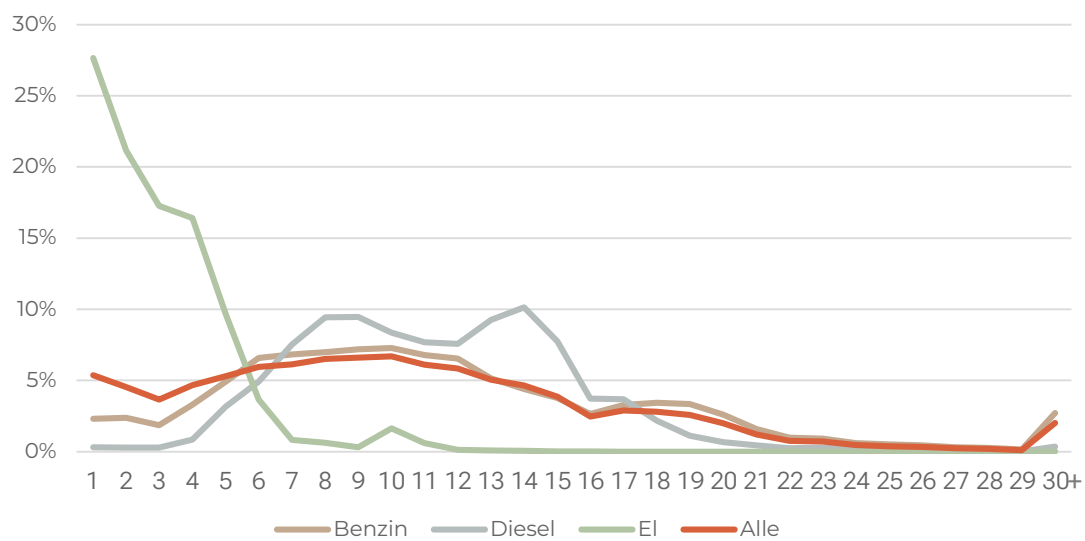
	Benzin	Diesel	El	Alle
Københavns Kommune, år	12	11	3	11
Hele landet	-	-	-	10

Kilde: 'Københavns Kommune': Impact Economics på baggrund af data fra Motorregisteret, primo 2025. 'Danmark': Danmarks Statistik, tabel BIL8, 1. januar 2024.

Aldersfordelingen for de private biler i Københavns Kommune er præget af, at salget af elbiler er steget meget de seneste år, mens der i samme periode har været et fald i salget af dieselmotorer, jf. figur 3. Tallene bag figuren er opsummeret i tabel 9. Heraf fremgår det også, at 56% af københavnernes private biler er 10 år gamle eller yngre.

³ 'Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune' (Incentive 2023).

Figur 3. Privatbiler i Københavns Kommune, alder



Kilde: Impact Economics på baggrund af data fra Motorregisteret, primo 2025.

Tabel 9. Privatbiler i Københavns Kommune, alder

Alder, år	Benzin	Diesel	El	Alle
0-5	15%	5%	92%	24%
6-10	35%	40%	7%	32%
11-15	27%	42%	1%	25%
16-20	15%	11%	0%	13%
21-25	5%	1%	0%	3%
25-30	1%	0%	0%	1%
Over 30	3%	0%	0%	2%
I alt	100%	100%	100%	100%

Kilde: Impact Economics på baggrund af data fra Motorregisteret, primo 2025.

De mindste biler er typisk benzinbiler, mens de større biler typisk er diesel- og elbiler

Københavnerne mindste biler findes stort set udelukkende som benzinbiler, jf. tabel 10. Blandt dieslbiler er de mellemstore og store personbiler relativt mere udbredte, mens elbilerne i høj grad udgøres af SUV'ere. Det mest udbredte bilsegment blandt københavnerne er den lille personbil (B-segment) som fx er en VW Polo, en Mini Cooper eller en Peugeot 208.

Tabel 10. Privatbiler i Københavns Kommune, segmenter

Segment	Benzin	Diesel	El	Alle
Mini personbil (A-segment)	25%	1%	3%	19%
Lille personbil (B-segment)	32%	22%	6%	27%
Mellemstor personbil (C-segment)	16%	27%	12%	17%
Stor personbil (D-segment)	6%	16%	21%	10%
MPV	5%	12%	0%	5%
SUV	11%	13%	52%	17%
Andre	4%	10%	6%	5%
I alt	100%	100%	100%	100%

Kilde: Impact Economics på baggrund af data fra Motorregisteret, primo 2025.

Volkswagen (VW) er den mest udbredte benzinbil blandt københavnerne i stort set alle segmenter, jf. tabel 11. Peugeot dominerer de to mest udbredte segmenter blandt dieslbilerne, mens Tesla dominerer de to mest udbredte segmenter blandt elbilerne.

Tabel 11. Privatbiler i Københavns Kommune, mest udbredte bilmærker og -modeller

Segment	Benzin	Diesel	El
Mini personbil (A-segment)	VW Up	Smart Fortwo	Fiat 500
Lille personbil (B-segment)	VW Polo	Peugeot 208	Mini Cooper 3-dørs
Mellemstor personbil (C-segment)	VW Golf	Peugeot 308	VW ID3
Stor personbil (D-segment)	VW Passat	Mercedes-Benz C-kl.	Tesla Model 3
MPV	VW Turan	VW Turan	Renault Scenic
SUV	Nissan Qashqai	Nissan Qashqai	Tesla Y

Kilde: Impact Economics på baggrund af data fra Motorregisteret, primo 2025.

12% af privatbilerne kører under 5.000 km om året

Københavns Kommune har tidligere fået opgjort, at 12% af de private biler i København kører under 5.000 km om året, jf. tabel 12. Det svarer ca. til 16.600 biler. 27% af de private biler kører mellem 5.000 og 10.000 km om året, og 24% af privatbilerne kører årligt mellem 10.000 km og 15.000 km. Endelig kører de sidste 9% af privatbilerne i København over 30.000 km om året.

Tabel 12. Privatbiler i Københavns Kommune, årlig kørsel pr. bil, km

Årlig kørsel km/bil	Andel
0 – 2.499	4%
2.500 – 4.999	8%
5.000 – 7.499	13%
7.500 – 9.999	14%
10.000 – 14.999	24%
15.000 – 19.999	15%
20.000 – 24.999	9%
25.000 – 29.999	5%
30.000 eller mere	9%

Kilde: 'Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune' (Incentive 2023).

5. Aktuelle priser for delebiler

Vi gengiver i dette afsnit de aktuelle priser for at bruge delebil. Priserne danner grundlaget for opgørelsen af udgifterne til delebil i afsnit 3. Priserne er indsamlet hos de tre operatører Green Mobility, Kinto Share og HYRE i januar 2025⁴. Da analysen fokuserer på personbiler, er muligheder for at leje varebiler ikke beskrevet.

Note: ⁴ To yderligere operatører, Relok og Gomore, tilbyder delebiler med fast stamplads. Disse er ikke inkluderet i analyser, da data ikke har været umiddelbart tilgængelige. De udgør dog en mindre del af markedet for delebiler.

Oversigt over prisstruktur

Operatørerne tilbyder alle avancerede prisstrukturer, hvor prisen afhænger af tidsforbrug og antal kørte km med en række rabatmuligheder, jf. tabel 13. Nedenfor er priserne uddybet.

Tabel 13. Delebilsudbydernes prisstrukturer

Segment	Green Mobility	KINTO Share	HYRE
Type	Uden fast stamplads	Fast stamplads	Fast stamplads
Drivmiddel	Kun el	Hybrid	Benzin
Abonnement nødvendigt	Nej	Nej	Nej
Priser varierer med biltype	Ja	Ja	Ja
Drivmiddel inkluderet	Ja	Ja	Nej
Korttidsleje	Tid (minutter)	Kombination af km og tid (timer)	Kombination af km og tid (timer)
Længere leje	Tid (fra 3 timer til 14 dage) med max km	Kombination af km og tid (døgn, 3-dage, uge, måned)	Kombination af km og tid (døgn, uge)
Rabatordninger	► Tilbud på nedsat minutpris ► Rabat på minutpris mod månedlig fast betaling	Nej	Rabat på tid og km mod månedlig fast betaling

Kilde: Selskabernes hjemmesider januar 2025.

Green Mobility

Standardminutprisen for at bruge en eldelebil fra Green Mobility er 5,5 kr./minut for en Renault Zoe eller en Renault Megane, jf. tabel 14. Ved forudbetaling er prisen ned til 2,5 kr./minut. For en Polestar 2 er prisen 7 kr./minut.

Tabel 14. Grundpriser Green Mobility, januar 2025

	Renault Zoe / Megane	Polestar 2
Standard minutpris, kr./min	5,5	7
Forudbetalte minutter, kr./min	2,5 - 4,15	Ikke muligt

Kilde: www.greenmobility.com januar 2025.

Note: Hertil er der særlige rabatter med priser ned til 1,5 kr./min. Det har vi ikke medtaget i vores beregninger.

Det er hertil muligt at købe en række pakker, hvor prisen pr. minut er lavere, jf. tabel 15. Til gengæld er der et maksimalt antal km, det er tilladt at køre. Pakkerne er typisk den billigste løsning til weekendture og ferier.

Tabel 15. Pakker Green Mobility, januar 2025

Tid	Max km	Renault Zoe / Megane, kr.	Polestar 2, kr.
3 timer	100	325	384
5 timer	150	359	448
10 timer	150	469	618
1 dag	200	595	794
2 dage	400	995	1.294
3 dage	600	1.495	1.894
7 dage	1.000	2.995	4.090
14 dage	1.600	4.995	6.990

Kilde: www.greenmobility.com januar 2025.

Derudover findes to rabatordninger, hvor delebilisten betaler en månedlig pris og til gengæld får mellem 10% og 50% rabat, jf. tabel 16.

Tabel 16. Rabatordninger Green Mobility, januar 2025

Rabatordning	Pris, kr./måned	Rabat på almindelige minutter	Rabat på forudbetalte minutter	Rabat på pakker
Saver25	49	25%	10%	10%
Saver50	299	50%	15%	15%

Kilde: www.greenmobility.com januar 2025.

Note: Hertil kommer en særlig rabatordning for studerende. Den har vi ikke medtaget i vores beregninger.

HYRE

Hos delebilsudbyderen HYRE er det muligt at vælge mellem en lille bybil (Citroen C1), en kompakt bybil (Renault Clio) eller en familiebil/SUV (Skoda Octavia, Toyota Corolla eller Seat Leon).

Ved kørsel under 100 km/døgn, betales alene for tid og brændstof. Udover 100 km/døgn er prisen dertil 2 kr./km. Det gælder dog ikke for Premium-abonnementet, hvor der ikke er noget km-tillæg til prisen.

Uden abonnement varierer prisen fra 69-99 kr./time, jf. tabel 17. Der er desuden priser pr. døgn og pr. uge.

Der tilbydes to abonnementer, Plus og Premium, med en månedlig betaling og lavere priser.

Tabel 17. Priser HYRE, januar 2025

	Lille bybil	Kompakt bybil	Familiebil / SUV
Fri (standard)			
Abonnement kr./måned	0	0	0
Kr./time	69	79	99
Kr./døgn	499	549	699
Kr./uge	3.143	3.843	4.893
Plus (rabatordning)			
Abonnement kr./måned	249	249	249
Kr./time	49	59	65
Kr./døgn	399	479	539
Kr./uge	2.599	2.999	3.499
Premium (rabatordning)			
Abonnement kr./måned	499	499	499
Kr./time	39	49	55
Kr./døgn	339	389	449
Kr./uge	2.199	2.499	2.999

Kilde: hyre.dk januar 2025.

Note: Hertil kommer en særlig rabatordning for pendlere.

KINTO Share

Delebilsudbyderen Kinto Share har en række hybrid-delebiler fra Toyota. Prisen er en kombination af tidsforbrug og en pris på 2 kr./km.

Priserne varierer fra 49-79 kr./time, jf. tabel 18. Der er desuden priser pr. døgn, pr. 3 dage, pr. uge og pr. måned.

Tabel 18. Priser KINTO Share, januar 2025

	Toyota Yaris	Toyota C-HR/ Yaris Cross / Toyota Corolla	Toyota RAV4
Kr./time	49	69	79
Kr./døgn	499	599	899
Kr./3 dage	1.099	1.199	1.999
Kr./uge	2.399	2.499	4.399
Kr./måned	9.799	9.899	17.899

Kilde: kinto.services/dk/kinto-share/ besøgt januar 2025.

6. Forudsætninger for beregning af udgifter til privatbil

Vi har opgjort udgifterne ved privatbil på baggrund af en række forudsætninger. De er uddybet i dette afsnit. Udgifterne kan opdeles i variable udgifter, faste udgifter og kapitalomkostninger. Vi har ikke inkluderet udgifter til bøder.

Variable udgifter

De variable udgifter består af drivmiddel, dæk og vedligehold. De er variable, fordi de samlede udgifter varierer efter, hvor mange km bilisten kører.

Udgifterne til drivmiddel har vi baseret på de detaljerede kørselsomkostninger, der ligger til grund for de Transportøkonomiske Enhedspriser, jf. DTU (2024). Vi har justeret brændstofpriserne til 15 kr./l benzin svarende til gennemsnittet for 2023 og 2024, mens vi har anvendt en elpris på 3,0 kr./kWh. Det skal afspejle et gennemsnit af hurtig ladning og langsom ladning.⁵

Udgifterne til dæk har vi baseret på et gennemsnit af laveste og dyreste dækpriser for både sommer- og vinterdæk fra dækbutikken.dk. Vi har forudsat en levetid på 35.000 km. Vi har skelnet mellem både segmenter og drivmiddel.

Udgifter til vedligehold har vi baseret på de detaljerede kørselsomkostninger, der ligger til grund for de Transportøkonomiske Enhedspriser. Omkostninger til vedligehold varierer med både segment, drivmiddel og bilens alder. Alt andet lige har større biler højere udgifter, elbiler har lavere udgifter, og ældre biler højere udgifter.

Faste udgifter

De faste udgifter består af forsikring og vejhjælp, beboerlicens, ejerafgift, hjul- og dækskift og opbevaring samt diverse udgifter.

Udgifter til forsikring har vi baseret på Forbrugerrådet Tænks sammenligning af bilforsikringer fra juni 2024, jf. Forbrugerrådet Tænk (2024). Vi har anvendt et gennemsnit af de billigste og dyreste forsikringer for henholdsvis fossilbiler og elbiler inkl. evt. samlerabat. Udgifter til vejhjælp har vi forudsat udgør 1.000 kr. årligt.

Prisen for beboerlicens er i 2025 1.800, 2.590 eller 5.950 kr./år for fossilbiler og 1.200 kr./år for elbiler. Prisen for fossilbiler er afhængig af brændstofforbruget.⁶ For en lille benzinbil er der

⁵ Hurtig ladning typisk dyrere end langsom ladning. De fleste lader både ved langsommere kantsludere og ved hurtigladere.

⁶ Københavns Kommunes priser på beboerlicenser fremgår her: <https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/parkering/her-maa-du-parkere-med-din-beboerlicens/find-prisen-paa-din-beboerlicens>

anvendt 1.800 kr./år, mens der for en mellem benzinbil er anvendt 1.800 eller 2.590 kr./år afhængig af alderen. Det er baseret på de faktiske biler københavnernes anvender.

Udgifter til ejerafgift afhænger bl.a. af drivmiddel. Vi har anvendt ejerafgiften fra de detaljerede kørselsomkostninger, der ligger til grund for de Transportøkonomiske Enhedspriser. Den varierer på segment og drivmiddel.

Vi har forudsat, at der er årlige udgifter til hjul- og dækskift og opbevaring på 900 kr. årligt.

Endelig har vi medtaget diverse udgifter på 1.200 kr. årligt. Det inkluderer udgifter til parkering, vask, bilpleje, småanskaffelser, mm. Til sammenligning har FDM i deres bilbudget 2025 anvendt 1.800 kr., jf. FDM (2025).

Kapitalomkostninger

Kapitalomkostninger består af et værditab og en rentebyrde.

Værditabet er opgjort ud fra en forudsætning om, at biler, der kører 20.000 km årligt, mister 20% af værdien det første år og 10% (af årets restværdi) de følgende år. Det giver samme værditab efter fem år, som FDM anvender i deres bilbudget 2025 for nye biler, jf. FDM (2025). For biler, der kører mindre, har vi forudsat at 25% af værditabet sker uanset antallet af kørte km. Med andre ord vil en bil, der er et år gammel have tabt 5% af værdien (25% af 20%), selvom den ikke har kørt. Det resterende værditab er opgjort efter de kørte km. Der er taget højde for, at priserne på bilerne varierer efter segment.

Rentebyrden er opgjort som en årlig udgift på 2% af bilens værdi. Den samme rente anvender FDM i deres bilbudget 2025, jf. FDM (2025). Rentebyrden afspejler finansieringsudgifterne. Enten fordi bilisten køber bilen kontant og dermed går glip af indtægter, fordi pengene alternativt kunne være blevet forrentet. Eller fordi bilisten lånefinansierer købet af bilen.

7. Referencer

COWI (2022). Detaljerede kørselsomkostninger. Regneark.

Danmarks Statistik (2025). Statistikbanken. Tabel BIL8.

DTU (2024). Transportøkonomiske Enhedspriser v2.1. Regneark.

FDM (2025). Bilbudget 2025 gengivet i bladet Motor, januar 2025.

Forbrugerrådet Tænk (2024). Sammenligning af forsikringer. www.taenk.dk

Greenmobility.com (2025). Hjemmeside. Besøgt januar 2025.

Hyre.dk (2025). Hjemmeside. Besøgt januar 2025.

Incentive (2023). Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune. Rapport.

Kinto.services (2025). Hjemmeside. Besøgt januar 2025.

Motorregisteret (2025). Særudtræk af data for Københavns Kommune primo 2025.

8. Bilag

Figur 2 (i afsnit 3) viser, hvornår en delebil er økonomisk mest fordelagtigt. I tabellen herunder har vi angivet tallene bag figuren.

Tabel 19. Maksimalt antal weekendture årligt, hvor delebiler er billigst

Opdelt på alder på privat bil

Drivmiddel, segment og længde weekendture	2 år	4 år	8 år	12 år
Elbil, mellem, 300 km/tur	40	34	26	22
Elbil, mellem, 150 km/tur	27	23	19	16
Benzinbil, lille, 300 km/tur	23	21	18	16
Benzinbil, lille, 150 km/tur	19	17	14	13
Benzinbil, mellem, 300 km/tur	26	22	17	16
Benzinbil, mellem, 150 km/tur	21	18	15	14

Kilde: Impact Economics.

Besparelsen ved brug af delebil afhænger af brugen. I tabellen nedenfor fremgår besparelsen ved at bruge delebil, når kørselsomfanget er 6 weekendture/år og 400 km andre fritidsture/år.

Tabel 20. Besparelse ved delebil, kr./år

Ved 6 weekendture/år og 400 km andre fritidsture/år, opdelt på alder på privat bil

Drivmiddel og længde weekendture	2 år	4 år	8 år	12 år
Elbil, mellem, 300 km/tur	15.700	13.600	10.600	8.800
Elbil, mellem, 150 km/tur	14.300	12.400	9.500	7.700
Benzinbil, lille, 300 km/tur	10.900	9.400	7.400	6.100
Benzinbil, lille, 150 km/tur	11.000	9.600	7.600	6.300
Benzinbil, mellem, 300 km/tur	13.000	11.000	8.300	7.400
Benzinbil, mellem, 150 km/tur	12.700	10.800	8.100	7.200

Kilde: Impact Economics.