

18 pct. af alle danske familier havde flere biler i 2021

Af Fenja Søndergaard Møller og Søren Dalbro

Antallet af biler på de danske veje stiger, og stadig flere familier har mere end én bil. Andelen af familier i befolkningen med to eller flere biler er steget fra 13 pct. i 2011 til 18 pct. i 2021. Men hvem er det, der anskaffer sig bil nr. 2?

Denne analyse undersøger, hvilke familier der har mere end én bil, og sammenligner 2011 med 2021. Analysen ser blandt andet på geografiske forskelle, familietype og beskæftigelsesforhold. Analysen undersøger endvidere, hvilke bilstørrelser familierne typisk råder over.

Analysens hovedkonklusioner:

- Andelen af familier med flere biler er steget i alle kommuner fra 2011 til 2021 med de største stigninger i oplandskommunen Rebild (fra 24 pct. til 32 pct.) og landkommunen Ringkøbing-Skjern (fra 18 pct. til 26 pct.). Andelen af familier med to eller flere biler var i 2021 lavest i hovedstadskommunerne (10 pct.) og højest i oplandskommunerne (26 pct.).
- Blandt parfamilier er andelen med flere biler steget 10 procentpoint fra 26 pct. i 2011 til 36 pct. 2021.
- Andelen af familier med flere biler stiger med antallet af hjemmeboende børn. For familier uden hjemmeboende børn var andelen 12 pct. i 2021, imens andelen var 42 pct. for familier med tre eller flere hjemmeboende børn. Siden 2011 er andelen steget mest blandt børnefamilierne og 10 procentpoint blandt familier med tre eller flere hjemmeboende børn (fra 32 pct. til 42 pct.).
- Det var hovedsageligt parfamilier, hvor to personer pendlede langt til arbejde, der i 2021 havde flere biler. For parfamilier, hvor mindst to personer pendlede over 10 km, var andelen med flere biler i 2021 på 61 pct.
- Andelen af familier med to eller flere biler stiger med indkomsten. Blandt familier i den laveste indkomstkventil havde kun 3 pct. flere biler i 2021, hvorimod det var 37 pct. af familierne i den øverste indkomstkventil.
- Blandt familier med flere biler i 2021 var 17 pct. af bilerne store, og 49 pct. var minibiler eller små biler. Blandt familier med én bil var der 13 pct. store biler, mens 58 pct. var minibiler eller små biler.

Kontakt:

Fenja Søndergaard Møller
fsm@dst.dk
23 62 62 99

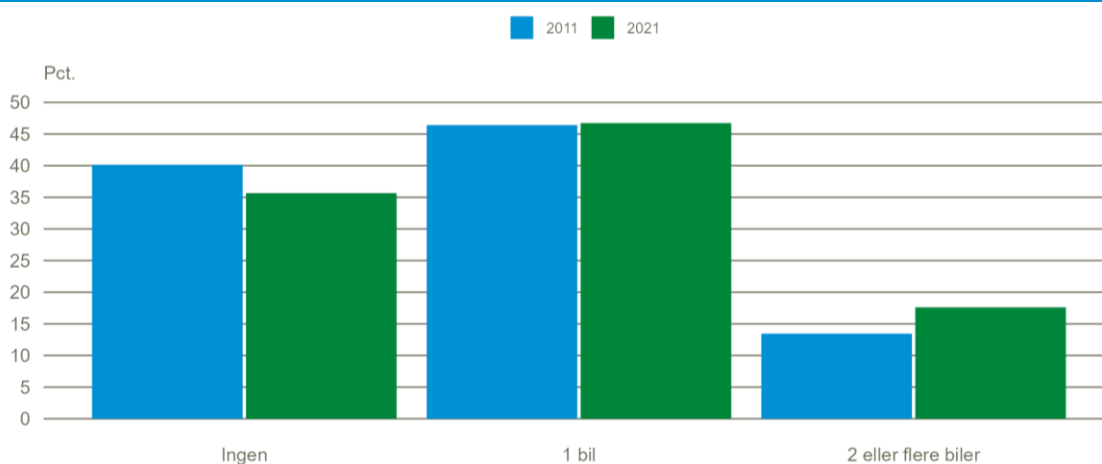
Søren Dalbro
sda@dst.dk
29 35 74 60

18 pct. af alle familier havde flere biler i 2021

Antallet af personbiler på de danske veje er steget fra 2,1 mio. i 2011 til 2,6 mio. i 2021.¹ Samtidig er andelen af familier med bil steget, og stadigt flere familier har mere end en bil. I 2011 havde 46 pct. af alle familier rådighed over én bil, imens 13 pct. rådede over to eller flere biler til privat brug. I 2021 var disse andele steget til henholdsvis 47 pct. (én bil) og 18 pct. (mere end én bil), dvs. en stigning på 5 procentpoint for familier med flere biler, jf. figur 1. I alt 87 pct. af familierne med flere biler havde to biler i 2021, og blandt alle familier havde 15 pct. præcis to biler, imens 2 pct. havde tre biler, og under 1 pct. havde fire eller flere biler.

Denne analyse ser nærmere på, hvilke familier der har flere biler. Analysen ser blandt andet på pendlingsafstande til arbejde, hvilket kan øge familiernes behov for flere biler. Analysen ser også på familieindkomster, hvilket siger noget om mulighederne for at anskaffe sig flere biler. Boks 1 beskriver datagrundlaget for analysen.

Figur 1 Andel familier med én eller flere biler. 2011 og 2021



Kilde. Bilregistret og Befolkningsregistret

Boks 1. Datagrundlag

Danmarks Statistiks [Bilregister](#) for december i hhv. 2011 og 2021 flettes med [Befolkningsregistret](#) fra 4. kvartal i hhv. 2011 og 2021, så data om bopæl, familietype og hjemmeboende børn kobles til private brugere af bilerne og deres familie. Bilerne skal være "aktive" i december måned for at tælle med, dvs. at bilerne er indregistrerede og forsynet med nummerplade. Hvis der skiftes bil i løbet af året, er det den indregistrerede bil i december måned, der indgår i datasættet. Hvis der er flere indregistrerede biler i december måneder, så tæller alle disse med.

Der tages udgangspunkt i bilens bruger frem for bilens ejer. Biler ejet af leasingbureauer eller andre virksomheder, men med private brugere anført, indgår derfor i datasættet. Der indgår dog ikke biler, der stilles til rådighed af arbejdsgivere til privat brug (firmabiler eller "fri bil"). Derudover omfatter data kun brugere med kendt CPR-nummer, som er en del af befolkningen. Det betyder, at personer med bopæl i udlandet frasorteres. Personer under 18 år frasorteres ligeledes, så familier uden voksne ikke indgår i analysen.

Der er kun registreret én bruger per bil i Bilregistret, selv om der reelt kan være flere brugere. I analysen ses der på *familiernes* bilrådighed, dvs. hvis én person i familien er anført som bruger af en bil, anses hele familien for at have rådighed over bilen. Til afgrænsning af familien anvendes Danmarks Statistiks [familiedefinition](#). En familie består af én eller flere personer, der bor på den samme adresse og har visse indbyrdes relationer. Familier adskiller sig fra husstande, da en husstand omfatter samtlige personer på en adresse, uanset relationerne imellem dem. En familie kan bestå af en enlig eller et par med eller uden hjemmeboende børn under 25 år.

¹ Der er flere årsager til det stigende antal af biler på vejene. Voksende velstand og øgede forbrugsmuligheder kan være én af forklaringerne, jf. [Forbrugsundersøgelsen](#) og Nationalregnskabs opgørelse af [husholdningernes forbrug](#). Samtidig er prisen for at købe og bruge bil siden 2013 steget mindre end prisen på offentlig transport, og antallet af beskæftigede har været stigende siden 2012. Blandt de beskæftigede er den gennemsnitlige pendlingsafstand steget fra 19 km i 2011 til 21 km i 2020. Trafikarbejdet (dvs. tilbagelagte kilometer) for danske personbiler i Danmark er også steget fra 2011 til 2019, jf. [statistikbanken.dk/vej23](#), men faldt i 2020 og 2021 pga. blandt andet restriktioner og opfordring til hjemmearbejde under COVID-19. Temaartiklen [Flere biler trods grønne visioner](#) ser nærmere på mulige årsager til det stigende antal biler. Afgrænsningen af bilrådighed i analysen afviger dog fra temaartiklens opgørelse, da analysen fokuserer på bilernes brugere, og firmabiler ikke indgår i analysen.

Der afgrænses til personbiler, store personbiler samt varevogne til privat godstransport. Busser, rustvogne og biler til rutekørsel er udeladt i denne analyse.

Data om indkomst hentes fra [familieindkomstregistret](#). Ved sammenligning af familiernes indkomster vælges familiens [ækvivalerede disponible indkomst](#), der er et vægtet mål for familiens samlede disponible indkomst, og som tager højde for familiens sammensætning, blandt andet familiestørrelse, alderssammensætningen i familien og stordriftsfordele ved at bo flere sammen. Den ækvivalerede disponible familieindkomst er dermed ikke direkte sammenlignelig med andre indkomstmål. Den ækvivalerede disponible familieindkomst gør det i stedet muligt at sammenligne levevilkår og forbrugsmuligheder på tværs af forskellige familietyper. Alle familier i befolkningen inddeles i fem lige store indkomstgrupper (kvintiler), så det er muligt at undersøge, hvor en stor en andel af de forskellige grupper, der har flere biler.

Data om beskæftigelse og pendling hentes fra [Den Registerbaserede Arbejdsstyrkestatistik \(RAS\)](#). Data for pendlingsafstande er ikke tilgængelige for 2021, hvorfor der tages udgangspunkt i RAS fra november 2020. Det vurderes dog at have mindre betydning for de overordnede konklusioner, at beskæftigelse og pendling er fra 2020, imens bildata er fra 2021. 22 pct. af alle aktive biler i december 2021 er erhvervet i 2021, men pga. lange leveringstider i 2021 kan beslutningen om at erhverve bilen ligge længere tilbage. Analysen er desuden genkørt med bildata fra 2020 uden at det har betydning for analysens hovedkonklusioner.

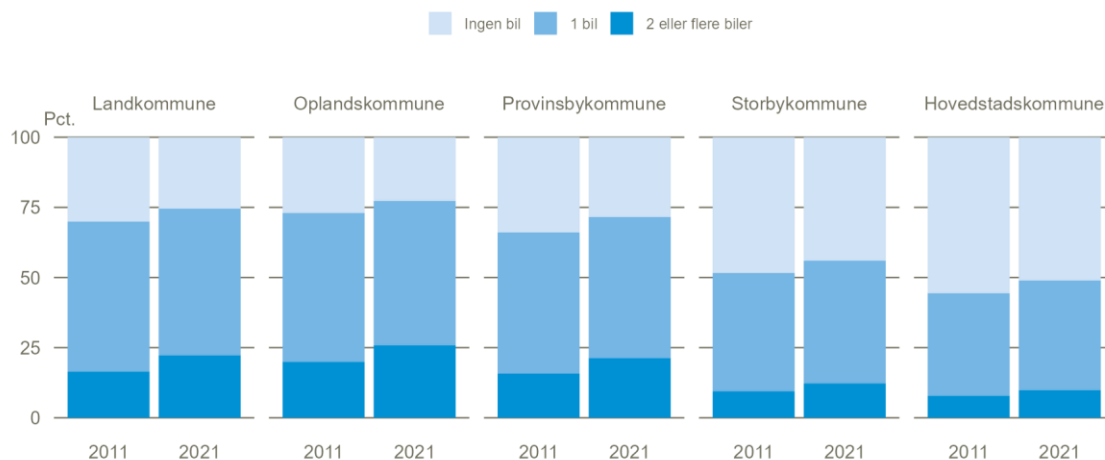
Stigninger i andel familier med flere biler i alle kommuner

Danmarks Statistik har inddelt alle kommuner i fem grupper: Hovedstadskommuner, storbykommune, provinsbykommuner, oplandskommuner og landkommuner. Inddelingen tager udgangspunkt i tilgængelighed til arbejdspladser og antallet af indbyggere i den største by i kommunen.²

Familier i hovedstadskommunerne råder i mindre grad over bil end familier i de øvrige kommunegrupper – det gælder både én bil samt flere biler, jf. figur 2. Dette hænger blandt andet sammen med den generelt gode adgang til offentlig transport i hovedstadsområdet, jf. DST Analysen [Har adgang til offentlig transport betydning for, om man har bil?](#). Adgangen til offentlig transport og kortere pendlingsafstand kan samtidig betyde, at færre har kørekort i hovedstadskommunerne. Derudover har befolkningssammensætningen en betydning for andelen med bil, da der er relativt færre parfamilier og børnefamilier samt flere studerende i storbyerne.

Andelen af familier med to eller flere biler var i 2021 på 10 pct. af alle familier i hovedstadskommunerne. Det tilsvarende tal var 26 pct. i oplandskommunerne, der fx omfatter kommuner som Nyborg, Rebild og Fredensborg. Andelen med flere biler er steget i alle kommunegrupper fra 2011 til 2021. Den største stigning er i oplandskommunerne med 6 procentpoint. De mindste stigninger målt i procentpoint er i hovedstadskommunerne og storbykommuner (hhv. 2 og 3 procentpoint).

Figur 2 Andel familier med én eller flere biler ud af alle familier i kommunegruppen. 2011 og 2021



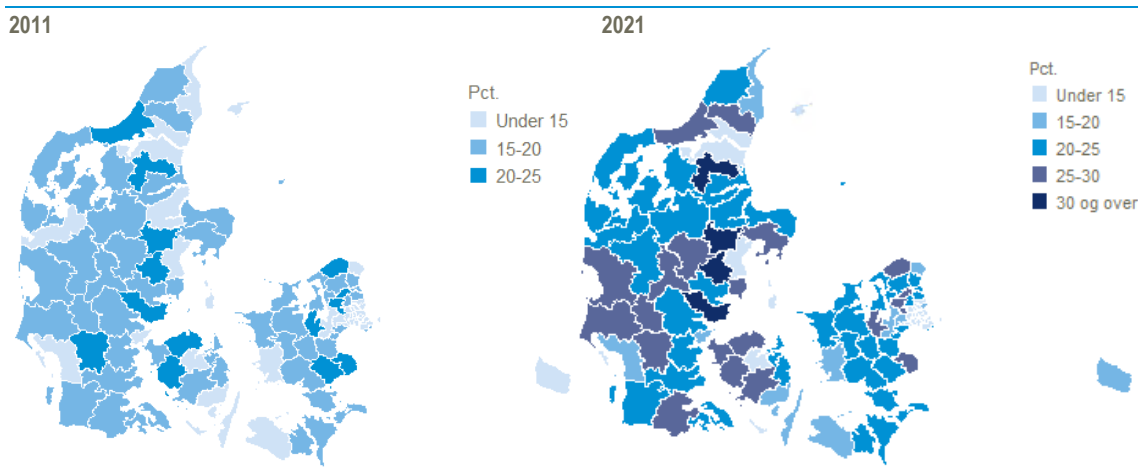
Kilde: Bilregistret og Befolkningsregistret

² Tilgængeligheden til arbejdspladser udtrykker hvor mange jobs, der kan nås fra en given kommune, idet antallet af jobs vægtes negativt med afstanden. Mere information om Danmarks Statistiks kommunegrupper findes på [Danmarks Statistiks hjemmeside](#).

Figur 3 viser andelen af familier med flere biler i hhv. 2011 og 2021 ud af alle familier i den enkelte kommune.³ De fire højeste andele i 2021 var i de jyske kommuner Rebild (32 pct.), Hedensted (31 pct.), Favrskov (30 pct.) og Skanderborg (30 pct.). Herefter følger den sjællandske kommune Lejre (28 pct.). Otte ud af de ti kommuner med de højeste andele af familier med flere biler i 2021 var oplandskommuner. Det kan skyldes behovet for at pendle fra oplandet ind til storbyerne eller hovedstaden, da pendlingsafstandene gennemsnitligt set er højere i oplandskommunerne end i de andre kommunegrupper.

Ligesom for kommunegrupperne er andelen af familier med flere biler steget i alle kommuner fra 2011 til 2021.⁴ I 2011 var der ingen kommuner, hvor andelen var 25 pct. eller over. Den største stigning var i oplandskommunen Rebild (fra 24 pct. til 32 pct.). Herefter følger landkommunerne Ringkøbing-Skjern (fra 18 pct. til 26 pct.), Lemvig (fra 16 pct. til 24 pct.) og Brønderslev (fra 19 pct. til 27 pct.). Det kan hænge sammen med, at pendlingsafstandene i gennemsnit er steget fra 2011 til 2021 på tværs af kommunegrupper.

Figur 3 Andel familier med to eller flere biler ud af alle familier i kommunen. 2011 og 2021



Kilde: Bilregistret og Befolkningsregistret

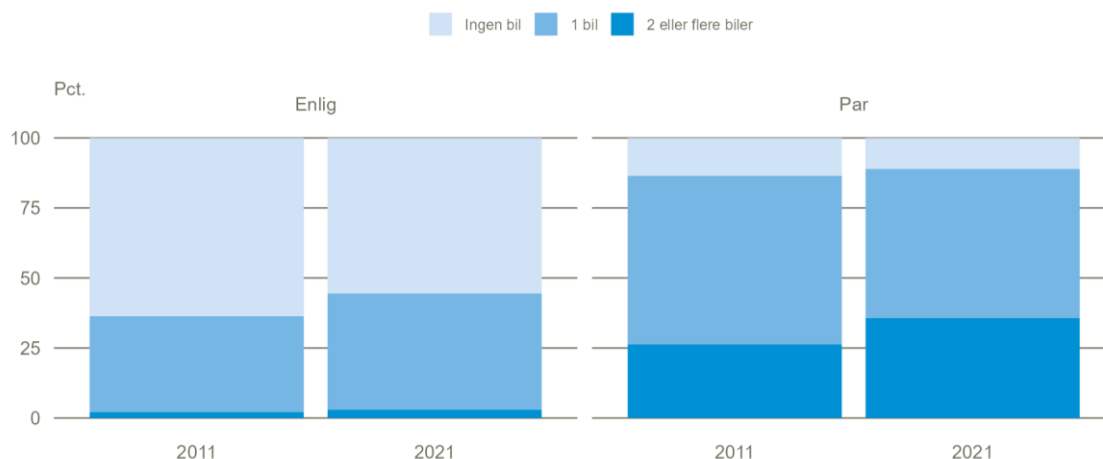
Andelen med flere biler er steget 10 procentpoint blandt parfamilier

Det er især parfamilier, der har flere biler. Kun 3 pct. af alle enlige havde i 2021 to eller flere biler mod 36 pct. af alle parfamilier. Blandt parfamilier er andelen med flere biler steget 10 procentpoint fra 2011 til 2021 (fra 26 pct. til 36 pct.). Blandt enlige er stigningen på 1 procentpoint (fra 2 pct. til 3 pct.), jf. figur 4. Det afspejler, at enlige sjældent vil have direkte behov for to biler. Enlige kan dog have behov for (eller ønske om) forskellige typer af biler til forskellige formål, fx private varevogne eller luksusbiler kombineret med familiebiler. Derudover kan enlige have hjemmeboende børn over 18 år, der har behov for bil.

³ Samme billede tegner sig, hvis andelen beregnes ud af gruppen af familier med bil. Hvis der ses på andelen blandt *parfamilier* i kommunerne i 2021 er andelen højere i alle kommuner, men fordelingen er overordnet den samme med de højeste andele i kommunerne Rebild (51 pct.), Hedensted (51 pct.) og Favrskov (49 pct.).

⁴ Hvis der udregnes andele ud af familier med biler, er billedet nogenlunde det samme.

Figur 4 Andel familier med én eller flere biler fordelt på familietype. 2011 og 2021

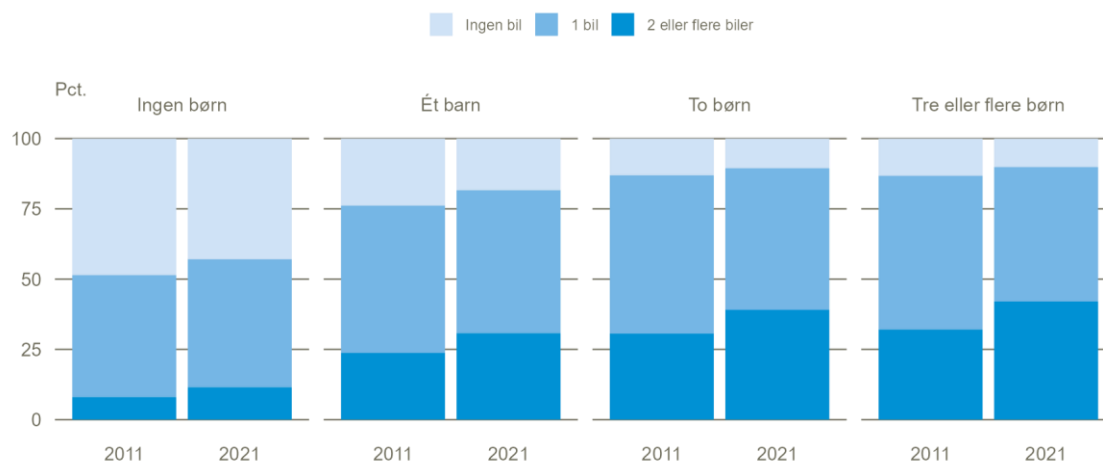


Kilde. Bilregistret og Befolkningsregistret

Andelen af familier med flere biler stiger med antallet af børn

Andelen med flere biler stiger med antallet af hjemmeboende børn. Blandt familier uden hjemmeboende børn var andelen 12 pct. i 2021, mens andelen for familier med tre eller flere børn var 42 pct. Alle andele er steget siden 2011, men mest blandt familier med flere børn. Stigningen for familier med to børn var 8 procentpoint (fra 31 pct. til 39 pct.), og blandt familier med tre eller flere børn var stigningen 10 procentpoint (fra 32 pct. til 42 pct.), jf. figur 5.

Figur 5 Andel familier med én eller flere biler fordelt på antal hjemmeboende børn. 2011 og 2021



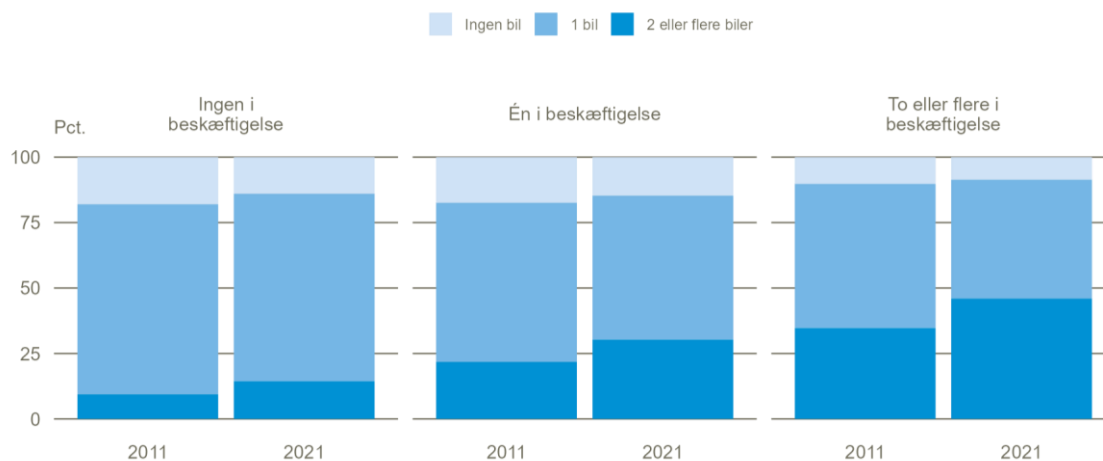
Kilde. Bilregistret og Befolkningsregistret

Kombinationen af at være parfamilie og børnefamilie får andelen til at stige yderligere. Hvis der fx ses på andelen med flere biler udelukkende blandt parfamilier, er der samme tendens til at andelen stiger med antallet af børn – samtidig med, at alle andelen er højere. Andelen med flere biler blandt parfamilier med tre eller flere børn var i 2021 på 47 pct. – mod 42 pct. blandt alle familier med tre eller flere børn.

Beskæftigelse øger andelen med flere biler

Figur 6 viser andelen af familier med flere biler fordelt ift. beskæftigelsesstatus i 2020 (jf. boks 1 om tilgængelige beskæftigelsesdata). Da andelen af enlige med mere end én bil er meget lille, ses der kun på parfamilier, hvormed flere i familien kan være i beskæftigelse. Der er stor forskel på andelen ift. familiens beskæftigelsesstatus. Som tidligere nævnt havde 36 pct. af parfamilierne to eller flere biler i 2021, men for parfamilier med mindst to beskæftigede var andelen 46 pct. Blandt parfamilier, hvor ingen var i beskæftigelse, var andelen med flere biler 14 pct. Det afspejler øgede muligheder og behov for flere biler i familier med mindst to beskæftigede, fx i form af højere indkomst og større pendlingsbehov.

Figur 6 Andel parfamilier med én eller flere biler fordelt på familiens beskæftigelsesstatus. 2011 og 2021



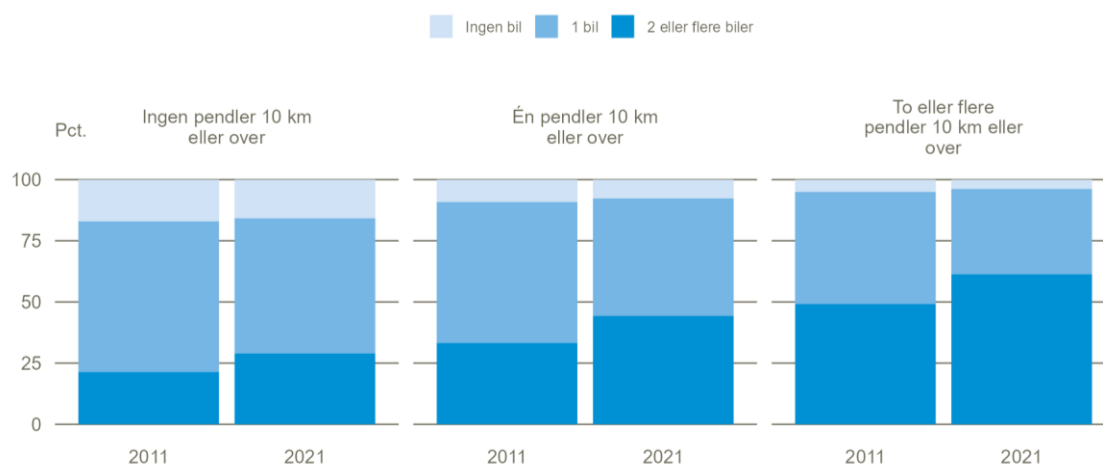
Anm.: Data vedr. beskæftigelse og pendlingsafstande er fra 2020.

Kilde. Bilregistret, Befolkningsregistret og Den Registerbaserede Arbejdsstyrkestatistik

Andelen med flere biler stiger med pendlingsafstanden

Behovet for flere biler hænger blandt andet sammen med afstanden til arbejde. Figur 7 viser andelen af familier med flere biler blandt parfamilier, hvor mindst to er i beskæftigelse. Figuren viser en forskel på andelen ift. pendlingsbehov, specielt når to eller flere i familien pendler mere end 10 km. 44 pct. af familierne med én person, der pendler over 10 km til arbejde havde i 2021 flere biler.⁵ I familier, hvor mindst to pendler over 10 km, var andelen i 2021 på 61 pct.

Figur 7 Andel familier med én eller flere biler fordelt på personernes pendlingsafstand i parfamilier med mindst to i beskæftigelse i 2020 og bil i 2021



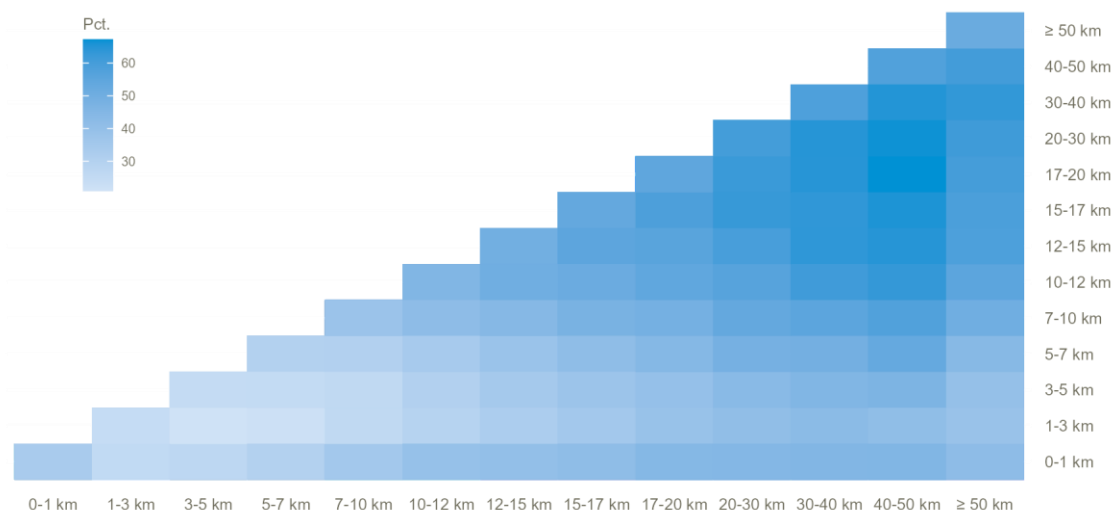
Anm.: Data vedr. beskæftigelse og pendlingsafstande er fra 2020.

Kilde. Bilregistret, Befolkningsregistret og Den Registerbaserede Arbejdsstyrkestatistik

Figur 8 viser pendlingsafstande for familier, hvor der er to voksne i beskæftigelse. Familier med mere end to voksne er sorteret fra, så der er præcis to pendlingsafstande per familie. Farvenuancen angiver andelen af familier med flere biler, hvor mørkere nuancer af blå er højere andele. Figuren viser, at de højeste andele med flere biler er blandt familier, hvor begge pendler langt. Den højeste andel er blandt de familier, hvor det ene familiemedlem pendler 17-20 km og det andet familiemedlem pendler 40-50 km (67 pct.). Andelen falder dog for familier, hvor begge pendler 50 km eller over (52 pct.). Det kan være benyttelsen af alternative transportformer (fly eller tog) eller midlertidige jobsituationer, der gør, at andelen ikke stiger for de længste afstande. Samtidig kan det have betydning, hvis familiemedlemmerne arbejder samme sted eller tæt på hinanden og derfor kan køre sammen til arbejde.

⁵ Det er samme mønster ved alternative grænser, dog med lavere andele ved lavere grænser.

Figur 8 Andel parfamilier med flere biler i 2021 ud fra pendlingsafstand i 2020 for to personer i beskæftigelse.



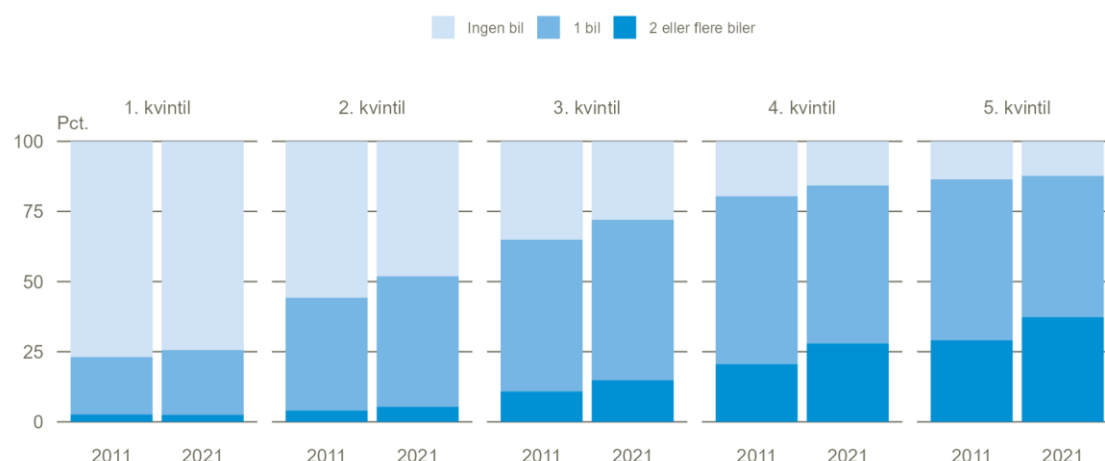
Anm.: Data vedr. beskæftigelse og pendlingsafstande er fra 2020. Der inkluderes kun parfamilier med to personer i beskæftigelse. Familier med flere end to voksne frasorteres, så figuren omfatter i alt 704.000 familier.

Kilde: Bilregistret, Befolkningsregistret og Den Registerbaserede Arbejdsstyrkestatistik

Størst stigning blandt familier med høj disponibel indkomst

Ud over behovet for flere biler skal der også være økonomisk mulighed for at anskaffe sig bil nr. 2. Det kræver en vis familieindkomst at dække udgifterne til to biler. Figur 9 viser, hvordan andelen af familier med flere biler varierer med indkomst. Alle familier i befolkningen er inddelt i indkomstkventiler med afsæt i familiens [ækvivalerede indkomst](#) (se også boks 1). Figuren viser, at andelen med to eller flere biler stiger markant med indkomsten. Blandt familier i laveste indkomstkventil var det kun 3 pct., der havde to eller flere biler i 2021, hvorimod det var 37 pct. i øverste kvintil. Figuren viser desuden, at stigningen fra 2011 til 2021 er størst blandt de to øverste indkomstkventiler. I disse grupper er stigningen i andelen med flere biler på hhv. 7 og 8 procentpoint, imens der ikke har været ændringer blandt den laveste indkomstkventil. Hvis der kun ses på indkomsterne blandt parfamilier er der samme tendenser – dog med højere andele for alle grupper.

Figur 9 Andel familier med én eller flere biler fordelt på familiens ækvivalerede indkomst. 2011 og 2021



Kilde: Bilregistret, Befolkningsregistret og Familieindkomstregistret

Når der ses på forskelle mellem indkomstgrupper alene blandt pendlerne (dvs. pendlingsbehovet holdes konstant på 10 km til arbejde for mindst to personer i familien), så er der fortsat en lavere andel med flere biler i 1. indkomstkventil end i de øvrige kvintiler.

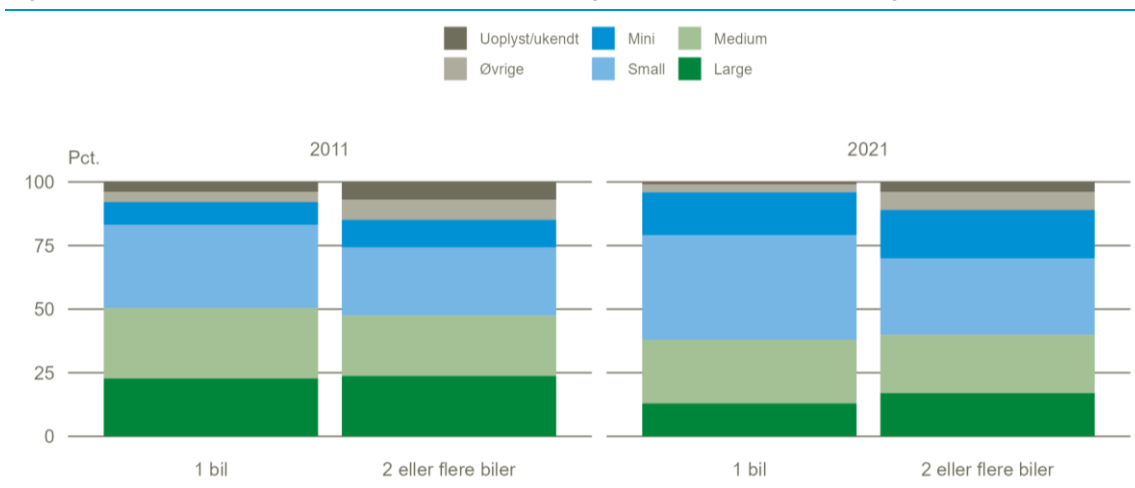
Når der omvendt ses på de enkelte kvintiler særskilt (dvs. indkomsten holdes konstant inden for et bestemt interval), er der ligeledes en stigende andel med flere biler, når pendlingsbehovet stiger. Det peger på, at familiens beslutning om at anskaffe bil nr. 2 både afhænger af økonomisk formåen (i form af indkomst) og behov (i form af pendlingsafstand).

Højere andel af store biler blandt familier med flere biler

Danmarks Statistik har inddelt bilmodeller i segmenter, herunder størrelserne *mini*, *small*, *medium* og *large*.⁶ Figur 10 viser, hvordan familiernes biler fordeler sig på størrelser i 2011 og 2021 blandt hhv. familier med én bil og familier med flere biler.

Figuren viser, at der i 2021 var en højere andel af store biler blandt familier med flere biler. Blandt familier med én bil var 13 pct. store biler og 58 pct. var mindre biler (*mini* og *small*). Blandt familier med flere biler var 17 pct. store biler og 49 pct. var mindre biler (*mini* og *small*).⁷ Det kan hænge sammen med, at familier med flere biler typisk har højere indkomster og oftere er børnefamilier.

Figur 10 Andelen af bilstørrelser for familier med én bil og familier med flere biler. 2011 og 2021



Anm.: SUV'erne opdeles i både *medium*, *large* og *small* mens MPV'erne opdeles i *small* og *large*. SUV'ere og MPV'ere indgår i deres respektive størrelsesgrupperinger i figuren. "Øvrige" omfatter hovedsageligt kategorierne "executive", "sport", "luxury" og "varevogn".

Kilde: Bilregistret og Befolkningsregistret

Figuren viser samtidig, at andelen af store biler er faldet fra 2011 til 2021. Denne udvikling gælder både blandt familier med én bil samt blandt familier med flere biler. Det samlede antal store biler i familierne har også været faldende fra 497.000 i 2011 til 387.000 i 2021.⁸

Stigning i andelen af elbiler og plug-in hybridbiler

I 2011 var der meget få elbiler eller plug-in hybridbiler på vejene i Danmark (under 200 personbiler i alt). De senere år er bestanden af elbiler og plug-in hybridbiler steget, og de udgjorde tilsammen 4 pct. af familiernes biler i 2021. Figur 11 viser andelen af el-biler og plug-in hybridbiler i 2021 blandt hhv. familier med én bil og familier med flere biler. Blandt familier med én bil var andelen 2 pct. for både el-biler og plug-in hybridbiler. Blandt familier med flere biler var andelen 3 pct. for både el-biler og plug-in hybridbiler.⁹ Hvis der blandt familierne med flere biler kun ses på den nyest erhvervede bil, var andelen af både elbiler og plug-in hybridbiler på 4 pct. Det afspejler, at andelen af el- og hybridbiler generelt stiger i bestanden.¹⁰

⁶ Den fulde liste over modeller og segmenter kan downloades på [hjemmesiden for statistikdokumentationen](#).

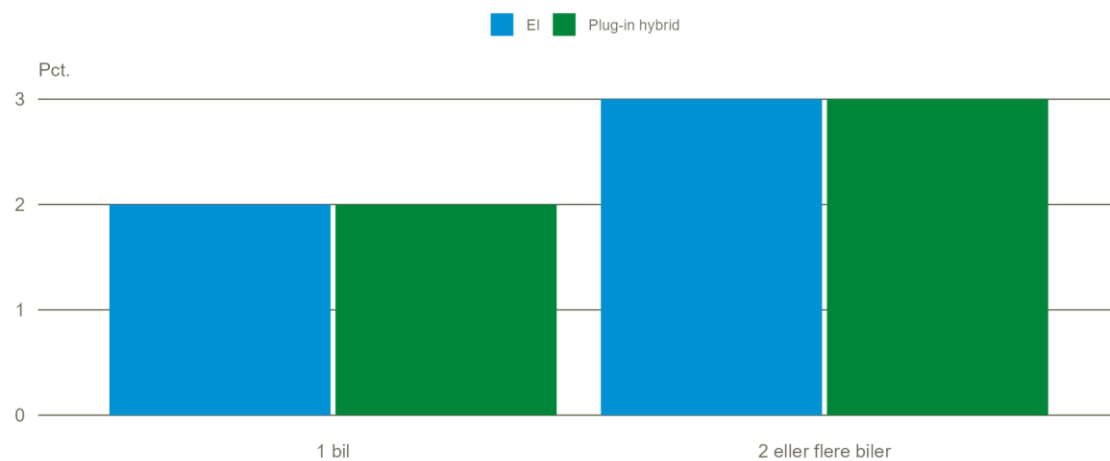
⁷ Der tegner sig samme billede for familier med flere biler, hvis der kun tages udgangspunkt i den nyest erhvervede bil. Hvis der ses på de familier, der har præcis to biler, har 29 pct. en mindre bil (*mini* eller *small*) sammen med en medium størrelse bil. 23 pct. har to mindre biler, og 21 pct. har en mindre bil sammen med en større bil. Kun 2 pct. har to store biler, og 5 pct. har to medium biler.

⁸ Dette gælder dog ikke, hvis der udelukkende ses på store SUV'ere eller store MPV'ere. Se også [NYT fra Danmarks Statistik: Familierne brugte 24,2 mia. kr. på nye biler i 2020](#).

⁹ 60 pct. af elbilerne bruges af familier med flere biler, og 40 pct. bruges af familier med én bil. For plug-in hybridbiler er 49 pct. at finde blandt familier med flere biler og de resterende 51 pct. er blandt familier med én bil.

¹⁰ Se [Nyt Fra Danmarks Statistik: Bestanden af elbiler steg med 69 pct. i 2022](#) for udviklingen i antal og andel el-biler. Afgrænsningen er dog anderledes i analysen, hvor der fokuseres på bilernes brugere og afgrænses til personbiler, store personbiler samt varevogne til privat godstransport.

Figur 11 Andelen af elbiler og plug-in hybridbiler for familier med én bil og familier med flere biler. 2021



Kilde. Bilregistret og Befolkningsregistret