

Maj 2026

Fremtidens mobilitet

Forsikringsbranchens
perspektiver på grøn, sikker og
sammenhængende transport

Indhold

1. Mobilitet som politisk prioritet	4
Vision og mål	5
2. Fremtidens mobilitet: Barrierer og potentialer	6
Grøn mobilitet	7
<i>Forslag 1: Fjernelse af reparationsgrænsen og øget brug af reservedele</i>	8
Infrastruktur og fremkommelighed	9
<i>Forslag 2: Bedre rammer for fælles mobilitetsløsninger og tidlig rådgivning</i>	10
Tryghed og trafiksikkerhed	11
<i>Forslag 3: Styrket trafiksikkerhed gennem opfriskningskurser og dialog om bilisters egnethed</i>	12
<i>Forslag 4: Trygge børn og unge i trafikken</i>	12
<i>Forslag 5: Skærpede krav til speed pedelecs og forhandlere af elcykler</i>	13
3. Afsluttende bemærkninger	14





Mobilitet som politisk prioritet

Mobilitet er en grundlæggende forudsætning for et velfungerende samfund. Den påvirker ikke blot, hvordan mennesker kommer på arbejde, og hvordan varer transporteres – den former også vores hverdag, vores muligheder og vores livskvalitet. Mobilitet handler om, hvordan vi som borgere deltager i samfundslivet, bevarer vores sociale relationer og får adgang til de fællesskaber, serviceydelser og aktiviteter, der giver livet værdi.

Mobilitet er derfor mere end transport fra A til B. Det er et spørgsmål om økonomisk vækst, social sammenhængskraft, miljømæssig bæredygtighed og menneskers trivsel og oplevede frihed. Når mobiliteten fungerer, styrker det både arbejdsmarkedet, familieliv,

sundhed og sammenhængskraft. Når den ikke gør, opleves det som en reel begrænsning – både individuelt og samfundsmæssigt.

I dag står Danmark over for en række strukturelle og teknologiske forandringer, der gør mobilitet til et preserende politisk område:

- **Den grønne omstilling** kræver en radikal ændring af transportsektoren, som i dag er en af de største kilder til CO₂-udledning.
- **Urbaniseringen** skaber trængsel og pres på infrastruktur i byerne, mens landområder kæmper med manglende transporttilbud og social ulighed.



- **Teknologisk udvikling** åbner nye muligheder for smartere og mere fleksible transportløsninger – men stiller også krav til regulering, hvis teknologien skal bidrage til et højere trafiksikkerhedsniveau og ikke det modsatte.
- **Tryghed og sikkerhed** i trafikken er en voksende bekymring – især med fremkomsten af nye transportformer, der udfordrer eksisterende regler og infrastruktur.

Forsikringsbranchen spiller en central rolle i denne udvikling. Som risikohåndterer, dataleverandør og aktør i den grønne omstilling har vi unik indsigt i trafiksikkerhed, skadesmønstre og konsekvenserne af nye transportformer. Vi ser derfor et behov for at supplere den politiske mobilitetsdagsorden med en mere grundig konsekvensanalyse – særligt i forhold til sikkerhed, tryghed og de reelle klimaeffekter.

Med dette udspil ønsker vi at bidrage til den politiske samtale om, hvordan Danmark kan skabe en mobilitet, der er grøn, inkluderende og fremtidssikret – uden at gå på kompromis med sikkerhed og tryghed.

Vision og mål

Udspillet tager afsæt i forsikringsbranchens politiske ambitioner for fremtidens mobilitet, hvor tryghed, bæredygtighed og tilgængelighed er bærende hensyn.

Branchen ønsker, at:

1. Fremme grøn og cirkulær mobilitet ved at forlænge bilers levetid og skabe bedre rammer for reparation – herunder øget brug af genbrugte reservedele.
2. Styrke fremkommelighed og sammenhæng i mobilitetssystemet gennem bedre rammer for fælles mobilitetsløsninger (fx delebil og samkørsel) og en tidligere, tværgående rådgivning, så nye løsninger kan implementeres smidigt og sikkert.
3. Øge trygheden i trafikken ved at styrke trafiksikkerheden for bløde trafikanter og skabe klare rammer for nye transportformer – herunder gennem regulering og en åben, respektfuld dialog om bilisters egnethed.



Fremtidens mobilitet: Barrierer og potentialer





Grøn mobilitet

Transportsektoren er en af de største kilder til Danmarks klimabelastning og står for omkring 27 pct. af den samlede CO₂-udledning. Selvom elektrificeringen af bilparken er i hastig udvikling – med over 540.000 elbiler på vejene og 63,8 pct. af alle nyregistrerede biler som elbiler i 2025 – er vi langt fra i mål¹. EU har sat et ambitiøst krav om at reducere drivhusgasudledninger fra transport med 90 pct. inden 2050, hvilket kræver en markant ændring i mobilitetsstrukturen.

En væsentlig del af udfordringen ligger tidligt i bilens livsforløb: i produktionen. Fremstilling af nye biler er CO₂-tung, fordi den kræver store mængder energi og materialer. Elbiler har ofte et højere produktionsaftryk end tilsvarende fossilbiler – primært på grund af batteriet – og størrelsesordenen afhænger bl.a. af bil- og batteristørrelse samt elmix i produktionen. Det betyder, at elbiler, som er nulemissionsbiler, bliver

grønnere jo flere kilometer de kører. Derfor er det i de fleste tilfælde mere bæredygtigt at reparere frem for at udskifte dem².

Det betyder også, at udskiftning af fossilbiler til elbiler bør fremmes, fordi skiftet som udgangspunkt har en klar klimamæssig gevinst henover bilens levetid. Pointen er, at når elbiler først er produceret, skal de også holde længe nok på vejene til at "indhente" deres produktionsaftryk. Livscyklusanalyser viser typisk, at dette sker efter omkring 20.000–45.000 kørte kilometer (afhængigt af model, kørselsmønster og elmix)³. Skrottes elbiler for tidligt, forspildes en væsentlig del af den potentielle klimafordel.

Når man vælger at reparere i stedet for at udskifte, så er valget af reservedele til reparationen ofte en overset klimafaktor. Produktionen af nye dele kræver både



energi og råmaterialer, mens genbrugte eller istandsatte dele kan reducere CO₂-udledningen væsentligt pr. reparation (i flere studier op til omkring 40–45 pct.⁴). Det understreger, at mobilitetens klimaafttryk ikke kun handler om, hvordan vi kører, men også om hvordan vi håndterer reparationer, vedligehold og skader gennem hele bilens livscyklus.

For at undgå, at den grønne omstilling bliver unødigt dyr og CO₂-tung, kræver det derfor en bredere forståelse af mobilitetens miljøpåvirkning: Vi skal accelerere elektrificeringen af bilparken og samtidig sikre, at de biler, der allerede er produceret – især elbiler – udnyttes fuldt ud gennem længere levetid og mere cirkulære reparationer. Det handler i praksis om at reducere behovet for nyproduktion, minimere spild af materialer og sikre, at den klimainvestering, der ligger i hver enkelt bil, betales tilbage i form af mange kørte lavemissionskilometer.

Forslag 1: Fjernelse af reparationsgrænsen og øget brug af reservedele

Reparationsgrænsen er en regel, der indebærer et forbud mod at reparere biler, når reparationsomkostningerne overstiger en vis andel af bilens værdi. I disse

tilfælde skal bilen i stedet erklæres totalskadet. Reglen blev oprindeligt indført for at forhindre, at svært beskadigede biler blev genopbygget som et alternativ til køb af en ny bil, hvorved ejeren kunne undgå at betale registreringsafgift. Formålet har således været at beskytte statens afgiftsindtægter og at sikre, at der ikke investeres uforholdsmæssigt mange midler i biler, der økonomisk set burde udskiftes.

I dag medfører reparationsgrænsen imidlertid, at mange biler erklæres totalskadede, selvom de teknisk kan repareres og fortsat være fuldt funktionsdygtige og trafikksikre. Det betyder, at biler i nogen tilfælde skrottes tidligere end nødvendigt, hvilket belaster klimaet og fører til unødvendigt ressourceforbrug. En analyse fra AutoBranchen Danmark viser, at fjernelse af reparationsgrænsen kan reducere CO₂-udledningen med op til 470.000 ton frem mod 2038⁵.

Samtidig er brugen af genbrugte reservedele i dag begrænset af reglerne i registreringsafgiftslovens § 7, stk. 3. Disse regler gør det vanskeligt at vælge reparationer med brugte dele, selv i tilfælde hvor det er teknisk forsvarligt og klimamæssigt fordelagtigt. Hvis vi skal reducere CO₂-udledningen og fremme en mere cirkulær økonomi på bilområdet, er der behov for at modernisere rammerne for både reparationsgrænsen og brugen af genbrugte reservedele – uden at gå på kompromis med trafikssikkerheden.

F&P foreslår, at:

- Fjerne eller justere reparationsgrænsen, så beslutningen om totalskade i højere grad baseres på teknisk, klimamæssig og sikkerhedsmæssig vurdering foretaget af taksator i dialog med bilens ejer og med udgangspunkt i de reelle muligheder på reservedelsmarkedet – frem for en fastsat procentsats.
- Ændre reglerne i registreringsafgiftslovens § 7 stk. 3, så administrative barrierer ikke er til hinder for brug af genbrugte reservedele når det er teknisk og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.
- Skabe incitamenter til grøn reparation ved fx skattefradrag eller afgiftsrabat for værksteder, der anvender genbrugte dele.
- Etablere en national standard for grønne reparationsmetoder, som forsikringsbranchen kan understøtte og integrere i skadesopgørelser.



Infrastruktur og fremkommelighed

Mobilitet er en grundlæggende forudsætning for, at borgere og virksomheder kan fungere i hverdagen, og for at Danmark hænger sammen geografisk, socialt og økonomisk. Alligevel er infrastrukturen i dag under pres, og mobilitetsudfordringerne varierer markant på tværs af landet.

I og omkring de større byer oplever borgere og virksomheder dagligt konsekvenserne af trafikpropper, manglende vedligeholdelse og utilstrækkelig koordinering mellem transportformer. Det skaber ikke blot forsinkelser, men også frustration og samfundsøkonomiske tab⁶.

I landområder er udfordringerne af en anden karakter. Her er mobiliteten ofte begrænset af manglende alternativer til privatbilisme. Det forstærker ulighed i adgangen til job, uddannelse og sundhedstilbud. Mobilitet er dermed ikke lige fordelt – hverken geografisk eller socialt.

Den kollektive transport spiller en afgørende rolle for sammenhængskraften på tværs af landet. Når adgangen til mobilitet mangler, svækkes også muligheden for at deltage aktivt i samfundet. I dag har 38,4 pct. af danske familier ikke adgang til en bil, og andelen er markant højere blandt lavindkomstgrupper⁷. Det understreger behovet for inkluderende mobilitetsløsninger.



ger, der også tilgodeser sårbare grupper som ældre, personer med handicap og unge.

Samtidig udvikler mobiliteten sig hastigt. Nye teknologier, digitale platforme og forretningsmodeller udfordrer de eksisterende rammer for regulering, ansvar og forsikring. Erfaringen viser, at sådanne forhold ofte først adresseres sent i de politiske processer, hvilket kan forsinke implementeringen af nye løsninger eller skabe usikkerhed for både borgere, virksomheder og myndigheder.

Der er derfor behov for mere end blot investeringer i infrastruktur og nye tilbud. Skal mobiliteten udvikles sammenhængende og fungere i praksis, kræver det både bedre rammer for fælles mobilitetsløsninger og en tidligere, mere helhedsorienteret tilgang til implementering, hvor tekniske, sociale og økonomiske konsekvenser tænkes ind fra start.

Forslag 2: Bedre rammer for fælles mobilitetsløsninger og tidlig rådgivning

Danmark har behov for en mobilitetsmodel, hvor transportressourcerne udnyttes bedre, og hvor flere kan få adgang til mobilitet uden nødvendigvis at eje

deres egen bil. Delebilsordninger og samkørsel rummer et betydeligt potentiale for at reducere trængsel, mindske CO₂-udledning og sikre bedre mobilitets tilbud – både i byerne og i områder, hvor den kollektive transport er begrænset.

Samtidig viser erfaringen, at nye mobilitetsløsninger ofte løber ind i praktiske og regulatoriske barrierer, som hæmmer udbredelsen. Gældende regler og systemer er i høj grad indrettet efter traditionelt bilejerskab og gør det vanskeligt at organisere fælles brug, skiftende brugere og mere fleksible ejerformer. Det betyder, at løsninger, som ellers giver mening for både klima, trængsel og borgere, ikke får fodfæste i praksis.

Udviklingen på mobilitetsområdet går desuden hurtigt. Digitale platforme, nye samarbejdsformer og – på sigt – teknologiske bølger som selvkørende transport skaber nye muligheder, men rejser også spørgsmål om ansvar, forsikring, trafiksikkerhed og samspillet med eksisterende infrastruktur. Hvis disse forhold først adresseres sent i den politiske proces, risikerer man både forsinkelser, u hensigtsmæssige løsninger og manglende tillid hos brugerne.

Der er derfor behov for både konkrete justeringer af rammerne for fælles mobilitetsløsninger og for en mere systematisk tilgang til, hvordan nye mobilitets tiltag udvikles og implementeres. En tidligere og mere helhedsorienteret belysning af udfordringer og konsekvenser kan bidrage til, at nye løsninger fungerer bedre i praksis og hurtigere kan komme borgerne til gavn.

F&P foreslår, at:

- Rammerne for delebilsordninger og samkørsel styrkes gennem en modernisering af Motorregisteret, så fælles ejerskab og skiftende brugere kan håndteres smidigt. Private, der benytter delebil, skal kunne registreres som primære brugere uden krav om CVR-nummer, og det skal være muligt at tilknytte midlertidige brugere uden at støde imod den nuværende 30-dages grænse.
- Der etableres et nationalt mobilitetsråd, som kan bidrage med tidlig og tværgående rådgivning i udviklingen af mobilitetspolitik. Rådet skal belyse både potentialer og udfordringer ved nye mobilitets tiltag og sikre tidlig opmærksomhed på centrale spørgsmål som ansvar, forsikringsforhold, trafiksikkerhed og samspillet mellem nye løsninger og de eksisterende rammer.



Tryghed og trafiksikkerhed

Tryghed er en grundlæggende forudsætning for, at flere vælger grønne transportformer som cyklen. Når folk føler sig utrygge ved at færdes som cyklist, vælger de oftere bilen – og det modarbejder målet om en mere bæredygtig og fremkommelig mobilitet.

Den stigende hastighed på cykelstier, især fra nye køretøjstyper som fatbikes og speed pedelecs, skaber konflikter mellem trafikantgrupper. Det er ikke kun et spørgsmål om fart, men også om manglende adskillelse mellem hurtige og langsomme trafikanter. En ny rapport fra Vejdirektoratet viser, at cyklisters oplevede tryghed er faldende, og at netop hastighed

og utilstrækkelig infrastruktur er de største årsager til utryghed.

Derudover er der markante forskelle på, hvordan trafiksikkerhedsudfordringerne kommer til udtryk for forskellige grupper. Børn og unge er særligt sårbare i trafikken, fordi overblik og erfaring opbygges over tid, og fordi uoverskuelige kryds, hastighed og mangelfulde skoleveje kan skabe farlige situationer. Unge bilister mangler erfaring og rutine, mens ældre bilister kan opleve aldersrelaterede udfordringer, der påvirker reaktionsevne og orientering.



For at øge trygheden og sikkerheden i forbindelse med dagligdagens transport ønsker vi at understøtte et trafiksystem, hvor tryghed er styrende for udformningen – med lavere hastigheder, tydelig prioritering af bløde trafikanter og sikre, sammenhængende ruter for både børn, unge og voksne. Ved at investere i cykelstier, regulering af hastighed på nye køretøjstyper og en bredere samtale om mobilitet for ældre, der i dag er afhængige af bilen, kan vi skabe bedre rammer for, at både gående, cyklister og bilister kan færdes trygt.

Forslag 3: Styrket trafiksikkerhed gennem opfriskningskurser og dialog om bilisters egnethed

Trafiksikkerhed er et fælles ansvar, og både unge og ældre bilister er overrepræsenterede i ulykker. Blandt unge handler det ofte om manglende erfaring, rutine og øget risikovillighed, mens det blandt ældre typisk er alders- og helbredsrelaterede forhold som nedsat syn, reaktionstid og orientering, der kan spille ind. Særligt for de ældre er, at udfordringerne ofte udvikler sig gradvist og kan være svære at vurdere – både for bilisten selv og for de pårørende.

En undersøgelse foretaget af Rådet for Sikker Trafik og F&P blandt bilister over 75 år og deres voksne børn viser, at langt de fleste ældre fortsat kører bil regelmæssigt og forventer at gøre det i mange år endnu. Undersøgelsen peger samtidig på, at både ældre bilister og deres pårørende er opmærksomme på, at der med alderen kan opstå forhold, som påvirker kørslen. Undersøgelsen viser også, at både ældre og pårørende efterspørger mere viden, vejledning og støtte.

Det understreger behovet for, at vi som samfund tager ansvar og insisterer på at tage den nødvendige samtale om trafiksikkerhed og egnethed – også når den er svær. En tidlig og respektfuld dialog er afgørende for at forebygge alvorlige ulykker og skabe tryghed for både bilister og deres omgivelser. Målet er ikke at fratage nogen mobiliteten, men at sikre, at den bevares på et sikkert og ansvarligt grundlag, så længe det er forsvarligt.

F&P foreslår, at:

- Frivillige opfriskningskurser for bilister i risikogrupper via et statsligt tilskud til køretimer og rådgivning til både unge bilister (fx inden for de første 2 år efter kørekort) og ældre bilister (fx over 75 år).
- Dialogværktøjer til pårørende og sundhedsprofessionelle i form af udvikling af vejledninger og samtaleguides, der gør det lettere at tage en respektfuld snak om bilisters egnethed.
- National informationskampagne i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, der sætter fokus på ansvarlighed og trafiksikkerhed for alle aldersgrupper.

Forslag 4: Trygge børn og unge i trafikken

Børn og unge er blandt de mest sårbare trafikanter, og trygge rammer er afgørende for deres sikkerhed samt for, at de udvikler gode vaner i trafikken. Overblik og forståelse for trafikken skal læres og tilegnes gennem barndommen, hvilket kræver både fysisk og pædagogisk indsats. Det omfatter sikker infrastruktur med tydelige cykelstier, sikre fodgængerfelter, overskuelige kryds og lavere hastigheder, så børn og unge kan færdes trygt i hverdagen.

Desuden er det vigtigt, at skoler og institutioner aktivt bidrager til, at børn og unge lærer om trafikken og de forskellige transportformer, herunder nyere løsninger som el-løbehjul og elcykler, som i stigende grad anvendes af de unge. Særligt trygge og oversku-



elige skoleveje er afgørende, da mange børn dagligt bevæger sig mellem hjem og skole på egen hånd, og sikkerhed her danner grundlaget for sunde og aktive transportvaner.

F&P foreslår, at:

- Der etableres forsigtighedszoner omkring skoler og institutioner, hvor hastigheder sænkes markant gennem skiltning og vejudformning, så børn og unge møder et mere trygt og forudsigeligt trafikmiljø i deres nærområder.
- Styrke trafiklæring i folkeskolen, så børn tidligt opnår de færdigheder og den forståelse, der skal til for at færdes sikkert og hensynsfuldt i trafikken – både som fodgængere, cyklister og kommende bilister⁸.

Forslag 5: Skærpede krav til speed pedelecs og forhandlere af elcykler

Den stigende udbredelse af hurtige eldrevne køretøjer som speed pedelecs og fatbikes skaber nye udfordringer for trafikikkerheden. Mange modeller er ulovligt tunede eller ombyggede, så de overskrider gældende grænser for motoreffekt og hastighed. Når disse køretøjer ikke længere opfylder definitionen på almindeli-

ge elcykler, falder de uden for den ansvarsforsikring, der normalt er en del af familieforsikringen – og bliver dermed uforsikrede i trafikken.

Det skaber en alvorlig risiko for både føreren og andre trafikanter. Ulykker med disse køretøjer kan medføre omfattende personskader og betydelige økonomiske konsekvenser uden forsikringsdækning. Der er derfor behov for klare regler og sanktioner, der sikrer ansvarlighed i brug og salg af disse køretøjer.

F&P foreslår, at:

- Lovpligtig indregistrering og kørekorts krav for speed pedelec, således at speed pedelecs skal registreres som motorkøretøjer på samme måde som knallerter. Minimumsalderen for kørekort til disse bør være 18 år, og der skal stilles krav om gyldigt kørekort til stor knallerter (kategori A1) eller bil.
- Oplysningspligt for forhandlere og importører. Forhandlere skal udlevere skriftlig information om gældende regler for hastighed, motorkraft og klassifikation. Udstillingsmodeller skal være tydeligt mærket med information om lovlig anvendelse og konsekvenser ved ulovlig brug.



Afsluttende bemærkninger

Dette udspil tager udgangspunkt i politiske ønsker til fremtidens mobilitet, hvor tryghed, bæredygtighed og tilgængelighed er centrale elementer. Vi ønsker at bidrage til at fjerne stopklodser, så borgere i alle aldre og i alle dele af landet har mulighed for at vælge grønne transportformer som cyklen eller dele- og elbiler, uden at gå på kompromis med sikkerhed eller effektivitet.

Tryghed og sikkerhed for børn, unge og ældre, prioritering af bløde trafikanter, investeringer i cykelinfrastruktur og trygge skoleveje samt styrket trafikklæring i skolen er afgørende for at danne gode transportvaner fra tidlig alder. Samtidig skal teknologi og digitalise-

ring understøtte smartere, mere fleksible og klimavenlige løsninger.

Forsikringsbranchen spiller en central rolle i at understøtte den politisk ønskede udvikling. Vi ønsker at udvikle relevante og fleksible forsikringsprodukter, som afspejler de nye transportformer og ændrede mobilitetsmønstre – fra delebilsordninger og samkørsel til reparation og vedligehold af elbiler, cykler og el-løbehjul. Dette forudsætter regulering, der tager højde for deling, fælles ejerskab, digitale platforme og ny teknologi, og som understøtter, at mobilitetsløsninger kan fungere robust på tværs af land og by. Forsikringsbranchen kan dermed være en aktiv medspiller



i videreudviklingen af et mobilitetssystem, hvor tryk-
hed, innovation og grøn omstilling går hånd i hånd.

For at kunne bidrage bedst muligt ønsker vi at blive
inddraget tidligere i udviklingen af mobilitetspolitik-
ken – allerede i overvejsels- og designfasen. Forsik-
ringsbranchen kan stille data, risikoviden og faglig
rådgivning til rådighed, og medvirke til at vurdere
konsekvenserne af nye tiltag, så rammerne for fremti-
dens mobilitet bliver både sikre, bæredygtige og øko-
nomisk robuste. Tidlig inddragelse giver mulighed for
at udforme løsninger, der fungerer i praksis og skaber
trykthed for alle trafikanter.

Sammenhængende, sikre og grønne transportmulig-
heder er ikke blot et spørgsmål om effektivitet, men
også om sundhed, trivsel og et bæredygtigt samfund.
Med de foreslåede tiltag ønsker vi at være en medspil-
ler i at skabe et trafiksystem, hvor mobilitet, klima og
sikkerhed går hånd i hånd, og hvor borgere har reel
mulighed for at vælge de mest bæredygtige og tryk-
ge transportformer i hverdagen.

Slutnoter

- 1 [NYT: Der er nu over 400.000 elbiler på de danske veje - Danmarks Statistik](#)
- 2 [Elbilens miljøpåvirkning - CO₂-udledning og livscyklus-analyse - SparGrønt](#)
- 3 <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/ev-life-cycle-assessment-calculator>
- 4 [CO₂-besparelser ved bilreparationer: Brugte reservedele er løsningen - Rebild i dag](#)
- 5 <https://autobranchendanmark.dk/wp-content/uploads/2024/07/reparationsgraensen-rapport.pdf>
- 6 Dansk Industri har regnet på, hvad trængslen på vejene koster samfundet: Ifølge DI's beregninger beløber de samlede trængselsomkostninger sig til mellem 29,5 og 31,5 milliarder kroner om året (2019-tal).
- 7 [NYT: 61,6 pct. af familierne råder over bil - Danmarks Statistik](#)
- 8 Forslaget kommer på baggrund af denne statistik, hvoraf kun 63 pct. gennemfører den obligatoriske cyklistprøve: [Tusindvis af børn går glip af obligatorisk trafikundervisning | Danmark | Indland | Samfund | Berlingske](#)

