

## Danskernes økonomi 2020

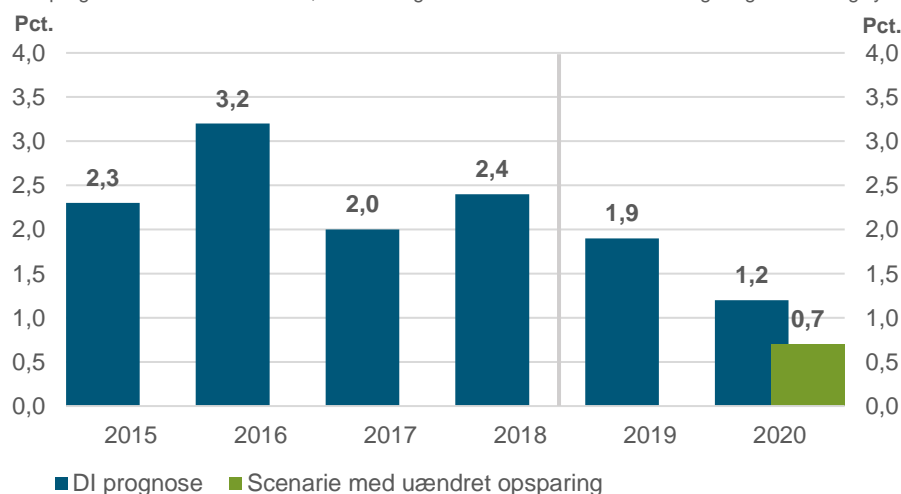
**Prognose for 2020** Den store konverteringsbølge i 2019 er med til at give økonomerne en tro på, at væksten i privatforbruget vil være større i 2020 end i 2019. International uro og stor opsparringslyst hos husholdningerne kan dog blive akilleshæle.

Den kraftige opbremsning i den internationale vækst, der blandt andet har ramt Tyskland, Sverige og Storbritannien, har kun i mindre omfang påvirket dansk økonomi. Sammensætningen af fremstillingssektoren herhjemme, hvor produktion af lægemidler og grønne energiløsninger udgør en fortsat større del, har virket til, at dansk eksport er gået solidt frem i 2019 trods afmatning på flere vigtige nærmarkeder.

Der er dog tegn på, at væksten i dansk eksport også vil gå ned i tempo. Over de seneste måneder er en række erhvervsstillidsindikatorer blevet svækket. Særligt erhvervsstilliden for fremstillingssektoren er faldet markant. Da det i høj grad er salget fra fremstillingssektoren, der har trodset den sløje udvikling i udlandet, tager vi svækkelsen af tilliden som et tegn på, at vi fremover må indstille os på en svagere vækst i industriens udenlandske omsætning.

En svagere udvikling for dansk eksport vil føre til en klar svækkelse af væksten i dansk økonomi. DI skønner i vores seneste prognose fra november 2019, at væksten i BNP aftager fra 1,9 pct. i 2019 til 1,2 pct. i 2020.

**DI-prognose: Lavere vækst i sigte - især ved tilbageholdne forbrugere og virksomheder**  
DI's prognose for realvækst i BNP, baseline og scenarie med fortsat lav forbrugs- og investeringslyst



Beskæftigelsesfremgangen forventes at fortsætte omend i et lidt lavere tempo end tidligere. Efter beskæftigelsen er steget med omtrent 30.000 personer i 2019, forventer vi en stigning i beskæftigelsen på 15.000 personer i 2020. Den lavere vækst i beskæftigelsen fremadrettet fører til en stort set uændret ledighed, da arbejdsstyrken i prognoseperioden udvides i stort set samme grad som fremgangen i beskæftigelsen.



### LÆS OGSÅ:



s. 04

#### OVERBLIK:

Fortsat høje omsætningstal



s. 07

#### BILHANDLEN:

Rekordhøjt antal nyregistreringer i 2019



s. 16

#### EFTERMARKEDET:

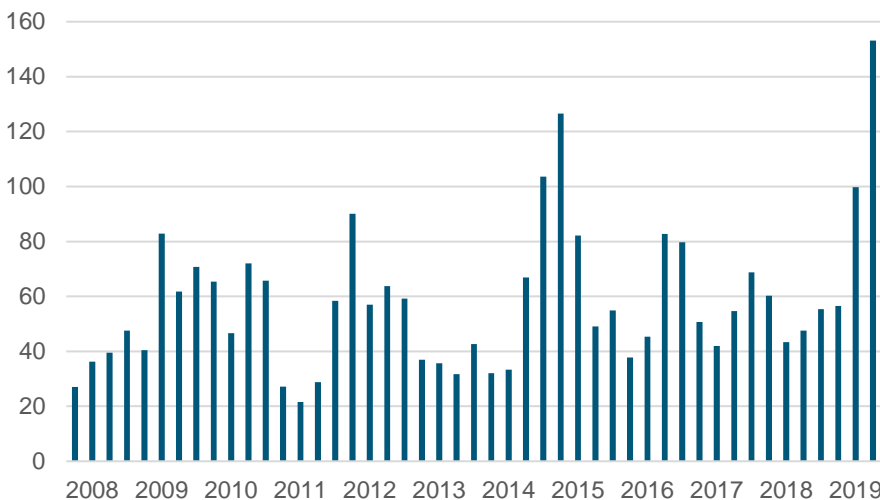
Bilparkens puls

Kilde: Danmarks Statistik og DI-beregninger.

Trods imponerende beskæftigelsesfremgang og flotte reallønsstigninger har det private forbrug udviklet sig relativt beskedent i første halvdel af 2019, og der er udsigt til en vækst på 1,6 pct. i 2019 samlet set.

Danskerne er også begunstiget af et historisk lavt rentemiljø, hvilket mange boligejere i 2019 har benyttet til at nedkonvertere deres boliglån. Ifølge tal fra Finans Danmark har ejere af boliger og fritidshuse overført eller ekstraordinært indfriet boliglån for 99,7 mia. kr. i 2. kvartal 2019 og 153,1 mia. kr. i 3. kvartal 2019.

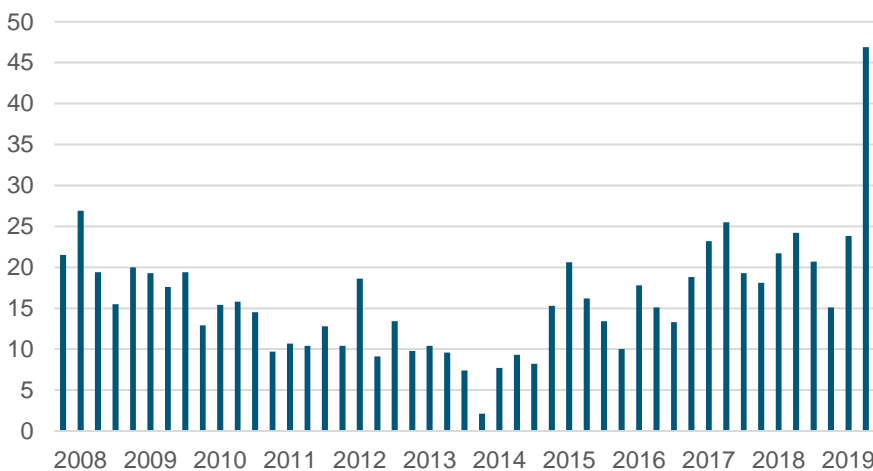
**Mia. Fald i realkreditrenter har sat gang i stor konverteringsbølge**  
 kr. Overførsler og ekstraordinære indfrielse af realkreditlån, ejerboliger og fritidshuse



**Note:** Hvis ejendomskategori ændres, registreres overførsler og ekstraordinære indfrielse i ny ejendomskategori.  
**Kilde:** Finans Danmark.

Samtidig med nedkonverteringen har flere boligejere valgt at belåne friværdi i deres bolig. Tal fra Finans Danmark viser, at nettonyudlånet i 3. kvartal 2019 var på 46,9 mia. kr., hvilket er en så markant stigning, at det ikke udelukkende skyldes flere bolighandlere.

**Mia. Mange husholdninger har optaget merbelåning ifm. nedkonvertering**  
 kr. Nettonyudlån i realkreditinstitutter, ejerboliger og fritidshuse



**Note:** Nettonyudlån er defineret som bruttoudlånet fratrukket overførsler og ekstraordinære indfrielse.  
**Kilde:** Finans Danmark.

DI forventer, i betragtning af omtalte konverteringsbølge, at husholdningerne øger deres forbrugstilbøjelighed over de kommende år, så væksten i det private forbrug bliver ca. 2,0 pct. i 2020.

**TENDENS**  
 01/2020/ side 2

Den stigende forbrugstilbøjelighed er afgørende for væksten de kommende år, men fortsat høj international uro kan stikke en kæp i hjulet på forbrugernes optimisme. Hvis forbrugerne i 2020 sparer op i samme grad som hidtil, vil det private forbrug i stedet vokse med 1,3 pct. i 2020, så væksten i dansk økonomi kun bliver 0,7 pct.

Husholdningernes køb af køretøjer indgår som en gruppe i definitionen af nationalregnskabets privatforbrug. I de seneste ti år har husholdningernes køb af køretøjer udgjort mellem 3,2 pct. og 4,0 pct. af privatforbruget. Et voksende privatforbrug vil *alt andet lige* give en forventning om, at husholdningerne øger deres forbrug af køretøjer.

Derimod indgår leasing af biler i husholdningernes forbrug som en tjenesteydelse, så hvis forbrugerne i højere grad leaser, vil det stigende forbrug ikke slå så kraftigt ud i privatforbruget.

Spørgsmålet er, hvordan husholdningerne vil fordele et øget forbrug af køretøjer. Vil forbrugere med et højere privatforbrug eksempelvis købe *flere* biler eller vil de i højere grad vælge at købe *mere bil* for pengene (større biler, premium-mærker, mere ekstraudstyr mv.)?

På de følgende sider vil du kunne læse om netop omsætnings- og nyregistreringstallene i bilbranchen.



# Overblik

**FORTSAT HØJE OMSÆTNINGSTAL** Omsætningen for bilhandlen og bilværkstederne i tredje kvartal 2019 steg i forhold til samme kvartal i 2018. Samlet set ligger de tre kvartaler i 2019 henholdsvis seks og to pct. over de samme måneder i 2018.

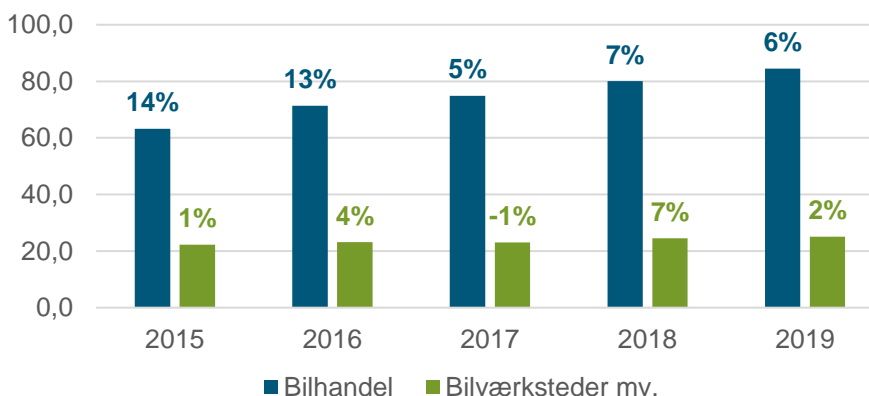
Der er store forandringer under overfladen i bilbranchen. Forandringer som har stået på i en årrække, og som for branchen bliver mere og mere synlige i kerneforretningen. I et samarbejde mellem Deloitte og Bilbranchen viser [Autoanalysen 2019](#), at der i disse år pågår en konsolidering og et pres på indtjeningen for store dele af branchen. Derfor er det også vigtigt at pointere, at når vi kigger på både omsætningstal og nyregistreringstal, som vises her i Tendens, er det ikke nødvendigvis samme udvikling eller tendens som branchens indtjening. Eksempelvis viser Autoanalysen 2019, at andelen af bilforhandlere med overskud i gennemsnit er faldet de seneste par år.

Ikke desto mindre er omsætningen steget i en årrække, og efter de første ni måneder i 2019 (seneste tal) var den indenlandske omsætning med biler fortsat høj. Tredje kvartal gav en stigning i bilhandelsomsætningen på ni pct. i forhold til samme kvartal i 2018, imens den indenlandske omsætning på bilværkstederne steg med fem pct. i tredje kvartal 2019 i forhold til tredje kvartal 2018. Dermed endte omsætningstallene for disse to underbrancher på henholdsvis 26,9 mia. kr. og 8,2 mia. kr. i tredje kvartal 2019.

Den indenlandske omsætning med biler er således steget med seks pct. i de første tre kvartaler i 2019 i forhold til samme kvartaler i 2018. Og i modsætning til 2018, hvor der var den samme procentvise stigning i henholdsvis bilhandels- og bilværkstedsoomsætning, er sidstnævnte kun steget med to pct. i samme periode. Dermed ligger bilhandelsomsætningen på 84,5 mia. kr. i de første tre kvartaler af 2019, imens den for bilværkstederne rundede 25 mia. kr.

## Mia. Udviklingen i den indenlandske omsætning

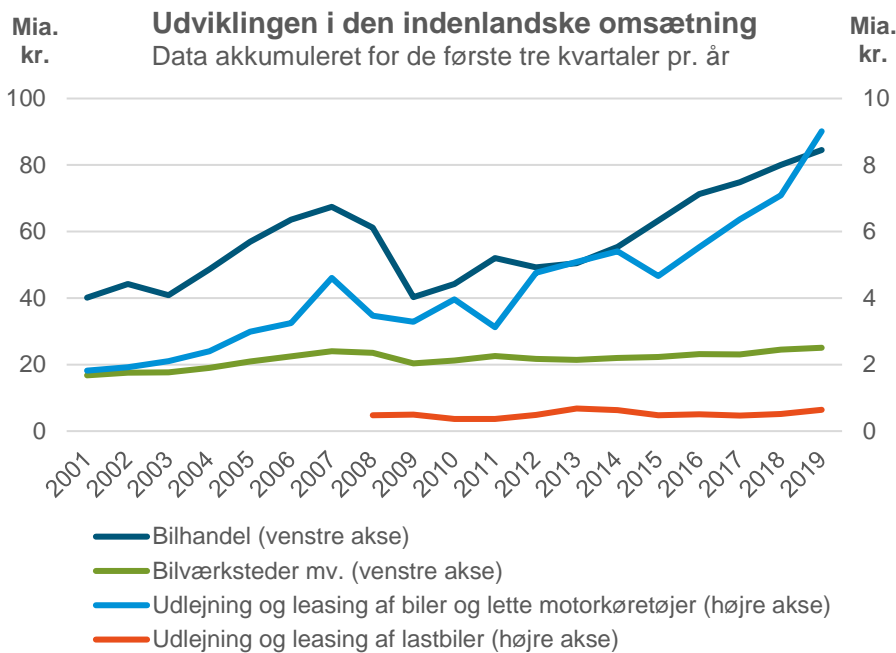
kr. Data akkumuleret for de første tre kvartaler pr. år



**Note:** Tallene over søjlerne indikerer udviklingen i de tre første kvartaler af det pågældende år i forhold til samme kvartaler året før. Omsætningstallene er for det indenlandske salg i årets første tre kvartaler.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

Med udgangen af 2019 tog vi ikke bare hul på et nyt år, men et nyt årti. Kigger vi derfor på 2010'erne i forhold til 2000'erne, lå omsætningsniveauet over en bred kam relativt højt i førstnævnte periode på tværs af de fire mest væsentlige underbrancher, skitseret nedenfor. Dette hænger naturligvis tildels sammen med finanskrisens indhuk i økonomien generelt i slutningen af 00'erne, men niveauet synes uagtet finanskrisen alligevel at have været på et relativt højere niveau de seneste ti år.

**TENDENS**  
 01/2020/ side 4



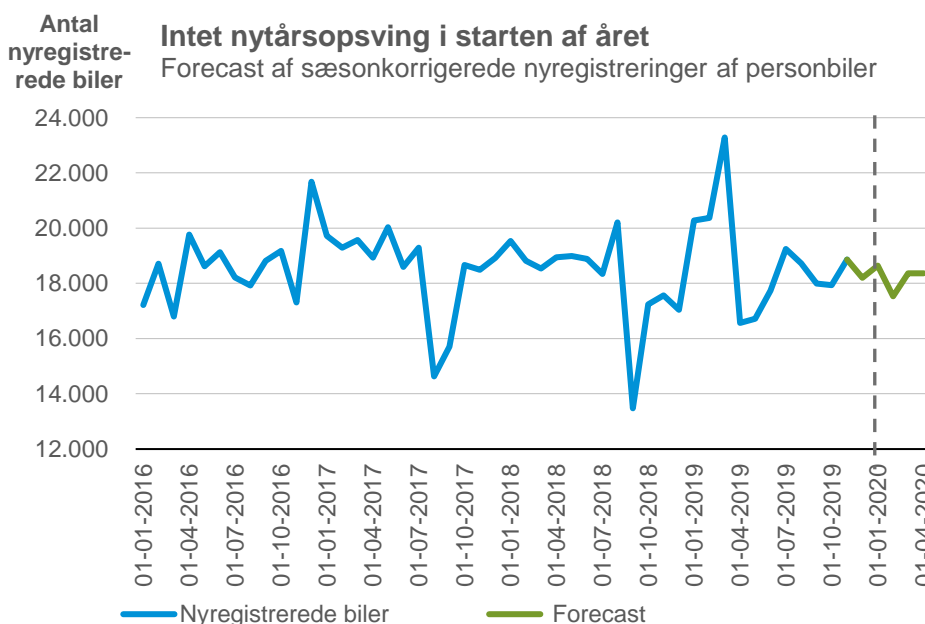
**Note:** Tallene i pct. indikerer udviklingen i de tre første kvartaler af det pågældende år i forhold til samme kvartaler fire år før. "Bilhandel" er brancherne engros- og detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser, engros- og detailhandel med campingkøretøjer, små trailere mv. samt engros- og detailhandel med lastbiler og påhængsvogne mv. (45.11.10, 45.11.20, 45.19.10, 45.19.2). "Bilværksteder mv." er brancherne autoreparationsværksteder mv., karosseriværksteder og autolakerier, undervognsbehandling, dækservice, engros- og detailhandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer samt salg, vedligeholdelse og reparation af motorcykler, reservedele og tilbehør hertil (45.20.10, 45.20.20, 45.20.30, 45.20.40, 45.31.00, 45.32.00, 45.40.00). "Udlejning og leasing af biler og lette motorkøretøjer" har branchekode 77.11.00, og "Udlejning og leasing af lastbiler" har branchekode 77.12.00. Omsætningstal for fjerde kvartal udkommer først efter publiceringsdatoen for Tendens. **Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

Udlejning og leasing af biler og lette motorkøretøjer er steget mest markant i perioden 2015-2019. På den femårige periode er omsætningen herfra steget med 93 pct., svarende til en stigning på i alt 4,35 mia. kr. Til sammenligning er udlejning og leasing af lastbiler steget med 35 pct. i de første tre kvartaler af 2019 i forhold til samme tre kvartaler i 2015. Det svarer til en stigning på i alt 170 mio. kr.



**Google Trends-indikatoren Bilbranchens Google Trends-indikator viser en alt-andet-lige-forventning om uændret aktivitet de kommende måneder.**

Starten på et nyt år har normalvis været præget af nye bilmodeller og mange konkurrencedygtige kampagner. Det virker til, at januar historisk er en måned med salg over gennemsnittet. Ser man bort fra normal sæsonudvikling, peger Bilbranchens Google Trends-indikator på omtrent uændret antal nyregistrerede personbiler i januar 2020 i forhold til december 2019 samt et lille fald i februar 2020 i forhold til januar 2020.



**Note:** De forecastede nyregistreringer er beregnet på baggrund af vægtet data fra Google Trends. Nyregistreringerne er sæsonkorrigerede nyregistreringer. **Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra DI, Google Inc. og Danmarks Statistik.

Regeringen sikrede med finanslovsaftalen, at registreringsafgift på elbiler og pluginhybridbiler ikke stiger her i 2020, som det var planlagt ifølge elbilaf-talen fra efteråret 2018. De mange nye elbil- og pluginhybridbil-modeller, som flere forskellige bilmærker lancerer i starten af 2020, får dermed noget nær de bedste betingelser, under gældende lovgivning, for at køre ud over trinnet hos en nyvognsforhandler.

Når det er sagt, var marts måned i 2019 en aldeles usædvanlig måned med et rekordhøjt antal nyregistreringer i en enkelt måned på grund af ventede afgiftsstigninger på mange bilmodeller samt kampagner fra flere forskellige bilmærker til følge. Dermed må det alene af denne grund forventes, at første kvartal af 2020 vil ligge under niveauet af samme kvartal i 2019.

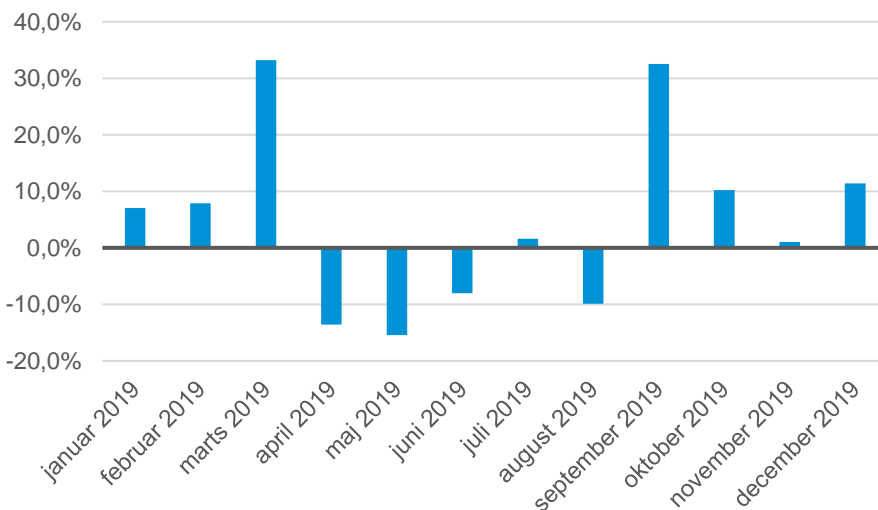


# Bilhandlen

**Rekordhøjt antal nyregistreringer i 2019** Selvom året bød på gynger og karruseller, endte bilåret 2019 som helhed med et rekordhøjt antal nyregistrerede personbiler.

Udviklingen i bilbranchen i 2019 kan kort forklares ved, at det var et år med gynger og karruseller. Første kvartal bød som nævnt ovenfor på varslede afgiftsstigninger og kampagner, der afstedkom et samlet set rekordhøjt niveau af nyregistreringer for et enkeltstående kvartal. Med en vækst på hele 33,2 pct. i forhold til samme måned i 2018 var det primært marts måned, der bidrog til de mange nyregistreringer i første kvartal. Det gjorde, at kvartalet i alt steg med 16,4 pct. i forhold til første kvartal 2018.

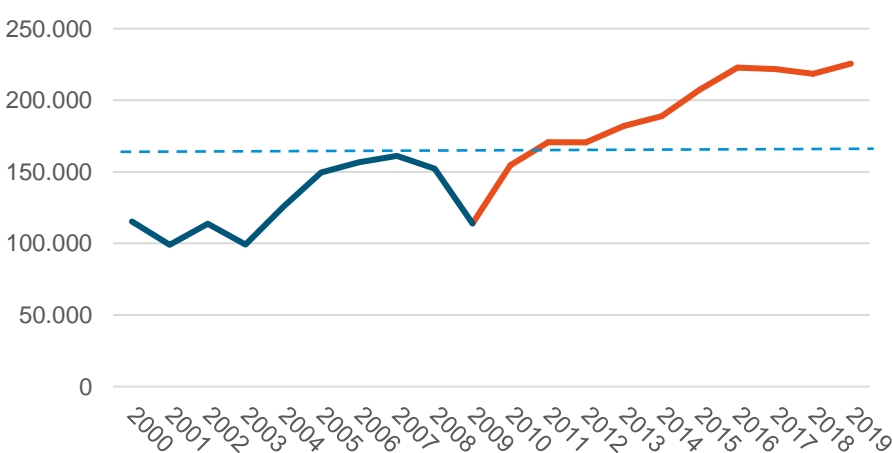
**Gynger og karruseller i nyregistreringerne i 2019**  
 Den procentvise udvikling pr. måned ift. samme måned i 2018



**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

De følgende måneder frem til og med sommeren gik den modsatte vej, idet antallet af nyregistreringer i andet kvartal endte på 12,3 pct. færre nye personbiler sammenlignet med samme kvartal året før. Det rådede tredje og fjerde kvartal dog bød på, idet der i disse to kvartaler blev indregistreret henholdsvis 4,3 pct. og 7,2 pct. flere nye personbiler i forhold til samme kvartaler i 2018.

**Markant flere nyregistreringer i 10erne end i 00erne**  
 Data for de seneste tyve år, årets 12 måneder akkumuleret



**Note:** Den blåstiplede linje indikerer niveauet for det højeste antal nyregistreringer i ét år i løbet af 00erne.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

**TENDENS**  
 01/2020/ side 7

Samlet set blev der således i 2019 indregistreret 225.594 nye personbiler, hvilket er en stigning på 3,3 pct. i forhold til antallet af nyregistreringer i hele 2018. 2019 afløser dermed 2016 som det år, hvor der blev indregistreret flest nye personbiler i løbet af et år. Markedet som samlet er dermed steget en smule. Men afgiftssnak, nye forretningsmodeller og nye bilmodeller og -typer påvirker branchen på forskellige parametre.

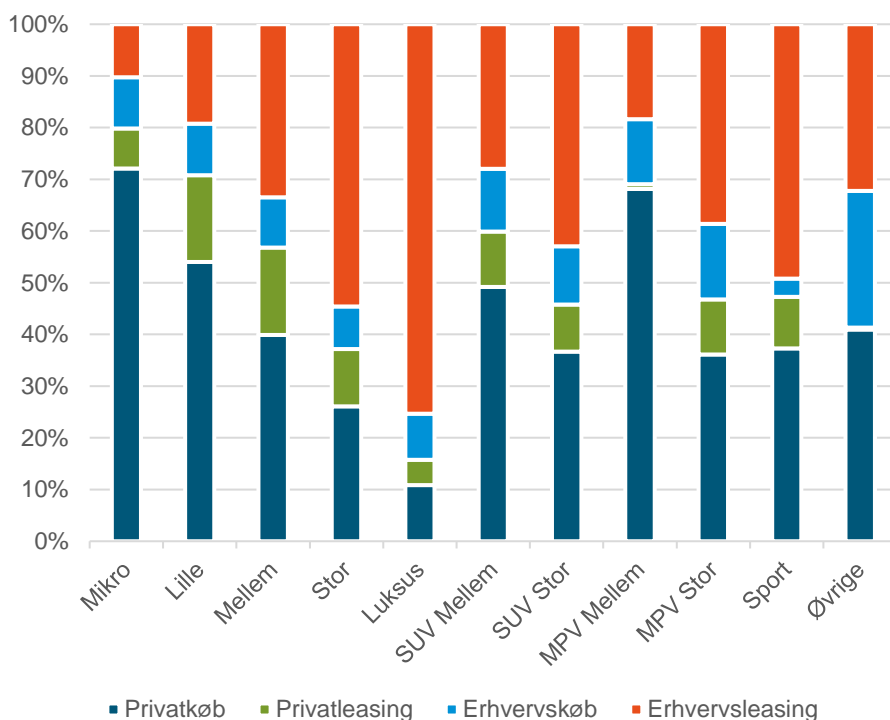
## Tendensen i salgskanalerne

I 2019 lå erhvervsandelen på 41 pct. af totalmarkedet, hvor den året før lå på 39 pct. Dette billede har ikke ændret sig de seneste fem års tid, og forholdet mellem erhvervs køb (ca. 1/4) og erhvervsleasing (ca. 3/4) har også været status quo i samme periode.

Derimod sker der mindre forskydninger på privatmarkedet, idet privatleasing er gået fra ni pct. af totalmarkedet i 2015 til i 2019 at udgøre 13 pct. af totalmarkedet. Det er primært i forhold til privatkøb, at privatleasing er blevet attraktivt, idet privatkøbsandelen af totalmarkedet er faldet med de fire procentpoint, som privatleasingandelen er steget i årene 2015-2019.

### Salgskanalerne andel på tværs af segmenterne

Data akkumuleret for hele 2019 i segmenterne



Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

Opdeler vi salgskanalerne andele i segmenterne, er det tydeligt, at der som forventet var en overvægt af erhvervsleasing i de større segmenter i 2019, imens privatkøb stod for en stor andel af de mindre segmenter i 2019. Derudover er det bemærkelsesværdigt, at privatkøb stod for en stor andel af MPV'erne og de mellemstore SUV'er solgt fra ny i 2019.

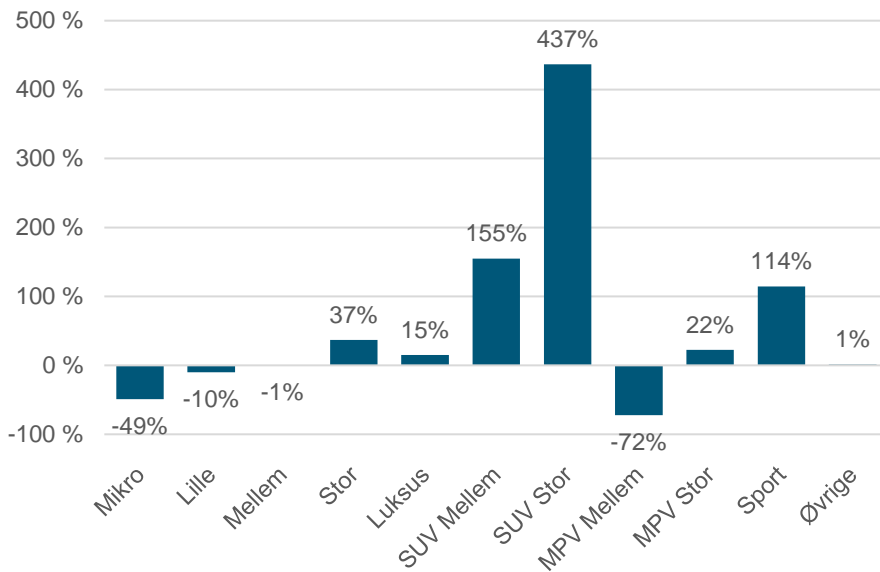
## Segmenternes udvikling

Der er sket store ændringer i de enkelte segmenters størrelser de seneste år. Kigger vi ti år tilbage var der stort set ingen SUV'er på markedet og de helt små mikrobiler stod for en femtedel af det danske totalmarked. For bare fem år siden var SUV'erne imidlertid godt på vej ind på både det europæiske og det danske marked, og ved udgangen af 2015 stod SUV'erne for lidt mere end ti pct. af totalmarkedet. I 2019 stod SUV'erne for 28 pct. af totalmarkedet. Imens udgjorde mikrobilerne i underkanten af 11 pct.



### Segmenternes udvikling de seneste fem år

Data for forskellen mellem nyregistreringerne i 2015 og i 2019



**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

De mindste segmenter Mikro og Lille stod i 2019 for 34 pct. af totalmarkedet, hvilket er 17 procentpoint mindre end 2015. Der er dermed indregistreret 49 pct. færre nye mikrobiler i 2019 i forhold til 2015 og ti pct. færre nyregistreringer i Lille-segmentet i 2019 i forhold til 2015. Derimod er det mellemstore SUV-segment steget med 155 pct. fra 2015 til 2019, imens segmentet med de store SUV'er er steget med mere end 400 pct. i samme femårige periode. Derudover har der været store stigninger i segmenterne Stor og Luksus samt det store MPV-segment.

### Antallet af nye el- og hybridbiler steg markant i 2019

Lige som det samlede antal nyregistreringer i 2019 lå på det højeste niveau nogensinde, var også antallet af nyregistrerede elbiler<sup>1</sup> i 2019 højere end noget tidspunkt før. Dermed afløser 2019 rekordåret 2015, hvor elbiler blev hamstret i slutningen af året på grund af afgiftsstigninger fra januar 2016.

Det betyder, at der samlet set blev indregistreret 5.532 nye elbiler i 2019, hvilket er mere end 2,5 gange flere end i 2018 og ca. 27 pct. flere end i 2015, der siden da har været året med flest nyregistrerede elbiler. Elbiler udgør imidlertid kun 2,5 pct. af de samlede nyregistreringer i hele 2019.

### Udviklingen i nyregistrerede elbiler



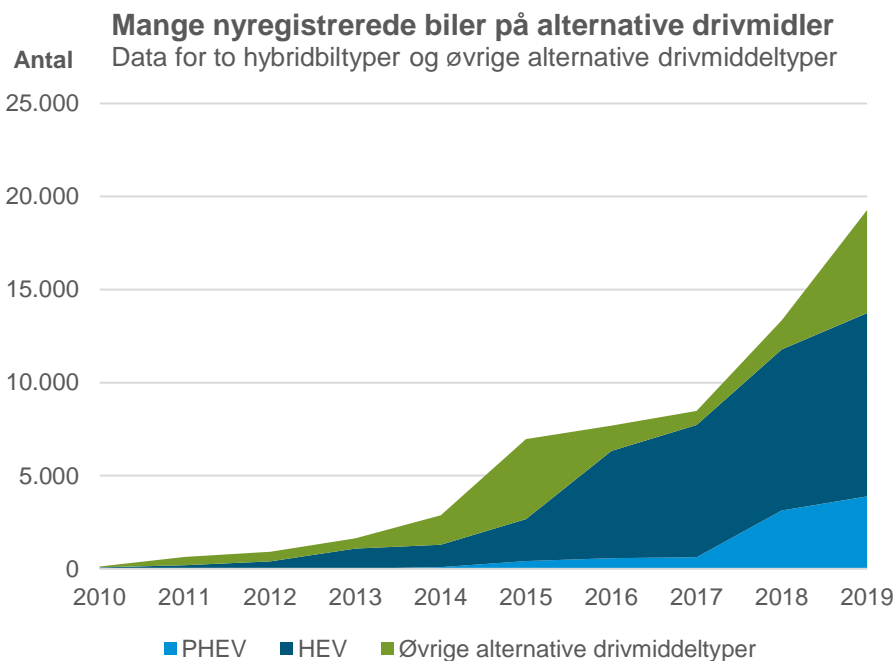
**Note:** Søjlerne til højre er akkumulerede nyregistreringer for hele året (højre y-akse), imens kurven til venstre viser antallet af kvartalsvise nyregistreringer i den femårige periode (venstre y-akse). Tallene inkluderer både nyregistrerede elbiler og brintbiler.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

**TENDENS**  
 01/2020/ side 9

<sup>1</sup> I dette afsnit inkluderer elbiler også brintbiler.

Og det var ikke kun elbiler, der i 2019 satte rekord blandt de grønne biler. Også begge typer af hybridbilerne (pluginhybrid og almindelig hybrid) satte et større fodaftryk på det danske marked end nogensinde før. De ikke-opladelige hybridbiler (ikke-plugin) er de seneste fem år mere end tredoblet fra et meget lavt udgangspunkt i 2015 på blot ca. 2.200 nyregistrerede hybridbiler til ca. 9.900 nye hybridbiler i 2019.

For pluginhybridbilernes vedkommende er det især 2018 og 2019, der har budt på store stigninger, idet der i 2017 blev indregistreret 620 pluginhybridbiler imod ca. 3.900 nye pluginhybridbiler i 2019. Det svarer til en stigning på mere end en femdobling fra 2017 til 2019.



**Note:** 'PHEV' er pluginhybridbiler, 'HEV' er ikke-opladelige hybridbiler og 'øvrige alternative drivmiddeltyper' er el-, brint- og gasbiler.

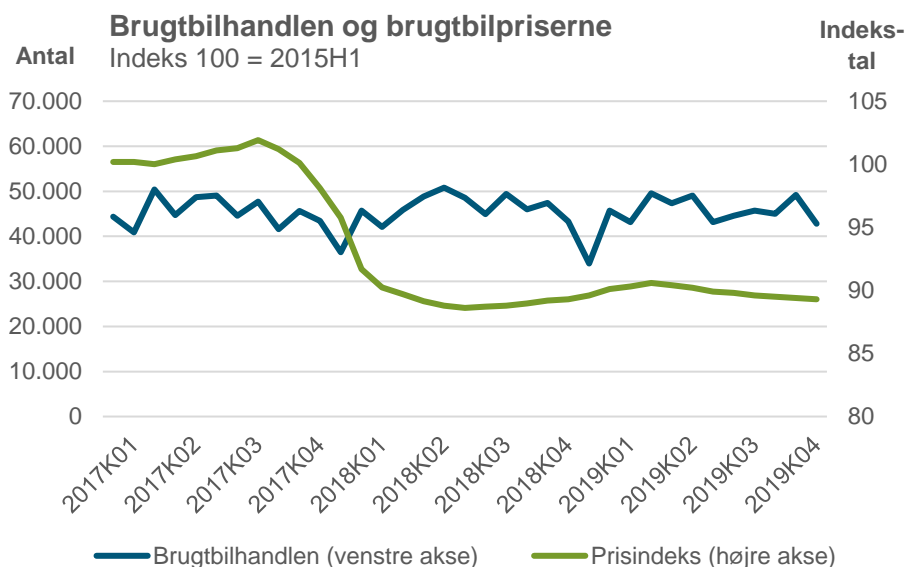
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

Det betyder, at der i 2019 i alt rullede ca. 19.300 nye biler med alternative drivmidler ud over kantstenen hos de danske bilforhandlere. Det svarer til en stigning på 44 pct. på bare et år og 175 pct. på fem år fra 2015-2019.



**BRUGTBILMARKEDET ANNO 2020 Der blev handlet en anelse færre brugte biler i 2019 end året før. Et stigende udbud presser imidlertid priser og liggetider på størstedelen af brugtbilsegmenterne.**

Der blev handlet med lidt færre brugte biler i 2019, idet brugtregistreringerne faldt med 1,3 pct. i forhold til 2018. Det var primært andet og tredje kvartal, der var skyld i det samlede fald, idet der var henholdsvis seks og fire pct. færre brugtforhandlere i disse to kvartaler i forhold til samme kvartaler i 2018. Denne udvikling kan også ses i nedenstående graf, idet niveauet for disse seks måneder i 2019 var relativt lave i forhold til samme måneder i 2018. Disse var til gengæld en del højere end tilfældet var i samme seks måneder i 2017.



**Note:** Grafen går til og med november 2019.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk og Bilbasen.

Selvom niveauet af brugtregistreringerne ikke har ændret sig markant det seneste år, er brugtbilmarkedet fortsat præget af tre tendenser: stigende udbud, faldende priser og stigende liggedage. Tendenserne startede fra og med marts 2019 og er fortsat de efterfølgende måneder. Data fra Bilbasens Udbudsindikator indikerer, at udviklingen vil fortsætte på kort og mellem-lang sigt ind i 2020.

### Udbudsindikator: Øget udbud presser brugte biler

Udbud versus efterspørgsel gældende til og med marts 2020

Segmenter	Værdi	Tendens	Øget udbud
Mikro	108	↓	0,8 %
Mini	107	↓	1,4 %
Mellem	97	→	1,8 %
Firma	99	↑	1,9 %
MPV	89	→	0,8 %
SUV	93	↑	1,5 %
Luksus	86	↑	0,9 %
Gulplade	93	↑	0,8 %
Hybridbiler	79	↓	0,3 %
<b>Totalmarkedet</b>	<b>104</b>	<b>↑</b>	<b>1,5 %</b>

Ifølge Bilbasen er der fortsat et massivt underudbud af SUV- og MPV-modeller, et moderat underudbud af mellem- og firmabilklassebiler, imens overudbuddet af mikro- og minibiler er markant. Det samme er tilfældet i forholdet mellem nyere biler fra 2015 og frem samt ældre biler fra før 2015. Der er således stor efterspørgsel på nyere biler på Bilbasen, imens ældre biler oplever vigende efterspørgsel. Det er især udpræget på efterspørgslen af ældre dieslbiler.

Flere storbyer rundt i Europa – herunder i nabolandet Tyskland – er begyndt at indføre forbud mod ældre dieslbiler (typisk Euro V og lavere) i byerne, og den generelle negative omtale af dieslbiler viser sig således også på brugtbilmarkedet. Overordnet set stiger liggetiderne på Bilbasen for dieslbiler fra før 2015 markant. Liggetiderne på Bilbasen for disse biltyper er nu oppe på 98 dage i gennemsnit, imens nyere dieslbiler – især Euronorm 6 – fortsat oplever moderat stigende søgning og let faldende liggetider. Liggetiderne på Bilbasen for disse er i gennemsnit 64 dage.

**Note:** Kategorien 'hybridbiler' inkluderer alle typer af hybridbiler.

Med udgangspunkt i historisk data, 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 udbud 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 Tendens.

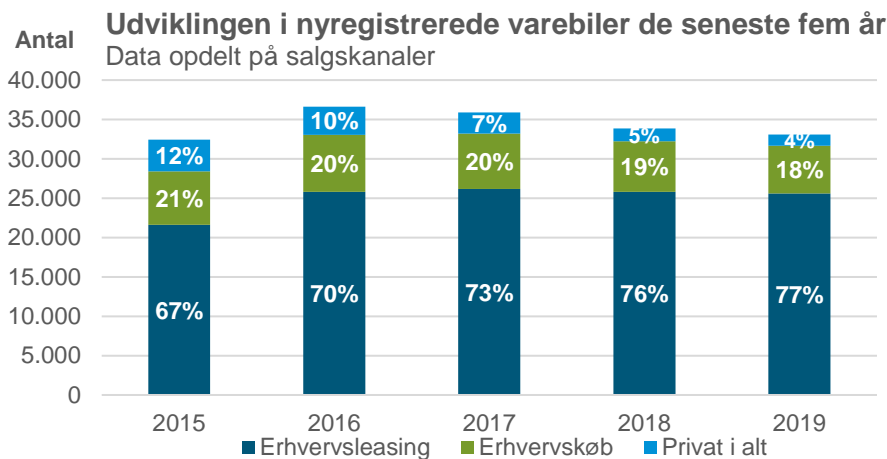
Udbudsindikatoren viser et alt-andet-lige-billede og i tilfælde af, at der sker en markant forandring i markedet – eksempelvis såsom afgiftsændringer –, vil modellen ikke tage højde herfor.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af oplysninger fra Bilbasen. Kommentarerne til udbudsindikatoren er desuden også leveret af Bilbasen.



## VAREBILMARKEDET ANNO 2019 Antallet af nyregistrerede varebiler lå status quo i 2019 i forhold til 2018, men frem mod 2025 ligger et stort potentiale.

Der blev indregistreret en anelse færre nye varebiler i 2019 i forhold til 2018. Samlet set blev der indregistreret ca. 33.100 nye varebiler, hvilket er ca. to pct. færre end året før. Det er alle salgskanaler, der bidrager til den marginale tilbagegang. Til gengæld er der de seneste fem år sket store ændringer i fordelingen af nye varebiler på salgskanalerne.



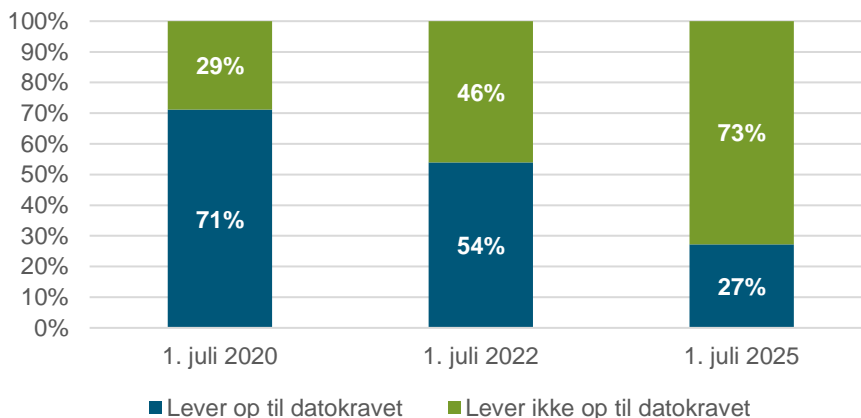
**Note:** Tallene i pct. inde i søjlerne indikerer salgskanalens andel af det totale varebilmarked i det pågældende år.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

Hvor erhvervsleasing i 2015 stod for 67 pct. af det totale varebilmarked, stod erhvervsleasing i 2019 for 77 pct. af totalmarkedet. Derudover faldt privatandelen fra 12 pct. i 2015 til nu kun fire pct. Det viser blandt andet, at det er blevet mindre økonomisk attraktivt at lade sin personbil indregistrere på gule-/papegøjelader, idet gentagende afgiftslempelser har gjort den økonomiske forskel til hvidpladebiler mindre.

## Stort potentiale i nye miljøzonekrav til varebiler

Pct.del af bilbestandens dieselvarebiler, omfattet af nye krav



**Note:** Indfasningen af miljøzonekravene for de største byer i landet falder i tre trin: Fra 1. juli 2020 skal dieseldrevne varebiler være registreret den 1. januar 2007 eller være nyere. Fra 1. juli 2022 skal dieseldrevne varebiler være registreret den 1. januar 2012 eller være nyere. Og fra den 1. juli 2025 skal dieseldrevne varebiler være registreret den 1. september 2016 eller være nyere. [Læs mere om de nye krav her.](#) Grafen viser andelen af dieseldrevne varebiler i bilbestanden der pr. 1. januar 2020 ikke vil leve op til de nye miljøzonekrav i forhold til registreringsdatoen. Grafen tager imidlertid ikke højde for, hvor mange dieseldrevne varebiler registreret før de nævnte datoer, der har monteret et partikelfilter, og som derfor til trods for registreringsdatoen lever op til de nye krav. Tallene skal derfor håndteres med en vis usikkerhed.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

I maj 2019 vedtog Folketinget nye krav til miljøzoner i de større byer. De nye miljøzonekrav træder i kraft til juli i år, og indeholder en hel del potentiale for aktivitet på varebilmarkedet – både salg og eftermarked. Den trinvis indfasning medvirker således, at 73 pct. af varebilerne i den nuværende bilbestand ikke vil kunne leve op til de nye krav i 2025. Dermed skabes et potentiale for salg af nyere varebiler samt eventuelt eftermontering af partikelfiltre for de ældre varebiler, der ikke har det. Med de nye krav forventes det dermed, at samtlige tungere køretøjer lever op til minimum Euronorm 6.

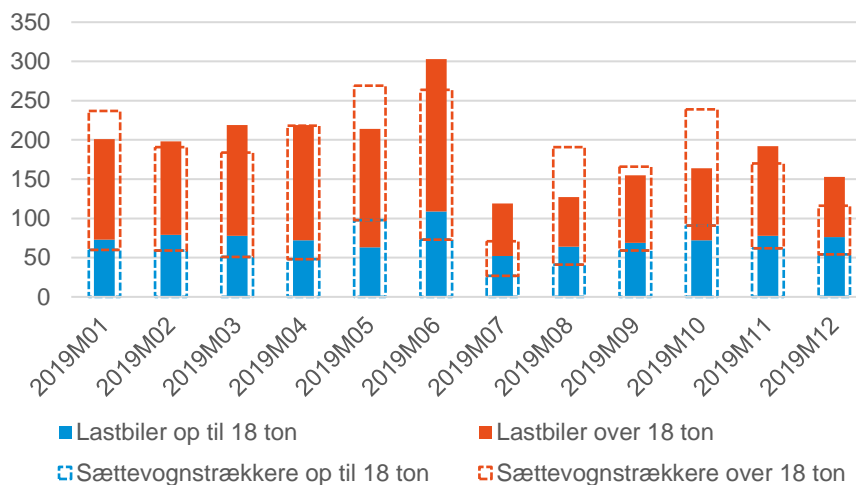


## LASTBILMARKEDET ANNO 2019 Til trods for et rekordhøjt antal nyregistreringer i første halvår 2019, landede året status quo i forhold til 2018.

Antallet af nyregistrerede lastbiler og sættevognstrækkere i 2019 endte samlet set med at være tæt på status quo i forhold til 2018. Året er dog karakteriseret af, at første halvår – primært maj og juni måneder på grund af nye takografregler – havde markant høje indregistreringstal af nye lastbiler og sættevognstrækkere, imens månederne i andet halvår 2019 havde svært ved at nå helt samme niveau som samme måneder året forinden.

### Nyregistreringer på lastbilmarkedet i 2019

Antal Data opdelt på månedsbasis



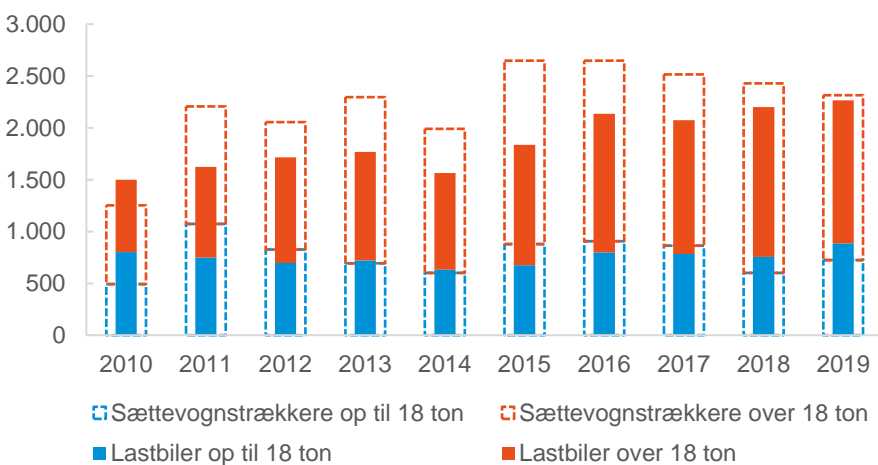
**Note:** I statistikken er en lastbil en bil, der er indrettet til godstransport, imens en sættevogn er specielt konstrueret til at blive trukket af en sættevognstrækker.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

De seneste fem år har lastbilmarkedet i Danmark således ligget relativt højt; i hvert fald hvis vi sammenligner med den første halvdel af 2010'erne. Siden 2016 har der imidlertid været en underliggende tendens af lidt færre sættevognstrækkere end 2015 og 2016, og med forventede store investeringer i den grønne omstilling i transportsektoren frem mod 2030, er det muligt, at aktivitetsniveauet ikke vil være stigende ind i 2020.

### Nyregistreringer på lastbilmarkedet de seneste ti år

Antal Data opdelt på lastbiler og sættevognstrækkere



**Note:** I statistikken er en lastbil en bil, der er indrettet til godstransport, imens en sættevogn er specielt konstrueret til at blive trukket af en sættevognstrækker.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

Antallet af nyregistrerede lastbiler har til gengæld ligget stabilt i perioden 2016-2019, hvilket hænger godt sammen med, at distributionsvirksomhederne lever godt af det høje aktivitetsniveau for især internethandlen i disse år. Den danske internethandel er ifølge tal fra [Nets' e-handelsrapporter](#) 2016 og 2019 fordoblet på blot tre år.



## DET EUROPÆISKE MARKED EU har sat ambitiøse reduktionsmål for bilproducenterne i 2030. Men hvor langt er Europa og hvilke biltyper blev indregistreret i 2019 i de europæiske lande?

I 2019 vedtog EU ved lov et reduktionsmål på 37,5 pct., som bilproducenter i Europa skal reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra nye personbiler med i 2030 i forhold til 2021. Det betyder alt andet lige, at der med den kendte teknologi i dag nødvendigvis må komme en højere andel af personbiler med alternative drivlinjer end benzin og diesel.

Det er derfor ikke kun i Danmark, at nye biler med alternative drivlinjer er begyndt at vise sig i salgsstatistikkerne. Faktisk ligger Danmark to procentpoint under EU-gennemsnittet for så vidt angår andelen af nyregistrerede personbiler, der kører på alternative drivmidler (det vil sige andet end udelukkende benzin og diesel).

Som det fremgår af nedenstående tabel, udgjorde elbiler i gennemsnit to pct. af alle nye personbiler indregistreret i de europæiske lande i de første tre kvartaler i 2019. Pluginhybridbiler udgjorde i samme periode én pct., imens gasbiler og ikke-opladelige hybridbiler (primært sidstnævnte) udgjorde syv pct.

### Nyregistrerede personbiler i udvalgte europæiske lande

Biltypernes andel af totalmarkedet i perioden januar-september 2019

	El	Pluginhybrid	Øvrige	Benzin	Diesel
Danmark	2%	2%	4%	66%	26%
Finland	2%	4%	16%	59%	19%
Frankrig	2%	1%	5%	58%	34%
Italien	1%	0%	14%	44%	41%
Holland	10%	1%	5%	75%	8%
Polen	0%	0%	8%	71%	20%
Spanien	1%	1%	10%	61%	28%
Storbritannien	1%	1%	6%	65%	26%
Sverige	5%	6%	9%	46%	34%
Tyskland	2%	1%	5%	60%	32%
<b>EU gnsn.</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>7%</b>	<b>59%</b>	<b>31%</b>
Island	7%	9%	9%	44%	31%
Norge	45%	11%	12%	17%	15%
Schweiz	4%	1%	7%	62%	26%
<b>EU+EFTA gnsn.</b>	<b>2 %</b>	<b>1 %</b>	<b>7 %</b>	<b>59 %</b>	<b>31 %</b>

**Note:** Øvrige inkluderer gasbiler og ikke-opladelige hybridbiler (HEV). Elbiler inkluderer også brintbiler.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra ACEA.

Der er stor spredning på tværs af landene i forhold til, hvilke biltyper der vandt markedsandele i de tre første kvartaler af 2019. Her følger en kort opsummering af de mest bemærkelsesværdige lande i forhold til spredningen af de forskellige biltyper:

Finland har mange ikke-opladelige hybridbiler, mange benzinbiler og relativt få dieslbiler. Holland har en relativt høj elbilandel, en markant lille dieselandel og en markant høj benzinandel. Italien har mange gasbiler og relativt mange ikke-opladelige hybridbiler. Polen har mange ikke-opladelige hybrid- og benzinbiler, men forsvindende få el- og pluginhybridbiler. Spanien har en høj andel af ikke-

### TENDENS

01/2020/ side 14

opladelige hybridbiler. Sverige, Island og Schweiz har alle tre relativt høje andele af alternative drivmiddeltyper samlet set. Schweiz har imidlertid en relativt høj benzinbilandel. Og afslutningsvist har Norge en meget høj elbilandel samt en relativt høj andel af de øvrige alternative drivmidler.

Generelt set mangler Europa således, at de store billande såsom Tyskland, Frankrig, Spanien og Storbritannien kommer endnu mere i gang med udbredelsen af de alternative drivmidler, hvis EU's CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for bilproducenterne skal nås i 2030.

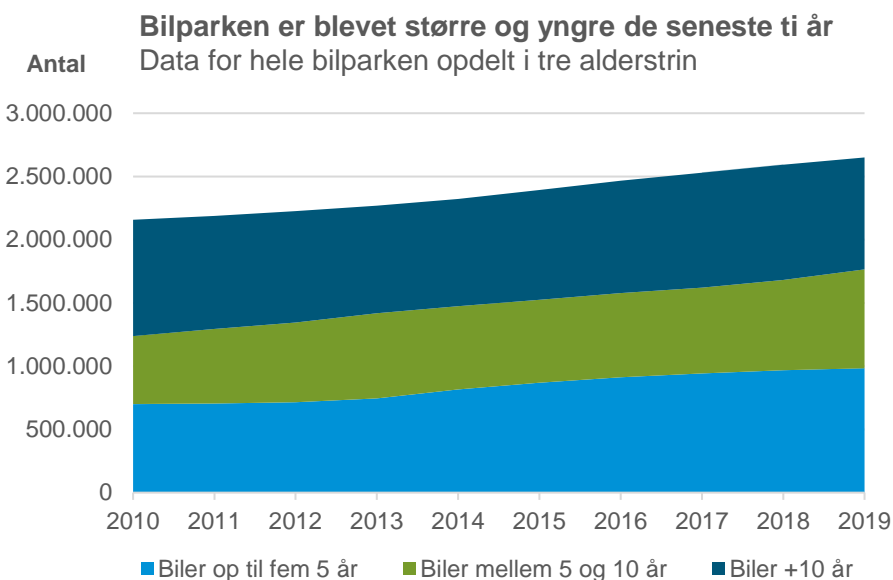
Herhjemme har Bilbranchen i en årrække peget på, at en omlægning af ejer- og registreringsafgiften til en teknisk bilafgift, der opkræves løbende, vil rumme mange fordele i den grønne omstilling i modsætning til den nuværende værdibaserede registreringsafgift. [Læs mere om fremtidens afgifter til fremtidens biler her.](#)



# Eftermarkedet

**PERSONBILPARKENS PULS** Det må alt andet lige forventes, at jo flere personbiler der er i bilbestanden, des større aktivitet er der på bilværkstederne. Vi har derfor taget pulsen på landets historisk store personbilpark ved indgangen til år 2020.

Bestanden af personbiler i Danmark er blevet ca. 23 pct. større de seneste ti år. Alene siden 2015 er bestanden steget fra ca. 2,4 mio. biler til ca. 2,7 mio. biler, svarende til en stigning på ca. 11 pct. Med stigningen i bilparken er andelen af biler indregistreret over ti år siden, faldet fra 43 pct. ved udgangen af 2010 til 33 pct. ved udgangen af 2019. Derfor lå gennemsnitsalderen for personbiler i 2019 (8,8 år) også på det laveste niveau siden 2001 ifølge Danmarks Statistik<sup>2</sup>.



**Note:** Bestandstallene er observeret i slutningen af hvert år. Alderen er med udgangspunkt i første indregistreringsdato.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

Ud over at der er blevet færre af de ældste biler over 10 år, er der sket en markant forøgelse af de yngste personbiler i bilparken. Ca. 284.000 af de ca. 493.000 biler som bilparken er vokset med de seneste ti år, udgøres af nyere personbiler op til fem år.

## Bilparkens grønne biler

Og selvom de mere miljøvenlige (grønne) biler begynder at vise sig i nyregistreringerne, udgør disse biltyper dog stadig en begrænset del af bilparken.

Som grafen nedenfor viser, er størstedelen af bilparkens personbiler indregistreret i hovedstaden. Derfor er det heller ikke underligt, at størstedelen af de nye typer biler, som kører helt eller delvist på alternative drivmidler, også primært er indregistreret i hovedstaden. Faktisk er det ca. 38 pct. af alle grønne biler i bilparken, der er indregistreret i hovedstaden, imens Midtjyllands andel er ca. 23 pct.

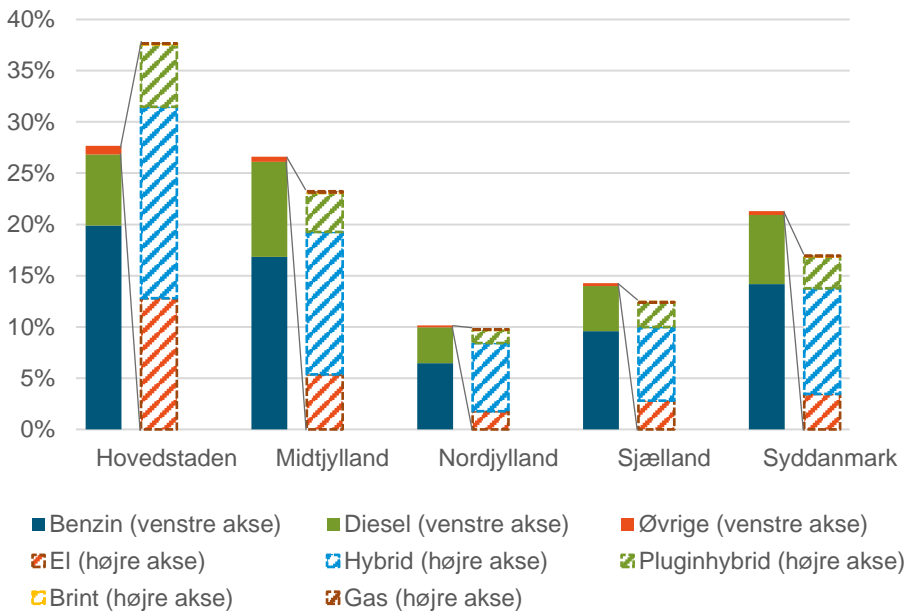
**TENDENS**  
 01/2020/ side 16

<sup>2</sup> [Nye biler lever 0,8 år kortere end for ti år siden](#), Danmarks Statistik, marts 2019.



## De fem regioners andel af bestandens personbiler

Data opdelt på drivmiddeltyper



**Note:** Bestandstallene er observeret i slutningen af hvert år. Drivmiddeltyperne i kategorien 'Øvrige' er illustreret enkeltvist i de stribede søjler. De solide søjler viser andelen af den samlede bilpark fordelt på regioner, imens de stribede søjler viser andelen af de samlede grønne biler fordelt på regioner.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilstatistik.dk.

Det er imidlertid fortsat benzin- og dieslbilerne, der udgør langt størstedelen af bilbestandens personbiler, idet de udgør henholdsvis 67 pct. og 31 pct. af bestanden. I 2010 udgjorde de henholdsvis 77 pct. og 23 pct. af bilbestanden, idet der på daværende tidspunkt var forsvindende få grønne biler indregistreret.

Ud over at personbilparken bliver større, bliver den som illustreret også yngre. Denne udvikling forventes at fortsætte i de næste 10-15 i takt med introduktionen af politiske krav, der skal understøtte den grønne omstilling.

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

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

Som abonnent af Bilbranchens nyhedsbrev vil du blandt andet modtage Tendens fire gange årligt. Derudover vil du modtage nyheder fra Bilbranchen hver uge. Du kan tilmelde dig **her**.

Næste nummer af Tendens udkommer i april 2020.

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