

## Pluginhybrid er trædesten til elbilen

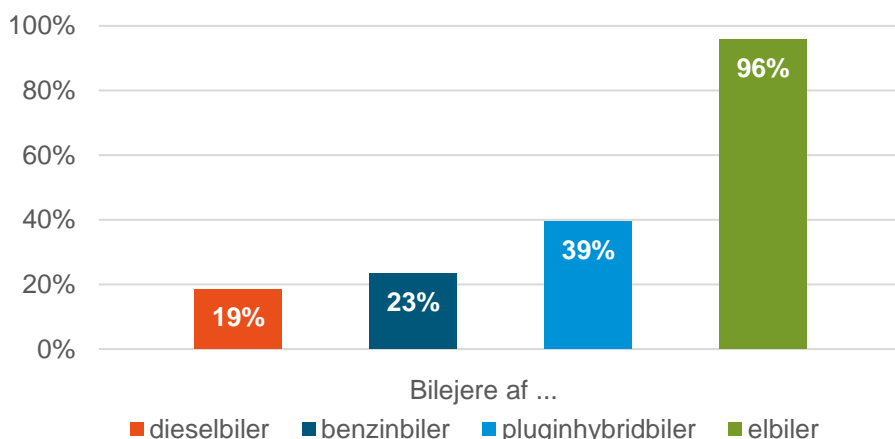
**Et stadigt grønnere bilmarked** En ny Voxmeter-undersøgelse viser, at pluginhybridbil-ejere er de bilejere, ud over elbil-ejere, der i højst grad forventer at være i markedet for en elbil ved næste bilskift. Undersøgelsen bekræfter dermed, at pluginhybridbilen er en god trædesten til den rene elbil.

Voxmeters nye undersøgelse blandt danskerne viser, at ejere af pluginhybridbiler i signifikant højere grad vil være i markedet for en elbil ved næste bilkøb (eller -leasing) i forhold til ejere af benzin- eller dieselmotorer.

I undersøgelsen har Voxmeter i de seneste seks måneder spurgt danskere, hvilken type brændstof, deres næste bil vil køre på. Her svarede 39 pct., af pluginhybridbil-ejerne, at de forventer at købe/lease en elbil. Samme spørgsmål til ejere af benzin- og dieselmotorer viste, at kun henholdsvis 23 pct. og 19 pct. af disse forventer at købe/lease en elbil næste gang. Til gengæld er elbil-ejerne i mere end ni ud af ti tilfælde så tilfredse med teknologien, at de ikke forventer at skifte til en anden teknologi ved næste køb.

### Ejere af pluginhybridbiler er mere positive overfor elbiler ved næste bilkøb end ejere af benzin- og dieselmotorer

"Hvilken type brændstof forventer du at vælge, næste gang du skal købe/lease bil?"



Undersøgelsen bekræfter dermed, at teknologien bag pluginhybridbiler er en overgangsteknologi, som kan fungere som trædesten i den grønne omstilling af bilparken fra konventionelle biler til rene elbiler. I transportaftalen fra december 2020, hvor blandt andet bilafgifterne blev omlagt, nævnes pluginhybridbilerne også indirekte som en overgangsteknologi. Det gør de ved, at de i 2021 kun får en tredjedel af rabatten på registreringsafgift som de rene elbiler, de får hurtigere indfaset fuld registreringsafgift end elbilerne frem mod 2030 og de får endda et CO<sub>2</sub>-tillæg oveni med afsæt i deres konventionelle del af drivlinjen.



LÆS OGSÅ:



Side 4

**OVERBLIK:**

Branchens omsætning er tilbage på sporet



Side 6

**BILHANDLEN:**

Nybilsalget halter

**Note:** I undersøgelsen har Voxmeter stillet spørgsmålet "Hvilken type brændstof forventer du at vælge, næste gang du skal købe/lease bil?"

Målgruppen i undersøgelsen er voksne danskere med bil i alderen 18 år og ældre. Data er indsamlet i perioden 22.03.2021 - 20.09.2021.

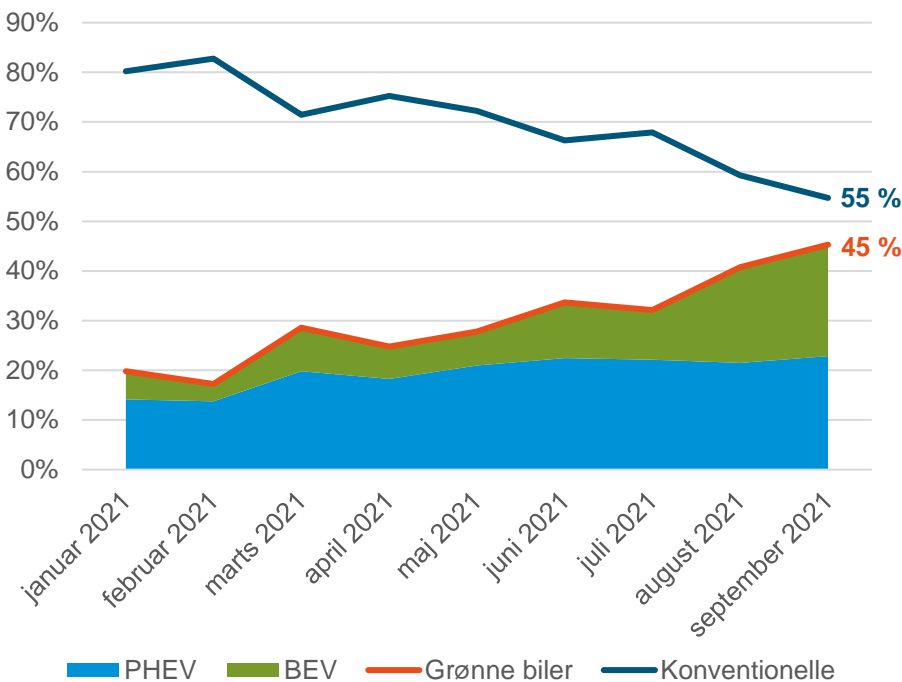
Der er i alt indsamlet 3.239 besvarelser.

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

De samlede grønne personbiler fortsætter med høje markedsandele tre kvartaler inde i 2021. Ved september månedens udgang blev der stort set solgt lige mange nye grønne personbiler som nye konventionelle benzin- og dieslbiler. Der adskiller sig kun ca. 1.300 nye biler mellem de to bilgrupper i september måned med henholdsvis 6.442 nyregistrerede grønne biler og ca. 7.780 nyregistrerede benzin- og dieslbiler.

### Drivmiddeltypernes andel af totalmarkedet i 2021

Data for andelen af de samlede nyregistreringer per måned



**Note:** De samlede grønne biler er pluginhybridbiler, elbiler og brintbiler. De samlede konventionelle biler er benzinbiler og dieslbiler inklusiv almindelig hybrid og mildhybrid, der ikke er opladelig.

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

Fordelingen af nyregistreringerne på segmenter i de tre første kvartaler af 2021 viser, at det helt naturligt er SUV'erne, der bærer meget af omstillingen fra de konventionelle til de grønne biler. I tabellen nedenfor er forskellen illustreret mellem de tre første kvartaler af i år i forhold til samme kvartaler sidste år. Her er det tydeligt, at der indregistreres langt færre små biler, mellemstore biler samt SUV'er blandt de konventionelle. Samtidig blev der indregistreret en del flere primært SUV'er blandt de grønne biler, imens også mellemstore biler og premiumbiler i højere grad er blevet indregistreret som pluginhybrid i år i forhold til de tre første kvartaler i 2020.

### Segmenternes udvikling i 2021 ift. 2020

Akkumuleret data fordelt på drivmidler

ift. Q1-Q3 2021	Benzinbiler	Dieslbiler	El- og brintbiler	Pluginhybridbiler
<b>Små biler</b>	-4.927	-4.580	1.391	-1
<b>Mellem</b>	-5.163	-2.237	502	3.065
<b>Stor</b>	-546	-914	-15	1.063
<b>Premium</b>	-228	-272	-105	1.420
<b>SUV</b>	-3.137	-3.406	6.240	11.590
<b>MPV</b>	-106	-1.309	17	0
<b>Øvrige</b>	314	-270	254	5

**Note:** Tallene i tabellen indikerer den absolutte forskel mellem det samlede antal nyregistreringer i de tre første kvartaler af i år i forhold til samme periode sidste år. Data er endvidere opdelt på drivmiddeltyper samt segmenter.

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

### TENDENS

10/2021/ side 2

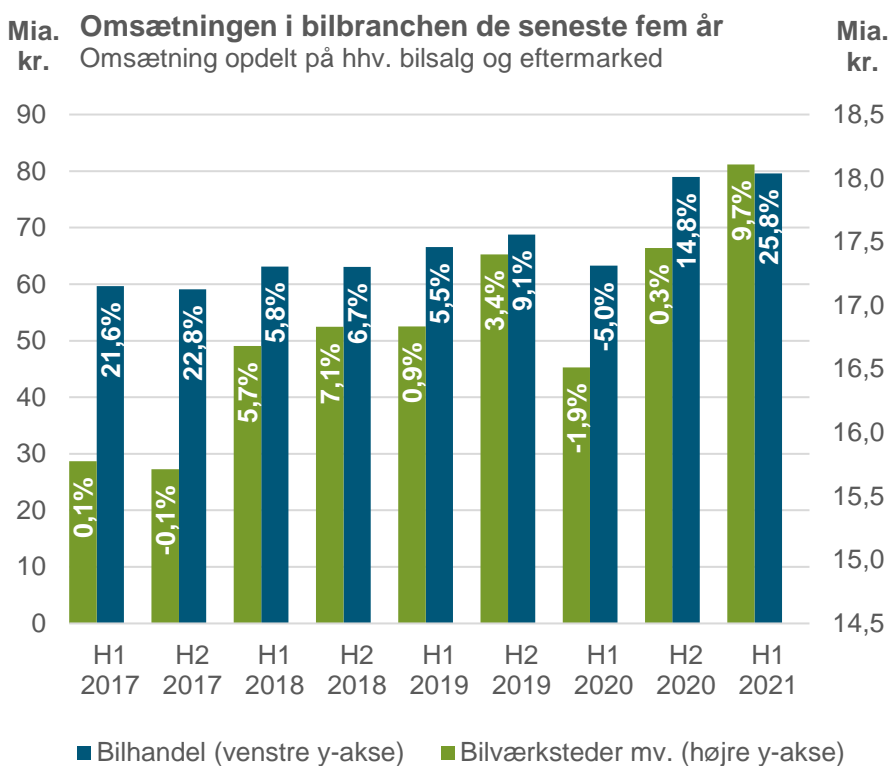
Som erstatning for de konventionelle biler spiller elbilerne sammen med pluginhybridbiler således en stor rolle i de grønne bilers indtog i den danske bilpark i år. Antallet af nyregistrerede pluginhybridbiler ventes imidlertid at være højere i år end de kommende år, hvor pluginhybridbilerne pålægges mere afgift end elbilerne.



# Overblik

**Branchens omsætning** De lange perioder med nedlukning i samfundet satte under coronakrisen sine spor i mindre trafik. Det blev også afspejlet i omsætningen på eftermarkedet, som nu lader til at være ovenpå igen.

Omsætningen tog et relativt stort dyk i første halvår 2020 efter nedlukning af store dele af samfundet fra marts 2020. Siden da har omsætningen for både bilhandlen og eftermarkedet været relativt høj. Endda højere end før coronakrisen. I både andet halvår 2020 samt første halvår 2021 har begge delbranchers omsætning ligget højere i forhold til samme perioder i 2019 og før.



**Note:** Procenterne i søjlerne indikerer den procentvise udvikling i indeværende halvår i forhold til samme halvår året 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, 45.19.20). "Bilværksteder mv." er brancherne autoreparationsværksteder mv., karosseriværksteder og autolakererier, 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).

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

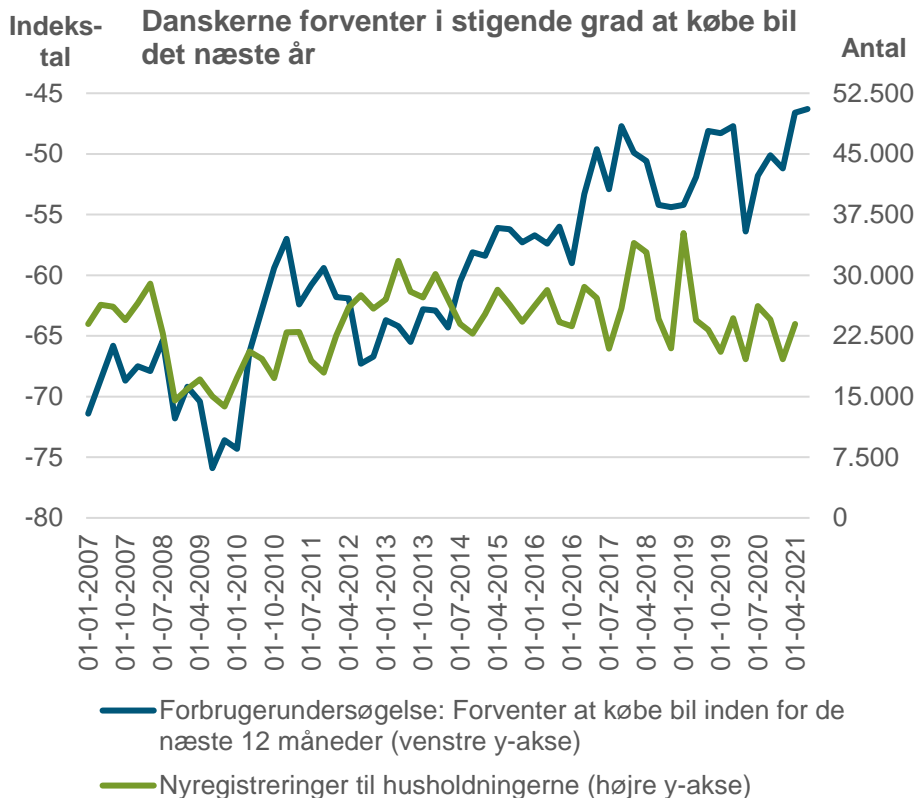
Eftermarkedets omsætning er således steget med ca. ti pct. fra første halvår 2020 til første halvår i år, hvilket naturligvis hænger sammen med, at jo mere samfundet er genåbnet og trafikken på vejene er steget, des højere aktivitet har der været på bilværkstederne.

Det bemærkelsesværdige er imidlertid, at hvor eftermarkedets omsætning er steget med ca. 15 pct. i den femårige periode ovenfor, er bilhandelsomsætningen steget med ca. 33 pct. i samme periode. I årets første halvår lå den samlede bilhandelsomsætning dermed på 79,6 mia. kr., hvilket er en stigning på ca. 26 pct. i forhold til første halvår 2020 og status quo i forhold til andet halvår 2020. På eftermarkedet steg omsætningen fra 16,5 mia. kr. i første halvår 2020 til 18,1 mia. kr. i første halvår 2021, hvilket som nævnt er en stigning på i alt ca. ti pct.



## Forbrugerforventningerne... peger i retning af et positivt bilsalg de kommende tolv måneder. Tillidsindikatoren er rekordhøj i kølvandet på coronakrisen.

Ifølge Eurostat, som hvert kvartal foretager en forbrugerundersøgelse blandt danskerne, er der en stigende lyst blandt danske forbrugere til at købe bil de kommende tolv måneder. Forbrugerindikatoren fra Eurostat viser blandt andet, at der kan være et opsøret behov for at købe bil i kølvandet på coronakrisen, som har vanskeliggjort forbrugernes mulighed for at prøvekøre og købe bil.



**Note:** Eurostats forbrugerundersøgelse foretages hvert kvartal, hvorfor data i grafen er opdelt pr. kvartal og senest opgjort til og med andet kvartal 2021.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Dansk Industri og Eurostat.

Midt i den første nedlukningsperiode i andet kvartal af 2020 var forbrugernes forventning til at købe bil helt naturligt relativt lav i forhold til omkringliggende kvartaler. Siden da er forbrugernes forventning kun steget og i andet kvartal i år (seneste data) lå indikatoren rekordhøjt.

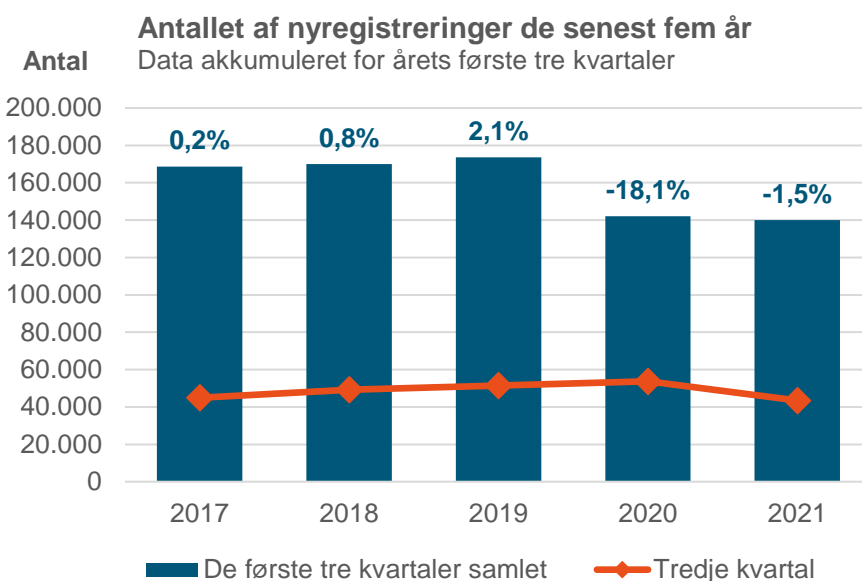
Det relativt høje niveau for indikatoren kan blandt andet forklares ved, at danskerne har en relativt høj opsparing som følge af, at der har været rejserestriktioner, og de udbetalte feriepenge henover to gange har frigivet midler til husholdningernes opsparingskonti. Disse faktorer peger indikatoren i retning af et positivt bilsalg de kommende tolv måneder.



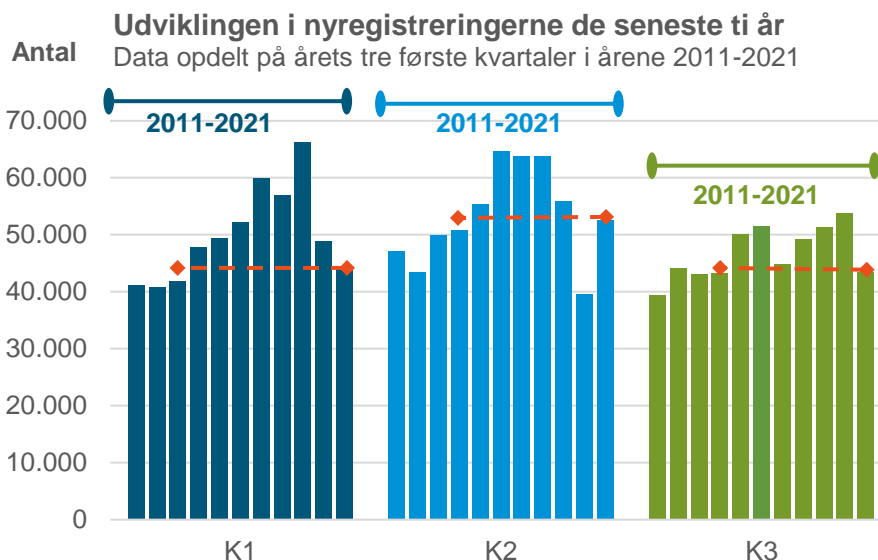
# Bilhandlen

**Nybilsalget halter** Nybilsalget ligger for andet år i træk i knæ tre kvartaler inde i året. Men i år er ikke kun coronakrisen skyld i nedgangen. Mikrochipkrisen har taget over og giver udfordringer for nybilsalget i hele verden, inklusiv i Danmark.

Ni måneder inde i 2021 lå antallet af nyregistreringer 1,5 pct. under samme periode sidste år. Og selvom store dele af samfundet i lange perioder af andet kvartal sidste år var lukket ned, har nedlukningen i starten af i år – som for første gang ramte bilforhandlerne – sammen med manglen på mikrochips, betydet, at der ikke har været leveret lige så mange nye biler til Danmark, som markedet samlet set har efterspurgt.



Manglen på mikrochips har skabt overskrifter over hele verden i løbet af 2021, hvor især store dele af bilindustriens produktion har været hårdt ramt. Også i Danmark er manglen på de små elektroniske halvledere blandt andet skyld i, at mange mærker oplever lange leveringstider på visse bilmodeller, der i nogle tilfælde først kan leveres i andet kvartal 2022.



## FAKTABOKS:

### Hvad er mikrochipkrisen?

Under coronakrisen skruede bilproducenter verden over ned for produktionen af frygt for, hvad coronakrisen kunne gøre ved efterspørgslen på nye biler. Som konsekvens fik det mange underleverandører i flere lag af bilproduktionen til også at skruer ned for deres produktion. Nogle af disse underleverandører var mikrochipproducenterne. Coronakrisen viste sig imidlertid ikke at gå lige så hårdt ud over bilsalget, som bilproducenterne havde frygtet. Men da de igen skruede op for produktionen af nye biler kunne mange underleverandører ikke følge med. Ud over at mikrochips kræver lang tids planlægning i forvejen at producere, har en række hændelser - f.eks. brand i et af de større produktionsanlæg, naturkatastrofe i Florida som producerer store andele af verdens råstoffer til mikrochips, hamstring af mikrochips i andre brancher mv. – betydet, at der på verdensplan nu er stor mangel på mikrochips; ikke kun til biler, men også til en alenlang række andre elektroniske produkter i andre brancher. Flere eksperter spår, at mikrochipkrisen kan vare i minimum et år endnu, og måske endda række helt ind i 2023. Pt. betyder manglen på mikrochips længere leveringstider på visse nye biler, hvilket har haft en afsmittende positiv effekt på brugtbilsalget, som har haft stigende efterspørgsel.

**Note:** Procenterne over søjlerne indikerer den procentvise udvikling i indeværende tre kvartaler i forhold til samme periode året før.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

**Note:** Graferne viser det samlede antal nyregistreringer i det pågældende kvartal.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

**TENDENS**  
 10/2021/ side 6

Med udfordringer i værdikæden hos bilproducenterne er det ikke uventet, at antallet af nyregistreringer i tredje kvartal i år var det laveste antal nyregistreringer for tredje kvartal siden 2014. Dengang skyldtes det forhandlinger om nye bilafgifter, som medvirkede til en opbremsning i bilsalget. I dag hvor rammevilkårene er på plads med transportaftalen fra december 2020, er det derimod markedsvilkår, der skaber opbremsningen.

Antallet af nyregistreringerne i både første og andet kvartal i år lå også relativt lavt. Det samlede antal nyregistreringer for første kvartal har ikke været så lave siden første kvartal 2013, og med undtagelse af det corona-påvirkede andet kvartal 2020 har antallet af nyregistreringer for andet kvartal heller ikke været så lavt siden andet kvartal 2014.

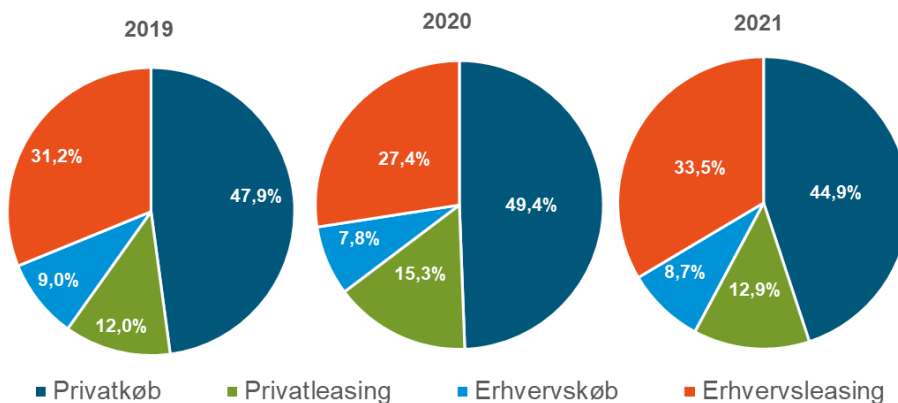
Der er således tale om et særdeles turbulent år samlet set for nybilsalget. Hvor tidligere års opbremsning i salget relativt hurtigt er blevet indhentet senere på året, har udfordringer i værdikæden hos bilproducenterne ikke givet samme muligheder i år, og derfor lå det samlede antal nyregistreringer i årets første tre kvartaler således cirka på niveau med samme periode sidste år. De tre første kvartalers samlede antal nyregistreringer lå henholdsvis 11,8 pct. og 15,4 pct. under samme perioder i 2018 og 2019.

### Salgskanalerens udvikling i 2021

I de første tre kvartaler i år har privatmarkedet igen stået for mere end hver anden nye bil, der blev indregistreret, idet privatmarkedet stod for ca. 58 pct. af totalmarkedet. Sammenligner vi årets første tre kvartaler med samme periode i 2019 og 2020, stod privatmarkedet imidlertid for henholdsvis ca. to og ca. syv procentpoint mindre af de samlede registreringer.

#### Salgskanalerens andel af totalmarkedet 2019-2021

Data for årenes første tre kvartaler samlet set



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

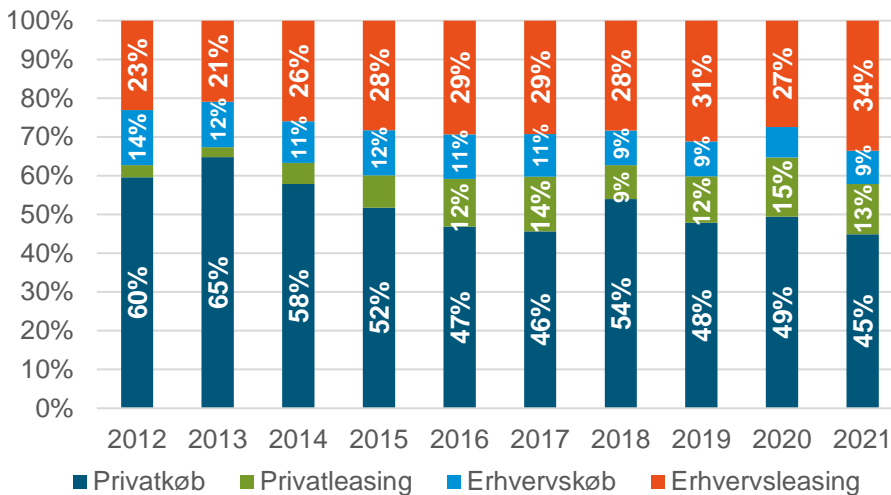
Erhvervsleasing er den salgskanal, der har taget den største andel af totalmarkedet fra de tre første kvartaler samlet af 2020 til samme tre kvartaler i år. Erhvervsleasing udgjorde således ca. seks procentpoint mere af totalmarkedet i de tre kvartaler i år i forhold til samme periode sidste år. Erhvervsleasing udgjorde dermed en større andel af totalmarkedet i de første tre kvartaler i år end den gjorde i samme periode i 2019. Derimod lå både erhvervs køb og privatleasing nogenlunde på niveau med 2019-niveauet.

Samtidig er totalmarkedets andel af erhvervs køb i samme kvartaler i år steget marginalt i forhold til samme periode sidste år, imens der ikke blev indregistreret en lige så høj andel af købte erhvervsbiler som i de tre første kvartaler af 2019. Dermed er det samlede erhvervs marked vokset fra at udgøre 35,3 pct. af totalmarkedet i de første tre kvartaler i 2020 til 42,2 pct. i de samme kvartaler i 2021. I 2019 var dette tal 40,1 pct. af totalmarkedet.

Henover en tiårig periode er erhvervsmarkedet steget med 4,9 procentpoint fra 37,3 pct. til 42,2 pct. Det er erhvervsleasing, der er blevet mere populært de senere år, i takt med at erhvervskøb er gået ned fra 2017. Denne udvikling er til trods for leasingstramningen med genberegningsreglerne, som trådte i kraft i 2018 med aftalen om nye bilafgifter i efteråret 2017. Erhvervskøb udgjorde dermed 5,6 procentpoint mindre af totalmarkedet fra 2012 til 2021, imens erhvervsleasing udgjorde ca. 11 procentpoint mere henover samme tiårige periode.

### Salgskanalerne markedsandele de sidste ti år

Data for de tre første kvartaler samlet i hvert år



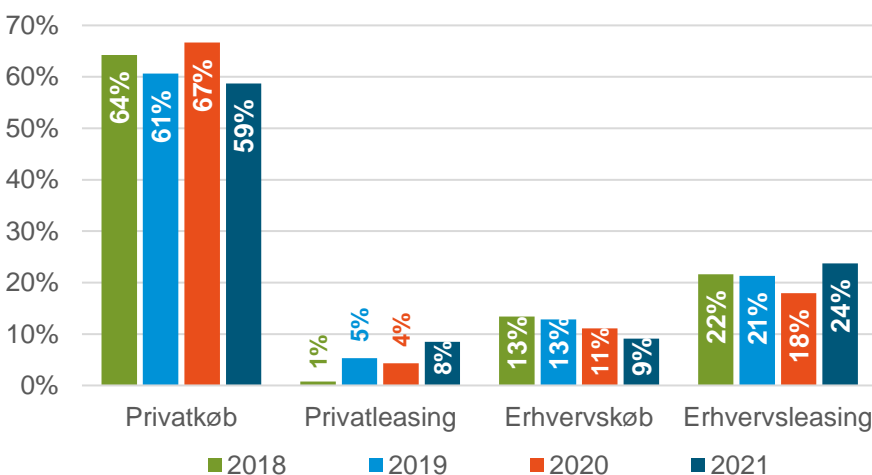
**Note:** Procenterne i søjlerne indikerer andele fra ni pct. og op af totalmarkedet i indværende periode. På grund af afrundinger er det ikke alle år, der summerer til 100 pct.

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

Isolerer vi de grønne bilers udvikling blandt salgskanalerne, er det tydeligt, at leasingtilbuddene for private fortsat ikke er på niveau med det samlede totalmarked af alle drivmiddeltyper. Til gengæld anes der en svagt stigende tendens med lidt flere privatleasingregistreringer de seneste år, idet andelen af privatleasede nye grønne biler er gået fra én pct. af alle grønne biler i de tre første kvartaler i 2018 til otte pct. i de tre første kvartaler af i år.

### Udviklingen i de grønne bilers salgskanaler

Data for de sidste fem års tre første kvartaler akkumuleret



**Note:** De grønne biler inkluderet i grafen er alle nyregistrerede elbiler, brintbiler, gasbiler og pluginhybridbiler.

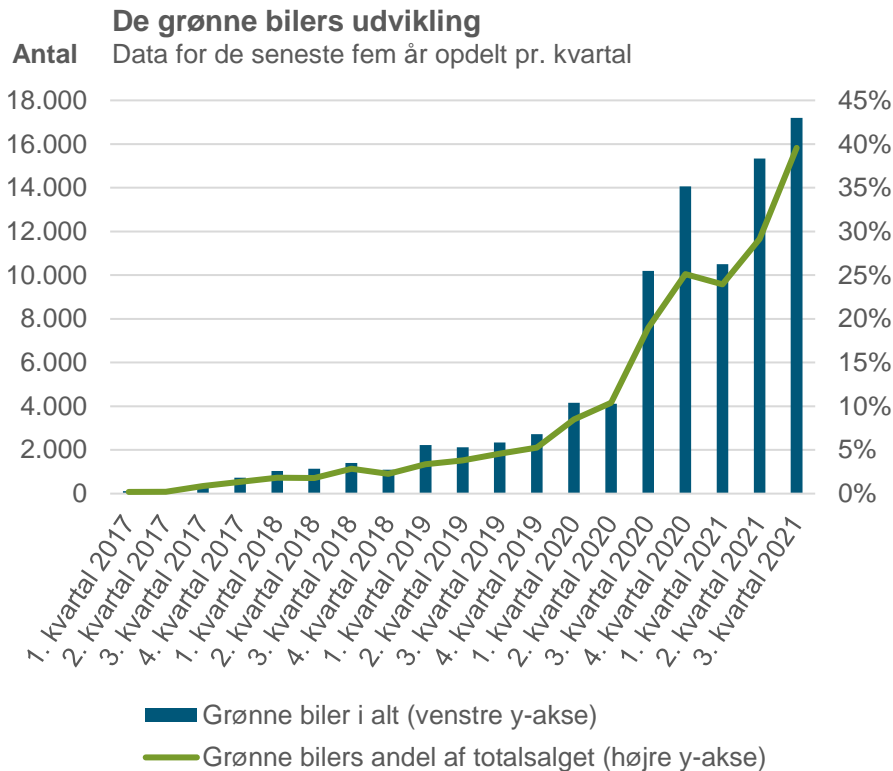
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Derudover er privatkøb i samme perioder faldet fra 64 pct. af alle nye grønne biler til 59 pct., hvilket også er en mindre andel i forhold til de tre første kvartaler af både 2019 og 2020. Det er imidlertid tydeligt, at det er privatmarkedet, der er den helt store aftager af de grønne biler i årets første tre kvartaler, idet erhvervsmarkedet stod for 33 pct. af alle grønne biler, imens privatmarkedet stod for de resterende 67 pct.



## Nye grønne biler fortsætter i højt gear

Antallet af nyregistrerede grønne biler har taget en markant opadgående udvikling det seneste halvanden års tid. Fra at have udgjort kun ca. fem pct. af det samlede nybilsalg i fjerde kvartal 2019, udgjorde de grønne biler ca. 40 pct. af alle nyregistrerede personbiler i tredje kvartal i år. I absolutte tal betyder det en forskel på ca. 14.500 flere nye grønne biler fra fjerde kvartal 2019 til tredje kvartal 2021.



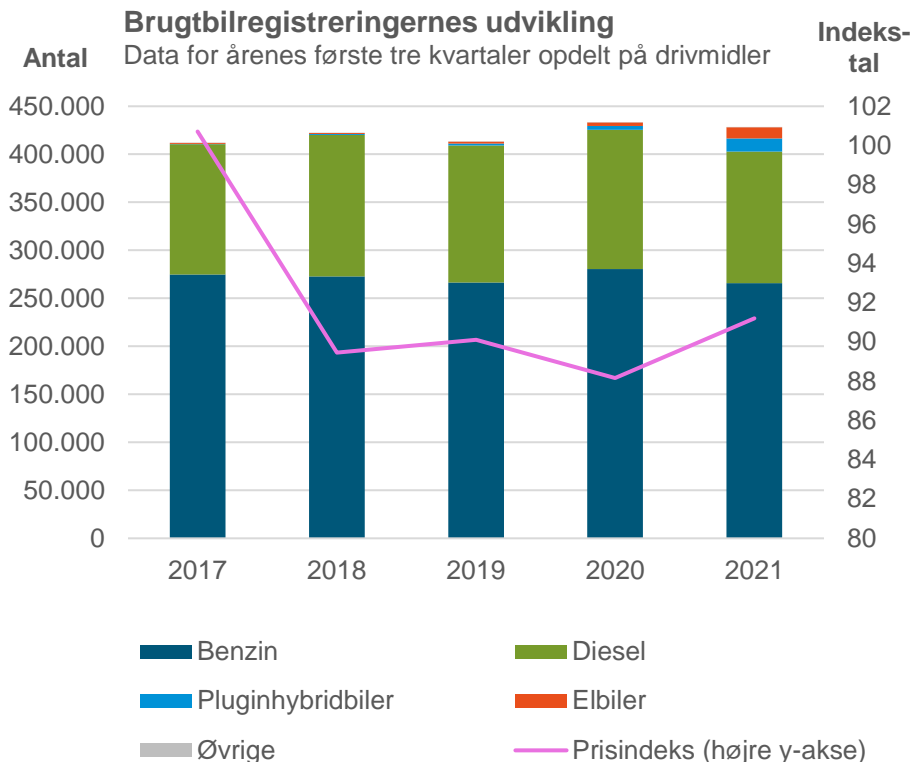
**Note:** De grønne biler inkluderet i grafen er alle nyregistrerede elbiler, brintbiler, gasbiler og pluginhybridbiler.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Det var især tredje kvartal 2020, der gav et boost til antallet af nyregistrerede grønne personbiler, og siden da har en bilafgiftsaftale fra december 2020, som tidligere omtalt, bidraget yderligere til at cementere over for forbrugere såvel som for branchen, hvad politikernes ønskede retning for bilparken skal være frem mod 2030. Derfor er det også forventningen, at de nye grønne biler fortsat vil udgøre en stadig stigende andel af det samlede nybilsalg.



## Fortsat bragende brugtbilsalg Antallet af brugtbilregistreringer fortsætter på et højt niveau, imens også de grønne brugte biler begynder at skifte hænder.

I takt med at leveringen af visse nye biler er forbundet med lange ventetider, bliver brugtbilmarkedet i stigende grad mere attraktivt for ikke kun private, men også for erhvervet – herunder også for landets bilforhandlere. Hvor der sidste år var en relativt markant og måske naturlig stigning i antallet af brugtbilregistreringer – blandt andet på grund af mange privates behov for flere steder i landet at pendle i egen bil som substitut for offentlig transport, har der i år været en afledt positiv effekt for brugtbilmarkedet i mikrochipkrisen. Læs mere i faktaboksen på side 6.



**Note:** Prisindekset er for samtlige biltyper uafhængigt af drivmidler. Prisindeks 100 = H1 2015. Data er baseret på brugtbilregistreringer, der består af genregistreringer, ejer-/brugerskift og brugtimporterede biler. Prisindekset er til og med august 2021. Der er foretaget et simpelt gennemsnit af de otte første måneders prisindeks i de fem viste år.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk og Bilbasen.

Antallet af brugtregistreringer i de første tre kvartaler af i år lå dog ca. fem pct. under niveauet af samme periode sidste år, men lå til gengæld status quo i forhold til samme periode i 2019. Anderledes mellem de to år er imidlertid, at de grønne biler begynder at vise sig i brugtbilsalget, lige som vi har set det i nybilsalget.

Ni måneder inde i 2021 blev der således indregistreret ca. 25.500 el- og pluginhybridbiler, hvilket er en andel af det samlede brugtbilmarked på ca. seks pct. Denne andel var kun ca. én pct. i 2019 og kun 0,3 pct. i 2017.

Bilbasens prisindeks viser desuden, at det generelle prisindeks på tværs af segmenter og drivmiddeltypen er steget i år i forhold til sidste år. Ifølge prisindekset markeret med lilla ovenfor, er brugtbilpriserne i perioden januar-august i år i gennemsnit steget med ca. tre pct. i forhold til samme periode sidste år. Det er især månederne april-august, der viser den stigende tendens, hvor priserne er steget med ca. fire pct.

Ser vi på, hvad det er, der skyldes prisudsvingene kan vi se, at udbudsindikatoren peger på mikrobilerne, SUV'erne og MPV'erne, som de segmenter, der er i størst underudbud. Men generelt skal det nævnes, at brugtbil-segmenterne samlet set er i kraftigt underudbud, hvilket i høj grad skyldes mikrochipkrisen, som nævnt i det indledende afsnit.

**TENDENS**  
 10/2021/ side 10

## Udbudsindikator: Fortsat lavt udbudsniveau

Udbud versus efterspørgsel gældende til og med december 2021

Segmenter/biltyper	Værdi	Tendens	Øget udbud
Mikro	77	↓	-4,6 %
Mini	81	↓	-2,8 %
Mellem	90	↓	-2,9 %
Firma	89	↓	-3,5 %
MPV	70	↓	-5,5 %
SUV	76	↓	-2,2 %
Luksus	82	↓	-1,1 %
Gulplade	84	↓	-1,2 %
Hybridbiler	69	↑	4,3 %
Elbiler	75	↑	2,4 %
<b>Totalmarkedet</b>	<b>82</b>	<b>↓</b>	<b>-3,9 %</b>

Underudbuddet af brugte biler på det danske marked vil ifølge Bilbasens Udbudsindikator fortsætte trenden nedad i de kommende måneder, og der er ikke udsigt til forandringer på kort og mellemlang sigt. Udfordringer med at have relevante biler for forbrugerne fortsætter ifølge Bilbasen ind i 2022, som også mikrochipkrisen forventes at trække spor ind i 2022.

Blandt segmenterne er især mikrobiler samt SUV- og MPV-segmenterne som nævnt i underudbud. Især for nyere MPV-modeller er antallet af biler til salg stærkt reduceret nu, på kort sigt og mellemlang sigt. I det hele taget er underudbuddet af nyere biler under 24 måneder ifølge Bilbasen relativt stærkt, og vil være det i de kommende måneder.

Hvad angår el- og pluginhybriderne stiger udbuddet, som det kan aflæses i indikatortabellen ovenfor. Det skyldes ifølge Bilbasen primært en massiv import af brugte biler fra udenlandske markeder, især det tyske marked. Det holder isoleret set udbuddet i ro, men udbudssituationen kan ændre sig på sigt. Omvendt er efterspørgslen efter nyere brugte pluginhybridbiler og elbiler på et højt niveau, og det er forventningen, at den vil accelerere op mod årsskiftet, hvor afgiftsændringer alt andet lige kan medføre stigende priser på grund af indfasningsprofilen på bilafgiftsaftalen fra december 2020. Samlet set vurderer Bilbasen, at udbuddet på brugtbilmarkedet er faldet 4,6 pct. i forhold til foregående kvartal.

**Note:** Hybridbiler inkluderer alle typer af hybridbiler. Hybridbiler og elbiler er inklusiv tal for brugtimporterede biler.

Værdien er en udbudsindikator-værdi og hænger ikke sammen med bilens værdi.

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. Pilen angiver udbudstendensen siden sidste udgave af indikatoren.

Udbudsindikatoren viser et alt-andet-lige-billede. 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. Dele af kommentarerne til Udbudsindikatoren er desuden også leveret af Bilbasen.



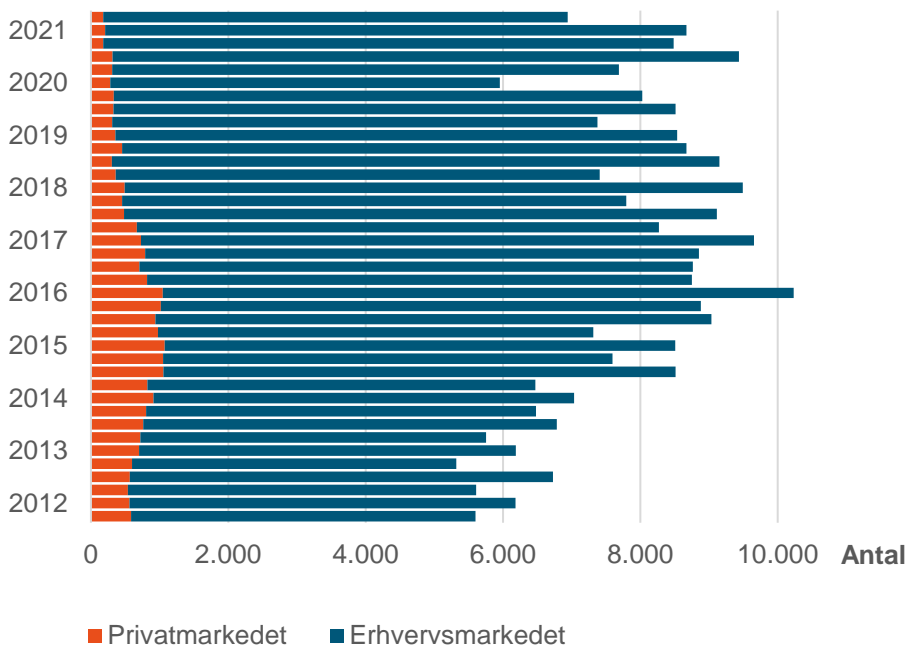
## Privatbenyttelse af varebiler Selvom antallet af privatregistrerede varebiler fortsat er nedadgående viser nye tal, at private bruger varebilerne i stor stil.

Antallet af nyregistrerede varebiler i årets første tre kvartaler lå samlet set 11 pct. højere end samme periode sidste år. Det betyder samtidig, at de samme nyregistreringer i årets første tre kvartaler samlet set lå ca. to pct. under samme periode i 2019, før coronakrisen ramte. Der blev således indregistreret ca. 24.100 nye varebiler i de første tre kvartaler af 2021.

Der har i en lang årrække været en tendens mod færre indregistrerede varebiler til privatmarkedet, de såkaldte papegøjepladebiler til private. Disse varebiler er blevet mindre attraktive på prisen i forhold til almindelige personbiler på hvide plader i takt med at registreringsafgiften af flere omgange blev nedsat i løbet af 2010'erne. Det viser nedenstående graf, hvor privatmarkedet eksempelvis udgjorde 13,3 pct. af varebilmarkedet for syv år siden i tredje kvartal af 2015, imens det kun udgjorde forsvindende 2,4 pct. af varebilmarkedet i tredje kvartal af i år.

### De seneste ti års nyregistrerede varebiler

Data opdelt pr. kvartal samt hhv. privat- og erhvervsmarkedet



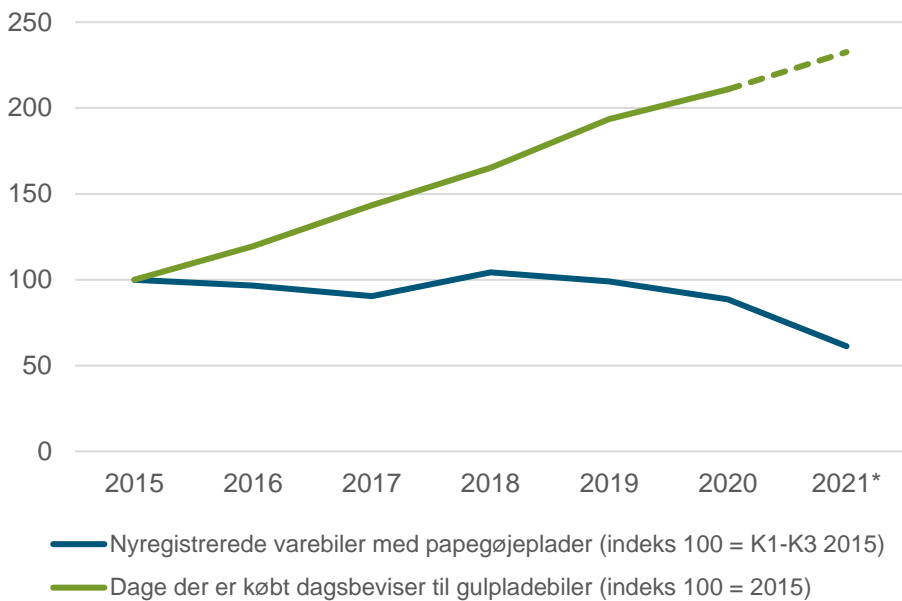
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Ser vi derimod på henholdsvis udviklingen i antallet af papegøjepladebiler samlet set – det vil sige på både privat- og erhvervsmarkedet – og samtidig vender blikket mod [Motorstyrelsens senest offentliggjorte data for udstedelse af dagsbeviser til varebiler](#), er der godt gang i privatbenyttelsen af varebilerne. Udviklingen i udstedte dagsbeviser kan være med til at vise, hvor meget brugere af varebiler benytter køretøjet privat.

Selvom der er en nedadgående tendens med også det samlede antal nyregistrerede varebiler på papegøjeplader, modsvarer den opadgående udvikling med antallet af udstedte dagsgebyrer den nedadgående. I den syvårige periode nedenfor forventer Motorstyrelsen, at antallet af udstedte dagsgebyrer vil være mere end fordoblet fra 2015 til udgangen af 2021, imens antallet af nyregistrerede varebiler på papegøjeplader er næsten halveret fra de tre første kvartaler af 2015 til de samme kvartaler i år.

**TENDENS**  
 10/2021/ side 12

## Indeks- Udviklingen i dagsbeviser samt nye papegøjepladebiler



**Note:** \*Antal for 2021 er baseret på fremskrivning for de første seks måneder.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af data fra Motorstyrelsen og bilstatistik.dk.

Med ovenstående udvikling blandt varebilerne tegner der sig et billede af, at varebilerne i højere grad bliver indregistreret via virksomhederne, men at der til stadighed er et stabilt behov for, at køretøjerne kan bruges i privat sammenhæng.

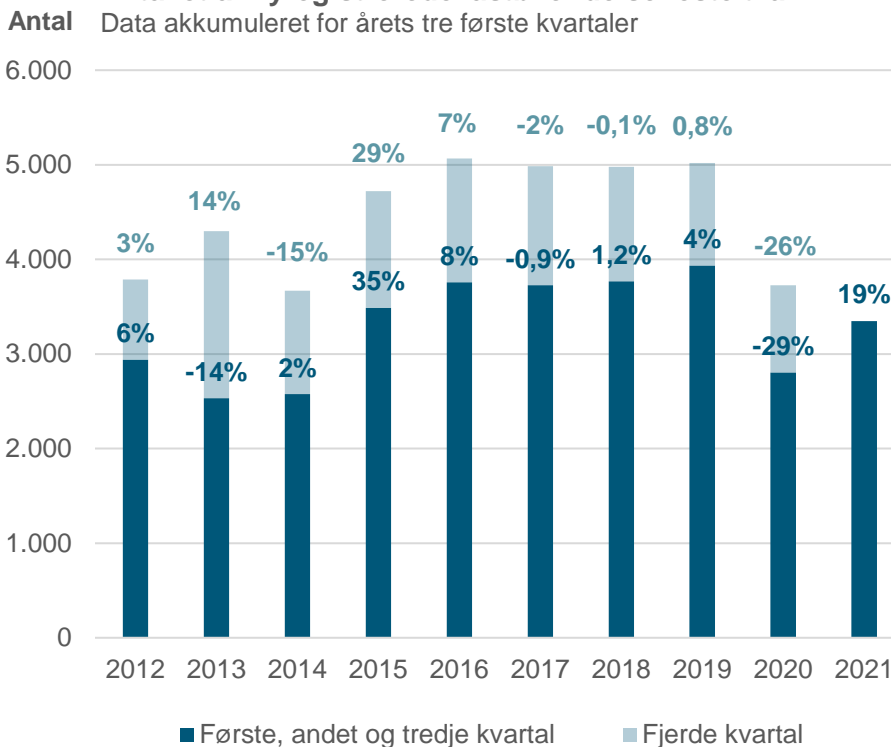
Komplicerede skatteregler på varebilområdet kan blandt andet have betydning for, hvordan virksomheder og medarbejdere indretter sig med nyregistrerede varebiler, imens tiltag som Motorstyrelsens app for dagsbeviser kan være med til at gøre reglerne mindre komplicerede. Desuden kan sådanne digitale værktøjer være med til at gøre det mere attraktivt at indregistrere varebilerne på gule plader, hvilket taler ind i en eksisterende tendens i branchen.



**Lastbilsalget er steget i årets tre første kvartaler i forhold til samme periode i 2020, men er stadig ikke tilbage på niveauet før coronakrisen.**

Lastbilsalget er kommet bedre gennem de tre første kvartaler i år end det gjorde i samme periode sidste år, hvor mange virksomheder holdt igen med investeringer i nyt materiel på grund af den store usikkerhed på tværs af samfundet i det første coronaår. Men selvom der er indregistreret flere nye lastbiler i de ni første måneder i år i forhold til samme måneder sidste år, lå niveauet stadig under samme periode de foregående fem år. Der blev indregistreret ca. 3.350 nye lastbiler i årets første ni måneder, hvilket er en stigning på ca. 19 pct. i forhold til samme periode i 2020. Til gengæld er det ca. 15 pct. under samme periode i 2019.

**Antallet af nyregistrerede lastbiler de seneste ti år**



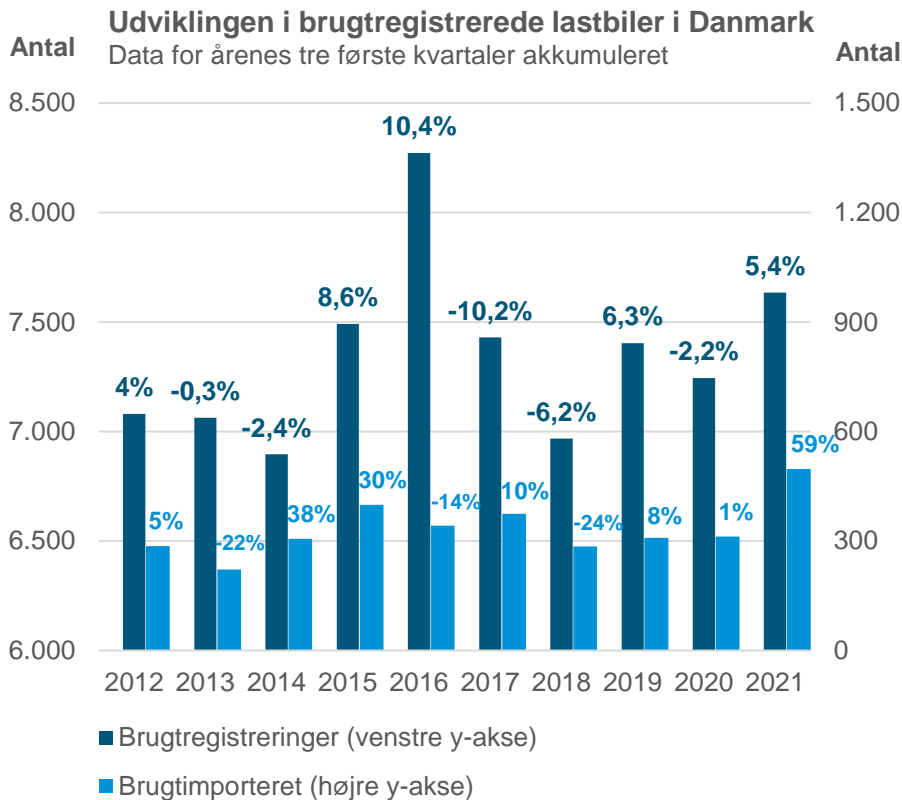
**Note:** Procenterne over søjlerne indikerer udviklingen i indværende periode i forhold til samme periode året før.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af data bilstatistik.dk.

Der er fortsat noget vej tilbage til niveauet før coronakrisen, og spørgsmålet er, om det vil være foreløbig, at antallet af nyregistrerede lastbiler vil ramme det samme relative høje niveau fra dengang. Som nævnt tidligere hænger mikrochipkrisen over bilindustrien, som i den grad har afløst coronakrisens tag om et afdæmpet bilsalg. Samme udfordringer har flere af de større lastbilproducenter i Europa mødt, og manglen på mikrochips kan derfor også have en afdæmpende effekt på det samlede lastbilsalg hen mod slutningen af året.

De seneste måneder har flere af lastbilforhandlerne herhjemme oplevet relativt længere leveringstider på nye lastbiler, hvilket blandt andet skyldes manglen på de små elektriske halvledere. Det fører i nogle situationer til større efterspørgsel på brugte lastbiler.

Samlet set lå antallet af brugtregistrerede lastbiler i de tre første kvartaler af i år 5,4 pct. over samme periode sidste år, og ligger dermed på det højeste niveau siden 2016. Det bemærkelsesværdige i den sammenhæng er, at antallet af brugtimporterede lastbiler er steget med ca. 59 pct. fra de tre første kvartaler i 2020 til de samme kvartaler i år.

**TENDENS**  
 10/2021/ side 14



**Note:** Procenterne over søjlerne indikerer udviklingen i indeværende periode i forhold til samme periode året før.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af data bilstatistik.dk.

Det høje antal brugtimporterede lastbiler kan betyde, at der er stort pres på forhandlernes lagre af brugte lastbiler. Når de brugte lastbiler ikke er tilgængelige inden for landets grænser, kan det være attraktivt for nogle virksomheder at lede i andre – typisk europæiske – lande for de rigtige køretøjer til opgaven.

Der er ikke foreløbigt noget, der peger mod andre retninger frem mod årsskiftet end, at leveringstider på nye lastbiler fortsat vil være relativt længere, og at de brugte lastbiler fortsat vil være i høj kurs som konsekvens. Det kan presse prisen på visse brugte køretøjer i takt med, at efterspørgslen alt andet lige vil stige.

**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 bl.a. 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 januar 2022.

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