

Grønne biler fortsat på rette kurs

Et grønt bilmarked Trods en svær periode for bilsalg med coronanedlukninger, logistikudfordringer, komponentmangel og krig i Ukraine med yderligere komponentmangel og usikkerhed, holder de grønne biler kursen mod at omstille bilbestanden.

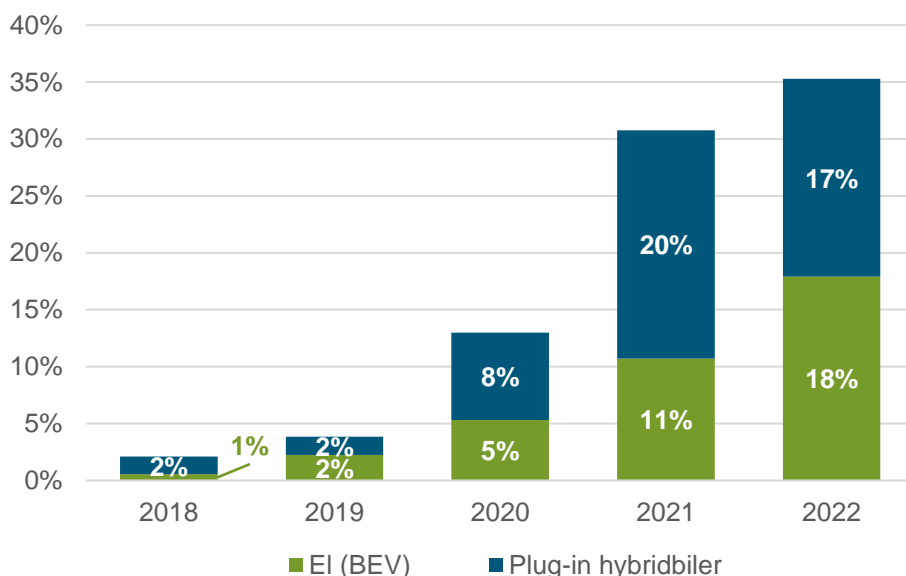
Det samlede nybilsalg i årets første ni måneder endte 22 pct. under samme periode sidste år. Det svarer til, at ca. 31.000 færre nye personbiler blev indregistreret i årets første tre kvartaler i forhold til samme periode i 2021. Alligevel har salget af nye elbiler formået at holde kadancen.

Ved september måneds udgang var antallet af nyregistrerede elbiler steget med ca. 30 pct., imens antallet af plug-in hybridbiler derimod faldt med ca. 32 pct. i årets tre første kvartaler i forhold til samme periode sidste år. Samlet set faldt salget af nye grønne biler således i de første ni måneder af 2022 med ca. 11 pct. i forhold til samme måneder i 2021. Det er imidlertid værd at bemærke, at til trods for et nybilsalg med lange leveringstider, og dermed et markant lavere antal nyregistrerede biler, er de grønne bilers *andel* af nybilsalget fortsat i opadgående retning.

Denne udvikling viser, at til trods for bilbranchens mange udfordringer som komponentmangel, logistikudfordringer og generel øget usikkerhed i økonomien, er efterspørgslen på nye grønne biler ikke blevet mindre i løbet af året. Og hvor elbilerne stod for én tredjedel af alle nye grønne biler i de første tre kvartaler sidste år, udgjorde de mere end halvdelen af de nye grønne biler i samme periode i år.

Elbilerne har overhalet plug-in hybridbilerne i nybilsalget

De grønne bilers andel af det samlede nybilsalg i årets første tre kvartaler



LÆS OGSÅ:



SIDE 4

OVERBLIK:

Stabil omsætning

En anelse nedadgående interesse for internetsøgning efter biler

Stigende renter og høje priser på energi



SIDE 8

BILHANDLEN:

Fortsat lange leveringstider

Ny 2022-tendens: Tydeligt skift i salgskanalerne

Mærkernes udvikling: Nye spillere

Opbremsning i brugtbilsalget



S. 15

EFTERMARKEDET:

Forskelle i eftermarkeds-potentialerne på tværs af landet

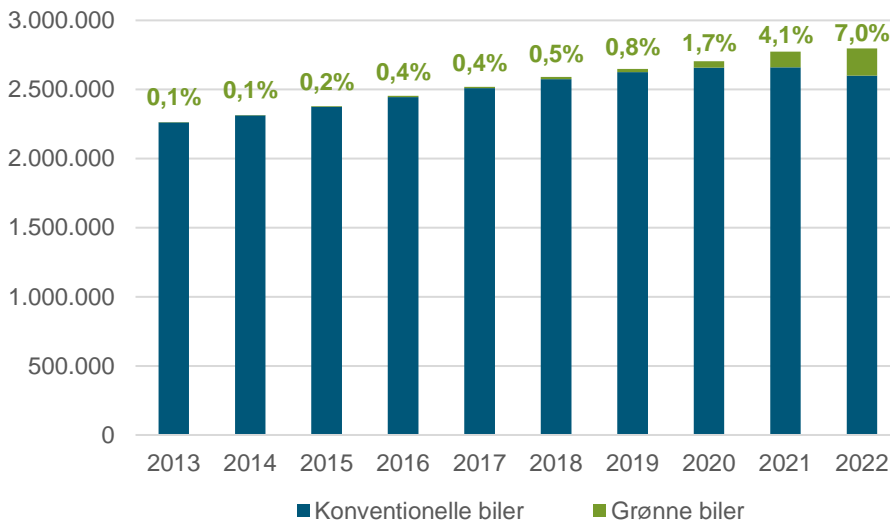
Note: Grønne biler er elbiler og plug-in hybridbiler.

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

Skiftet over mod en større andel elbiler i nybilsalget er imidlertid ikke overraskende. Med et langt større udbud i år end tidligere og en langsigtet plan for bilafgifter, der er indrettet til at skubbe på for flere elbiler, har der således været gode vilkår for, at forbrugerne har kunnet erhverve sig nye elbiler. Eksempelvis har den lidt højere registreringsafgift på plug-in hybridbiler fra årsskiftet spillet en rolle i udviklingen, som trædesten til flere elbiler.

Bilbestandens udvikling de seneste ti år

Antal personbiler pr. 30. september



Note: Konventionelle biler er alle benzin- og dieselbiler inklusiv ikke-opladelige hybridbiler. Grønne biler er elbiler og plug-in hybridbiler.

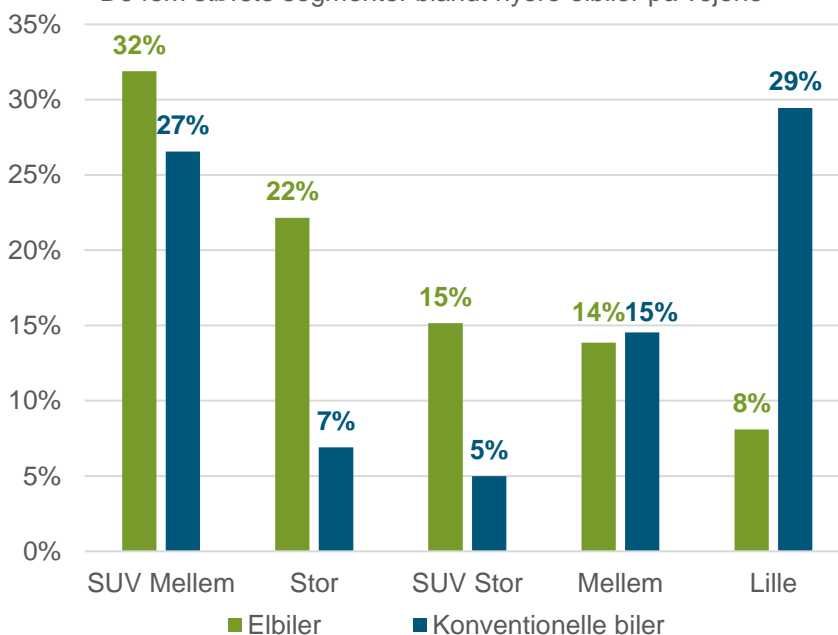
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data fra bilstatistik.dk.

Udviklingen kan nu også ses i den samlede bilbestands sammensætning. Her er syv pct. af alle biler på vejene således en grøn bil; et tal, der lå på kun en halv procent for blot fem år siden. Desuden er der nu flere elbiler på de danske veje end der er plug-in hybridbiler.

Når elbilerne fylder mere i bilbestanden, og seneste bestandsdata viser, at danskerne køber lidt større biler, når valget er grønt, er der en tendens til, at bilerne på vejene generelt set bliver lidt større.

Bilejerne køber større, når de vælger elbil

De fem største segmenter blandt nyere elbiler på vejene



Note: Data er for bestanden af elbiler, benzinbiler og dieselbiler under tre år. Procenterne angiver segmentets andel af henholdsvis alle elbiler (grønne søjler) og alle konventionelle benzin-/dieselbiler (blå søjler) i bestanden. Observation foretaget 01.10.2022.

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

TENDENS
 10/2022/ side 2

I oversigten ovenfor ses fordelingen på de fem mest populære bilsegmenter blandt henholdsvis de elbiler og konventionelle benzin- og dieslbiler, som er under tre år gamle. Her er det tydeligt, at elbilerne er større end de konventionelle biler. Eksempelvis udgør Lille-segmentet næsten hver tredje solgte konventionelle bil, hvorimod det kun udgør ca. otte pct. blandt elbilerne. Derimod fylder både SUV'erne og de store biler væsentligt mere i bestanden af elbiler end de gør blandt konventionelle biler på vejene.

Forklaringen på, at elbilerne generelt set er større end de konventionelle, skyldes dels, at de grønne teknologier fortrinsvis findes i de større biler, dels at afgiftsfritagelsen giver danske bilkøbere bedre muligheder for at købe en bil, der passer til deres behov.

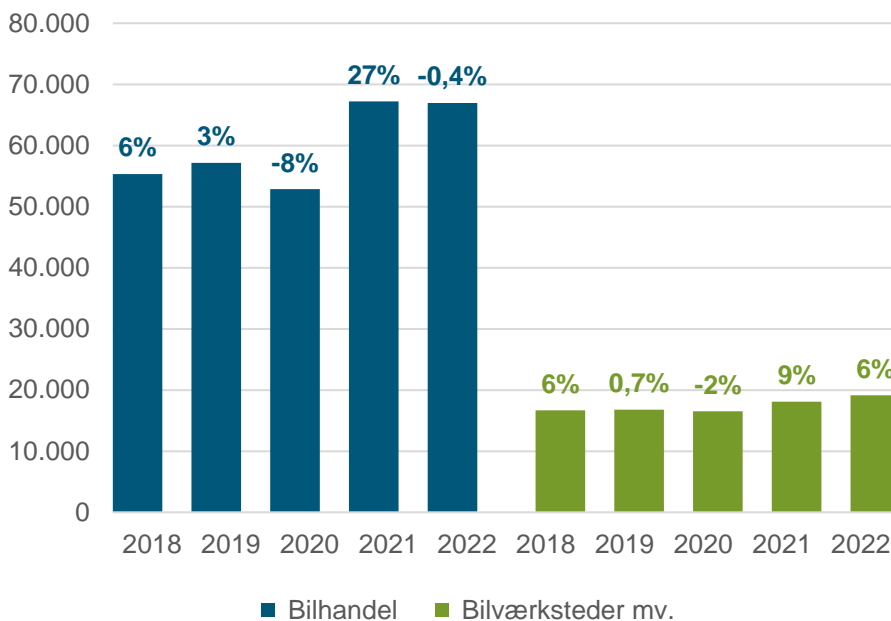


Overblik

Stabil omsætning Væksten i omsætningen fra eftermarkedet fortsætter opad som den har gjort siden coronatiden i 2020. Til gengæld ser omsætningen fra bilhandlen ud til at være stabiliseret.

Omsætningen med bilhandel har i flere år været stigende og efter corona har omsætningen fundet et ekstra gear. Danmarks Statistiks seneste tal for branchens omsætning med bilhandel viser imidlertid, at omsætningen ikke længere er stigende i samme grad som tidligere. Faktisk er omsætningen med bilhandel faldet marginalt med 0,4 pct. i første halvår af 2022 i forhold til samme periode i 2021.

Mio. kr. Omsætningen i bilbranchen de seneste fem år
 Data for første halvårs omsætning



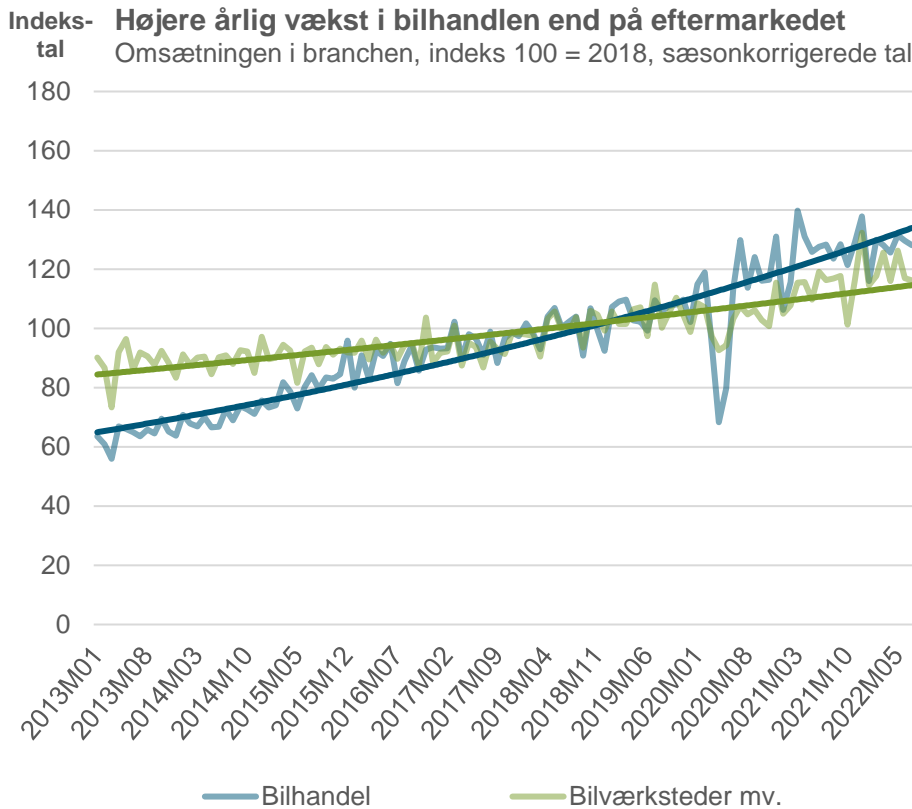
Note: Tallene over søjlerne indikerer udviklingen i første halvår i det pågældende år i forhold til samme halvår året før.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

Seks måneder inde i 2022 lå omsætningen således på niveau med samme periode sidste år med en samlet omsætning på lige under 67 mia. kr. Det er en forskel på ca. ti mia. kr. mere i forhold til før corona, hvor der blev omsat for lidt over 57 mia. kr. i første halvår.

Omsætningen på eftermarkedet har imidlertid fortsat relativt store vækstrater og udgjorde samlet set 19,1 mia. kr. i første halvår imod 18,1 mia. kr. i samme periode året før. I den fireårige periode ovenfor er omsætningen steget med ca. 15 pct. på eftermarkedet.

Ser vi udviklingen i branchens omsætning over en tiårig periode har der utvivlsomt været stor omsætningsvækst i både bilhandlen og på eftermarkedet. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at væksten har været markant større for bilhandlen end for eftermarkedet.

Konkret voksede omsætningen i bilhandlen gennemsnitligt med 7,9 pct. om året i perioden fra 2013 til 2022, mens den gennemsnitlige årlige vækst på bilværkstederne i samme periode var 3,4 pct – dog uden at tage højde for prisudviklingen i samme periode.



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

Den relativt større vækst i bilhandlen i forhold til eftermarkedet kan hænge sammen med, at behovet for flere og større biler, og senest også de stigende priser, har drevet den stigende omsætning for virksomheder primært beskæftiget med bilhandel. Derimod har eftermarkedet haft en mere afdæmpet vækst i takt med, at den voksende bilpark har medført højere aktivitet på landets værksteder, som også omtalt i eftermarkedsafsnittet på side 15.



Google Trends-indikatoren viser, at der er en anelse nedadgående interesse i søgningen efter biler på nettet. Efterspørgslen vurderes imidlertid ikke på nuværende tidspunkt at være lavere end udbuddet.

I den nuværende situation, hvor bilmarkedet er drevet af udbuddet og ikke - som branchen i en længere årrække har været vant til - af efterspørgslen, kan det være vanskeligt konkret at afgøre, hvad udviklingen i efterspørgslen betyder for nybilsalget.

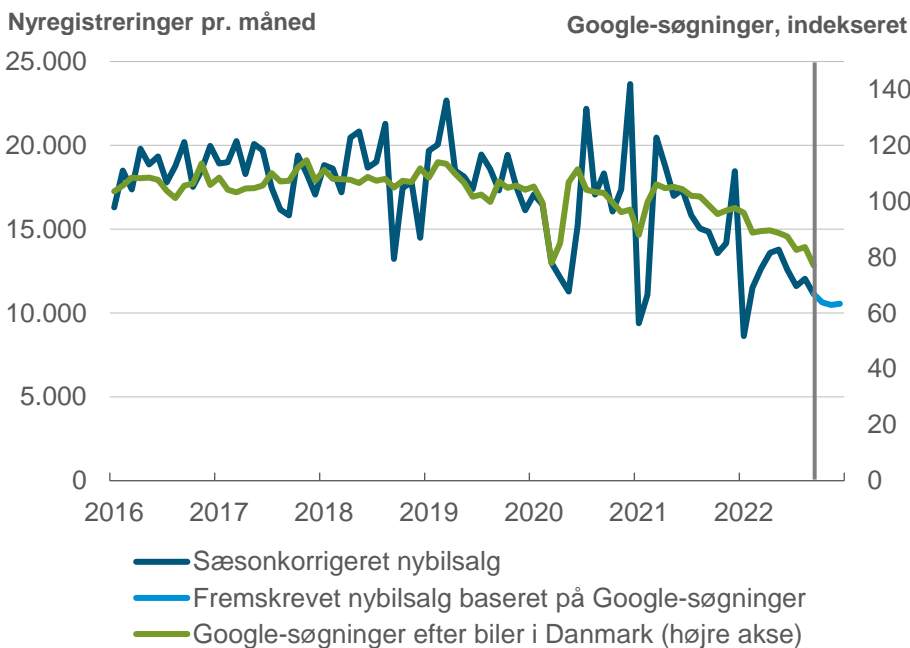
Google Trends-indikatoren vurderer løbende, hvordan nybilsalget vil være i de kommende måneder ud fra en alt-andet-lige-tilgang, hvor antallet af Google-søgninger efter en række bilmærker bruges som udtryk for efterspørgslen efter nye biler. Det vil sige, at indikatoren ikke kan tage højde for, hvis ekstraordinære faktorer i markedet, som eksempelvis afgiftsændringer, komponentmangel, coronanedlukninger eller lignende, midlertidigt påvirker nybilsalget i de følgende måneder.

Det meget lave udgangspunkt for nybilsalget i de første tre kvartaler får relativt stor betydning for indikatorens bud på de kommende måneders bilsalg, der har nedadgående retning. Desuden viser Googles seneste data faldende søgninger efter biler.

Et lyspunkt for nybilsalget de kommende måneder kan imidlertid være, at interessen - målt ved Google-søgninger - er faldet mindre end antallet af nyregistreringer, så interessen for bilkøb er noget større, end salget indikerer. Nybilsalget i årets første ni måneder lå som nævnt ca. 22 pct. under samme periode sidste år, imens faldet i Google-søgninger i samme periode var blot 14 pct.

Faldende interesse for biler tyder på et svækket bilsalg i det sene efterår

Fremskrivning af sæsonkorrigerede nyregistreringer i nuværende udbudssituation



Note: Indeks 100 = 2021.

I prognosemodellen lægges der bl.a. vægt på nyregistreringerne i de foregående måneder, og fremskrivningen skal derfor ses som et bud på nybilsalget, hvis udbudssituationen fra foråret 2022 fortsætter i sommermånederne. Der er desuden taget udgangspunkt i sæsonkorrigeret data, som dermed bl.a. tager højde for, at sommermånederne sædvanligvis er mere stille end andre perioder af året.

Korrelationsgraden mellem nyregistreringer og de samlede Google-søgninger er 0,66.

Seneste observation for søgninger og realiseret bilsalg er september 2022.

Kilde: Bilbranchen på baggrund af DI-beregninger og tal fra Google Inc. og Danmarks Statistik.

I et udbudsdrevet marked, som det nuværende, kan dette betyde, at efterspørgslen pt. er højere end udbuddet kan tilfredsstille. Det kan have en positivt afledt effekt på andre områder af bilforhandlernes forretningsområder som f.eks. eftermarkedet eller brugtbilhandlen, da flere forbrugere vil søge over i enten at lade deres bil køre længere eller købe en (nyere) brugt bil, indtil udbudssituationen retter sig.



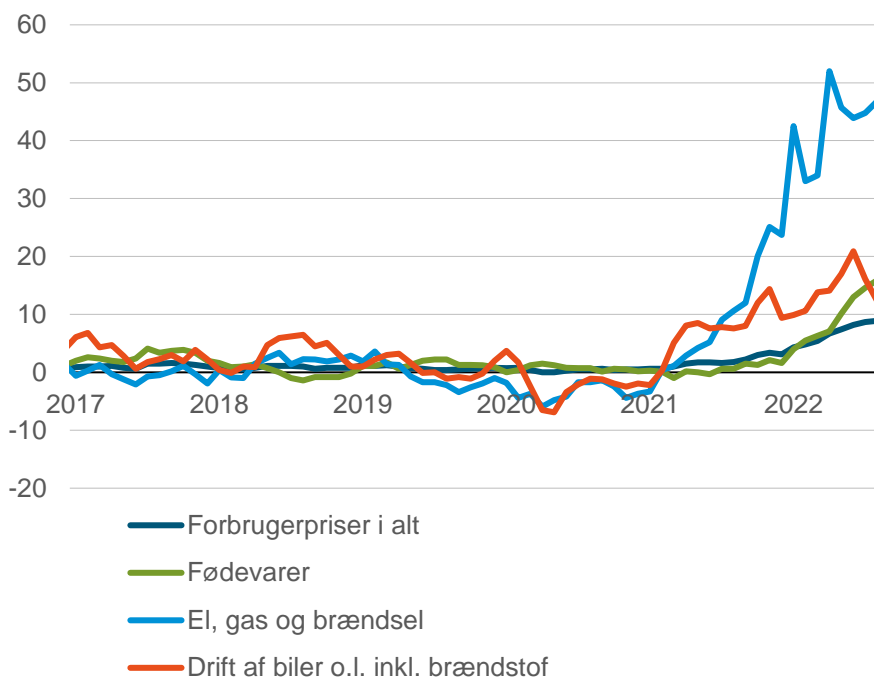
Samfundsøkonomi Stigende renter og høje priser på energi vil gennem vinteren skabe en del usikkerhed for forbrugernes rådighedsbeløb. Det kan mindske lysten til at købe biler og andre større forbrugsvarer.

Forbrugerpriserne har fortsat væksten hen over sommeren som følge af prisstigninger på stort set alle typer af varer og tjenester. Priserne i august var således næsten ni pct. højere end i august 2021. Især prisstigninger på fødevarer og elektricitet har drevet priserne i vejret. Mange forbrugere presses derfor på privatøkonomien i et omfang, som de fleste kun kender fra historiebøgerne. De høje priser på især energi skaber en grundlæggende usikkerhed om, hvor mange penge forbrugerne kan forvente at have mellem hænderne gennem vinteren. Usikkerheden kan få den effekt, at mange vil holde igen med forbruget, hvor det er muligt – herunder med køb af større forbrugsgoder, som eksempelvis biler.

Stigende priser lægger pres på husholdningsbudgetterne

Årlig stigning i forbrugerpriserne inden for udvalgte varegrupper

Årlig stigning i pct.



Kilde: DI på baggrund af tal fra Danmarks Statistik, seneste observation: august 2022.

Prisstigningerne medfører også, at det er blevet dyrere at være bilejer. Prisen for driften af egne køretøjer – drivmiddel, vedligeholdelse, reservedele mm. – er steget med godt 12 pct. fra august 2021 til august 2022. Selvom det er blevet dyrere at holde sin bil kørende, kan bilefterspørgslen dog hjælpes på vej af den lave mængde af nyregistrerede biler det seneste år.

En del forbrugere kan som følge af leveringsproblemerne have udsat deres bilkøb, og det kan sammen med den fortsat høje beskæftigelse bidrage til at holde hånden under en del af bilsalget, som også nævnt tidligere. Det kan især være tilfældet hos forbrugere i lidt højere indkomst- og formuegrupper, hvor mange stadig har en del "tørt krudt" liggende i form af opsparinger fra coronanedlukningerne. Disse indkomstgrupper rammes også i lidt mindre omfang af de høje prisstigninger, idet en mindre del af deres rådighedsbeløb går til basale fornødenheder såsom mad og brændsel, der ikke bare kan skæres væk eller erstattes af billigere alternativer.



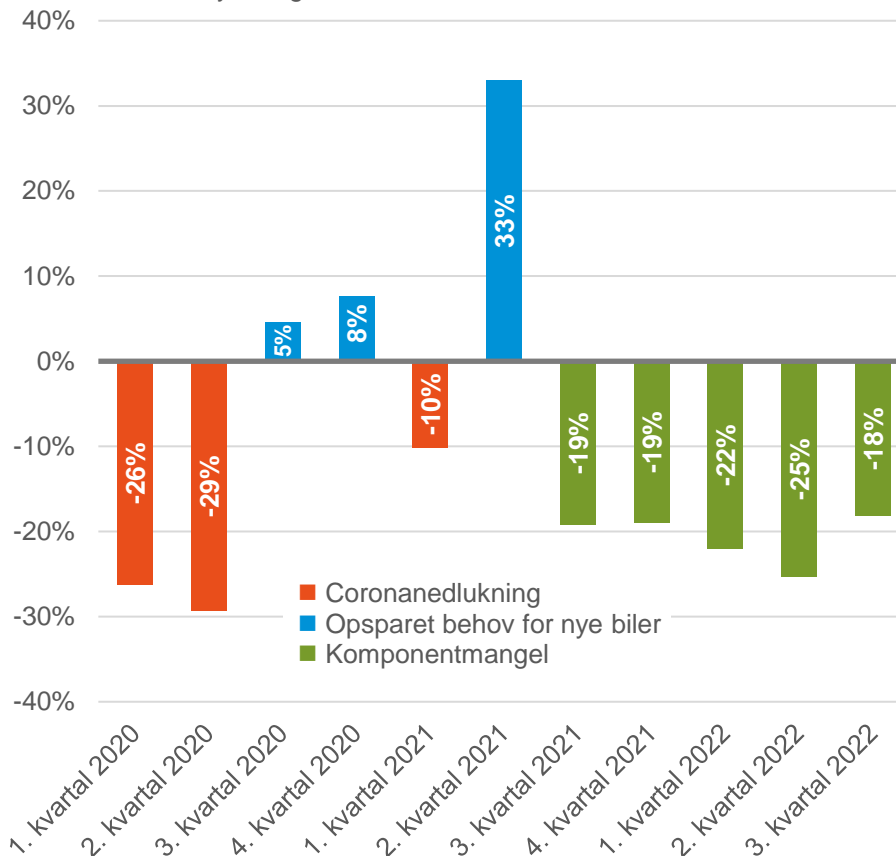
Bilhandlen

Fortsat lange leveringstider Selvom der er lange leveringstider på nye personbiler, sker der mærkbare ændringer på det danske bilmarked. Mærkernes markedsandele og salgskanalerne betydningsfulde er bl.a. to af de mærkbare tendenser.

Det usædvanligt udbudsdrævede bilmarked endte med et nybilsalg, der efter de første ni måneder af året endte ca. 22 pct. under samme periode sidste år. Dermed blev der indregistreret ca. 109.000 nye personbiler i de første tre kvartaler imod ca. 140.000 nye personbiler i samme periode sidste år. Komponentmanglen og de deraf afledte lange leveringstider på nye biler fortsatte således for femte kvartal i træk på det danske bilmarked.

Karruselture for nybilsalget de seneste tre år

Vækst i nybilsalget i forhold til samme kvartal året før



Note: Farverne i søjlerne indikerer den primære årsag til udviklingen (+/-) i den pågældende periode. Desuden lå bilsalget i andet kvartal 2020 relativt lavt, hvilket også spiller en væsentlig rolle for udviklingen i andet kvartal 2021.

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

Hvor coronanedlukningerne gav store indhug i perioder af 2020 og 2021, for efterfølgende at give et plus i nybilsalget, har komponentmanglen hos bilproducenterne og deres leverandører givet en længere periode med et faldende nybilsalg uden foreløbig udsigt til et stigende bilsalg, som vi oplevede i perioden efter coronanedlukningerne.

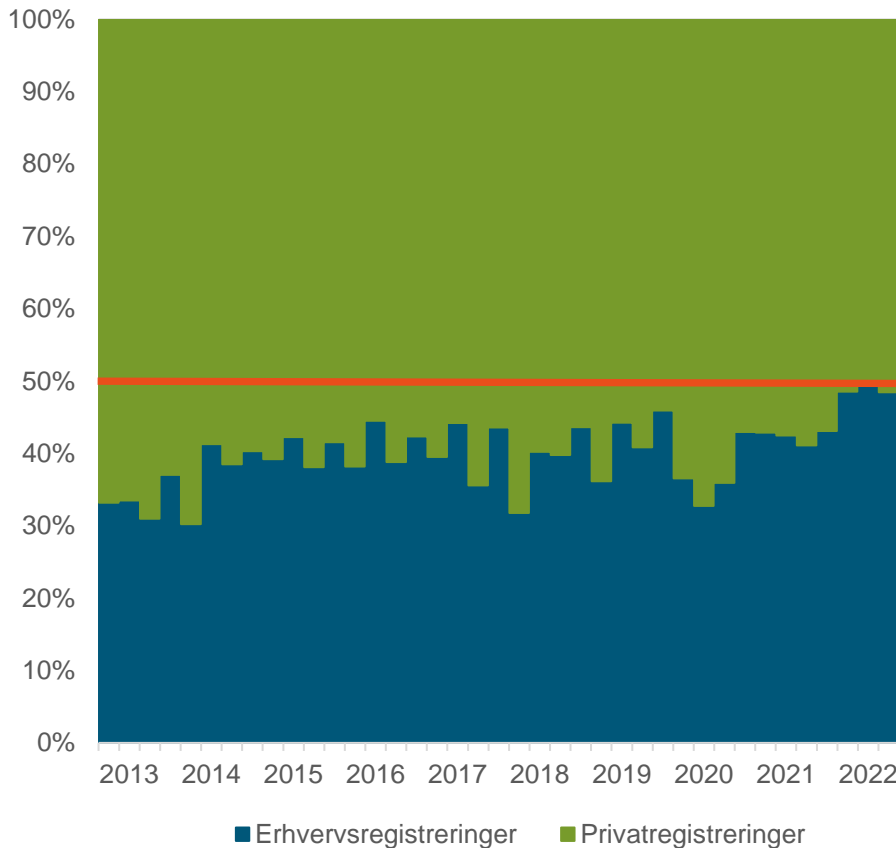
Ny 2022-tendens: Tydeligt skift i salgskanalerne

Der er imidlertid sket et skift i branchens salgskanaler. Erhvervsmarkedets andel har ligget relativt højt henover de tre første kvartaler af 2022, som for første gang nogensinde i flere kvartaler i træk har stået for ca. halvdelen af nybilsalget i 2022.

TENDENS
 10/2022/ side 8

Salgskanalernes udvikling pr. kvartal de seneste ti år

Data for henholdsvis privat- og erhvervsmarkedets andel af nybilsalget



Note: Erhvervs- og privatregistreringer er registreret ud fra brugeren af personbiler. Den orange linje indikerer halvtreds procent-linjen.

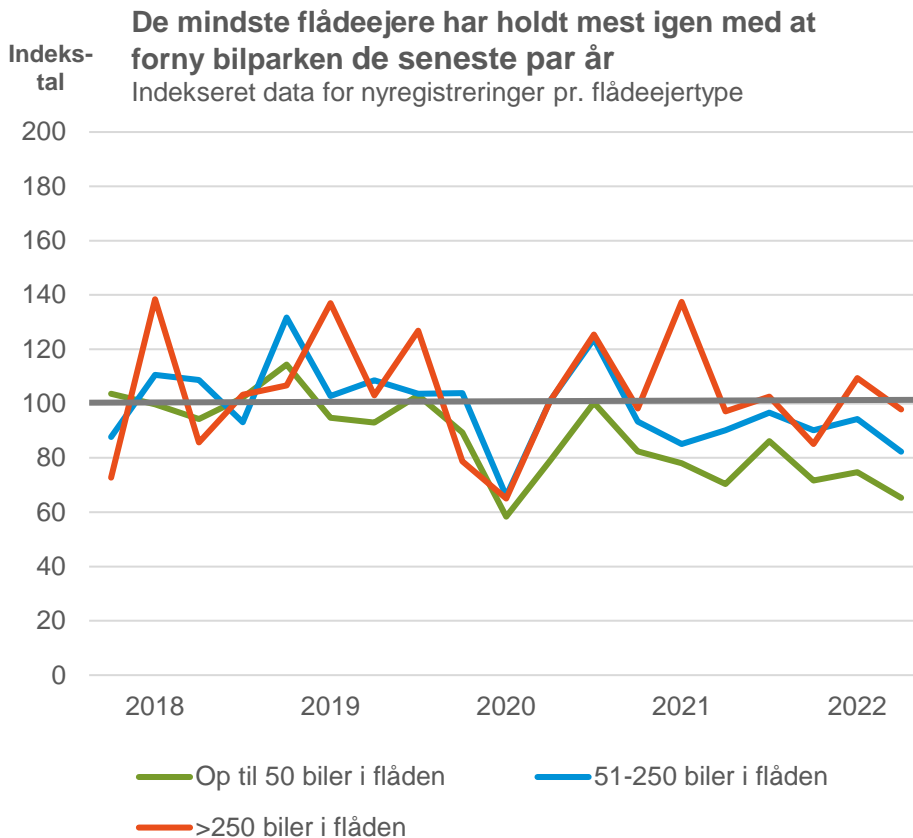
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk

Det har flere forklaringer, at nybilsalget er gået fra primært at være båret af salg til private til nu at være delt ligeligt mellem salg til private og salg til virksomheder. Den primære forklaring er dog, at flådeejerne blandt virksomhederne har haft et opsøgt behov for at udskifte bilparken i 2022.

Behovet er opstået fordi en del virksomheder holdt igen med at investere i at udskifte bilparken under coronakrisen. Herefter har bilproducenterne ikke kunnet levere tilstrækkeligt med nye biler i perioden op til 2022.

Derfor blev en del virksomheders investeringer i nye biler skubbet til længere inde i 2022 fremfor ved årsskiftet, hvor mange leasingaftaler udløb. Konkret blev leasingaftaler således forlænget i slutningen af 2021, og de nye køretøjer blev i stedet leveret i løbet af første halvår 2022.

I grafen nedenfor er det imidlertid tydeligt, at det især er de større flådeejere, der har fornyet bilparken de seneste par år. Som en del af en længerevarende tendens de seneste par år, har de mindre flådeejere fortsat ikke fornyet bilparken i samme grad som de større flådeejere i løbet af de første tre kvartaler af 2022.



Note: Indeks 100 = 2018.
 Flådeejerne er defineret ud fra flådestørrelsen på tidspunktet for nyregistreringerne.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Derudover har der været høj aktivitet i mange af de brancher, som er store aftagere af erhvervskøretøjer som f.eks. taxibranchen, trælastbranchen og byggebranchen, som kun for nyligt har oplevet begyndende opbremsning i aktivitetsvæksten. Blandt de fem største aftagerbrancher af nye personbiler i de tre første kvartaler af 2022, er tilgangen af nye personbiler i de første ni måneder af 2022 i gennemsnit steget med fem pct. i forhold til samme periode i 2021, imens den generelle udvikling for alle erhvervsregistreringer faldt med ca. ti pct., hvilket vidner om et relativt højt aktivitetsniveau hos førstnævnte.

De fem største aftagere af nye personbiler på erhvervsmarkedet

Indekseret udvikling i nybilsalget i årets første tre kvartaler



Note: Indeks 100 = K1-K3 2017.
 De største aftagere er fundet ved at se på antallet af nyregistrerede personbiler opdelt på brugerens branche.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

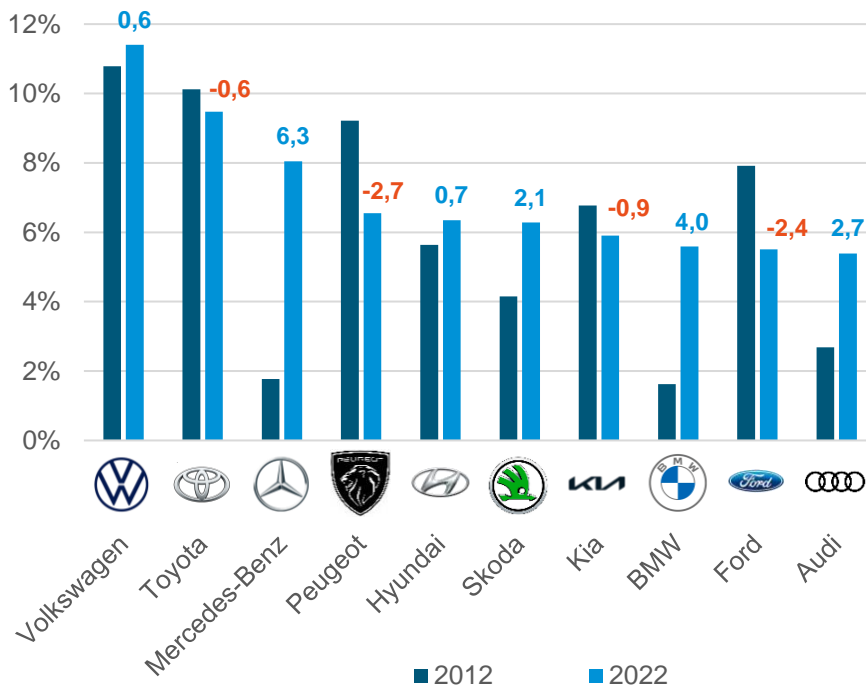
Mærkernes udvikling

De seneste ti år er bilmærker kommet og gået på det danske bilmarked. Én af de mest iøjnefaldende forskelle mellem markedet i de tre første kvartaler i 2012, og de tre første kvartaler ti år efter, i 2022, er, at der i antal er flere forskellige bilmærker med minimum 100 nyregistreringer på markedet i 2022. I perioden i 2012 var der således 26 forskellige bilmærker, imens der i 2022 var 34 forskellige bilmærker med minimum 100 nyregistreringer.

Ser vi isoleret på de bilmærker, som har været på markedet med minimum 100 nyregistreringer årligt i hele den tiårige periode, har der især været en interessant udvikling blandt de ti mest populære mærker i 2022. Selvom fire af de ti mest populære mærker har mistet markedsandele i de tre første kvartaler af 2022 i forhold til samme kvartaler i 2012, har de ti mest populære mærker i år samlet set taget ca. ti procentpoint fra andre mærker i den tiårige periode. I de tre første kvartaler af 2022 stod de ti mærker således for 70,5 pct., imens de samme mærker stod for 60,7 pct. i samme periode i 2012.

De ti mest populære bilmærkers udvikling de seneste ti år

Data for andelen af det totale nybilsalg af personbiler



Note: Tallene over søjlerne indikerer forskellen i procentpoint fra K1-K3 2012 til K1-K3 2022. Data i de enkelte år er for de tre første kvartaler akkumuleret og viser nybilsalget for de ti mest populære bilmærker i de tre første kvartaler af 2022 med minimum 100 nyregistreringer i begge perioder (K1-K3 2012 og K1-K3 2022).
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

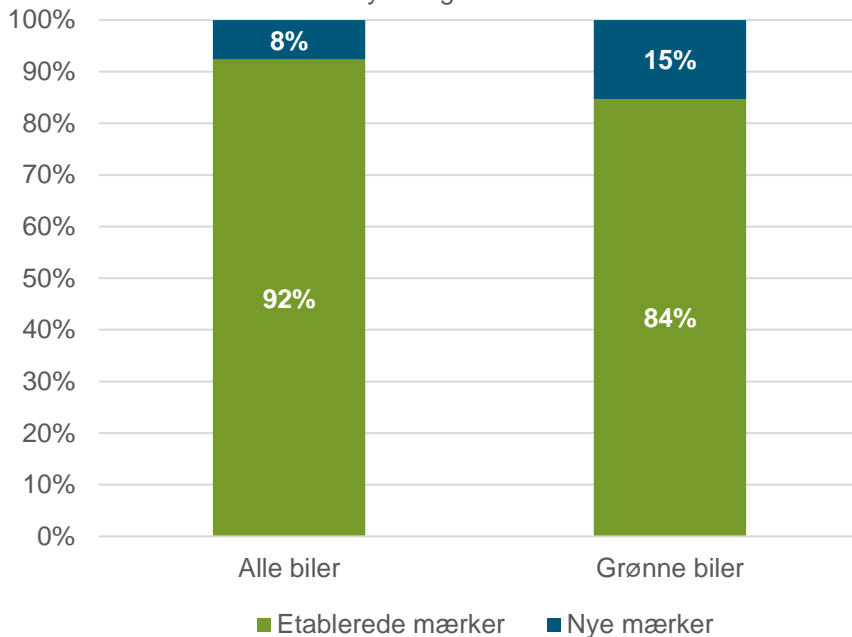
Udover at der er kommet flere forskellige bilmærker de seneste år, er der også kommet flere mærker med andre forretningsmodeller end de etablerede mærker ovenfor. Eksempelvis er et relativt nyt mærke med en ny forretningsmodel som Tesla trådt ind på listen over top 20 mest populære bilmærker i Danmark i de tre første kvartaler i 2022. Det er sket på ca. fire år fra de for alvor trådte ind på det danske bilmarked. Et andet eksempel er mærket Cupra, som sælges ud fra en relativt traditionel forretningsmodel, men, som kun har været to år om at nå top 20-listen fra mærket for første gang begyndte at bide sig fast på det danske bilmarked.

Det er især de grønne biler, der har givet nye mærker en spillebane til at tage markedsandele på det danske marked. Blandt de 30 mest solgte bilmærker i de tre første kvartaler i år er der otte nye mærker på listen i forhold til for ti år siden. Dermed har nye bilmærker taget ca. syv procentpoint markedsandele fra de mere etablerede mærker siden 2012.

TENDENS
 10/2022/ side 11

De 30 mest populære bilmærkers andele af nybilsalget

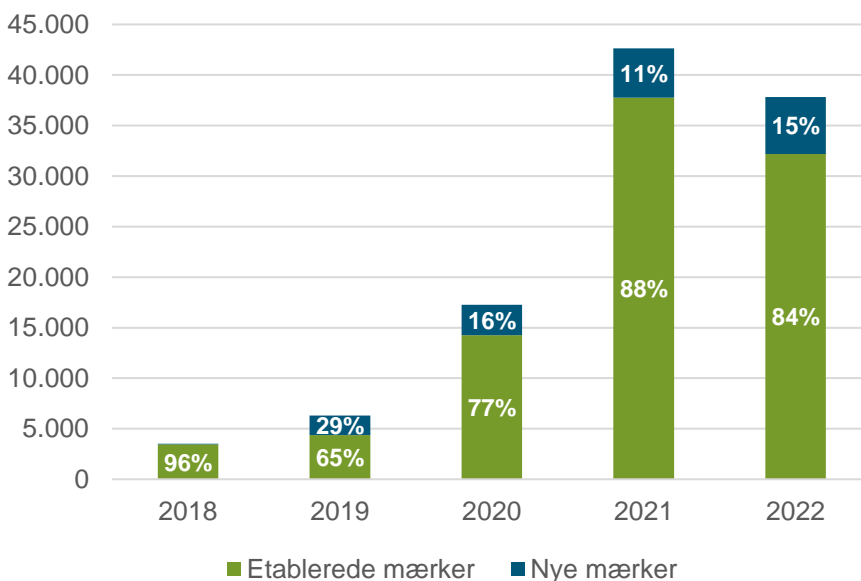
Data for det samlede nybilsalg i de tre første kvartaler af 2022



Vender vi blikket mod de grønne biler, er det tydeligt, at andelen af grønne biler hos de nye bilmærker generelt er højere end den grønne andel af de etablerede mærkers bilsalg. Den gennemsnitlige grønne andel af bilsalget i de første tre kvartaler af 2022 hos de nye mærker lå således på ca. 78 pct., imens den var på ca. 28 pct. i samme periode for de etablerede mærker. Den grønne profil hos de nye mærker vises bl.a. også ved, at selvom de nye mærker kun udgjorde ca. otte pct. af det samlede nybilsalg i de tre første kvartaler i år, stod de for ca. 15 pct. af det samlede grønne bilsalg.

Udviklingen i det grønne bilsalg de seneste fem år

Antal nyregistreringer opdelt på nye og etablerede mærker



Udviklingen i antallet af nyregistrerede grønne personbiler de seneste år viser imidlertid, at de etablerede bilmærker også er særdeles godt kørende med salget af nye el- og plug-in hybridbiler. Efter at have solgt ca. to ud af tre nye grønne biler i de første tre kvartaler af 2019, stod de etablerede mærker for mere end otte ud af ti af alle nyregistrerede grønne biler i de tre første kvartaler af 2022. Det er en stigning på ca. 19 procentpoint.

Note: 'Etablerede mærker' er bilmærker blandt top 30 i K1-K3 2022, som havde min. 100 nyregistreringer i hhv. perioden K1-K3 2012 og perioden K1-K3 2022.

'Nye mærker er bilmærker blandt top 30 i K1-K3 2022, som havde min. 100 nyregistreringer i perioden K1-K3 2022, men som havde under 100 nyregistreringer i perioden K1-K3 2012.

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

Note: 'Etablerede mærker' er bilmærker blandt top 30 i K1-K3 2022, som havde min. 100 nyregistreringer i hhv. perioden K1-K3 2012 og perioden K1-K3 2022.

'Nye mærker er bilmærker blandt top 30 i K1-K3 2022, som havde min. 100 nyregistreringer i perioden K1-K3 2022, men som havde under 100 nyregistreringer i perioden K1-K3 2012.

Grønne personbiler er elbiler og plug-in hybridbiler.

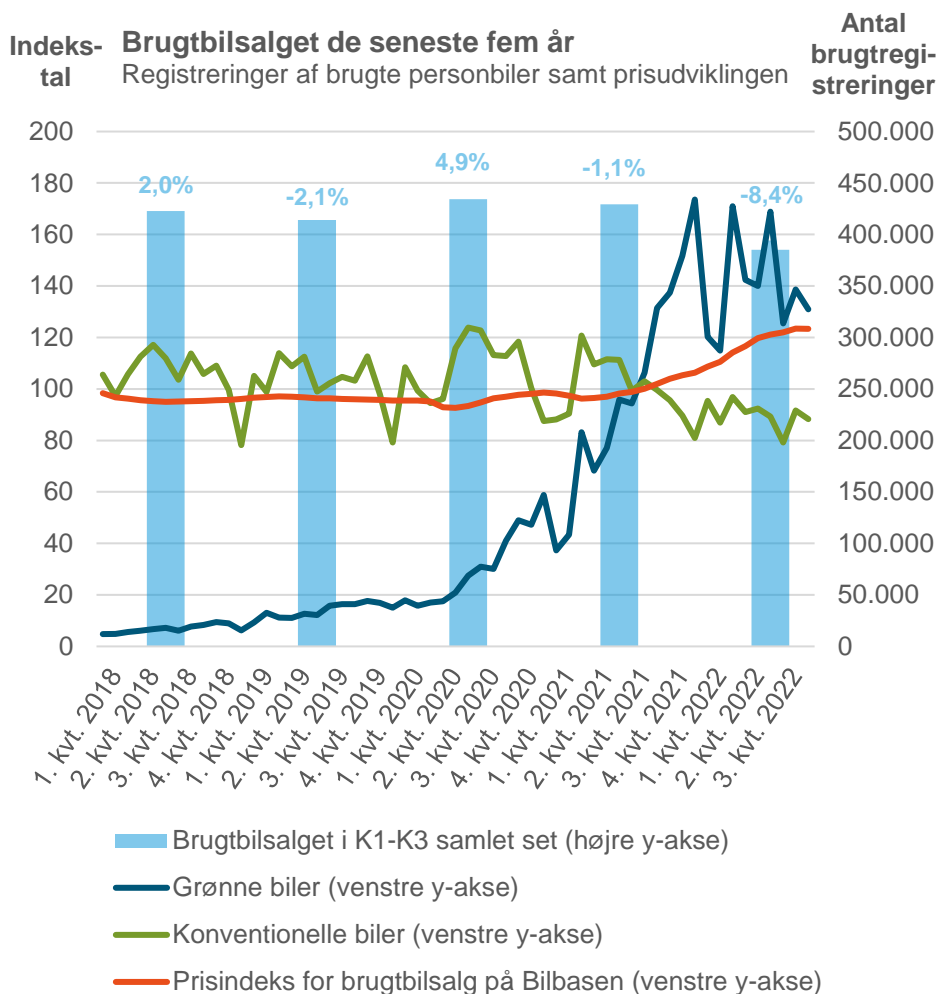
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.



Opbremsning i brugtbilsalget Årets første ni måneder bragte bl.a. en lille opbremsning i både brugtbilsalget og brugtbilpriserne.

Brugtbilmarkedet i Danmark har været glohedt i en længere periode. Den primære forklaring er naturligvis, at der er lange leveringstider på nye personbiler, hvilket har haft en afsmittende effekt på brugtbilmarkedet med højere priser og stigende antal brugtbilhandler. I den seneste udgave af Tendens kort før sommerferien var det også klart, at nybilforhandlerne nu står for mere end halvdelen af alle brugtbilhandler i Danmark, hvilket er et godt billede af den usædvanlige situation, markedet har bevæget sig i.

Der er imidlertid tegn på, at væksten på brugtbilmarkedet er ved at stagnere. Antallet af brugtbilhandler i de tre første kvartaler af 2022 gik 8,4 pct. tilbage i forhold til samme periode i 2021, som igen lå under niveauet for 2020. Derudover viser september måneds data, at priserne på brugte biler for første gang i 18 måneder ikke længere er stigende. Det kan muligvis være svært at se i grafen nedenfor, at priserne på brugte biler på Bilbasen i september lå på niveau med august måned. Ikke desto mindre er det bemærkelsesværdigt med den lange foregående periode på halvandet år, hvor priserne måned for måned har været stødt stigende.



Note: Indeks 100 = 2021.
 Procenterne over søjlerne indikerer udviklingen i indeværende periode i forhold til samme periode året før.
 Data er baseret på brugtbilregistreringer, der består af genregistreringer, ejer-/brugerskift og brugtimporterede biler, i årets første tre kvartaler. Prisindekset er til og med september 2022.
 Grønne biler er her defineret som elbiler og plug-in hybridbiler.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk og Bilbasen.

Der kan være flere forklaringer på denne udvikling. Dels har priserne, som nævnt, været stigende i en usædvanligt lang periode til et usædvanligt højt niveau. Vi kan således have nået et prisniveau nu, hvor forbrugerne ikke længere kan eller vil være med. Især priserne på de grønne biler på brugtbilmarkedet har været usædvanligt høje i en lang periode som følge af de lange leveringstider på nye personbiler.

Derudover kan presset på mange forbrugeres privatøkonomi, som tidligere nævnt på side 7, have indflydelse på aktiviteten på brugtbilmarkedet. Det kan muligvis forklare noget af tendensen med stigende værdier, som det er tilfældet på tværs af flere segmenter i denne udgave af Udbudsindikatoren.

Efter seks udgaver med faldende værdier for det samlede forhold mellem udbud og efterspørgsel, stiger værdierne i Udbudsindikatoren igen for de kommende tre måneder. Det er interessant, at udviklingen isoleret set for udbuddet går fra faldende udbud i de seks forgående modeller til en stigning i udbuddet. Det skal samtidig understreges, at markedet langt fra er homogent. Segmenter såsom mikrobilerne og MPV'erne er fortsat præget af massivt underudbud, mens elbiler, plug-in hybrider og segmenterne fra mellemklassen op til og med luksusklassen alle stiger i udbud.

Udbudsindikator: Stigning i udbuddet for første gang længe

Udbud versus efterspørgsel gældende til og med december 2022

Balance ml. udbud/efterspørgsel = 100

Segmenter/biltyper	Værdi	Tendens	Udbud siden sidste indikator
Mikro	67	↓	-1,8 %
Mini	71	→	-0,9 %
Mellem	78	↑	1,8 %
Firma	80	↑	1,9 %
MPV	64	→	-0,9 %
SUV	71	↓	1,2 %
Luksus	79	↑	1,2 %
Gulplade	74	↓	-3,9 %
Hybridbiler	68	↑	2,8 %
Elbiler	66	↑	3,2 %
Totalmarkedet	76	↑	1,6 %

Ifølge Bilbasen er det særligt interessant, at der de seneste uger har vist sig en kraftig stigning i udbudet af elbiler. Udbudsindikatoren som den står ovenfor, baserer sig typisk på data fra 20 kvartaler med en progressiv vægtning af de nyeste kvartaler. Isolerer vi imidlertid input til de seneste 12 måneder, ser værdierne væsentligt anderledes ud.

Her lander værdien for forholdet mellem udbud og efterspørgsel på 84 (76 fremgår ovenfor), hvilket indikerer en markant anderledes bevægelse i brugtbilmarkedet. Isoleret for elbilerne ville værdien i denne korte horisont ligge på 81, i stedet for de nævnte 66 i indikatoren, hvis vi alene isolerer for perioden med de seneste 12 måneder mod de 20 måneder, der indgår i indikatoren. Det stemmer overens med, at udbuddet af brugte elbiler ifølge Bilbasen er steget med 24,2 pct. de seneste seks uger.

Note: Hybridbiler inkluderer alle typer af hybridbiler. Hybridbiler og elbiler er inklusiv tal for brugtimporterede biler med gennemsnit for perioden januar 2021-august 2022.

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 bilforhandlernes 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 indikatoren.

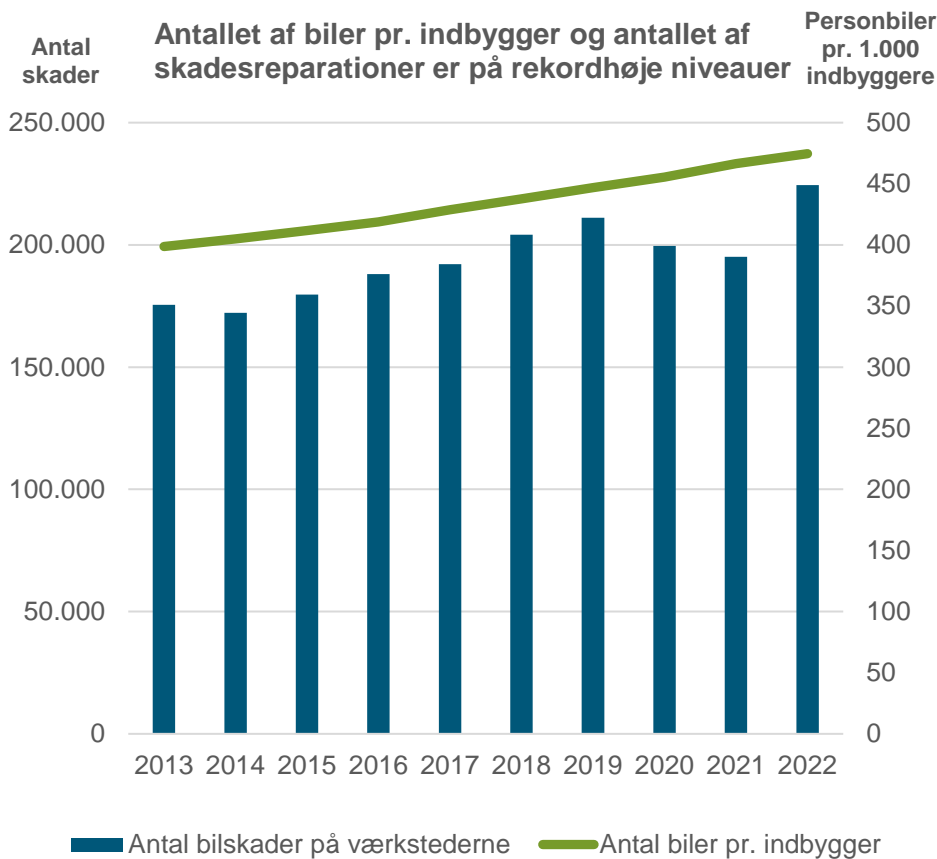
Udbudsindikatoren viser et alt-andet-lige-billede. I tilfælde af, at der sker en markant forandring i markedet – eksempelvis afgiftsændringer – vil modellen ikke tage højde herfor.

Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af oplysninger fra Bilbasen. Store dele af kommentarerne til Udbudsindikatoren er desuden også leveret af Bilbasen.

Eftermarkedet

Forskelle i eftermarkedspotentialerne Der er usædvanligt travlt på landets bilværksteder. Men selvom den generelle travlhed går på tværs af landet, er der store forskelle i potentialerne for de forskellige regioners bilværksteder.

Modsat nybilsalget er der meget høj aktivitet på eftermarkedet. Det ses bl.a. ved, at eftermarkedssomsætningen fortsat stiger – som nævnt på side 4 – men der er også sket en mærkbar stigning i antallet af bilskader på landets skadesværksteder i årets første syv måneder (seneste data fra F&P). Faktisk er antallet af bilskader på værkstederne tilbage på samme vækstspor som før coronakrisen fra 2020, som vist i [Bilbranchens august-analyse](#) om samme emne.



Note: Data for antallet af skader er for perioden januar til og med juli måned, hvilket er seneste data fra F&P's Autotaks-system.

Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra F&P og Vejdirektoratet.

Stigningen i antallet af skadesreparationer på værkstederne skyldes en række branchespecifikke faktorer som er nævnt i ovenstående august-analyse. Eksempelvis er flere biler blevet repareret i stedet for at være blevet skiftet til en nyere bil pga. lange leveringstider, og i takt med at bilkøberne bruger flere penge på deres biler, køber de også i højere grad forsikringer, som dækker bredere.

Udviklingen i skadesreparationerne hænger dog også sammen med, at antallet af biler pr. indbygger er steget markant de seneste år. Det har naturligvis betydning for aktiviteten på eftermarkedet. Samtidig er mange passagerer i den offentlige transport ikke vendt tilbage i samme omfang som før corona, hvilket også har en positiv afsmittende effekt på aktiviteten på landets bilværksteder.

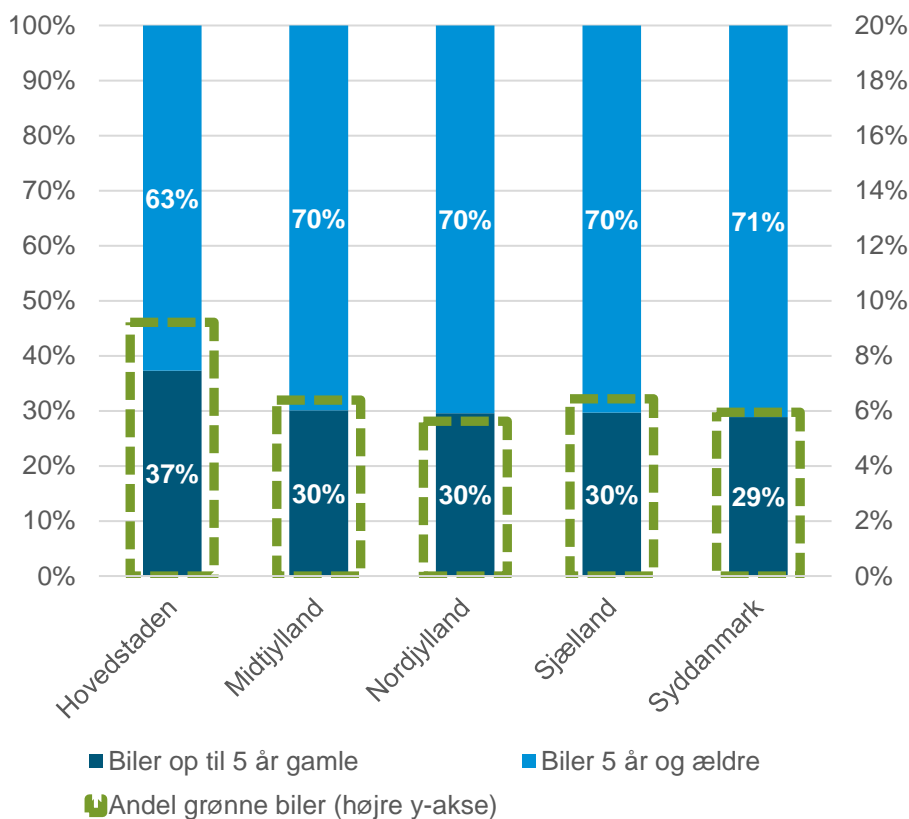
Forskelle i regionale potentialer på eftermarkedet

Selvom ovenstående tendenser er generelle og går igen på tværs af hele landet, er der forskelle i, hvilke typer biler som værkstederne servicere og reparerer afhængigt af deres geografiske placering.

Eksempelvis er der flere yngre personbiler i Region Hovedstaden end i de øvrige regioner, hvilket kan være relevant at vide for især de autoriserede værksteder, som typisk servicere og reparerer de yngre biler. Samtidig har hovedstaden også den mest grønne bilpark med en andel på 9,2 pct. af bestanden, der er grønne biler, imens Region Nordjylland er den region med den laveste andel grønne biler i bestanden på 5,6 pct.

Region Hovedstadens biler er både yngre og grønnere

Bestandsdata pr. 26.09.2022



Note: Grønne biler er elbiler og plug-in hybridbiler (personbiler).

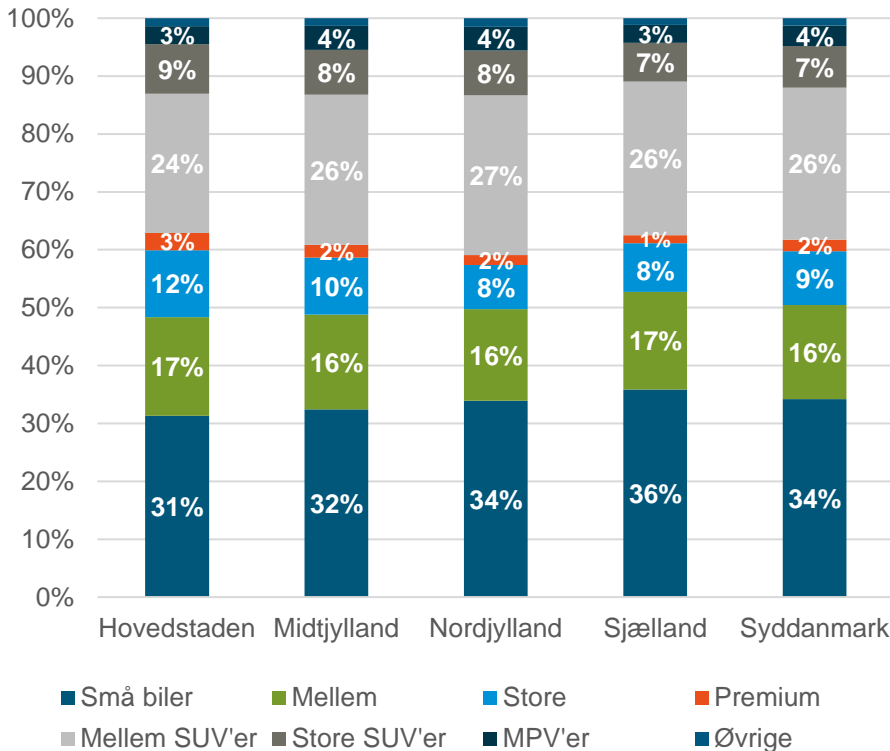
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Ser vi isoleret på de yngste biler under fem år gamle, har Region Hovedstaden ikke kun den grønneste bilbestand, det er også den region med den højeste andel af de største segmenter (segmenterne Stor, Premium, SUV og MPV) blandt de yngre biler op til fem år. I alt udgør de største segmenter ca. 50 pct. af Region Hovedstadens personbiler under fem år, imens de f.eks. udgør 46 pct. i Region Sjælland, som er den region med den laveste andel af store biler blandt de yngre personbiler i regionen. Det er især segmenterne Premium og Stor, der er færre af i Region Sjælland i forhold til Region Hovedstaden blandt personbiler under fem år.

Generelt for alle regioner er dog, at SUV-segmentet fylder mest eller næstmest i alle de regionale bilbestande under fem år. Det hænger godt sammen med, at SUV-segmentet er steget markant i nybilsalget de seneste år, og er med afstand det mest populære segment i nybilsalget – både generelt og blandt de grønne biler.

De større biler kan give et lidt større potentiale for mere omsætning på eftermarkedet for de værksteder, der samtidig formår at systematisere serviceaftaler og generelt fastholder tæt kundekontakt under ejerskabet. Eksempelvis tilbyder flere forhandlere en app til smartphones, der kan være med til at gøre bilejeren opmærksom på eksempelvis service, dækskifte, rustbehandling mv.

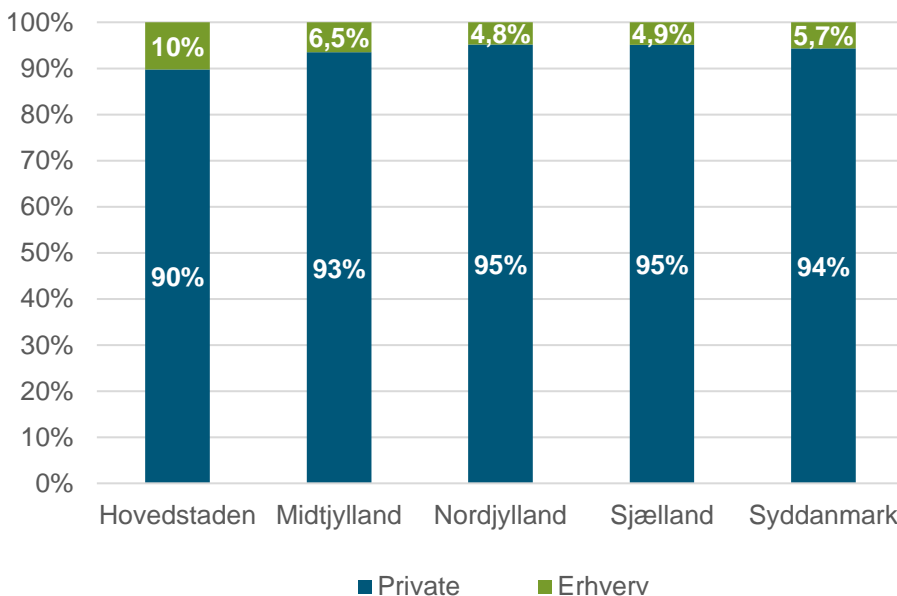
De mindste biler under fem år findes i Region Sjælland, imens de største findes i Region Hovedstaden



Note: Data er for regionernes bestande af personbiler under fem år gamle. Data for bestandene er pr. 26. september 2022.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Det er også væsentligt for eftermarkedet, hvorvidt salget på værkstedet er baseret på eksempelvis mange private kunder med en enkelt bil eller to, eller om det eksempelvis er baseret på få erhvervs kunder med en flåde af flere biler, der skal serviceres og repareres på værkstedet.

Privat- og erhvervsandele af de regionale bestande



Note: Data er for regionernes samlede bestande af personbiler på tværs af alder og segment. Data for bestandene er pr. 26. september 2022.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Måske ikke overraskende er Region Hovedstaden den region med flest personbiler indregistreret til brug af registrerede virksomheder. Her er hver tiende personbil i bestanden en erhvervsbil. Derimod er færre end fem pct. af personbilerne i henholdsvis Sjælland og Nordjylland virksomheders personbiler, hvilket er væsentligt for eftermarkedets potentiale og fokus. I gennemsnit står flådeejere med op til 50 personbiler for ca. halvdelen af alle erhvervsbiler på tværs af regionerne.

BILBRANCHEN er en selvstændig medlemsforening i DI. Vi arbejder for at skabe bedre erhvervsvilkår for vores medlemsvirksomheder og rådgiver disse omkring arbejdsmiljø, personale- og 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 2023.

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