

Grøn efterspørgsel har bidt sig fast i nybilsalget

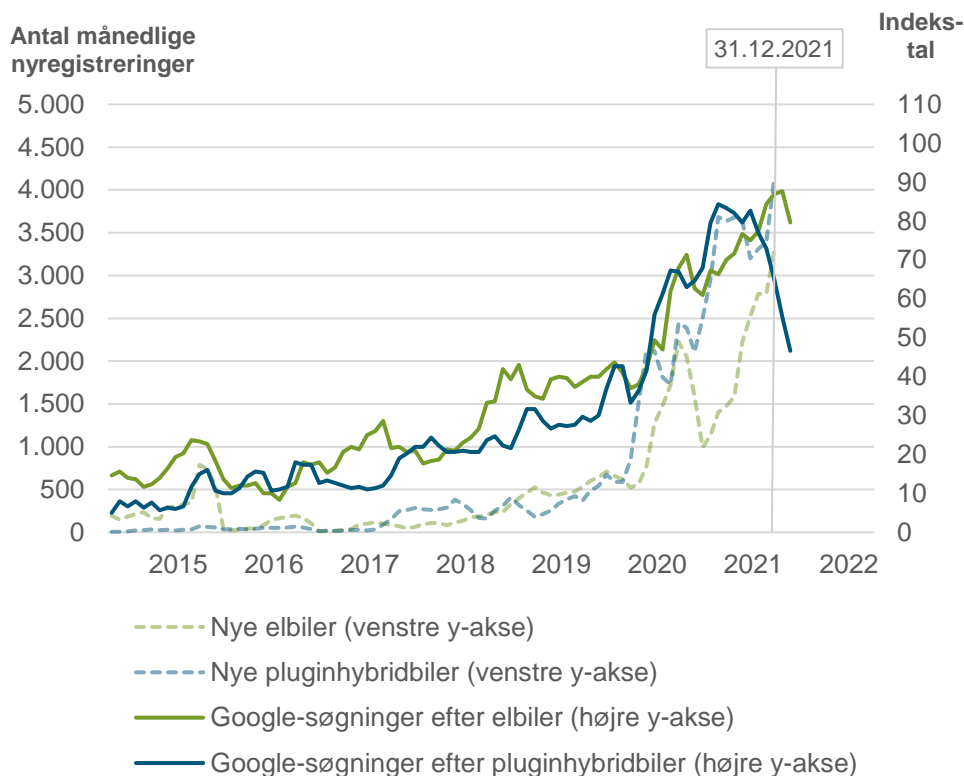
Grønne Google-tal Efterårets og vinterens Google-søgninger viste en øget interesse i el- og pluginhybridbiler. Men interessen for pluginhybridbiler ser ud til at tage et dyk ind i 2022, imens interessen for elbiler har taget fart opad.

Salget af nye el- og pluginhybridbiler i 2021 nåede nye rekordhøjder. 2021 endte samlet set med et salg på ca. 65.300 nye el- og pluginhybridbiler, hvilket svarer til ca. 35 pct. af det samlede nybilsalg. Samme grønne andel lå i 2020 på 16 pct. af det samlede nybilsalg.

Det er ikke kun i nybilsalget, at der har været stigende interesse for de grønne biler. Også søgninger på Google viser, at interessen for både el- og pluginhybridbiler har været stigende de seneste år. Særligt de seneste Google-tal understreger, at den generelle interesse for elbiler nu overstiger interessen for pluginhybridbiler, der tog et markant dyk ultimo 2021. Og selvom antallet af Google-søgninger tog et lille dyk i december med en julemåned, hvor der er rigeligt af andre forbrugsgoder, der har forbrugernes interesse, er den generelle interesse for elbiler dog stigende.

Interessen for elbiler overhaler interessen for pluginhybridbiler

Google-søgninger og nyregistreringer, søgninger som ledende indikator



LÆS OGSÅ:



Side 3

OVERBLIK:

Tårnhøj omsætning



Side 5

BILHANDLEN:

Mikrochipkrise i bilsalget



s. 14

EFTERMARKEDET:

Karruseltur på eftermarkedet

Note: Søgninger på elbiler i september 2021 = indeks 100. Graferne viser gennemsnit over tre måneder. Søgninger som ledende indikator betyder f.eks., at gennemsnittet for søgninger efter elbiler i maj, juni og juli 2021 er plottet op mod gennemsnittet af antal nyregistreringer af elbiler i juli, august og september 2021. Søgningerne er således angivet med to måneders forsinkelse, som indikator for bilsalget. Korrelationsgraden er 0,79 for elbiler og 0,87 for pluginhybridbiler.

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

FAKTABOKS: SÅDAN HAR VI GJORT

Med Google Trends-data har vi udvalgt Googles egne tematiserede kategorier for henholdsvis "pluginhybridbiler" og "elbiler". Hver kategori indeholder en lang række relaterede søgeord, som Google har udvalgt og kategoriseret. For hver kategori opgør Google udviklingen i det samlede antal søgninger. Dermed har vi dykket ned i den generelle samfundsmæssige interesse i produkterne, hvilket inkluderer alt fra skoleopgaver til købsrelaterede søgninger mv.

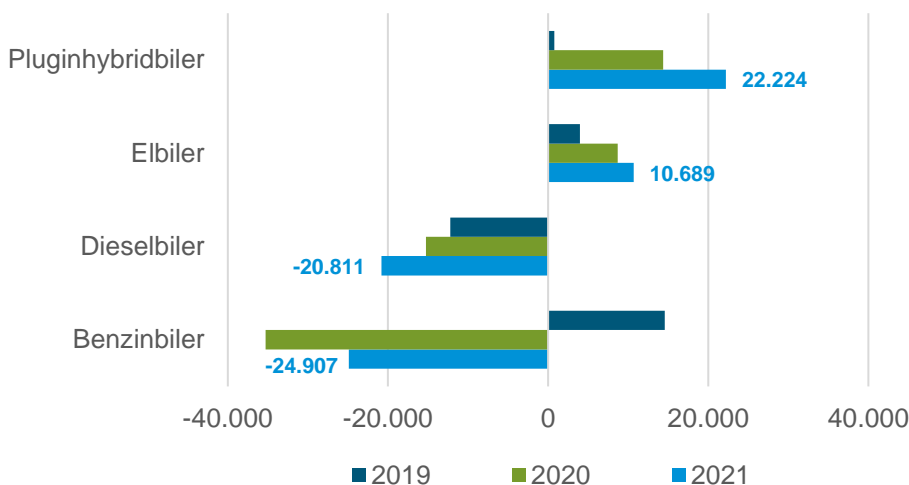
Ud fra de to kategorier har vi sammensat en beregningsmodel, der med udgangspunkt i Danmarks Statistiks data for nyregistrerede el- og pluginhybridbiler samt forbrugernes nuværende Google-søgninger på emnet kan vise retningen for salget af den pågældende biltype i de følgende to måneder.

Med det tætte forhold mellem nybilsalget og Google-søgningerne kan vi bruge Google-data til at vise en retning for nybilsalget i de kommende måneder. Modellen er imidlertid ud fra en alt-andet-lige-betragtning, der eksempelvis ikke tager højde for visse – uforudsete - markedsændringer.

I det konkrete tilfælde betyder det for pluginhybridbilerne, at de kendte stigninger i registreringsafgift fra årsskiftet formentlig har været medvirkende til, at det samlede antal af Google-søgninger på pluginhybridbiler var aftagende i december 2021. Afgiftsændringen har således været med til at drive interessen for pluginhybridbilerne nedad.

Nybilsalgets udvikling pr. drivmiddel de seneste tre år

Data viser forskellen mellem indeværende år og året før i absolutte tal



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

Ovenstående graf viser imidlertid, hvordan pluginhybridbilsalget har udviklet sig mere positivt i 2021 i forhold tidligere år, og har to år i træk været den teknologi, som har haft den største relative vækst i forhold til året før.

Spørgsmålet er imidlertid, hvorvidt denne positive udvikling vil fortsætte med de relativt færre Google-søgninger. I kombination med afgiftsstigningen på pluginhybridbiler fra årsskiftet skubber EU-krav på for, at bilproducenterne fortsat har stor opmærksomhed på at udvikle konkurrencedygtige elbiler til det europæiske marked. Det betyder eksempelvis, at udstyrspakker, modeltyper og andet, som minimum, vil matche de andre biltyper – herunder pluginhybridbilerne. Det vil forventeligt give elbilerne et yderligere skub i nybilsalget.

Afslutningsvist er der naturligvis forhold under den igangværende mikrochipkrise, der kan påvirke udbuddet af forskellige biltyper. Eksempelvis bruger en ny elbil ifølge Boston Consulting Group¹ 1,5 gange flere mikrochips end en konventionel benzinbil, hvilket samlet set kan øge udfordringerne med mikrochipmangel yderligere for branchen.

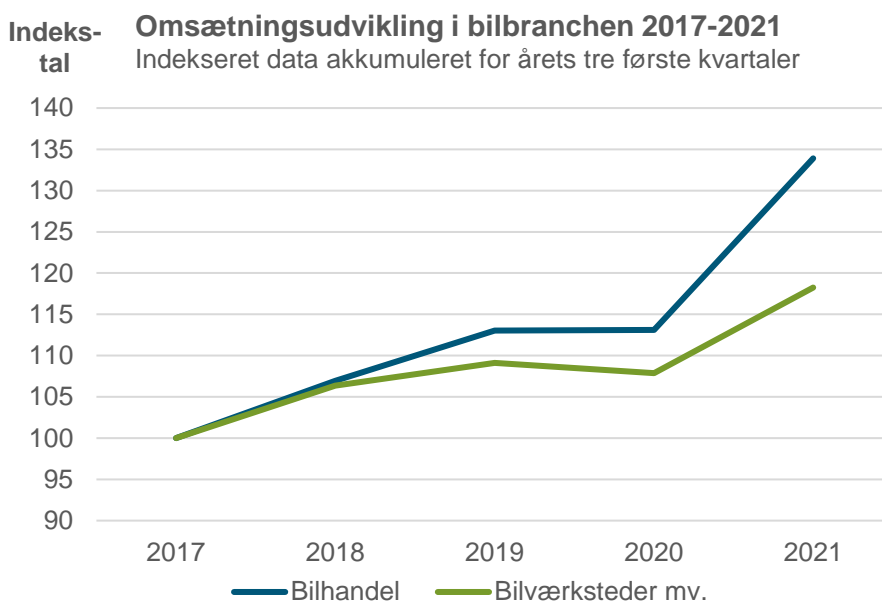
¹ Automotive Industry Semiconductor Outlook 2022 and Beyond, Update Six, December 2021, Boston Consulting Group.



Overblik

Tårnhøj omsætning Bilbranchens omsætning steg markant i de første tre kvartaler af 2021, primært pga. høj aktivitet på brugtbilmarkedet og eftermarkedet.

Til trods for en start på 2021, der bød på nedlukning af landets bilforhandlere, viser de seneste tal, at omsætningen i branchen fortsætter med en relativt stor vækst. I de tre første kvartaler af 2021 blev der således omsat for ca. 100 mia. kr. i handlen med biler, hvilket er en stigning på 34 pct. på fire år. I samme periode blev der omsat for ca. 27 mia. kr. på eftermarkedet, hvilket er en stigning på 18 pct. de seneste fire år.



Note: "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 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).

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

Stigningen i branchens omsætning for henholdsvis bilhandel og eftermarkedet er kommet på et tidspunkt, hvor mikrochipkrisen raser på sit højeste. Det betyder, at både nye biler og nye reservedele for visse bilmærker har været betragteligt forsinket.

En opgørelse fra Boston Consulting Group² i december 2021 viser, at den globale bilindustri andel af det samlede globale mikrochipmarked udgjorde otte pct. i fjerde kvartal 2020, hvilket er et fald på to procentpoint i forhold til fjerde kvartal 2019. Og i 2021 har produktionen af mikrochips til bilindustrien langt fra kunnet tilfredsstille efterspørgslen.

Alligevel så vi, at bilbranchens omsætning i Danmark steg markant i de første ni måneder af 2021. Én af forklaringerne er, at brugtbilmarkedet er steget markant i takt med forsinkelser på og aflysninger af nye biler. Derudover er priserne på nye biler generelt set steget en anelse³, imens prisen på brugte biler er stormet derudad (se mere i afsnittet om brugte biler på side 10). I december 2021 lå brugtbilpriserne ifølge Bilbasen ca. syv pct. højere end i december 2020. Afslutningsvist har der været meget høj aktivitet på eftermarkedet i takt med, at trafikken på vejene kom op på niveauet før corona (se mere i eftermarkedsafsnittet på side 14).

TENDENS
 01/2022/ side 3

² Automotive Industry Semiconductor Outlook 2022 and Beyond, Update Six, December 2021, Boston Consulting Group.

³ Danmarks Statistik, PRIS114.



Bilbranchens Google Trends-indikator peger i retning af et stabilt bilsalg de kommende måneder. Samtidig har forbrugerne positive forventninger til at købe bil.

Bilbranchens Google Trends-indikator er tilbage efter noget tid med usikkerheder i modellens output. Som omtalt i [Tendens oktober 2018](#), hvor Google Trends-indikatoren blev lanceret, tager indikatoren ikke højde for såkaldte markedsspecifikke hændelser som f.eks. afgiftsændringer, generel varemangel (f.eks. mikrochipkrisen), generelle prisstigninger osv.

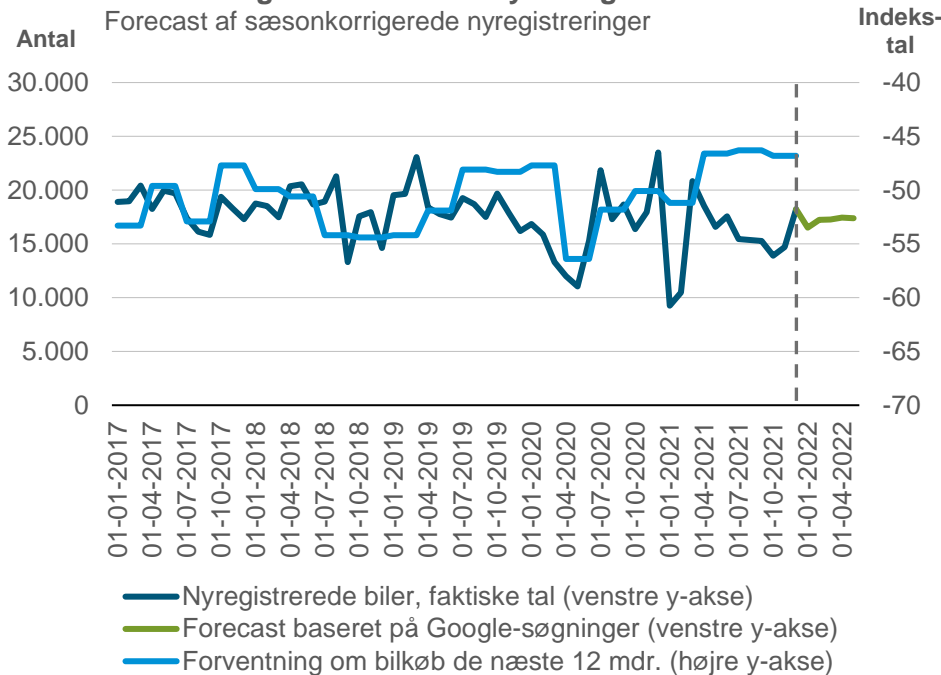
Google-søgningerne kan imidlertid bruges – med en vis forsigtighed – til at forudsige retningen for bilsalget de kommende måneder. Når aktiviteten i december-søgningerne (2021), der vedrører bilkøb, har ligget relativt lavt, som tilfældet var, fortæller modellens output, at nybilsalget vil være en anelse lavere i januar måned sammenlignet slutningen af 2021. Da tallene er sæsonkorrigeret, er der taget højde for f.eks. jul, nytårskampagner mv.

Én af forklaringerne kan være, at der ikke blot i bilbranchen, men bredt i samfundet, er en opfattelse af, at mikrochipkrisen kan give lidt længere leveringstider på udvalgte modeller. Det kan få nogle potentielle bilkøbere til at vente lidt ind i 2022 med at erhverve en ny bil.

Videre kan de høje energipriser have en mindre negativ effekt for nogle – især private – bilkøbere, der har mistet lidt af deres opsparede frie midler, som potentielt kunne gå til at erhverve ny bil. Omvendt har lønkompensation, udbetaling af indefrosne feriepenge og stigende beskæftigelse løftet husholdningernes indkomster i 2021, hvilket kan marginalisere betydningen af de stigende energipriser for bilkøbet. Ifølge [DI's seneste prognose](#) blæser vindene mod et stærkt opsving i privatforbruget, og DI skønner, at privatforbruget vokser med 5,7 pct. i 2022 og 3,0 pct. i 2023.

Forventninger om et stabilt nybilsalg i starten af 2022

Forecast af sæsonkorrigerede nyregistreringer



Note: Indikatoren for forventninger til at købe bil dækker over svar på spørgsmålet om forbrugerne planlægger at købe bil de næste 12 måneder. Svarmulighederne er "Ja, bestemt", "Ja, måske", "Nej, sandsynligvis ikke" eller "Nej, bestemt ikke". Svarene vægtes hhv. med værdierne 100, 50, -50 og -100 point. Pointene sammenejves herefter for alle svar, og giver de viste indikatorværdier. Da der altid er en klar overvægt af alle forbrugere, der ikke regner med at købe bil de kommende 12 måneder, er indikatoren således permanent i minus. Der kan således godt være tale om en positiv udvikling, selvom værdierne fortsat ligger i minus.

Bilbranchens Google Trends-indikator viser en alt-andet-lige-situation i nybilsalget. Det vil sige, at modellen ikke kan tage højde for uforudsete markedsåndringer som eksempelvis betydningen af mikrochipmanglen i bilbranchen, der kan påvirke nybilsalget anderledes end modellen kan forudsige.

Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data fra Eurostat, Danmarks Statistik, Google Inc. og DI-beregninger.

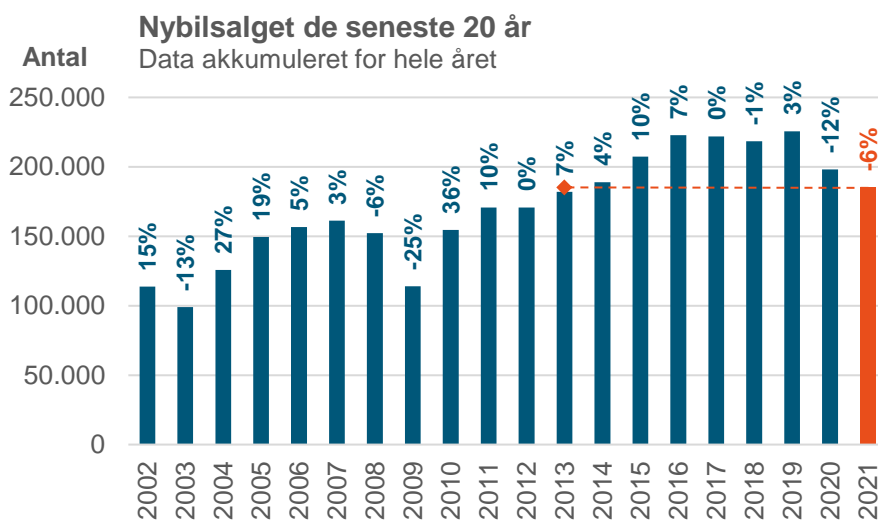
Efter et forventet dyk i januar 2022 peger Google Trends-indikatoren ovenfor imidlertid på et relativt jævnt niveau for bilsalget frem mod april 2022. Ser vi på forbrugerforventningerne til at købe bil de næste 12 måneder, har relativt mange forbrugere vist interesse for eget bilkøb ved de seneste observationer, hvilket bakker op om et relativt jævnt forventet bilsalg i starten af 2022.



Bilhandlen

Mikrochipkrise i bilsalg Det samlede nybilsalg endte med at ligge seks pct. under niveauet for nybilsalg i 2020. Corona-krisen er således afløst af en regulær mikrochipkrise, der har gjort stort indhug i nyregistreringerne.

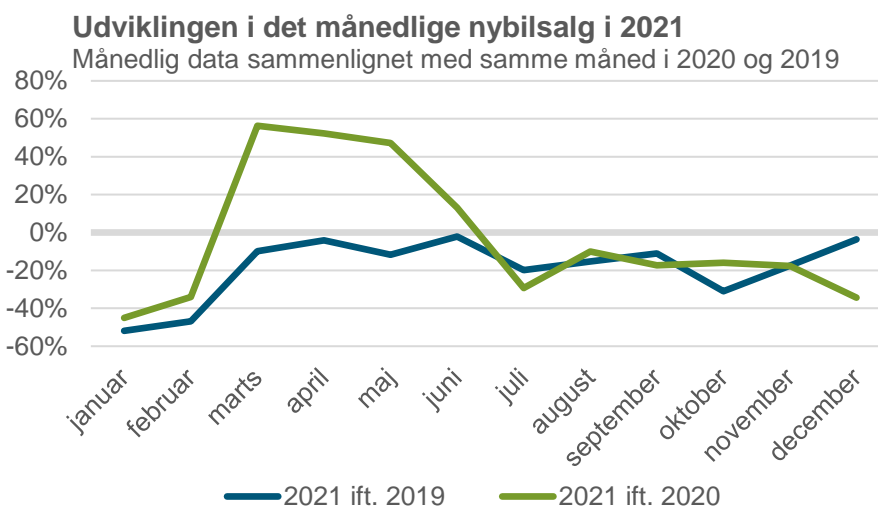
Den massive mangel på mikrochips satte i 2021 en stopper for, at året kunne nå op på niveauet for nybilsalg fra før coronatiden. Således endte nybilsalg i Danmark samlet set med at være det laveste for et år siden 2013. I forhold til 2019, hvor nybilsalg lå rekordhøjt, lå antallet af nyregistrerede personbiler således ca. 18 pct. lavere i 2021, og dermed ca. seks pct. lavere end 2020. Der blev således indregistreret i alt 185.327 nye personbiler i 2021.



Note: Procenterne over søjlerne indikerer den procentvise udvikling i indeværende år i forhold til året før.

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

2021 var imidlertid ikke et år, der bar præg af et konstant lavere niveau i nybilsalg. Et dyk ned i de enkelte måneder viser, at der har været relativt store fluktuationer i antallet af nyregistreringer i forhold til 2020. Eksempelvis lå forårmånederne af gode grunde relativt højt i forhold til samme måneder i 2020, som naturligvis bar præg af nedlukningsperioder.



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

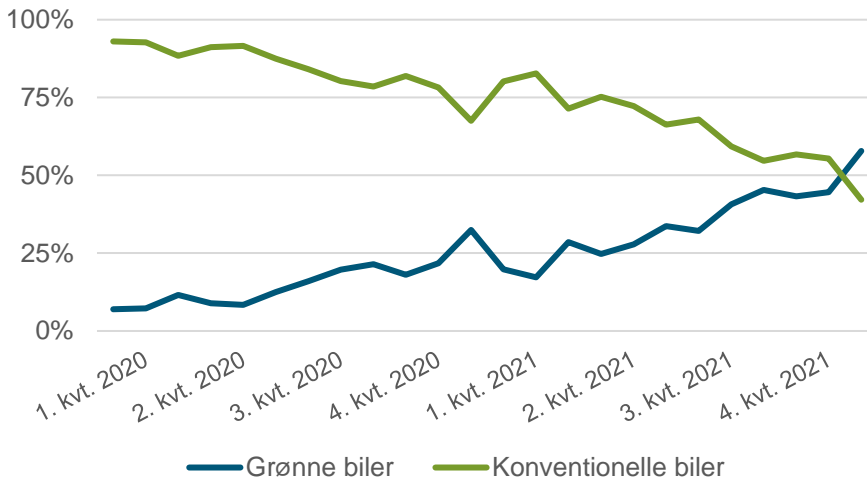
Derimod lå årets sidste syv måneder relativt langt under samme måneder i 2020. Til gengæld lå alle måneder i 2021 under niveauet for samme måned i 2019, hvilket viser, hvordan situationen med leveringsudfordringer af nye biler strakte sig henover hele året.

2021 var et stærkt grønt bil-år

Ikke alt fulgte imidlertid en nedadgående kurve i den danske bilbranche i 2021. I december måned oversteg antallet af nyregistrerede grønne personbiler i en enkelt måned, som nævnt, for første gang nogensinde antallet af nyregistrerede konventionelle diesel- og benzinerbiler. Det betød, at grønne biler udgjorde 58 pct. af nybilsalget i december måned. I samme måned i 2020 udgjorde de grønne biler 32 pct.

Grønne biler fylder mere og mere i nybilsalget

Månedlig data for de seneste to år



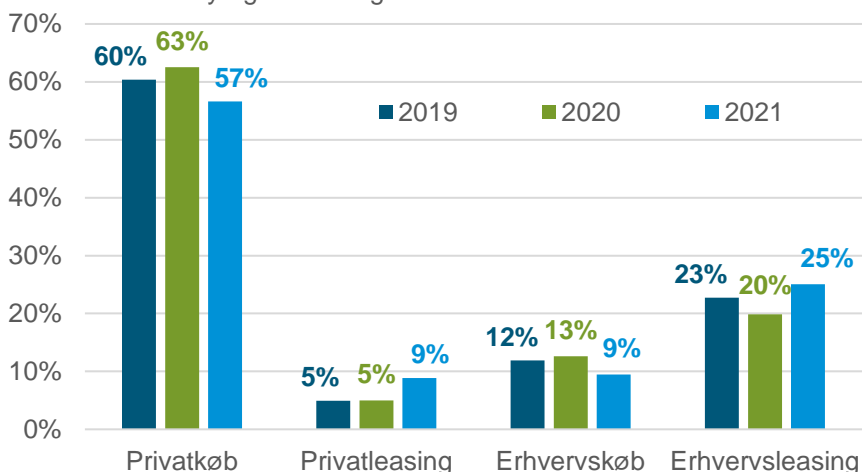
Note: "Grønne biler" er elbiler, pluginhybridbiler og brintbiler, imens "konventionelle biler" er benzinerbiler og dieselerbiler – herunder ikke-opladelige hybridbiler med diesel- eller benzinermotor.

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

I takt med at de grønne biler fylder mere i de samlede nyregistreringer, ser vi også, at leasingtilbuddene bliver mere tilgængelige. Det ses bl.a. ved, at privatleasingandelen af de samlede nyregistrerede grønne biler steg til ni pct. i 2021, hvilket er fire procentpoint højere end 2020. Samme udvikling ses også på erhvervsmarkedet.

Udviklingen i salgskanalerne de seneste tre år

Data for nyregistrerede grønne biler



Note: "Grønne biler" er elbiler, pluginhybridbiler og brintbiler, imens "konventionelle biler" er benzinerbiler og dieselerbiler – herunder ikke-opladelige hybridbiler med diesel- eller benzinermotor.

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

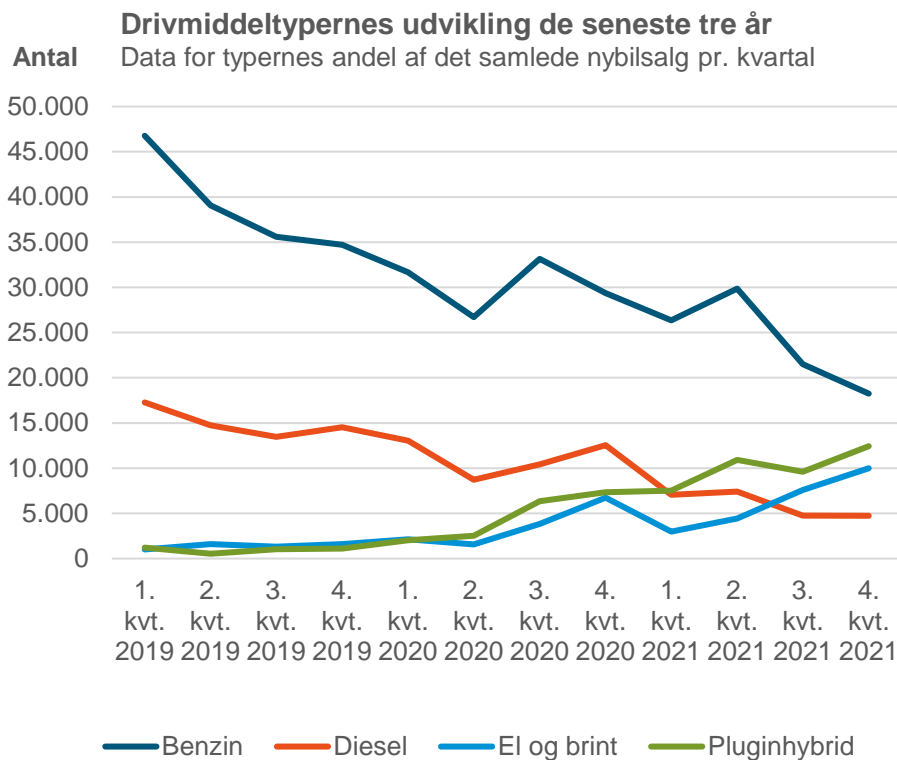
Imens privatforbrugerne i højere grad vælger at købe deres nye grønne bil, vælger flest virksomheder at lease den. Det var således hver fjerde nye grønne bil, der blev erhvervsleaset i 2021, hvilket er fem procentpoint højere end i 2020. Bag tallene gemmer sig derudover, at mange leasingselskaber i slutningen af 2020 valgte at forlænge leasingperioden frem til marts 2021 pga. usikkerhed med de nye bilafgifter. Dermed blev der stort set indregistreret lige så mange erhvervsleasete grønne biler i marts som i januar og februar, imens de resterende måneder har ligget relativt stabilt.

TENDENS

01/2022/ side 6

Det samlede nybilsalg i 2021: Færre nye benzin- og dieselbiler og fortsat flere SUV'er på bekostning af de mindre segmenter

Nybilsalget i 2021 var ikke alene karakteristisk ved, at det samlede bilsalg var relativt lavt. Også udviklingen mellem drivmiddeltyperne var karakteristisk ved bilåret 2021, der for alvor blev startskuddet for nye grønne biler. I første kvartal blev der samlet set indregistreret både flere nye elbiler og flere nye pluginhybridbiler end nye dieselbiler. Samtidig nærmede antallet af nye benzinbiler også niveauet for de nye grønne biler i fjerde kvartal.



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

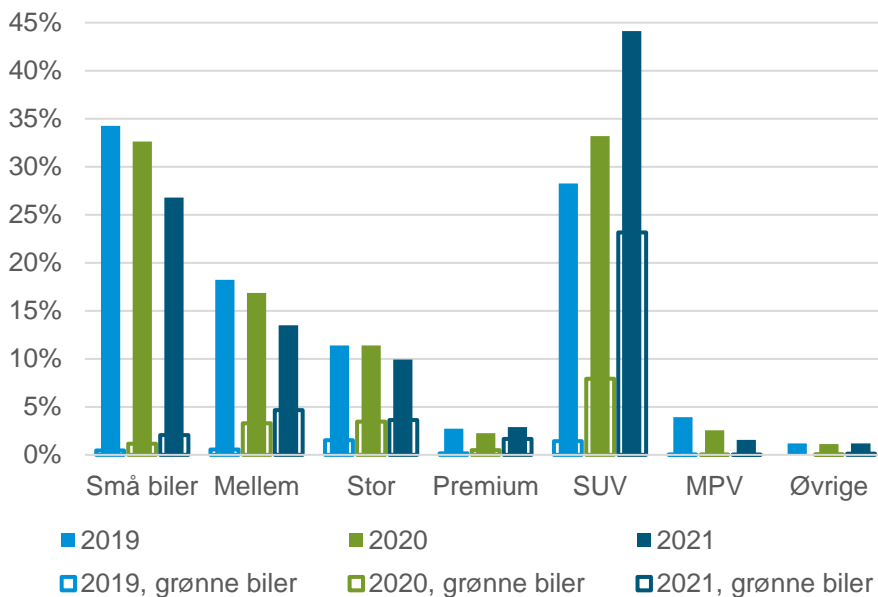
Det betød, at der ved årsskiftet samlet set blev indregistreret ca. 65.500 nye grønne biler i 2021, imens der blev indregistreret henholdsvis ca. 96.000 og ca. 24.000 nye benzinbiler og dieselbiler i 2021. Det er en stigning på mere end 100 pct. for de grønne biler, imens antallet af de konventionelle benzin- og dieselbiler faldt med henholdsvis 21 pct. og 47 pct.

De nye grønne biler flytter endvidere fordelingen af nyregistreringer mellem segmenter. Det har i en årrække været tydeligt, hvordan de større segmenter i det samlede bilsalg fylder mere på bekostning af de mindre biler. Især SUV-segmentet har de seneste år været et attraktivt segment for både erhvervslivet og private bilkøbere. Og netop SUV-segmentet blandt de nyregistrerede grønne biler er med til at skubbe segmentet helt i vejret.

Som figuren på næste side viser, udgjorde SUV-segmentet således næsten hver anden nye bil, der i 2021 kørte ud fra landets bilforhandlere med en samlet andel på 44 pct. Over halvdelen af disse var nye grønne SUV'ere. I 2020 fyldte de grønne SUV'ere blot otte pct. af de samlede nyregistreringer, imens de fyldte én pct. i 2019.

Segmenternes udvikling de seneste tre år

Akkumuleret data for det samlede nybilsalg



Note: De gennemsnitlige søjler for de grønne bilers andele er således også andelen af det samlede nybilsalg, og ikke alene af det samlede grønne bilsalg.

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

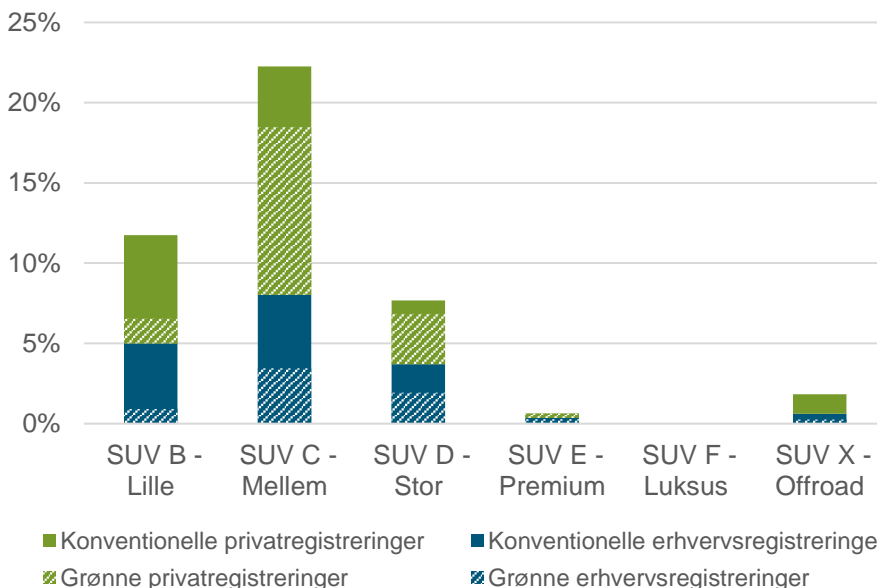
Premium-segmentet var det eneste andet segment, der endte med en lille vækst i andelen af det samlede nybilsalg, imens de øvrige segmenter fyldte relativt mindre i 2021 i forhold til både 2019 og 2020.

Hvem køber SUV'erne og hvilke mærker gør sig mest bemærket?

SUV-segmentet var populært for både virksomheder og private. Samlet set stod erhvervsregistreringerne for 18 pct., imens privatregistreringer stod for 26 pct. af det samlede bilsalg i 2021. Deler vi det samlede SUV-segment op i de lidt mindre SUV-undersegmenter, er det tydeligt, at det er de mindre SUV'ere, der var mest eftertragtede for både privat- og erhvervsmarkedet. Især det mellemstore SUV-segment var særligt attraktivt, idet de udgjorde halvdelen af alle nyregistrerede SUV'ere. Heraf stod privatmarkedet for 32 procentpoint.

SUV-segmentet blev primært båret af grønne privatregistreringer i 2021

Data for andelen af det samlede nybilsalg



Note: Konventionelle biler er alle diesel- og benzinbiler inklusiv hybridbiler og mild-hybridbiler. Grønne biler er brintbiler, elbiler, gasbiler og pluginhybridbiler.

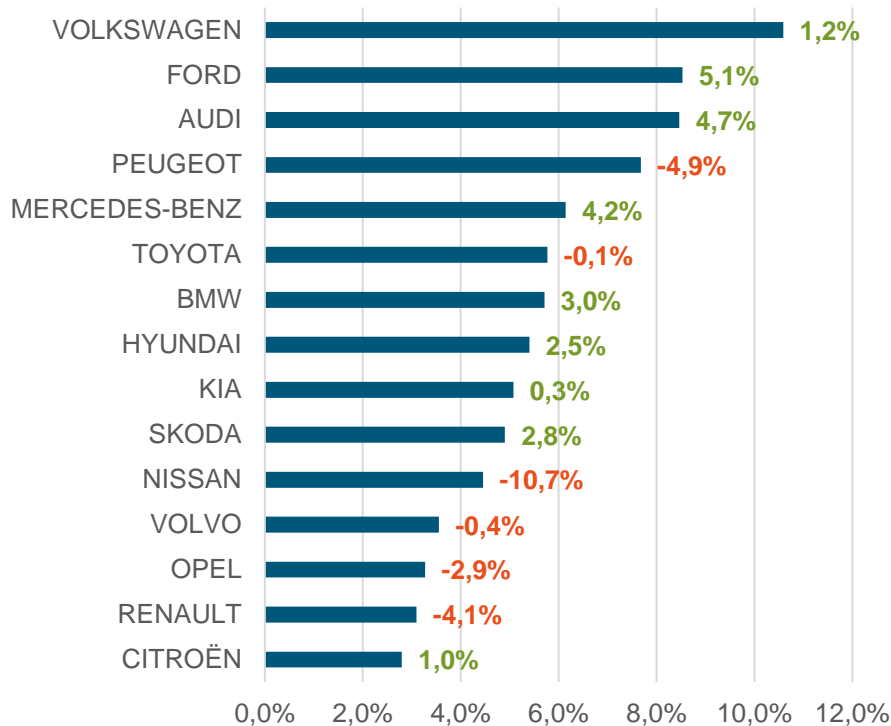
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Det er ikke kun i Danmark, at SUV-segmentet er attraktivt. SUV-segmentet er også det mest populære segment i Europa, og store lande som Spanien, Tyskland og Italien har ligeledes oplevet store fremgange i indregistreringen af nye SUV'ere de seneste år. Også i vores nabolande mod nord ligger SUV-segmentet helt i top, selvom det i Norge er de lidt større SUV'ere, som er populære i forhold til både Sverige og Danmark.⁴

Væksten i SUV-segmentet kan bl.a. forklares ved, at udbuddet af SUV'ere generelt set tilfredsstillende bilkøbernes behov mere end de sædvanlige små og mellemstore biler gør. Det gør bl.a., at de europæiske bilkøbere er villige til at betale en lidt højere pris for SUV'erne i forhold til de små og mellemstore biler. Og når SUV'erne ikke koster nævneværdigt mere at producere, betyder det alt andet lige, at bilproducenternes margin er bedre med SUV'erne⁵. Koblet med mikrochipkrisen, hvor bilproducenter ned til den enkelte enhed vurderer, hvilke biler, der er mest rentable at allokere tilgængelige mikrochips til, så skubber det yderligere til et højere udbud af SUV'ere, som også har en del af æren for segmentets fremgang.⁶

Mærkernes andele af SUV-segmentet

Data for 2021, forskel i forhold til 2018



Note: Procenterne ud for søjlerne indikerer udviklingen i 2021 i forhold til 2018.

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

Herhjemme står de syv mest populære mærker i SUV-segmentet for mere end halvdelen af alle nyregistrerede SUV'er. Det var især gamle kendinger som Ford Kuga, Peugeot 3008, Toyota RAV4 og Nissan Qashqai, der var attraktive i 2021. Men også nogle af de nye grønne modeller på markedet, såsom Volkswagen ID.4, Tesla Model Y, Audi Q4 og Mustang Mach-E, var med til at fylde i SUV-segmentet i 2021. Samlet set gør det, at de fem mest solgte mærker – med undtagelse af Peugeot – har oplevet en markant stigning i markedsandelen af det populære SUV-segment.

⁴ Statista.com.

⁵ JATO Dynamics.

⁶ Automotive News Europe.

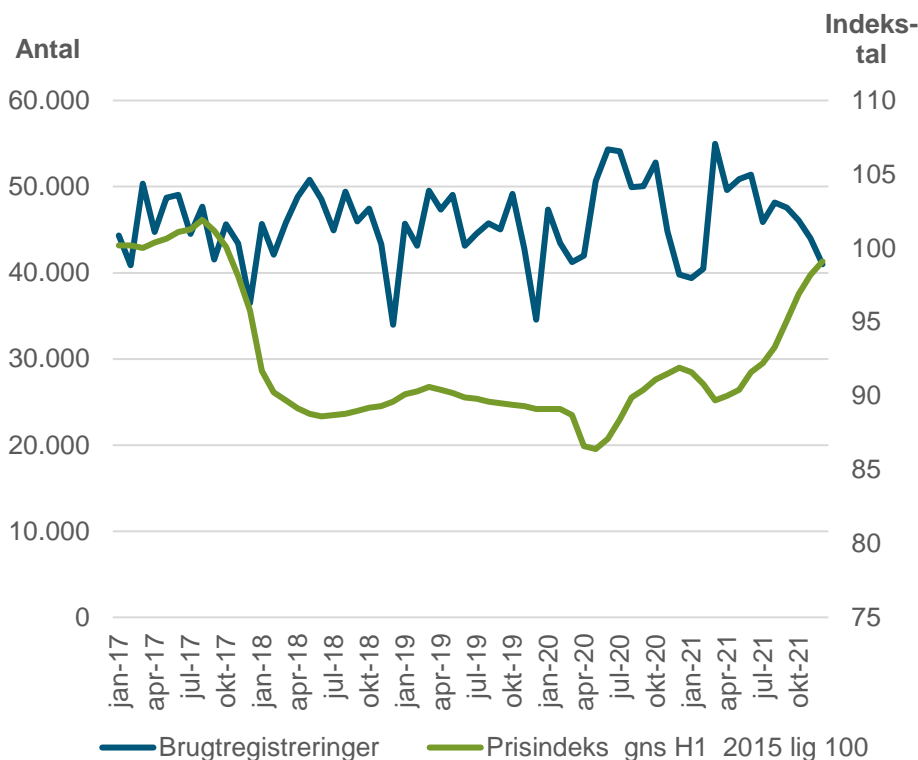


Brandvarmt brugtbilsalg i 2021 Med et amputeret nybilsalg har forhandlerne kompenseret omsætningen med et højere brugtbilsalg, der samlet set var status quo i forhold til 2020.

Det samlede brugtbilsalg endte på samme niveau som det høje salg i 2020 med i alt ca. 570.500 brugtregistreringer i 2021 - en marginal ændring på 1,9 pct. færre brugtbilregistreringer. I 2021 var der således ca. 560.000 brugtregistreringer i løbet af året, hvilket dog er 3,6 pct. højere i forhold til før coronatiden i 2019, hvor der var ca. 540.000 brugtbilregistreringer.

Brugtbilpriserne i 2021 kom tilbage på 2017-niveau

Månedlig data for brugtbilhandel og -priser de seneste fem år



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 december 2021.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk og Bilbasen.

Selvom niveauet for brugtbilhandlen i 2021 lå en anelse under niveauet i 2020, har brugtbilpriserne taget en himmelflugt med prisstigninger på samlet set 7,5 pct. fra starten af 2021 til slutningen. Det hænger naturligvis sammen med det meget lave udbud af nye biler, der også presser udbuddet af nyere brugte biler helt i bund. Og når der er rift om gode brugte biler, påvirker det priserne i opadgående retning.

Mikrochipkrisen i bilbranchen har ikke udsigt til at forsvinde foreløbigt. Derfor forventes et fortsat massivt underudbud i første halvdel af 2022, som følge heraf. Værdierne i Udbudsindikatoren for manglen på brugte biler er forøget de seneste fire kvartaler, hvilket betyder, at pilen peger nedad i alle segmenter i indikatoren. Dette afspejles også af prisindekset ovenfor, der som nævnt har været stigende henover året sidste år. Det forventes således, at markedssituationen på brugtbilmarkedet i første halvår 2022 vil minde meget om de sidste to-tre kvartaler af 2021.

Der er imidlertid en række segmenter, der tiltrækker sig særlig opmærksomhed. Det drejer sig om mikro-, MPV- og SUV-segmenterne, hvor underudbuddet er særdeles udpræget. Her forventes efterspørgslen fortsat at være ekstraordinært stor i forhold til det vigende udbud.

Udbudsindikator: Massivt underudbud på tværs af markedet

Udbud versus efterspørgsel gældende til og med marts 2022

Segmenter/bil typer	Værdi	Tendens	Øget udbud
Mikro	72	↓	-4,8 %
Mini	77	↓	-2,9 %
Mellem	86	↓	-3,7 %
Firma	85	↓	-3,7 %
MPV	68	↓	-5,7 %
SUV	75	↓	-4,4 %
Luksus	80	↓	-1,5 %
Gulplade	84	↓	-1,2 %
Hybridbiler	68	↓	2,9 %
Elbiler	73	↓	6,9 %
Totalmarkedet	76	↓	-4,1 %

Udbuddet af el- og pluginhybridbilmodeller stiger som det fremgår af Udbudsindikatoren ovenfor. Ifølge Bilbasen skyldes det primært en relativt stor mængde import af de grønne brugte biler fra udenlandske markeder – herunder især fra det tyske marked. Det holder isoleret set priserne i ro, men udbudssituationen kan naturligvis ændre dette på sigt. Samtidig bør det bemærkes, at de oplevede prisfald på enkelte elbiler har været drevet af prisnedsættelser på helt nye biler fra de danske bilimportører.

Det er Bilbasens vurdering, at til trods for en stigning i udbuddet, vil efterspørgslen fortsat overgå antallet af brugte elbiler til salg. Dette gælder ifølge Bilbasen også for pluginhybridbilerne, dog i mindre grad. Endvidere bemærker Bilbasen, at underudbuddet særligt accelererer jo nyere de brugte biler er.

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.

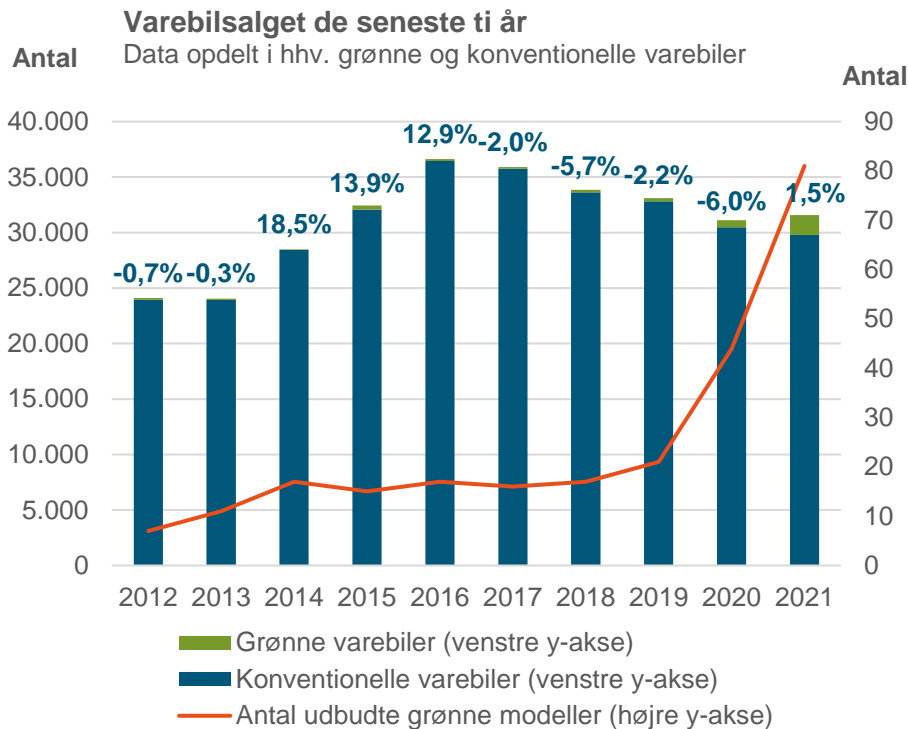
Udbudsindikatoren viser et alt-andet-lige-billede. I tilfælde af, at der sker en markant forandring i markedet – eksempelvis afgiftsændringer –, vil modellen ikke tage højde herfor.

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



Startskud til grønne varebiler Varebilsalget i 2021 endte med en marginal stigning i forhold til 2020, men salget gik for første gang i en grøn retning.

Til trods for en fortsat coronakrise i 2021 steg det samlede antal af nyregistrerede varebiler med 1,5 pct. Dermed blev der indregistreret ca. 31.600 nye varebiler i 2021. Det er imidlertid lidt større ordrer fra enkelte aktører, der har båret fremgangen, og hvis vi kigger på de brancher, der ikke har erhvervet lige så mange nye varebiler i 2021 som i året før, drejer det sig især om godstransportbranchen og håndværksbrancherne.



Note: Procenterne viser udviklingen af det samlede salg af nye varebiler i indværende år i forhold til året før.

"Grønne varebiler" er drivmidlerne el, pluginhybrid, brint og gas, imens "konventionelle varebiler" er benzin- og dieselvarebiler – herunder ikke-opladelige hybrid samt mildhybrid.

Antal udbudte grønne varebilmodeller er optalt ved at registrering af alle modeller med minimum én nyregistrering i det pågældende år.

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

Som det fremgår af ovenstående figur, er de grønne varebiler begyndt at vise sig i varebilsalget. Fra at have udgjort én pct. i 2019 og to pct. i 2020, udgjorde de grønne varebiler seks pct. af det samlede varebilsalg i 2021.

Der er flere forklaringer på denne udvikling. For det første er udbuddet af de grønne varebilmodeller blevet markant større de seneste år og dermed mere attraktivt for flere erhvervskunder hos bilforhandlerne. Alene de sidste tre år i perioden 2019-2021 er antallet af udbudte grønne varebilmodeller næsten tredoblet.

For det andet betyder politiske tiltag som grønnere bilafgifter (selvom de er relativt begrænsede for varebiler) og miljøzoner, at varebilkøbere bliver mere bevidste om det grønne valg.

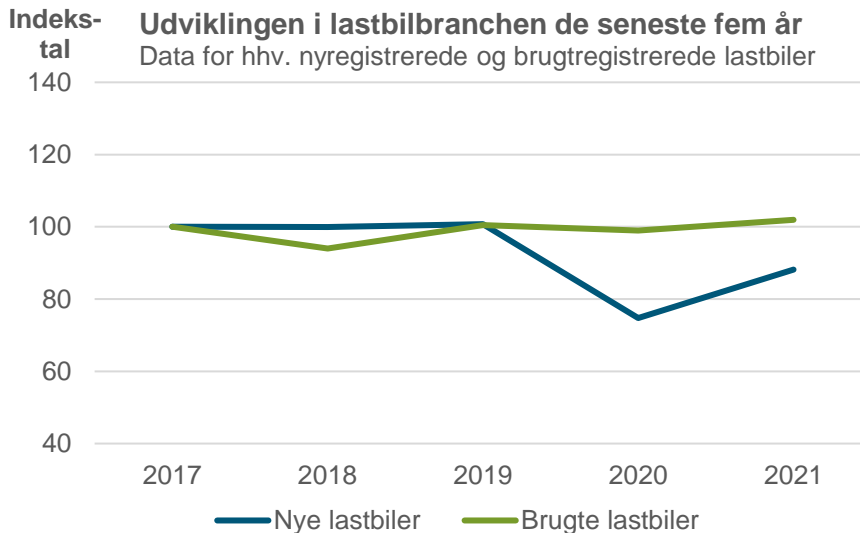
Og så er der naturligvis den grønne efterspørgsel, der får regnestykket med køb af varebiler til ikke kun at handle om totalomkostninger (TCO) ved at købe varebilen. Også den goodwill, som virksomheder får ved at investere grønt, er blevet en medspillende faktor for nogle. Forskellige opgaver - både offentlige og private - bliver endda udbudt med krav om f.eks. grøn transportkørsel, hvilket får virksomheder til at købe grønne køretøjer.

Med Danmarks klimamålsætning må det forventes, at udviklingen med et grønt varebilsalg vil fortsætte, og 2021 vil blive set tilbage på som det år, hvor denne tendens for alvor trådte igennem.



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

Ligesom i de fleste andre dele af bilbranchen er lastbilsalget ligeledes hæmmet af mikrochipkrisen. Det betød, at det samlede lastbilsalg steg med ca. 18 pct. i forhold til coronaåret 2020, men dog stadig var under 2019-niveauet med ca. 13 pct. Dette til trods for en høj efterspørgsel fra kundevirksomheder, idet dansk økonomi – herunder behovet for at flytte varer – bragede derudaf i 2021.



Note: Brugtregistreringer inkluderer genregistreringer, brugtimporteringer, samt ejer-/brugerskift.

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

De fleste lastbilproducenter meldte i 2021 om forsinkede leverancer af nyproducerede lastbiler på tværs af Europa. Det betød bl.a., at der var ekstra pres på udbuddet af brugte lastbiler, hvor efterspørgslen steg nogenlunde tilsvarende, hvad lastbilproducenterne ikke kunne levere i løbet af året. Dermed steg antallet af brugtregistreringer i 2021 med henholdsvis 1,4 pct. og tre pct. i forhold til 2019 og 2020.

Top 5 aftagere af nye lastbiler de seneste tre år

Data for eksterne branchers ny erhvervelse, antal og andel af markedet

Antal nyregistreringer og andel af det samlede marked		2019	2020	2021
Vejgodstransport	Antal	1.668	1.294	1.729
	Andel	33,2%	34,7%	39,4%
Speditører	Antal	235	181	179
	Andel	4,7%	4,9%	4,1%
Indsamling af ikke-farligt affald	Antal	167	179	127
	Andel	3,3%	4,8%	2,9%
Fremstilling af færdigblandet beton	Antal	56	55	81
	Andel	1,1%	1,5%	1,8%
Anden bygge- og anlægsvirksomhed, som kræver specialisering	Antal	55	54	75
	Andel	1,1%	1,5%	1,7%

Note: Rækkerne med andele viser branchens samlede andel af samtlige nyregistrerede lastbiler på tværs af alle brancher i det pågældende år.

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

Ser vi på de fem eksterne brancher, der aftog flest nye lastbiler, var det naturligvis transportbranchen, der lå helt i toppen af tabellen. Vejgodstransportvirksomhederne stod således for ca. 39 pct. af alle nyregistrerede lastbiler i 2021, imens speditørerne stod for ca. fire pct. Renovationsvirksomhedernes andel af markedet faldt i 2021 med næsten to procentpoint, imens betonproducenternes og byggevirksomhedernes andele steg.

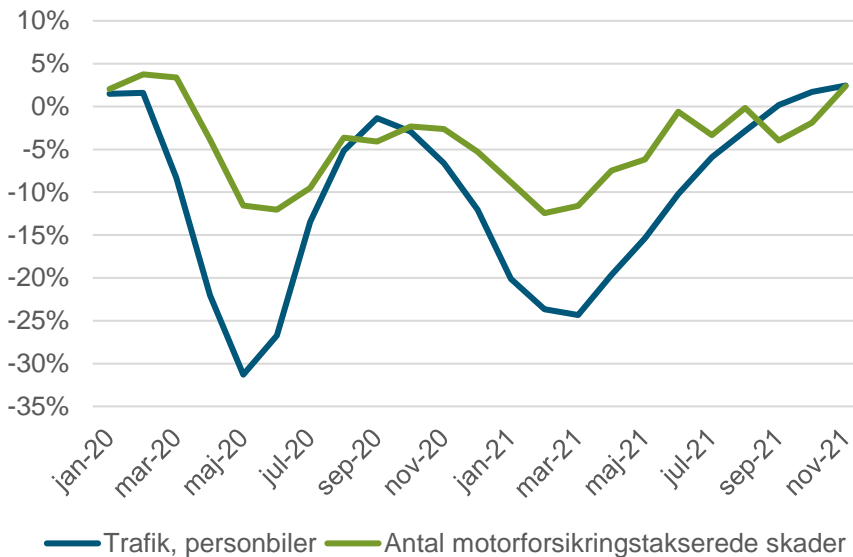


Eftermarkedet

KARRUSELTUR PÅ EFTERMARKEDET Landets bilværksteder har i 2020 og 2021 været påvirket af coronakrisen, som har givet både op- og nedture i aktiviteten. Vejtrafikkens høje niveau de seneste måneder giver dog stort håb for genoprejsning.

Aktiviteten på eftermarkedet har de seneste par år i høj grad været styret af samfundsnedlukninger, restriktioner og anbefalinger om hjemmearbejde. De seneste 24 måneder har været en regulær karruseltur for eftermarkedsaktiviteten, hvor foråret 2020 naturligvis satte den største stopper for trafik på vejene, og dermed for aktiviteten på eftermarkedet.

Karruseltur for eftermarkedet de seneste to år
 Månedlig data sammenlignet med 2019



Note: Ugentlig trafikdata fra Vejdirektoratet er med 13 ugers glidende gnsn. Trafikdata er for personbiler inkl. anhängere på statsvejnettet. Udviklingen for begge kurver i de pågældende måneder i 2020 og 2021 er sammenlignet med samme måned i 2019. Vejdirektoratet oplyser, at de første ni måneder af 2021 er sammenlignet med 2020, hvilket dog er på samme niveau med ugerne i 2019 med to pct. margin.

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

Efter at have oplevet fremgang i trafikken, og dermed på bilværkstederne, henover sommeren 2020 dalede trafikken markant i efteråret 2020 og nogle måneder ind i starten af 2021, hvor bl.a. bilforhandlere skulle holde lukket. Siden da er trafikken på vejene kommet godt i gang igen, og i slutningen af 2021 var trafikken endda højere end 2019-niveauet.

På landets bilværksteder har aktiviteten ikke været lige så drastisk faldende som trafikken på vejene, men tendensen har dog de seneste par år fulgt samme op- og nedture, fordi der helt naturligt er en sammenhæng mellem værkstedsaktiviteten og brugen af bilen på vejene.

Mange bilværksteder melder i dag om mangel på arbejdskraft og tårnhøj aktivitet, og i december måned var det samlede niveau for skadesarbejdet på værkstederne på samme niveau som i 2019.

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 april 2022.

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