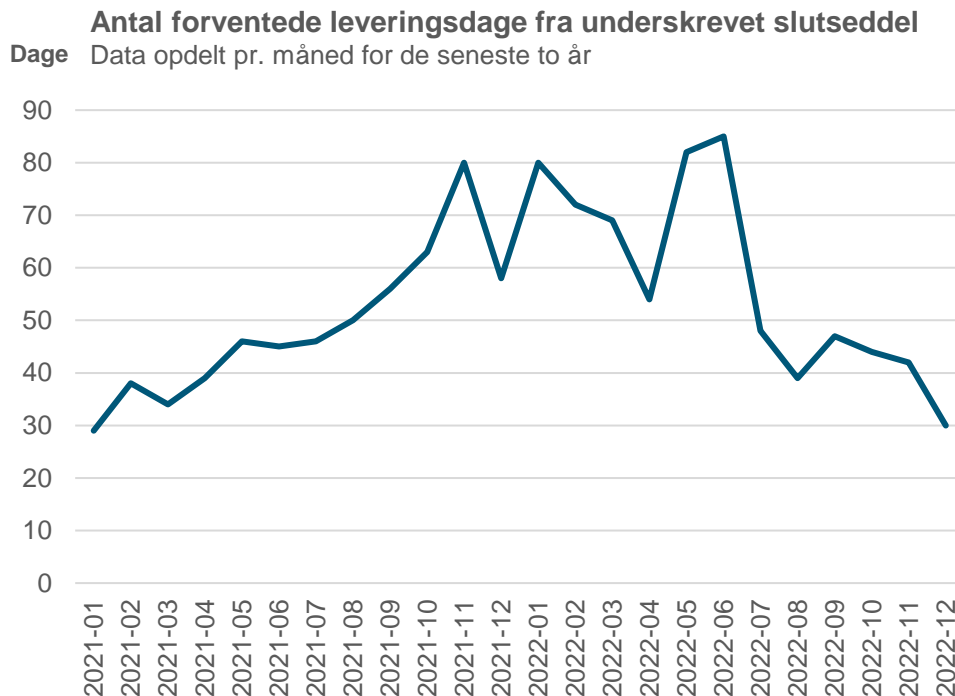


Det lysner for leveringstiderne

Vendepunkt i 2023? Ud over makroøkonomiske tendenser såsom høj inflation, ringe forbrugertillid mv., var de usædvanligt lange leveringstider medvirkende til det rekordlave nybilsalg i 2022. Nye data fra AutoIT viser, at dette vil fortsætte i 2023, men at vi meget vel kan have set toppen af de lange leveringstider.

Det lave nybilsalg i 2022 skyldes især manglen på komponenter hos bilproducenterne og dermed afledte længere leveringstider på nyproducerede biler. Nye data fra AutoIT, der for Bilbranchen er dykket ned i branchens gennemsnitlige leveringstid af nye biler fra slutsedlen underskrives til bilforhandleren indregistrerer bilen, viser da også, at 2022 var usædvanligt.

Selvom leveringstiderne var relativt høje i december måned – og dermed ind i starten af 2023 – synes den største pukkel i leveringstiderne imidlertid at være overstået, hvis vi ser på den forventede leveringstid på slutsedlerne fra anden halvdel af 2022.



Dette bakkes op af ovenstående udvikling i nybilforhandlerens forventede leveringstider fra slutsedlerne, der viser en nedadgående tendens. Sammenligner vi december måned sidste år med juni måned sidste år er der en forskel på 55 dage færre i december i forhold til juni, som nybilforhandlerne i gennemsnit forventede, at bilerne vil kunne leveres på. Siden sommeren sidste år har branchen således styrket troen på forbedrede leveringstiderne.



LÆS OGSÅ:



SIDE 4

OVERBLIK:

Omsætningen tordner frem

Google Trends-indikatoren viser status quo i nybilsalget

Dansk økonomi vil gå tilbage i 2023



SIDE 8

BILHANDLEN:

Lave salgstal?

De grønne biler satte endnu en gang rekord

Hvor ender nybilsalget i 2023?

Nedtur for brugtbilsalget

Varebil- og lastbilsalget gik hhv. ned og op i 2022. Hvordan vil det gå i 2023?

Note: Data er fra AutoDesktop, der er salgspplatform for ca. 80 pct. af alle nybilforhandlere. Data er alene for salget af nye personbiler fra ca. 400 forskellige nybilforhandlere. Der er desuden kun data fra bilforhandlere, som var forhandlere af nye personbiler i både 2021 og 2022. Samtidig er bilforhandlere med svingende omsætning på mere end 50 pct. i hver retning filtreret fra. Dermed er der data fra ca. 120.000 handler fra en periode på ca. to år.

Grafen viser hvor mange leveringsdage (y-aksen), bilforhandleren forventede, at der vil gå fra slutsedlen underskrives i den pågældende måned (x-aksen). Det vil sige, at biler som blev købt (dvs. at slutsedlen blev underskrevet) i f.eks. december, fremgår af december måneds tal på kurven.

Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra AutoIT.

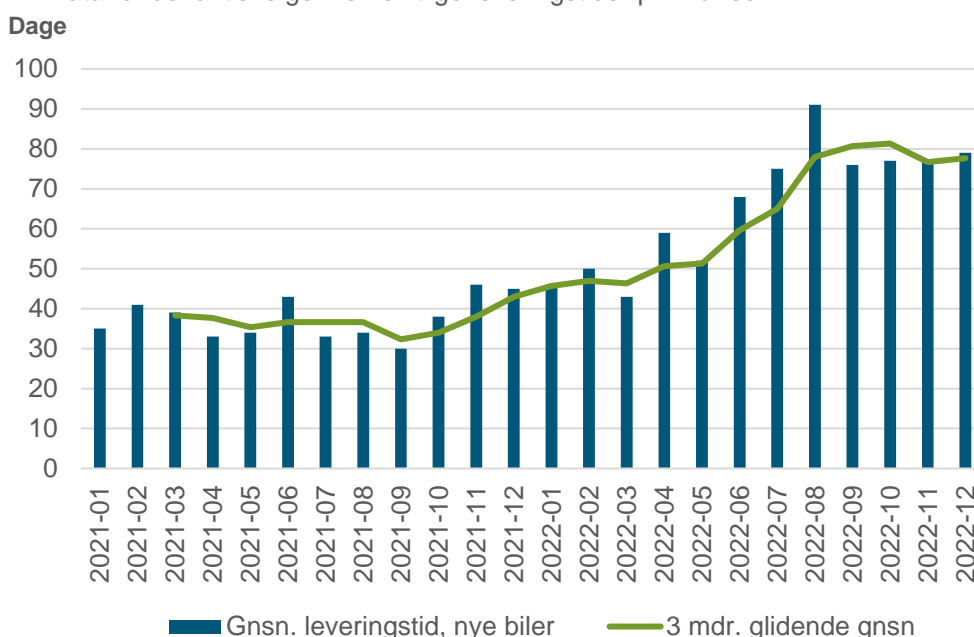
2023 kan således blive vendepunktet efter coronakrisens lange spor, hvor bilproducenter over en bred kam for alvor får genoprettet værdikæderne for første og anden 'tier'-komponenter, og dermed også vil sætte den rette kurs for leveringstiderne af de nyproducerede personbiler til de nationale markeder – herunder til Danmark.

Bilbranchen forventer derfor, at 2023 kan komme tæt på en noget nær normalisering for så vidt angår leveringstiderne. Se mere om Bilbranchens forventninger til nybilsalget i 2023 i afsnittet om [Bilhandel fra side otte](#).

Det er dog Bilbranchens forventning, at vi skal et godt stykke ind i 2023, før forbedringer i nybilsalget vil skinne igennem, idet slutningen af 2022 ikke gav noget godt håb for et bragende nybilsalg i starten af 2023.

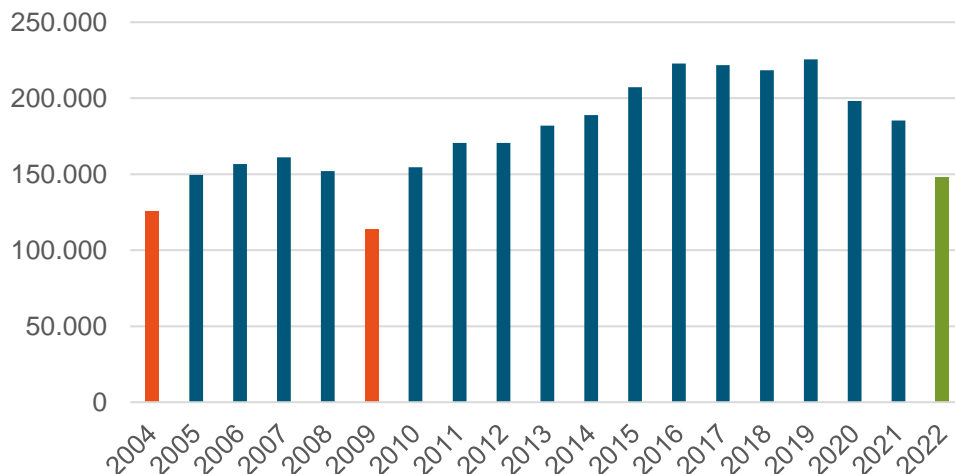
Leveringstiden for nye personbiler var længere end normalt i 2022

Data for de faktiske gennemsnitlige leveringstider pr. måned



AutoIT's data viser bl.a., at leveringstiden stabiliserede sig på et relativt højt niveau i andet halvår omkring 75-80 leveringsdage. Det svarer til ca. 35-40 dage længere end den gennemsnitlige leveringstid i slutningen af 2021.

Nybilsalget i 2022 var på det laveste siden 2004, kun overgået af finanskrise-året 2009



Note: Data er fra AutoDesktop, der er salgspplatform for ca. 80 pct. af alle nybilforhandlere. Data er alene for salget af nye personbiler fra ca. 400 forskellige nybilforhandlere. Der er desuden kun data fra bilforhandlere, som var forhandlere af nye personbiler i både 2021 og 2022. Samtidig er bilforhandlere med svingende omsætning på mere end 50 pct. i hver retning filtreret fra. Dermed er der data fra ca. 120.000 handler fra en periode på ca. to år.

Grafen viser hvor mange leveringsdage (y-aksen), bilforhandleren var om at levere den nyproducerede personbil fra slutsedlen blev underskrevet til den blev leveret. X-aksens måneder er således den registrerede leveringsmåned. Det vil sige, at biler som eksempelvis blev leveret i december måned fremgår af grafens december-søjle.

Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra AutoIT.

Note: Data for personbilsalget akkumuleret pr. år.

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

Det medførte, at nybilsalget i 2022, med undtagelse af finanskrisens år 2009, endte på det laveste niveau siden 2004. Det siger ikke så lidt om de massive udfordringer bilbranchen nationalt, europæisk og globalt har været igennem i løbet af 2022.

Således endte nybilsalget på i alt ca. 148.300 nye biler, hvilket er et fald på ca. 20 pct. i forhold til 2021. På blot tre år er nybilsalget dermed faldet med mere end en tredjedel fra branchen satte rekord i antallet af nyregistrerede personbiler i 2019 med ca. 225.600 nyregistreringer.



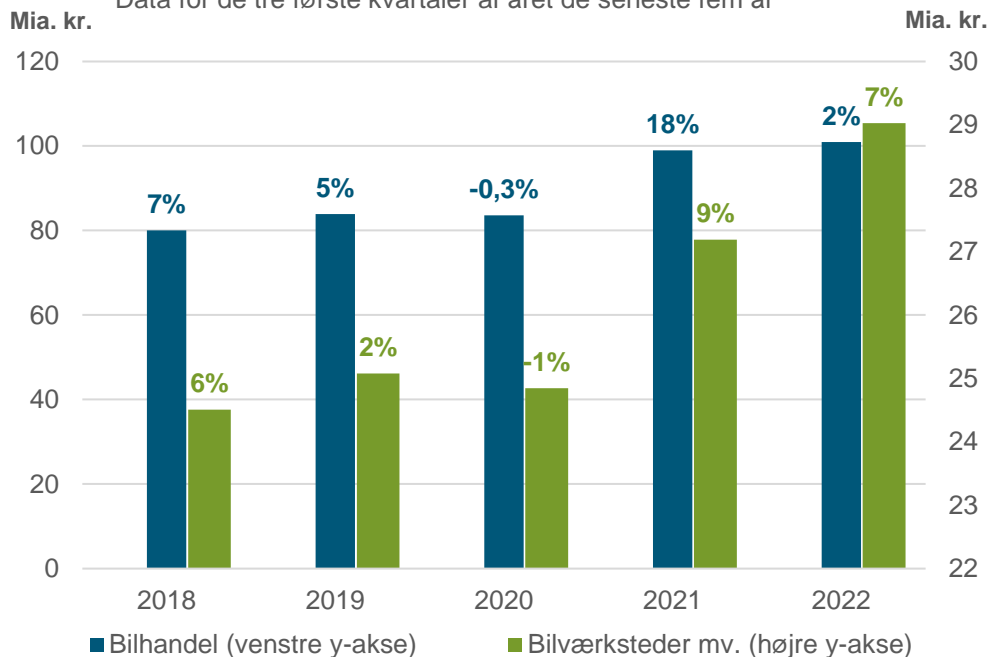
Overblik

Omsætningen stiger fortsat Danmarks Statistiks seneste omsætningsstal viser, at virksomheder, der handler med biler havde en markant omsætningsvækst i tredje kvartal i forhold til samme kvartal i de foregående år.

Til trods for et dalende nybilsalg i 2022 formåede bilbranchens virksomheder at vækste bilhandelsomsætningen i de tre første kvartaler (seneste data) med ca. to pct. i forhold til 2021. På eftermarkedet steg omsætningen ca. syv pct. i de tre første kvartaler 2022 i forhold til samme periode året før. Det vidner om en omstillingsparat branche, der til trods for formodet nedgang i aktiviteten i bilhusenes nybilforretning har holdt kadancen i forhold til at udbygge omsætningen til andre produkter.

Tredje kvartal gav pæne løft i bilbranchens omsætning

Data for de tre første kvartaler af året de seneste fem år



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

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

Eksempelvis har især brugtbilhandlen været god for nybilforhandlerne, der ifølge tal fra Bilbasen for Bilbranchen fortsat står for mere end halvdelen af brugtbilmarkedet. Derudover har bilforhandlerne haft øget fokus på fastholdelse af kunder ved eksempelvis servicekontrakter og særlige værkstedstilbud til brugte biler.

I lyset af fjerde kvartals nedgang i både brugtbilsalget og nybilsalget fra 2021 til 2022 må det forventes, at omsætningen i fjerde kvartal ikke har fortsat samme udvikling for så vidt angår bilhandelsomsætningen. Derimod er det muligt, at den sene igangsætning af vinteren har givet et løft i aktiviteten, og dermed omsætningen, hos landets bilværksteder i fjerde kvartal. Dette følges op i næste udgave af Tendens.



Google Trends-indikatoren viser, at der er en fortsat faldende interesse i søgningen efter biler på nettet. Trods et fald i antallet af nyregistreringer i december forventes bilsalget i starten af 2023 at ligge på samme niveau som efteråret 2022.

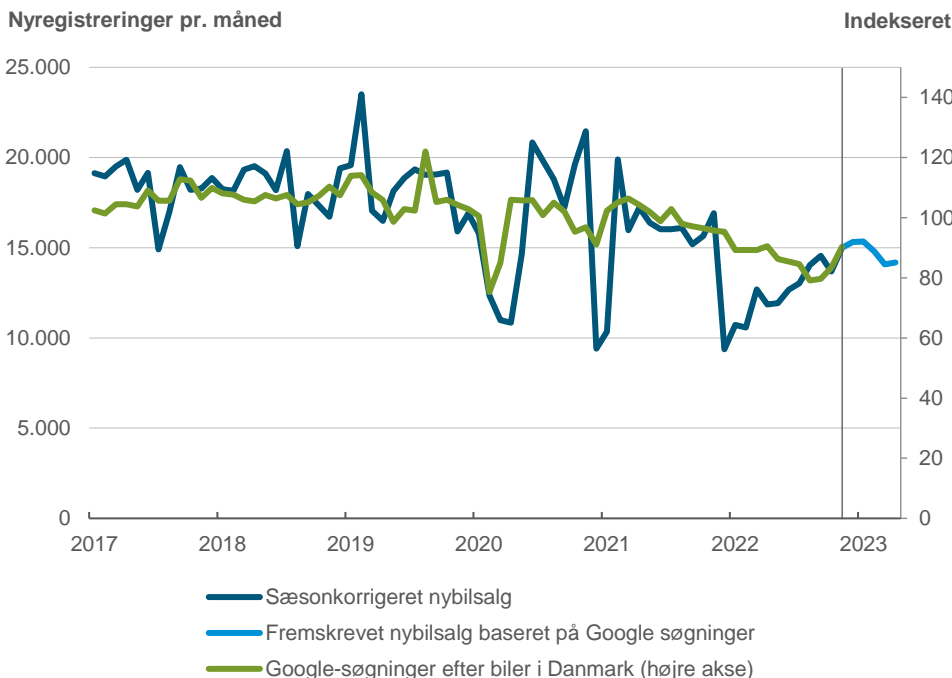
I de seneste år har bilbranchen været drevet af udbuddet som konsekvens af coronakrisen. Efterspørgslen har – bedømt på forbrugernes Google-søgninger efter biler – over 2022 delvis tilpasset sig udbuddets lave niveau, men med en opadgående bevægelse mod slutningen af året.

Google Trends-indikatoren vurderer løbende, hvordan nybilsalget vil være i de kommende måneder, ved at bruge antallet af Google-søgninger efter en række bilmærker som udtryk for forbrugernes efterspørgsel efter nye biler. Det sker ud fra en alt-andet-lige-tilgang, hvor fremskrivningen tager afsæt i nybilsalget under den udbudssituation, der prægede markedet i efteråret 2022. Til gengæld kan indikatoren ikke tage højde for fremtidige ekstraordinære faktorer på udbudssiden af markedet, som eksempelvis afgiftsændringer, komponentmangel, coronanedlukninger eller -genåbninger eller lignende, der midlertidigt påvirker nybilsalget i de følgende måneder.

Indikatorens bud på nybilsalget de første måneder af 2023 ligger på samme lave niveau som de seneste seks måneder af 2022. Salget i starten af 2023 forventes således at have et fortsat lavere niveau end niveauet for perioden 2017-2021, men et stigende antal søgninger i slutningen af 2022 indikerer, at begyndelsen på 2023 kan byde på en fortsættelse af den stigning, der har præget salget til husholdningerne gennem efteråret.

Svagt stigende søgeinteresse tyder på lille stigning i bilsalget først i 2023

Fremskrivning af sæsonkorrigerede nyregistreringer i den 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 efteråret 2022 fortsætter i ind i starten af 2023. Der er desuden taget udgangspunkt i sæsonkorrigeret data, som dermed bl.a. tager højde for, at starten af året sædvanligvis er mere aktivt end andre perioder af året. Korrelationsgraden mellem nyregistreringer og de samlede Google-søgninger er 0,68. Seneste observation for søgninger og realiseret bilsalg er december 2022.

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

2022 bød på et væsentlig kraftigere fald i salget af biler end i efterspørgslen målt ved Google-søgningerne efter biler. Det indikerer, at det faldende salg især skyldes udbudsproblemer, mens det faldende antal søgninger i løbet af året også varslede en tilbagegang i efterspørgslen. På trods af det stigende antal Google-søgninger i slutningen af 2022 er det for tidligt at aflyse den generelle tilbagegang i forbruget i 2023, der er beskrevet i næste afsnit. Stigningen kan imidlertid vidne om, at der fortsat er et opsparet behov for bilkøb, som kan vise sig i bilsalget i begyndelsen af 2023.



Samfundsøkonomi Prognoserne for dansk økonomi indikerer efterhånden samstemmigt, at dansk økonomi vil gå tilbage i 2023. Efter et svagt 2022 for bilsalget, er der en mulighed for, at opsparede behov for bilkøb vil trække bilforbruget opad i 2023. Til gengæld presser stigende renter omkostningerne ved bilanskaffelse opad, så det bliver mindre attraktivt at skifte bilen ud.

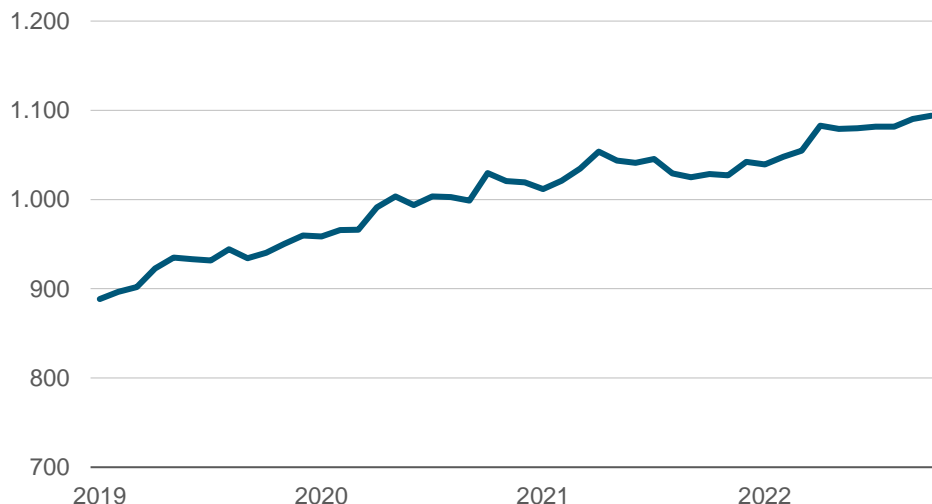
Den ventede tilbagegang i økonomien dækker bl.a. over, at de fleste forbrugere som følge af stigende renteudgifter og forbrugerpriser vil opleve at have mindre til rådighed til forbrug, ligesom det er forventningen, at beskæftigelsen vil gå tilbage. Forventningen om, at forbruget i 2023 vil gå tilbage, kan også genfindes i DI's seneste prognose fra december, hvor privatforbruget skønnes at falde med 0,5 pct. i 2023.

En nuance i den dystre prognose er dog, at der fortsat kan være opsparede behov for bilkøb blandt forbrugerne efter udbudsproblemerne gjorde 2022 til et svagt år. Forventningen dækker da også over, at bilsalget vil trække det private forbrug væsentligt opad i 2023. Da mange danskere stadig har pæne indeståender at bruge af, er DI's forventning, at forbrugerne vil forsøge at indhente i hvert fald en del af disse opsparede behov gennem 2023. Indeståenderne har i 2022 stabiliseret sig omkring 1.100 mia. kr. Der er derfor rum for en vis vækst i bilsalget, der ganske vist sker fra et ringe udgangspunkt.

Danskernes bankindeståender har stabiliseret sig på et højt niveau

Husholdningernes indeståender i bankerne

Mia. kr.

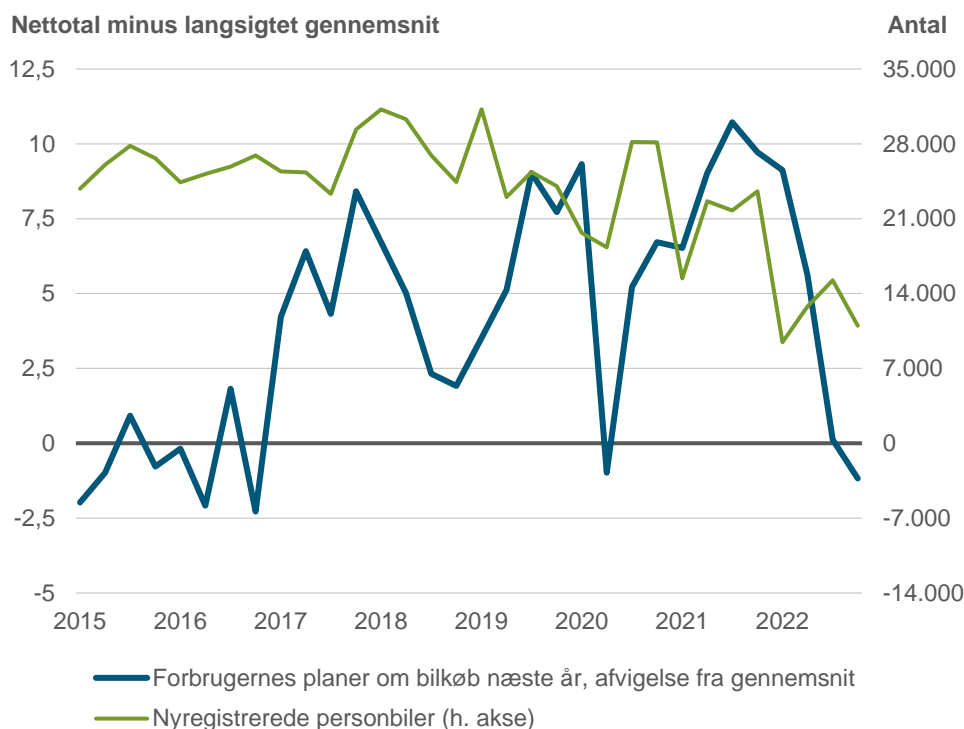


Kilde: DI på baggrund af tal fra Danmarks Nationalbank.

Det er også værd at bemærke, at Danmarks Statistiks løbende undersøgelse af forbrugernes planer om bilkøb inden for det næste år ikke afviger fra dens langsigtede niveau, efter et par år med massiv bilefterspørgsel. I nedenstående figur indikerer et nettotal på nul, at forbrugernes planer om bilkøb ligger på samme niveau, som det har gjort i gennemsnit siden 2010.

Færre vil købe bil, men niveauet afviger ikke fra det historiske

Nyregistrerede biler samt forbrugerforventningsundersøgelsens tal for planer om køb af bil indenfor næste år



Note: Nettotallet er et vægtet gennemsnit af fem svarmuligheder fra "nej, bestemt ikke" til "ja, bestemt". Tallet er her fratrukket gennemsnittet fra 2010 til 2019.

Kilde: Danmarks Statistik og DI.

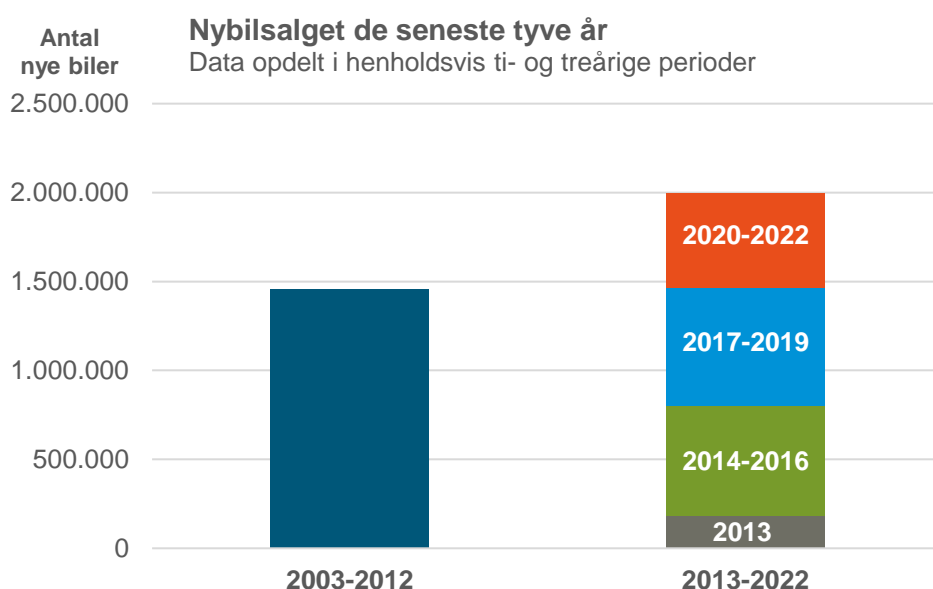
En risiko er dog, at det højere renteniveau har øget finansieringsomkostningerne på biler, så omkostningen ved bilanskaffelsen ryger i vejret. Højere finansieringsomkostninger efterlader forbrugerne med færre penge til det rene bilkøb, og kan derfor tvinge nogle til at vælge en mindre eller brugt bilmodel. Afhængigt af bilbehovet kan de stigende finansieringsomkostninger derfor også få nogle forbrugere til yderligere at udskyde bilkøbet.



Bilhandlen

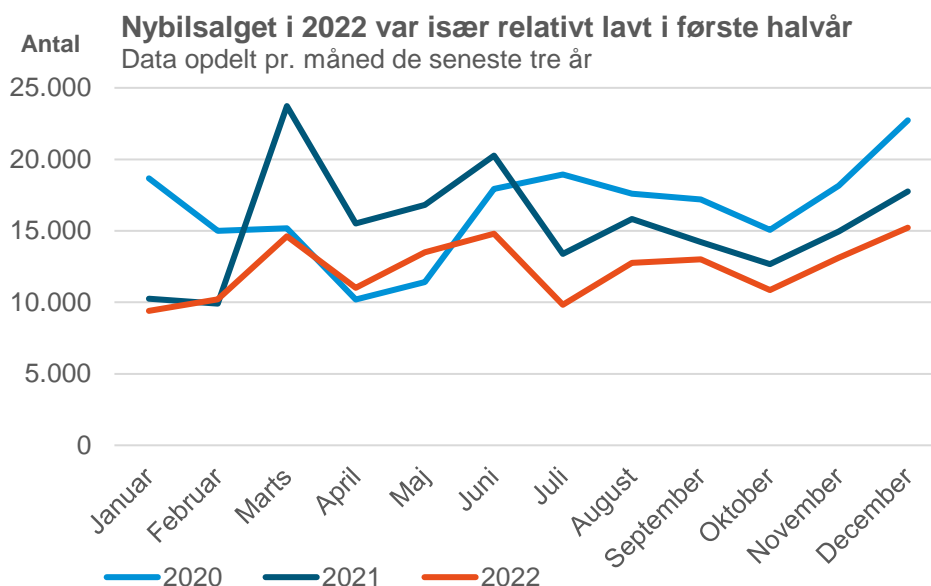
Lave salgstal? 2022 gav et usædvanligt lavt niveau for nybilsalget. Ser vi imidlertid på den seneste tiårige periode i forhold til den foregående, lå årene 2013-2022 relativt højt. Dette er desuden krydret med en udvikling, hvor salget af nye grønne biler atter fylder mere i det samlede nybilsalg.

Efter et årti med pæne salgstal for nybilforhandlerne er 2020'erne startet sløjt. Sammenligner vi de seneste ti år med de foregående ti år lå det samlede nybilsalg i perioden 2013-2022 ca. 40 pct. over perioden 2003-2012. Ser vi imidlertid henover de seneste treårige perioder er det tydeligt, at de seneste tre år (orange søjle) har ligget relativt lavt samlet set i forhold til de foregående tre år i 2017-2019 med et fald i nybilsalget på ca. 20 pct.



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

Konkret for 2022 har det, som nævnt på [side 1](#), generelt været et år med meget lave indregistreringstal. Manglen på komponenter – herunder især på mikrochips fra Asien og kabler fra Ukraine – hos bilproducenterne satte sig især i et lavt leveringsniveau for første halvår af sidste år i forhold til samme periode i 2021.



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

Udsvingene i bilsalget henover året i 2022 lignede således mere tendensen fra coronaåret 2020, selvom det ikke oplevede samme optur i andet halvår som i 2020. Samlet set landede første halvår 2022 således ca. 24 pct. under første halvår 2021. Imens endte nybilsalget i andet halvår 2022 ca. 16 pct. under andet halvår 2021, hvilket kan indikere, at bilproducenterne over en bred kam oplevede en forbedret leveringssituation på samlingsbåndene jo tættere på 2023 de kom.

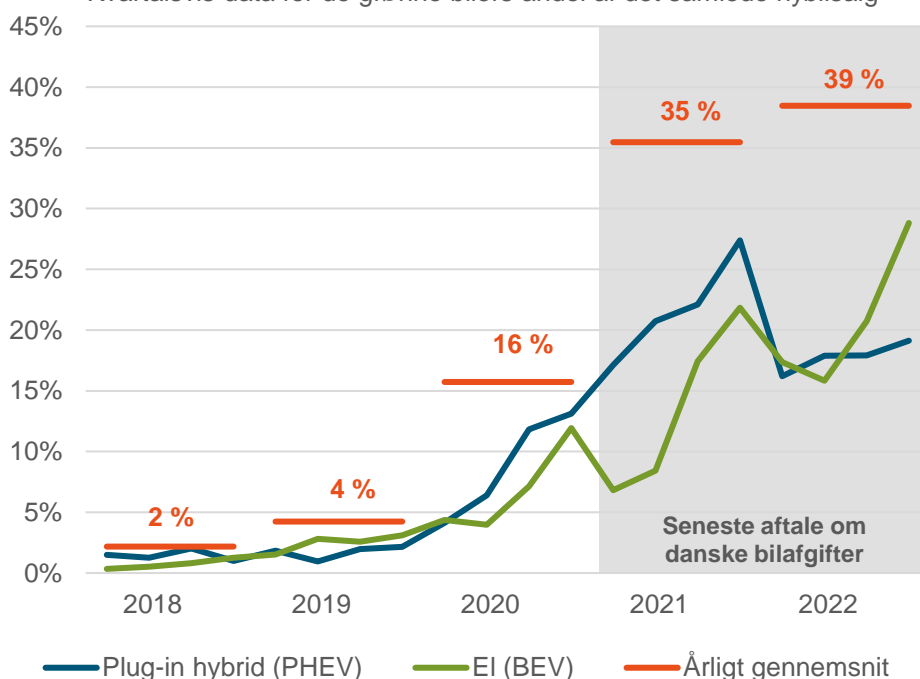
De grønne biler satte endnu en gang rekord

Året 2022 satte imidlertid endnu en rekord for det samlede salg af nye el- og plug-in hybridbiler i Danmark. Konkret udgjorde de grønne biler samlet set ca. 39 pct. af det samlede nybilsalg, hvilket er den højeste andel nogensinde målt.

2022 var også året, hvor elbilerne for alvor lagde sig i overhalingsbanen i forhold til plug-in hybridbilerne. Dermed stod elbilerne for ca. 21 pct. af det samlede nybilsalg i 2022, imens plug-in hybridbilerne stod for 18 pct.

Det grønne bilsalg i Danmark satte rekord i 2022

Kvartalsvis data for de grønne bilers andel af det samlede nybilsalg

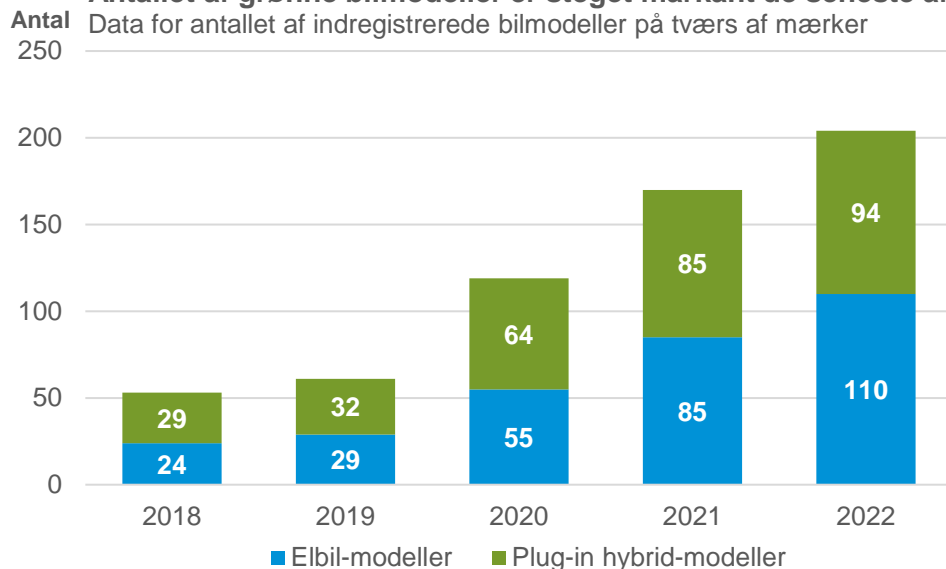


Note: Det årlige gennemsnit er for samtlige nyregistrerede grønne bilers andel af total-salget i det pågældende år.

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

Som i det foregående år skyldes stigningen i antallet af nyregistrerede grønne biler i 2022 en blanding af, at bilafgifterne var indrettet grønnere, efterspørgslen efter grønne biler var stigende og naturligvis også, at udvalget af flere forskellige bilmodeller i den grad var på et niveau, der gav mulighed blandt de fleste bilsegmenter.

Antallet af grønne bilmodeller er steget markant de seneste år



Således er antallet af grønne bilmodeller ca. firdoblet de seneste fem år fra ca. 50 forskellige grønne bilmodeller i 2018 til mere end 200 forskellige grønne modeller i 2022. De seneste år er det dermed ikke kun i antallet af nyregistrerede personbiler, at elbilerne har overhalet plug-in hybrid-bilerne, men også i antallet af forskellige bilmodeller, som endte i elbilernes favør i 2022 som vist ovenfor. De mange nye grønne bilmodeller viste sig også i mærkernes salg af nye grønne biler i 2022.

Oversigt over salget af nye grønne biler blandt de 20 største mærker, 2022

Mærke	Antal nye biler	Ændring ift. 2021, antal	Markedsandel*	Importør
Volkswagen	6.433	-9,7%	11,23%	Skandinavisk Motor Co. A/S
BMW	5.150	4,4%	8,99%	BMW Danmark A/S
Mercedes-Benz	4.994	37,0%	8,72%	Mercedes-Benz Danmark A/S
Kia	4.650	-6,2%	8,12%	Nellemann Holding A/S
Ford	4.512	-32,9%	7,88%	Ford Motor Company A/S
Audi	4.123	-21,6%	7,20%	Skandinavisk Motor Co. A/S
Volvo	3.851	16,4%	6,72%	Volvo Car Denmark A/S
Tesla	3.007	-12,2%	5,25%	Tesla Motors Denmark ApS
Skoda	2.886	32,9%	5,04%	Skandinavisk Motor Co. A/S
Peugeot	2.561	-37,0%	4,47%	K.W. Bruun & Co. Import A/S
Hyundai	2.300	-36,3%	4,02%	Hyundai Bil Import A/S
MG	1.591	3,0%	2,78%	Nellemann Holding A/S
Renault	1.494	-47,0%	2,61%	RN Danmark
Polestar	1.481	102,0%	2,59%	Polestar Automotive Denmark ApS
Cupra	1.473	69,9%	2,57%	Skandinavisk Motor Co. A/S
Toyota	1.292	-38,6%	2,26%	Toyota Danmark A/S
Citroen	1.109	-30,1%	1,94%	K.W. Bruun & Co. Import A/S
Mazda	748	438,1%	1,31%	Mazda Motor Danmark
Nissan	631	49,2%	1,10%	Nissan Nordic Danmark
Opel	421	-58,4%	0,74%	K.W. Bruun Biler A/S

*Markedsandelene er for det samlede salg af nye grønne biler i 2022.

Note: Antallet af bilmodeller inkluderer alle former for opladelige personbiler – herunder opladelige golfvogne.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data bilstatistik.dk.

Note: Oversigten tager udgangspunkt i salget af nyregistrerede grønne biler i 2022, og herefter er top 20 mærker isoleret. Det vil sige, at der ikke er tale om de 20 største mærker samlet set, men alene inden for salget af nye grønne biler.
 Grønne biler er her plug-in hybrid-biler og el-biler.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data bilstatistik.dk.

Til trods for at det samlede nybilsalg i 2022 endte ca. 20 pct. under nybilsalget i 2021, er de fleste bilmærker i top 20 blandt salget af grønne biler enten gået mindre tilbage end de 20 pct. eller også er de gået markant frem i 2022 i forhold til 2021.

Ser vi på fordelingen af grønne biler på de danske importører, stod de fem største bilimportører, målt på antallet af nyregistrerede grønne biler, for mere end halvdelen af alle nye grønne personbiler indregistreret i 2022. Samtidig stod de ti største bilimportører blandt top 20 grønne bilmærker for tæt på ni ud af ti af alle nye grønne personbiler indregistreret i 2022.

Samlet set gik salget af nye grønne biler inden for de 20 største mærker af grønne biler i 2022 tilbage med ca. ti pct. i forhold til salget af grønne biler i 2021. Det er ti procentpoint mindre end faldet i det samlede nybilsalg. Dermed trodsede de grønne biler den generelle nedgang i nybilsalget, der primært skyldtes komponentmanglen.

Forventningen til det grønne bilsalg i 2023 er, at forbrugerne fortsat vil have høj efterspørgsel efter grønne produkter i år. I takt med at udbuddet af bilerne stille og roligt vender, vil vi således opleve en markant stigning i antallet af nyregistrerede grønne biler henover året.



Hvor ender nybilsalget i 2023? Trods høje priser, stigende renter og dalende forbrugertillid forventer Bilbranchen, at nybilsalget vil vokse i 2023.

De seneste mange kvartaler har været ekstraordinære for hele bilbranchen. Komponentmangel på grund af coronakrisen og krigen i Ukraine har presset underleverandører og bilproducenter, bilimportører og bilforhandlere, og på et tidspunkt vil det også alt andet lige få betydning for eftermarkedets aktiviteter.

Som de seneste udgaver af Tendens har vist, er markedsmekanismerne rykket rundt i bilbranchen, hvor det ikke længere er efterspørgslen, der er primær *driver* for niveauet i bilsalget, men tværtimod udbuddet. Sidstnævnte forventes at stige i løbet af 2023. Men hvad med efterspørgslen?

Flere forhold trækker efterspørgslen både op og ned

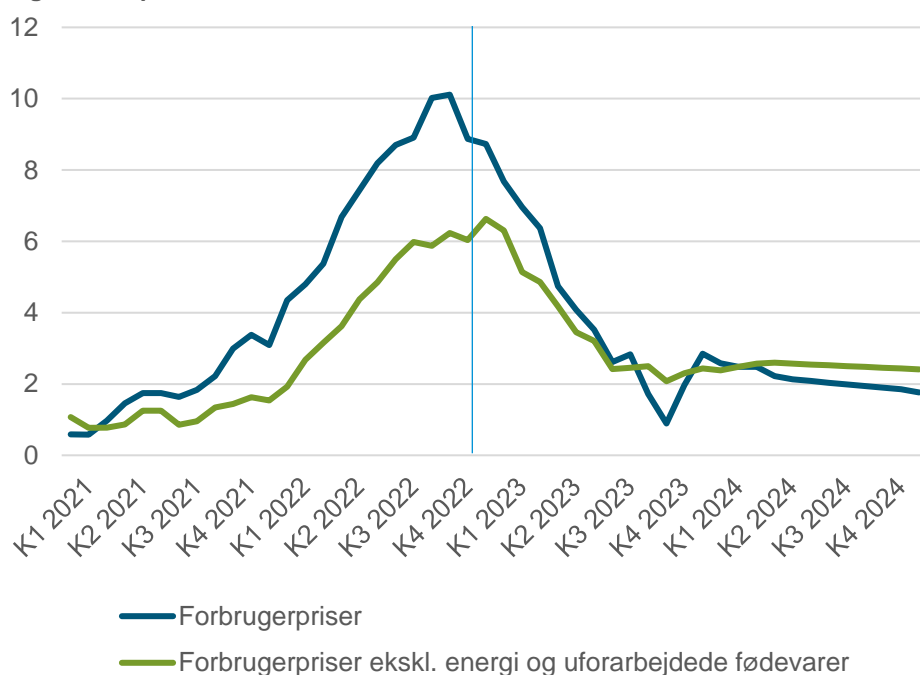
Renteudviklingen er sammen med den høje inflation to faktorer, der kan føre til at bringe privatforbruget – og dermed bl.a. efterspørgslen på biler – nedad i løbet af 2023. Ser vi eksempelvis på husholdninger med variabelt forrentede lån vil mange af disse over de kommende år opleve en stigning i deres renteudgifter ved refinansiering af lån og dermed have mindre til rådighed til forbrug¹. De stigende renter på realkreditobligationer har i 2022 øget interessen for opkonvertering af realkreditlån blandt boligejerne. På kort sigt fører opkonverteringerne til hjemtagelse af kursgevinster, men giver omvendt stigende renteomkostninger i husholdningerne, hvilket har betydning for det beløb, husholdningerne har til rådighed til bilkøb.

Derudover vil en eventuel fortsat høj inflation kunne ændre efterspørgselsbilledet, idet husholdningerne i forvejen har oplevet, at den høje inflation lagde et pres på realindkomsterne i 2022. DI forventer imidlertid, at inflationen har toppet, som vist nedenfor.

Inflationen har nået toppen

DI's forventninger til væksten i forbrugerpriserne

Årlig vækst i pct.



Kilde: Danmarks Statistik til og med december 2022. Efterfølgende måneder (til højre for den lodrette, blå streg) er DI's skøn.

¹ DI Analyse: "[Kæmpe regning for boligejere det kommende år](#)", oktober 2022.

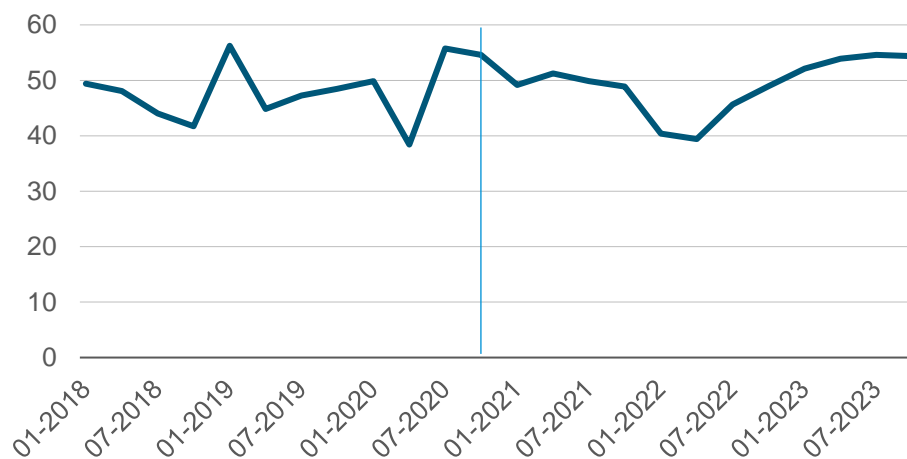
Ser vi på forbrugertilliden lå denne på et meget lavt niveau på vej ind i 2023. Som vist på [side 7](#) afviger forbrugernes planer om bilkøb imidlertid ikke fra normalen set over en femårig periode. Læg dertil, at forbrugerne kan have et opsøret behov for bilkøb som følge af de lange leveringstider på nye biler i 2022, som kan få en positiv afsmittende effekt på efterspørgslen i 2023, i takt med at leveringstiderne løbende forbedres.

DI [forventer](#), at beskæftigelsen vil falde i 2023, hvilket kan sætte sig i tilbageholdenhed for køb af større forbrugsgoder som biler. Det skønnes imidlertid, at det opsørede behov for bilkøb vil være større end den nedgang, som bl.a. et fald i beskæftigelsen vil føre med sig.

DI venter stigende bilforbrug i 2023, men med stagnation sidst på året

DI's prognose for husholdningernes køb af køretøjer

Mia. 2022-kroner, sæsonkorrigeret



Kilde: Nationalbanken (MONA) til og med 2. kvartal 2022. Efterfølgende kvartaler (til højre for den lodrette, blå streg) er DI's skøn.

Samme opsørede behov for at forny personbilparken hos de danske virksomheder kan også redde noget af den skønnede nedgang i de generelle erhvervsinvesteringer, som DI vurderer generelt vil falde med fire pct. i 2023. Nogle virksomheder vil måske endda lade sig inspirere af sidste års forlængelse af leasingaftaler i den eksisterende bilflåde, hvilket kan skubbe investeringen i nye biler senere hen i 2023 eller måske helt ind i 2024.

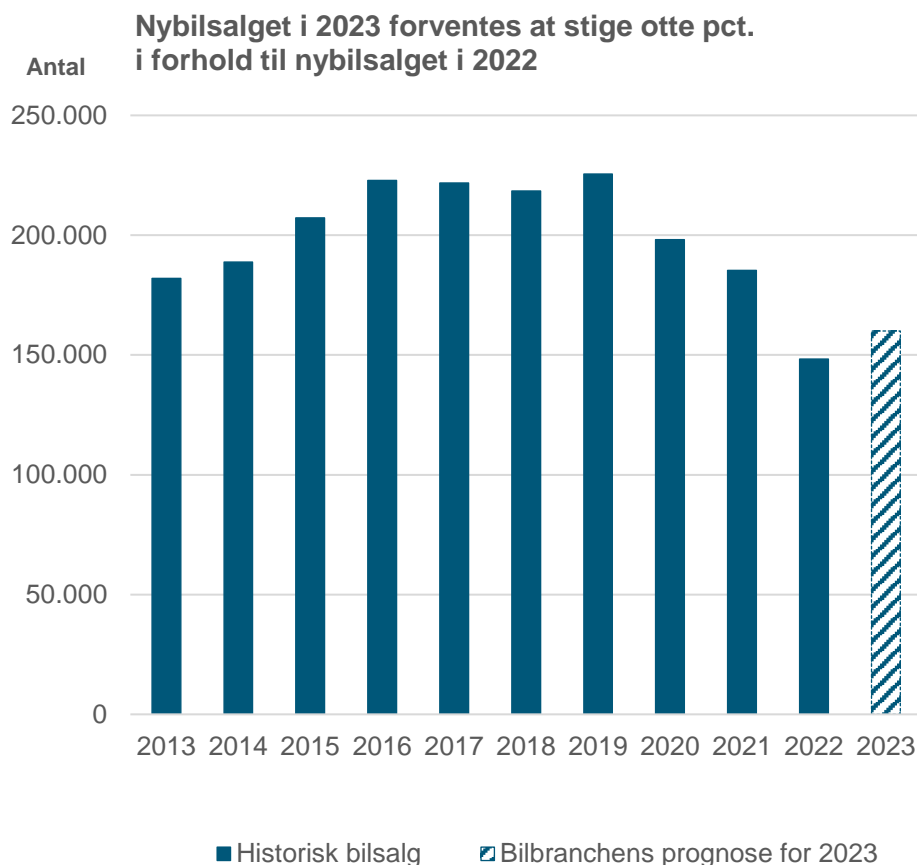
Udbuddet forventes at stige støt i 2023

Det udbudsdræne bilmarked holdte som nævnt bilsalget på et markant lavere niveau i 2022 i forhold til de sidste mere end ti år. I december måned [gav Bilbranchen indledende bud](#) på, hvordan nybilsalget vil bevæge sig henover 2023. Pointen var her, at der i et godt stykke ind i første halvår vil være et fortsat lavt nybilsalg, som kendt fra slutningen af 2022, imens leveringsituationen vil normalisere sig jo tættere vi kommer på 2024.

Dette bakkes op af tallene på de foregående sider, hvor især faktorer som omtalt på [side 1 og 2](#) om en ventet forbedring af antallet af leveringsdage på nye biler spiller en væsentlig rolle i vurderingen af, at udbuddet forventes forbedret i andet halvår af 2023. Dermed vil nybilsalget alt andet lige stige mærkbart som følge af bedre logistik i bilproducenternes værdikæder.

Samtidig kommer nybilsalget fra et ekstraordinært lavt niveau, der som nævnt kun er overgået af 2004 og 2009 de seneste tyve år. Her var der imidlertid helt andre ekstraordinære økonomiske udfordringer. Det lave udgangspunkt i 2022 gør således, at udbuddet alt andet lige fortsat vil være det styrende element i forhold til efterspørgslen i det meste af 2023.

Derfor vurderes den forventede nævnte nedgang i den samlede efterspørgsel i 2023, som følge af bl.a. en forventet nedgang i beskæftigelsen, relativt høj inflation og relativt høje renter, ikke at føre til negativ udvikling i nybilsalget. Tværtimod forventes det samlede nybilsalg i 2023 alt andet lige at stige med otte pct. i forhold til 2022. Dermed forventes nybilsalget i 2023 alt andet lige at ende i omegnen af 160.000 nyregistrerede personbiler.



Note: Prognosen for bilsalget omhandler alene salget af nye personbiler.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data bilstatistik.dk.

Som baggrundstæppe for denne prognose for nybilsalget ligger en række økonomiske usikkerheder – herunder især stor usikkerhed om udviklingen i, hvor mange penge forbrugerne i en usikker tid er villige til at bruge på en ny bil. Dog må en forbedret udbudssituation og et opspareret behov for at købe bil fra 2022 forventes at hive omsætningen fra bilhandel opad.



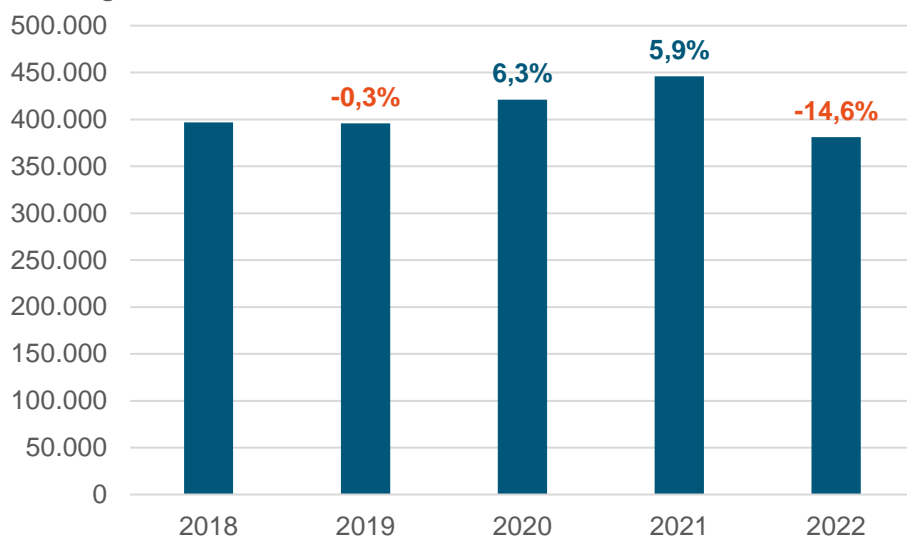
Nedtur for brugtbilsalget Fjerde kvartal gav endnu større lussing til et i forvejen blødende brugtbilmarked. Dermed endte brugtbilsalget samlet ti pct. nede.

Markedet for salg af brugte biler i 2022 kan deles i to. Der var én type brugtbilmarked i månederne fra start januar og cirka frem til slutningen af september, hvor brugtbilsalget kørte godt og hvor markedet generelt set var i underudbud. Til gengæld indtraf et helt andet brugtbilmarked fra cirka oktober og året ud. Her gik brugtbilsalget nærmest i stå mange steder i landet. Hvad angik brugte elbiler måtte 96 pct. af bilforhandlerne ifølge Bilbasen nedjustere deres priser på brugte elbiler som følge af den lavere efterspørgsel. Samlet set faldt brugtbilsalget 14,6 pct. i 2022 i forhold til året før.

Markant nedgang i brugtbilsalget i 2022

Data for antallet indgåede brugtbil-handler pr. år

Antal brugtbil-handler



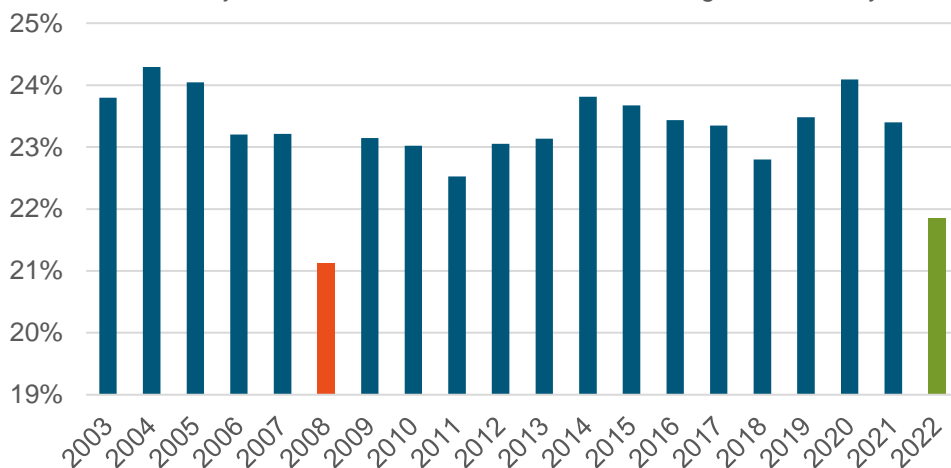
Note: Data er for antallet af brugtbil-handler, der er trukket fra Motorregistret ud fra kriterierne brugtbilregistreringer mellem CVR/CPR, CVR/CVR eller CPR/CVR med en indregistrering af køretøjet herefter. Alle andre brugtbilregistreringer er udeladt. Procenterne over søjlerne indikerer udviklingen i forhold til året før.

Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data fra Bilbasen og DMR.

Hvis vi zoomer ind på de tre sidste måneder af 2022, er det tydeligt at se, at der skete et skifte fra et meget udbudsdrivet marked op til og med tredje kvartal, til et efterspørgselsdrivet marked i fjerde kvartal; en tendens, som er fortsat ind i 2023. Faktisk er de sidste tre måneder af 2022 det dårligste fjerde kvartal siden finanskrisen startede i fjerde kvartal 2008 målt på fjerde kvartals andel af det samlede brugtbilsalg for året.

De sidste måneder af 2022 blev det dårligste fjerde kvartal for brugtbilsalget siden 2008 målt på kvartalernes andel

Data for fjerde kvartals andel af årets samlede salg de seneste tyve år



Note: Data er for andelen af brugtbil-registreringer og ikke indgåede handler som ovenfor.

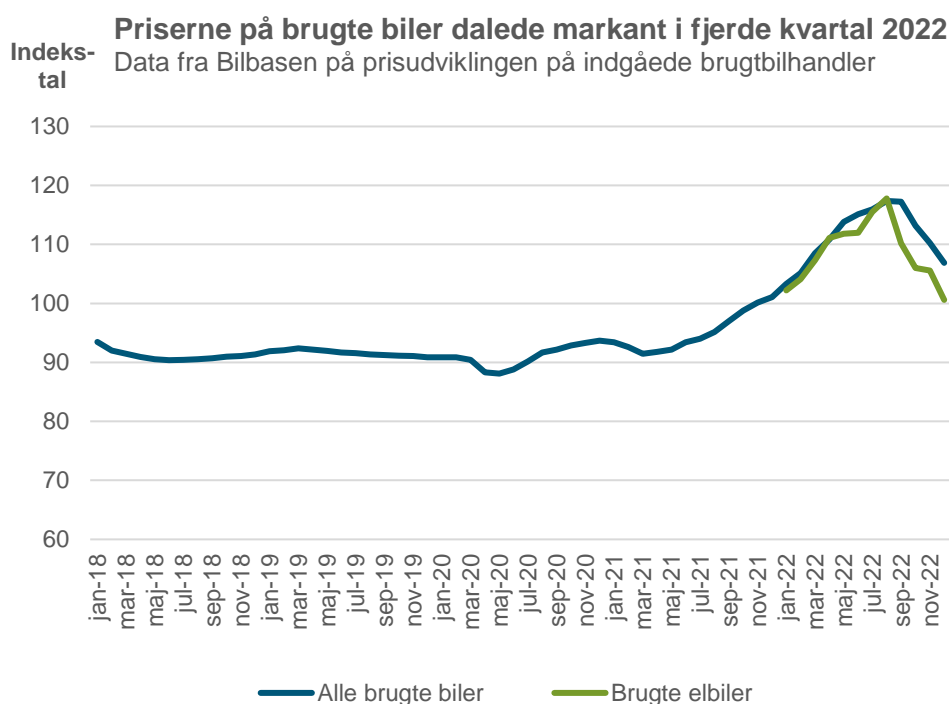
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data bilstatistik.dk.

TENDENS

01/2023 | side 15

Det betød med andre ord, at fjerde kvartal gav en endnu større lussing til det samlede brugtbilsalg, end de første tre kvartaler havde givet anledning til. De tre første kvartaler af 2022 lå således 8,2 pct. under samme tre kvartaler året før, og var dermed de laveste første tre kvartaler siden 2014. Det hænger naturligvis bl.a. sammen med situationen på nybilmarkedet, der bl.a. medførte, at brugte biler ikke skiftede hænder lige så ofte. Hertil kommer, at Bilbasen oplevede dalende efterspørgsel på brugte biler allerede fra maj måned 2022.

Denne udvikling henover året betød også, at priserne stille og roligt blev nedjusteret i årets andet halvår. Især prisen på brugte elbiler dalede som nævnt markant og ifølge Bilbasen medførte det bl.a., at priserne på en nyere brugt elbil var lavere ved starten af 2023 end de var ved indgangen til 2022. Som nedenstående udvikling viser, var især brugte elbiler hårdt ramt af nedgangen i efterspørgslen.



Note: Indeks 100 = K4 2021.
 Data er baseret på månedlige brugtbilregistreringer, der består af genregistreringer, ejer-/brugerskift og brugtimporterede biler, i årets første tre kvartaler. Prisindekset er til og med december 2022.
 Idet volumen var for lille, har vi valgt ikke at medtage prisudviklingen på elbiler før 2022.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilbasen.

Ifølge Bilbasen var liggetiderne i årets første seks måneder for elbiler i almindelighed, og for de nyere elbiler i særdeleshed, rekordlave med et gennemsnit på 17 liggedage for alle solgte biler på Bilbasen. Dette har imidlertid ændret sig i takt med, at udbuddet af brugte elbiler er steget i forhold til efterspørgslen. I midten af januar 2023 var liggetiden i gennemsnit 26 dage – dog med store forskelle blandt mærker og modeller. Det samlede antal solgte brugte elbiler holdt imidlertid et stabilt højt niveau generelt igennem hele 2022.

Elbiler ligger således fortsat i underudbud til trods for de markante prisfald, som måske med [Teslas seneste udmelding](#) om prisfald ikke har set bunden endnu. Den faste indikator for brugtbilsalget de kommende tre måneder, Udbudsindikatoren, viser således, at der er særlige segmenter af biler, der er værre ramt end andre.

Det er vigtigt at understrege, at denne udgave af Udbudsindikatoren ikke kan sammenlignes med tidligere versioner fra andre udgaver af Tendens, idet vi i denne udgave har anvendt et 12 måneders datasæt i stedet for de tidligere faste 60 måneders datasæt. Dette er gjort, for bedre at afspejle den nuværende situation, som forhandlere af brugte biler oplever.

Udbudsindikator: Brugtbilmarkedet er nu efterspørgselsdrevet

Udbud versus efterspørgsel gældende til og med marts 2023

Balance ml. udbud/efterspørgsel = 100

Segmenter/biltyper	Værdi	Tendens	Udbud siden sidste indikator
Mikro	81	↓	-1,2 %
Mini	84	↑	0,9 %
Mellem	105	↑	5,8 %
Firma	108	↑	5,9 %
MPV	83	↓	-0,8 %
SUV	104	↑	4,4 %
Luksus	102	↑	5,1 %
Gulplade	81	→	-0,4 %
Hybridbiler	96	↑	4,3 %
Elbiler	92	↑	8,2 %
Totalmarkedet	104	↑	1,6 %

Den største positive ændring i forholdet mellem udbud og efterspørgsel er ifølge Bilbasen sket for SUV'erne, dyrere plug-in hybrid-biler til en pris over 350.000 kr. samt firmabilklassen. Omvendt falder udbuddet ifølge Bilbasen fortsat for mikrobilerne og MPV-modellerne. Der er reelt under 1.000 nyere biler til salg i hvert af de sidstnævnte segmenter. For elbilerne gælder det, at udbuddet som nævnt er steget gennem fjerde kvartal sidste år, og dermed er der i starten af 2023 omkring 7.200 nyere elbiler til salg.

Det gælder for alle biler undtagen de to mindre segmenter med massivt underudbud, at liggedagene er steget markant. Alene i fjerde kvartal 2022 steg liggedagene med 15% for de 50 mest omsatte modeller fra 40 til 46 dage.

Dermed er Bilbasens konklusion, at markedet er skiftet fra sælgers til købers marked, og at man som forhandler bør være ekstraordinært omhyggelig med administrationen af lagerbilerne. Desuden vurderer Bilbasen, at bilforhandlerne bør forvente, at lagerdage vil stige moderat de kommende tre måneder.

I forhold til perspektiverne for brugte elbiler i de kommende måneder, er der ifølge Bilbasen allerede et relativt højt udbud til stede i starten af 2023. Udbuddet er kun 300 brugte elbiler fra rekordudbuddet på 7.500 brugte elbiler i midten af september 2022. Dog vurderer Bilbasen, at markedet for brugte elbiler fortsat vil være i underudbud noget tid endnu ind i 2023 på grund af den relativt høje efterspørgsel på brugte grønne biler.

Note: Hybridbiler inkluderer alle typer af hybridbiler. Hybridbiler og elbiler er inklusiv tal for brugtimporterede biler med gennemsnit for perioden januar 2021 – december 2022. Værdien er en Udbudsindikator-værdi og hænger ikke sammen med bilens værdi.

Med udgangspunkt i historisk data (*bemærk ny metode med 12 måneder i stedet for tidligere 60 måneder*), viser Udbudsindikatoren det forventede forhold mellem udbud og efterspørgsel på bilforhandlerens brugtbilmarked tre måneder ude i fremtiden. Er værdien lig med 100, er der balance mellem udbud og efterspørgsel. Er den under 100, er udbud mindre end den efterspørgsel, som kan forventes. Er indikatoren over 100 er der tilsvarende tale om et overudbud. Pilene angiver udbudstendensen siden sidste udgave af 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.

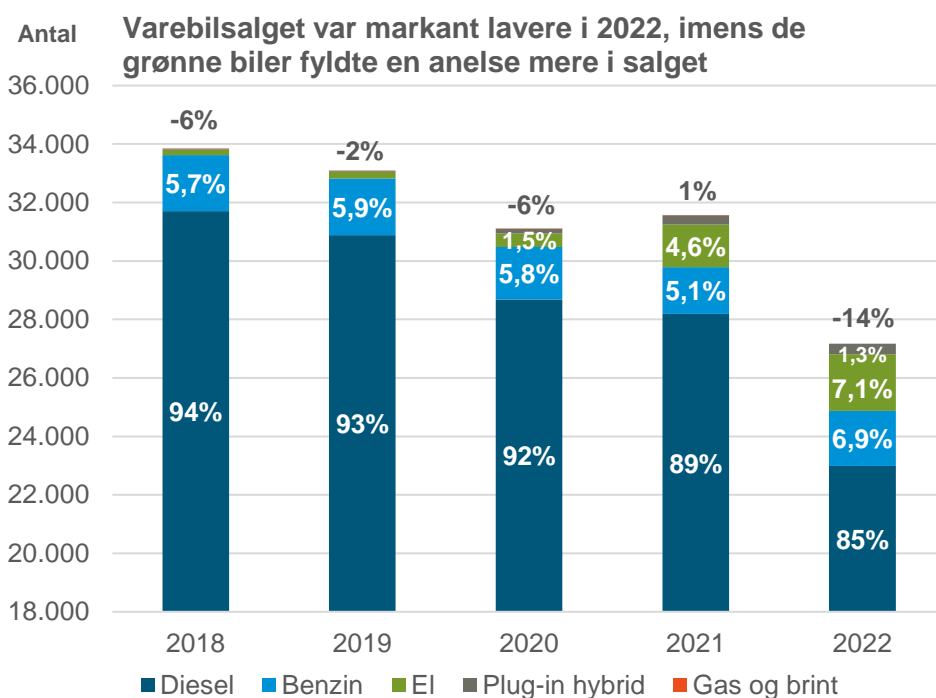
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af oplysninger fra Bilbasen. Store dele af kommentarerne til Udbudsindikatoren er desuden også leveret af Bilbasen.



Varebiler og lastbiler Varebilsalget faldt, imens lastbilsalget steg. Prognosen for salget i 2023 vender imidlertid med pilen nedad.

Salget af kommercielle køretøjer i 2022 var også påvirket af manglen på komponenter. Forskellen fra de lette kommercielle køretøjer – varebilerne – til de tungere segmenter – lastbilerne – var, at salget af førstnævnte oplevede et markant indhug i antallet af nyregistrerede køretøjer, imens det gik omvendt for sidstnævnte.

Til trods for det markant lavere varebilsalg i 2022 samlet set, var 2022-salget sammensat af en større mængde af nye el-varebiler. El-varebilerne fyldte således for første gang nogensinde mere end benzin-varebilerne.



Note: Procenterne over søjlerne indikerer udviklingen i det samlede salg af nye varebiler i forhold til året før. Procenterne inde i søjlerne indikerer drivmidlets andel af det samlede varebilsalg i det pågældende år. Kun andele over én pct. fremgår af søjlerne.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Det var især de store kundebrancher, der bidrog til den hårde modvind for varebilsalget i løbet af 2022. Eksempelvis faldt salget af nye varebiler til de seks største håndværksbrancher hos varebilforhandlerne med mere end 18 pct. fra 2021 til 2022.

Indekseret udvikling i salget til top 10 aftager-brancher i 2022

Brancher	2018	2019	2020	2021	2022
El-installation	100	99,3	110,5	106,8	87,7
Tømrer- og bygningsnedkervirksomhed	100	100,8	109,7	107,2	76,2
VVS- og blikkenslagerforretninger	100	94,6	95,2	92,8	82,2
Opførelse af bygninger	100	105,0	79,3	79,9	79,0
Engroshandel med andre maskiner og andet udstyr	100	91,6	58,0	65,4	82,0
Generelle offentlige tjenester	100	79,8	89,2	62,4	61,1
Anden bygge- og anlægsvirks., specialisering	100	98,4	96,1	102,1	80,9
Fastnetbaseret telekommunikation	100	431,1	280,0	1088,8	922,2
Murere	100	91,1	107,5	89,3	66,7
Almindelig rengøring i bygninger	100	79,6	81,4	76,4	56,9

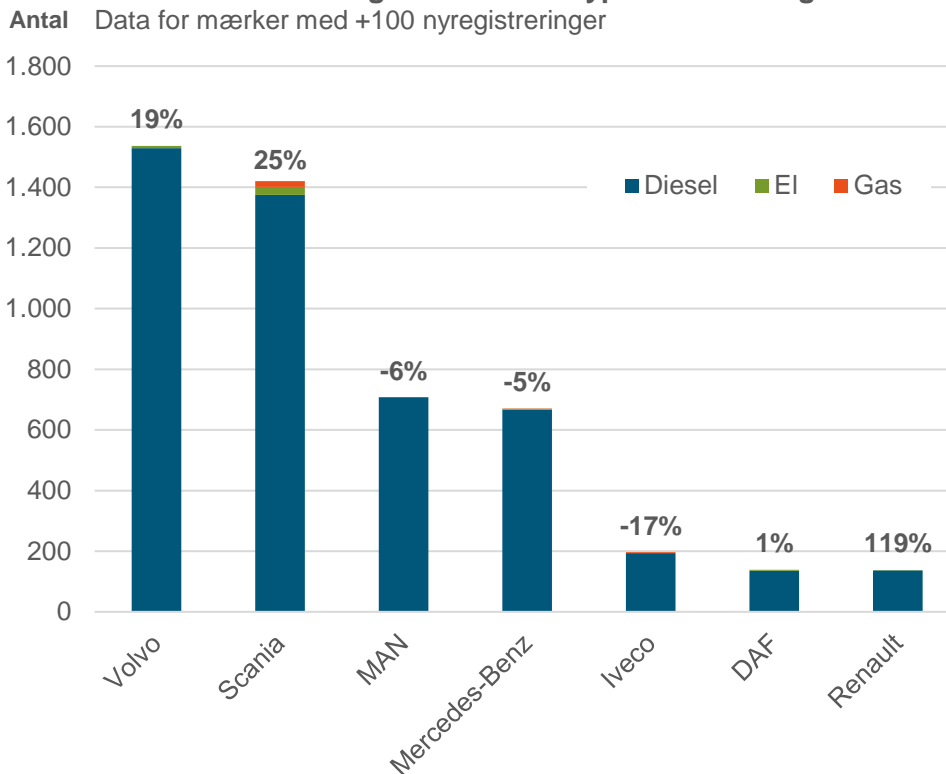
Note: Indeks 100 = 2018.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Derudover er varebilsalget til den sjette største varebilkunde – offentlige virksomheder – faldet med næste 40 pct. de sidste fem år. Derimod er den ottende største kundebranche – teleindustrien – blev ni gange større over den seneste fem årige periode målt på antallet af nyregistrerede varebiler.

Tre mærker hev lastbilsalget op i 2022

Lastbilsalget i 2022 endte, omvendt varebilsalget, med at stige 11,4 pct. i forhold til 2021. Det skyldes bl.a., at der var meget lange leveringstider på køretøjer bestilt i 2021, som stod til levering i 2022, og samtidig har europæiske lastbilproducenter været dygtige til at sikre leverancer af nødvendige komponenter, imens nogle endda har skruet op for produktionen, for at kunne følge med efterspørgslen.

Mærkernes fordeling af drivmiddeltyper i lastbilsalget 2022



Note: Procenterne over søjlerne indikerer udviklingen i det samlede salg for det pågældende mærke i forhold til samme i 2021.

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

Det var primært Volvo og Scania, der trak salgstallene op i 2022 i forhold til 2021, idet deres salg af nye lastbiler steg henholdsvis 19 pct. og 25 pct. Isoleret set stod de to mærkers stigninger således for mere end stigningen i det samlede lastbilsalg, idet Volvo og Scania til sammen indregistrerede 526 flere nye lastbiler i 2022 end i 2021, imens det samlede lastbilsalg steg med 501 flere nyregistrerede lastbiler i samme periode.

Derimod faldt salget af MAN-, Mercedes-Benz- og Iveco-lastbiler med henholdsvis seks pct., fem pct. og 17 pct. i forhold til samme mærkers salg i 2021. Bemærkelsesværdigt var det desuden, at Renault havde et rigtig godt salgsår i 2022 med en stigning i lastbilsalget på 119 pct. i forhold til 2021.

Hvor vil 2023-salget bevæge sig hen?

Som nævnt på [side 12](#) har de lange leveringstider skiftet markedsmekanismerne til at være et udbudsdrivet marked, hvor det er køretøjsproducenternes evne til at levere køretøjerne, der bestemmer niveauet for det samlede nybilsalg. Denne udbudssituation har også været tilfældet for både varebilsalget og lastbilsalget.

Eksempelvis meldte nogle af lastbilproducenterne allerede ud i slutningen af første halvår 2022, at eventuelle købere af nye lastbiler skulle være hurtige, hvis de skulle nå at få leveret deres nyproducerede køretøj inden årets udgang. I starten af i år er der således også relativt lang leveringstid på nye køretøjer for både varebiler og lastbiler afhængig af markedet.

Ser vi på efterspørgslen vil der imidlertid være pile, der peger i en nedadgående retning, som ikke umiddelbart vil kunne opvejes af de forlængede leveringstider på bestillinger fra slutningen af 2022. DI's seneste prognose viser en gennemsnitlig nedgang i erhvervsinvesteringerne på fire pct. i 2023.

Selvom virksomhedernes samlede investeringsniveau generelt set har ligget højt de seneste år, viser tallene bag DI's seneste prognose at nedgangen kan blive en anelse større end de fire pct. for virksomhedernes investeringer i transportmidler i 2023. Det er særligt små- og mellemstore virksomheder, der ifølge DI vil have mindre investeringslyst i 2023.

En af de store aftagere af kommercielle køretøjer, [bygge- og anlægsbranchen, er allerede under pres](#), idet ny analyse fra DI viser, at to virksomheder i gennemsnit lukkede hver dag i 2022 i bygge- og anlægsbranchen. I starten af januar har især tilbagebetalingen af coronalån været en stor lyseslukker for mange aktive virksomheder i branchen, og en del virksomheder i branchen mangler fortsat at betale de rentefrie lån tilbage til staten. Derudover presses virksomhederne i branchen også ved stigende renter, høje materialepriser samt forventet kraftig opbremsning i efterspørgslen i løbet af 2023.

Derudover er der en [generel usikkerhed](#) i dansk og global økonomi, som forventes at få en negativ afsmittende effekt på investeringerne i nyt materiel såsom kommercielle køretøjer. Videre viser også den aftagende mangel på medarbejdere på tværs af brancher, at flere brancher allerede ved indgangen til 2023 ser en afmattende aktivitet.

For så vidt angår især lastbilsalget i 2023 er det imidlertid værd at bemærke, at netop på grund af de lange leveringstider, hvor køretøjerne er bestilt på et tidspunkt, hvor der måske var en lidt anden økonomisk situation for køberne, kan efterspørgselssidens effekter på lastbilsalget i 2023 være forsinket med en række måneder. F.eks. vil en nedgang i efterspørgslen i ét kvartal sandsynligvis først vise sig i salgstillene i det eller de efterfølgende kvartaler.

Derfor forventer Bilbranchen, at det samlede varebilsalg vil falde med fem pct. i 2023 i forhold til 2022, imens det samlede lastbilsalg forventes at falde med tre pct. i samme periode. Nedgangene dækker over forskelle på tværs af mærker og geografi.

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 april 2023.

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