



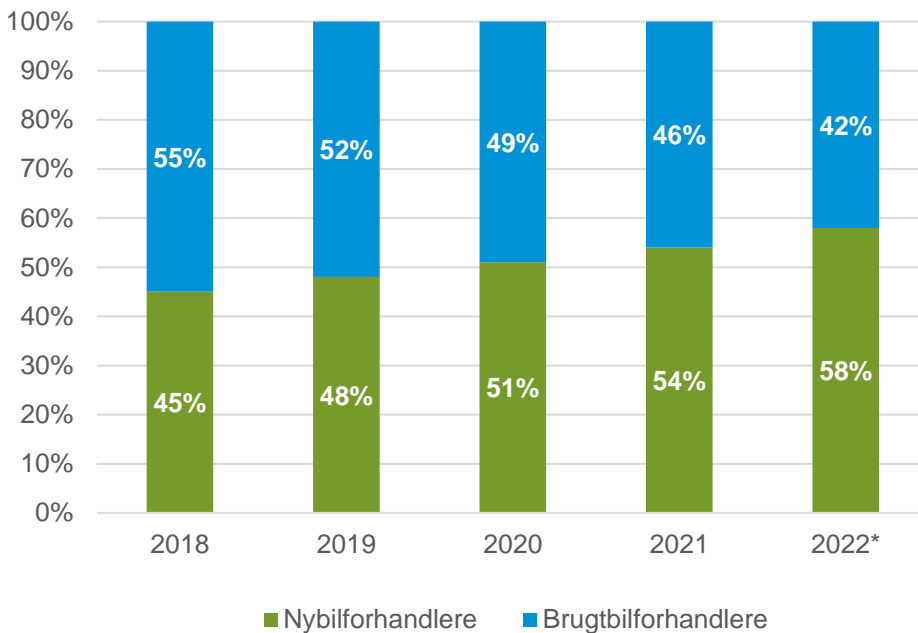
## Nybilforhandlere erobrer brugtbilmarkedet

**Bombastisk brugtbilsalg** Brugte biler er blevet én af de største indtjeningskilder for nybilforhandlerne. Seneste tal fra Bilbasen viser, at nybilforhandlerne står for mere end halvdelen af alle brugtbilhandlert fra landets bilforhandlere.

Siden coronaens indtog i 2020 har nybilforhandlerne generelt set været presset på leveringstiden for nye personbiler. Som bekendt har krigen i Ukraine forværret leveringssituationen, men der er enkelte lysninger for visse mærker til trods for, at manglen på mikrochips er fortsat.

Det har fået flere nybilforhandlere til at fokusere markant mere på brugtbilsalget, som i mange kvartaler i træk har været brandvarmt på grund af bil-producenternes lange leveringstider på nye biler. Denne udvikling er nu også tydelig at se i seneste tal fra DMR og Det Centrale Virksomhedsregister, som Bilbasen har samlet for Bilbranchen.

**Mærkeforhandlerne har taget markante markedsandele**  
Data for bilforhandlerens brugtbilhandlert de seneste fem år



Her viser data nemlig, at hvor nybilforhandlerne stod for 45 pct. af alle brugtbilhandlert foretaget hos en bilforhandler i 2018, stod nybilforhandlerne for ca. seks ud af ti af samme handlert i de første fem måneder af 2022. Brugtbilforhandlerens andel af brugtbilhandlert, som er foretaget hos en bilforhandler (fremfor privat), er således faldet med 13 procentpoint på fem år.



### LÆS OGSÅ:



Side 3

#### OVERBLIK:

Fortsat stabil omsætning

Google Trends-indikator for nybilsalget henover sommeren

Forbrugerne har ikke droppet planer om bilkøb



Side 7

#### BILHANDLEN:

Grønne takter i fortsat lavt nybilsalg i årets første halvår

Kraftige prisstigninger på brugte biler i massivt underudbud

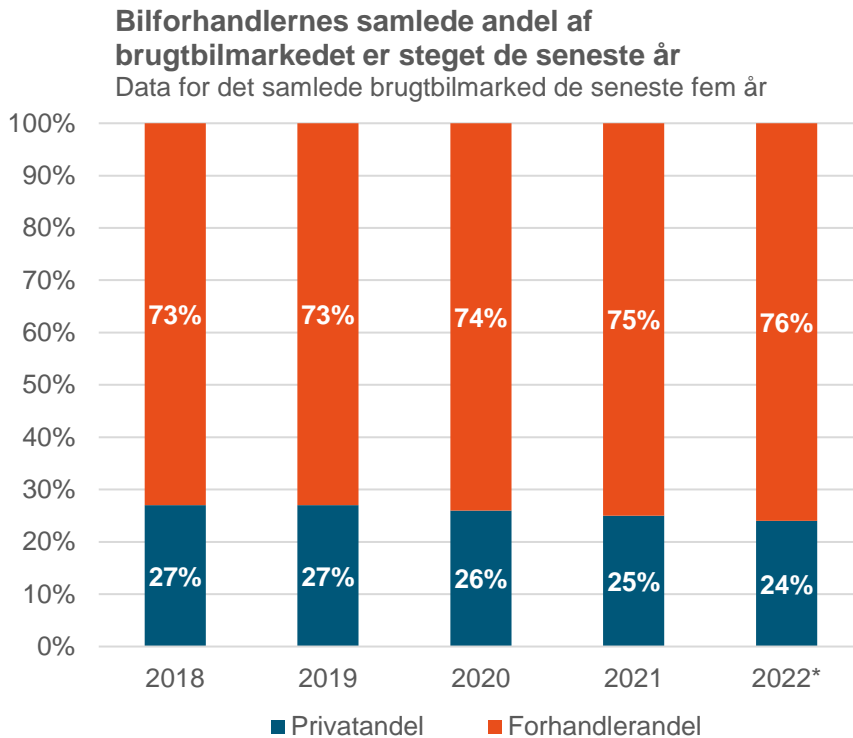
Det europæiske nybilsalg

**Note:** \*Data for årene 2018-2021 er for hele året akkumuleret, imens perioden for 2022 er månederne januar-maj akkumuleret.

Metode: Forhandlerandelene er beregnet på baggrund af anonymiseret DMR-data fra Det Centrale Virksomhedsregister på Virk.dk. Transaktionerne for forhandlerens andele er defineret som "CVR til CPR" og "CVR til CVR". De private transaktioner er defineret som "CPR til CPR" og "CPR til CVR". 2022-data er et kvalificeret skøn fra Bilbasen med udgangspunkt i, at virksomhedernes indberetninger ikke er afsluttet ved udgangen af maj måned. Tallene er imidlertid verificeret via en anonymiseret gennemgang af data fra Bilinfo.

**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilbasen, DMR og Det Centrale Virksomhedsregister.

Ser vi derudover på andelen af samtlige brugtbilhandler, som privatmarkedet stod for i samme femårige periode, stod private brugtbilhandler for ca. 27 pct. af det samlede brugtbilmarked i 2018. I de første fem måneder af i år, stod privatmarkedet for 24 pct.



**Note:** \*Data for årene 2018-2021 er for hele året akkumuleret, imens perioden for 2022 er månederne januar-maj akkumuleret. Metode: Forhandlerandelene er beregnet på baggrund af anonymiseret DMR-data fra Det Centrale Virksomhedsregister på Virk.dk. Transaktionerne for forhandlerens andele er defineret som "CVR til CPR" og "CVR til CVR". De private transaktioner er defineret som "CPR til CPR" og "CPR til CVR". 2022-data er et kvalificeret skøn fra Bilbasen med udgangspunkt i, at virksomhedernes indberetninger ikke er afsluttet ved udgangen af maj måned. Tallene er imidlertid verificeret via en anonymiseret gennemgang af data fra Bilinfo. **Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilbasen, DMR og Det Centrale Virksomhedsregister.

Nybilforhandlerne har således ikke alene taget markedsandele fra brugtbilforhandlerne, men også fra privatmarkedet i den femårige periode. Ud over nybilforhandlerens større fokus på brugtbilhandlen, kan det bl.a. hænge sammen med, at når der er usikkerheder i enten bilmarkedet eller i dansk økonomi generelt set, foretrækker flere private at handle brugte biler med bilforhandlere. Og her har nybilforhandlerne tilsyneladende i stigende grad været mest attraktive.

### Et fortsat stærkt brugtbilsalg for nybilforhandlerne

Uden tegn på at leveringssituationen med nye personbiler vil blive markant forbedret i resten af 2022, vil nybilforhandlerens indsats for at strukturere brugtbilsalget sandsynligvis fortsætte året ud.

Hvor brugtbilsalget af byttebiler for mange nybilforhandlere tidligere har været et nødvendigt onde, som del af et nybilsalg, er mange af disse virksomheders organisation nu indrettet til at kunne håndtere et mere struktureret brugtbilsalg. Det har nybilforhandlerne eksempelvis gjort ved at ansætte dedikerede sourcingmedarbejdere, ved at lade bilsælgere arbejde mere struktureret med brugtbilsannoncerne på linje med nye biler eller måske endda reklamere ud mod slutbrugere for at købe deres brugte bil.

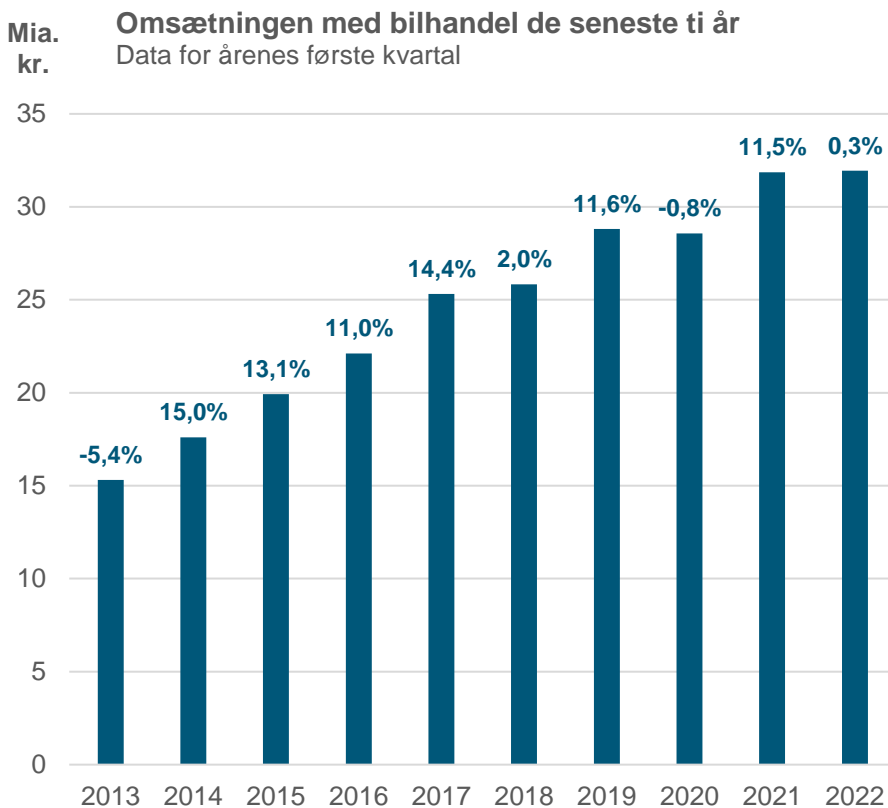
Det stigende brugtbilsalg hos nybilforhandleren gavner bundlinjen, imens nybilsalget for mange bidrager marginalt til samme – med mindre der er tale om en markant volumen. Alt tyder således på, at det strukturerede brugtbilsalg hos nybilforhandlerne er kommet for at blive – også på den anden side af komponentmanglen i bilindustrien.



# Overblik

**Fortsat stabil omsætning** Omsætningen fra handel med biler fortsatte på et stabilt højt niveau i starten af 2022. Det skyldes blandt andet et brandvarmt brugtbilsalg, som tidligere nævnt. Samtidig ses en generel stigning i omsætningen på branchens eftermarked.

Trods nedgang i nybilsalget fortsætter omsætningen i bilhandlen med at ligge på et relativt højt niveau i årets første kvartal, hvor den samlede omsætning for perioden januar-marts endte på ca. 31,9 mia. kr. Omsætningen lå således på samme niveau som samme periode sidste år.



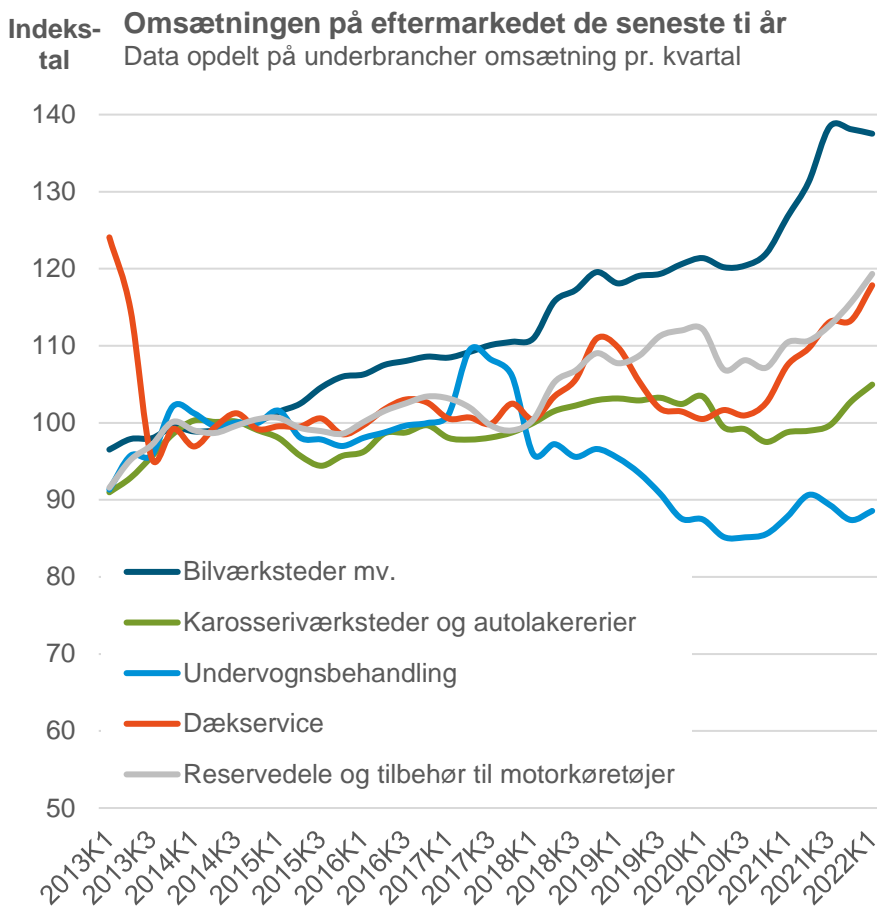
**Note:** Tallene over søjlerne indikerer udviklingen i første kvartal i det pågældende år i forhold til samme kvartal året før.

Bilhandelsomsætningen er udgjort af de fire underbrancher '451110 Engroshandel med personbiler, varebiler og minibusser', '451120 Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser', '451910 Engros- og detailhandel med campingkøretøjer, små trailere mv.' og '451920 Engros- og detailhandel med lastbiler og påhængsvogne mv.'

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

Forklaringen ligger naturligvis i, at der er rigtig godt gang i brugtbilsalget, hvor prisstigningerne fortsatte markant opad i årets første måneder (se forklaring herpå i brugtbilafsnittet). Derudover er forhandlernes eftermarkedsaktiviteter generelt set også tilbage på et relativt højt niveau, hvilket bidrager til den relativt højere omsætning i bilhandlen ovenfor.

Omsætningen hos bilværksteder, lakerervirksomheder mv., som ikke har forhandleraktiviteter som den primære forretning, har isoleret set også været på et relativt højt niveau i årets første kvartal. Men selvom den samlede eftermarkedsomsætning er stigende, er der store forskelle mellem aktiviteterne på eftermarkedet.



**Note:** Indeks 100 = 2014. Data er sæsonkorrigeret og der er anvendt tre måneders glidende gennemsnit.

Definitioner: 'Bilværksteder mv.' er branchekode 45.20.10 Autoreparationsværksteder mv., 'Karosseriværksteder og autolakererier' er branchekode 45.20.20, 'Undervognsbehandling' er 45.20.30, 'Dækservice' er branchekode 45.20.40, 'Reservedele og tilbehør til motorkøretøjer' er branchekoderne '45.31.00 Engros-handel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer' og '45.32.00 Detailhandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer'.

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

Én af de underbrancher, som udmærker sig særdeles positivt, er bilværksteder mv., hvor omsætningen er steget markant fra tredje kvartal 2020, hvor der var et efterslæb fra coronanedlukningerne i de to foregående kvartaler. Siden da er omsætningen for underbranchen steget med ca. 20 pct. En del af forklaringen på den markante omsætningsvækst ligger desuden i, at der er tilkommet flere virksomheder i branchen i samme periode.

Omsætningen for både reservedelssalg og dækservice er også steget markant de seneste år. Branchernes omsætning var i første kvartal i år steget med henholdsvis ca. 18 pct. og ca. 19 pct. i forhold til samme kvartal i 2013, hvilket vidner om en særdeles positiv udvikling i kølvandet på corona, hvor omsætningen i disse to underbrancher også tog sig en tur nedad. Derudover får nogle bilejere måske serviceret deres brugte bil en anelse mere i øjeblikket end tidligere, hvor nye bilers leveringstid var kortere, hvilket også vil have en positiv effekt på eftermarkedet.

Helt lige så positivt har det ikke været for branchen for undervognsbehandling. Her er omsætningen dalet de seneste år, og hvor genåbningen af samfundet fra sommeren 2020 fik andre underbranchers omsætning på eftermarkedet til at stige markant, er det ikke gået helt lige så godt for undervognsbehandlingen. De seneste fire kvartaler (K2 2021-K1 2022) er branchens omsætning kun steget ca. tre pct. i forhold til de foregående fire kvartaler. Dette er imidlertid efter, at den i samme periode i 2020 (K2 2019-K1 2020) faldt med ca. ni pct. i forhold til samme periode året før.



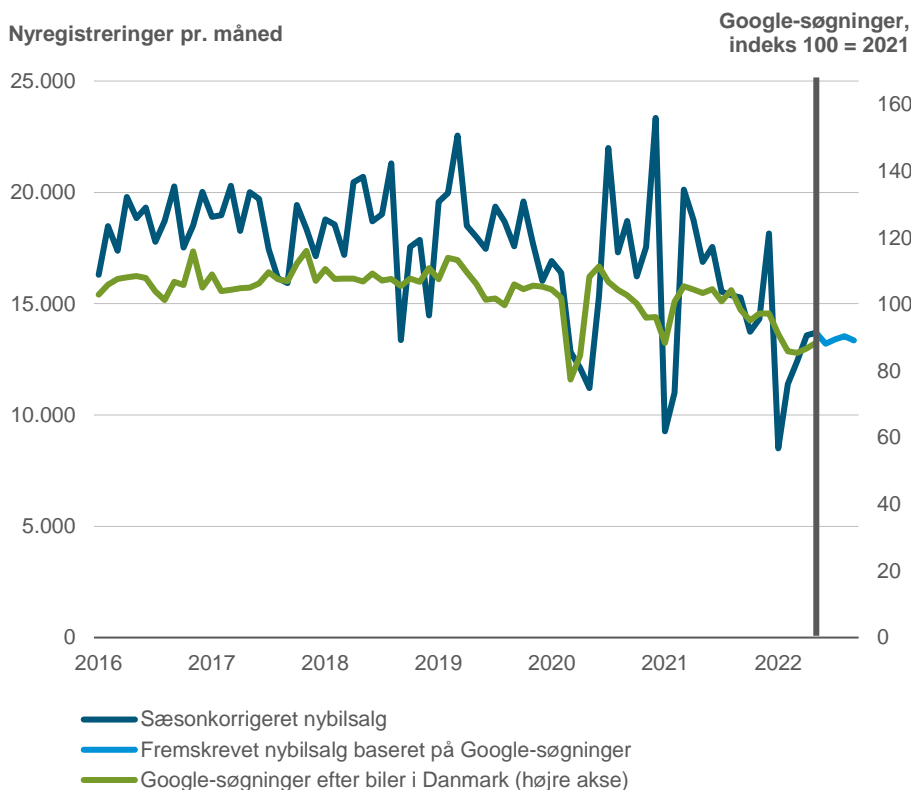
**Google Trends-indikatoren viser, at der hen over sommeren fortsat vil være en stabil efterspørgsel på bilkøb.**

Selvom der hersker en usædvanlig udbudssituation i bilindustrien med mangel på komponenter, og deraf afledte længere leveringstider, er der fortsat tegn på en relativ stabil efterspørgsel. Google-søgningerne efter biler har i en årrække vist os, at de kan bruges til at se på bilsalget de kommende måneder. Eksempelvis viste januar måneds Tendens, at der ville være en stabil efterspørgsel på nye biler de første par måneder ind i 2022, hvilket viste sig at holde stik.

I de seneste Google-data kan vi således se, at efterspørgslen ikke er dykket mærkbart til trods for, at forbrugertilliden generelt er på et meget lavt niveau (se næste side). Tværtimod er søgetallet på det seneste steget en smule, hvilket i sig selv er positivt i betragtning af den pessimisme, forbrugerne udtrykker om den nuværende økonomiske situation i forbrugertilidsmålingerne. Den stabile bilefterspørgsel er bakket op af de seneste svar i Danmarks Statistiks forbrugerforventningsundersøgelse, som også er omtalt på næste side.

### Svagt stigende interesse for biler giver forventning om et stabilt bilsalg i sommeren 2022

Fremskrivning af sæsonkorrigerede nyregistreringer i den nuværende



**Note:** I prognosemodellen lægges 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 den 0,62. Seneste observation for søgninger og realiseret bilsalg er juni 2022.

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

Når forecastet ser relativt lavt ud i ovenstående graf skyldes det, at beregningerne bl.a. lægger en del vægt på, hvordan nybilsalget har været i de foregående måneder. Dermed er det værd at bemærke, at forecastet gælder under den nuværende udbudssituation, og det siger således ikke noget om en mulig forbedring i *udbuddet*. Som nævnt kan Google-søgningerne bruges til at danne en indikator for *efterspørgslen*, som hen over sommeren ser ud til at være på et stabilt niveau i forhold til de seneste måneder.

**TENDENS**  
 07/2022/ side 5



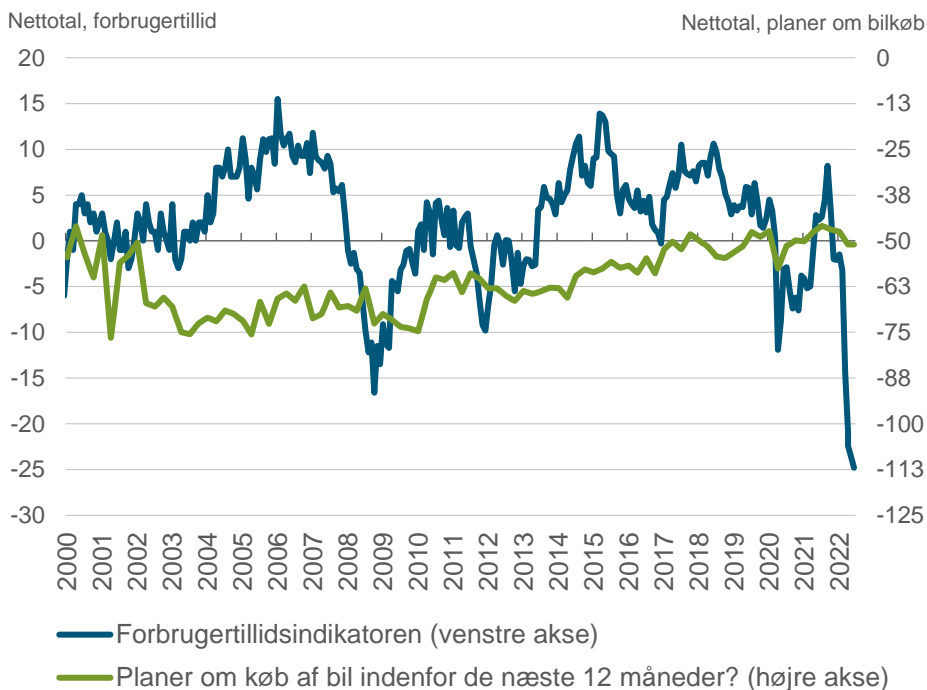
## Samfundsøkonomi Stigende priser og renter har sammen med den økonomiske usikkerhed sendt forbrugertilliden på retur, men det smitter endnu ikke af på forbruget.

De seneste måneders høje prisstigninger har i foråret sat forbrugerne under stigende økonomisk pres. Fra maj 2021 til maj 2022 er forbrugerpriserne steget med 7,4 pct. Sammen med de stigende renter, der øger udgifterne på lån med løbende rentetilpasning, betyder det mindre luft i mange husholdningsbudgetter. For mange forbrugere er så høje prisstigninger et uvant fænomen. Det skaber usikkerhed, men det er DI's forventning, at priserne hen over sommeren vil stabilisere sig på det høje niveau. Inflationstallene vil derfor falde, efterhånden som man begynder at sammenligne med perioder, hvor priserne også lå højt året før.

De stigende priser er også slået igennem i Danmarks Statistiks løbende målinger af forbrugertilliden, der i juni nåede det laveste niveau i de næsten 50 år, målingerne er blevet udført. Forbrugertilliden er normalt en god indikation for, hvordan forbruget vil udvikle sig over de næste måneder. Den lave forbrugertillid er derfor umiddelbart dårligt nyt, men de løbende indikatorer, der findes for forbruget, tyder endnu ikke på, at forbrugerne har skruet ned i samme grad, som forbrugertilliden antyder. Der er f.eks. stadig gang i omsætningen i detailhandlen.

### Forbrugerne er historisk pessimistiske, men har ikke droppet planer om bilkøb

Balance i månedlig forbrugertillid og kvartalsvise bilkøbsforventninger



**Note:** Spørgsmålet om planer af bilkøb stilles til 1.500 forbrugere. Deres tilbøjelighed til bilkøb scores fra -100 (meget usandsynligt) til 100 (meget sandsynligt), og indikatoren er et gennemsnit af disse scorere. Da det altid er et mindretal af forbrugere, der planlægger bilkøb, er indikatoren permanent i minus, og en score på f.eks. -50 behøver derfor ikke være negativt.

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

Forbrugertillidsmålingerne hvert kvartal indeholder et spørgsmål om, hvorvidt forbrugerne planlægger et bilkøb det kommende år. Seneste måling fra april i år er værd at bemærke. Den viser, at andelen af forbrugere, der planlægger bilkøb, er faldet en smule, men ikke i samme takt som den overordnede forbrugertillid. Andelen er således på niveau med 2019 og højere end under coronakrisen i 2020. DI forventer, at bilefterspørgslen vil være tilstrækkelig stor til, at det efterslæb, der er opstået i bilsalgstallene i forbindelse med de aktuelle forlængede leveringstider, i nogen grad vil blive indhentet, når udbuddet normaliseres. Se en uddybning af udbudssituationen i [den forrige udgave af Tendens fra april 2022](#).





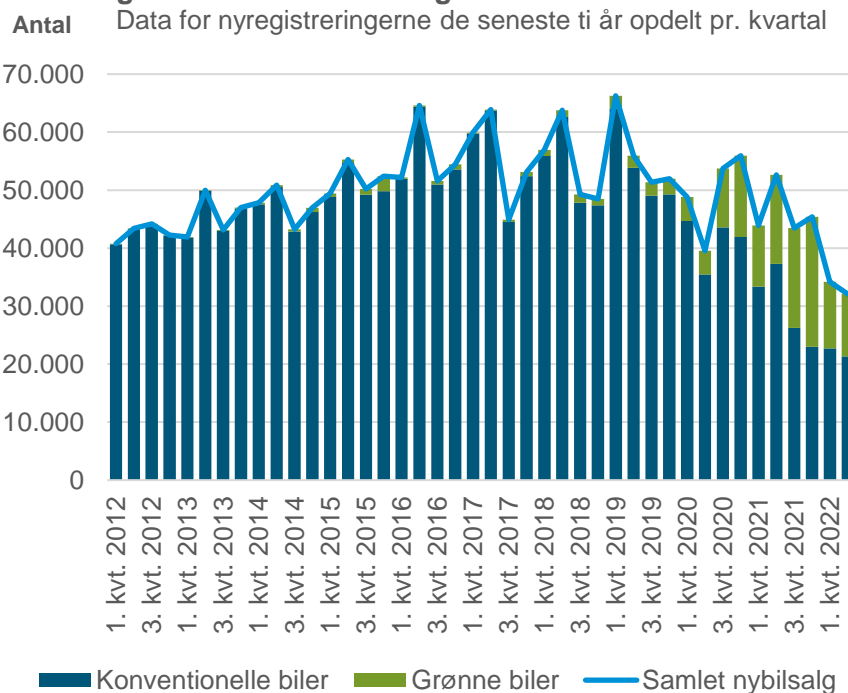
# Bilhandlen

**Grønne takter i fortsat lavt nybilsalg** Nybilsalget fortsatte på et meget lavt niveau i andet kvartal på grund af de lange leveringstider fra bilproducenterne. Men bag tallene er der positive grønne takter, som har bidt sig fast i det danske bilmarked.

73.490 personbiler. Det var antallet af de samlede nyregistreringer i årets første seks måneder, og dermed det laveste antal for et års første halvår siden 2009. Det positive i den historie er imidlertid, at der aldrig har været et første halvår med så høj en andel af grønne nyregistrerede personbiler.

I årets første seks måneder blev der således indregistreret ca. 2.725 nye grønne personbiler, hvilket er ca. 34 pct. af samtlige nyregistreringer i første halvår i år. Det er en stigning på syv procentpoint i forhold til samme periode sidste år, hvor de grønne bilers andel også lå på et rekordhøjt niveau.

## Nybilsalget fortsætter på et lavt niveau, men de grønne biler har bidt sig fast i markedet



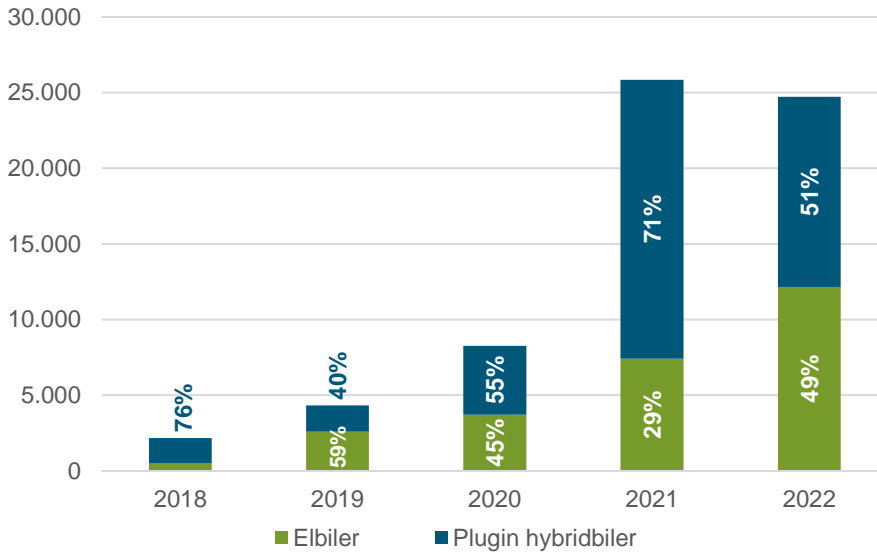
**Note:** Konventionelle biler inkluderer benzin- og dieselbiler inklusiv mildhybrid og ikke-opladelige hybridbiler. Grønne biler inkluderer brintbiler, gasbiler, elbiler og plugin-hybridbiler.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk

En anden stor forskel fra første halvår sidste år til samme periode i år er desuden, at elbiler og plugin-hybridbiler i år står for ca. halvdelen hver af det samlede antal nye grønne biler. Samme tidspunkt sidste år blev der indregistreret lidt mere end to nye plugin-hybridbiler for hver nye elbil.

Denne udvikling skyldes flere faktorer. For det første er bilaftalen fra december 2020 indrettet således, at der ved årsskiftet i år blev indfaset lidt mere registreringsafgift på plugin-hybridbilerne. Det har alt andet lige gjort elbilerne relativt mere attraktive. Dernæst er der kommet endnu flere attraktive elbilmodeller på markedet, som for første gang nogensinde generelt ser ud til at være mindst lige så konkurrencedygtige på udstyr og udseende som pendanterne i pluginudgave og konventionel udgave. Til sidst anes der en tendens, hvor bilproducenterne prioriterer elbilerne i produktionen trods komponentmangel, hvilket kan skyldes EU's CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til nyproducerede biler.

### Det grønne nybilsalg de seneste fem år

Antal Data opdelt pr. drivmiddel for årets første seks måneder



**Note:** Procenterne i søjlerne indikerer drivmiddeltypens andel af det samlede grønne nybilsalg i første halvår.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

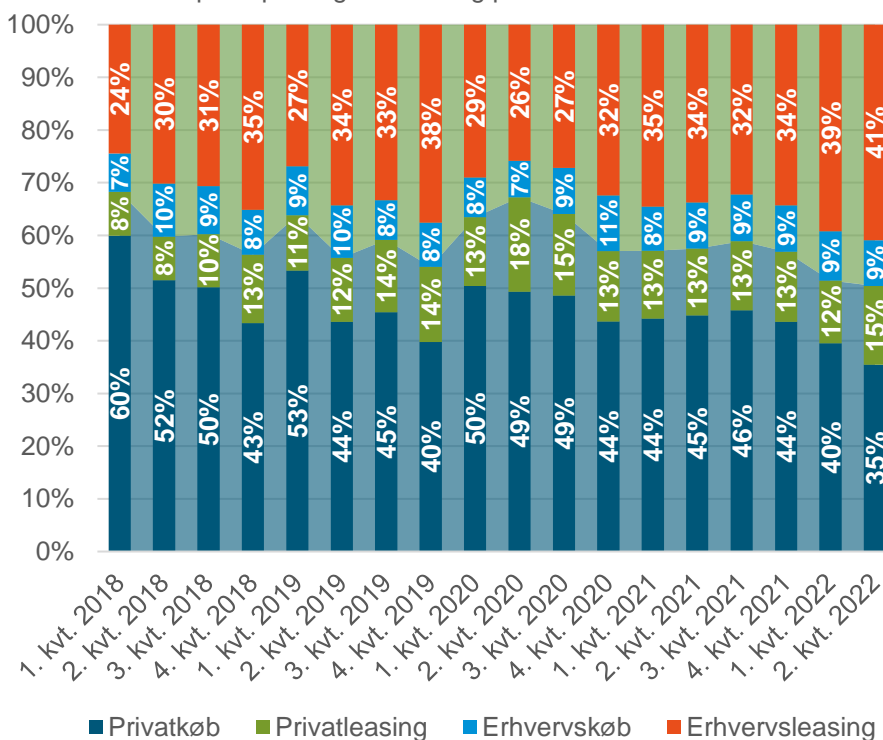
Sammen med en kraftigt forbedret ladeinfrastruktur er alle tre faktorer ovenfor medvirkende til, at ovenstående fordeling mellem de grønne biler har udviklet sig henimod flere nuludledningsbiler det seneste års tid.

### To salgskanaler er særligt populære

Fordelingen af nyregistreringer til henholdsvis privatmarkedet og erhvervsmarkedet har generelt set ligget relativt stabilt de seneste år. Det er imidlertid første gang, at leasingmarkedet samlet set har sat sit præg, som det gjorde i andet kvartal i år. Her var både privat- og erhvervsleasing steget til relativt høje andele af nybilsalget med henholdsvis 15 pct. og 41 pct. af nybilsalget i andet kvartal i år. I samme kvartal for blot fire år siden lå andelen for privat- og erhvervsleasing på henholdsvis otte pct. og 24 pct.

### Leasing vandt indpas i andet kvartal i år

Data opdelt på salgskanaler og pr. kvartal



**Note:** På grund af afrundinger summerer procenterne ikke til 100 i alle årene.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.



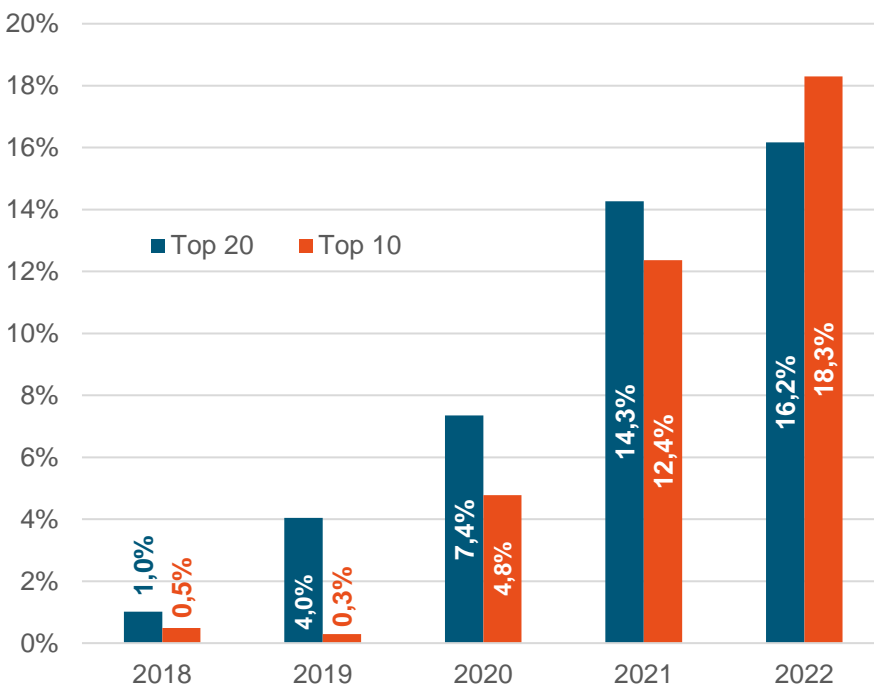
En del af forklaringen på stigningen i erhvervsleasings andel af totalmarkedet er, at de længere leveringstider har flyttet nogle flådeejere over i leasing, for at være sikre på, at deres medarbejdere har nyere biler at køre i. Og generelt for både privat- og erhvervsleasing har der i en del måneder været særdeles attraktive leasingtilbud på markedet, som finansieringsløsninger for køb af nye biler generelt set ikke har kunnet konkurrere mod.

### Mærkernes grønne udvikling

De 20 mest solgte mærker stod i andet halvår for ca. 93 pct. af alle nyregistrerede personbiler, imens de 10 mest solgte mærker stod for ca. 66 pct. Andelen af grønne biler i mærkernes samlede nybilsalg spiller en mere og mere væsentlig rolle, og for første gang er den gennemsnitlige grønne andel højere blandt de 10 mest solgte mærker i forhold til samme gennemsnit for de tyve mest solgte mærker.

#### Den gennemsnitlige andel af nye grønne biler blandt de mest solgte mærker stiger markant

Data for årenes første halvår



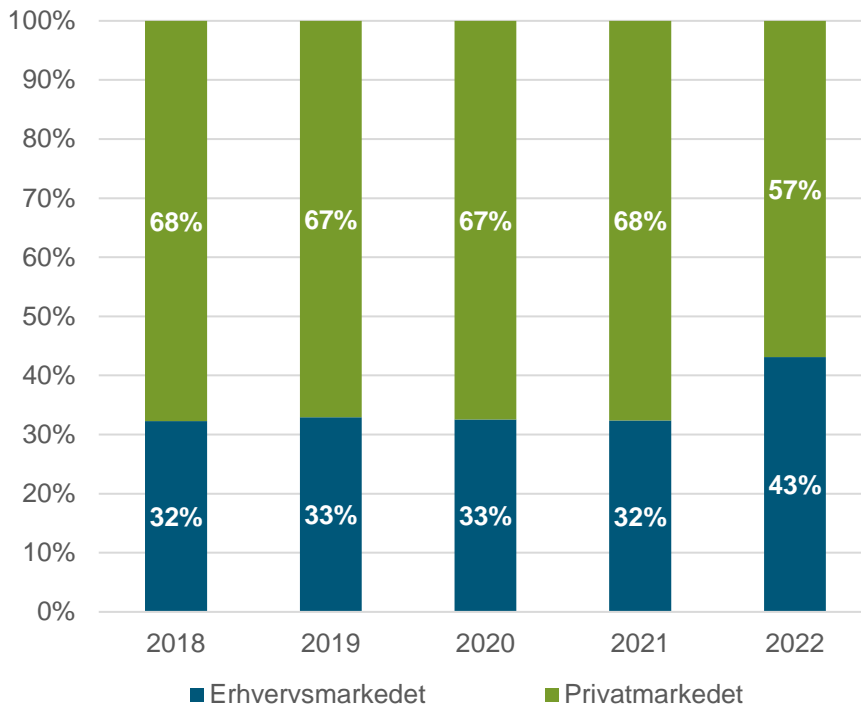
**Note:** Data er for de mest solgte mærker i totalsalg på tværs af alle drivmidler.  
**Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Denne udvikling er måske ikke overraskende i takt med, at grønne biler bliver en større del af udbuddet og i takt med, at efterspørgsel og rammevilkår støtter godt op om salget af nye grønne biler. Udviklingen, hvor grønne bilers andel er større hos de 10 mest solgte bilmærker, i forhold til samme andel for de 20 mest solgte mærker, vidner imidlertid om, at det er blevet et konkurrenceparameter at kunne tilbyde grønne biler i sortimentet. Derudover viser det, at det ikke længere kun er dyrere modeller, der tilbydes i en opladelig udgave, men langt størstedelen af de mest populære mærker tilbyder i dag opladelige modeller på tværs af prisklasser og segmenter.

Grønne biler i sortimentet som et konkurrenceparameter betyder samtidig, at mange mærker tilbyder grønne biler, der ikke alene dækker privatmarkedets behov for de rette grønne biltyper, men også erhvervsmarkedet er kommet godt med seks måneder inde i 2022. Her stod erhvervsmarkedet således for 43 pct. af alle nyregistrerede grønne personbiler, hvilket har ligget omkring 32-33 pct. de foregående år.

### Bedre balance mellem privat- og erhvervs- markedets andele af nye grønne biler

Data for årenes første halvår



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

Det er et yderligere tegn på, at de grønne biler for alvor er blevet mere konkurrencedygtige, uagtet om bilerne skal bruges privat eller i erhvervsammenhæng.

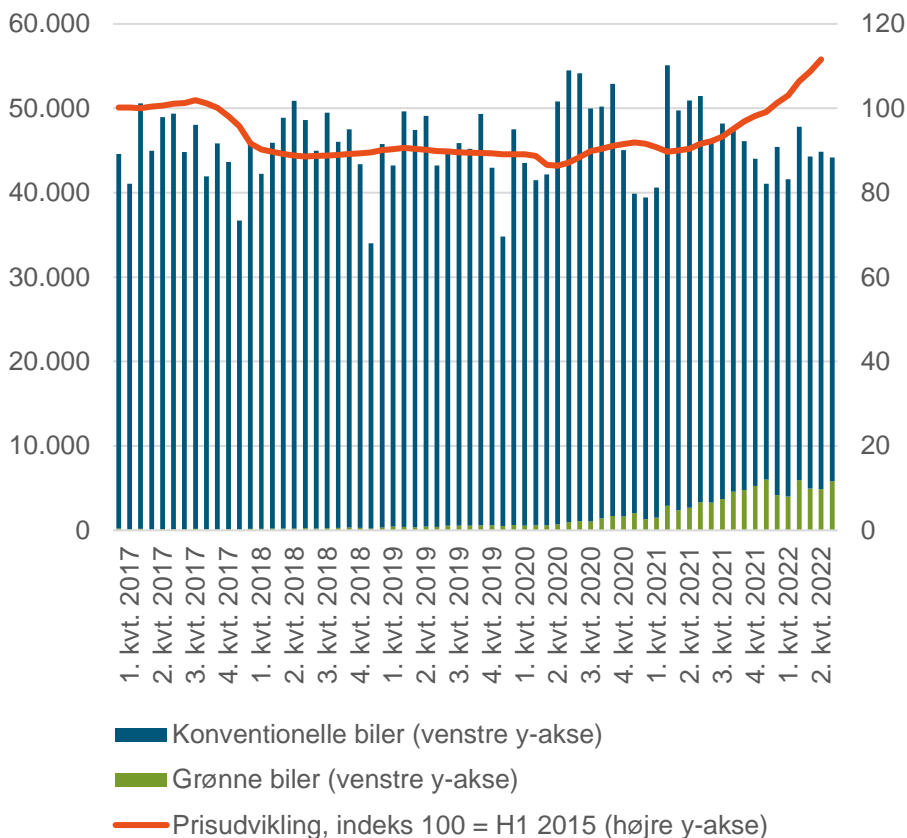
De tre mest populære grønne bilmodeller på erhvervsmarkedet i første halvår i år var Ford Kuga, BMW 3 og Kia Niro, som i alt stod for ca. 16 pct. af alle grønne erhvervsregistreringer i første halvår. Imens stod de tre mest populære grønne biler på privatmarkedet i første halvår også for ca. 16 pct. af alle grønne privatregistreringer. Disse tre grønne modeller var Tesla Model Y, Skoda Enyaq iV og Ford Kuga.



## Kraftige prisstigninger på brugte biler Det fortsatte massive underudbud af brugte personbiler viser sig nu markant i prisudviklingen på brugtbilmarkedet.

I årets første seks måneder blev der handlet ca. syv pct. færre brugte personbiler i forhold til samme periode sidste år. Dermed blev der registreret i omegnen af 268.000 handler med brugte biler i første halvår af 2022, imod ca. 287.000 brugtbilhandler i første halvår 2021.

### Brugtbilhandlen aftager en anelse, imens priserne på brugte biler fortsætter markant opad



**Note:** Indeks 100 = H1 2015. Data er baseret på brugtbilregistreringer, der består af genregistreringer, ejer-/brugerskift og brugtimporterede biler. Prisindekset er til og med maj 2022. Grønne biler er her defineret som elbiler, brintbiler, gasbiler og plugin-hybridbiler. **Kilde:** Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk og Bilbasen.

Til trods for en brugtbilhandel, der aftager lidt fra det relativt høje aktivitetsniveau, er priserne på de brugte biler, ifølge Bilbasen, steget med ca. ti pct. alene fra januar til juni i år. Brugtbilpriserne er således på det højeste niveau, Bilbasen nogensinde tidligere har registreret.

Som nedenstående Udbudsindikator viser, er samtlige segmenter på tværs af drivlinjer i et historisk stort underudbud. Det er en fortsat usædvanlig udvikling på brugtbilmarkedet, som ifølge indikatoren ikke ser ud til at ændre sig i tredje kvartal.

Enkelte bilmodeller vil have højere liggedage end gennemsnittet, men for alle drivlinjer og segmenter vurderer Bilbasen, at efterspørgslen i tredje kvartal vil være markant højere end udbuddet kan indfri.

Det er især mikrobiler, MPV'er og elbiler, der har lave udbudsantal på Bilbasen. Helt særligt i kombinationen af SUV-biltype og elbil drivlinje er der et yderligere markant underudbud, og generelt er det Bilbasens forventning, at der fortsat vil være stor efterspørgsel på nyere brugte elbiler de kommende måneder.

## Udbudsindikator: Fortsat massivt underudbud af brugte biler

Udbud versus efterspørgsel gældende til og med september 2022

Balance ml. udbud/efterspørgsel = 100

Segmenter/bil typer	Værdi	Tendens	Udvikling siden sidste indikator
Mikro	68	↓	-5,8 %
Mini	71	↓	-4,1 %
Mellem	77	↓	-3,4 %
Firma	79	↓	-4,1 %
MPV	64	↓	-6,8 %
SUV	71	↓	-4,4 %
Luksus	77	↓	-1,8 %
Gulplade	75	↓	-3,9 %
Hybridbiler	66	↓	0,2 %
Elbiler	64	↓	-2,9 %
<b>Totalmarkedet</b>	<b>72</b>	<b>↓</b>	<b>-4,5 %</b>

Foreløbige erfaringer fra det amerikanske og engelske brugtbilmarked viser en opbremsning i handlen med brugte biler på grund af massive prisstigninger. Samme risiko er der naturligvis for det danske marked. Der er imidlertid endnu intet, der tyder på en nedadgående efterspørgsel på brugte biler i forhold til det nuværende meget lave udbud af brugte personbiler.

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



## Den europæiske bilhandel

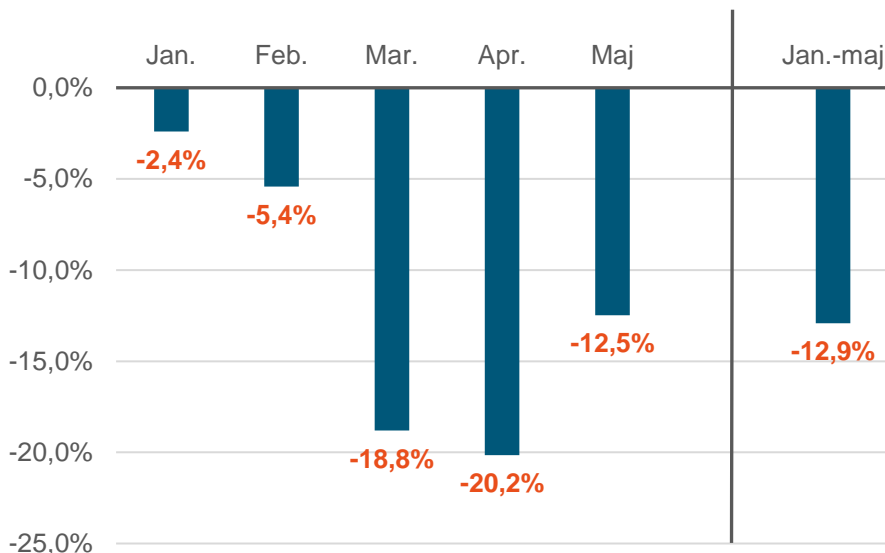
**Det europæiske nybilsalg** Komponentmangel og lange leveringstider fortsætter på tværs af det europæiske bilmarked, hvor det danske marked er blandt de ti hårdest ramte markeder.

Ved årsskiftet lå det klart, at det europæiske nybilsalg (EU, EFTA og UK) i 2021 endte 1,5 pct. under nybilsalget i 2020. Med december måned sidste år var det således sjette måned i træk, at nybilsalget var lavere end samme måned året før, hvilket i sig selv er usædvanligt for det europæiske bilsalg.

Fem måneder inde i 2022 (seneste data ved udgivelse af denne udgave af Tendens) lå det europæiske bilsalg samlet set ca. 13 pct. under samme fem måneder i 2021. Som det fremgår af figuren nedenfor, er situationen helt naturligt blevet forværret af krigen i Ukraine, og især marts og april måneder i år gav store indhug i nybilsalget i forhold til samme måneder i 2021.

### Udviklingen i det europæiske nybilsalg

Data for 2022 i forhold til 2021



**Note:** Data er akkumuleret for markederne i EU, EFTA og Storbritannien.

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

Selvom det danske nybilsalg i årets første fem måneder gik næsten en fjerdedel tilbage – svarende til ca. 17.500 færre nyregistreringer – i forhold til samme periode i 2021, er der andre markeder som har langt større udfordringer end det danske.

Eksempelvis lå nybilsalget i januar-maj i år i Italien tæt på 180.000 nye personbiler under samme periode sidste år. Det var stort set det samme antal nye personbiler, der blev indregistreret i Danmark i hele 2021. Imens lå nybilsalget i samme periode i Frankrig og Tyskland henholdsvis ca. 122.000 og ca. 103.000 nye personbiler under de første fem måneder i 2021. En stor del af disse nedgange i bilsalget kan alt andet lige tilskrives manglen på komponenter hos bilproducenterne.

Procentvist ligger Danmark i den kedelige ende af tabellen med den tredje største procentvise nedgang i årets første fem måneder, hvilket bl.a. skyldes størrelsen på det relativt lille danske marked. Nedgangen på ca. 23 pct. i årets første fem måneder er kun overgået af Litauen (ikke med i ovenstående) og Italien, imens Finland ligger på niveau med Danmark.

## Top 20 bilmarkeder i det vestlige Europa

Data sorteret efter største absolutte tilbagegang i 2022 ift. 2021

	Jan.-maj 2021	Jan.-maj 2022	Udv., antal	Udv., pct.
Italien	735.420	556.818	-178.602	-24%
Frankrig	723.257	600.893	-122.364	-17%
Tyskland	1.116.737	1.013.417	-103.320	-9%
Storbritannien	723.845	661.121	-62.724	-9%
Spanien	360.048	318.488	-41.560	-12%
Belgien	191.265	160.573	-30.692	-16%
Polen	198.874	172.820	-26.054	-13%
Østrig	108.321	85.846	-22.475	-21%
Sverige	137.068	118.094	-18.974	-14%
<b>Danmark</b>	<b>76.225</b>	<b>58.748</b>	<b>-17.477</b>	<b>-23%</b>
Finland	46.790	36.092	-10.698	-23%
Schweiz	98.542	88.323	-10.219	-10%
Tjekkiet	90.244	80.178	-10.066	-11%
Norge	63.538	53.604	-9.934	-16%
Ungarn	53.450	47.918	-5.532	-10%
Holland	129.825	124.397	-5.428	-4%
Portugal	62.509	59.939	-2.570	-4%
Grækenland	44.487	43.761	-726	-2%
Irland	61.091	63.082	1.991	3%
Rumænien	35.845	47.645	11.800	33%
<b>EU + EFTA + UK</b>	<b>5.203.970</b>	<b>4.532.124</b>	<b>-671.846</b>	<b>-13%</b>

**Note:** Listen af bilmarkeder er udvalgt på baggrund af antallet nyregistreringer i de første fem måneder af 2022. Efterfølgende er listen sorteret efter den største absolutte tilbagegang (frem mod fremgang) i forhold til samme fem måneder i 2021.

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

I Sverige og Norge mangler markederne henholdsvis ca. 19.000 og ca. 10.000 nye biler i årets første fem måneder i forhold til de første fem måneder i 2021, hvilket svarer til en nedgang på henholdsvis ca. 14 pct. og ca. 16 pct. Kun syv af de 30 europæiske lande har set en fremgang i nybilsalget i de første fem måneder af i år sammenlignet med samme periode sidste år.

### Det europæiske nybilsalg kører mod lysere tider

Den amerikanske analysevirksomhed, AutoForecastSolutions (AFS), følger løbende med i bilproducenternes udmeldinger om mikrochip-manglens konsekvenser for produktionen af nye biler. Hver uge udgiver de således en samlet status for de globale markeders bilproduktion. Senest viser AFS's beregninger, at i omegnen af 820.000 personbiler i Europa er blevet påvirket alene af manglen på mikrochips i perioden januar til og med slutningen af juni i år. Derudover kommer de køretøjer, som er påvirket af anden komponentmangel som eksempelvis kabler mv.

Med bilproducenternes udmeldinger, og AFS' egne beregninger, regner konsulenthuset med, at der for 2022 samlet set vil være omkring 1,1 millioner berørte personbiler på det europæiske bilmarked alene som følge af manglen på mikrochips. Med andre ord har vi endnu ikke set slutningen på mikrochipkrisen, men AFS' forventning er, at de værste indhug i bilproduktionerne i Europa er overstået.



**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 oktober 2022.

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