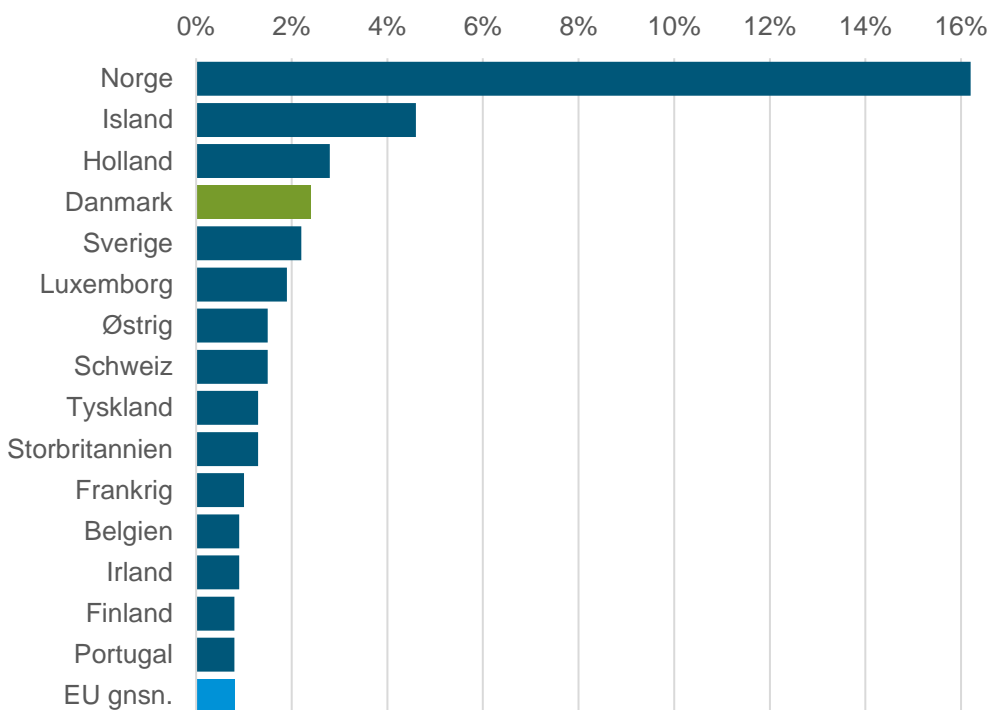


Salg af elbiler risikerer at tabe momentum

2030-MÅL I SIGTE Danmark er foreløbig godt med i den grønne omstilling af bilbestanden. Usikkerhed om den fremtidige prisudvikling på batterier samt erfaringer fra nabolande, der har hævet afgiften på elbiler, giver imidlertid panderynker. Et DI-forslag anviser en ny og mere ambitiøs vej til én mio. grønne biler på vejene i 2030.

Bilbranchen står midt i den grønne omstilling. Hver tredje nye bil, der ruller over kantstenen hos de danske bilforhandlere, er nu en elbil, og sammen med de relativt få brugte elbiler, der hvert år bliver importeret, medvirker det år for år til at øge bestanden af elbiler i landet.

Bestanden af elbiler i udvalgte europæiske lande
Data for de 15 lande med højeste andel elbiler i bestanden



I januar 2023 udgav bilproducenternes europæiske lobbyorganisation, ACEA, en rapport over udviklingen i de europæiske landes bilbestande. Rapporten viste bl.a., at Danmark ligger på fjerdepladsen over de lande, der har den højeste andel af elbiler på vejene.

Foran Danmark ligger kun henholdsvis Norge, Island og Holland. Alle tre lande har det tilfælles, at de har holdt hånden under udrulningen af elbiler i deres bilbestande ved eksempelvis at fjerne moms (Island), give tilskud til privatkunder (Holland) og udlejningsvirksomheder (Island) samt sænke bilafgifterne (alle tre).¹



LÆS OGSÅ:



SIDE 4

OVERBLIK:

God start på årets omsætning

Google Trends-indikatoren viser stigning i kommende bilsalg



SIDE 7

BILHANDLEN:

Grøn raketfart i nybilsalget

Brugtbilsalget er fortsat ikke oppe i gear

Note: Data for bestandenes elbil-andele er seneste data og er for 2021.

Kilde: Vehicles in use Europe 2023, ACEA, januar 2023.

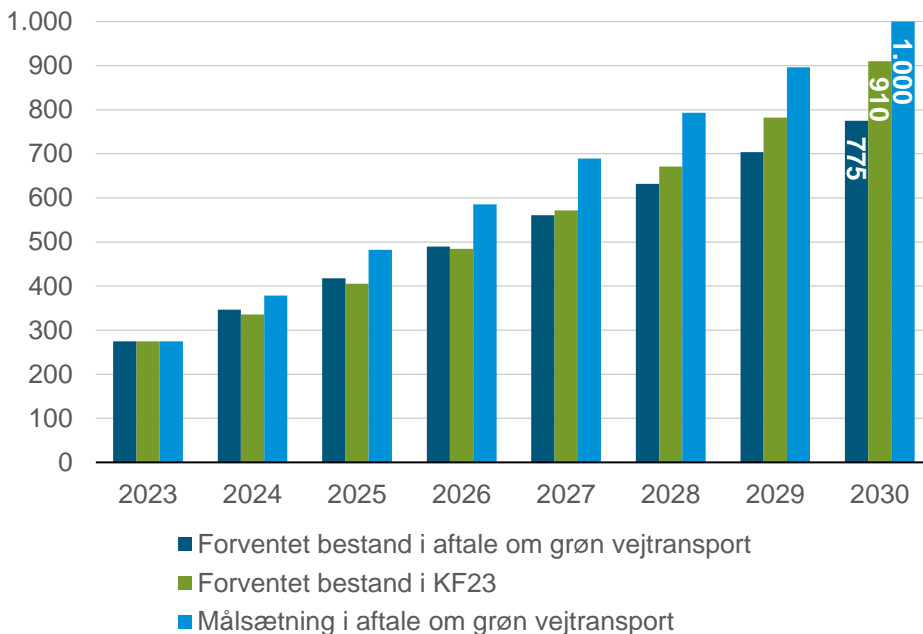
¹ [The Reykjavik Grapevine](#), marts 2023; [Overview – Electric vehicles: tax benefits & purchase incentives in the European Union \(2022\)](#), ACEA, September 2022.

Når det går godt i Danmark skyldes det ikke mindst, at vi i de seneste år har haft langsigtede rammevilkår for bilafgifterne for de grønne biler. Det har vi takket være [den politiske aftale om grøn omstilling af vejtransporten](#), der blev indgået i december 2020. Aftalen hvilede på [anbefalingerne fra Eldrup-kommissionen](#).

Med aftalen opstod også en politisk ambition om at nå op imod én million grønne biler (både elbiler og plug-in hybrider) i bilbestanden i 2030, hvoraf det var forventningen, at aftalen ville levere ca. 775.000 grønne biler. Siden aftalens indgåelse er der imidlertid kommet nye skøn for, hvor mange biler, der vil blive solgt i 2030, idet forventningen nu er godt 900.000 grønne biler, jf. figuren nedenfor.

Danmark er på vej til at nå målet om én mio. grønne biler i 2030

Tusinde biler



Bag anbefalingerne i Eldrup-kommissionen indgik bl.a. antagelser om, at prisen på batterier til elbiler ville falde frem mod 2030. Disse antagelser lå til grund for, at der gradvist bliver udrullet registreringsafgift på elbilerne frem mod 2030 – særligt fra 2026, hvor de fleste elbiler står til at få en mærkbar afgiftsstigning. Udfordringen er imidlertid, at der i dag er øget usikkerhed om prisudviklingen på batterier til elbiler.²

Udover en øget usikkerhed om prisudviklingen, viser [erfaringer fra en række nabolande](#), at markedet for elbiler fortsat er meget følsomt for ændringer i afgifter og tilskud. Både Norge, Sverige og Tyskland oplevede en nedgang i salget af elbiler, da de ændrede på afgifter og tilskud til ugunst for elbiler.

For at sikre, at vi når ambitionen om én mio. grønne biler i 2030, har DI foreslået, at der aftales en fastfrysning af registreringsafgiften for elbiler på 2023-niveau. Det vil ikke alene få regeringen i mål med ambitionen om én mio. grønne biler på vejene i 2030, det vil ifølge DI's beregninger gå endnu længere og føre til én mio. elbiler på de danske veje i 2030.

Forslaget vil medføre en aflysning af den planlagte stigning i registreringsafgiften, der - særligt fra 2026 - er med til at gøre det væsentligt dyrere at købe elbiler i Danmark.

Note: Tal afrundet til nærmeste 5.000 biler. Det forventede forløb i aftale om grøn vejtransport er fremskrevet lineært med udgangspunkt i den nuværende bestand som den er opgjort i KF23.

Kilde: Energistyrelsens Klimastatus- og Fremskrivning 2023 (KF23), Aftale om grøn vejtransport, december 2020

² Bloomberg News 25. marts 2022, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-03-25/morgan-stanley-flags-ev-demand-destruction-as-lithium-soars#xi4y7vzkq>, <https://www.iea.org/commentaries/electric-cars-fend-off-supply-challenges-to-more-than-double-global-sales>

Isoleret set vil ordningen med fastfrysning af registreringsafgift på elbiler på 2023-niveau ifølge DI's beregninger medføre, at personbilernes samlede CO₂-udledning vil falde med yderligere 0,5 mio. ton CO₂ ift. det, der er forudsat i aftalen fra december 2020. Derudover vil DI's forslag øge arbejdsudbuddet med 1.350 fuldtidspersoner i 2030.

Om DI's forslag:

Fredag den 23. juni fremlagde DI's Advisory Board for Grøn Mobilitet en række anbefalinger til, hvordan transportsektoren kan nedbringe sin CO₂-udledning. Det vigtigste forslag på personbilområdet var, at man fastholder både det bundfradrag og den indfasningprocent i registreringsafgift, der er gældende for elbiler i 2023, så registreringsafgift på elbiler ikke vil stige efter 2023.

Ordningen foreslås finansieret ved tre elementer:

- 1) Højere ejerafgift for benzin- og dieslbiler:
Ordningen kan finansieres ved, at man forhøjer den ejerafgift for konventionelle benzin- og dieslbiler, som bilejere allerede i dag betaler halvårligt. Det vil give øget incitament til at skifte til en elbil.
- 2) Højere og differentieret ejerafgift for eldrevne biler:
Langt de fleste elbiler og plug-in hybridbiler nyder i dag godt af en lav ejerafgift. Som yderligere finansiering til ordningen kan man omlægge ejerafgiften for elbiler, så man sikrer et højere strukturelt provenu fra ejerafgift på de nye grønne biler – også efter 2030, hvor vi forventeligt vil have mere end én mio. på vejene. Den konkrete model kan tilpasses, men DI har i sine beregninger taget udgangspunkt i tre forskellige prisgrupper, hvor den billigste gruppe løftes med 50 pct. i forhold til i dag, og den dyreste gruppe løftes med yderligere 25 pct. for de eldrevne personbiler, der er mindst energieffektive.
- 3) Hurtigere afvikling af elafgiftsrabat til elbiler:
Som del af aftalen om grøn vejtransport blev ordningen med særlig lav elafgift på ladestrøm til elbiler forlænget til 2030. Ordningen giver elbilejere mulighed for blot at betale 0,4 øre/kWh i afgift på ladestrøm. Til sammenligning udgør den almindelige elafgift mellem 70,1 og 55,4 øre/kWh i samme periode (dog har satsen været ekstraordinært lempet til 0,8 øre/kWh i første halvår 2023). Selv uden særordningen vil det fortsat være langt billigere pr. km at køre på el sammenlignet med benzin eller diesel, og pengene er derfor bedre brugt på at understøtte salget af elbiler. Afvikling af afgiftsrabatten kan evt. kombineres med et loft over den lave elafgift på elopvarmede huse, således at der sikres ensartet elafgift på ladestrøm for alle elbilejere, jf. Eldrup-kommissionens påpegning af den nuværende uens beskatning.

Gennemføres en omlægning af bilbeskatningen er det en mulighed i samme ombæring at forholde sig til, hvordan plug-in hybridbiler skal beskattes på sigt. Det skal ikke mindst ses i lyset af, at plug-in hybridbilerne ikke længere vil blive anset som grønne køretøjer i EU's taksonomi fra 2026, og at elbilerne til den tid vil udgøre en langt større andel af det samlede grønne bilsalg, end det er tilfældet i dag. Dette vil imidlertid kræve finansiering, idet der vil være provenutab forbundet med at fjerne skatterabatten for plug-in hybridbiler, da det vil bidrage til en stigning i salget af elbiler, der har lavere afgiftsindhold. Registreringsafgiften på benzin- eller diesel-drevne person- og varebiler påvirkes ikke af DI's forslag.



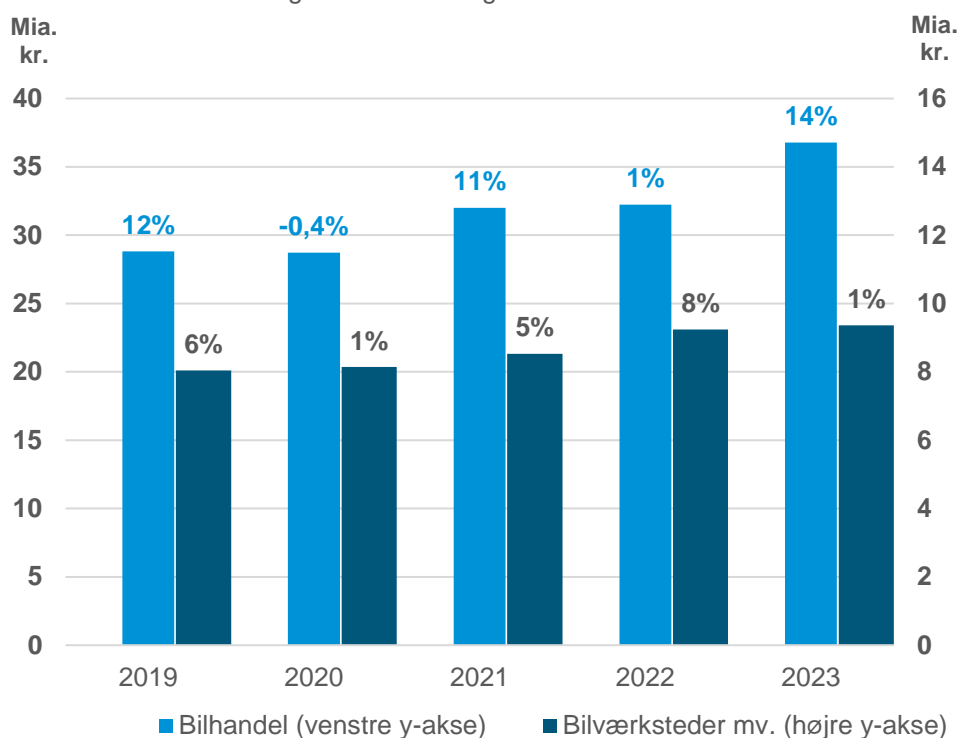
Overblik

God start på årets omsætning Både handlen med biler samt bilværkstedernes omsætning fortsatte endnu en gang i højt gear. Det var især værkstederne, der oplevede stor stigning i omsætningen i første kvartal i år.

Bilhandelsomsætningen steg i første kvartal med lidt over 14 pct. i forhold til samme kvartal året før. Dermed endte omsætningen fra handel med biler på ca. 37 mia. kr. mod ca. 32 mia. kr. i samme kvartal sidste år. For så vidt angår omsætningen fra eftermarkedsvirksomhederne lå omsætningen på ca. samme niveau i første kvartal i år i forhold til samme kvartal i 2022. Her steg omsætningen marginalt med 1,2 pct. til i alt ca. 9,4 mia. kr. I betragtning af de meget høje prisstigninger generelt set, er det måske overraskende, at omsætningen på eftermarkedet ikke er steget yderligere. Omsætningen i første kvartal i 2022 lå på ca. 9,2 mia. kr.

Omsætningen i bilbranchen i første kvartal er det højeste for kvartalet nogensinde

Data for omsætningen i bilhandel og eftermarkedet 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.

Det er især den relativt store handel med brugte personbiler, der har været med til at bære den høje omsætning frem for bilhandlen, men også høj aktivitet på eftermarkedet er med til at løfte omsætningen for bilhandelsvirksomhederne. Derudover steg antallet af nyregistrerede personbiler samtidig (se afsnit om bilhandel på side syv), imens især skadesområdet, som del af eftermarkedet, har budt på et utroligt højt aktivitetsniveau i årets første måneder. Samlet set bidrager disse tre tendenser til den større omsætning i branchen.

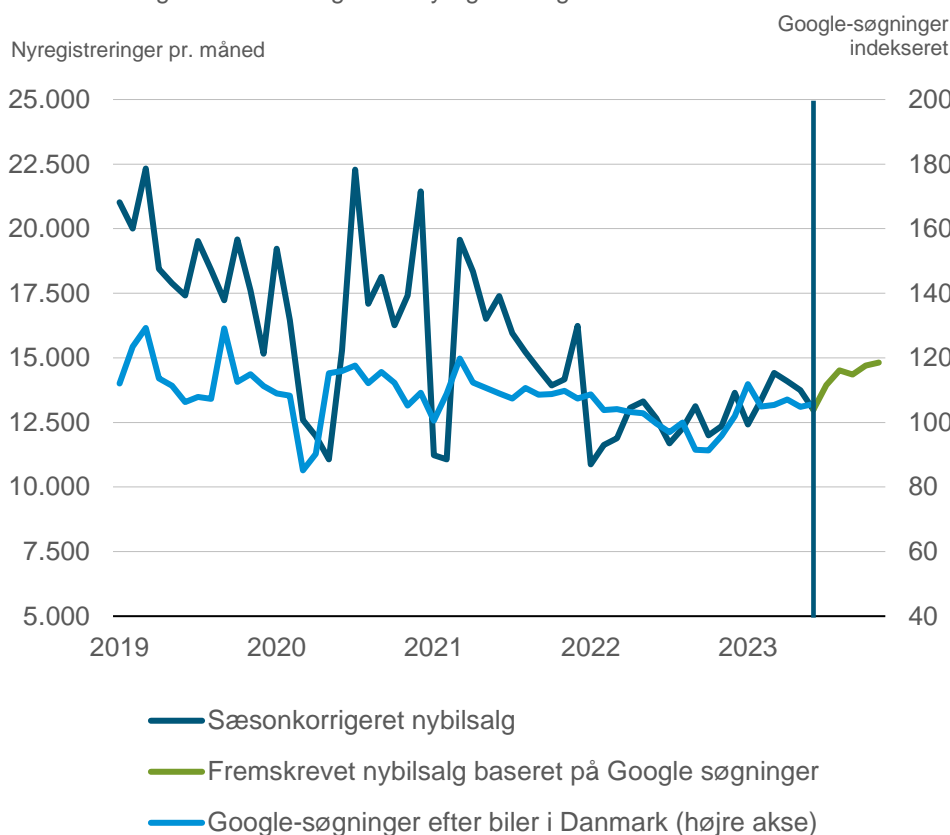


Google Trends-indikatoren viser en lille stigning i nyregistreringerne over de kommende måneder. Antallet af nyregistreringer og forventningerne til salget i 2023 er steget i begyndelsen af 2023. Forventningerne er præget af, at interessen i søgningerne efter biler på nettet er steget i 2023.

Det seneste år har bilsalget ligget på et relativt lavt niveau. I løbet af 2022 tilpassede efterspørgslen - målt ved Google-søgninger efter biler - sig langsomt udbuddets relativt lave niveau. De nyeste tal i Bilbranchens Google Trends-indikator viser imidlertid en stigende efterspørgsel i 2023, og samtidig er antallet af nyregistreringer også steget i første halvår af i år sammenlignet med de foregående måneder.

Stigende nybilsalg i andet halvår

Fremskrivning af sæsonkorrigerede nyregistreringer



Note: Indeks 100 = 2021.

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 starten af 2023 og midten af 2023 fortsætter i tredje kvartal 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 0,74. Seneste observation for søgninger og realiseret bilsalg er juni 2023.

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

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

Indikatorens bud på nybilsalget de næste fem måneder ligger dermed på omkring 14.000-14.800 nyregistreringer pr. måned, når tallene er renset for almindelige sæsonudsving. Salget forventes at stige moderat det sidste halvår af 2023. Salget i resten af 2023 forventes dog fortsat at have et lavere niveau end det gennemsnitlige niveau fra 2017 til 2021.

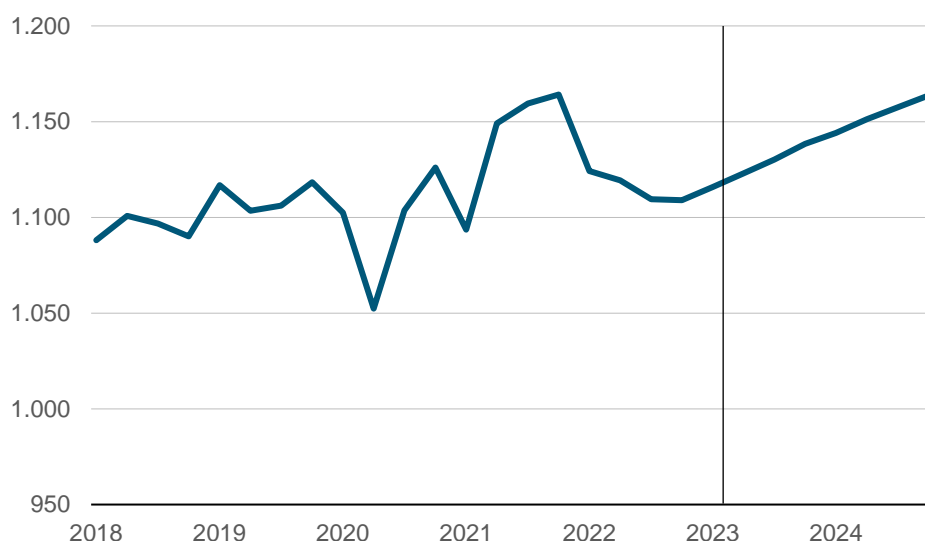
Udsigt til fortsat vækst i husholdningernes forbrug

Det er dog ikke kun danskernes Google-søgninger efter nye biler, der antyder, at der over de kommende måneder kan være udsigt til en stigende tendens i bilsalget. DI's forventning er, at danske husholdninger igen i 2023 langsomt vil skrue op for forbruget i bred forstand med en vækst på én pct. i 2023 og yderligere 2,4 pct. i 2024. Forbruget hjælpes især på vej af den høje beskæftigelse og den forholdsvis store økonomiske modstandsdygtighed i husholdningerne.

Privatforbruget er dykket, men der er fremgang i vente

DI's prognose for husholdningernes samlede forbrug

Mia. kr., faste priser



Note: 2023 og 2024 til højre for den lodrette, sorte linje er DI's skøn.

Kilde: Danmarks Statistik og DI.

Erfaringsmæssigt er biler blandt de forbrugsgrupper, der svinger kraftigst. Bilsalget stiger hurtigere end det samlede forbrug i en højkonjunktur og omvendt i en lavkonjunktur. Da der fortsat kan være opsparede behov for køb af biler oven på de sidste års leveringsproblemer, kan den stigende optimisme omkring den økonomiske situation over de kommende måneder være med til at booste bilefterspørgslen igen.

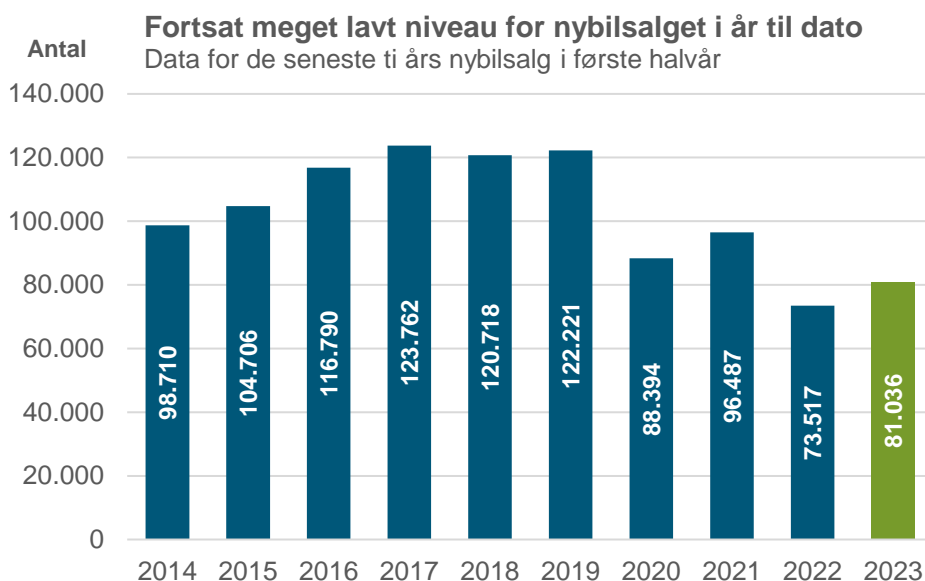
Både husholdningernes styrkede tillid omkring egen privatøkonomi og husholdningernes interesse for bilkøb målt ved Google-søgninger peger dermed i retning af, at vi kan imødesee en styrket bilefterspørgsel over de kommende kvartaler.



Bilhandlen

Grøn raket fart Nybilsalget steg ca. ti pct. i første halvår i år sammenlignet med samme periode i 2022. Det ligger dog stadig under før-coronatiden, men de grønne biler har taget raket fart.

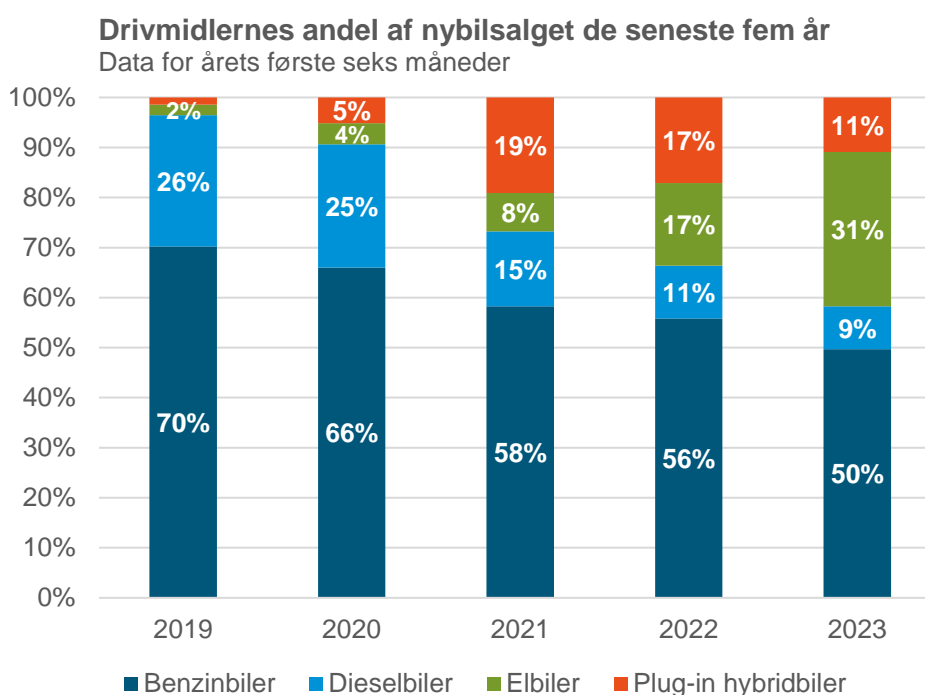
Lige som med første kvartal af i år lå det samlede nybilsalg i første halvår af 2023 en anelse over nybilsalget i samme periode af 2022. Dermed steg nybilsalget i første halvår med ca. ti pct. i forhold til samme periode sidste år, men lå stadig 16 pct. under det samlede nybilsalg i første halvår 2021.



Note: Første halvår 2023 er til og med 28.06.2023.

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

Bortset fra første halvår 2022 endte nybilsalget i første halvår af i år dermed på det laveste i mere end ti år. Det var især nybilsalget i månederne fra marts til og med juni, der alle sammen lå højere i forhold til samme måned i 2022, men som langt fra nåede niveauet fra 2021. Samlet set lå disse fire måneder ca. 20 pct. under samme måneder i 2021.



Note: Data for første halvår 2023 er til og med 28.06.2023.

På grund af afrundinger summerer ikke alle årene til 100 pct.

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

Det er dog bemærkelsesværdigt, at til trods for et relativt lavt niveau for nybilsalget i første halvår i år, er der sket en bemærkelsesværdig udvikling på tværs af drivmiddeltyperne de seneste fem år, som vist ovenfor. Siden første halvår 2019 er benzin- og diesebilernes andel af nybilsalget gået fra at udgøre mere end 75 pct. af alle nye personbiler til kun at udgøre ca. 59 pct. af alle nye personbiler i første halvår i år.

Derimod er andelen af grønne biler steget fra kun tre pct. af det samlede nybilsalg i første halvår for fem år siden til at udgøre mere end 40 pct. af alle nyregistrerede personbiler i første halvår i år. Det er især elbilerne, der driver meget af denne fremgang, idet de udgør ca. 74 pct. af alle nye grønne biler i første halvår 2023. For blot to år siden udgjorde elbilerne ca. 29 pct. af alle nyregistrerede grønne biler, imens plug-in hybridbilerne stod for de resterende ca. 71 pct. Siden da har rabatterne i registreringsafgift imidlertid givet større fordele for elbilerne, hvilket har vist sig i nybilsalget.

Seneste nyregistreringstal viser desuden, at det mellemstore segment fortsat går nedad. Fra at have udgjort ca. 22 pct. af elbilsalget i første halvår 2020 udgjorde de mellemstore elbiler blot ca. ti pct. af alle nysolgte elbiler i første halvår i år. Det er imidlertid især Renault Megane og det relativt nye Cupra med den mellemstore Born-model, der fyldte i salgshallene i segmentet.

Sammenlignet med den mest populære model i Stor-segmentet, stod Renault Megane imidlertid kun for ca. halvt så meget af elbilsalget som Tesla Model 3, der udgjorde 5,8 pct. af det samlede elbilsalg i første halvår af 2023. Det var imidlertid ikke den mest populære Tesla-model, idet Model Y udgjorde hele 32,6 pct. af det samlede elbilsalg i første halvår af i år. Det gjorde, at det store SUV-segment stod for fire ud af ti af alle solgte nye elbiler i første halvår af i år.

De mest populære segmenter blandt nye elbiler

Segmenternes og deres tre mest populære modeller andel af elbilsalget

Små biler	2,9%	Mellem	9,8%	Stor	10,9%
Peugeot 208	1,0%	Renault Megane	3,1%	Tesla Model 3	5,8%
Fiat 500	0,7%	Cupra Born	2,2%	BMW i4	2,6%
Opel Corsa	0,7%	Hyundai Ioniq 5	2,0%	Polestar 2	2,1%

SUV Mellem	33,6%	SUV Stor	39,5%	Premium	1,6%
Volkswagen ID.4	5,4%	Tesla Model Y	32,6%	Mercedes-Benz EQE	0,8%
Audi Q4 e-tron	4,6%	Volkswagen ID.5	2,5%	Porsche Taycan	0,3%
Volvo XC40	3,7%	BMW iX3	1,5%	Tesla Model S	0,2%

Samtidig udgjorde Volkswagens ID.5 2,5 pct. af alle nysolgte elbiler i første halvår i år, imens ID.4-modellen udgjorde 5,4 pct. af det samme. Samlet set udgjorde Volkswagens elbilmodeller dermed ca. 10,7 pct. af alle nyregistrerede elbiler i første halvår i år, som det andet mest populære elbilmærke. Det mest populære var Tesla, der stod for ca. 38,7 pct. i samme periode, imens BMW's elbiler samlet set var de tredjemest populære elbil-modeller med en samlet andel på ca. 5,7 pct. af alle nyregistrerede elbiler i samme periode.

Note: Data er for perioden 01.01.2023-22.06.2023.

Segmentet 'Små biler' er segmenterne 'Mikro' og 'Lille'.

Segmentet 'SUV Mellem' er 'SUV Lille' og 'SUV Mellem'.

Segmentet 'SUV Stor' er 'SUV Stor' og 'SUV Premium'.

Segmentet 'Premium' er 'Premium' og 'Luksus'.

Segmentet 'MPV' er udeladt, da det fylder mindre end 0,2 pct. af elbilsalget.

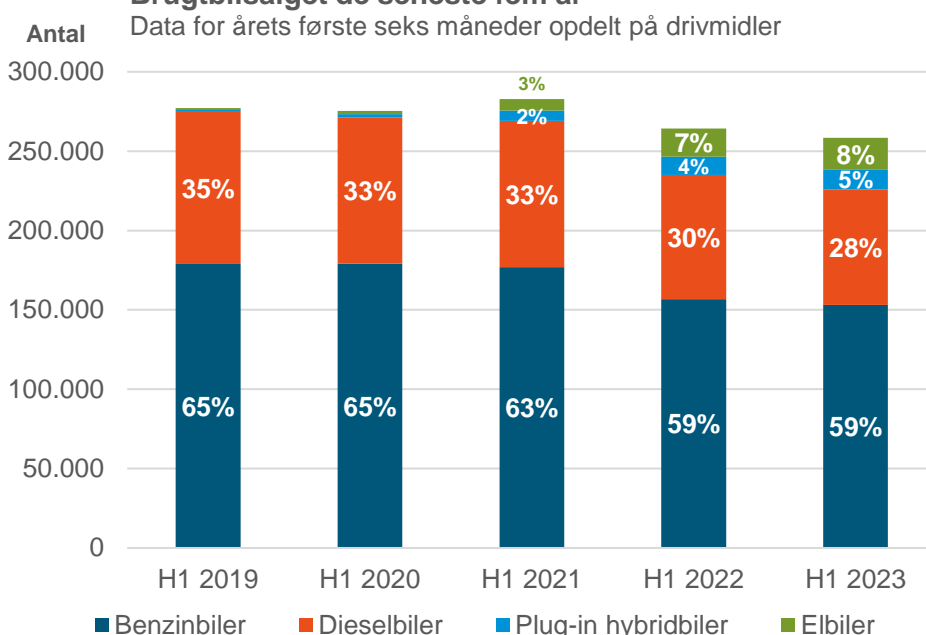
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.



Brugtbilsalget er fortsat ikke oppe i gear Til trods for attraktive priser for mange typer brugte biler endte det samlede brugtbilsalg i første halvår i underkanten af samme periode sidste år.

Årets første seks måneder gav endnu et dyk i brugtbilsalget. Første halvår gav dermed et fald i brugtbilsalget på 2,2 pct. i forhold til samme periode i 2022. Faldet på 2,2 pct. dækker dog over relativt store forskelle henover månederne, hvor især januar, februar, april og juni måneder bød på relativt store nedgange i brugtbilsalget i forhold til samme måned sidste år, imens marts måned gav en stigning i forhold til samme måned i 2022.

Brugtbilsalget de seneste fem år

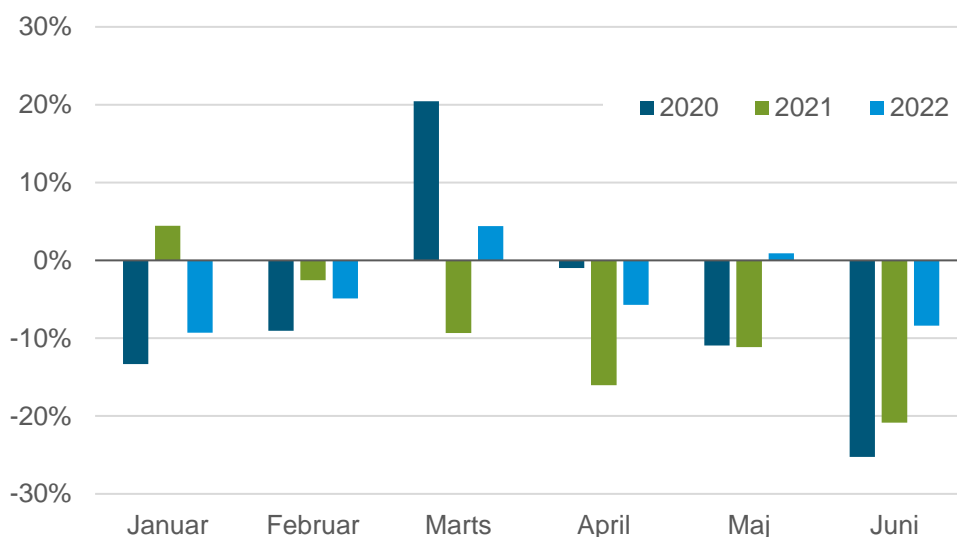


Note: Store dele af kommentarerne til brugtbilsalget er leveret af Bilbasen.

Note: Data er for antallet af brugtbilregistreringer, der består af genregistreringer, ejer-/brugerskift og brugtimporterede biler. Data er til og med 28.06 for hvert år. Procenterne inde i søjlerne indikerer drivmidlertypenes andel af brugtbilsalget. På grund af afrunding summerer ikke alle årene til 100 pct.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data fra bilstatistik.dk.

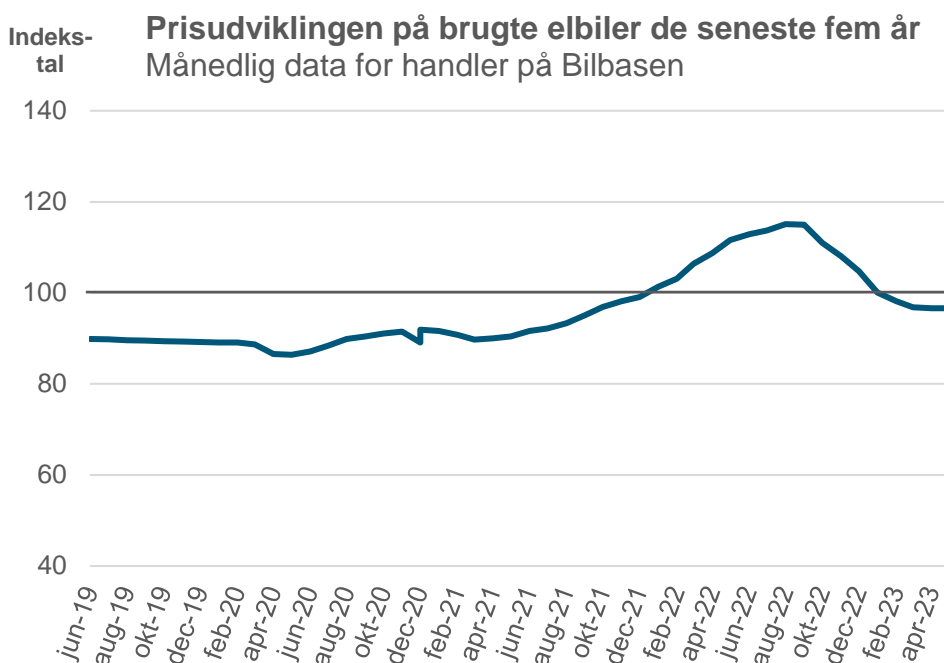
De store nedgange i perioden april til juni i år i forhold til samme måneder i 2020 og 2021 skyldtes dels, at der var store opsving i kølvandet på coronanedlukningen samt, at nye personbiler i lange perioder havde længere leveringstider. Derfor søgte bilkøberne mod brugtbilmarkedet, hvor salget skød i vejret i bl.a. disse måneder.

Brugtbilsalget de første seks måneder af 2023 i forhold til samme måneder i henholdsvis 2020, 2021 og 2022



Note: Data er for antallet af brugtbilregistreringer, der består af genregistreringer, ejer-/brugerskift og brugtimporterede biler.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af data fra bilstatistik.dk.

I dag bevæger brugtbilmarkedet sig overordnet set mod en situation med færre brugte biler til salg i et marked med stor efterspørgsel. Dette sætter sig bl.a. i prisudviklingen, der efterhånden ser ud til at have stabiliseret sig efter en længere periode med faldende priser. Siden årsskiftet og frem til maj i år faldt brugtbilpriserne på Bilbasen dermed i gennemsnit 3,5 pct., imens de faldt 10,3 pct. i de fem foregående måneder fra august til og med december 2022. Sammenlignet med prisniveauet i maj måned for fem år siden lå priserne gennemsnitligt 10,2 pct. højere i maj i år, hvilket viser, at brugtbilmarkedet fortsat er relativt fornuftigt for branchen.



Note: Indeks 100 = H1 2015.
 Data er baseret på månedlige brugtbilregistreringer, der består af genregistreringer, ejer-/brugerskift og brugtimporterede biler. Prisindekset er til og med maj 2023.
Kilde: Bilbranchen i DI på baggrund af tal fra Bilbasen.

Med en Udbudsindikatorværdi for det generelle forhold mellem udbud og efterspørgsel på 94, forventer Bilbasen stigende priser i stort set alle segmenter de kommende måneder. Underudbuddet er imidlertid udpræget for især mikro- og minibilerne samt MPV-modellerne, hvor udbudsværdierne - fra et brancheperspektiv - er bekymrende lave ifølge Bilbasen. Hvor de mindste segmenter i en længere periode har været i markant underudbud, er der de seneste måneder opstået et markant fald i udbuddet af MPV-segmentet, der nu ligger på samme lave udbudsniveau som mikrobilerne.

Udbudsindikator: Markant fald i udbuddet af udvalgte segmenter

Udbud versus efterspørgsel gældende til og med september 2023

Balance ml. udbud/efterspørgsel = 100

Segmenter/biltyper	Værdi	Tendens	Udbud siden sidste indikator
Mikro	68	↓	-4,1 %
Mini	71	↓	-4,1 %
Mellem	96	↓	-0,9 %
Firma	95	↓	-1,1 %
MPV	67	↓	-5,5 %
SUV	100	↓	-1,5 %
Luksus	109	↑	2,9 %
Gulplade	75	→	-1,3 %
Hybridbiler	99	↑	1,9 %
Elbiler	91	↓	-4,3 %
Totalmarkedet	94	↓	-2,9 %

Note: Hybridbiler inkluderer alle typer af hybridbiler. Hybridbiler og elbiler er inklusiv tal for brugtimporterede biler med gennemsnit for perioden januar 2021 – maj 2023. 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.

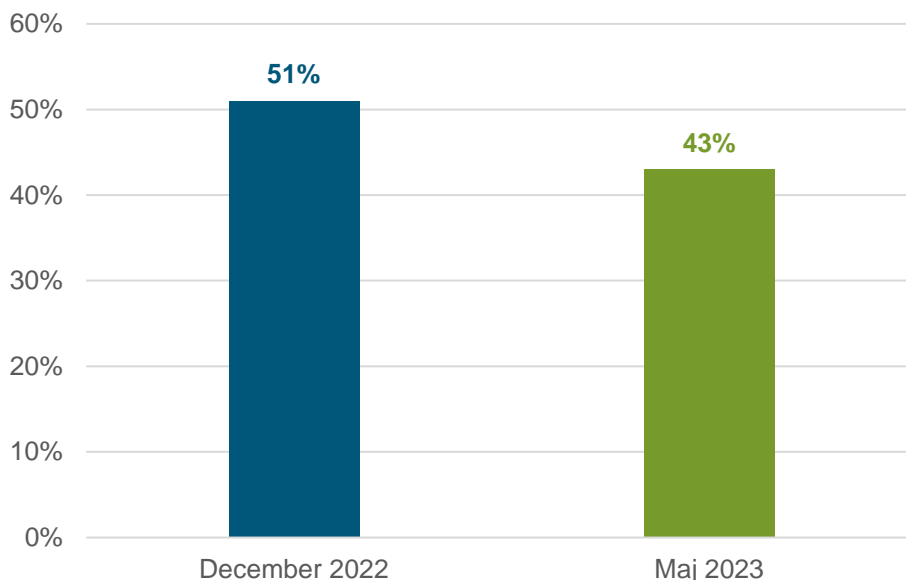
Det samme gælder for elbilerne, hvor udbuddet har svinget op og ned gennem hele 2023 – bl.a. foranlediget af [ændringer for rammevilkårene for elbiler i vore nabolande](#). Forhandlere med sourcing af elbiler i udlandet har således holdt igen med at erhverve nyere brugte elbiler de seneste måneder. På den anden side er efterspørgslen for alvor på vej op i takt med, at forbrugerne opdager de relativt lave priser.

Ifølge Bilbasen er det imidlertid ikke muligt at afgøre, hvorvidt elbilernes priser har nået bunden, hvilket vil være interessant at følge henover sommeren. På den ene side er efterspørgslen efter nyere brugte elbiler stigende, og på den anden side fortsætter prisudviklingen i et europæisk perspektiv (især i Tyskland) nedad, fordi udbuddet stiger markant.

Ud over tendenserne på tværs af brugtbilmarkedet er det også især bemærkelsesværdigt, at de nyere brugte biler til stadighed udgør en faldende andel af udbuddet. I et udtræk for Bilbranchen viser Bilbasens seneste tal, at nyere bilers andel af totaludbuddet på brugtbilmarkedet er dalet med otte procentpoint fra 51 pct. i december sidste år til blot 43 pct. seks måneder senere.

Andel af nyere brugte biler i forhold til totaludbuddet

Data for udbuddet af brugte biler til salg på Bilbasen



Note: Nyere brugte biler er biler indregistreret indenfor de seneste 48 måneder. Det generelle udbud af brugte biler i december 2022 og maj 2023 er på samme niveau med ca. 56.000 brugte biler til salg og er dermed sammenlignelige.

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

Forholdet ovenfor ses også indirekte i Udbudsindikatoren på forrige side, hvor der er fald i værdierne for mikro-, mini-, mellem-, MPV- og firmabilsegmenterne. Derfor kan det ifølge Bilbasen konstateres, at på den ene side køber danskerne gerne de nyere brugte biler, men på den anden side tørrer kilderne til brugte biler fra udlandet ud.

Ser vi på det europæiske og globale nybilsalg, hvor der de seneste par år har været meget lave salgsniveauer, kan denne tendens meget vel fortsætte et par år endnu, idet brugtbilmarkedet ganske enkelt vil mangle biler i forhold til efterspørgslen. For det relativt lille danske brugtbilmarked kan der dog måske være redning at hente ved sourcing fra større udlandsmarkeder som f.eks. Tyskland, som mange bilforhandlere i forvejen har fået øjnene op for de senere år.

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 2023.

Du kan se tidligere udgaver af Tendens [her](#).

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