

Tendens

01/2024

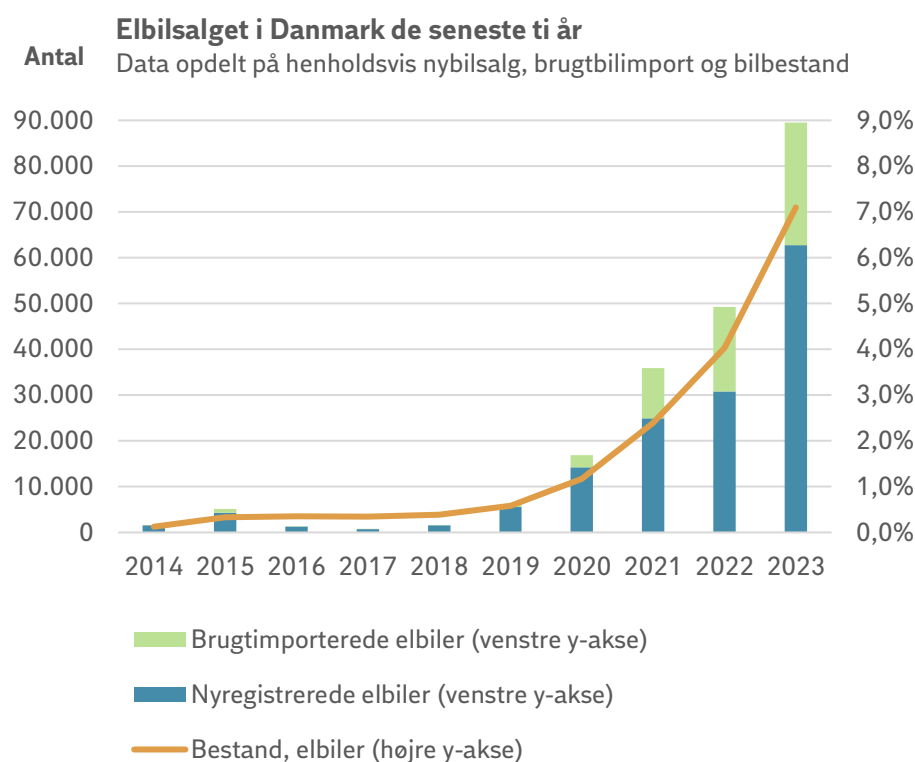
Fortsætter elbilfesten?

TILSKUDSORDNINGER til køb af elbiler i flere europæiske lande har bidraget til en høj import af nyere elbiler til Danmark. Men ordningerne stopper, når efterspørgslen stiger på elbiler i det øvrige Europa, og samtidig venter en årrække, hvor elbilerne fortsat vil være dyre at producere.

Siden omlægningen af bilafgifterne i december 2020 har salget af både nyregistrerede og brugt-importerede elbiler taget fart. Det betød bl.a., at Danmark rundede den første milepæl med 100.000 elbiler i bestanden i løbet af 2022, og blot et år efter, ved udgangen af 2023, var der mere end 200.000 elbiler indregistreret i den danske bilbestand.

Den største del af disse elbiler er solgt fra ny i Danmark. Mere end hver tredje nyregistrerede personbil i 2023 var således en elbil, idet ca. 62.700 nye elbiler blev indregistreret ud af et samlet nybilsalg på ca. 172.800.

Den anden del af elbil-bestanden kommer fra brugtimporterede elbiler, som for mange bilers vedkommende er kommet til Danmark med et betydeligt tilskud fra andre europæiske lande. Antallet af brugtimporterede elbiler er nidoblet på blot tre år, hvilket især skyldes tilskudsordningerne udenfor landets grænser.



LÆS OGSÅ:



OVERBLIK:

s. 04

Fortsat høj omsætning

Google Trends-indikatoren viser lille dyk i nybilsalget



BILHANDLEN:

s. 06

Nybilsalget anno 2023

Leasing har vind i sejlene, men tager det et bump i 2024?

Et bud på nybilsalget 2024

Et bud på vare- og lastbilsalget i 2024

Brugtbilhandlen i 2023



EFTERMARKEDET:

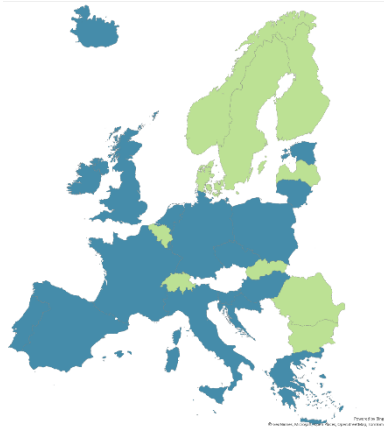
s. 15

Høj aktivitet på eftermarkedet i 2023

Note: Den orange kurve indikerer elbilernes andel af den samlede bestand af personbiler i Danmark pr. 1. januar.

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

Flere af landene med støtteordninger til elbilsalget er store bilmarkeder. Derfor har den danske bilbranche haft mulighed for at hente brugte elbiler, der var indregistreret med tilskud, til landet. Eksempelvis har de store bilnationer som [Tyskland](#), [Frankrig](#) og [Spanien](#) haft kontant-tilskudsordninger, og de to sidstnævnte vil fortsætte i 2024. Derudover har [den svenske regering](#) for nyligt foreslået en midlertidig tilskudsordning til elbiler ved skrotning af en ældre benzin-/dieselbil.



- Havde kontant-tilskudsordning til elbiler i 2023
- Havde ikke kontant-tilskudsordning til elbiler i 2023

Ifølge en opgørelse fra bilproducenternes europæiske organisation, ACEA, var der i 2023 kontant-tilskudsordninger til elbiler i 22 af 30 lande i Europa. Ifølge opgørelsen fra ACEA var det kun Island, der blandt de nordiske lande havde en kontant-tilskudsordning. Øvrige europæiske lande har ikke kontant-tilskudsordninger, men har valgt at lave andre former for støtteordninger til elbilerne.

Imens nogle – herunder for nyligt den tyske – kontant-tilskudsordninger er afviklet, står andre ordninger i Europa dog til at fortsætte i 2024. Dermed er

der i år fortsat muligheder for bilvirksomheder, der ønsker at importere relativt billige brugte elbiler til Danmark, men denne såkaldte 'sourcing-kilde' kan meget vel snart tørre ud i takt med, at støtteordningerne nedsættes eller helt fjernes som i Tyskland.

Når efterspørgslen stiger, bliver tilskudsordninger mindre relevante

Går vi et skridt tilbage og ser på, hvorfor der er lande, som har indført tilskud til elbiler, bunder det naturligvis i, at de pågældende lande ikke har en registreringsafgift, som de kan indføre rabatter i.

Derfor indfører regeringer, som ønsker at understøtte den grønne omstilling af bilparkerne, i stedet et kontant tilskud, som f.eks. kan være betinget skrotningen af en konventionel bil som i Sverige. Tilskudsordningerne er imidlertid kun relevante så længe, at efterspørgslen ikke selv kan bære den grønne omstilling, fordi elbilerne fortsat er dyrere at producere end deres pendant i benzin- eller dieseludgaven.

De højere priser skyldes bl.a., at bilproducenterne ikke endnu har opnået stordriftsfordele som med benzin- og dieselbiler. Derfor vil produktionspriserne først for alvor falde, når efterspørgslen er steget markant.

Derudover er råmaterialepriserne stadig høje og eksempelvis et godt stykke fra Eldrup-kommissionens forudsætninger for de anbefalinger, der lagde grund til bilafgiftsaftalen i december 2020. Selvom priserne på flere råstoffer til batterier nu falder, sker det på baggrund af en inflationsperiode, og samlet set er priserne på råstoffer til batterier ikke faldet som forventet.

Der er imidlertid bred enighed i bilindustrien om, at stordriftsfordelene vil indtræffe samt at råvarepriserne på sigt vil falde. Således forventer de fleste iagttagere, at der vil være prisparitet mellem elbiler og deres pendant med en benzin-/dieselmotor på et tidspunkt i [anden halvdel af 2020'erne](#). Det vil alt

Note: Der er taget udgangspunkt i ACEA's opgørelse [Electric Cars Tax Benefits and Purchase Incentives 2023](#). Efter ACEA offentliggjorde opgørelsen, har den tyske regering meldt ud, at deres kontant-tilskudsordning ophørte i slutningen af 2023, imens den svenske regering har meldt ud, at de planlægger en kontant-tilskudsordning i 2024 og 2025. Østrig er ikke del af ACEA's opgørelse.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af data fra ACEA.

andet lige øge efterspørgslen efter elbiler på tværs af lande, og dermed overflødigøre behovet for tilskudsordninger.

Danmark ser således ind i en periode, hvor tempoet i den grønne omstilling af bilparken må forventes at falde i takt med, at efterspørgslen på elbiler stiger i det øvrige Europa og tilskudsordningerne dermed bortfalder.

Den lavere import af brugte elbiler, der følger deraf, vil delvist blive opvejet af et forventet øget salg af billigere elbiler, der forventes at komme på markedet fra 2024. Det er imidlertid vigtigt at huske på, at [de planlagte afgiftsstigninger i 2026 stadig vil ramme fire ud af fem af de mest populære elbiler i dag](#), da de ligger i de større – og dermed lidt dyrere – bilsegmenter.

Hvis den danske regering fortsat ønsker at skubbe den grønne omstilling af bilparken i den rigtige retning, er det således vigtigt, at bilafgifterne for nye elbiler holdes nede i niveau frem mod 2030, i stedet for at lade dem stige som planlagt. [DI har tidligere foreslået, at registreringsafgiften for perioden 2024-2030 fastholdes på samme lave niveau som 2023.](#)

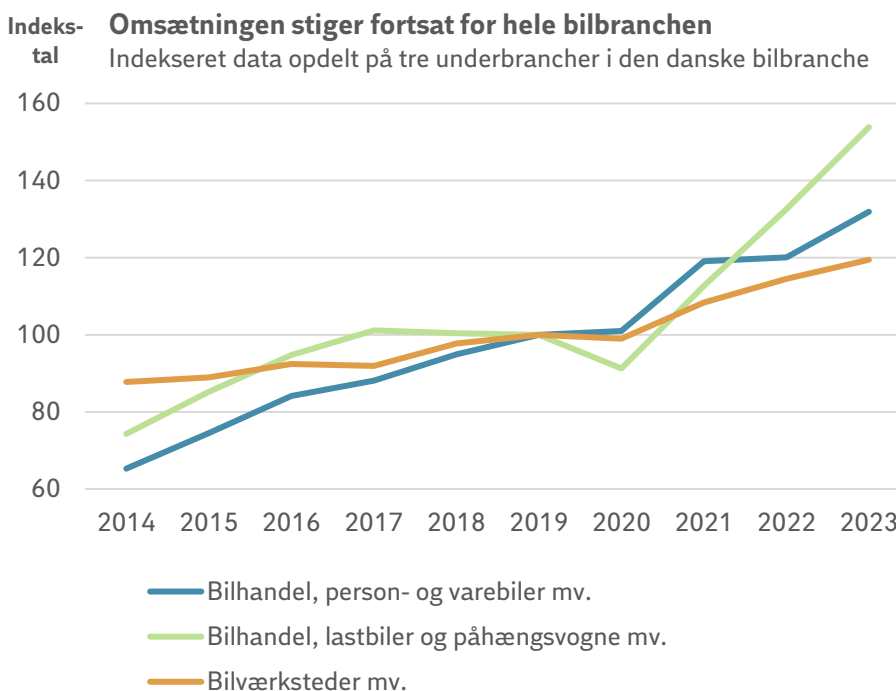
Overblik

FORTSAT HØJ OMSÆTNING De tre første kvartalers omsætning i 2023 fortsatte til rekordhøjt niveau på tværs af den danske bilbranche. Den samlede omsætning i branchen er således steget med mere end 30 pct. på kun fem år.

Virksomhederne i bilbranchen oplevede samlet set vækst i omsætningen i de første ni måneder af 2023 (seneste data) for mere end tiende år i træk. Med undtagelse af coronaåret 2020 er både handlen med køretøjer samt eftermarkedsaktiviteterne steget markant år for år.

Dermed nåede den samlede engros- og detailhandel med person- og varebiler i de tre første kvartaler af 2023 op på i alt 101 mia. kr., hvilket er en stigning på ca. ti pct. i forhold samme periode i 2022. Imens steg samme omsætning for lastbiler og påhængsvogne til i alt 11,3 mia. kr., hvilket er en stigning på i alt 16 pct. i forhold til samme periode året før.

Der har således været en markant stigning i omsætningen med lastbiler og påhængsvogne de seneste par år, hvilket især kan tilskrives den høje aktivitet i dansk økonomi – herunder i særdeleshed i forhold til den høje efterspørgsel på transport af varer, som afspejler sig i branchens omsætning.



For eftermarkedsvirksomheder som f.eks. karrosseriværksteder, undervognsbehandlere, dækservice m.fl. var der også samlet set vækst i omsætningen i de tre første kvartaler af sidste år, idet den indenlandske omsætning steg med 4,3 pct. i forhold til samme periode i 2022. Dermed steg omsætningen på bilbranchens eftermarked til ca. 30 mia. kr. for de tre første kvartaler af 2023.

Den samlede omsætning for hele den danske bilbranche var dermed på rekordhøje 142,2 mia. kr. i de første tre kvartaler af 2023. Det er en stigning på ni pct. i forhold til samme periode året før, og en stigning på i alt ca. 31 pct. på blot fem år. Stigningen skyldes især, at der er kommet flere køretøjer i den danske bilpark samtidig med, at køberne erhverver lidt dyrere køretøjer.

Note: Data i grafen er for det indenlandske salg i branchen de tre første kvartaler i hvert år de seneste ti år.
 Indeks 100 = K1-K3 2019.
 "Bilhandel, person- og varebiler mv." er brancherne engros- og detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser, engros- og detailhandel med campingkøretøjer, små trailere mv. (45.11.10, 45.11.20, 45.19.10)
 "Bilhandel, lastbiler og påhængsvogne mv." er engros- og detailhandel med lastbiler og påhængsvogne mv. (45.19.20).
 "Bilværksteder mv." er brancherne autoreparationsværksteder mv., karrosseriværksteder og autolakerier, undervognsbehandling, dækservice, engros- og detailhandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer samt salg, vedligeholdelse og reparation af motorcykler, reservedele og tilbehør hertil (45.20.10, 45.20.20, 45.20.30, 45.20.40, 45.31.00, 45.32.00, 45.40.00).
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.



GOOGLE TRENDS-INDIKATOREN vurderer kommende måneders nybilsalg på baggrund af Google-søgninger på biler. Indikatoren peger i denne omgang på et lille dyk i nybilsalget i starten af 2024.

Google-søgningerne efter nye biler har gennem 2023 fulgt nyregistreringstallene opad, når vi tager højde for sæsoneffekter i tallene. Procentvist er Google-søgningerne dog steget lidt langsommere end selve nybilsalget.

Imens nyregistreringerne i fjerde kvartal af 2023 lå 24 pct. højere end i fjerde kvartal af 2022, lå Google-søgningerne 19 pct. højere. Salget af nye biler er dermed vokset mere end efterspørgslen, målt ved Google-søgninger, kunne indikere. Det hører imidlertid med til historien, at Google-søgningerne efter biler ikke faldt i samme grad i 2022 som selve salget af nye biler gjorde. Dermed har nybilsalget i 2023 indhentet en del af det efterslæb til efterspørgslen, målt ved Google-søgninger, som blev bygget op i 2022.

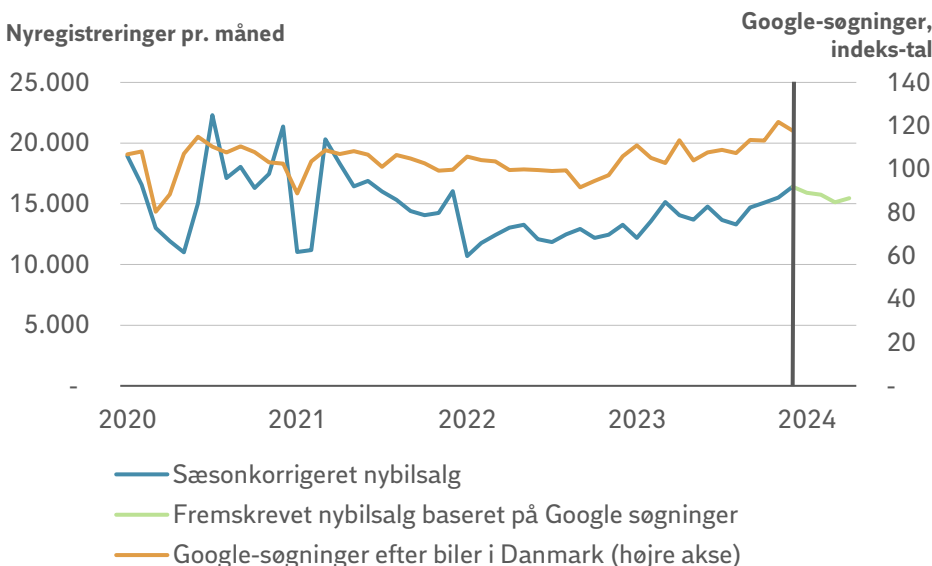
Mod slutningen af 2023 var Google-søgningerne dog faldet en smule tilbage, men stadig på et relativt højt niveau. Samtidig er salget af nye personbiler, når man tager højde for sæsonudsving, vokset uafbrudt gennem de sidste måneder af 2023.

Google Trends-indikatoren peger således i retning af, at det lille fald i efterspørgslen, igen målt ved Google-søgninger, vil give et mindre fald i salgstallene i de første måneder af 2024 i forhold til slutningen af 2023. Da salget af biler kommer fra et højt niveau, vil der dog være tale om et omtrent uændret salgsniveau fra fjerde kvartal af 2023 til første kvartal af 2024.

Indikatorens bud på nybilsalget i januar-marts 2024 ligger på gennemsnitligt 15.600 personbiler pr. måned, når der tages højde for sæsonudsving. Det er 23 pct. højere end første kvartal af 2023.

Bilsalget ventes at falde en smule tilbage efter flot afslutning på 2023

Fremskrivning af sæsonkorrigerede nyregistreringer pba. Google-søgninger



Note: Indeks 100 = 2022 for Google-søgningerne.
 I prognosemodellen indgår Google-søgninger efter en række af de mest solgte bilmærker i Danmark samt nybilsalget i månederne op til prognosemånederne. Indikatoren tager således afsæt i den nuværende udbuds- og efterspørgselssituation, og tager ikke højde for pludselige, større udsving i markedet. Korrelationsgraden mellem Google-søgninger og faktisk salg er 0,62.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk, Google Trends og DI-beregninger.

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 af de mest solgte bilmærker bruges som udtryk for efterspørgslen efter nye biler. Indikatoren tager dermed afsæt i den nuværende efterspørgselssituation og det nuværende antal af solgte nye biler. Dermed kan indikatoren ikke tage højde for pludselige, eksterne faktorer med markant betydning for bilsalget som f.eks. pris- og afgiftsændringer eller komponentmangel.

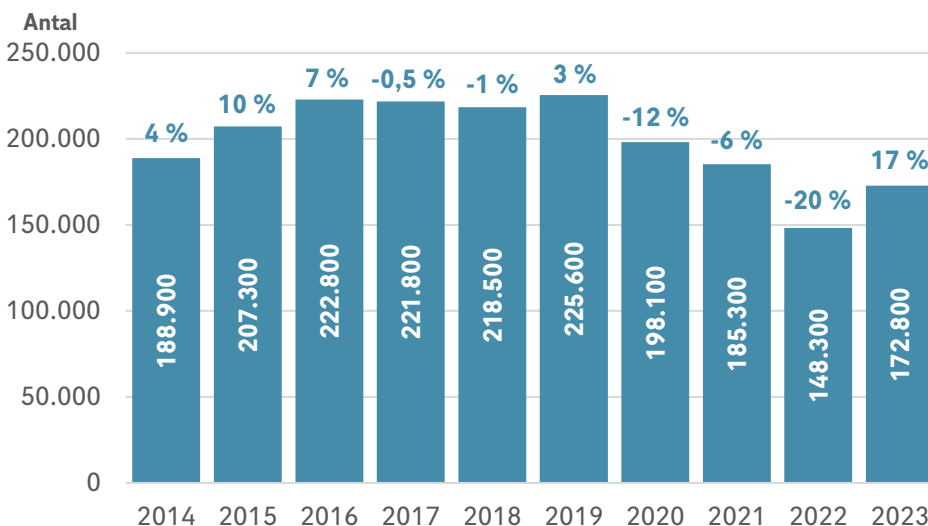
Bilhandlen

NYBILSALGET ANNO 2023 Den grønne omstilling af nybilsalget tog et trin op i gear i 2023, hvor mere end hver tredje nye solgte bil var en elbil. Samtidig var der nye dynamikker mellem mærkerne, som bidrog til en forstærket konkurrencesituation i bilbranchen.

Siden coronatiden i 2020 er nybilsalget faldet hvert år. Det laveste niveau var i 2022, hvor nybilsalget var faldet med mere end en tredjedel på blot fem år. Derfor var det positivt, at nybilsalget tog en genoprejsning i 2023, idet salget af nye biler steg med 17 pct. i forhold til 2022. Dermed lå nybilsalget samtidig henholdsvis ca. 13 og ca. 7 pct. under nybilsalget i 2020 og 2021.

Nybilsalget steg markant i 2023, men er fortsat et stykke fra tidligere år

Data for det samlede salg af nye personbiler i Danmark

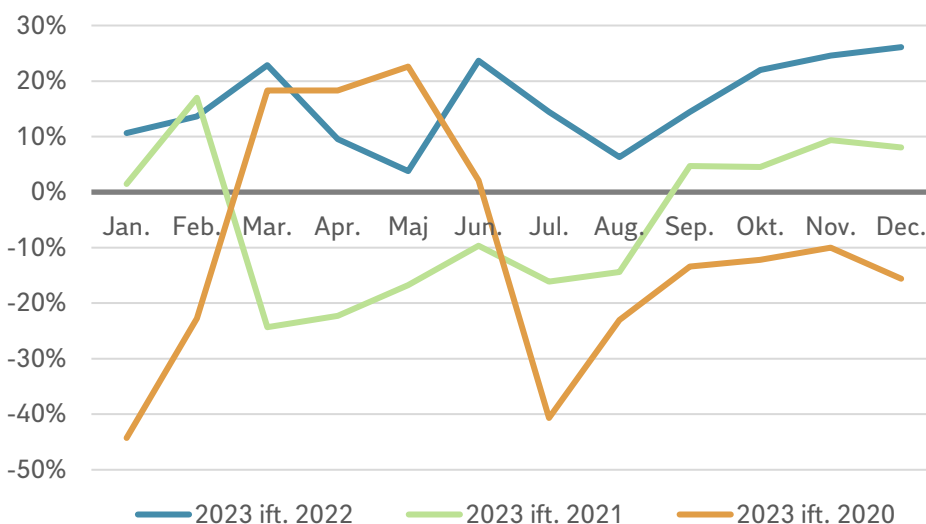


Note: Procenterne over søjlerne angiver udviklingen i forhold til året før. Der er afrundet til nærmeste hundreder.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Ser vi på nybilsalget henover året lå især fjerde kvartals måneder, sammen med marts og juni måneder, markant over den samme periode i både 2021 og 2022. Det var især antallet af elbiler, der tog fart i fjerde kvartal af 2023, hvor der blev indregistreret ca. 10.600 flere nye elbiler end i samme kvartal året før.

Udsving i nybilsalget i 2023 i forhold til de to foregående år

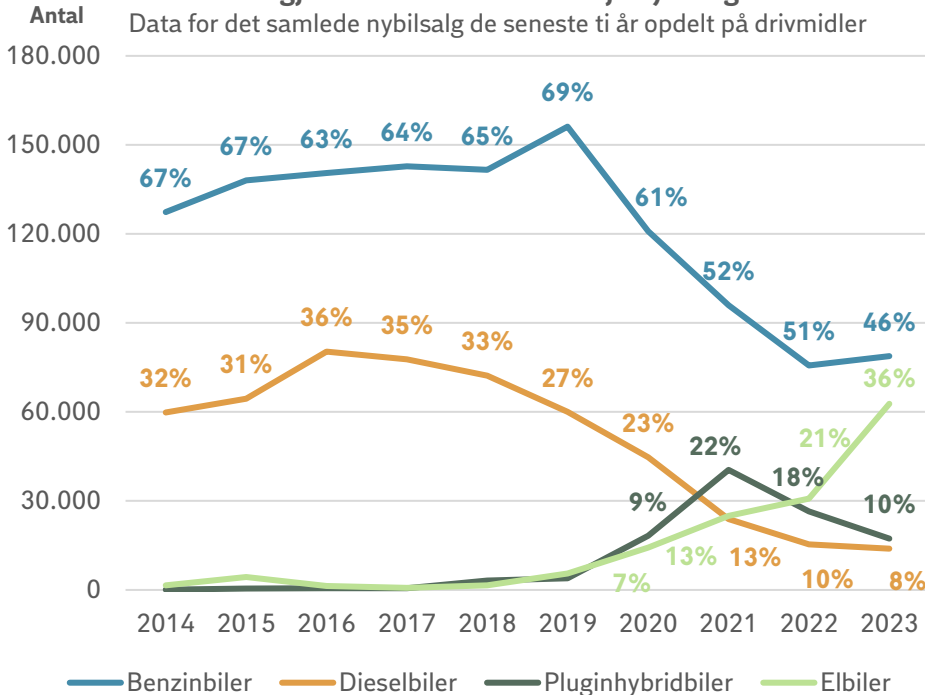
Månedlig data for den procentvise forskel for måneden



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

Netop elbilsalget gik som nævnt over de flestes forventninger. Samlet set endte salget af nye elbiler med at udgøre ca. 36 pct. af det samlede nybilsalg i 2023. Dermed satte 2023 rekord for antallet af nyregistrerede elbiler nogensinde i et enkelt år. Elbilerne var samtidig den eneste drivmiddeltype, der tog andele fra de øvrige, idet benzin-, diesel- og pluginhybridbilerne alle mistede markedsandele. Sidstnævnte er tilbage på 2020-niveau, imens dieselbilernes andel af nybilsalget har ramt et lavpunkt med blot otte pct. af det samlede nybilsalg.

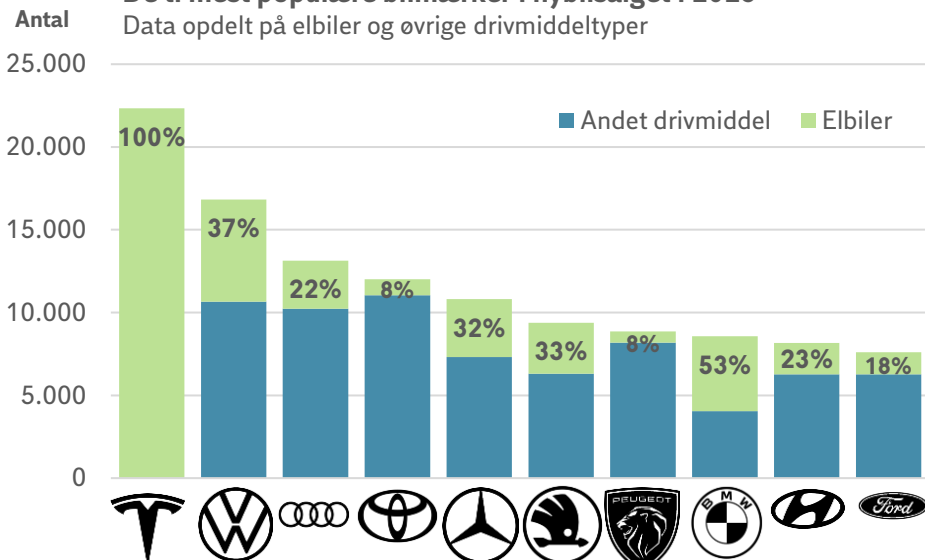
Elbilerne udgjorde mere end hver tredje nye solgte bil i 2023



Note: Procentandele højere end seks pct. er vist ved kurverne.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Det var især enkelte mærker, der var meget leveringsdygtige på nye elbiler til det danske marked. Mærker som Tesla, Volkswagen og BMW var de helt store sælgere af elbil-modeller med mere end 4.500 nyregistrerede elbiler, imens også Mercedes-Benz, Skoda og Audi var eftertragtede elbil-mærker med et antal nyregistrerede elbiler på +2.500 stk. De tre førstnævnte mærker stod dermed for mere end halvdelen af elbilsalget, som samtidig udgjorde 19 pct. af det samlede nybilsalg på tværs af drivmidler.

De ti mest populære bilmærker i nybilsalget i 2023



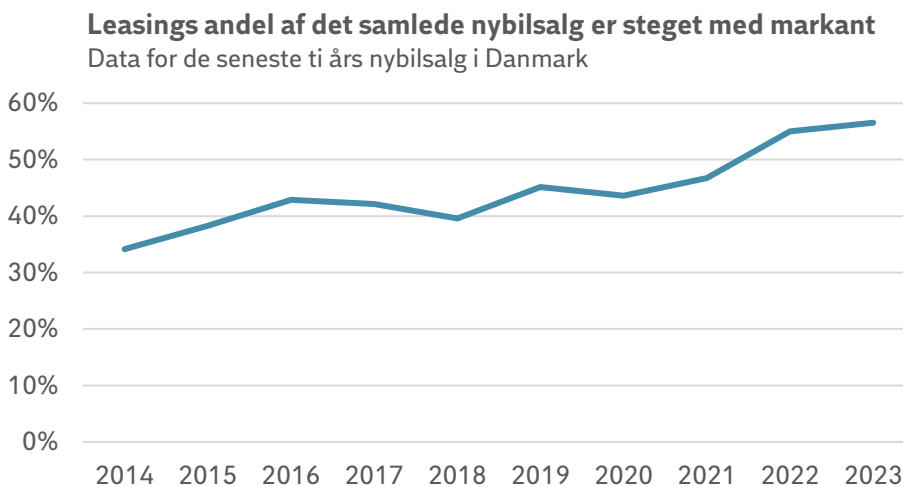
Note: Procenterne angiver elbilernes andel af markedets samlede nybilsalg i 2023.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Der var derudover i alt 15 mærker, der oplevede et salg af nye elbiler i 2023 på flere end 1.000 stk., imens der var 29 mærker med et salg af nye elbiler i 2023 på 100 stk. eller flere. Samlet set var der ifølge bilstatistik.dk 60 forskellige elbilmærker på det danske marked i 2023, imens dette tal var henholdsvis 38 mærker (2020), 47 mærker (2021) og 52 mærker (2022) i de tre foregående år.

Der er således ingen tvivl om, at markant flere bilproducenter har fået øjnene op for danskernes købelyst efter elbiler, der bl.a. også hænger sammen med fornuftige rammevilkår for elbilerne, der i nogle år i træk har været sikre for både forbrugere og branchen.

Leasing har vind i sejlene, men tager det et bump i 2024?

Antallet af leasingbiler i nybilsalget, og dermed også i bestanden, er vokset markant siden 2019, hvor antallet af nye leasede biler toppede i nybilsalget. Af de i alt ca. 172.800 nye solgte personbiler i 2023, udgjorde leasingbiler 57 pct. Det var en stigning på hele 20 pct. i forhold til 2022.



Note: Leasingtallene inkluderer både privat- og erhvervsleasede nye personbiler.

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

Som tidligere udgaver af Tendens har vist det seneste år, er leasingtilbuddene for elbiler nu også på et niveau, hvor leasing er muligt inden for flere forskellige elbil-segmenter. Den bredere appel har således også medvirket til, at det samlede antal nye leasede elbiler steg 2,5 gange fra ca. 10.800 i 2022 til ca. 25.200 i 2023. Dermed var fire ud af ti nye solgte elbiler i 2023 en leaset elbil. Blot tre år tidligere var kun hver fjerde elbil leaset.

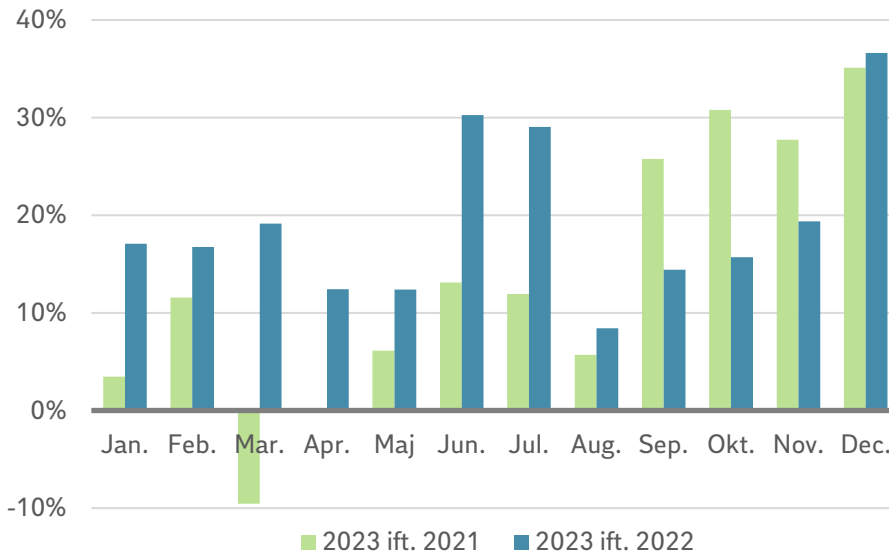
Prisen for at lease en personbil er dog meget afhængig af, hvordan registreringsafgiften er sammensat. Blandt vigtige faktorer er bl.a. den såkaldte rente på restværdien for forholdsmæssig afgift (for leasingbiler), der er indført som kompensation til staten for den registreringsafgift, som leasingselskaber sparer ved ikke at lægge den samlede registreringsafgift med det samme, som hvis man købte en bil med fuld registreringsafgift på én gang.

Denne rente følger den gennemsnitlige udlånsrente fra pengeinstitutter for ikke-kommercielle selskaber – et tal som Danmarks Statistik opdaterer, og som Motorstyrelsen bruger halvårligt til at regulere rentesatsen for restværdi. I løbet af 2023 er denne rente steget fra 1,9 pct. i andet halvår 2022 til 2,3 pct. i første halvår 2023 og igen til 4,4 pct. i andet halvår 2023.

Fra 1. januar 2024 steg renten til 5,5 pct., hvilket alt andet lige får leasingpriserne for leasingtager til at stige. Stigningen medvirkede til, at der i slutningen af 2023 var en regulær slutspurt for leasingbiler, som vist i grafen nedenfor, hvor den månedlige forskel fra henholdsvis 2021 og 2022 til 2023 er vist.

Slutsputt i antallet af nye leasede personbiler i 2023

Data sammenlignet med 2021 og 2022



Note: Søjlerne viser den procentvise forskel på det månedlige antal leasede personbiler i 2023 sammenlignet med de samme måneder i 2021 og 2022.

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

Selvom antallet af nye leasingbiler er steget mærkbart henover de seneste år, er det ikke usandsynligt, at der vil være en mindre opbremsning i leasings andel af nybilsalget i starten af 2024. Det skyldes bl.a., at slutsputten alt andet lige vil have fremrykket nogle af de forventede leasingbiler, som uden rentestigningen ellers ville være indgået i starten af 2024. Derudover kan den relativt højere leasingpris, grundet den højere rente på restværdien, måske få nogle bilkøbere til at vælge køb i stedet for leasing.

Omvendt tæller det positivt for leasingbilerne, at leasingtilbuddene for elbiler er bedre repræsenteret på tværs af segmenterne. Da det er forventeligt, at elbiler vil fylde mere i nybilsalget i 2024, kan der således også være et større potentiale for flere leasede elbiler. Læg dertil, at leasing af elbiler formentlig vil appellere til flere både erhvervs- og privatkunder i lyset af de store prisudsving på elbiler i det seneste år.

Ifølge bilstatistik.dk var der ved indgangen til 2024 ca. 98.400 leasingbiler i Danmark på tværs af drivlinjer, der stod til at have kontraktudløb i løbet af 2024. Det svarer til ca. 44 pct. af den samlede bestand af leasingbiler i Danmark på i alt ca. 222.300 personbiler.



ET BUD PÅ NYBILSALGET 2024 De økonomiske usikkerheder fra 2023 fortsætter ind i det nye år, hvilket gør prognosen for det samlede nybilsalg i 2024 ekstra interessant i år.

I lighed med sidste år giver DI Bilbranchen i samarbejde med DI's økonomisk politiske afdeling nedenfor et bud på, hvordan nybilsalget af henholdsvis personbiler og vare-/lastbiler forventes at udvikle sig i 2024.

Personbilsalget

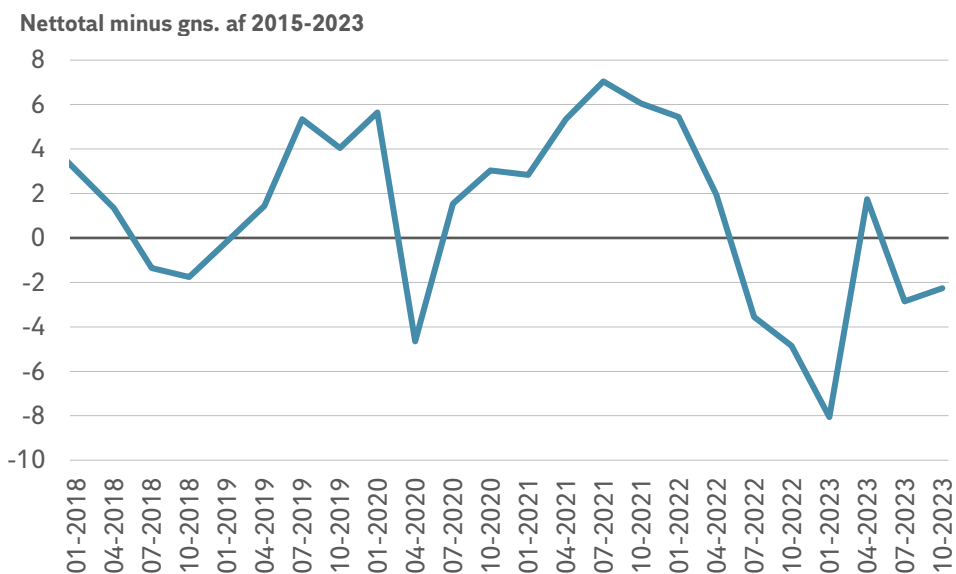
Det er især det høje renteniveau og den lave forbrugertillid, der bidrager til, at udviklingen i privatforbruget ventes at blive forholdsvis begrænset i 2024. Husholdningernes rentebetalinger til penge- og realkreditinstitutter er gennem 2023 steget markant, imens afdrag er gået tilbage. Den lave forbrugertillid er et udtryk for økonomisk usikkerhed i husholdningerne, og det kan betyde, at en del forbrugere vil se tiden an, før de foretager større køb som f.eks. et bilkøb.

Den generelle økonomiske usikkerhed i husholdningerne bevirker, at en relativt stor andel af husholdningernes indkomst for tiden spares op. Det er ikke DI's forventning, at opsparingen i videre omfang reduceres gennem 2024, men opsparingerne kan omsættes til forbrug på et senere tidspunkt. DI forventer dog, at renterne har nået toppen, og vil falde gennem 2024. De faldende renter kan øge husholdningernes købekraft, og dermed frigive mere indkomst til forbrug.

Danmarks Statistiks kvartalsvise forbrugerundersøgelse om bilkøbsplaner lå i begyndelsen af 2023 på et lavt niveau, men er siden steget, så andelen af forbrugere, der planlægger bilkøb inden for det kommende år, nu ligger en smule under det historiske gennemsnit. Det kommende års efterspørgsel efter nye biler ser dermed ud til at være i bedring sammenlignet med situationen på samme tid sidste år.

Flere forbrugere planlægger bilkøb nu end sidste år

Forbrugernes planer om køb af bil indenfor de næste 12 måneder



Note: Nettotallet er en sammenvæjning af forbrugernes svar på deres planer om bilkøb i valgmuligheder, der varierer fra "bestemt ikke" til "helt sikkert".

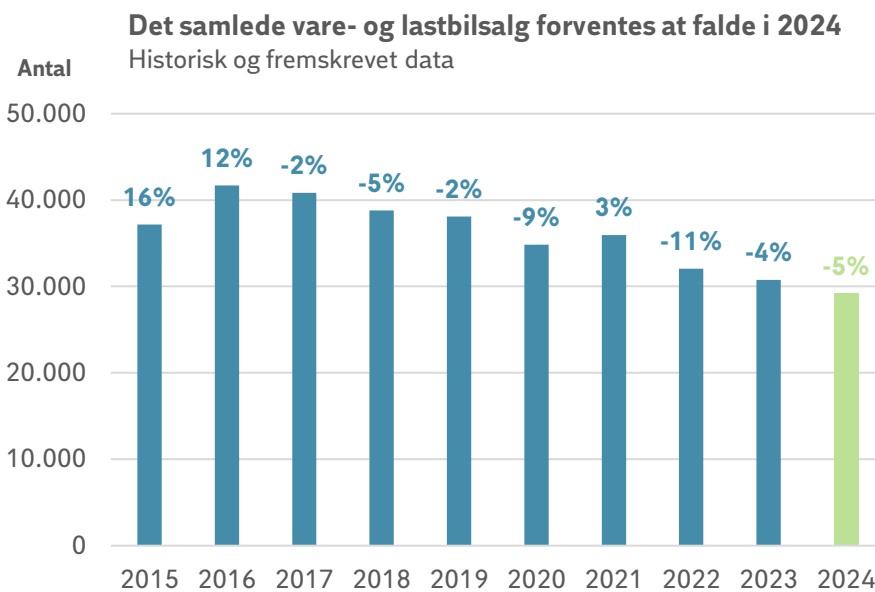
Kilde: DI på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

DI's forventning er, at det private forbrug i 2024 samlet set vil vokse med 1,5 pct. Historisk har de to faktorer, husholdningernes samlede forbrug og købet af biler, været tæt forbundne, dog med kraftigere udsving i bilkøbet end i det samlede forbrug. DI's forventning er således, at bilsalget i 2024 vil stige med 2,7 pct., så der kan ventes et salg i omegnen af 177.500 nye personbiler.

Vare- og lastbilsalg

Virksomhedernes syn på økonomien er blevet mere negativt siden sommeren 2023, og erhvervstilliden lå ved årets udgang et stykke under det historiske gennemsnit. Den lave erhvervstillid kan betyde, at nogle virksomheder vil holde igen med at foretage investeringer i eksempelvis køretøjer. Virksomhedernes vurdering af økonomien påvirkes ligeledes af de høje renter, der virker afdæmpende på den økonomiske aktivitet, ligesom aktiviteten på eksportmarkederne er aftaget. Opbremsningen i den økonomiske aktivitet i kombination med rentestigningerne gennem 2022-23 sænker transportbehovet og efterspørgslen efter nye investeringer, herunder investeringer i transportmidler.

Det er DI's forventning, at de samlede erhvervsinvesteringer vil falde med 3,4 pct. i 2024, mens der kan ventes et lidt større fald på op imod fem pct. i materielinvesteringerne. Forventningen bakkes op af DI's virksomhedspanel, der peger i retning af faldende efterspørgsel efter transportmiddelinvesteringer over det kommende år. Faldet er især udtalt inden for brancher, der typisk investerer i varebiler, f.eks. industri, bygge og anlæg og erhvervsservice, mens transportvirksomheder, der typisk investerer i lastbiler, er mere optimistiske om deres transportmiddelinvesteringer over det kommende år.



Det er således samlet set DI's forventning, at erhvervenes investeringer i nye vare- og lastbiler samlet set vil falde med fem pct. i 2024 sammenlignet med 2023, svarende til et samlet salg på i omegnen af 29.200 nye køretøjer.

Note: 2024 er fremskrevet baseret på DI's prognose og nybilsalg 2023.
Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra DI og bilstatistik.dk.



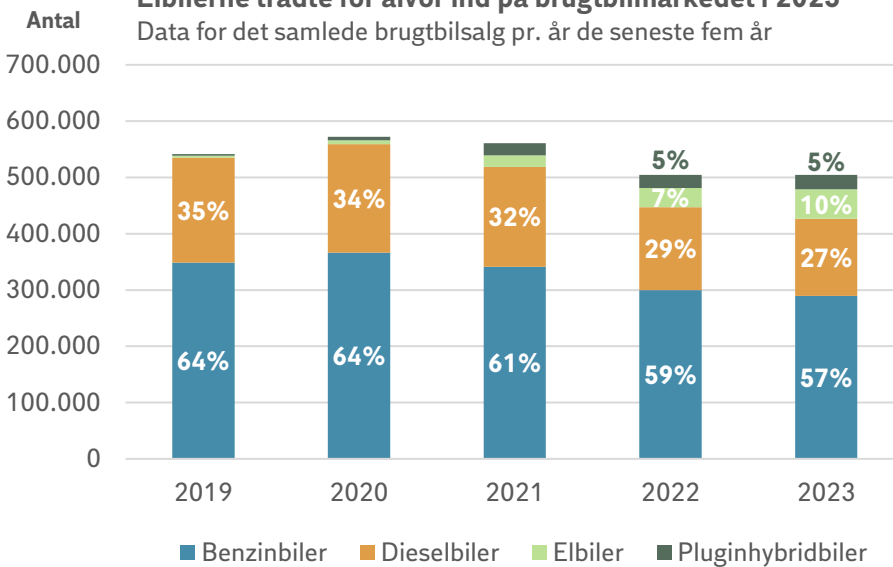
BRUGTBILHANDLEN I 2023 lå samlet set på ca. samme niveau som brugtbilhandel i 2022. Der var imidlertid tydelige markedsdynamikker, der gav op- og nedture til brugtbilsalget i løbet af året.

Selvom brugtbilsalget i 2023 samlet set var status quo i forhold til 2022, var brugtbilmarkedet og -salget præget af flere forskellige markedsdynamikker, der gjorde 2023 til et relativt uforudsigeligt år for branchen.

Ved udgangen af året var det eksempelvis tydeligt, at også brugtbilmarkedet havde taget elbilerne til sig. Elbilerne udgjorde ifølge bilstatistik.dk mere end hver tiende bil i brugtbilsalget i 2023. Det skyldtes ikke mindst de mange brugtimporterede elbiler, men også at nybilsalget de tidligere par år efterhånden har sat et godt grønt aftryk på brugtbilmarkedet.

Elbilerne trådte for alvor ind på brugtbilmarkedet i 2023

Data for det samlede brugtbilsalg pr. år de seneste fem år

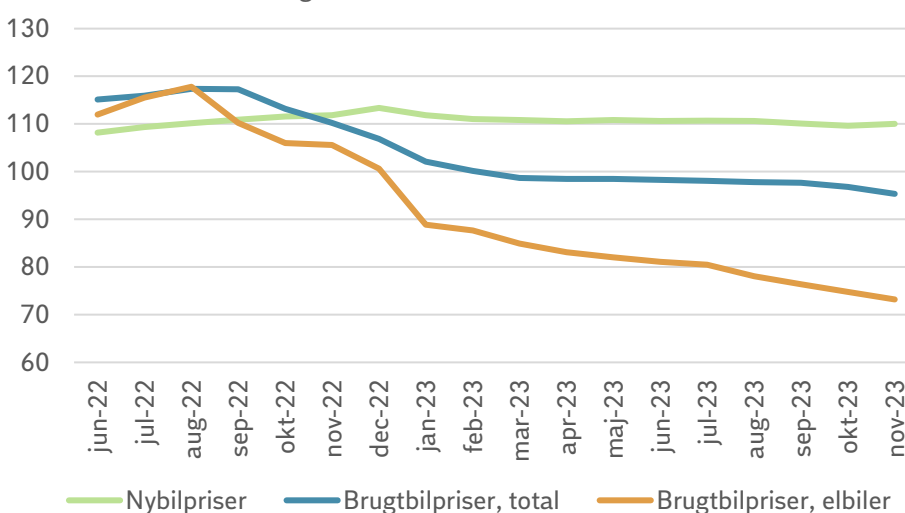


Note: Brugtbilsalget i figuren er personbiler, som er genregistreret, brugtimporteret og/eller ejer-/brugerskiftet. Der er kun vist andele fra fem pct. og op. **Kilde:** DI Bilbranchen på baggrund af tal fra bilstatistik.dk.

Med til historien hører naturligvis også, at der var markante prislejninger på elbiler henover året. Fra at have været på niveau med de øvrige brugtbilpriser tog priserne på brugte elbiler et langt større dyk end de samlede brugtbilpriser allerede fra august 2022. Teslas prisreduktioner i starten af 2023 skubbede yderligere til denne udvikling, og ved udgangen af 2023 lå priserne på brugte elbiler således ca. 18 pct. lavere end i januar 2023.

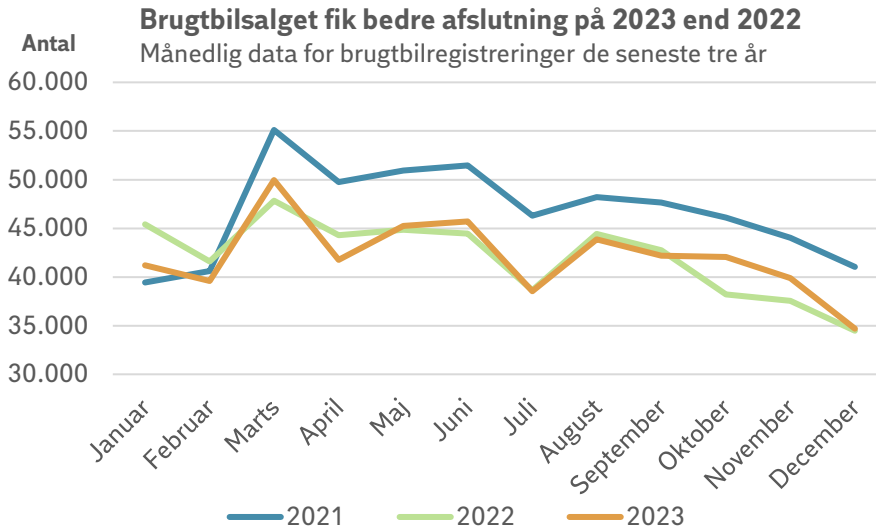
Udviklingen i ny- og brugtbilpriserne de seneste halvandet år

Indekseret månedlig data, indeks 100 = K4 2021



Note: Brugtbilpriserne er med udgangspunkt i prisen for indgåede handler på Bilbasen. Data er til og med november 2023. **Kilde:** DI Bilbranchen på baggrund af tal fra Bilbasen og Danmarks Statistik.

Ser vi på brugtbilsalget henover året, var der samme opbremsning i fjerde kvartal sidste år som samme kvartal i de to foregående år. Samlet set endte fjerde kvartal 2023 dog ca. seks pct. over samme kvartal i 2022. Som grafen nedenfor dog viser, lå brugtbilsalget i 2023 imidlertid stadig et stykke under niveauet for brugtbil-salget i 2021 fra og med marts og resten af året.



Note: Brugtbilsalget i figuren er personbiler, som er genregistreret, brugtimporteret og/eller ejer-/brugerskiftet.

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

Det var dog SUV'erne, der trak brugtbilsalget op i 2023 i forhold til 2022, idet samtlige af de øvrige segmenter gik tilbage. Der blev således registreret ca. 20 pct. flere brugtregistreringer af de mindste SUV'er i 2023 i forhold til 2022, imens antallet af brugtregistrerede større SUV'er steg med ca. 16 pct. i 2023 i forhold til 2022. Ser vi derimod på udbudet af brugte SUV'er i forhold til efterspørgslen, viser Bilbasens data, at der generelt set er relativt god balance herimellem.

Udbudsindikatoren:

Et mere balanceret marked trods stort underudbud i visse segmenter
Gældende til og med marts 2024

Segmenter	Værdi	Tendens	Øget udbud
Mikro	64	↓	-2,2 %
Mini	68	↓	-2,5 %
Mellem	99	↑	1,8 %
Firma	99	↓	2,6 %
MPV	61	↓	-3,6 %
SUV	105	↑	3,9 %
Luksus	115	↑	4,3 %
Gulplade	71	↓	-1,6 %
Hybridbiler	109	↑	2,6 %
Elbiler	90	→	8,5 %
Totalmarkedet	97	↑	1,8 %

Note: Værdien er en Udbudsindikator-værdi og hænger ikke sammen med bilens værdi. Med udgangspunkt i historisk data på 12 måneder, viser Udbudsindikatoren det forventede forhold mellem udbud og efterspørgsel på bilforhandlernes brugtbilmarked tre måneder ude i fremtiden. Er værdien lig med 100, er der balance mellem udbud og efterspørgsel. Er den under 100, er udbudet 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.

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

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

Selvom brugtbilmarkedet generelt set bevæger sig omkring balancepunktet mellem udbud og efterspørgsel, er der imidlertid en række underliggende bevægelser, som er relevante at forholde sig til for bilbranchens virksomheder.

Den markante underudbudssituation fortsætter for mikro- og minibiler samt MPV'er. Dermed fortsætter tendensen fra de seneste par år, og årsagen er fortsat, at der føres færre biler i de tre segmenter til markedet i forhold til efterspørgslen. Dermed har de tre segmenter holdt prisen på et relativt højt niveau.

Det modsatte er til gengæld tilfældet for SUV'erne, især de større modeller, hvor Udbudsindikatorværdien er steget til 105 i den kommende periode. Der er imidlertid særligt højt udbud af biler i Luksus-segmentet, hvor biler over 500.000 kroner ligger, hvor værdien ligger på 115. Det gælder ifølge Bilbasen ligeledes for såkaldte flexleasing-tilbud på bilerne i denne kategori.

Sidste segment med en relativt høj værdi er hybridbilerne, hvor især pluginhybridbilerne er i stort overudbud med en overordnet værdi for kategorien på 109. For alle tre segmenter (SUV, Luksus og Hybrid) kan der således ifølge Bilbasens tal være særlig risiko for prisfald på bilerne i den kommende periode.

Elbilerne fortsætter udviklingen med høj efterspørgsel og relativt lavere udbud. Denne tendens tog særligt fart i slutningen af andet kvartal 2023, hvor liggedagene blev holdt nede på under 30 dage i snit på trods af et stigende udbud. Set henover hele 2023 lå det gennemsnitlige antal liggedage for elbiler på Bilbasen på 35 dage, hvorimod det samlede gennemsnit for alle brugte biler i 2023 lå på 62 dage.

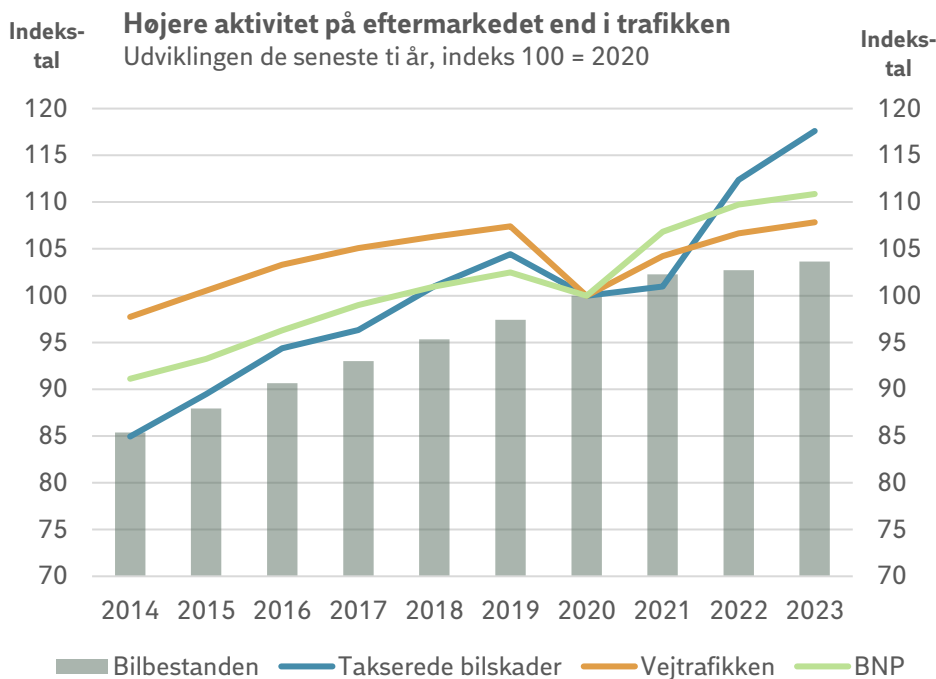
Bilbasen nævner særligt to forhold, der havde betydning for det stigende elbil salg i 2023, og som fortsætter ind i starten af i år. Efterspørgslen stiger fortsat, men det samme gør prisrettelserne. Årsagen til denne særlige omstændighed er, at bilforhandlerne til stadighed får adgang til billigere og billigere elbiler fra markederne i Europa, som omtalt på de forreste sider.

Eftermarkedet

HØJ AKTIVITET Aktiviteten på bilbranchens eftermarked i 2023 steg markant i forhold til vejtrafikken, BNP og bilbestanden. Den højere aktivitet skyldes bl.a. ny teknologi i bilerne og haglskader i Sydeuropa.

Vejtrafikken forblev på et relativt højt niveau i 2023, da der var lige så meget trafik på vejene som i 2022. Dermed kørte der en anelse flere biler på vejene sidste år end i 2019, inden det tog et markant dyk i coronaåret 2020.

Imens steg BNP med ca. én pct. i 2023 i forhold til 2022. Fremgangen i dansk økonomi var medvirkende til at danskerne havde råd til at erhverve sig lidt flere biler i 2023, idet bestanden af biler steg med 0,9 pct. i 2023 i forhold til 2022. Dermed var der indregistreret lidt over 2,8 millioner personbiler i Danmark i 2023.



Note: Det er lagt til grund, at BNP og vejtrafikken vil være uændret i fjerde kvartal i forhold til tredje kvartal, da fjerde kvartals tal ikke foreligger ved publiceringen.

Vejtrafikken er for den samlede vejtrafik (kørte km.) på vejnettet i Danmark baseret på data fra tællestationer fordelt ud over hele landet. Bilbestanden er observeret pr. 31. december i hvert år.

Kilde: DI Bilbranchen på baggrund af tal fra Forsikring & Pension (F&P), Vejdirektoratet, bilstatistik.dk og Danmarks Statistik.

Aktiviteten på landets værksteder steg imidlertid markant mere end de øvrige indikatorer nævnt ovenfor. Antallet af takserede skader, som vi her bruger som indikator for aktiviteten på bilbranchens eftermarked, steg således med 4,6 pct. i 2023 i forhold til 2022.

Vækstraten i de takserede bilskader i årene op til 2020 lå på ca. 3,5-5,5 pct. om året, hvilket naturligvis tog et dyk i 2020 på grund af nedlukningsperioder, hvor færre biler befandt sig på vejene. I 2022 steg antallet af takserede bilskader med 11,3 pct., hvilket fik udviklingen tilbage på sporet, og med 2023 fortsatte udviklingen med stigende antal skadesreparationer via et forsikringselskab.

Stigningen i trafikken og i bilbestanden kan således ikke alene forklare den store stigning i eftermarksaktiviteterne. Derimod er faktorer som f.eks. [de mange tusinde haglskader i Sydeuropa i sommer](#) samt flere bilforsikringer uden selvrisiko (friskadedækning) væsentlige forklaringer på noget af stigningen hos landets værksteder. Sidstnævnte betyder f.eks., at flere bilejere sender skader

til udbedring på værkstederne, som de ellers ikke ville have gjort, hvis der havde været selvrisko på bilforsikringen. Denne type ”tillægsforsikring” har været i stigning de seneste par år, og er typisk ikke forbundet med væsentlig økonomisk betydning for bilejeren at tegne oveni den eksisterende bilforsikring.

Derudover betyder ny teknologi i bilerne også, at værkstederne oplever en anden køreadfærd ud fra de typer af skader, der kommer ind fra landets veje. Eksempelvis har det betydning, at elbiler er baghjulstrukken, hvilket for mange førere er anderledes end de fleste konventionelle biler. Derudover kører elbilene typisk med mere vægt og har typisk højere acceleration end konventionelle biler, hvilket giver nye typer skader på værkstederne.

Derudover betyder nyere bilers mange assistentsystemer også, at flere bilejere stoler blindt på, at assistentsystemerne advarer føreren om farer under kørsel, hvilket i et stigende antal tilfælde viser sig at give flere uopmærksomhedsskader, fordi assistentsystemet ikke har advaret om potentiel fare.

Afslutningsvist betyder relativt større hjul på nyere biler, at fælgskader fylder mere blandt de til forsikrings-selskaber anmeldte bilskader. I takt med at hjulene er blevet større, er det samtidig blevet dyrere. Dermed oplever mange bilejere, at skadesomkostningen hurtigt overstiger selvriskoen for enten nye eller reparerede fælg.

I Danmark blev der i alt repareret ca. 415.700 bilskader i 2023 via forsikrings-selskaberne. Tallet er rekordhøjt og er steget med næsten 40 pct. de seneste ti år.

DI 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 DI Bilbranchens konjunktur- og brancheanalyse, som udkommer fire gange årligt. Tendens udkommer kun som pdf.

DI BILBRANCHENS NYHEDSBREV udkommer ugentligt, og som abonnent vil du bl.a. modtage Tendens fire gange årligt ved siden af de mange branchenyheder, der løbende sendes ud. **Du kan tilmelde dig her.**

Næste nummer af Tendens udkommer i april 2024.

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