



Tysk-Svenska Handelskammaren  
Deutsch-Schwedische Handelskammer

# Coronakrisens spår i den tyska fordonsindustrin

*Tillägg till marknadskartläggningen från 2019*



## Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
1. Coronakrisens konsekvenser för den tyska ekonomin .....	5
1.1. Arbetsmarknaden .....	5
1.2. Digitalisering.....	6
1.3. Energipolitiken .....	6
2. Strukturomvandlingen i den tyska fordonsindustrin.....	7
3. Coronavirusets påverkan på den tyska fordonsindustrin.....	8
3.1. Situationen hos tyska OEM:er .....	10
3.2. Situationen hos tyska underleverantörer .....	12
3.2.1. Situationen hos de fem största tyska underleverantörerna .....	14
4. Politiska åtgärder .....	15
4.1. Konkunkturpaketet.....	15
4.2. "Autogipfel" .....	17
5. Figurförteckning .....	19
6. Källförteckning.....	19

## Sammanfattning

Coronakrisen har haft stor påverkan på det tyska näringslivet och framförallt på den tyska fordonsbranschen som ofta beskrivs som den tyska ekonomins motor. Tysklands nedstängning av delar av samhället under våren fick landets BNP att minska med 9,7 procent. I skrivande stund drabbas Tyskland av Coronapandemins andra våg och regeringen har skärpt åtgärderna för att begränsa smittspridningen samt varnat för de enorma negativa konsekvenser för den tyska ekonomin som kan förväntas ifall delar av samhället och näringslivet tvingas stänga ner igen. Vilka effekter företagens strukturprogram och statliga stödåtgärder kommer att ha återstår att se. Coronakrisen är långt ifrån över och mycket hänger på om och hur man lyckas begränsa den starkt ökande smittspridningen. Ytterligare nedstängningar skulle drastiskt förvärra situationen för företagen i den tyska fordonsindustrin och ökar risken för konkurser hos framförallt små underleverantörer.

Coronapandemin drabbade den tyska fordonsindustrin vid en tidpunkt där många företag såg sig konfronterade med en nedgående efterfrågan och omstruktureringar på grund av den tekniska transformationen inom branschen. Den tyska fordonsindustrin drabbades av en utbudschock när de globala leveranskedjorna bröts och konfronteras nu med en efterfrågechock. Det tyska branschförbundet VDA räknar med att produktionen av personbilar i Tyskland minskar med 25 procent under 2020 jämfört med 2019. Konsekvenserna är personalnedskärningar, överkapaciteter och stora omsättningsförluster hos de tyska OEM:erna och underleverantörerna. I april låg andelen korttidsarbete bland anställda i fordonsindustrin på 60 procent.

Alla tyska OEM:er rapporterade operativa förluster på mer än 600 miljoner euro för andra kvartalet 2020. Då det framförallt är premiumsegmentet där försäljningen har kommit igång igen finns det goda möjligheter för tyska OEM:er som är dominerande inom detta segment att återhämta sig snabbare än många internationella konkurrenter.

Många tyska underleverantörer har konfronterats med en nedgående efterfrågan och strukturella omställningar redan innan pandemin drabbade den tyska fordonsindustrin. Coronakrisen har nu förvärrat den redan ansträngda situationen hos många underleverantörer. Särskilt små underleverantörer som tillhör den tyska "Mittelstand" och har specialiserat sig på produkter för den konventionella drivlinan saknar kapital för att ställa om sin verksamhet.

Fordonsindustrin har fått statligt stöd genom konjunkturpaketet som den tyska regeringen presenterade i början av juni och som uppgår till 130 miljarder euro. För fordonsindustrin innebär konjunkturpaketet bland annat en köppremie för plugin-hybrid- och elbilar, stöd för FoU-aktiviteter, en satsning på laddningsinfrastrukturen för elbilar och resurser för forskning inom bränslecellteknologi. På ett toppmöte mellan representanter från fordonsbranschen och politiken som förbundskansler Angela Merkel bjöd till

diskuterades transformationsfonder som ett stödinstrument för fordonsindustrin och i synnerhet små och medelstora underleverantörer.

Stockholm, oktober 2020

# 1. Coronakrisens konsekvenser för den tyska ekonomin

Globalt har Coronapandemin fört till stora konjunkturedgångar och världsekonomin upplever den starkaste nedgången sedan sju decennier. Tyskland upplevde till skillnad från Sverige en total nedstängning vilket medförde ett samhälle och en industri som stod stilla i flera veckor. Delstaten Bayern var först med att stänga ner. Här finns mycket storindustri och flera fabriker med direkt närhet till Italien. Smittspridningen startade här med det första registrerade Coronafallet redan i januari. Andra delstater som Sachsen och Thüringen fick sina första fall först i början på mars. I slutet på mars kom det första ekonomiska hjälppaketet från regeringen på 156 miljarder Euro och i slutet på april skedde de första små stegen mot ett öppnande av samhället. I oktober blev den andra vågen ett faktum och runt om i landet ökar smittspridningen exponentiellt. Den 21 oktober 2020 registrerade 133 av 412 regioner i Tyskland mer än 50 nya fall per 100 000 invånare på en vecka. För att begränsa smittspridningen gick förbundskansler Angela Merkel och de 16 delstatsministrarna ut med skärpta åtgärder och varnade för de stora negativa konsekvenser som en ytterligare nedstängning skulle ha på den tyska ekonomin.

Krisen påverkar Tysklands alla olika näringslivsområden. 90 procent av företagen märker av följderna i sin verksamhet och 80 procent av dem förväntar sig minskade omsättningar. Vart fjärde företag fruktar till och med en tillbakagång på mer än 50 procent för hela 2020. Ju längre krisen pågår desto större och negativare är följderna för konjunkturen. Tyskland med en starkt exportorienterad industri beräknar under 2020 en nedgång av sin export på 11,6 procent. Industrin med största omsättningen, fordonsindustrin, upplevde visserligen en ökning i produktionen med 6,9 procent i juli jämfört med månaden innan, men ligger trots det sammanlagt 15 procent lägre än fjolåret. Många verksamheter står stilla och leverantörskedjorna har på grund av den minskade efterfrågan på varor och tjänster fått överfulla lager. Ungefär vart femte företag riskerar insolvens och 40 procent kämpar med likviditetsproblem. För att överleva skulle mer än en tredjedel behöva statliga tillskott och då framförallt småföretagen. Den annars så robusta och stora gruppen av "Mittelstand", medelstora företag, är tyvärr även de drabbade och där riskerar cirka tio procent att gå omkull. Krisen har medfört minskad konsumtion, färre investeringar och en export som sjunkit ordentligt. Resultat som fått ekonomin att krympa i rekordfart. Skatteintäkterna har minskat med 3,6 procent och BNP med hela 9,7 procent. <sup>1234567</sup>

## 1.1. Arbetsmarknaden

COVID-19-Pandemin påverkar såväl utbudet av tjänster som produktionen av varor. Många arbetstagare har fått gå in i korttidsarbete och under augusti var fortfarande så många som 4,55 miljoner tyskar kvar i

---

<sup>1</sup> ZEW - <https://www.zew.de/>

<sup>2</sup> <https://www.iwkoeln.de>

<sup>3</sup> [www.welt.de](http://www.welt.de)

<sup>4</sup> <https://www.tcs.com/de-de/digitalisierungsschub-durch-corona>

<sup>5</sup> <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Volkswirtschaftliche-Gesamtrechnungen-Inlandsprodukt/Tabellen/bip-bubbles.html>

<sup>6</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/deutschland-wird-wasserstoffland.html>

<sup>7</sup> <https://www.dw.com/de/doppel-umbruch-in-deutschlands-schl%C3%BCsselbranche/a-53390613>

korttidsarbete. Majoriteten av dem arbetar inom bilindustrin och metallindustrin. Totalt ligger antalet korttidsarbetande på 14 procent jämfört med juli då den låg på 17 procent.

Arbetslöshetssiffrorna under september 2020 låg på runt 108 000 färre anmälda än månaden innan och därmed kan Tyskland för första gången sedan Coronas början märka av en lättare återhämtning. I sammanhanget borde nämnas att fjolårets arbetslöshet samma månad låg cirka 613 000 högre. Idag under september ligger arbetslösheten på 6,2 procent jämfört med 5,1 procent i mars 2020.

En tydlig trend är konsolidering, bort från små verksamheter mot större företag. Uppköpen av mindre och medelstora företag har på grund av Coronakrisen förstärkts och fortsatt. Företag som efter krisen fortfarande har tillräckligt med kapital, kommer att fortsätta utnyttja tillfället att köpa upp små till medelstora företag.

## 1.2. Digitalisering

Tillsammans med omställningar inom industrin och näringslivet blev det ännu tydligare hur nödvändig digitaliseringen är för att företagen ska överleva. Något som framförallt storföretagen insett och därför ökat sina investeringar och snabbat på omställningarna. Corona blev en väckarklocka och 75 procent av företagen med över 100 anställda har investerat i digital utrustning och teknik.

Enligt en studie från Fraunhofer IAO där 500 företag tillfrågades, upplever vi ett brokigt landsomfattande experiment av digitalisering och Kooperationer. Av 500 företag angav 70 procent att deras anställda arbetar helt eller delvis hemifrån. Att så många arbetar hemifrån har förstås även det främjat digitaliseringen. Inte alltför länge sedan var hemarbetet i denna utsträckning otänkbara. Undersökningen visar tydligt hur snabbt företag har anpassat sig och gjort nödvändiga omställningar. Majoriteten av företagen vill fortsätta med hemmakontor och tror att det blir en del av det "nya normala".<sup>89</sup>

## 1.3. Energipolitiken

Tomma kontorsbyggnader, stängda butiker och nerdragen industriproduktion har återspeglat sig i energiförbrukningen under Coronakrisen. I delstaten Baden-Württemberg, som var en av de första delstaterna att stänga ner, sjönk förbrukningen ner till enbart 80 procent av den normala medelförbrukningen. Överlag kunde man tydligt se en märkbar utveckling inom fördelningen av strömförbrukningens olika källor mot mer förnybar energi. Andelen har ökat 8 procent jämfört med året innan. Den minskade energiförbrukningen och den ökade andelen förnybar energi har inneburit en kraftig minskning av priserna på elbörsen. Enligt den tyska lagstiftningen "Erneuerbare-Energien-Gesetz" ska el från förnybara energikällor föredras framför andra energikällor i det tyska elnätet. Dessutom ges producenterna av förnybar energi en prisgaranti. Skillnaden mellan priset som elen säljs för på elbörsen och priset som garanterades elproducenterna, utgör det så kallade "EEG-Umlage" som i sin tur betalas av

<sup>8</sup> <https://www.iao.fraunhofer.de/lang-de/presse-und-medien/aktuelles/2298-corona-beschleuniger-virtuellen-arbeitens.html>

<sup>9</sup> [https://www.bdew.de/media/documents/Stn\\_20200616\\_Konjunkturimpulse.pdf](https://www.bdew.de/media/documents/Stn_20200616_Konjunkturimpulse.pdf)

elkonsumenterna. Eftersom priserna på elbörsen förväntas minska till följd av den nedgående konjunkturen befaras en stark ökning av "EEG-Umlage". I konjunkturpaketet beslutade den tyska regeringen därför att begränsa priset för "EEG-Umlage" till 6,5 ct/kwh under 2021 och 6,0 ct/kwh under 2022.<sup>1011</sup>

Andra energipolitiska åtgärder som presenterades i konjunkturpaketet gäller utbyggnaden av offshore-vindkraft och energieffektiviseringen av byggnader. I konjunkturpaketet höjde den tyska regeringen målsättningen för utbyggnation av vindkraft från tidigare 15 GW till 20 GW fram till 2030. Regeringens program för energieffektivisering av byggnader, får genom konjunkturpaketet ytterligare finansiella medel på en miljard euro och har därmed en sammanlagd volym på 2,5 miljarder euro.<sup>12</sup>

## 2. Struktumvandlingen i den tyska fordonsindustrin

Den tyska fordonsindustrin har drabbats hård av Coronakrisen som har slagit till vid en tidpunkt där branschen redan befunnit sig i en djupgående transformationsprocess. Efter ett decennium med omsättningsrekord och stark tillväxt, framförallt på den kinesiska marknaden, har marknaden de senaste ett till två åren mattats av. Coronakrisen drabbade den tyska fordonsindustrin i en situation där många företag redan hade konfronterats med en nedgående efterfrågan och en teknikomställning mot elektricitet.

Efter finanskrisen 2008/2009 har hela den tyska fordonsindustrin upplevt ett årtionde med stark tillväxt och därmed förstärkt sin roll som en viktig drivkraft för den tyska ekonomin. Sedan 2017 har den globala marknaden för personbilar mattats av, vilket framförallt beror på en lägre omsättning på den kinesiska marknaden. 2019 minskade omsättningen på den kinesiska marknaden med 9,5 procent jämfört med året innan. Den globala konjunkturedgången har drabbat den tyska fordonsindustrin väldigt olika. Tyska OEM:er kunde under 2019 stå emot den globala trenden och uppnådde rekordomsättningar framförallt tack vare den kinesiska marknaden. Tyska underleverantörer kände däremot tydligt av konjunkturedgången och visade upp förluster, något som framförallt satte stor press på små underleverantörer som inte förfogar över samma finansiella reserver som de stora i branschen.<sup>13</sup>

Det andra stora temat som har präglat den tyska fordonsindustrin, innan Coronapandemins utbrott, är den tekniska transformationen. Både underleverantörer och tillverkare var och är tvungna att investera i elektrifieringen av drivlinan för att anpassa sig till och utforma den pågående transformationen. De investeringar som görs i elektrifiering av drivlinan, till exempel genom inköp av kompetens inom elektronik, kan inte förväntas generera lönsamhet de närmaste åren och kräver omstruktureringar i

---

<sup>10</sup> Bdwe - [https://www.bdwe.de/media/documents/Fakten\\_und\\_Argumente\\_-\\_Auswirkungen\\_Corona\\_auf\\_die\\_Energiewirtschaft\\_-\\_Ausgabe\\_25.pdf](https://www.bdwe.de/media/documents/Fakten_und_Argumente_-_Auswirkungen_Corona_auf_die_Energiewirtschaft_-_Ausgabe_25.pdf)

<sup>11</sup> UBA - <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/erneuerbare-energien-in-zahlen#strom>

<sup>12</sup> [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunktetpapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunktetpapier.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>13</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

företagens affärsområden. Särskilt underleverantörer i **den tyska "Mittelstand"** vilka specialiserat sig på produkter för den konventionella drivlinan, måste räkna med en minskad marknad i framtiden.

Utgångsläget innan Coronapandemin var därmed olika för den tyska fordonsindustrins olika aktörer. OEM:er hade förhållandevis goda förutsättningar jämfört underleverantörer som tydligare märkte av konjunkturedgången och den tekniska transformationen. Stora underleverantörer som Continental och Mahle gick redan 2019 ut med omstruktureringsprogram. Särskilt drabbade är små och oftast högspecialiserade underleverantörer då de inte har samma möjligheter att ställa om sin verksamhet och dessutom inte har samma finansiella buffertar.

### 3. Coronavirusets påverkan på den tyska fordonsindustrin

Den tyska fordonsindustrin är starkt beroende av välfungerande globala leveranskedjor samt höga exportvolymerna och har därmed drabbats hård av Coronapandemins negativa effekter. Det tyska näringslivsinstitutet "**Institut der deutschen Wirtschaft**" (IW) skriver i en rapport om läget i den tyska fordonsindustrin om en dubbel chock eftersom den tyska fordonsindustrin drabbats två gånger i följd. Först drabbades industrin av en utbudschock och nu konfronteras man med en efterfrågechock.<sup>14</sup>

Som resultat av åtgärder som gjordes för att begränsa smittspridningen, såsom nedstängningar i Kina och/eller gränsstängningar inom Europa, har enorma störningar i de globala leveranskedjorna uppstått vilket har resulterat i stillastående fabriker i Tyskland under april. Både tillverkningen av nya fordon och exporten sjönk till rekordlåga nivåer. Som lägst producerades det mindre än 12 000 personbilar i de tyska fabrikerna. Det motsvarar ett månatligt produktionsvärde som vi inte sett sedan 1940-talet. Denna siffra är att jämföra med fjolårets april då det producerades över 400 000 personbilar i tyska fabriker<sup>15</sup>. Idag har leveranskedjorna etablerat sig igen och enligt en expert på näringsdepartementet i Baden-Württemberg har de tyska OEM:erna inga planer på en regionalisering av sina leveranskedjor.<sup>16</sup> En tillfrågad expert från Germany Trade & Invest (GTAI)<sup>17</sup>, delar denna uppfattning och menar att en ökad övervakning av leveranskedjorna och ett ökat antal underleverantörer för kritiska komponenter kommer att vara en konsekvens av vårens leveransproblem.

---

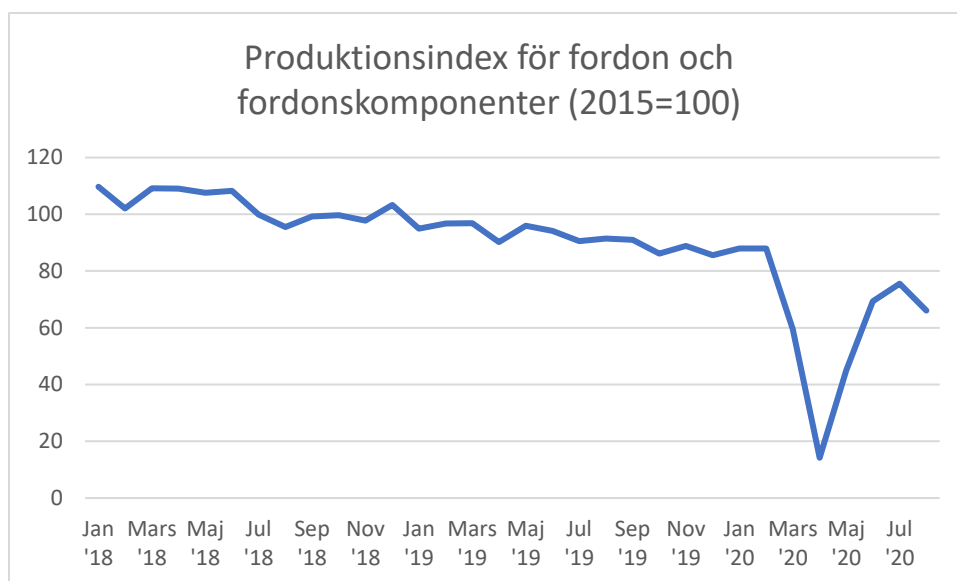
<sup>14</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

<sup>15</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/3150/umfrage/deutsche-automobilproduktion/>

<sup>16</sup> Intervju med expert på näringsdepartementet i Baden-Württemberg

<sup>17</sup> Intervju med expert från GTAI





Figur 1: Produktionsindex för fordon och fordonskomponenter. Källa: Statistisches Bundesamt<sup>18</sup>

En trend som enligt forskningsinstitutet IW kan observeras i den tyska fordonsindustrin, är den ökade insourcingen. Sedan krisen började har tyska tillverkare i allt större utsträckning tagit över produktionen av komponenter, något de tidigare köpt av underleverantörer. Denna trend drabbar framförallt små underleverantörer vilka inte kan kompensera dessa förluster genom att flytta produktionen av övriga komponenter till låglöneländer.<sup>19</sup> Till skillnad från stora underleverantörer har små underleverantörer sällan produktionsanläggningar utomlands.

Efter den initiala utbudsschocken konfronteras den tyska fordonsindustrin nu med en global efterfrågechock. Redan innan pandemin slog till visade de tyska OEM:ernas produktions- och exportsiffror på en nedåtgående efterfrågan. OEM:ernas månadsvisa produktions- och exportsiffror har sedan sommaren 2018 nästan månatligt varit på en lägre nivå än samma månad föregående år. Tyska VDA räknar med en total produktionsvolym på 3,5 miljoner personbilar i Tyskland under 2020. Det är 25 procent mindre än 2019.<sup>20</sup> Under julimånaden ökade produktionen i fordonsbranschen med 6,9 procent jämfört med månaden innan<sup>21</sup>. Produktionen är dock fortfarande 15 procent lägre än i februari och den svaga efterfrågan har lett till överkapaciteter i de tyska fabrikerna. Alla tyska OEM:er rapporterade operativa förluster på mer än 600 miljoner Euro för andra kvartalet 2020. En liknande situation har uppstått hos de tyska underleverantörerna. Stora underleverantörer som Schaeffler, Hella och ZF rapporterade förluster på flera hundramiljoner Euro.

<sup>18</sup> [https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Corona/\\_Grafik/\\_Interaktiv/produktionsindex-branchen.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Corona/_Grafik/_Interaktiv/produktionsindex-branchen.html)

<sup>19</sup> <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autogipfel-hilfspaket-fuer-zulieferer-so-sollen-strukturfonds-die-autobranche-auffangen/26171238.html?ticket=ST-4226777-pzFCHroRqj92jzBZdl5-ap6>

<sup>20</sup> <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200902-VDA-Gesch-fts-fhrer-Dr-Koers-Erneuter-Einbruch-bei-Produktion-und-Nachfrage-muss-mit-allen-Mitteln-verhindert-werden.html>

<sup>21</sup> <https://www.wiwo.de/politik/konjunktur/autoindustrie-unter-nachfrageschock-deutsche-industrie-erholt-sich-nur-noch-leicht-von-corona-einbruch/26164112.html>

Den låga produktionen och de stora förlusterna kommer att ha konsekvenser för sysselsättningen i fordonsbranschen. Flera stora företag har redan meddelat om nedskärningar och experter räknar med en sexsiffrig nedgång av sysselsättningen. Enligt IW kommer personalnedskärningar inom fordonsindustrin framförallt att ske hos underleverantörerna. Enligt en enkätundersökning som tyska VDA genomförde planerar 60 procent av de tillfrågade underleverantörer personalnedskärningar på grund av Coronakrisen. Hälften av dessa företag planerar personalnedskärningar på fem till tio procent. Cirka en tredjedel av de tillfrågade företagen planerar att dra ner på personalstyrkan med över tio procent.<sup>22</sup>

De planerade personalnedskärningar kan inte enbart tillskrivas Coronapandemins inflytande utan är också en konsekvens av trender som blev tydliga redan innan pandemin. Förflyttning av produktionen till tillväxtmarknader och den framskridande elektrifieringen har redan innan Coronapandemin lett till omstruktureringar och personalnedskärningar. Coronakrisen har nu påskyndat denna utveckling.<sup>23</sup>

Fordonsbranschen har använt korttidsarbete i en utsträckning som ingen annan industri i Tyskland. Under april månaden hade 60 procent av alla anställda i fordonsbranschen blivit korttidspermitterade och i september låg andelen korttidsarbete i fordonsindustrin fortfarande på 24 procent.<sup>24</sup> Den tyska regeringen fattade i september ett beslut om förlängning av korttidsarbete för att ge företagen större planeringssäkerhet under 2021. Beslutet innebär bland annat att anställda nu kan få korttidspengar i högst 24 månader istället för högst 12 månader.<sup>25</sup>

I sin kartläggning av situationen inom den tyska fordonsindustrin, prognostiserar det tyska forskningsinstitutet IW en långsam återhämtning som försvaras genom omställningssituationen som branschen befann sig i redan innan pandemin började. Den kännetecknades av hög överkapacitet och en pågående teknisk omvandling i branschen. Den tyska fordonsindustrin beskrivs ofta som landets ekonomiska motor. Enligt forskarna hos IW kommer den tyska fordonsindustrin under den närmaste tiden inte kunna uppfylla denna roll till följd av den senaste utvecklingen.<sup>26</sup>

### 3.1. Situationen hos tyska OEM:er

På grund av nedgångar på alla viktiga marknader det första halvåret 2020, blev det stora förluster för de tyska OEM:erna. Enligt forskningsinstitutet IW talar mycket för att de största chanserna för tyska OEM:er nu finns på den kinesiska marknaden, förutsatt att en ytterligare nedstängning kan undvikas. Efter att bilförsäljningen i Kina minskade med 80 procent i februari, har den visat en v-formad återhämtning och redan i maj var försäljningssiffrorna på en högre nivå än samma månad i fjol. Till helhetsbilden hör dock att fordonsmarknaden i Kina har minskat sedan 2018 och att tyska VDA räknar med att försäljningen på

---

<sup>22</sup> <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200825-Lage-bei-Zulieferern-weiter-sehr-angespannt.html>

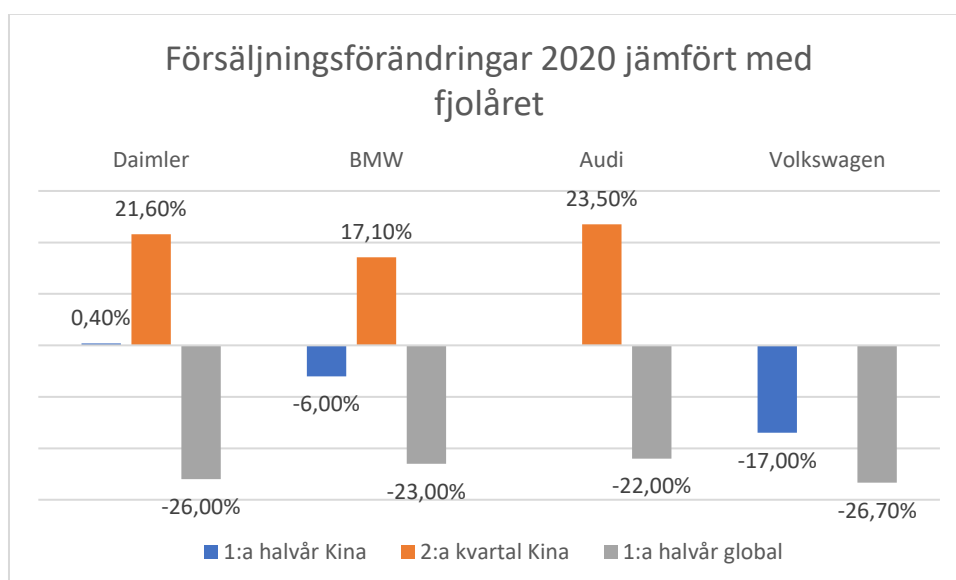
<sup>23</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

<sup>24</sup> <https://www.ifo.de/DocDL/sd-2020-10-link-sauer-kurzarbeit-september-corona.pdf>

<sup>25</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/kurzarbeitergeld-verlaengerung-101.html>

<sup>26</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

den kinesiska marknaden minskar med 10 procent, sett på hela året 2020 jämfört med året innan.<sup>27</sup> Detta är dock en förhållandevis mild nedgång jämfört med den förväntade försäljningsminskningen i Europa, som enligt VDA förväntas uppgå till 24 procent för 2020.<sup>28</sup> Kina är en viktig marknad för tyska OEM:er. Deras försäljningsandel uppgår till mellan 25 och 40 procent och det rapporterades rekordhög försäljningssiffror i Kina under 2019 trots en nedgående marknad. Framförallt SUV:ar, premiumbilar och fordon tillhörande mellanklassen har varit mycket efterfrågade på den kinesiska marknaden. Försäljningssiffrorna på den kinesiska marknaden visar att det av tyska OEM:er dominerade premiumsegmentet har återhämtat sig bättre än massmarknaden. Under andra kvartalet 2020 kunde Audi, BMW och Daimler öka försäljningen på den kinesiska marknaden med runt 20 procent jämfört med året innan. Volkswagen kunde inte återhämta sig i samma utsträckning men koncernen meddelade att försäljningssiffrorna i Kina för andra kvartalet 2020 ändå ökade jämfört med i fjol. Den kinesiska marknaden är särskilt i år viktig för de tyska tillverkarna. Det blir extra tydligt med tanke på de globala försäljningssiffrorna som under första halvåret 2020 visade ett minus på över 20 procent jämfört med samma tidsperiod i fjol.<sup>29</sup>



Figur 2: Försäljningsförändringar 2020 jämfört med fjolåret. Källa: IW<sup>30</sup>

På den europeiska marknaden minskade antalet nyregistrerade fordon första halvåret 2020 med 39 procent jämfört med året innan.<sup>31</sup> Sett till antalet nyregistreringar i Europa klarade de tyska OEM:er sig bättre än marknadsgenomsnittet under första halvåret 2020. Antalet nyregistrerade bilar från märkena Audi, BMW och Mercedes minskade 30 till 35 procent. Antalet nyregistrerade Porsche-bilar minskade

<sup>27</sup> <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200703-VDA-erwartet-f-r-2020-rund-ein-Viertel-weniger-Pkw-Verk-ufe-in-Deutschland-und-Europa.html>

<sup>28</sup> <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200703-VDA-erwartet-f-r-2020-rund-ein-Viertel-weniger-Pkw-Verk-ufe-in-Deutschland-und-Europa.html>

<sup>29</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

<sup>30</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

<sup>31</sup> <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200716-Corona-Krise-sorgt-im-ersten-Halbjahr-2020-f-r-beispiellosen-Einbruch-auf-den-internationalen-Pkw-Maerkten.html>

med bara 15 procent under samma tidsperiod. Volkswagen låg med en rapporterad försäljningsnedgång på 39 procent däremot på en liknande nivå som marknadsgenomsnittet.<sup>32</sup>

Enligt forskningsinstitutet IW har en stor fördel för de tyska OEM:erna under Coronakrisen varit deras globala premiumstrategi, vilken redan låg som grund till de starka tillväxtåren mellan 2008 och 2018. De tyska OEM:erna har till skillnad från europeiska konkurrenter fabriker på alla viktiga marknader (Kina, EU, NAFTA) och dominerar 70 till 80 procent av marknaden för premiumbilar. Premiumbilar produceras huvudsakligen i Tyskland och exporteras sedan till utlandet där Kina är den största exportmarknaden. Eftersom det framförallt är premiummarknaderna som har kommit igång igen har tyska tillverkare goda möjligheter att återhämta sig snabbare än många konkurrenter. Enligt forskarna på IW är det dock ovisst hur länge den globala premiumstrategin gynnar tillverkningen i Tyskland eftersom den största marknadspotentialen för elbilar finns på den kinesiska marknaden och produktionskvaliteten i de asiatiska fabrikerna ökat de senaste åren.

De senaste utvecklingarna och forskningsinsatserna hos tyska OEM:er visar på en stark trend mot batterielektriska fordon inom segmentet för personbilar. Det bekräftar en expert på näringsdepartementet i Baden-Württemberg, som intervjuats i samband med denna rapport. Enligt honom påskyndar Coronakrisen den tekniska omvandlingen i branschen. På grund av minskade budgetar måste forskningsinsatser få starkare fokus. Detta har resulterat i en tydlig trend mot batterielektriska fordon i segmentet för personbilar. När det gäller transportfordon så är det enligt näringsdepartementets expert i Baden-Württemberg, bränslecellsteknik och syntetisk diesel som de tyska OEM:erna satsar på.<sup>33</sup>

### 3.2. Situationen hos tyska underleverantörer

Den pågående transformationen för elektrifiering av drivlinan i personbilsegmentet, sätter stor press på små företag som har specialiserat sig på konventionella drivlinor. Dessa företag är oftast TIER-2 leverantörer vilka tillhör den tyska "Mittelstand". För många av dessa företag har det varit svårt att bygga upp finansiella reserver de senaste åren då marknaden har mattats av och marginalerna pressats. Kompetenser inom elektronik kommer i framtiden att öka i betydelse. Kompetens inom mekanik och kraftöverföring blir mindre relevant. För att bygga upp nya affärsområden måste företag inom det tyska "Mittelstand" antingen köpa in kompetens eller utveckla kompetenser genom att investera. Många underleverantörer saknar, inte minst på grund av de ekonomiska förlusterna under Coronakrisen, de finansiella medlen för att genomföra dessa investeringar.<sup>34 35</sup>

I slutet på augusti publicerade branschförbundet VDA en lägesbeskrivning över den tyska underleverantörsindustrin.<sup>36</sup> I enkätundersökningen som förbundet genomförde, angav varannan

<sup>32</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

<sup>33</sup> Intervju med expert på näringsdepartementet i Baden-Württemberg

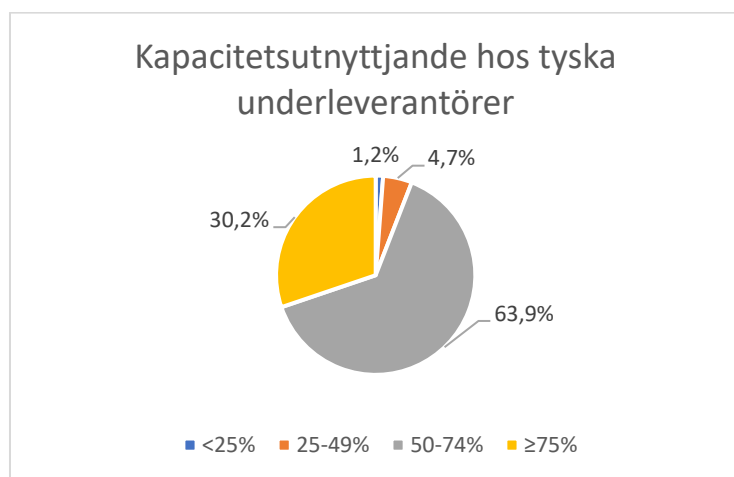
<sup>34</sup> <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/autogipfel-hilfspaket-fuer-zulieferer-so-sollen-strukturfonds-die-autobranche-auffangen/26171238.html?ticket=ST-1517114-PFX0KYGS5cGlgG2yafAy-ap6>

<sup>35</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

<sup>36</sup> <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200825-Lage-bei-Zulieferern-weiter-sehr-angespannt.html>

leverantör att de räknar med att uppnå utgångsnivån före krisen fram till 2022. Var tionde leverantör angav till och med att denna nivå först förväntas uppnås under 2023.

Trots stödprogram och en lätt återhämtning av marknaden är utnyttjandegraden i produktionen fortfarande låg hos många underleverantörer. I augusti angav 30 procent av leverantörerna att de enbart nyttjar 75 procent av sina egentliga kapaciteter. Cirka tvåtredjedelar av de tillfrågade leverantörerna meddelade att utnyttjandegraden ligger mellan 50 och 75 procent.



Figur 3: Kapacitetsutnyttjande hos tyska underleverantörer (n=86). Källa: VDA<sup>37</sup>

På grund av fordonsbranschen transformation har cirka 40 procent av de tillfrågade underleverantörerna redan innan Coronakrisen haft planer på att förflytta produktionen till utlandet. Tvåtredjedelar anger att Coronakrisen påskyndat dessa planer. Med tanke på den planerade förflyttningen av produktionen till utlandet är det inte förvånande att även personalnedskärningar har planerats innan Coronakrisen slog till. Cirka 30 procent av de tillfrågade företagen har redan innan pandemins utbrott haft planer på personalnedskärningar. Anledningar till det var den allmänna kostnadssituationen i företaget, den svaga konjunkturen och omställningen till elektrifiering av drivlinan.<sup>38</sup>

Enligt en expert på näringsdepartementet i Baden Württemberg utarbetas nu både på delstatsnivå och på nationell nivå olika stödprogram som framförallt riktar sig till underleverantörer med upp till 2500 medarbetare. Dessa stödprogram ska innehålla ytterligare åtgärder utöver de som beslutades i regeringens konjunkturpaket i juni (se kapitel 4.1). I Baden-Württemberg ska stödåtgärder framförallt fokusera på främjandet av FoU aktiviteter hos små och medelstora underleverantörer. Enligt experten på näringsdepartementet i Baden-Württemberg utvärderas situationen hos de tyska underleverantörerna just nu i en vetenskaplig studie som ska publiceras i slutet av året. Han hoppas på att studien ger ytterligare insikter på vilka åtgärder som behövs i den tyska underleverantörsindustrin.<sup>39</sup>

<sup>37</sup> <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/200825-Lage-bei-Zulieferern-weiter-sehr-angespannt.html>

<sup>38</sup> [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report\\_2020\\_Autoindustrie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf)

<sup>39</sup> Intervju med expert på näringsdepartementet i Baden-Württemberg

### 3.2.1. Situationen hos de fem största tyska underleverantörerna

#### Robert Bosch GmbH

Den största tyska underleverantören Bosch meddelade i april att deras omsättning under första kvartalet 2020 minskade med 7,3 procent och att företaget tappade 17 procent bara i mars. Företaget vill i sitt ställningstagande inte ge prognoser för hela 2020 och har hittills inte publicerat några siffror för det andra eller tredje kvartalet 2020.<sup>40</sup> I juli fattade Bosch ett beslut om nedskärningarna i området styrsystem vilket har som konsekvens att 1850 arbetsplatser i tyska Schwäbisch Gmünd kommer att falla bort fram till 2026. Personalnedskärningarna ska ske via deltidspension och förtidspensionering.<sup>41</sup> Koncernen meddelade samtidigt att 350 miljoner euro ska investeras i utveckling av nya produkter, ny produktionsteknologi och digitalisering för att långsiktigt rädda fabriken i Schwäbisch Gmünd.

#### ZF Friedrichshafen AG

ZF meddelade i augusti att företagets omsättning har minskat med 27 procent under första halvåret 2020. ZF som redan har tagit bort 5000 arbetsplatser globalt sedan 2019<sup>42</sup> meddelade att ytterligare åtgärder behöver vidtas som en konsekvens av den nedgående omsättningen. För att stärka omställningen till elektromobilitet planerar företaget att slå ihop avdelningarna för elektromobilitet och drivlinjeteknik. Tidigare hade ZF meddelat att lägga ner utvecklingen av komponenter för förbränningsmotorer och att istället fokusera utvecklingen på komponenter för plug-in hybrider och rena elbilar.<sup>43</sup>

#### Continental AG

Continental rapporterade om en omsättningsnedgång på 25,9 procent under första halvåret 2020 och räknar med att företaget tidigast under 2025 är tillbaka på nivåer som rådde innan krisen 2017. Continental har redan under 2019 fattat beslut om strukturella förändringar i programmet "**Transformation 2019-2029**". Transformationsprogrammet innebär bland annat att företaget avslutar produktionen av hydrauliska komponenter för bensin- och dieslbilar. Företaget vill istället satsa förstärkt på tillväxtområden som uppkopplad och automatiserad mobilitet samt mobilitetstjänster.<sup>44</sup> Continental höjde målet för de kostnadsbesparingar som ska gälla från och med 2023, till över en miljard euro årligen, tidigare runt 500 miljoner euro årligen. De räknar med att det har konsekvenser för de rund 30 000 arbetsplatser världen över i form av uppsägningar, förändrade arbetsuppgifter eller förflyttningar. I Tyskland drabbas rund 13 000 arbetsplatser av detta beslut.<sup>45</sup>

<sup>40</sup> [https://www.bosch-presse.de/pressportal/de/media/pressemappen/press\\_kit\\_210881\\_de.pdf](https://www.bosch-presse.de/pressportal/de/media/pressemappen/press_kit_210881_de.pdf)

<sup>41</sup> <https://www.automobilwoche.de/article/20200703/NACHRICHTEN/200709969/sparte-fuer-lenkensysteme-schrumpft-bosch-baut--stellen-ab>

<sup>42</sup> <https://www.automobilwoche.de/article/20200807/NACHRICHTEN/200809952/corona-krise-zf-verbucht-millionenverlust>

<sup>43</sup> <https://industrie.de/arbeitswelt/zf-passt-kapazitaeten-an-neue-marktlage-an/>

<sup>44</sup> <https://www.continental.com/de/presse/pressemitteilungen/strukturprogramm-november2019-202954>

<sup>45</sup> <https://www.continental.com/de/presse/pressemitteilungen/erweiterung-strukturprogramm-231994>

Schaeffler AG

Schaefflers omsättning minskade med 21,8 procent under första halvåret 2020. Enligt företaget drabbades området Automotive OEM hårdast. Där sjönk omsättningen med 26,8 procent. Positiva signaler ser Schaeffler på den kinesiska marknaden, där en lätt återhämtning med en omsättningsökning på tre procent under andra kvartalet 2020 skett. I september meddelade Schaeffler att runt 4400 arbetsplatser i Tyskland och Europa kommer att tas bort fram till 2023. Samtidigt meddelade företaget att investeringar i framtidstekniker ska förstärkas. Produktionsanläggningen i Brühl ska byggas ut till ett kompetenscentrum för elektromobilitet och även rustas upp för serieproduktion av elmotorer. I Herzogenaurach ska ett kompetenscentrum för vätgasteknologi uppstå.<sup>46</sup>

Mahle GmbH

Mahle meddelade i mitten på september att globalt 7600 arbetsplatser kommer att sparas in. Företaget har sedan 2018 strukit 6700 arbetsplatser världen över och inlett besparings- och omstruktureringsprogram. Mahle motiverar dessa åtgärder med den pågående tekniska transformationen som sker inom branschen. I slutet på september meddelade Mahle att de tyska produktionsanläggningar i Gaildorg i delstaten Baden-Württemberg och i Freiberg i delstaten Sachsen, kommer att läggas ner. Företaget vill hålla fast vid sin duala forsknings- och utvecklingsstrategi och meddelade i september att de fortsatt fokusera på forskningsinsatserna inom elektrifiering, utveckling av bränslecellsteknik samt användning av vätgas och alternativa drivmedel för förbränningsmotorer.<sup>47</sup>

## 4. Politiska åtgärder

I följande kapitel beskrivs de politiska åtgärderna som den tyska regeringen vidtog för att stödja fordonsindustrin i Tyskland.

### 4.1. Konjunkturpaketet

Den 3 juni presenterade den tyska regeringen ett konjunkturpaket på 130 miljarder euro för 2020 till 2021. Konjunkturpaketet innehåller 57 olika åtgärder för att minska de ekonomiska skadorna av Coronakrisen. Fordonsindustrin främjas inom ramen för det så kallade framtidspaketet på 50 miljarder Euro. Dessutom kan övriga satsningar i konjunkturpaketet, till exempel på AI eller vätgas, kopplas till fordonsbranschen.<sup>48</sup>

När konjunkturpaketet presenterades rådde besvikelse inom fordonsbranschen, eftersom branschens krav på en köppremie för förbränningsmotorer inte hörsammades. Istället avser konjunkturpaketet en fördubbling av statens köppremie för elbilar. Konkret innebär det till exempel att elfordon som kostar

---

<sup>46</sup>[https://www.schaeffler.de/content.schaeffler.de/de/news\\_medien/presse/pressemitteilungen/pressemitteilungen\\_detail.jsp?id=87570301](https://www.schaeffler.de/content.schaeffler.de/de/news_medien/presse/pressemitteilungen/pressemitteilungen_detail.jsp?id=87570301)

<sup>47</sup> <https://www.mahle.com/de/news-and-press/press-releases/mahle-forciert-zukunftstechnologien--78912>

<sup>48</sup>[https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunktetpapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/2020-06-03-eckpunktetpapier.pdf?__blob=publicationFile)

under 40 000 euro får en inköpspremie på 6000 euro, vilket är en fördubbling jämfört med den tidigare inköpspremien. Samtidigt, för att premien ska betalas ut, måste tillverkarna själva bidra med 3000 euro. Den totala rabatten blir därmed drygt 90 000 kronor och ska gälla fram till sista december 2021. I praktiken innebär det att nya elbilar i mellanbilsklassen kommer att kosta ungefär lika mycket som motsvarande bilar med förbränningsmotorer. Köppremien gäller även plugin-hybrider och blir upp till 6750 euro för plugin-hybrider som kostar under 40 000 euro. För plugin-hybrider och elbilar som kostar över 40 000 euro kan en köppremie på upp till 5625 euro respektive 7500 euro fås.<sup>49</sup> Elbilarna ska även befrias från fordonsskatt fram till 2030, fem år längre än tidigare. Momssatsen vid elbilsköp reduceras från vanliga 19 procent till 16 procent. Dessutom ska fordonsskatten i högre grad sättas utifrån fordonets CO2-emissioner.

**"6000 euro i stöd för de helt batteridrivna bilarna** är en mycket kraftig impuls. Däremot saknas dragkraft för de övriga 90 procent av bilmaknaderna, och det är just de 90 procenten som håller i gång vår ekonomi och BNP", kommenterar branschexperten Ferdinand Dudenhöffer enligt bilsajten Automobilwoche.<sup>50</sup>

Miljöorganisationer kritiserar däremot att köppremien även gäller plugin-hybrider. Jens Hilgenberg, trafikexpert på tyska förbundet för miljö och naturskydd sa enligt tv-kanalen ZDF, " Stödet för fordon med plugin-teknik är en köppremie för förbränningsmotorer genom bakdörren. <sup>51</sup> Hittills avser 36,5 procent av ansökningarna köppremier för plugin-hybrider.<sup>52</sup>

Siffror över nyregistrerade bilar i Tyskland, indikerar att köppremien uppnår en önskad effekt. Bara i juli ökade antalet nyregistrerade elbilar med 182 procent och antalet nyregistrerade plugin-hybrider med 485 procent jämfört med föregående året. <sup>53</sup> Trafikexperten Thomas Puls på forskningsinstitutet IW menar dock att dessa rekordsiffror inte enbart kan tillskrivas den fördubblade köppremien då elbilar i dagsläget har långa leveranstider. Köpare av modellen VW e-up måste exempelvis vänta upp till ett år tills bilen levereras. Puls menar därför att de nyregistreringarna som kan ses nu snarare beror på den gamla köppremien. Han förväntar sig dock att den ökade premien kommer att sätta fart på försäljningen av el-bilar. <sup>54</sup>

Utöver köppremier för elbilar avser konjunkturpaketet även stöd för FoU aktiviteter inom fordonsindustrin. Inom ramen för ett bonusprogram som ingår i konjunkturpaketet ska fordonsindustrins investeringar i framtids tekniker främjas. Det finansiella stödet i bonusprogrammet på 1 miljard euro betalas ut under 2020 och 2021 och ska framförallt främja FoU aktiviteter hos fordonsindustrins

---

<sup>49</sup> <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/energiewende/kaufpraemie-fuer-elektroautos-erhoeht-369482>

<sup>50</sup> <https://www.automobilwoche.de/article/20200604/AGENTURMELDUNGEN/306049979/reaktionen-auf-konjunkturpaket-kein-grosser-schub-fuer-die-autoindustrie>

<sup>51</sup> <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/konjunkturpaket-aus-fuer-kaufpraemie-verbrennungsmotoren-100.html>

<sup>52</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/e-auto-praemien-101.html>

<sup>53</sup> <https://www.handelsblatt.com/technik/thespark/kaufpraemie-wirkt-elektroautos-boomen-doch-deutsche-hersteller-stehen-nur-in-der-zweiten-reihe/26065664.html>

<sup>54</sup> <https://www.iwkoeln.de/presse/iw-nachrichten/beitrag/thomas-puls-die-kaufpraemie-wirkt.html>



underleverantörer. I Konjunkturpaketet ingår även en satsning på laddningsinfrastruktur samt forskning och utveckling för elektromobilitet och battericelltillverkning som uppgår till 2,5 miljarder euro.

En åtgärd i konjunkturprogrammet som gäller företag i samtliga branscher men som också gynnas fordonsindustrin är skattelättnader för FoU aktiviteter. Företag kan fram till 2026 få skattelättnader för FoU aktiviteter med upp till 1 miljon Euro årligen. Stödet ska framförallt vara ett incitament för små och medelstora företag, så att de trots den pågående krisen ska investera i framtidstekniker.

Utöver att stora resurser satsas på utveckling av elbilar främjas forskning och utveckling inom bränslecellsteknik. Regeringens vätgasinitiativ "Wasserstoffinitiative" ska främja forskning inom området och har som målsättning att bygga industriella produktionsanläggningar med en effekt på 5 GW fram till 2030. Ytterligare 5 GW ska vara i drift senast 2040. Vätgasinitiativen som den tyska regeringen beslutade om den 10 juni, avser 9 miljarder euro till projekt i Tyskland och 2 miljarder euro till internationella samarbeten.

## 4.2. "Autogipfel"

Diskussionen kring köppremier för förbränningsmotorer drog igång på nytt när förbundskansler Angela Merkel bjöd representanter från politik och fordonsbranschen till ett gemensamt toppmöte, en så kallad "Autogipfel" i början på september. Fordonsbranschen fick återigen avslag på sitt krav att införa en köppremie för moderna diesel- och bensinmotorer. Ur toppmötets resultatpapper framgår att ett annat marknadsinstrument ska prövas istället: Transformationsfonder ska stödja framförallt små och medelstora underleverantörer som är starkt beroende av förbränningsmotorn och som drabbats hårt av den nedgående marknaden. Genom transformationsfonder ska företagens egenkapital stärkas så att investeringar i e-mobilitet och digitalisering kan genomföras. Därmed ska en konkursvåg hos små och medelstora företag förhindras och arbetsplatser räddas. Fram till november ska en modell för transformationsfonder utarbetas och presenteras.

Generellt innehöll toppmötets resultatpapper framtida målsättningar snarare än konkreta åtgärder. De huvudsakliga målen som presenterades efter mötet är följande:<sup>55</sup>

- Tyskland ska ta en ledande roll i utvecklingen av självkörande bilar och fram till 2022 ska användningen av självkörande bilar inom reguljärtrafiken vara möjlig. Ett lagförslag utarbetas för närvarande av ministeriet för transport och infrastruktur.
- Utbyggnaden av laddningsinfrastrukturen för elbilar ska påskyndas och laddningsstationer ska bli mer användarvänliga genom enhetliga betalningssystem.

---

<sup>55</sup> <https://www.automobilwoche.de/article/20200909/AGENTURMELDUNGEN/309099951/autogipfel-mit-angela-merkel-ergebnisse-massnahmen-und-ziele-im-ueberblick>

- Informationsutbytet mellan leverantörer för mobilitetstjänster ska främjas. Ett datarum för mobilitet ska därför byggas upp och fungerar som en gemensam mobilitetsplattform. Fordonsindustrin meddelade på toppmötet att den är villig att tillhandahålla data för plattformen. Måldatumet för uppbyggnaden av datarummet är på världskongressen för intelligenta trafiksystem i Hamburg under hösten 2021.

## 5. Figurförteckning

Figur 1: Produktionsindex för fordon och fordonskomponenter. Källa: Statistisches Bundesamt.....	9
Figur 2: Försäljningsförändringar 2020 jämfört med fjolåret. Källa: IW .....	11
Figur 3: Kapacitetsutnyttjande hos tyska underleverantörer (n=86). Källa: VDA .....	13

## 6. Källförteckning

ARD

Automobilwoche

Bosch

Bundesfinanzministerium

Bundesregierung

Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft

Bundeswirtschaftsministerium

Continental

Deutsche Welle

Fraunhofer

GTAI

Handelsblatt

Ifo Institut

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Leibniz-Zentrum für europäische Wirtschaftsforschung

Mahle

Schaeffler

Statista

Statistisches Bundesamt

TCS

Umweltbundesamt

VDA

Welt

Wirtschaftswoche

ZDF



Tysk-Svenska Handelskammaren  
Deutsch-Schwedische Handelskammer

Stockholm

Besöksadress: Valhallavägen 185

Postadress: Box 27104, SE-102 52 Stockholm

Telefon: +46-8-665 18 00

Telefax: +46-8-665 18 04

Malmö

Adress: Amiralsgatan 17, SE-211 55 Malmö

Telefon: +46-40-30 49 40

Telefax: +46-40-30 49 43

[info@handelskammer.se](mailto:info@handelskammer.se)

[www.handelskammer.se](http://www.handelskammer.se)



Deutsche Auslandshandelskammer