

## Stark fordonsmarknad trots avmattning i ekonomin

Den positiva prognosen för 2011 på 310 000 nya personbilar och 45 000 lätta lastbilar ligger fast. För lätta lastbilar ser 2011 ut att till och med kunna bli ett rekordår.

Tjänsteföretag, byggföretag och åkerier, som under den senaste krisen har hållit tillbaka sina investeringar, förnyar och expanderar nu sina fordonsparker. Under perioden januari-juli i år nyregistrerades 26 procent fler lastbilar och 14 procent fler tunga bussar än samma period förra året. Även under augusti månad fortsatte ökningen. Fordonsförsäljningen har alltså inte tagit märkbart intryck av den internationella oron och fluktuationerna på finansmarknaden. Efter den senaste krisen, som kom mycket plötsligt, så har ändå många företag bättrat på sin beredskap för sämre tider.

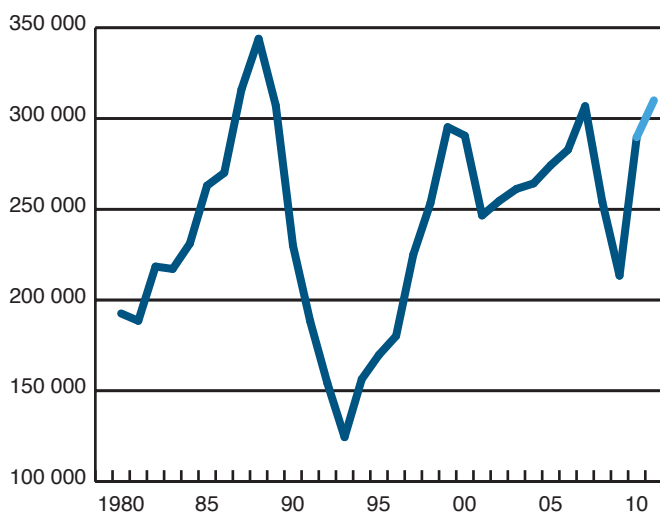
Försäljningen av miljöbilar fortsätter att öka och det är framför allt snåla dieselmotorer som lyfter statistiken. Försäljningen av etanolbilar har rasat, hybridbilarna ligger på oförändrad nivå och gasbilarna har inte tagit fart. Detta främst på grund av indragna statliga stimulanser samt att besked saknas om långsiktigt nedsatta förmånsvärden vilket även gör att andrahandsvärden blir osäkra. Elbilarna börjar nu synas i statistiken, men än så länge på en låg nivå.

Försäljningen av begagnade personbilar ökade i bilhandeln men privatförsäljningen minskade något. En stark nybilsförsäljning stimulerar begagnatmarknaden eftersom utbudet av attraktiva begagnade bilar då ökar. Priserna kan av samma anledning pressas nedåt vilket också stimulerar marknaden.

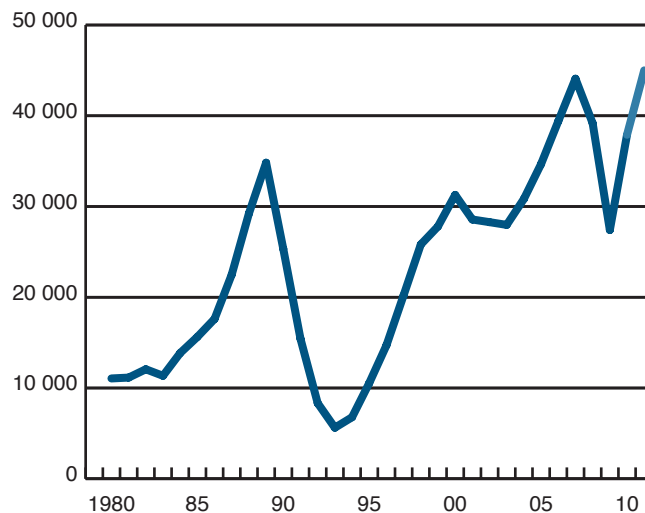
Den svenska fordonsindustrin exporterar lejonparten av sin produktion

och är därmed direkt känslig för den globala ekonomiska utvecklingen. De svenska tillverkarna är olika stora, men generellt gäller att ett skiftat fokus mot tillväxtmarknader är strategiskt viktigt för att säkra en position i den internationella konkurrensen, i och med avmattningen på historiskt starka marknader i de utvecklade ekonomierna. Den svenska fordonsindustrin har generellt sett lyckats bra med detta. SAAB:s problem är allvarliga för regionen och för landet ur ett industriellt och strukturellt perspektiv, men företagets relativt små volymer gör att produktionsbortfallet inte slår igenom i statistiken. Både exportsiffror och selsättningsiffror återhämtar sig bra sedan krisåren.

Nyregistrerade personbilar 1980-2011



Nyregistrerade lätta lastbilar 1980-2011



# PERSONBILSMARKNADEN

Utvecklingen på personbilsmarknaden i Sverige har hittills varit mycket stark. De första åtta månaderna 2011 har antalet nyregistrerade bilar ökat med 11 procent. Även om det ekonomiska läget ser något skakigt ut så kan ingen avmattning i ordertecknandet skönjas. Prognosen för nybilsregistreringarna på 310 000 bilar ligger därmed fast.

Personbilsmarknaden i Sverige påverkades starkt av finanskrisen i slutet av 2008 och hela 2009. Nedgången tog fart i november 2008 och 2009 slutade nyregistreringarna på 213 000 bilar. Den starka svenska konjunkturen i kombination med ett uppdämt köpbehov resulterade i ett mycket bra bilår 2010 med kraftigt ökade registreringar. Räknat i antal fordon har det aldrig tidigare varit en så stor uppgång för personbilar som under 2010. Totalt registrerades närmare 290 000 personbilar förra året. Den starka positiva trenden ser ut att hålla i sig då antalet nyregistreringar hittills i år ökat med 11 procent.

## Nyregistrerade personbilar inom EU och EFTA

	Jan-juni 2011	2010	% förändring 2011
Tyskland	1 622 679	1 468 791	10,5
Frankrike	1 225 084	1 212 436	1,0
Storbritannien	1 029 638	1 108 662	-7,1
Italien	1 012 849	1 165 396	-13,1
Spanien	442 217	604 162	-26,8
Nederländerna	329 274	270 106	21,9
Belgien	326 445	320 203	1,9
Österrike	187 593	169 675	10,6
Sverige	157 042	138 079	13,7
Polen	138 716	147 002	-5,6
Portugal	91 905	115 250	-20,3
Tjeckien	88 284	89 026	-0,8
Danmark	87 253	73 763	18,3
Irland	77 134	67 593	14,1
Finland	71 328	62 446	14,2
Grekland	55 275	98 531	-43,9
Slovakien	34 183	27 710	23,4
Slovenien	32 942	32 403	1,7
Rumänien	31 758	36 636	-13,3
Luxemburg	28 596	29 677	-3,6
Ungern	23 112	21 537	7,3
Bulgarien	9 166	7 299	25,6
Estland	7 503	3 895	92,6
Litauen	6 623	3 277	102,1
Lettland	4 000	2 048	95,3
<b>Totalt EU 27</b>	<b>7 120 499</b>	<b>7 275 603</b>	<b>-2,1</b>
Schweiz	158 474	148 505	6,7
Norge	68 505	61 969	10,5
Island	3 056	1 925	8,3
<b>Totalt EFTA</b>	<b>230 035</b>	<b>212 399</b>	<b>8,3</b>
<b>Totalt EU+EFTA</b>	<b>7 350 534</b>	<b>7 488 002</b>	<b>-1,8</b>

## Nyregistrerade personbilar månadsvis

	2011	2010	% förändring 2011
Januari	19 244	15 523	24
Februari	20 993	17 972	17
Mars	29 527	25 652	15
April	28 940	25 668	13
Maj	30 853	24 994	23
Juni	27 485	28 270	-3
Juli	19 621	20 375	-4
Augusti	24 368	22 376	9
Jan-aug	201 031	180 830	11
September		25 912	
Oktober		26 420	
November		26 752	
December		29 770	
<b>Hela året</b>		<b>289 684</b>	

I Europa är det flera länder som under första halvåret 2011 visar på minussiffror i registreringarna jämfört med motsvarande period 2010. Grekland, Portugal, Spanien och Italien är länder där marknaden viker. Noterbart är att samtliga länder i Norden och Baltikum redovisar en ökad bilförsäljning.

Miljöbilarna har under de senaste åren vuxit starkt och ser ut att öka sina marknadsandelar även i år. Andelen miljöbilar av de totala nyregistreringarna under 2010 var 40 procent och dieselandelen var 51 procent. Hittills i år ligger dieselandelen på 61 procent och det är mycket som talar för att trenden med ökad dieselandel kommer att hålla i sig. Den ökade dieselandelen är positiv ur miljösyn-

## Mest sålda personbilsmodeller

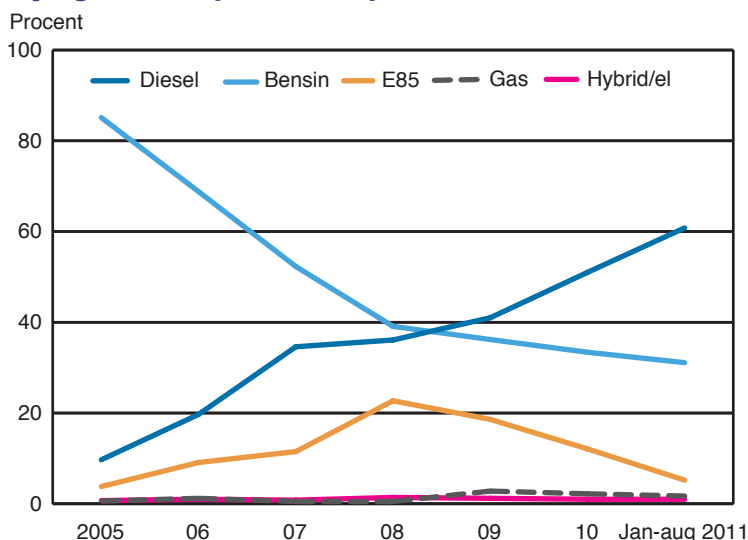
	Jan-aug 2011	2010	% förändring 2011
Volvo V70II	13 872	16 420	-16
VW Passat	9 558	8 573	11
VW Golf	8 923	8 329	7
Volvo V60	6 661		
Volvo V50	6 349	7 135	-11
Kia Cee'd	4 460	5 434	-18
Volvo XC60	4 293	3 230	33
Audi A4	4 197	4 794	-12
Renault Megane	3 872	4 141	-6
BMW 5-serie	3 818	2 332	64
Ford Focus	3 585	4 064	-12
Skoda Fabia	3 226	2 332	38
BMW 3-serie	3 221	3 264	-1
Renault Clio	3 136	3 533	-11
VW Polo	2 969	2 946	1
Skoda Octavia	2 957	2 608	13
Mercedes C-Klass	2 733	1 941	41
Nissan Qashqai	2 663	2 417	10
Saab 9-3	2 603	3 079	-15
Toyota Auris	2 534	2 224	14

punkt och är en viktig förklaring till att koldioxidutsläppen från nya bilar i Sverige nu sjunker mycket snabbt, med hela 22 procent de senaste fem åren (2005-2010). Minskningarna har fortsatt under 2011.

Elbilarna har nu börjat synas i nyregistreringsstatistiken. Hittills i år har 141 eldrivna personbilar registrerats. Elbilarna kommer successivt att öka sin andel av nybilsmarknaden, men utvecklingen är till stor del beroende av hur förslaget om en supermiljöbilspremie kommer att se ut.

Sammanfattningsvis bedömer vi att nybilsregistreringarna under 2011 kommer att uppgå till 310 000 bilar, vilket är ett mycket bra bilår då genomsnittet ligger på 265 000 bilar.

## Nyregistrerade personbilar per drivmedel



# BEGAGNATMARKNADEN FÖR PERSONBILAR

Bilhandelns försäljning av begagnade bilar som är högst 10 år gamla ökade med 9 procent jan-aug i år.

## Försäljning begagnade personbilar (högst 10 år gamla) (tusental)

Sålda av	Jan-aug 2011	Jan-aug 2010	11/10 %
Bilhandeln totalt	175,2	161,3	8,6
Privat bilhandel (fys person)	13,3	12,8	4,7
Juridisk person	33,0	35,0	-5,7
Privat	101,3	110,8	-8,6
Direktimport	10,0	8,1	22,8
<b>Totalt</b>	<b>332,8</b>	<b>328,0</b>	<b>1,5</b>

## Direktimport och export av personbilar

	Direktimport	Export*
2000	62 772	..
2001	43 011	10 869
2002	38 206	16 911
2003	44 985	14 400
2004	46 611	12 430
2005	36 862	14 526
2006	29 836	19 066
2007	29 927	21 948
2008	20 898	29 525
2009	13 919	45 399
2010	17 503	32 406
Jan-aug 2010	12 191	22 049
Jan-aug 2011	14 636	16 411

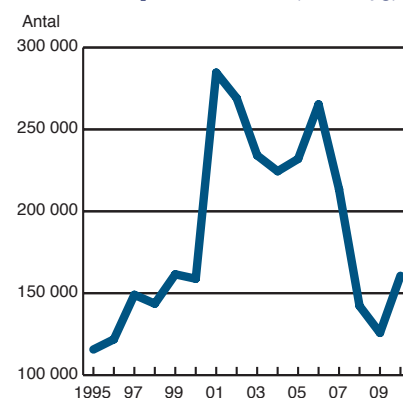
\* Avregistrerade ur bilregistret

Den totala begagnatförsäljningen av högst 10 år gamla bilar, inkl försäljning mellan privatpersoner, ökade med 2 procent hittills i år vilket innebär att bilhandeln tagit marknadsandelar från framför allt privatmarknaden för begagnade bilar. På årsbasis omsätts totalt (inkl bilar äldre än 10 år) över en miljon begagnade bilar i Sverige.

Under 2010 ökade direktimporten av bilar med 26 procent till 17 500 bilar. Det är bara drygt en fjärdedel så många som under rekordåret 2000 då 63 000 bilar direktimporterades. Jan-aug i år ökade direktimporten med 19 procent. En viktig förklaring till att direktimporten ligger på en betydlig lägre nivå jämfört med för 5-10 år sedan är den europeanpassning av begagnatpriserna som skett i Sverige. Cirka 85 procent av alla direktimporterade bilar är äldre än tre år gamla.

Utskrotningen av gamla personbilar ökade med 28 procent under 2010 till 161 000. Under jan-aug i år ökade antalet skrotade personbilar med 2 pro-

## Skrotade personbilar (skrotinty) (Antal)



cent. Trots den ökade skrotningen ligger antalet skrotade bilar lägre än vad som kan anses vara långsiktigt normalt för en bilpark av Sveriges storlek. Den förhållandevis låga utskrotningstakten gör att det finns ett stort behov både ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt att få bort de gamla bilarna från vägarna. I Sverige är fyra av tio bilar äldre än 10 år och vi har den fjärde äldsta bilparken inom EU15. Bara Finland, Grekland och Portugal har en äldre bilpark än Sverige.

# LASTBILAR OCH BUSSAR

## Mest sålda lätta lastbilar högst 3,5 ton

	Jan-aug 2011	2010	% förändring 2011
Volkswagen	8 854	6 905	28
Renault	2 935	2 510	17
Ford	2 805	1 748	61
Nissan	2 440	1 674	46
Citroen	2 321	2 166	7
Peugeot	2 148	1 714	25
Mercedes-Benz	1 873	1 932	-3
Fiat	1 325	522	154
Toyota	1 230	997	23
Opel	1 217	831	47
Övriga	2 099	2 061	2
<b>Totalt</b>	<b>29 247</b>	<b>23 060</b>	<b>27</b>

## Nyregistrerade lastbilar

Antal per viktclass

	Totalvikt, ton			Totalt
	-3,5	3,5-16	16-	
2000	31 278	1 203	4 680	37 161
2001	28 569	1 310	4 261	34 140
2002	28 275	1 065	4 055	33 395
2003	27 975	971	4 214	33 160
2004	30 837	1 031	4 376	36 244
2005	34 686	1 026	4 923	40 635
2006	39 398	1 151	5 297	45 846
2007	44 084	987	5 861	50 932
2008	39 175	1 065	6 027	46 267
2009	27 410	737	4 782	32 929
2010	37 902	714	4 162	42 778
Jan-aug 2010	23 060	417	2 505	25 982
Jan-aug 2011	29 247	459	3 280	32 986

Nyregistreringar av tunga fordon ökade rejält under första halvåret i år, jämfört med samma period förra året. Prognosen på 45 000 lätta lastbilar under 2011 ser ut att infrias.

Lätta lastbilar går allra starkast, men alla storlekssegment inklusive bussar går bra, vilket är ett tecken på att ekonomin i stort fortfarande har god fart trots alla orosmoln internationellt och problemen i finanssektorn, som gör framtiden osäkrare. Lätta lastbilar är relevanta för många hushållsnära och konsumentnära tjänster, medan tunga

## Nyregistrerade bussar

Antal per viktclass

	Totalvikt, ton		Totalt
	-10	10-	
2000	275	1 038	1 313
2001	310	816	1 126
2002	265	896	1 161
2003	234	884	1 118
2004	210	917	1 127
2005	189	983	1 172
2006	189	1 159	1 348
2007	167	824	991
2008	265	945	1 210
2009	248	928	1 176
2010	235	1 437	1 672
Jan-aug 2010	178	1 041	1 219
Jan-aug 2011	106	1 177	1 283

lastbilar framför allt används av företag som levererar till andra företag eller offentliga projekt och därmed drivs av investeringar.

Den svenska marknaden för nya lätta lastbilar gick bättre än genomsnittet i EU, som var knappt tio procent uppåt. Andra marknader över genomsnittet var Tyskland och Irland. I Grekland däremot krympte marknaden med 46 procent, på grund av de ekonomiska problemen där.

Även bussar gick relativt bra i Sverige trots att ökningen var liten, då nyregistreringen av bussar sjönk i de flesta andra EU-länder. Totalt var genomsnittet i EU en minskning om 2,4 procent.

Nyregistreringen av tunga lastbilar har däremot ökat mycket starkt i EU. Den svenska ökningen om drygt 27 procent för första halvåret ligger under genomsnittet. I Lettland registrerades 1252 nya lastbilar över 3,5 ton första halvåret 2011. Det är en relativt liten marknad i absoluta tal, men siffran innebär en ökning från år 2010 med över 400 procent! Även de stora marknaderna har gått bra: Frankrike ökade med 57 procent och Storbritannien med 47 procent.

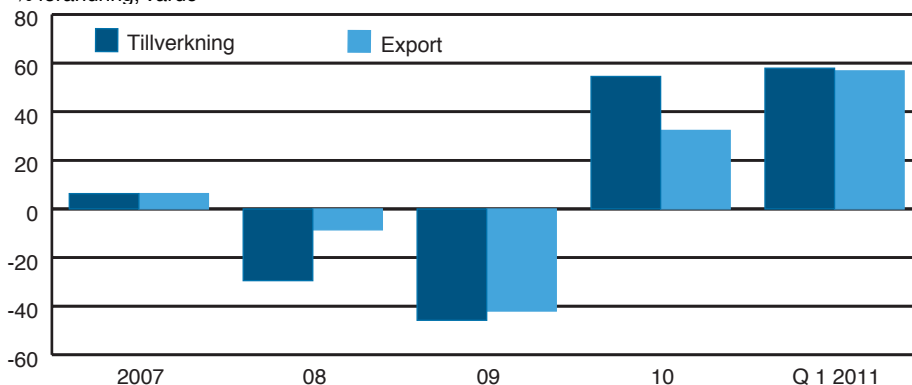
# FORDONSINDUSTRIN I SVERIGE

Fordonsindustrin är en av Sveriges viktigaste näringsgrenar med stor betydelse för sysselsättning, exportintäkter, investeringar samt forskning och utveckling.

Efter krisen 2008 och 2009 vände den svenska fordonsindustrins tillverkning och export åter uppåt förra året. I år har uppgången fortsatt och industrins aktivitet rör sig åter på normala nivåer. Bäst ekonomiskt resultat bland fordonsstillverkarna har de tunga tillverkarna AB Volvo och Scania uppnått. Även Volvo personvagnar har gjort god vinst, även om företaget har stora investeringar att göra för att klara en nödvändig expansion. SAAB:s problem slår inte kraftigt mot den svenska industrins totala volymer eftersom företaget är relativt litet för att vara fordonsindustrin. Betydelsen av en inhemsk slutmontör (s.k. OEM – Original Equipment Manufacturer) för fordonsindustrins utveckling i hela landet ska dock inte underskattas. Sverige tillhör de länder i världen som är mest beroende av sin fordonsindustri.

## Svensk tillverkning och export av fordon och bildelar

% förändring, värde



I en internationell jämförelse är Sverige unikt, att med bara nio miljoner invånare ha fyra fordonsstillverkare med både tillverkning och utveckling i landet. Tack vare stora investeringar och rationaliseringar under 1990-talet är förutsättningarna goda för den svenska fordonsindustrin att även i framtiden förbli en av våra viktigaste näringsgrenar, med stor potential för landets ekonomiska utveckling och tekniska nivå. Sverige lämpar sig väl för avancerad industriproduktion såsom for-

donstillverkning så länge vi kombinerar en hög utbildningsnivå med god infrastruktur och inte minst hög produktivitet. Att en arbetad timme i industrin är relativt dyr i Sverige har inte varit avskräckande och heller inte hämmat nyanställningar. Var och en av dessa arbetstimmar är värdefulla ur ett internationellt perspektiv tack vare attraktiva, högkvalitativa produkter och toppmodern produktion.

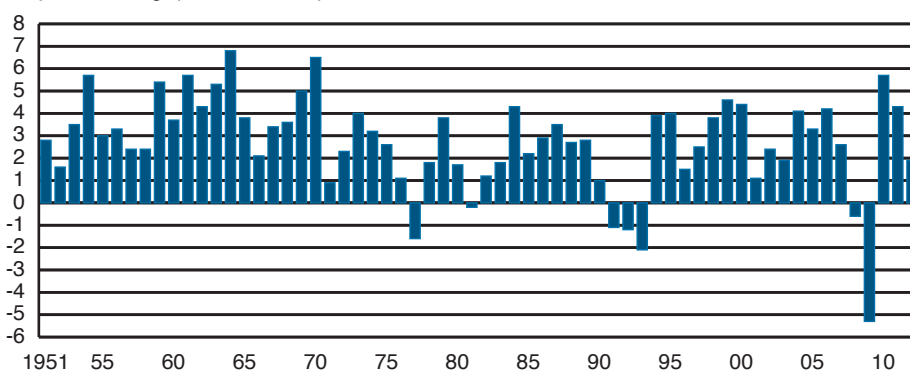
# SVERIGES EKONOMI

Konjunkturuppgången i världsekonomin har stannat av. Oroligheterna kring länder i Sydeuropa har lett till skakiga börskurser och en allmän finansiell turbulens. Detta drabbar även svensk ekonomi då hushåll och företag skjuter upp konsumtion och investeringsbeslut. Enligt Konjunkturinstitutets bedömning väntas tillväxten dämpas under 2012 samtidigt som framtidstron återkommer gradvis under 2012.

Trots att hushållens disponibla inkomster ökar relativt starkt i år och även 2012 har den politiska krisen och den finansiella turbulensen påverkat konsumtionsviljan negativt. Hushållens förtroende för den ekonomiska utvecklingens har kraftigt försämrats den senaste tiden. För att hushållen åter ska börja konsumera krävs det en finansiell stabilitet, vilket förutsätter politiska beslut som övertygar marknaderna om att de krisartade euroländerna kommer att

## Bruttonationalprodukten (BNP) 1951-2012

Volymförändring i procent. Fasta priser referensår 2000



klara sina skulder. För Sveriges del är förutsättningarna för en stark tillväxt goda eftersom hushållens sparande är högt i ett historiskt perspektiv, vilket kan ge utrymme för konsumtionsökningar och uppskjutna konsumtionsbeslut. Enligt Konjunkturinstitutet bromsas dock tillväxten av den tröga återhämtningen i länder som är viktiga för svensk export.

## Ekonomiska nyckeltal

(procentuell förändring om inte annat anges)

	2011	2012
BNP	4,3	1,9
Disponibel inkomst	2,8	2,5
Privat konsumtion	2,0	2,6
Reparänta (nivå)	2,00	2,25
Arbetslöshet (nivå)	7,5	7,5
KPI	3,0	1,9

Källa: Konjunkturinstitutet

*BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige. För BIL Sweden är fordonen en självklar del av det hållbara samhället där klimat, miljö, säkerhet, rörlighet, utveckling och tillväxt står i centrum.*

Konjunkturrapporten är framtagen av Jessica Alenius, Petter Nilsson och Mats Mattsson BIL Sweden  
BIL Sweden, Box 26173 (Storgatan 19), 100 41 Stockholm, telefon 08-700 41 00, fax 08-791 23 11.  
Org.nr. 556077-4886, info@bilsweden.se, www.bilsweden.se