bil sweden
BILINDUSTRIFÖRENINGEN

bilkonjunkturen

September 2002

Svensk bilförsäljning bland Europas lägsta – men bilindustrin är stark

Bilförsäljningen i Sverige ökar något till 250 000 bilar år 2002 och till 255 000 bilar år 2003 enligt den prognos från BIL Sweden som presenteras i denna rapport. År 2000 köptes 291 000 bilar och år 2001 247 000 bilar.

Sverige tappar därmed ytterligare mot andra europeiska länder. Normala västeuropeiska bilköp för en befolkning av Sveriges storlek är ca 325 000 bilar. Tendensen mot en jämförelsevis hög andel gamla bilar med omodern miljö- och säkerhetsstandard i Sverige förstärks därmed.

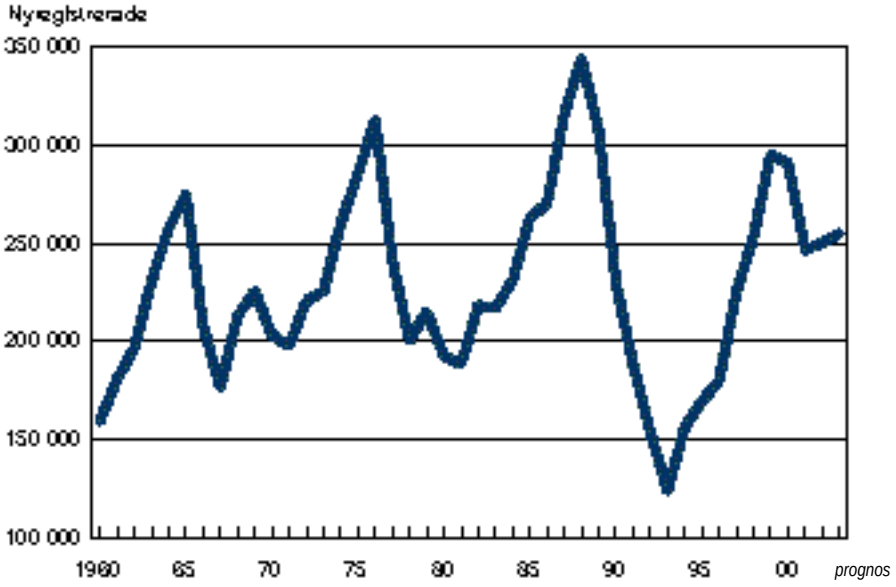
I de långa cykler som sedan 1960-talet präglat svensk bilförsäljning befinner vi oss nu i en nedåtgående fas. De viktigaste kortsiktiga drivkrafterna på marknaden – hushållens inkomstutveckling och konsumtion – indikerar däremot en uppgång under de närmaste åren. En god reallöneutveckling tillsammans med sänkta skatter och avgifter ger en betydande stimulans till hushållens ekonomi vilket dock motverkas av den svaga börsutvecklingen.

Begagnatmarknaden präglas av en markant prispress samtidigt som lagren sjunker. Direktimporten sjunker kraftigt sedan rekordåret 2000. Detta orsakas både av prispressen på den svenska marknaden och den svaga kronan.

Försäljningen av lastbilar och bussar sjönk år 2001 och fortsätter sjunka i år. Under nästa år bedömer vi att försäljningen vänder uppåt till följd av det starka samband som normalt finns mellan BNP-tillväxt och framförallt lastbilar.

Den svenska bilindustriella utvecklingen har goda framtidsutsikter. Under år 2001 sjönk visserligen produktionen av såväl lastbilar som personbilar i Sverige men de närmaste åren ser utvecklingen mycket positiv ut och när andra branscher sviktar kommer bilindustrin att ge väsentliga bidrag till den svenska tillväxten.

Nyregistrerade personbilar 1960-2003



Mest sålda personbilsmodeller

	Jan-aug 2002	2001	% förändring 2002
Volvo S/V/C70	16 593	15 251	9
Saab 9-5	9 530	8 622	11
Renault Megane	7 182	4 035	78
Saab 9-3	6 263	6 161	2
VW Golf	6 165	5 871	5
Volvo S40/V40	5 879	6 246	–6
Volvo S60	5 869	8 546	–31
VW Passat	5 399	6 505	–17
Ford Focus	5 264	4 366	21
Ford Mondeo	4 975	5 582	–11
Toyota Corolla	3 907	2 614	49
Opel Astra	3 556	3 839	–7
Peugeot 206	3 550	2 585	37
Audi A4	3 441	3009	14
Peugeot 307	3 378	608	456
Renault Clio	3 314	3 961	–16
BMW 3-serie	3 178	2 911	9
Skoda Fabia	3 045	2 000	52
Skoda Octavia	2 458	2 532	–3
Citroen C5	2 457	899	173

Nyregistrerade personbilar månadsvis

	2002	2001	% förändring 2002
Januari	16 293	16 595	–2
Februari	18 848	17 926	5
Mars	22 936	23 632	–3
April	24 311	22 969	6
Maj	24 617	25 081	–2
Juni	22 861	23 867	–4
Juli	17 410	14 857	17
Augusti	18 618	18 421	1
Jan-aug	**165 894**	**163 348**	**2**
September		18 928	
Oktober		21 388	
November		21 244	
December		21 673	
Hela året		**246 581**	

PERSONBILSMARKNADEN

Personbilsförsäljningen kan beskrivas som en kamp mellan den kortsiktiga konjunkturen och de långa cyklerna.

Hushållens bilköp har ofta en god samvariation med hushållens övriga konsumtion och de närmaste åren kommer hushållen att få en god ekonomisk utveckling. En positiv reallöneutveckling får stöd av skattesänkningar och maxtaxa på dagis. I år växer hushållens disponibla inkomster med ca fem procent för att de närmaste åren växa med ca två procent per år. Detta bör innebära att den privata konsumtionen växer med mellan två och tre procent årligen. Samma krafter borde dra med sig en uppgång i personbilsköpen.

Mot detta står dels hushållens reaktion på de fallande aktiekurserna, dels att Sverige befinner sig i utförsbacken på de långa tolvårscykler som bilförsäljningen följt sedan mitten på 60-talet. Starten till detta tydliga cykliska mönster var den utskrotning och den uppgång i bilköpen som införandet av bilbesiktningen skapade i mitten på 60-talet. Ersättningsköpen är numera en betydligt större del av bilköpen än utbyggnaden av bilparken. Cyklerna har också visat följsamhet mot långa cykler i hushållens konsumtionsbeteenden och mot demografiska faktorer (antalet hushåll i åldern 18-30 år).

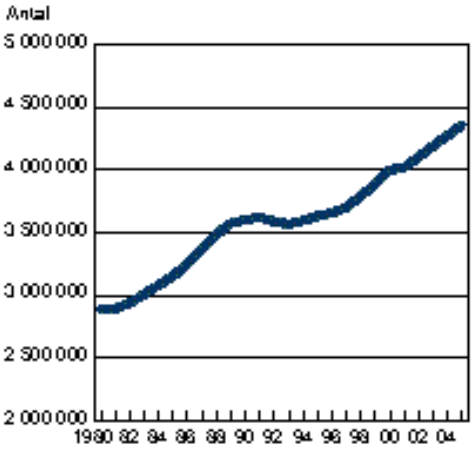
Frågan är nu om draget från konsumtionsuppgången blir så starkt att det uppväger den cykliska nedgången. SCB:s mätningar av hushållens inköpsplaner för bilar visar ingen tydlig bild. Vi bedömer dock att nybilsförsäljningen ökar svagt till 250 000 bilar i år.

Under 2001 registrerades 247 000 nya bilar, en nedgång med 15 procent jämfört med året innan.Dessutom direktimporterades ca 10 000 nyare bilar. Under första halvåret i år har ca 130 000 bilar registrerats vilket är nästan exakt lika många som 2001.

I Västeuropa steg bilförsäljningen med knappt en procent under fjolåret. Försäljningen minskade i de flesta länderna, men tack vare betydande uppgångar i stora länder som Storbritannien, Frankrike och Spanien hamnade totalsiffran på plus. Under första halvåret i år har försäljningen sjunkit 4,5 procent. Tvärtemot förra året är det nu de stora länderna (förutom Storbritannien) som drar ner siffrorna. Vi tror att nedgången bromsas upp under andra halvåret och att vi under 2003 får se en uppgång.

Vi bedömer att nyregistreringarna i Sverige stiger svagt till 250 000 bilar i år och fortsätter öka till 255 000 bilar nästa år.

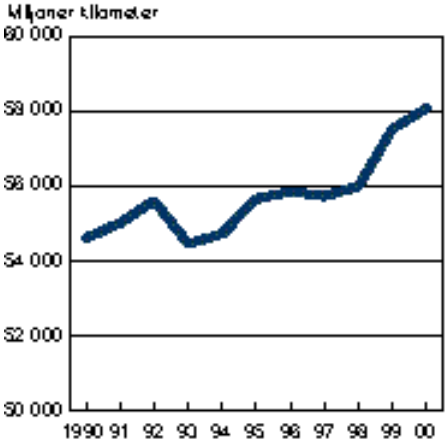
Personbilsbeståndet



Nyregistrerade personbilar per kategori

	Jan-aug 2002	2001	% förändring 2002
Totalt	**165 894**	**163 348**	**2**
därav			
Diesel	11 161	8 881	26
Cabriolet	2 221	3 253	–32
Fyrhjulsdrivna	12 574	10 298	22
Automatlåda	31 260	29 138	7

Trafikarbete personbilar 1990-2000



Nyregistrerade personbilar inom EU och EFTA

	Jan-aug 2002	2001	% förändring 2002
Tyskland	2 224 489	2 296 067	–3.1
Storbritannien	1 630 575	1 519 430	7.3
Italien	1 535 400	1 745 543	–12.0
Frankrike	1 479 656	1 560 914	–5.2
Spanien	927 072	1 016 134	–8.8
Nederländerna	368 579	398 917	–7.6
Belgien	352 731	361 367	–2.4
Österrike	200 054	218 341	–8.4
Grekland	195 962	210 101	–6.7
Portugal	170 281	186 533	–8.7
Sverige	165 894	163 348	1.6
Irland	140 929	150 215	–6.2
Finland	85 340	80 065	6.6
Danmark	76 585	66 926	14.4
Luxemburg	32 472	31 834	2.0
Totalt EU	**9 586 019**	**10 005 735**	**–4.2**
Schweiz	206 815	224 380	–7.8
Norge	61 544	63 203	–2.6
Island	5 043	5 652	–10.8
Totalt EFTA	**273 402**	**293 235**	**–6.8**
Totalt EU+EFTA	**9 859 421**	**10 298 970**	**–4.3**

Direktimporterade personbilar

	Totalt	Därav högst tre år gamla
1995	5 187	1 240
1996	19 128	3 740
1997	32 387	5 791
1998	32 646	5 967
1999	40 167	6 391
2000	62 772	16 769
2001	43 011	9 963
Jan-aug 2001	31 989	7 618
Jan-aug 2002	25 409	9 434

BEGAGNATMARKNADEN FÖR PERSONBILAR

Försäljning begagnade personbilar inom märkeshandeln

	Antal
1990	304 480
1991	285 871
1992	241 135
1993	231 608
1994	223 293
1995	225 641
1996	232 180
1997	255 907
1998	267 005
1999	272 288
2000	265 687
2001	265 387
Jan-juli 2001	155 738
Jan-juli 2002	168 000

Bilhandelns begagnatlager

Antal och procentuell förändring

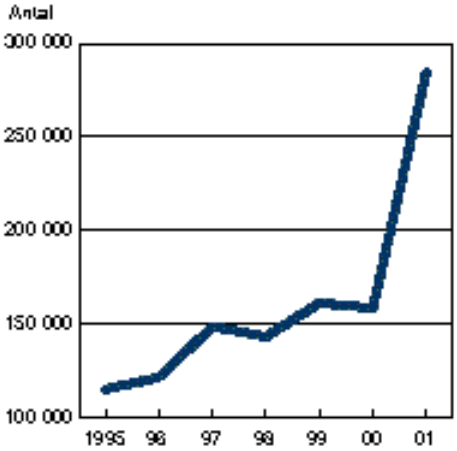
	2002	2001	% förändring 2002
Januari	44 615	57 389	–22
Februari	44 395	51 834	–14
Mars	41 480	52 524	–21
April	40 200	51 915	–23
Maj	41 600	52 465	–21
Juni	45 100	53 922	–16
Juli	43 200	50 604	–15
Augusti		43 892	
September		41 417	
Oktober		41 765	
November		42 098	
December		45 309	

Begagnatmarknaden för personbilar förändras nu snabbt.

Skrotningen av gamla bilar tog rejäl fart efter sommaren 2001 i samband med höjningen av skrotpremien och takten är fortfarande ungefär dubbelt så hög som den långsiktiga trenden. Samtidigt sjunker lagren av begagnade bilar inom märkeshandeln markant och ligger nu ca 15 procent under fjolårsnivån. Detta kan man tycka skulle borga för ett pristryck uppåt på begagnade bilar, och vissa tecken på att prisfallet nu stannar av finns. Priserna sjönk under år 2001 med så mycket som drygt tio procent. Till stor del torde detta vara en anpassning till de europeiska begagnatpriserna. Direktimporten av äldre bilar minskar också, vilket förutom prissänkningarna i Sverige beror på den låga kronkursen. Försäljningen av begagnade bilar i märkeshandeln ligger hittills i år något högre än fjolåret.

Sammantaget finns det nu flera tecken på att prisfallet på begagnade bilar är över och att marknaden stabiliseras. Detta i sin tur kommer att gynna nybilsförsäl - ningen.

Skrotade personbilar (skrotintyg)



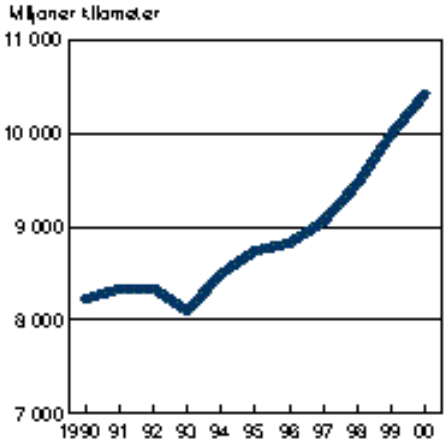
Prisutveckling personbilar

Årlig procentuell förändring

	Begagnade	Nya
1995		3.4
1996		–4.6
1997	–5.5	–0.4
1998	1.3	–0.5
1999	–8.9	0.7
2000	–6.4	0.9
2001	–11.4	1.3

LASTBILAR OCH BUSSAR

Trafikarbete lastbilar 1990-2000



Nyregistrerade lastbilar

Antal per viktklass

	Totalvikt, ton -3,5	3,5-16	16-	Totalt
1995	10 544	646	2 762	13 952
1996	14 697	958	4 482	20 137
1997	20 216	1 096	3 319	24 631
1998	25 812	1 078	3 694	30 584
1999	27 806	1 212	5 026	34 044
2000	31 278	1 203	4 680	37 161
2001	28 569	1 310	4 261	34 140
Jan-aug 2001	18 697	827	2 730	22 254
Jan-aug 2002	17 685	682	2 268	20 635

Lastbilsförsäljningen har en stark samvariation med den generella konjunkturutvecklingen. All tillväxt är beroende av transporter.

Fjolårets ekonomiska avmattning innebar därför en nedgång i lastbilsförsäljningen till drygt 34 000 nyregistreringar. Nedgången skedde framför allt inom segmentet lätta transportbilar. Mot bakgrund av den ökningstakt som finns för BNP är det därför märkligt att utvecklingen varit så svag första halvåret. Nyregistreringen av tunga lastbilar har under första halvåret minskat med 20 procent och lätta lastbilar har minskat med sex procent.

För bussar är utvecklingen likartad. Efter några år med en positiv utveckling av nyregistreringarna sjönk dessa med ca 15 procent under fjolåret och första halvåret i år sjönk försäljningen nio procent.

På längre sikt är denna negativa utveckling inte hållbar i en växande ekonomi. Inte minst den långsiktiga trendmässiga ökningen av trafikarbetet för lastbilar borgar för att beståndet hela tiden måste byggas ut och förnyas.

Vår bedömning är att nyregistreringarna kommer att minska under 2002 både för lastbilar och bussar för att sedan börja öka under år 2003 .

Nyregistrerade bussar

Antal per viktklass

	Totalvikt, ton -10	10-	Totalt
1995	123	743	866
1996	207	855	1 062
1997	216	950	1 166
1998	200	800	1 000
1999	261	992	1 253
2000	275	1 038	1 313
2001	310	816	1 126
Jan-aug 2001	155	653	808
Jan-aug 2002	158	556	714

RETURADRESS:
BILSweden Adm AB
Box 26171, 100 41 Stockholm

BILINDUSTRIN I SVERIGE

Fordonsindustrin är en av Sveriges viktigaste näringsgrenar. Under år 2001 sjönk tillverkningen av såväl personbilar, bussar som lastbilar. Detta innebar ett brott på en flera år lång positiv utveckling.

Det tillverkades 7 900 bussar och 25 200 lastbilar i Sverige under förra året. Antalet tillverkade lastbilar har varit tämligen stabil under flera år medan busstillverkningen haft en viss uppåtgående trend.

Scanias flexibilitetsavtal vid lastbilshyttsfabriken i Oskarshamn är ett bra exempel på vad ett konstruktivt industriellt samarbete mellan fack och arbetsgivare kan medföra. Tack vare vare att en del av personalen arbetar på rullande korttidskontrakt uppnåddes en industriell lösning som gjorde att produktion flyttades från utlandet till Oskarshamn istället för tvärtom som planerades. Metall centralt motarbetar sådana lösningar trots att det lokala facket är positiva.

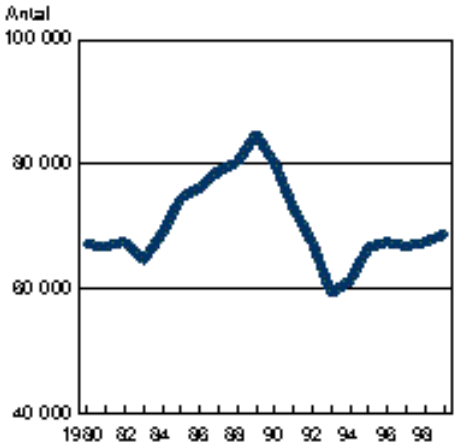
Svenska biltillverkarnas produktion

	Antal personbilar		Antal lastbilar		Antal bussar	
	Totalt	därav i Sverige	Totalt	därav i Sverige	Totalt	därav i Sverige
1995	467 800	215 100	119 400	24 900	11 330	5 850
1996	471 200	193 600	101 200	24 500	11 340	5 500
1997	492 500	200 800	113 300	22 900	13 530	7 240
1998	523 400	191 600	130 300	24 500	14 730	7 180
1999	536 100	213 900	130 500	24 600	13 800	7 150
2000	562 600	260 000	133 400	27 900	15 400	7 780
2001	542 400	251 000	109 000*	25 200	14 800	7 940

**Exkl Volvoägda Mack och Renault*

Personbilstillverkningen sjönk till 250 000 bilar från 260 000 år 2000. I mitten på 90-talet var produktionen nere i under 200 000 bilar per år. Volvo personvagnar har aviserat mycket positiva utvecklingsplaner för Torslandafabriken. Under 2001 tillverkades 136 700 bilar och redan år 2004 förväntar man sig att produktionen ska vara uppe i hela 230 000 bilar. Eftersom även Saab har en positiv utveckling kommer personbilstillverkningen att betyda mycket för den ekonomiska tillväxten i Sverige de närmaste åren. Fordonsexporten har hittills i år ökat kraftigt.

Sysselsatta inom bilindustrin



SVENSK EKONOMI

Svensk ekonomi hamnade under år 2001 överraskande i en lågkonjunktur. Mycket talar för att detta snart övergår till en ny period med god tillväxt.

Den svaga ekonomin under förra året hade sin grund i både svag exportutveckling och svag inhemsk utveckling av efterfrågan. Stora viktiga ekonomier som Japan, USA och Tyskland befinner sig alla i en period med svag tillväxt, vilket påverkar exporten negativt. Den inhemska ekonomin bromsas av en svag utveckling av den privata konsumtionen. Detta trots att hushållens reala inkomster utvecklas positivt till följd av bl a skattesänkningar och maxtaxereformen. Vi bedömer att konjunkturen förbättras under andra halvan av 2002 genom att både exporten ökar och hushållens konsumtion växer. BNP-tillväxten i år stannar ändå vid blygsamma 1,4 procent för att under år 2003 öka till ca 3 procent.

Oroande för utvecklingen är de tendenser till personalbrist, för höga löneökningar och räntehöjningar som hotar bromsa tillväxten så fort vi närmar oss nivåer som skulle kunna innebära att vi avancerade i den s k välståndsligan. Teleproduktindustrin ser inte längre ut att kunna vara en motor i svensk tillväxt utan fokus hamnar nu på andra branscher där inte minst fordonsindustrin kan komma att generera en betydande tillväxt de närmaste åren.

Försörjningsbalans

Årlig procentuell förändring

	2001	2002p	2003p
Privat konsumtion	0.2	1.6	3.0
Offentlig konsumt.	1.4	1.1	0.4
Investeringar	1.5	0	5.2
Export	–2.2	1.6	6.9
Import	–4.0	1.4	7.1
BNP	**1.2**	**1.4**	**3.1**

Nyckeltal

	2001	2002p	2003p
Årlig procentuell förändring			
KPI (årsgenomsnitt)	2.6	2.4	2.6
Disponibel inkomst	3.0	4.0	1.4
Sysselsättning, AKU	1.9	0.2	0.9
Nivå, procent			
Saldo off sektor, procent av BNP	4.8	1.6	1.7
10 års ränta	5.1	6.0	6.1

BIL Sweden (fd Bilindustriföreningen) representerar tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Organisationens medlemmar svarar för 99 procent av nybilsregistreringarna i Sverige. Viktiga frågor som BIL Sweden arbetar med är bilindustriella frågor, bilsäkerhet, skatter, miljöfrågor, trafikpolitik och svenska och internationella tekniska föreskrifter. Konjunkturrapporten är framtagen av Ulf Perbo och Mats Mattsson.

BIL Sweden Adm AB, Box 26173 (Karlavägen 14 A), 100 41 Stockholm, Sweden, telefon 08-701 63 60, fax 08-791 23 11.
Org.nr. 556077-4886, e-post bil@bilsweden.se, www.bilsweden.se

CA tryck/Stockholm Offset 2002