

Branchen | Brasilien | Fahrzeuge

## Kfz-Industrie legt den Rückwärtsgang ein

**Die Coronavirus-Pandemie leitet eine dramatische Wende für Brasiliens Kfz-Industrie ein. Alle Zeichen stehen auf Konsolidierung.**

26.08.2020

**Von Gloria Rose | São Paulo**

- ▶ Produktion bricht 2020 um 45 Prozent ein
- ▶ Kein Rettungsschirm für Brasiliens Kfz-Industrie
- ▶ OEM-Hersteller passen Produktion an
- ▶ Aufschub der technologischen Entwicklung
- ▶ Gemischte Aussichten für den Außenhandel

### Produktion bricht 2020 um 45 Prozent ein

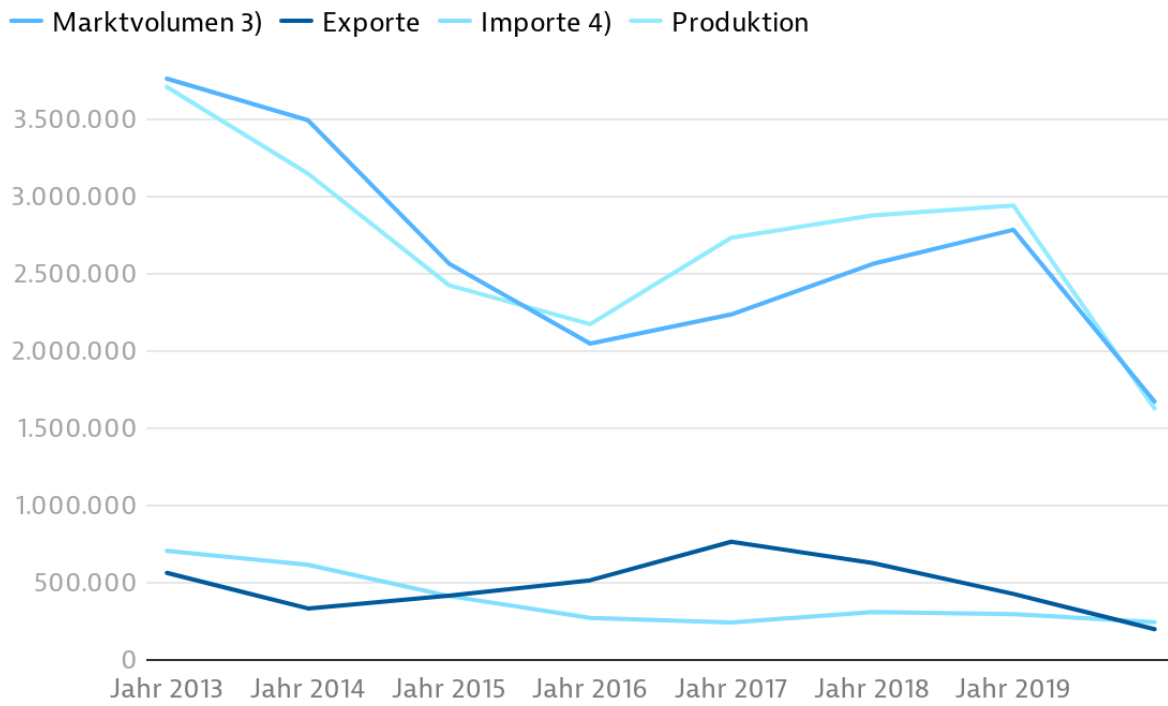
Statt eines Wachstums des inländischen Marktes um 9,4 Prozent prognostiziert der Verband der Kfz-Hersteller Anfavea für 2020 mittlerweile einen Einbruch um 40 Prozent. Der Export wird voraussichtlich um 53 Prozent zurückgehen. Nach dem Produktionsstopp im März und April erwartet Anfavea nur noch etwa die Hälfte der ursprünglich prognostizierten Ausbringung. 2020 dürfte der Sektor seine Produktionskapazität von knapp 5 Millionen Fahrzeugen folglich nur zu einem Drittel auslasten.

Aufgrund der Rekordernte und einer soliden Nachfrage aus dem Agribusiness fiel der Einbruch auf dem Nutzfahrzeugmarkt weniger drastisch aus. Dennoch sank die Zahl der Neuzulassungen und der Export von Lkw im 1. Halbjahr um jeweils 19 Prozent und die Produktion um 37 Prozent. Der Absatz von Agrarmaschinen blieb in Brasilien nahezu stabil, aber der Export brach um 31 Prozent ein. Insgesamt ging die Produktion von Agrarmaschinen um 23 Prozent zurück.

Die Marktergebnisse für Juli 2020 bestätigen die Aussicht auf eine schnellere Erholung am Lkw-Markt. Infolge der knappen Liquidität gewinnt der Nutzfahrzeugverleih an Bedeutung. Verleihunternehmen Vamos der brasilianischen JSL-Gruppe profitiert von der Entwicklung und erweitert seinen Fuhrpark um 10 Prozent. Der Großauftrag von 1.350 Lkw ging an die Traton Gruppe (vormals: Volkswagen Truck & Bus).

Hingegen verzeichnete der Pkw-Verleih Rückschläge auch infolge negativer Entscheidungen des obersten Gerichtshofs zur Besteuerung. Der Marktführer Localiza wurde stärker von der Krise getroffen als Hauptkonkurrent Unidas. Localiza und Brasiliens drittgrößter Mietwagenanbieter Movida reduzieren den Fuhrpark, um durch die Krise zu kommen.

## Entwicklung des Fahrzeugmarkts in Brasilien (in Einheiten) 1)



1) inklusive Pkw, Busse und Nutzfahrzeuge; 2) Schätzung; 3) Anzahl der Neuzulassungen; 4) Anzahl der Neuzulassungen importierter Fahrzeuge

Quelle: Herstellerverband Anfavea

[Auf Datawrapper anschauen](#)

### Kein Rettungsschirm für Brasiliens Kfz-Industrie

Trotz mehrfacher Anfragen der Kfz-Hersteller beschloss die Regierung bislang keine branchenspezifischen Maßnahmen. Lediglich im Energiesektor brachte die zuständige Regulierungsbehörde ein zusätzliches Hilfspaket zur Überbrückung des Wirtschaftseinbruchs auf den Weg.

Allerdings fanden die [Maßnahmen der Regierung](#) wie Kurzarbeit und weitere Flexibilisierungen im Arbeitsrecht sowie der Aufschub von Steuern und Lohnnebenkosten auch in der Kfz-Industrie positiven Anklang. In der Kreditvergabe trafen insbesondere die lokalen Automobilzulieferer der Tier-3-Ebene auf große Hürden. Dennoch erwiesen sich die brasilianischen Zulieferer als erstaunlich krisenfest. Laut dem Branchenverband der Kfz-Zulieferer Sindipeças blieb die befürchtete Insolvenzwellen bislang aus. Sindipeças registriert sogar einen Zulauf von Elektronikherstellern, die Expansionschancen infolge der Verteuerung importierter Komponenten wittern.

### OEM-Hersteller passen Produktion an

Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Lage rechnet der Herstellerverband Anfavea damit, dass das vorherige Marktvolumen von 2,8 Millionen Neufahrzeugen erst wieder im Jahr 2025 erreicht wird. Aber selbst 2019 wurden die vorhandenen Kapazitäten nur zu 60 Prozent ausgelastet. Hinzu kommt, dass die Herstellungskosten von Fahrzeugen mit

## KFZ-INDUSTRIE LEGT DEN RÜCKWÄRTSGANG EIN

einem hohen Importanteil an Komponenten infolge der Währungsabwertung stark ansteigen. Laut Carlos Zarlenga, Südamerika-Chef von General Motors, sind die Kfz-Preise seit Januar bereits um 6 Prozent bis 8 Prozent gestiegen.

Damit ist der Abbau von Überkapazitäten besiegelt. Seit Juli häufen sich die Negativmeldungen. ZF und andere Kfz-Teile-Hersteller sowie Nissan kündigten bereits Entlassungen an. Renault, Ford und GM legten ein Freiwilligenprogramm zum Personalabbau auf. Volkswagen verhandelt mit den Gewerkschaften über den Abbau von 5.250 Stellen, mehr als ein Drittel der aktuellen Belegschaft der drei Fabriken im Staat São Paulo und dem Werk in Paraná. Weitere Ankündigungen werden erwartet.

Andererseits stärkt die Abwanderung von Unternehmen aus Argentinien die brasilianische Kfz-Industrie. In den vergangenen zwölf Monaten kündigten die brasilianischen Zulieferer MWM International und Aethra, BASF, die französische Gruppe Saint-Gobain, die US-Lackhersteller Axalta und PPG sowie 3M den Abzug aus Argentinien und die Konzentration auf Brasilien an.

### Aufschub der technologischen Entwicklung

Anfavea erwartet, dass der Branchenumsatz durch die Krise um 30 Prozent bis 40 Prozent einbrechen und sich erst nach und nach erholen wird. Ohne Aussicht auf finanzielle Unterstützung der Muttergesellschaften müssen Investitionspläne aufgeschoben, eingeschränkt oder ganz gestrichen werden. Bislang werden Markteinführungen nach Plan fortgesetzt. Spätestens 2022 dürfte sich die Problematik intensivieren. Ford sagte bereits die Produktion des neuen SUV Territory in Argentinien ab.

Angesichts der neuen Lage beantragte Anfavea den Aufschub von Fristen zur Minderung der Schadstoffemissionen um zwei bis drei Jahre. Zur Umsetzung der Richtlinien Proconve L7 für Pkw und Proconve P8 für Schwerfahrzeuge bis Ende 2022 waren Investitionen von etwa 2,5 Milliarden US-Dollar vorgesehen. Durch die unvorhergesehene Verzögerung dürften die Entwicklungskosten insgesamt anschwellen.

### Gemischte Aussichten für den Außenhandel

Am **11. Februar 2020** unterzeichnete Brasilien das Kfz-Freihandelsabkommen mit Paraguay. Der **Zollsatz** für Importe aus Brasilien von 2 Prozent wird bis Ende 2022 graduell auf 0 Prozent gesenkt. Mit Uruguay und Argentinien bestehen bereits ähnliche Abkommen.

Brasiliens Hersteller verfolgen die Entwicklung in Argentinien jedoch mit Besorgnis. Ende April verkündete Präsident Alberto Fernández, dass sich Argentinien fortan nicht mehr an den Verhandlungen neuer Freihandelsabkommen des Mercosur beteiligt. Stattdessen sucht der südliche Nachbar nun eine stärkere Partnerschaft mit China, das Brasilien im April 2020 vom Rang als wichtigster Handelspartner verdrängte.

### Mehr zu:

Brasilien  
Fahrzeuge / Zolltarif, Einfuhrzoll  
Branchen

## Kontakt

Jenny Eberhardt

Wirtschaftsexpertin

 +49 30 200 099 255

 [Ihre Frage an uns](#)

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2022 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.