

Deloitte Brexit Briefing | 5

Bremsklotz Brexit –

Wie ein harter Brexit die deutsche Automobilindustrie ausbremst

Juni 2017

# Deloitte Brexit Briefings

## Perspektiven auf den Brexit

### Deloitte Brexit Briefings Serie

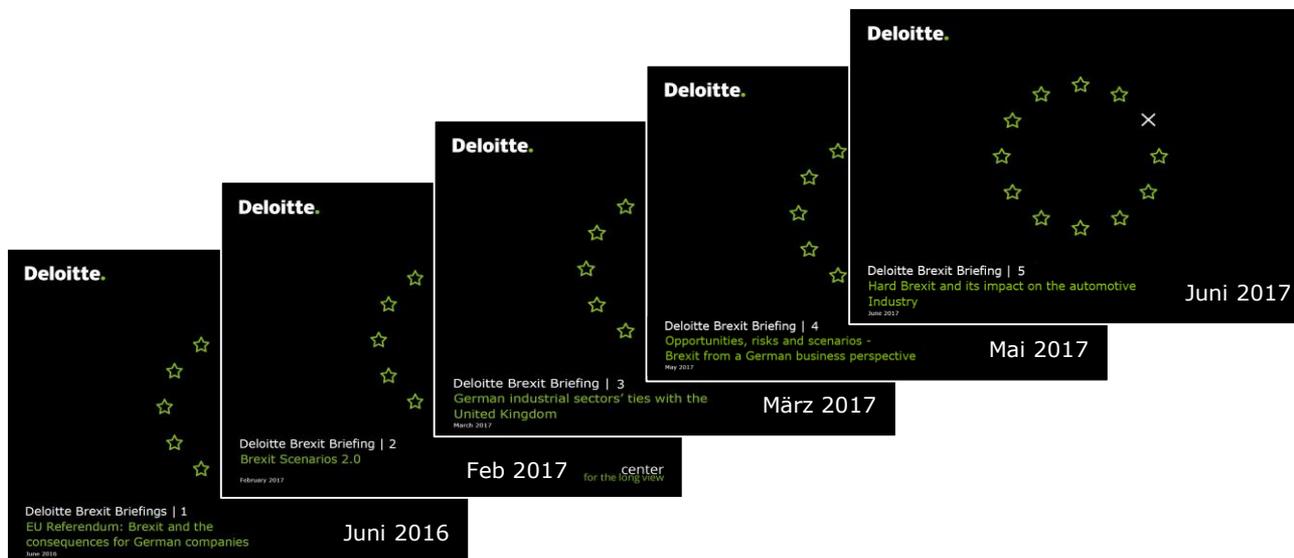
Der im Juni 2016 beschlossene EU-Austritt des Vereinigten Königreiches wird weitreichende ökonomische und politische Folgen haben. Für die deutschen Unternehmen bedeutet der Brexit einen grundlegenden Wandel des Unternehmensumfeldes.

Die *Deloitte Brexit Briefings* beleuchten in diesem Kontext Kernthemen und Risiken des Brexit aus ökonomischer, strategischer, steuerlicher und rechtlicher Perspektive und wollen Orientierung über die komplexen Auswirkungen des Brexit und den Brexit-Prozess geben.

### Die aktuelle Ausgabe

In der aktuellen Ausgabe „Bremsklotz Brexit – Wie ein harter Brexit die deutsche Automobilindustrie ausbremst“ analysieren wir mit Hilfe eines Modells, welchen Effekt ein harter Brexit auf den britischen Automobilmarkt und den dortigen Autoabsatz deutscher und anderer Produktionsstandorte haben würde.

Um die Auswirkungen zu verdeutlichen, vergleichen wir die Entwicklungen des britischen Automobilmarktes ohne Brexit gegenüber den Effekten eines harten Brexit zum Zeitpunkt des voraussichtlichen EU-Austritts 2019.



# Automobilindustrie UK | Übersicht & Relevanz für Deutschland

## Das Vereinigte Königreich ist für den Produktionsstandort Deutschland der weltweit wichtigste Exportmarkt (2016)

### Deutsche Exporte nach UK<sup>1</sup>



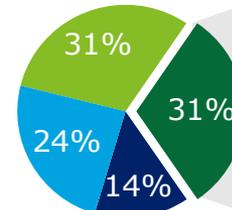
**Jede dritte Neuzulassung** in UK ist ein **deutscher Export**. Insgesamt sind 950 Tsd. der 3 Mio. britischen Neuzulassungen deutsche Exporte (2016).

**Jeder fünfte Neuwagen**, der aus Deutschland exportiert wird, **geht nach UK** (20% der deutschen Exporte).



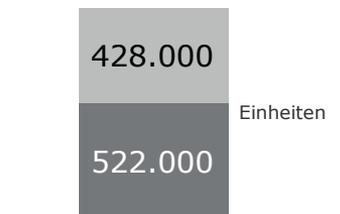
### Produktion für UK-Absatzmarkt (Einheiten)<sup>2</sup>

Σ 3.075.000



■ EU-27<sup>3</sup>
■ UK  
■ DE
 ■ RoW

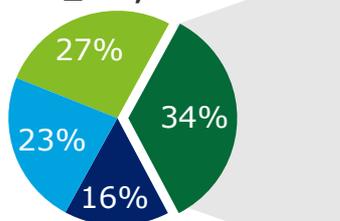
Σ 950.000



■ Premium  
■ Volumen

### UK-Umsätze nach Fahrzeugherkunft (Mrd. €)<sup>4</sup>

Σ 74,1



■ EU-27<sup>3</sup>
■ UK  
■ DE
 ■ RoW

Σ 25,5



■ Premium  
■ Volumen

### Arbeitsplätze in DE für Exportmarkt UK



**60.000**  
Arbeiter in  
Deutschland



produzieren  
**950.000**  
Fahrzeuge für den  
UK-Absatzmarkt



# Zusammenfassung

Ein harter Brexit führt nicht nur zu Absatz- und Umsatzeinbrüchen deutscher Produzenten, er gefährdet auch deutsche Arbeitsplätze



Ein harter Brexit (WTO-Zölle und 10-prozentige Abwertung des Pfunds) würde zu einer kumulierten **Kostensteigerung** von **1,9 Mrd. € (+15%)** im Automobilmarkt des Vereinigten Königreiches führen.



Geben die Autohersteller diese Kostensteigerung 1:1 an den Kunden weiter, wird der Preis eines Autos im Vereinigten Königreich um durchschnittlich **3.700 €** ansteigen und für in Deutschland produzierte Fahrzeuge sogar um **5.600 €**.



Unter Berücksichtigung des britischen Konsumentenverhaltens wird diese Preissteigerung im Jahr des EU-Austritts zu einem **Absatzrückgang** von ca. **550.000** Automobilen (-19%) im **Vereinigten Königreich** führen. Die **deutschen Autoexporte** würden sich um **255.000** Einheiten verringern (-32%).



Der **Gesamtumsatz** mit Fahrzeugen in UK wird um ca. **12,4 Mrd. €** (-18%) sinken, die Gewinne um 900 Mio. €. Während Produzenten aus UK und außerhalb der EU profitieren, sinken die Umsätze der EU-27<sup>1</sup> um **8,3 Mrd. €** und **deutscher Produzenten** um **6,7 Mrd. €**.



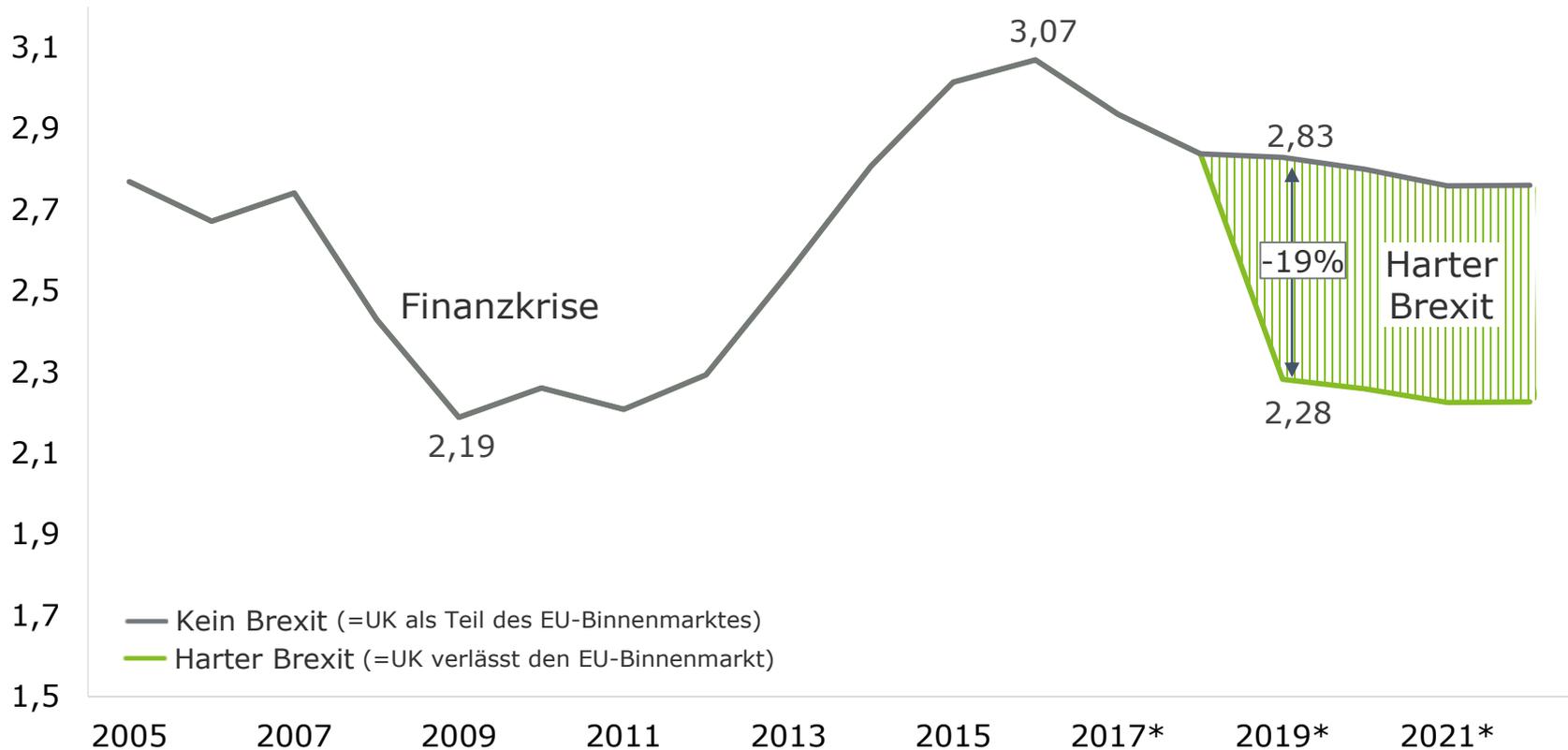
Basierend auf den Absatz- und Umsatzrückgängen sind ca. **18.000 Arbeitsplätze** unmittelbar in der deutschen Automobilindustrie gefährdet.

# Zusammenfassung

Ein harter Brexit hätte einen ähnlich negativen Effekt wie die Finanzkrise um 2008/2009

## Prognostizierte Absatzentwicklung PKW & leichte Nfz bei einem harten Brexit (Mio. Einheiten)

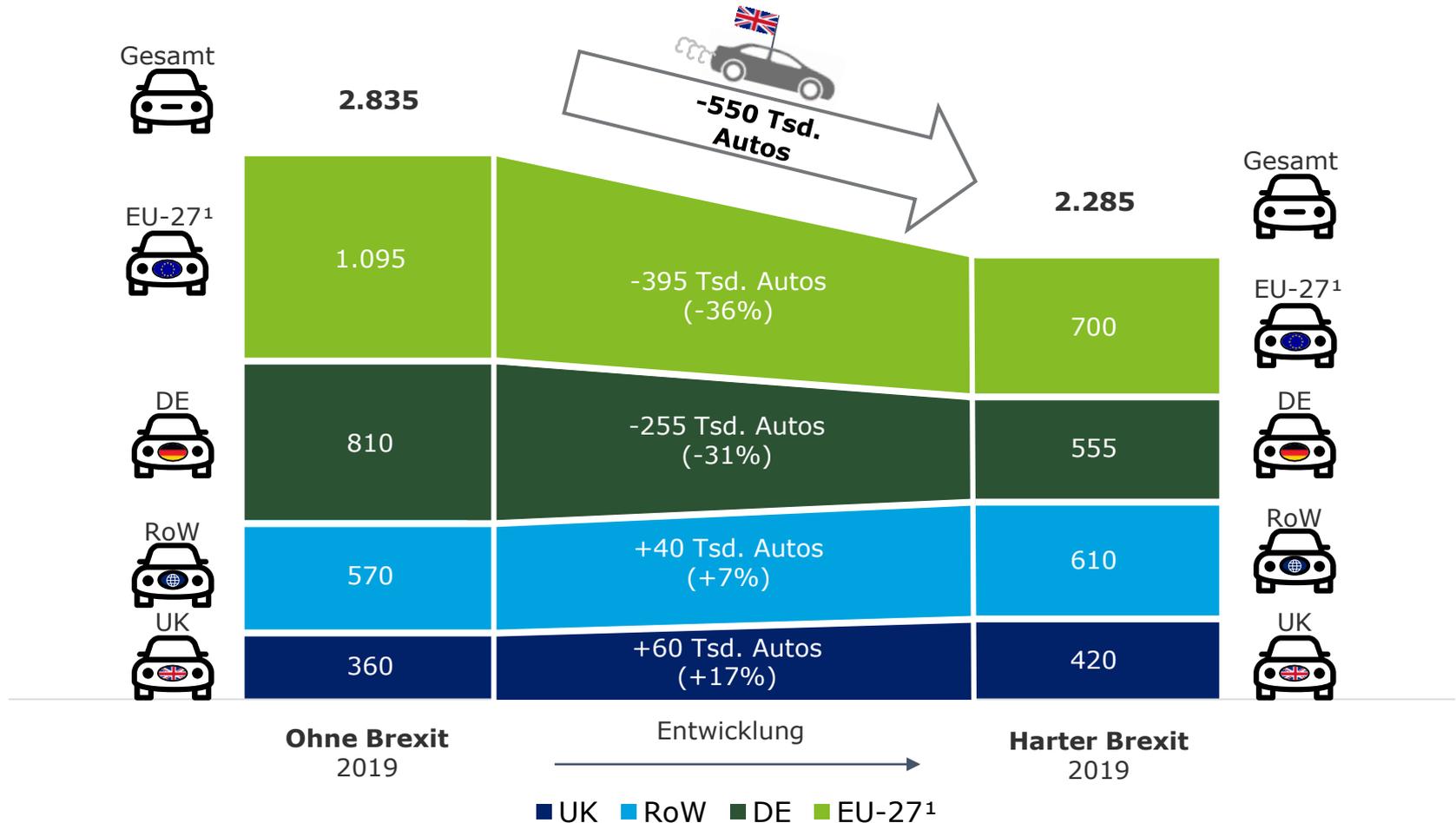
Mio. Einheiten



# Zusammenfassung | Absatzentwicklung

Deutsche und andere europäische Produzenten würden bei einem harten Brexit 650 Tsd. Autos weniger verkaufen

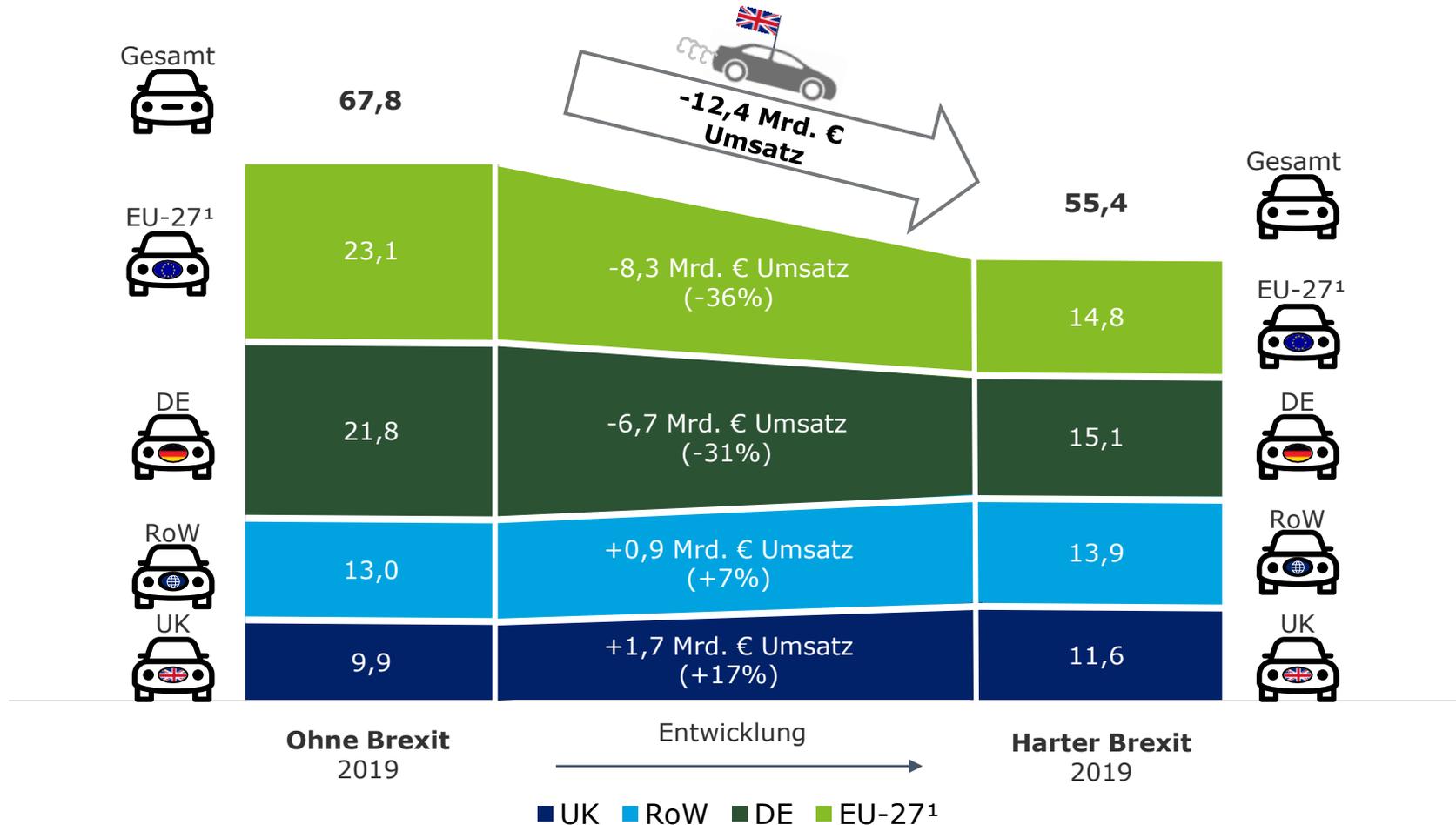
Absatz pro Produktionsregion im Falle eines harten Brexit (in Tsd.)



# Zusammenfassung | Umsatzentwicklung

Das Umsatzvolumen des britischen Automarktes sinkt von 67,8 auf 55,4 Mrd. € und somit um 18%

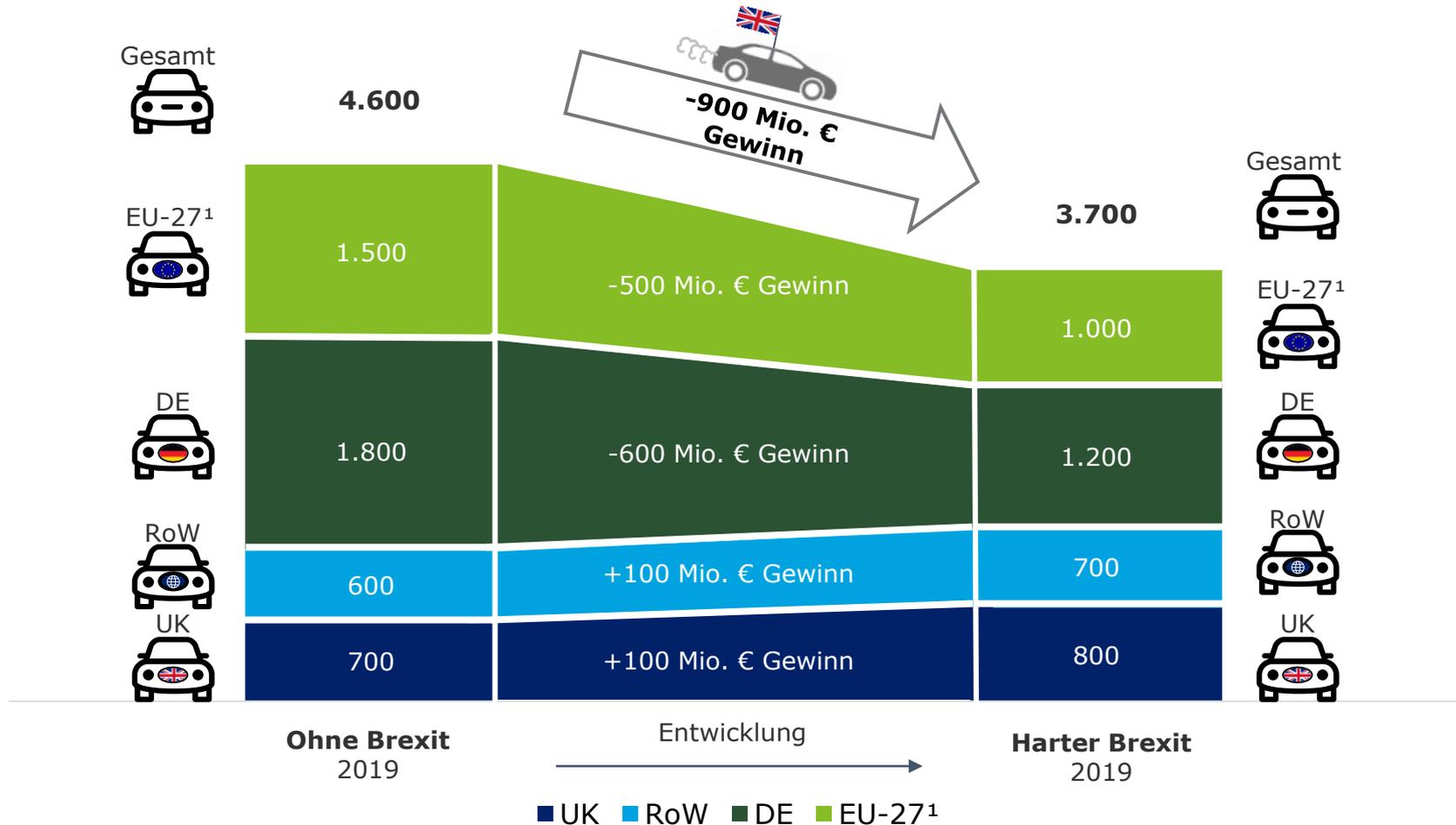
Umsatz pro Produktionsregion im Falle eines harten Brexit (in Mrd. €)



# Zusammenfassung | Gewinnentwicklung

Die deutsche Automobilindustrie wird durch den starken Absatzeinbruch ihrer Premiummarken hohe Gewinnrückgänge aufweisen

Gewinn pro Produktionsregion im Falle eines harten Brexit (in Mio. €)





# Modell und Methodik

## Übersicht

# Szenarien

## Zwei Faktoren beeinflussen die Ausprägung eines *harten Brexit*: Aufkommende WTO-Zölle und der Wechselkurs des Pfunds

### WTO-Zölle

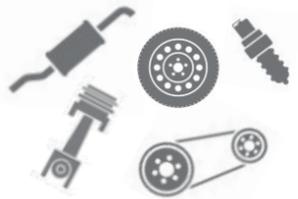
Im Falle eines harten Brexit treten für den Handel zwischen der EU und UK vorerst die Zollvereinbarungen der Welthandelsorganisation (WTO) in Kraft:

#### Automobile



~10%

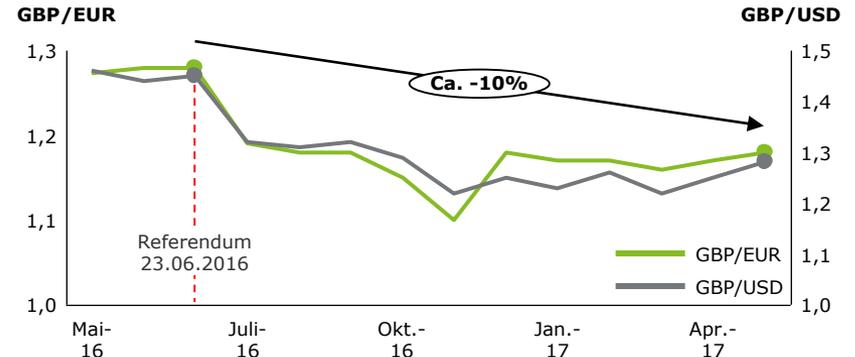
#### Fahrzeugteile



~4,5%

### Entwicklung des Pfunds

Seit dem Referendum wurde das britische Pfund (GBP) durchschnittlich ca. 10% ggü. dem Euro und anderen Währungen (z.B. USD) abgewertet.



### Szenario – Kein Brexit

#### Zentrale Annahmen:

Marktentwicklung laut Prognose von IHS Automotive **vor Brexit Referendum**, d.h.:

- UK hat vollen Zugang zum EU-Binnenmarkt
- Pfund stabil auf dem Niveau vor dem Referendum

### Szenario – Harter Brexit



#### Zentrale Annahmen:

- Zwischen EU und UK treten WTO-Zölle in Kraft: **Automobile: ~10% / Fahrzeugteile: ~4,5%**
- Der Wechselkurs des Pfunds bleibt konstant **10% unter dem Niveau** vor dem Brexit-Referendum

# UK-Marktanalyse

Um die Effekte eines harten Brexit zu modellieren, wurde der britische Automobilmarkt umfassend analysiert und abgebildet



## Absatzzahlen

Kategorisierung der Absatzzahlen<sup>1</sup> nach:

- Hersteller
- Modell
- Hersteller-Art
- Segment<sup>2</sup>



## Listenpreise

Recherche der britischen Listenpreise von insgesamt 330 Automodellen<sup>3</sup>



## Produktionsstandorte

Produktionsstandorte und -volumina der im Vereinigten Königreich verkauften Fahrzeuge<sup>1</sup>

- Deutschland<sup>4</sup>
- EU-27 (ohne Deutschland)
- Vereinigtes Königreich (UK)
- Rest der Welt (RoW)

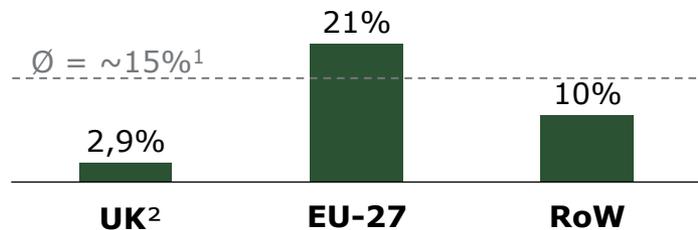
Hersteller	Modell	Hersteller-Art	Segment <sup>2</sup> (A-F)	Absatz UK 2016	Listenpreis UK (in EUR)	Produktionsstandort
	VW Golf	Massenhersteller	C	72.762	20.972 €	DE
	Citroen C1	Massenhersteller	A	19.155	9.917 €	EU-27
	BMW X3	Premiumhersteller	D	9.638	40.629 €	RoW
	Jaguar XE	Premiumhersteller	D	13.498	33.365 €	UK

# Modell

Auf Basis der Szenarien berechnet das Modell den Post-Brexit Autoabsatz, Branchenumsatz und gefährdete Arbeitsplätze in DE

## Kostensteigerungen durch harten Brexit

Veränderung der Kostenbasis durch WTO-Zölle und Währungseffekte



## Implikation für Preisentwicklung

**Annahme:** Hersteller geben die Kostensteigerung 1:1 an den Endkunden weiter

Produktionskosten



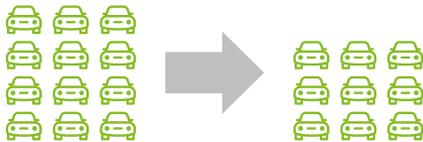
1:1

Endkunde



### 1. Absatzentwicklung

Modellierung der Absatzentwicklung unter Berücksichtigung von Preis- und Kreuzelastizitäten<sup>3</sup>



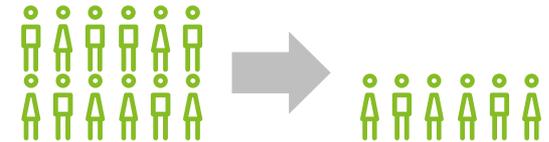
### 2. Umsatzentwicklung

Modellierung der Hersteller-Umsätze, basierend auf der Absatzentwicklung



### 3. Gefährdete Arbeitsplätze

Modellierung der gefährdeten Arbeitsplätze basierend auf Job-Multiplier der Automobilindustrie



## Modellierung des Basis-Szenarios „kein Brexit“:

Ursprünglich prognostizierte Entwicklung der Ausgangsparameter vor Bekanntwerden der Brexit-Entscheidung



# Auswirkungen

## Potentielle Auswirkungen eines harten Brexit



Preisentwicklung



Absatzentwicklung



Umsatz- und Gewinnentwicklung



Betroffene Arbeitsplätze

# Preisentwicklung

Bei einer vollständigen Weitergabe der Kostensteigerung würden die Autopreise in UK durchschnittlich um ca. 15% ansteigen

## Durchschnittliche<sup>1</sup> Preisentwicklung je Produktionsregion (€ und %)

Preisanstieg

### Standardauto in UK



Aktueller Listenpreis<sup>2</sup>: **23.900€**

- a) Preis<sup>3</sup> durch harten Brexit:
- b) Preissteigerung

**27.600€**

**+3.700€**



+15%

### UK-Produktion



Aktueller Listenpreis<sup>2</sup>: **26.900€**

- a) Preis<sup>3</sup> durch harten Brexit:
- b) Preissteigerung

**27.700€**

**+800€**



+3%

### DE-Produktion



Aktueller Listenpreis<sup>2</sup>: **26.500€**

- a) Preis<sup>3</sup> durch harten Brexit:
- b) Preissteigerung

**32.100€**

**+5.600€**



+21%

### EU-27-Produktion (ohne DE)



Aktueller Listenpreis<sup>2</sup>: **20.600€**

- a) Preis<sup>3</sup> durch harten Brexit:
- b) Preissteigerung

**24.900€**

**+4.300€**



+21%

### RoW-Produktion



Aktueller Listenpreis<sup>2</sup>: **23.200€**

- a) Preis<sup>3</sup> durch harten Brexit:
- b) Preissteigerung

**25.500€**

**+2.300€**

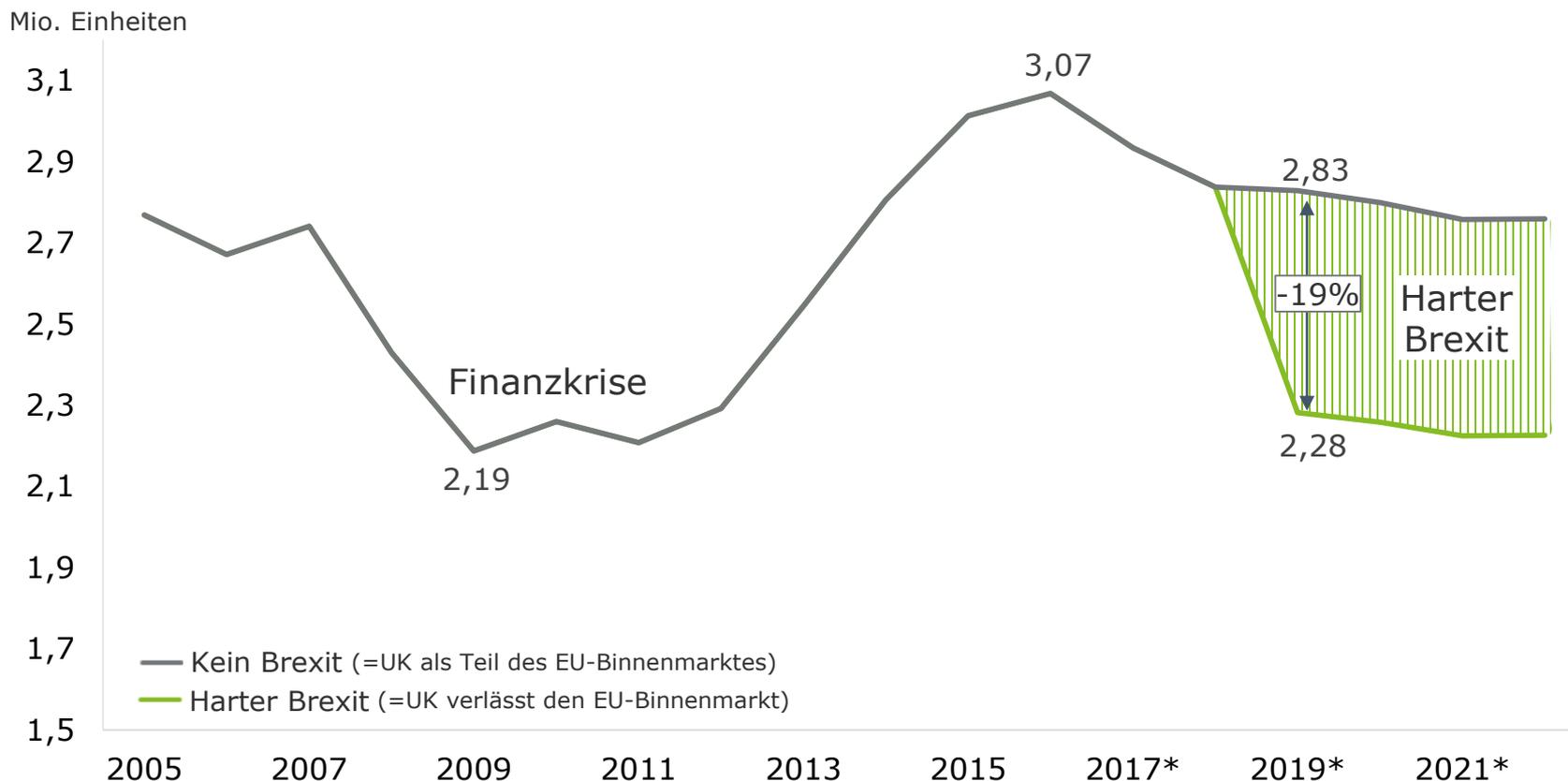


+10%

# Absatzentwicklung | Gesamtüberblick

Die Preissteigerung eines harten Brexit würde zu einem Absatzrückgang von rund 550.000 Autos (-19%) führen

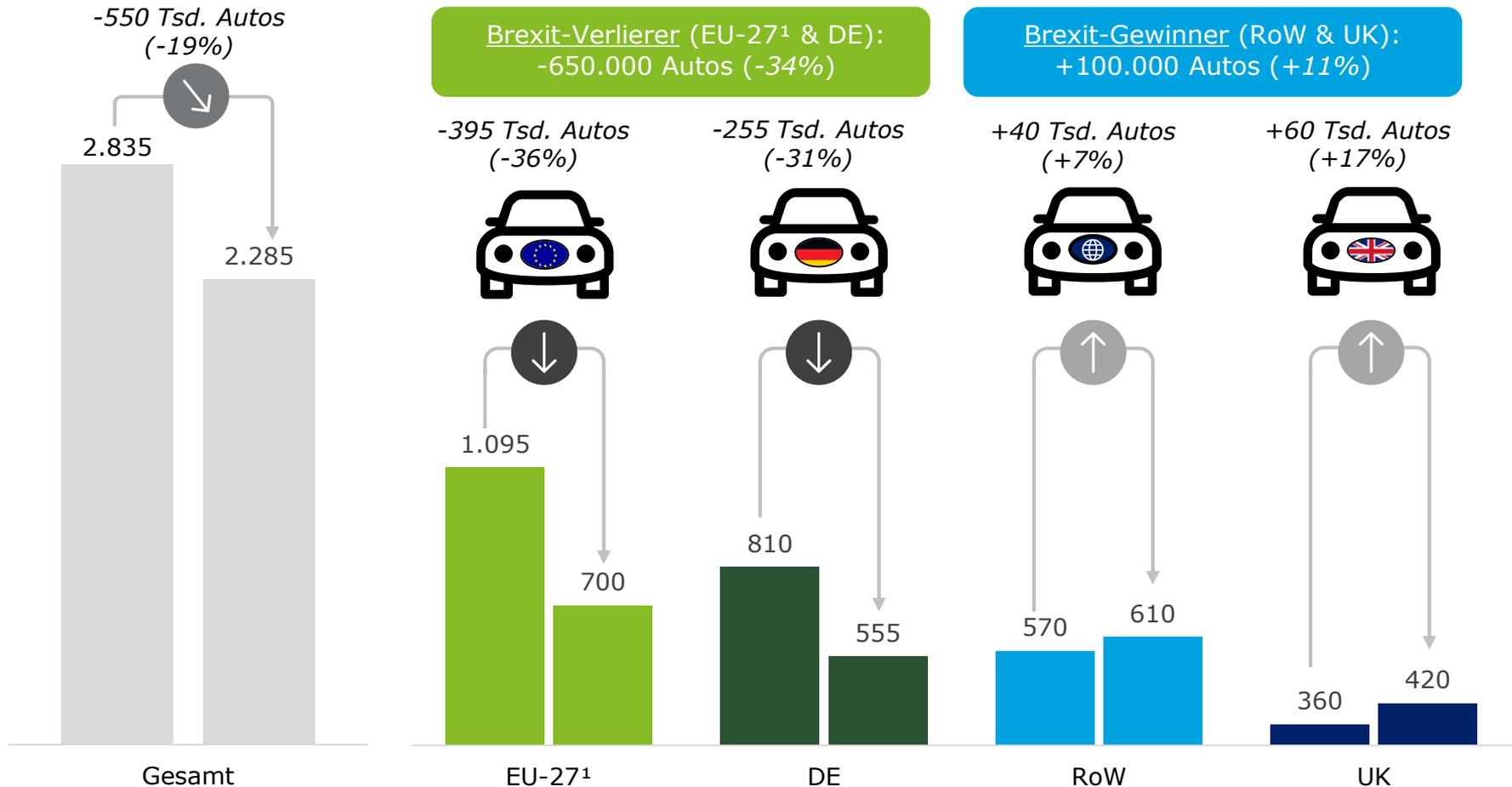
**Prognostizierte Absatzentwicklung PKW & leichte Nfz bei einem harten Brexit (Mio. Einheiten)**



# Absatzentwicklung | Produktionsregionen

Während europäische Hersteller 650 Tsd. Autos weniger verkaufen, profitieren UK und andere Regionen (+100 Tsd. Autos)

**Absatzentwicklung pro Produktionsregion im Falle eines harten Brexit** (Tsd. Einheiten)

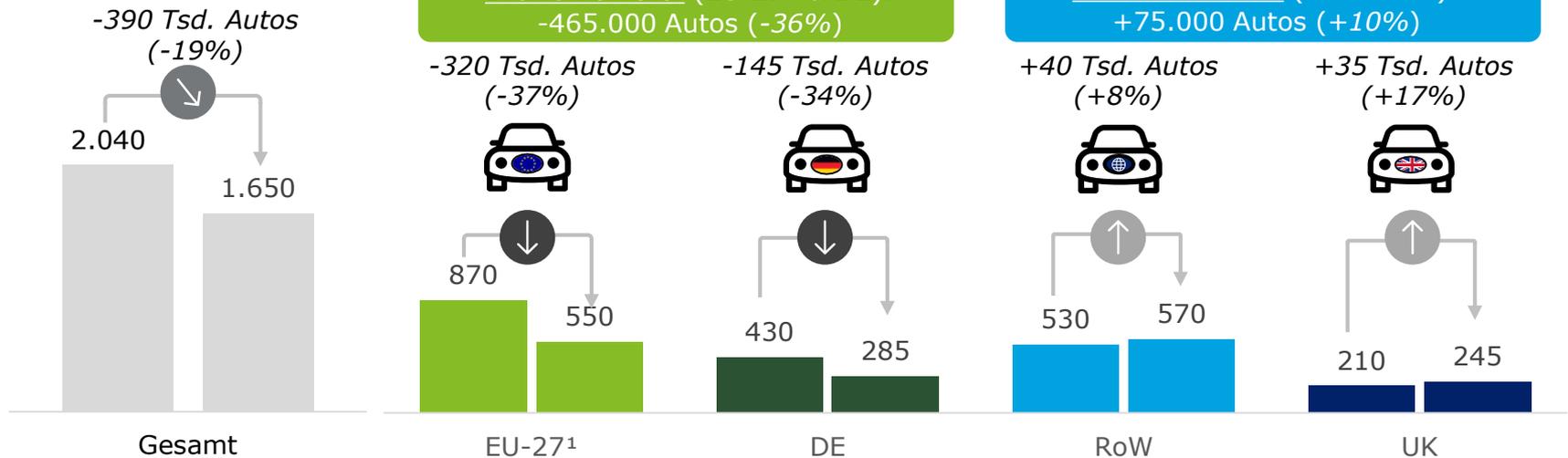


# Absatzentwicklung | Volumen- und Premiumsegment

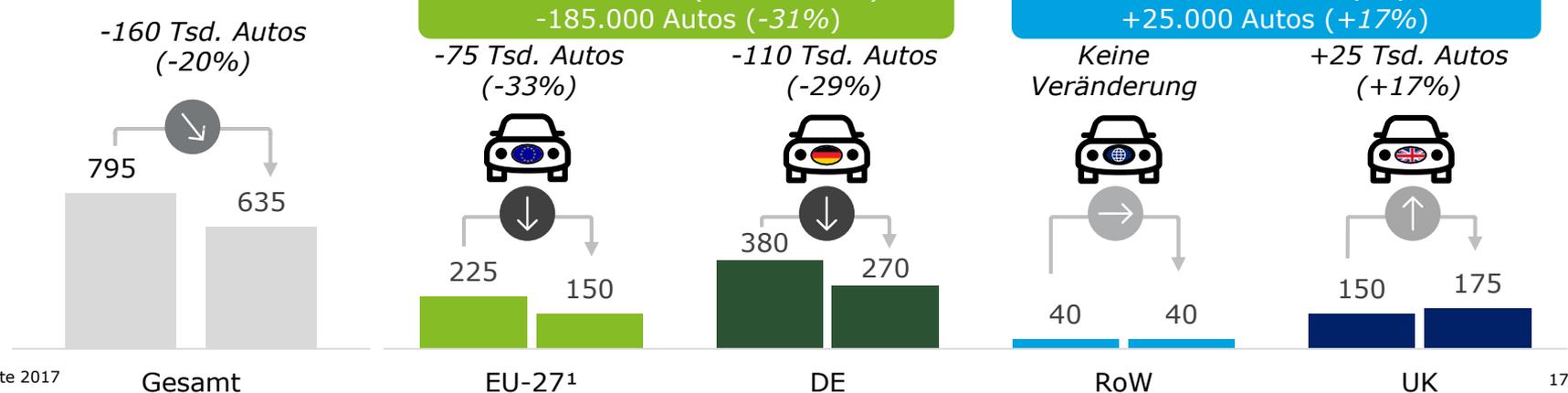
Vom Absatzrückgang sind Volumen- als auch Premiumhersteller gleichermaßen betroffen

Entwicklung der Absatzvolumina durch einen harten Brexit (Tsd. Einheiten)

## Volumensegment



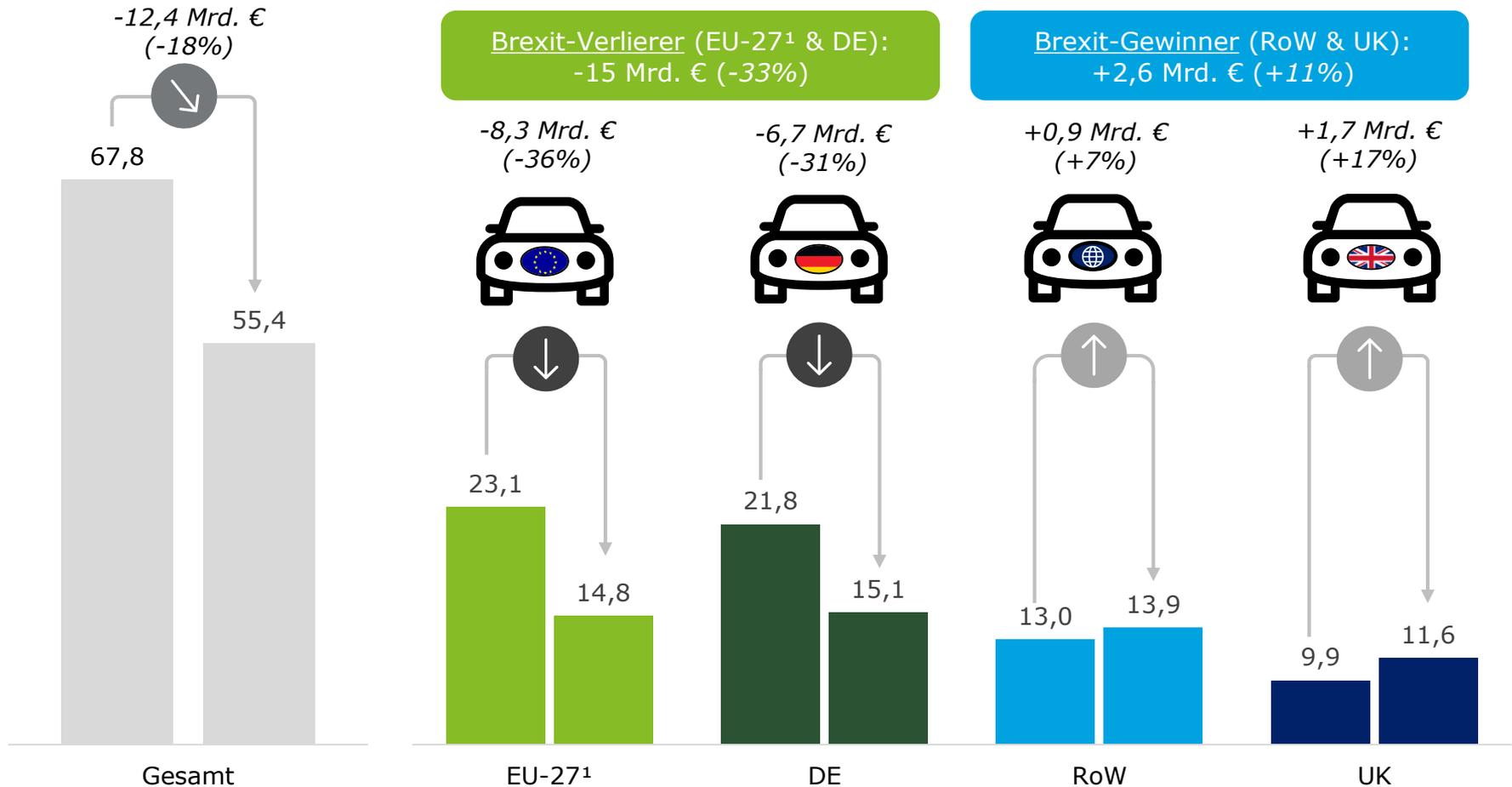
## Premiumsegment



# Umsatzentwicklung | Produktionsregionen

Die Absatzeinbrüche deutscher und europäischer Produzenten spiegeln sich auch im Umsatzrückgang der Regionen wider

Umsatzentwicklung nach Produktionsregion im Falle eines harten Brexit (Mrd. €)

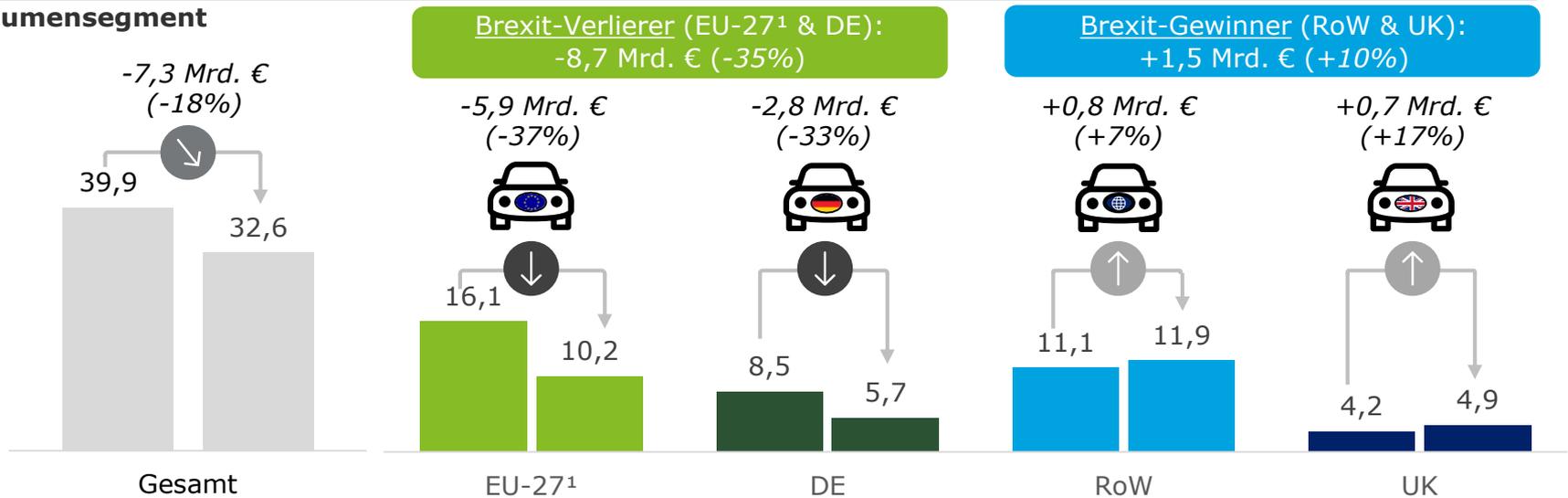


# Umsatzentwicklung | Volumen- und Premiumsegment

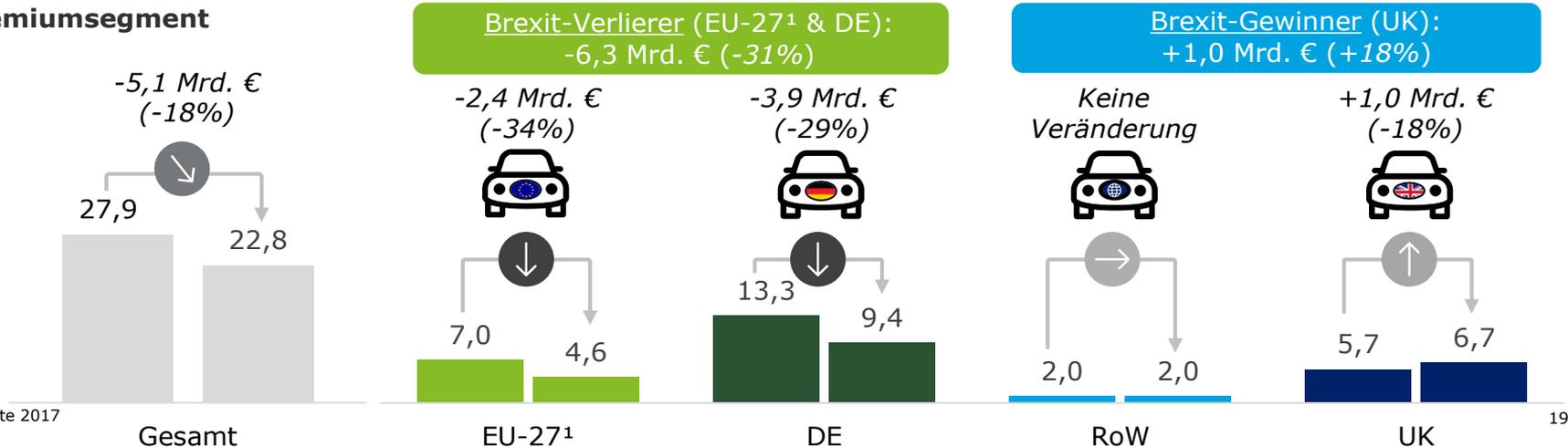
## RoW-Produzenten profitieren vor allem im Volumensegment, während UK-Produzenten im Premiumsegment hinzugewinnen

Entwicklung der Umsatzvolumina durch einen harten Brexit (Tsd. Einheiten)

### Volumensegment



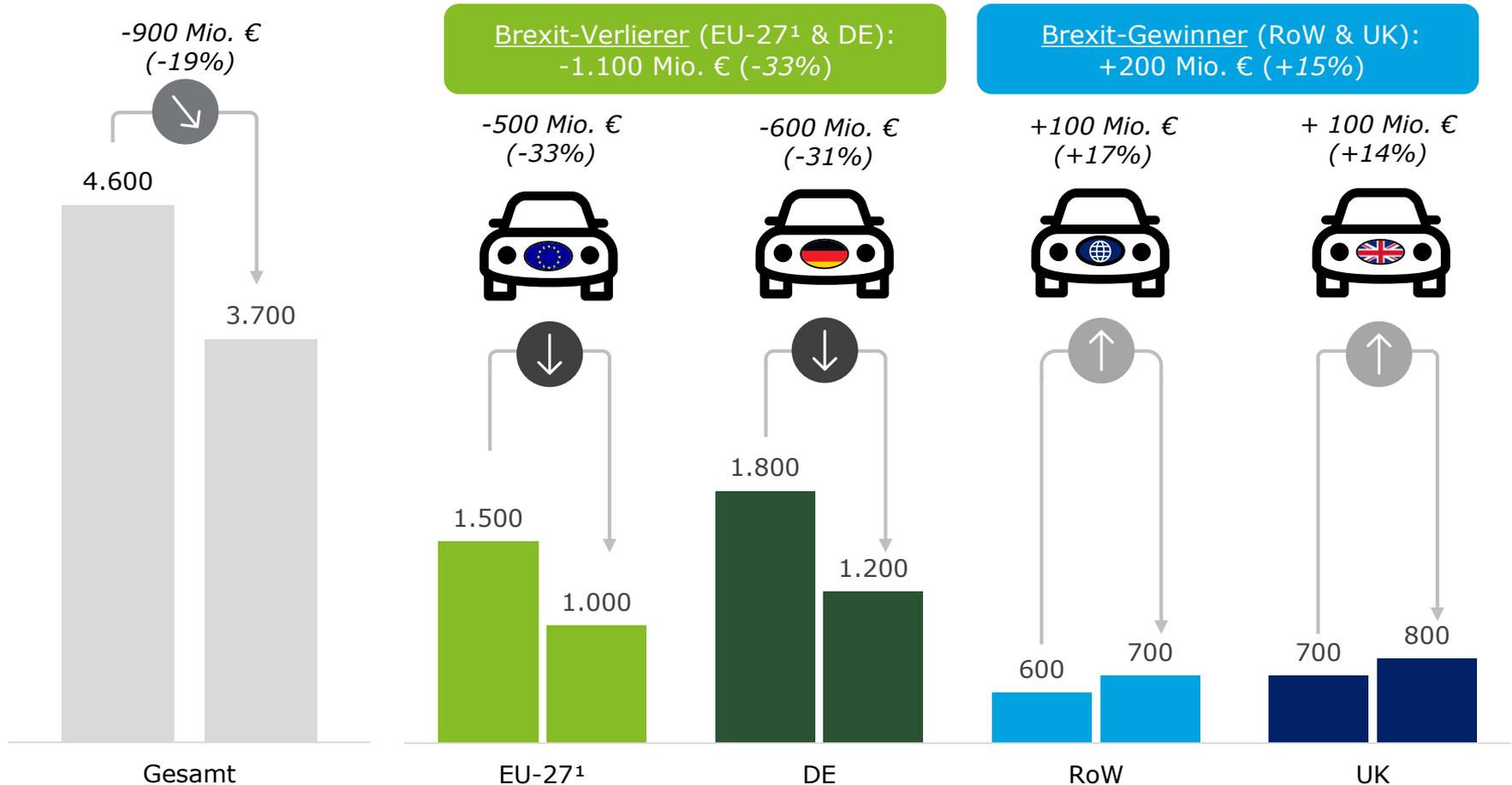
### Premiumsegment



# Gewinnentwicklung | Produktionsregionen

Der Branchengewinn würde durch einen harten Brexit um rund 900 Mio. € sinken; EU-27<sup>1</sup> und DE würden über 30% verlieren

## Gewinnentwicklung pro Produktionsregion im Falle eines harten Brexit (in Mrd. €)



# Arbeitsplatzeffekt | Deutschland

Basierend auf den Absatz- und Umsatzrückgängen wären in Deutschland ca. 18.000 Arbeitsplätze unmittelbar gefährdet

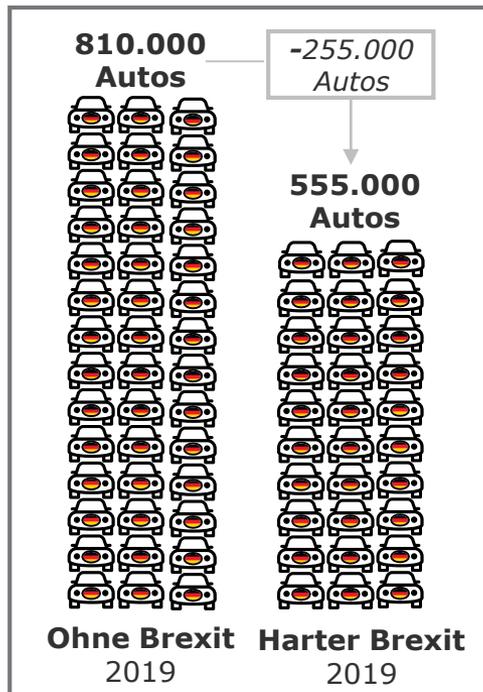
## Wirkungskette eines harten Brexit auf Arbeitsplätze in Deutschland

**Sinken die Absatzzahlen** deutscher Produzenten in UK...

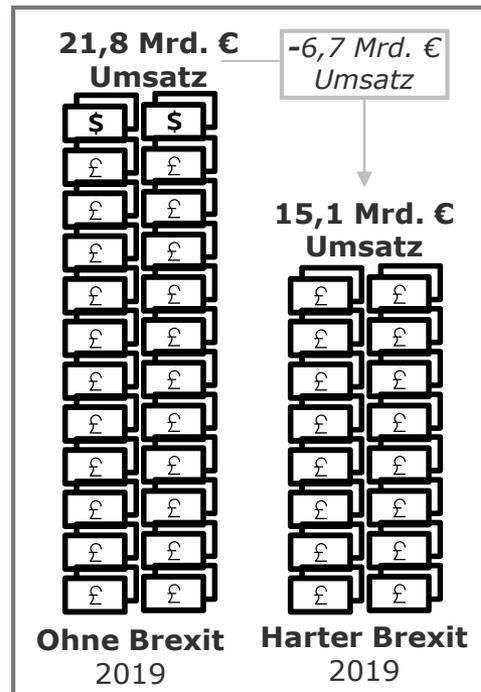
...**sinken auch die Umsätze** der deutschen Automobilindustrie in UK...

...**gefährden 18.000 der 60.000 Arbeitsplätze**, die in Deutschland direkt für den britischen Autoexport produzieren.

### Verkaufte DE-Autos in UK



### DE-Umsätze in UK



### Arbeitsplätze in DE





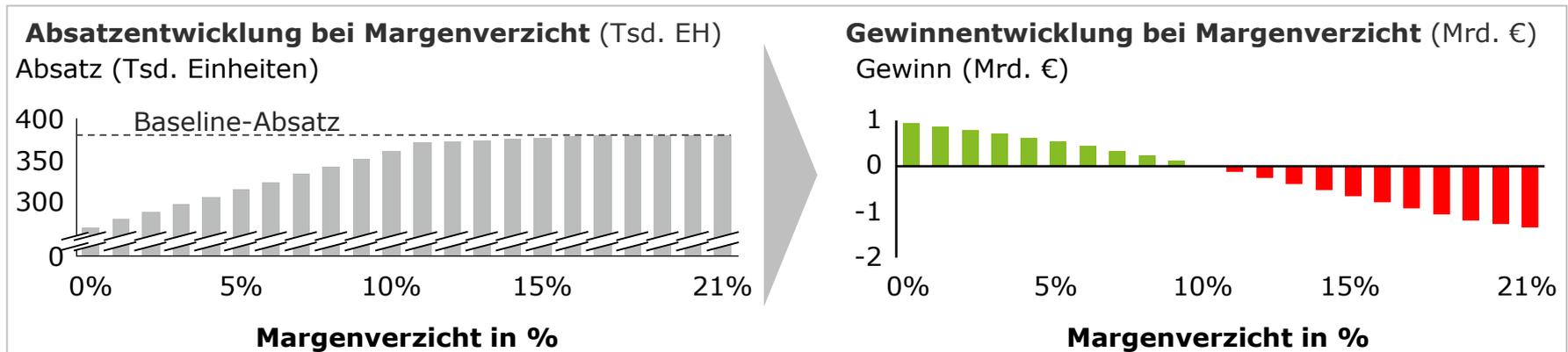
## **Ausblick**

Handlungsoptionen im  
Falle eines harten Brexit

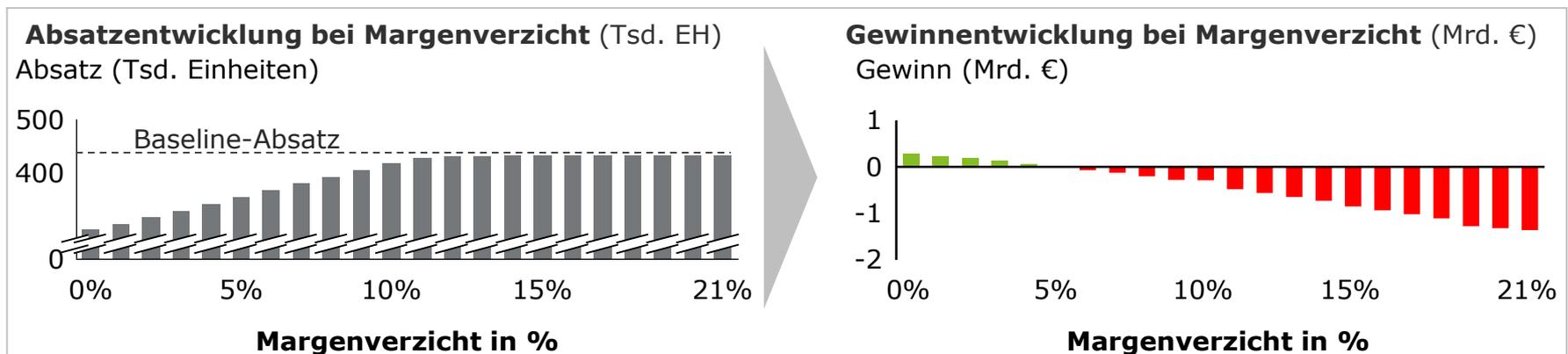
# Ausblick (1/2)

Ein Margenverzicht der Automobilproduzenten federt zwar den Absatzrückgang ab, allerdings immer auf Kosten des Gewinns

## DE-Premiumsegment: Umsatz- und Gewinnentwicklung bei Margenverzicht der Produzenten



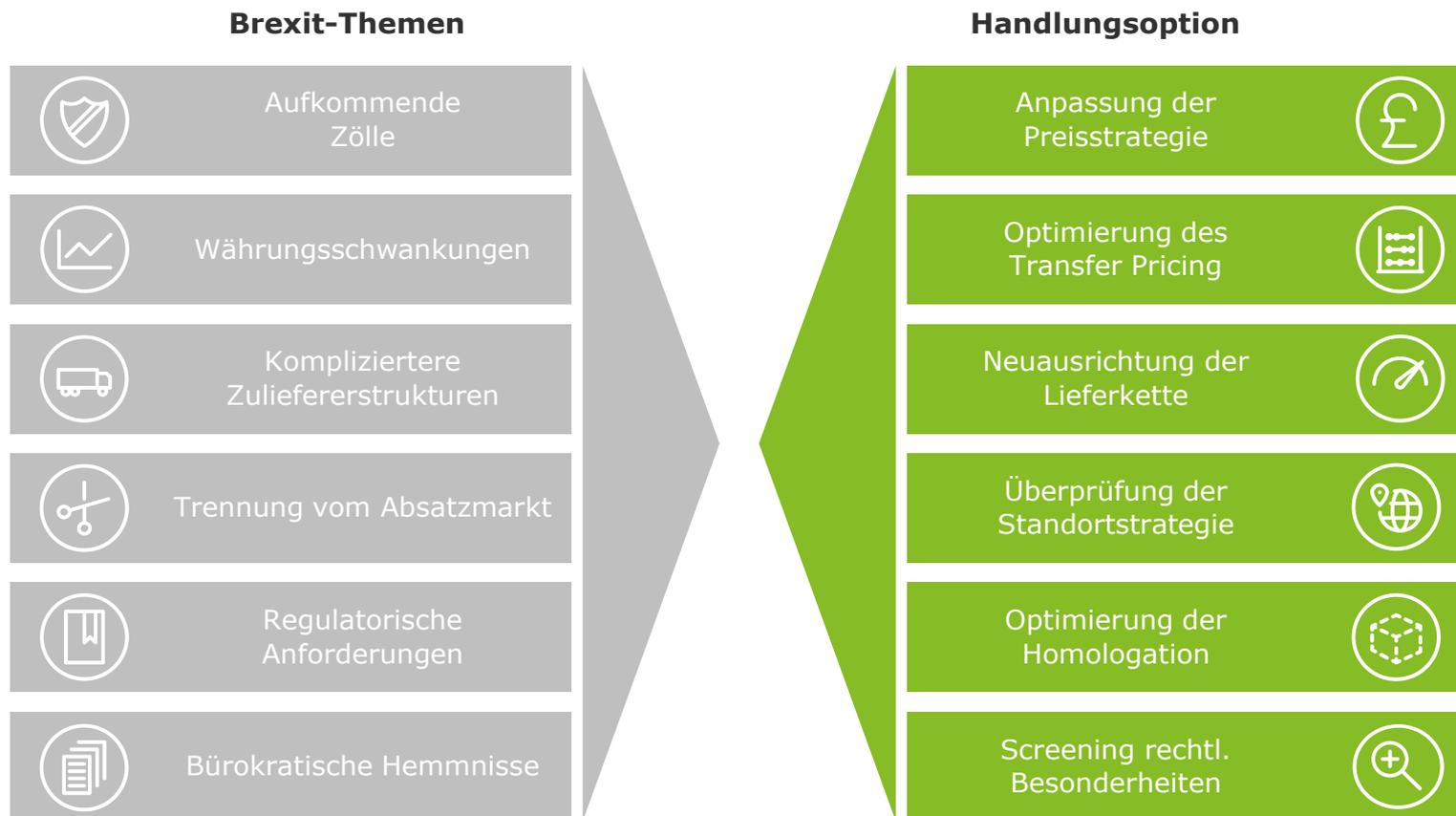
## DE-Volumensegment: Umsatz- und Gewinnentwicklung bei Margenverzicht der OEMs



# Ausblick (2/2) | Handlungsoptionen

Die Themen für Automobilhersteller sind vielfältig und erfordern eine Analyse der individuellen Betroffenheit

## Potentielle Handlungsoptionen als Bausteine für eine effektive Brexit-Strategie



# Ihre Ansprechpartner

## Automobilsektor

---



**Dr. Thomas Schiller**  
Leiter Automobilindustrie  
Phone: +49 89 29036 7836  
E-mail: [tschiller@deloitte.de](mailto:tschiller@deloitte.de)



**Thomas Pottebaum**  
Senior Manager  
Tel.: +49 89 29036 7952  
E-mail: [tpottebaum@deloitte.de](mailto:tpottebaum@deloitte.de)

## Research

---



**Dr. Alexander Börsch**  
Leiter Research  
Tel.: +49 89 29036 8689  
E-mail: [aboersch@deloitte.de](mailto:aboersch@deloitte.de)



**Mark Bommer**  
Analyst Research  
Tel.: +49 89 29036 7039  
E-mail: [mbommer@deloitte.de](mailto:mbommer@deloitte.de)

Deloitte bezieht sich auf Deloitte Touche Tohmatsu Limited („DTTL“), eine „private company limited by guarantee“ (Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach britischem Recht), ihr Netzwerk von Mitgliedsunternehmen und ihre verbundenen Unternehmen. DTTL und jedes ihrer Mitgliedsunternehmen sind rechtlich selbstständig und unabhängig. DTTL (auch „Deloitte Global“ genannt) erbringt selbst keine Leistungen gegenüber Mandanten. Eine detailliertere Beschreibung von DTTL und ihren Mitgliedsunternehmen finden Sie auf [www.deloitte.com/de/UeberUns](http://www.deloitte.com/de/UeberUns).

Deloitte erbringt Dienstleistungen in den Bereichen Wirtschaftsprüfung, Risk Advisory, Steuerberatung, Financial Advisory und Consulting für Unternehmen und Institutionen aus allen Wirtschaftszweigen; Rechtsberatung wird in Deutschland von Deloitte Legal erbracht. Mit einem weltweiten Netzwerk von Mitgliedsgesellschaften in mehr als 150 Ländern verbindet Deloitte herausragende Kompetenz mit erstklassigen Leistungen und unterstützt Kunden bei der Lösung ihrer komplexen unternehmerischen Herausforderungen. Making an impact that matters – für mehr als 244.000 Mitarbeiter von Deloitte ist dies gemeinsames Leitbild und individueller Anspruch zugleich.

Diese Präsentation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen des Einzelfalls gerecht zu werden und ist nicht dazu bestimmt, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen zu sein. Weder die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft noch Deloitte Touche Tohmatsu Limited, noch ihre Mitgliedsunternehmen oder deren verbundene Unternehmen (insgesamt das „Deloitte Netzwerk“) erbringen mittels dieser Veröffentlichung professionelle Beratungs- oder Dienstleistungen. Keines der Mitgliedsunternehmen des Deloitte Netzwerks ist verantwortlich für Verluste jedweder Art, die irgendjemand im Vertrauen auf diese Veröffentlichung erlitten hat.