



התפתחויות מרכזיות בעולם

הרכב

אוקטובר 2019



תוכן עניינים:

1. סין.....3
2. דרום קוריאה.....5
3. ארצות הברית.....6
4. אירופה.....7
5. ישראל.....8
6. הפרק הפוליטי.....11
7. סקירת ADKIT -ראשי פרקים.....12



1. סיין:

השוק כולו מתקרר והחברות הצעירות בבעיה:

שוק הרכב הסיני המשיך להתקרר בספטמבר וה"ורוס" מתפשט במהירות גם לשוק הרכב החשמלי המתפתח של המדינה, שנחשב עד לאחרונה לקטר צמיחה. על פי הנתונים של איגוד יצרני הרכב הסיני, שפורסמו החודש, צנחו המכירות של כלי רכב פרטיים בספטמבר בשיעור כולל של 6.6% בהובלה של תשעת יצרני הרכב הסיניים העצמאיים הגדולים. בכך הושלם רצף ירידות של 15 חודשים.

בסיכום של שלושת הרבעונים הראשונים של 2019 נרשמה ירידה של 8.6% במכירות לעומת התקופה המקבילה אשתקד. מכירות כלי הרכב "המחושמלים" רשמו בסין בספטמבר ירידה של 6.5% כאשר המכירות של חשמליות "נטו" צנחו ב-33% בעיקר כתוצאה מצמצום דרסטי של הסובסידיות הממשלתיות לכלי רכב כאלה, שהחל באפריל.

גורם בכיר באיגוד יצרני הרכב הסינים אמר כי חלק מהיצרנים הורידו מחירים בתוך סין כדי לקזז את השפעת אפקט קיצוץ הסובסידיות אולם לדבריו "בתמחור נמוך אי אפשר לעשות כסף ממכירת כלי רכב חשמליים ולפיכך המוטיבציה של היצרנים לייצר ולמכור אותם פוחתת".

ממשלת סין הורידה לאחרונה את התחזית השנתית למכירת כלי רכב מחושמלים מ-1.6 ל-1.5 מיליון אולם לאור העובדה, שבתשעת החודשים הראשונים נמכרו רק כ-872 אלף כלי רכב כאלה, ספק אם גם התחזית הזו תתממש.

הירידה בביקוש כבר יוצרת מהומה עסקית בחלק מחברות הרכב הצעירות של סין, שהוקמו בשנים האחרונות כדי להתמקד בייצור של רכב חשמלי. כך, למשל ב-15 באוקטובר פורסם כי חברת NIO, אחת "הכוכבות" של שוק הסטארט-אפים לרכב חשמלי, נכשלה בניסיון לגייס מימון של מאות מיליוני דולרים ממחוז בסין כדי להקים פס ייצור ל-200 אלף מכוניות בשנה. זאת לאחר שהממשלה המחוזית העריכה כי הפרויקט "מסוכן מדי". חברות אחרות דווקא רשמו הצלחה בגיוס אולם היקף הגיוסים הולך ויורד כאשר החברות נאלצות להתרחק בהדרגה מהגיוסים הסולידיים של קרנות הון סיכון ולחפש מימון בקרב קרנות תעשייתיות וענקיות אינטרנט (ועם מגמה זו גם עולה עלות גיוס הכסף).



הביקוש לרכב חשמלי יורד אבל ההיצע משתולל "

למרות הירידה בביקוש, ההיצע של הדגמים החשמליים "נטו" בסין ממשיך להתרחב ללא שליטה. על פי נתוני מחקר, שפורסם החודש בסין, לא פחות מ-155 דגמים פרטיים שונים של כלי רכב חשמליים "נטו" מוצעים כיום בשוק הסיני כאשר באוקטובר בלבד הצטרפו לשוק 16 דגמים חדשים לגמרי להיצע.

60% מכלל הדגמים החשמליים שנמכרים בשוק הסיני מציעים טווח נסיעה של כ-300 קילומטר ופחות על פי תקן NEDC המקל, שמתורגם לטווח של כ-240-200 קילומטרים לערך על פי תקן WLTP. כ-20% מציעים טווח של בין 300 ל-400 קילומטרים על פי NEDC ורק 20% מצוידים בסוללות בקיבולת גבוהה, שמאפשרת טווח של 400 קילומטרים ומעלה בין טעינות על פי תקן NEDC.

את ההובלה מבחינת טווח בין נסיעות מחזיקה באופן לא מפתיע טסלה, שהיא אחת הבודדות שמציעה בסין טווח של 550 קילומטרים ומעלה בגרסאות עם הסוללה המוגדלת.

ומי שציפה כי המפעל הסיני החדש של טסלה "ישבור" את התמחור הגבוה של רכבי החברה, נידון להתאכזב. החודש החלה טסלה את השיווק המוקדם של סדרה 3 מתוצרת מפעל שלה בשנחאי במחיר שנע סביב 50 אלף דולר לדגם עם מערכת "אוטו-פיילוט", מחיר גבוה משמעותית מהציפיות שנמוך רק ב-3% מהמחיר של דגמים מקבילים מיובאים וזאת למרות היטל של 15% על כלי רכב כלי רכב המיובאים מארצות הברית



2. דרום קוריאה:

לוקחת את ההובלה בתשתית לרכב אוטונומי :

דרום קוריאה ידועה במהפכות הרגולציה פורצות הדרך שלה, שהפכו אותה למובילת דרך בתחומים כמו תקשורת סלולארית ותקשורת אלחוטית בכלל. החודש החליטה ממשלת קוריאה לקחת את עמדת ההובלה העולמית בכל הנוגע לשילוב מעשי ונרחב של כלי רכב אוטונומיים בכבישים ציבוריים.

במהלך אוקטובר הודיעה הממשלה כי החליטה ליצור תשתית תחבורתית בקנה מידה ארצי, שתאפשר לכלי רכב ללא נהג לנוע בחופשיות. בשלב הראשון, שיתחיל כבר ב-2020, ישודרגו כל הכביש המהירים במדינה – באורך כולל של כ-5500 קילומטרים – עם תשתית לתמיכה ברכב אוטונומי, שתכלול בין השאר רמזורים ותמרורים "חכמים" שמצוידים בתקשורת אלחוטית וידווחו לכלי הרכב האוטונומיים על מצב האור ברמזור, עומסי תנועה, נתונים מדויקים על רוחב הנתיבים ומצב פני הכביש וכדומה.

בשלב הבא, שאמור להסתיים עד 2025, מתכוננת הממשלה לפרוש תשתית דומה בכל כביש ודרך משמעותיים בערים ומחוצה להם. במקביל מתכוננת הממשלה לעבוד עם המגזר הפרטי כדי ליצור מיפוי תלת-ממדי ברזולוציה גבוהה של כל הכבישים והדרכים במדינה בסיוע תקציבים ותמריצים ממשלתיים.

לצורך המשימה מתכוננת הממשלה לפרסם חוזים ממשלתיים לשילוב חברות התקשורת הגדולות ויצרני הרכב הגדולים במדינה במטרה לגבש איתם סטנדרטים אחידים לתקשורת בין המכוניות ובינם לתשתית. עדיין לא ברור האם התקנים יהיו זהים לאלה שיישמו באירופה, סין ובארה"ב או שהיצרנים יצטרכו התאמה לכל מדינה בנפרד.



3. ארצות הברית:

שרת התחבורה האמריקנית תאיץ את הטמעת הרכב האוטונומי :

ממשלת ארצות הברית מתחילה להבין כיום, שגירת הרגליים של הממשל בכל הנוגע לרגולציה לרכב אוטונומי עלולה לעלות לה בנחיתות תחרותית מול שאר העולם. החודש התראיינה שרת התחבורה של ממשל טראמפ, Elaine Chao לשירות הידיעות האסיאתי "ניקיי" ואמרה כי בכוונת הממשל להתערב בצורה אקטיבית כדי להקל על הרגולציה הקיימת.

לדבריה, "חלק גדול מרגולציית הבטיחות הקיימת שלנו לכלי רכב היא מיושנת ובפועל מונעת וחוסמת את היישום של טכנולוגיות בטיחות מתקדמות. זהו פרדוקס מכיוון שארצות הברית היא בית יוצר לחלק גדול מהחברות המובילות בעולם בתחום הרכב האוטונומי".

כדי לשמור על תחרותיות מול סין, אירופה ואחרים מתכוון משרדה לקדם שורה של הקלות ברגולציית הרכב הכללית, שיאיצו את עליית הרכב האוטונומי על הכבישים. צ'או נחשבת לפוליטיקאית מקושרת ורבת השפעה בבתי הנבחרים האמריקנים. עם זאת, היא נאמנה למדיניות הבדלנית של טראמפ ולדבריה היא "אינה להוטה לאמץ ולשתף תקנים בין-לאומיים קיימים בתחום הרכב האוטונומי, אלא מתכוונת לקבע רגולציה משלה". יצוין כי הדבר עשוי להציב מכשול סחר נוסף בפני חברות זרות שמתכוונות לפעול בארצות הברית ויאלץ אותן לבצע התאמות טכנולוגיות יקרות.

פיצול בעמדת יצרני הרכב בארה"ב ביחס למדיניות הרכב ה"אנטי-סביבתית" של ממשל

טראמפ:

החודש החרף המאבק של הממשל הפדראלי בארה"ב מול מדינת קליפורניה וארגוני סביבה אקטיביסטים סביב כוונת הממשל לפרסם תקנות מקלות משמעותית לפליטה ולצריכת הדלק מכלי רכב חדשים. על פי עמדת טראמפ וממשלו "התקינה האמריקנית החדשה לא תכריח את יצרני הרכב להשקיע מיליארדים בפיתוח כלי רכב, שהלקוחות לא רוצים לנהוג בהם. התקינה תהפוך את כלי הרכב לזולים ונגישים יותר, תחזק את בסיס הייצור האמריקני באמצעות האצת המכירות בשוק ותגדיל את היקף התעסוקה בתעשייה".

כזכור, בספטמבר הגישו מדינת קליפורניה כמו גם 22 מדינות נוספות ומספר ארגונים הפעילים למען איכות הסביבה שתי תביעות נגד כוונת הממשל הפדראלי לאלץ את קליפורניה לבטל את דרישות הפליטה והצריכה המחמירות שלה מיצרני רכב, שמעוניינים למכור כלי רכב בתחומה. המהלך של קליפורניה כבר זכה לתמיכה ממספר יצרנים דוגמת Ford, Honda, Bmw ו-Vw Group שאף חתמו על הסכמה מרצון לעמוד בתקינה.



אולם החודש התייצבו מספר יצרנים אחרים, ביניהם G.M ו-Hyundai, כמו גם שורה של רשתות דילרים לכלי רכב, לצד ממשל טראמפ ונגד עמדת קליפורניה. הפיצול בעמדה של תעשיית הרכב יוצר במקביל גם מהומה פוליטית, כאשר בכירים במפלגה הדמוקרטית נזפו קשות ביצרנים, שכביכול נסוגים ממחויבותם להפחית את זיהום האוויר וצריכת הדלק.

נכון לרגע זה נראה כי ממשל טראמפ הוא זה שעתיד למצמץ ראשון. בסוף אוקטובר פורסם כי הממשל הפדראלי נסוג מהחלטתו להקפיא את דרישות צריכת הדלק והפליטה עד 2026 ובמקום זאת ידרוש ככל הנראה מהיצרנים "להפחית בצורה צנועה את צריכת הדלק ואת הפליטה אחרי 2020". הכוונה היא לדרוש הפחתה שנתית ממוצעת של כ-1.5% לשנה בצריכת הדלק של כלי הרכב הנמכרים.

4. אירופה

מחקר של PWC: מגמת ירידה במכירות רכב "מחושמל" ברבעון האחרון:

בעוד שתעשיית הרכב האירופאית נערכת במלוא הכוחות לקראת "חשמול" הדגמים העתידיים לקראת רגולציית ה-CO2 באירופאית החדשה, שתיכנס לתוקף בשנה הבאה, מתחילים להופיע ממצאי רקע מדאיגים שמצביעים כי הביקוש לכלי רכב מחושמלים – בעיקר פלאג-אין וחשמליים נטו – נמצא בירידה.

על פי הסקירה האחרונה של החטיבה האירופאית של חברת הייעוץ PWC, שפורסמה החודש, ברבעון השלישי של 2019 נרשמה בפלח הזה ירידה במכירות הגלובאליות, לראשונה מאז 2014. לא סתם ירידה אלא צניחה של 8.8% בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד. הירידה המצרפית במכירות רכבי פלאג-אין הסתכמה בכמעט 24% בעוד שכלי הרכב החשמליים לגמרי ירדו בשיעור קל יותר של כ-3%.

הירידה לא הייתה אחידה בכל העולם: בחמשת השווקים הגדולים באירופה, כמו גם בנורבגיה והולנד, נרשם ברבעון זינוק של כמעט 100% בביקוש, בעיקר תודות להשקת דגם ה-3 של טסלה במדינות גדולות באירופה, אולם מספרי המכירות האירופאים עדיין נמוכים מכדי להשפיע על התמונה הכוללת. מי שמושך את המגמה מטה הוא שוק הרכב החשמלי הענק של סין שמכירות החשמליות צנחו בו ב-15.7% ברבעון בעוד, שמכירות דגמי הפלאג-אין בסין צנחו ב-27.3%.



גם בארצות הברית, שמבצעת כיום "נסיגה לאחור" ממדיניות הרכב הירוק תחת ההשפעה של הממשל, נרשמה ירידה של 15.5% במכירות החשמליות "נטו" בעוד שרכבי הפלאג-אין צנחו ב-30%. האנליסטים של PWC אומרים המגמה נובעת בין השאר מעודפי ביקוש גדלים והולכים בתעשיית הרכב לרכיבי מפתח כגון סוללות, שיוצרים מחסור ומאטים את קצב הביקוש. אולם לא מן הנמנע שגם היצרנים עצמם מצמצמים את ההיצע.

מיזוג PSA ופיאט קרייזלר: אנליסטים מעריכים כי הממשל האמריקני עלול להציב התנגדות:

את הכותרות האירופאיות, והגלובאליות, של תעשיית הרכב תפס החודש המיזוג המתוכנן ועתיר המיליארדים בין קבוצת פיז'ו-סיטרואן-אופל לבין קבוצת פיאט-קרייזלר, שצפוי ליצור את אחת מקבוצות הרכב הגדולות בעולם. אולם אנליסטים ציינו בימים האחרונים כי בפני המיזוג הזה עדיין ניצבות כמה אבני נגף משמעותיות. אחת המרכזיות בהן עשויה להיות התנגדות הממשל האמריקני וזאת בשל האחזקות המהותיות (כ-12.2% מהמניות) של יצרנית הרכב הסינית הממשלתית דונגפנג בקבוצת PSA. הממשל האמריקני מגלה כיום רגישות רבה לפעילות עסקית של הסינים בארצות הברית ובמקרה דן מדובר בנגישות אפשרית למותג ג'יפ. המותג המצליח של PCA מבצע כיום מהלך שמטרתו זכייה בחוזי ענק של הצבא האמריקני לאספקת כלי רכב קלים לכוחות הרגלים של צבא היבשה בסיוע הגרסה הצבאית של דגם ה"גלדיאטור" החדש, שמתחרה בדגמים של ג'נרל מוטורס. הממשל האמריקני כבר אמר כי בכוונתו "לבחון את העסקה המוצעת מקרוב ובדקדקנות". בנוסף צפוי המיזוג להיתקל בכיסי התנגדות של הממשלה הגרמנית במקרה שהמיזוג יפגע בתוכניות המובטחות להשקעה ב"אופל" ושל ארגוני עובדים באיטליה, שחוששים לעתידם

5. ישראל

מחקר של הכנסת: יש גז טבעי, אבל חדירתו לשוק הרכב הפרטי תהיה מוגבלת:

הסיכויים לחדירה נרחבת של כלי רכב פרטיים המונעים בגז טבעי לישראל אינם גבוהים וזאת למרות אספקת גז נרחבת מהפקה מקומית, שתהיה זמינה במשק בשנים הקרובות. כך מעריך מחקר חדש, שהגיש החודש מרכז המחקר של הכנסת לוועדת הכספים של הכנסת.

המחקר ניתח את התפתחות שוק הגז הטבעי לתחבורה בישראל בשנים הבאות לאור הרגולציה, שגיבשה הממשלה בשנתיים האחרונות, כולל צווים להעלאה הדרגתית של הבלו לתחבורה, שנחתמו



ב-2018, ביטול הדרגתי של יישובן הבלו על סולר לצרכים עסקיים בתחבורה ויישום תמריצים כלכליים, שמטרתם לעודד מעבר לתחליפי נפט בתחבורה.

המחקר צופה שעד 2022 יפעלו בישראל לפחות 33 תחנות תדלוק בגז טבעי, חלקן לשימוש ציבורי ומקצתן פרטיות עבור ציי רכב. יצוין כי כיום פועלות בישראל שתי תחנות בלבד לתדלוק בגז ושלישית צפויה להתחיל לפעול עד סוף השנה.

המחקר קובע כי "מבחינת ההתאמה של גז טבעי לצרכי המשתמשים השונים בתחבורה עולה כי לגבי כלי רכב פרטיים ומוניות קיימת "היתכנות בינונית" להחלפת הדלקים המסורתיים, בעיקר בשל ההיצע המוגבל של כלי רכב מונעים בגז ובגלל קיומם של דגמים רבים יותר עם הנעה חשמלית; לגבי ציי אוטובוסים ומשאיות קלות ובינוניות קיימת היתכנות גבוהה, שכן ציים רבים בעולם כבר נעים על גט"ד, לצד תחרות גוברת של דגמים חשמליים והיברידיים; לגבי שימוש תובלה כבדים קיימת היתכנות חלקית בלבד, בעיקר בשל הסתמכותם של חלק מהמובילים על משאיות בעלות שני סרני הנעה אשר אינם מוצעים בהנעת גט"ד נכון ל-2019". בניגוד ל "חישמול" הרכבים הפרטיים והמסחריים, אין קונצנזוס אצל היצרנים לגבי הפתרון העתידי של אופן ההינע ברכבי התובלה הכבדים.

המחקר מעריך כי המחיר לק"ג גז טבעי דחוס (השקול לליטר סולר בערך) בתחנות בישראל יהיה כ-2.8 שקלים בלבד בשנים הקרובות, מהנמוכים באירופה. למרות זאת, החדירה הצפויה עדיין רחוקה מאד מהיעד הממשלתי המקורי לחדירה של גז לתחבורה שהוצב בתחילת העשור הנוכחי במקביל לגילוי מאגרי הגז הגדולים.

תוכנית אגרת גודש:

הדרג המקצועי באוצר נערך בימים לקראת הצגת תוכנית להטלת אגרת גודש שמתגבשת באוצר מזה כשנתיים. עתידים להיות שני צידוקים ציבוריים מרכזיים: הראשון על תקן צעד חירום להפחתת עומסי התנועה בשעות הקריטיות, שמאיימים כיום להביא לשיתוק של הכלכלה הישראלית. הצידוק השני יהיה יצירת מערכת מיסוי רכב מאוזנת יותר תוך הסבת חלק מהמסים הקבועים, דוגמת אגרות, למסים יחסיים בהתאם לשימוש בפועל.

יצוין כי התוכנית תכלול המלצות שעשויות להיות בסיס לשינויים. כפי שהוצהר בשלב הראשון מתוכנן המס לחול רק על הכניסות לגוש דן אולם בהמשך הוא ייושם בהתאם למפה של כבישי עומס "אדומים" בהיקף ארצי, שגובשה בשיתוף עם משרד התשתיות וגופי ממשלה נוספים.

באוצר בחנו אפשרות של הטלת "מס דינמי", כלומר אגרת גודש בגובה משתנה בהתאם לעומסים בזמן אמת בקטע כביש מסוים. אולם הצעד הזה ייושם ככל הנראה בעתיד הרחוק יותר בשל



המורכבות הטכנולוגית. בשלב הראשון ייקבעו תעריפים משתנים של אגרת גודש בהתאם לשעת הנסיעה, מקום הנסיעה וסוג הרכב.

על פי אחת ההצעות פטור או זיכוי יחסי ממס הגודש יוענק בהתאם למספר האנשים שנמצאים בפועל ברכב, במטרה לעודד אנשים לנסוע יחד וזאת בכפוף ליכולת האכיפה. על פי ההצעות יינתן בעתיד גם פטור לכלי רכב שיתופיים - בהנחה ששירותים כאלה (MAAS) יהיו נפוצים בעתיד בישראל. בנוסף, עשוי האוצר לגבות תעריפים מופחתים מרכבי שירות, דוגמת רכבי טכנאים וכו'. היתרון הגדול של צעד זה מתבטא בכך שהוא ניתן לביצוע באמצעות טכנולוגיה קיימת.

על פי המתגבש, אגרת הגודש תוטל בשלב הראשון רק במשך חמישה ימים בשבוע, אם כי בעתיד תיבחן הרחבה בהתאם להתפתחות העומסים בסופי השבוע. מוצעות כיום שתי דרכים לאופן הגבייה בפועל. הראשונה היא אוטומטית לחלוטין באמצעות תשתית "כביש חכם" אלקטרונית ותקשורת V2X (תקשורת אלחוטית מהרכב לתשתית) כדוגמת זו שמשרתת כיום כבישי אגרה "חכמים" בעולם. השנייה היא להציע לנהגים "מנוי נטען", דוגמת רב-קו, שיירכש בסכום נתון וממנו יתקזז סכום יחסי בהתאם למיקום וזמן הנסיעה. בנוסף, יבחנו תמריצים כספיים מסוגים שונים לנהגים שיוותרו כליל על כלי רכבם או שיפחיתו משמעותית את השימוש בו.

התכנון הוא להחיל את המס בתוך כ-18 עד 24 חודשים מרגע קבלת החלטת ממשלה בנושא. אחת ההצעות היא לבצע את הגבייה בפועל אשר תבצע באמצעות התקנה "קופסאות תקשורת חכמות לרכב, שמבוססות על GPS ו/או אמצעי מיקום נוספים, תשתית אלחוטית לכבישי מס הגודש ותוכנת חיוב – בדומה למכשור שמאפשר גבייה בכביש 6 ובמנהרות הכרמל. התקנת "הקופסאות החכמות" תחויב כחלק מאבזור החובה של כל רכב חדש שייצא מאתרי המסירה של היבואנים. כלי רכב ישנים יחויבו להצטייד ברכיבים כאלה כתנאי למעבר טסט השנתי. באוצר טוענים שמיסוי הגודש לא אמור להגדיל את סך הגבייה ממיסי רכב. הפער יקוזז באמצעות הפחתת מס אחר. כרגע מדובר על הפחתה משמעותית באגרות הרישוי השנתיות לרכב, וזאת כדי להגדיל את הסיכוי "להעביר" את המס מבחינה ציבורית ופוליטית. ההחלטה הסופית בנושא תתקבל בהתאם לצרכים של קופת המדינה ומצב הגירעון ובהתאם לעלות הפרויקט והחומרה. התוכנית צפויה להיתקל בהתנגדות עזה של שר התחבורה, שממשיך את מדיניות קודמו ישראל כץ בהתנגדות ליישום אגרת גודש שצפויה "לפגוע במעמד הבינוני". יצוין כי התכנית עשויה ליצור התנגשות עם תכנית "נתיב פלוס" של משרד התחבורה, שצפוי להכשיר עשרות קילומטרים של נתיבי נסיעה ציבוריים למעבר חינום – ללא אגרה – לכלי רכב עם יותר מנהג אחד. צפויה גם התנגדות של ציי רכב והתאחדות התעשיינים.



6. הפרק הפוליטי

(נערך בשיתוף עם חב' גורן עמיר יועצים בע"מ)

החודש הושבעה הכנסת ה-22 (3.10.19). בנוסף, הוקמו ועדות הכספים והחוץ וביטחון הזמניות (כספים בידי משה גפני, חו"ב בידי גבי אשכנזי).

ביום שני ה-28.10 התכנסה מליאת הכנסת לישיבת מליאה ראשונה.

כמו כן, ביום שני אושרה בידי נשיאות הכנסת הצעה דחופה לסדר היום בנושא "פגיעה משמעותית בשירותי התחבורה הציבורית בעקבות קיצוץ בתקציבי חברות התחבורה הציבורית" – של חברי הכנסת אורי מקלב, משה אבוטבול, רם שפע ורויטל סויד.

הדיון בהצעה הדחופה לסדר היום יתקיים היום במליאת הכנסת.



7. סקירת ADKIT :

לסקירה זו הוספנו גם את סקירת ADKIT עבור איגוד יבואני הרכב " התפתחויות וחידושים בשוק הגלובלי".

הסקירה עוסקת הפעם בנושאים הבאים:

- הצעת חוק חדשה בארה"ב אשר מטרתה להפחית משמעותית את תאונות הדרכים הנגרמות כתוצאה מנהיגה בשכרות.
- היחלשות הכלכלה המקומית בסין מובילה לירידה במכירות הרכבים הקלים וה- PICK-UP
- ממשלת בריטניה בוחנת הצעה להחלפת לוחיות הרכבים החשמליים לירוקות ולהעניק תמריצים בכדי לעודד את הציבור לעבור לרכב חשמלי.
- יצרניות רכבים אירופאיים עלולות להיקנס בכ-24.5 מיליארד אירו בשל הרגולציה האירופאית המחמירה בתחום פליטת ה-CO2
- תעשיית הרכב הגרמנית מצויה במשבר בשנים האחרונות-עסקית ותדמיתית.