

auto's. Hoewel er momenteel meer elektrische auto's dan ooit verkocht worden, wordt de CO₂-winst hiervan tenietgedaan door SUV's met een grotere brandstofuitstoot. De immens populaire SUV's kunnen dan ook door de komst van nieuwe EU-regels wel eens kostbaar blijken voor deze autobouwers.

Nieuwe Europese regels leggen vanaf volgend jaar een uitstootlimiet van 95 gram CO₂ per kilometer op voor het grootste deel van de nieuwe wagens. Die limiet wordt nu met een gemiddelde CO₂-uitstoot van naar schatting 155 gram per kilometer door de Duitsers ruimschoots overschreden. Voor elke gram boven de gestelde limiet moeten autobouwers 95 euro per in de EU verkochte auto betalen.

Het adviesbureau PA Consulting becijferde de mogelijke gevolgen voor autobouwers van deze nieuwe regelgeving als er geen actie wordt ondernomen. Marktleider Volkswagen kan in dat geval een boete tegemoetzien van 4,5 miljard euro (32 procent van de ebit), maar ook Duitse concurrenten Daimler (1 miljard euro, 9 procent van de ebit) en BMW (750 miljoen euro, 8 procent van de ebit) riskeren forse boetes. De noodzaak tot emissieverlaging is een extra argument voor autobouwers voor de transitie naar elektrisch rijden. Duitse autobouwers zullen zichzelf opnieuw moeten uitvinden. Voor beleggers roept dit de vraag op wie van het Duitse drietal het beste de aanstaande storm zal doorstaan.

VOLKSWAGEN VOOROP

Tot dusver staat Volkswagen te boek als voortrekker onder de Duitse producenten op het gebied van elektrisch rijden. Volkswagen investeert de komende jaren ongeveer 60 miljard euro in elektrische mobiliteit, autonoom rijdende auto's, 'hybridisering' (voertuigen met hybride aandrijving) en digitalisering. Hiervan gaat 33 miljard euro direct naar elektrificatie en

DIESELGATE

Zelfs vijf jaar na dato is het dieselschandaal nog niet volledig afgekaart. Sterker, recent nog werden invallen gedaan bij de Japanse fabrikant Mitsubishi. Volkswagen en Daimler ondervinden ook nog altijd de financiële gevolgen van het gesjoemel met dieselmotoren.

Het dieselschandaal zou Volkswagen al 30 miljard euro hebben gekost, maar nog altijd lopen er rechtszaken van autobezitters en beleggers. De stroom is

ook nog niet opgehouden; vorige maand kreeg Volkswagen weer een boete van 135 miljoen euro in Canada omdat ook daar sjoemelauto's rondrijden. Met boetes, terugroep- en andere kosten zijn mogelijk nog vele tientallen miljarden gemoeid. Ook Daimler wordt nog altijd onderzocht voor dezelfde fraude. Hoewel in Duitsland al 870 miljoen is betaald, loopt het strafrechtelijk onderzoek in de Verenigde Staten nog. Begin dit jaar bleek daarnaast dat ook meer dan 200

grote Daimler-beleggers een vergoeding van ongeveer 1 miljard euro eisen voor geleden schade door het dieselschandaal.

Opvallend is dat alleen BMW niet (meer) verdacht wordt van emissiefraude, al loopt er wel een onderzoek naar gesjoemel met verkoopprijzen in de Verenigde Staten. Het gaat hier echter om een beperkte zaak, waar BMW volledige medewerking aan heeft beloofd.

de overige 27 miljard euro naar hybridisering en digitalisering.

Het bedrijf is richting beleggers optimistisch over de financiële gevolgen van de uitdagingen rond de transitie naar elektrisch rijden. Volkswagen-ceo Diess verzekerde tijdens de strategie-update in januari dat het concern de CO₂-transitie kan doorstaan zonder dat het de winstmarges aanvreet. De door het management verwachte winstmarge van 6,5 à 7,5 procent en vrije kasstroom van 10 miljard euro voor 2020 blijven volgens het bedrijf

intact. Daarmee zou Volkswagen een uitzondering zijn onder de autobouwers.

Als een van de grootste autoproducenten ter wereld is het mogelijk voor Volkswagen om schaalvoordelen te behalen die voor kleinere concurrenten (nog) niet mogelijk zijn, met dank aan de veelheid aan merken uit eigen stal zoals Audi, Volkswagen, Porsche, Seat en Skoda. De kostenbesparingen die hierdoor ontstaan, kunnen gebruikt worden om de terugval in marges op te vangen door investeringen in

AMERIKANEN LOPEN BEPaald NIET WEG MET HET VOLKSWAGEN- MERK

