


MERCEDES-BENZ AG

Beurswaarde: 68,1 miljard euro
Koers-winstverhouding: 5,2
Dividend 2023: 5,30 euro/aandeel
Dividendrendement: 7,6 procent
Omzet: 153,2 miljard euro
Ebitda: 24,5 miljard euro
Ticker: MBG
Beurs: Xetra
ISIN: DE0007100000
Autoproductie: 2 miljoen personenwagens; 447.000 bestelwagens

Daartoe zou Mercedes-Benz vanaf november 2030 onder meer geen conventionele verbrandingsmotoren meer mogen verkopen die broeikasgassen uitstoten.

Toen Mercedes-Benz niet inging op de oproep, stapte DUH naar de rechter en vorderde een verbod. Het gerechtshof in Stuttgart bevestigde afgelopen november dat de claims tegen Mercedes-Benz "kennelijk ongegrond" zijn. Het gerechtshof vindt dat burgers geen (direct) recht hebben om van particuliere ondernemingen te eisen dat ze bijdragen aan een schoon milieu. Dat zou de taak zijn van de Duitse overheid. Enkel zij moet ervoor zorgen dat grondrechten en internationale klimaatafspraken worden nageleefd. DUH heeft aangekondigd tegen deze beslissing in cassatie te gaan, waardoor de klimaatrechtszaak de

**CHINESE
 FABRIKANTEN
 VERKOPEN
 HUN AUTO'S IN
 EUROPA SOMS
 VOOR TWEE
 KEER ZOVEEL
 ALS OP DE
 THUISMARKT**

volgende ronde ingaat.

HANDELSOORLOG

Inmiddels is de handelsoorlog met China, de belangrijkste buitenlandse afzetmarkt voor Mercedes-Benz, een feit. Volgens de Europese Commissie worden Chinese autobouwers buitensporig door Peking gesubsidieerd. Daar kunnen Europese autobouwers niet meer tegenop. Daar komt nog bij dat Chinese producenten, door de Duitse voorsprong wat betreft benzine- en dieselmotoren, zich vrijwel automatisch gingen concentreren op de ontwikkeling van elektrische motoren – een techniek waarmee ze nu een duidelijke voorsprong op Europa lijken te hebben.

De onderhandelingen van de Europese Commissie met China over een gelijk speelveld leverden vooralsnog niets op. Reden voor de Commissie om per 4 juli 2024 voor een periode van vier maanden importheffingen aan te kondigen. Voor de Chinese autobouwers BYD, Geely en SAIC belopen de importheffingen tussen de 17,4 en 37,6 procent. De onderhandelingen met China lopen nog. Mogelijk vinden de partijen zich nog in een compromis, dat eruit zou kunnen bestaan dat zowel Europa als China op de import van elektrische auto's een heffing hanteert van 15 procent. Komt dat er niet, dan is het aan de EU-lidstaten om te besluiten of zij voor een periode van vijf jaar importheffingen op willen leggen. Westerse autofabrikanten vrezen negatieve gevolgen en hopen op een oplossing.

OVERPRODUCTIE

Onderzoek van de Europese Commissie uit september 2023 leert dat de Chinese overheid buitensporige subsidies betaalt aan autofabrikanten. De EU beschuldigt China daarom van het schenden van de regels van de Wereldhandelsorganisatie. De markt wordt momenteel overspoeld met Chinese elektrische auto's. Producenten als BYD en SAIC hebben hun aandeel op de Europese markt voor elektrische

auto's de afgelopen twee jaar ruim verviervoudigd. De Verenigde Staten hebben hun importheffingen op Chinese elektrische auto's inmiddels verviervoudigd: van 25 naar 100 procent. Daarmee bereikt effectief geen Chinese elektrische auto meer de Amerikaanse markt.

De vraag is of de verhoogde importheffingen in Europa de Chinezen ervan weerhouden om hun elektrische auto's op de Europese markt aan te bieden. Dat is niet waarschijnlijk, zo blijkt uit onderzoek. Chinese fabrikanten verkopen hun auto's in Europa soms voor twee keer zoveel als op de thuismarkt. Zelfs met een importtarief van 30 procent op de oorspronkelijke verkoopprijs, zouden veel Chinese elektrische modellen nog steeds een hoge winstmarge behalen in de EU.

De tariefverhogingen gaan ook gelden voor Europese autobouwers die hun productie naar China hebben verplaatst. Omdat deze bedrijven geen Chinese subsidies ontvangen, zullen ze daardoor harder worden geraakt dan hun Chinese concurrenten.

De Duitse brancheorganisatie *Verband der Automobilindustrie* waarschuwt voor een escalatie van het handelsconflict, dat vooral Duitse fabrikanten zal treffen. Hoogleraar en auto-paus Ferdinand Dudenhöffer vreest ernstige gevolgen voor de consument. De Chinese Kamer van Koophandel heeft gewaarschuwd voor vergeldingsmaatregelen.

BELANGRIJKSTE MARKT

Op de algemene vergadering van 8 mei noemde ceo Källenius China de belangrijkste afzetmarkt van Mercedes-Benz. Reden om er alleen al in 2024 vijftien nieuwe modellen te introduceren. De samenwerking met technologische partners in China maakt dat mogelijk. Mercedes-Benz werkt aan een nieuwe generatie elektrische auto's die met slechts één oplaadbeurt een bereik van ten minste 1.000 kilometer hebben. China is daar een goede proeftuin voor.