

ONDERNEMERS- EN CONSUMENTEN- VERTROUWEN

Volgens het Duitse Instituut voor economisch onderzoek (Ifo) is de stemming in de Duitse detailhandel in 2024 verder verslechterd. Vooral auto- en meubeldealers beschrijven hun situatie als ongunstig. De bedrijfsklimaatindex voor de detailhandel als geheel daalde van min 23,1 punten in augustus naar min 25,6 in september, zo maakte het Ifo bekend. Consumenten zijn onzeker over het economische beleidsklimaat. De Duitse Handelsvereniging HDE wijst erop dat ook in oktober de consumptiebarometer is gedaald. Dit is inmiddels de vierde maand op rij dat het consumentenvertrouwen daalt.

van de cao-onderhandelingen al met stakingen bij het bedrijf bedreigd.

De teruglopende vraag naar elektrische auto's is niet de enige uitdaging voor automakers. Als een consument al een elektrische auto aanschaft, dan is dat steeds vaker een Chinese auto. Producenten in China hebben de slag om een technisch hoogwaardige en tegelijk betaalbare elektrische auto gewonnen. Europese merken die jarenlang groeiden op de Chinese markt, voelen daar nu stevige tegenwind. Mede door de vastgoedcrisis is de vraag naar luxe auto's teruggelopen en kiest de Chinese koper weer vaker voor een auto van eigen makelij. Mogelijke importboetes op Europese auto's (als reactie op de Europese importheffingen op Chinese elektrische auto's) maken de markt voor Europese premiumfabrikanten als Mercedes-Benz, BMW en Volkswagen er niet makkelijker op. Deze fabrikanten verwachten de komende tijd dan ook lagere omzetten in China te behalen.

CO₂-BOETES

Vanaf 2035 mogen in Europa geproduceerde auto's geen CO₂ meer uitstoten. De facto betekent dit het einde van de klassieke verbrandingsmotor. Vooruitlopend daarop dienen producenten de CO₂-uitstoot stapsgewijs te verminderen. Doen zij dat niet, dan volgen boetes van de Europese Commissie (ter grootte van circa 95 euro per verkochte auto). Voor die aanpassingen (lees: verdergaande elektrificatie) van het modelgamma moet dan wel een afzetmarkt zijn. En juist daar hapert het: Europese consumenten zijn terughoudend.

In 2021 betaalden de gezamenlijke Europese autoproducenten al 550 miljoen euro aan boetes voor het niet behalen van de CO₂-doelen. Naar verwachting zal dit bedrag in 2025 oplopen naar 1,5 miljard euro. De rekening zal voor een groot deel terecht komen bij de Duitse autoproducenten, die hun verdienmodel daardoor verder onder druk zien raken.



LEDEN VAN IG METALL, EEN VAN DE GROOTSTE VAKBONDEN IN DUITSLAND, PROTESTEREN BIJ DE VOLKSWAGEN-FABRIEK IN OSNABRÜCK TEGEN DE AANGEKONDIGDE ONTSLAGEN BIJ VOLKSWAGEN AG.

FOTOGRAFIE: GUIDO KIRCHNER/DPA

200 miljoen euro. Een dergelijke post is niet makkelijk goed te maken.

PORSCHE

Ook Porsche SE, de holding die circa een derde van de aandelen Volkswagen houdt, verlaagde de prognoses. Het concern verwacht een winst over 2024 van 2,4 à 4,4 miljard euro (eerder was de prognose 3,5 à 5,5 miljard euro). De eigen afzet van Porsche over de eerste drie kwartalen van 2024 daalde vergeleken met 2023 met 7 procent; de verkoop naar China over die periode daalde zelfs met 29 procent.

EUROPESE MERKEN VOELEN NU STEVIGE TEGENWIND OP DE CHINESE MARKT

AUDI

Audi, onderdeel van de Volkswagen groep, laat eenzelfde beeld zien. Evenals Mercedes ervaart Audi de terughoudendheid van kopers bij elektrische auto's in met name het luxesegment. Audi stopt zelfs met de productie van de Q8 e-tron. Daar hangt een stevig prijskaartje aan: de fabriek in Brussel kostte maar liefst 1,3 miljard euro. Daarnaast zal Audi kosten maken voor ontslagvergoedingen en het sluiten van de bijbehorende gasturbinefabriek. Ook Volkswagen heeft aangekondigd dat het mogelijk fabrieken in Duitsland moet sluiten. Vakbond IG Metall heeft bij de recente start