

Elektrische wagens

Europa wil meer en meer elektrische wagens en op termijn zelfs een totaalverbod op auto's met een verbrandingsmotor.

Is dit echter realistisch ? Zijn er voldoende laadpalen? Komen we aan genoeg lithium voor batterijen? En zijn zulke auto's wel betaalbaar?

We zullen veel meer laadpalen nodig hebben, veel meer lithium en veel meer (groene) energie die uit de laadpalen moet komen.

Elektrische wagens zijn echter vier keer energie-efficiënter dan auto's met een verbrandingsmotor en stoten over hun levensduur uiteraard minder CO2 uit.

Elektrische auto's zijn wel een stuk duurder in aankoop dan benzineauto's. Ze waren sowieso al duurder dan traditionele wagens en nu hebben de producenten van e-auto's hun prijzen nog opgetrokken ook. Niet enkel Tesla maar ook de Chinese concurrenten als Nio, Xpeng en Li Auto trokken hun prijzen op. De oorzaak zijn de stijgende grondstofprijzen en dan vooral die van materialen om batterijen mee te maken zoals bijvoorbeeld nikkel. De andere fabrikanten zoals Volkswagen genieten meer van lange contracten waardoor ze prijsverhogingen langer kunnen uitstellen.

De Belgische autofederatie Febiac roept de overheid dan ook op om elektrische auto's te subsidiëren, omdat ze anders te duur blijven voor de consument die binnenkort door de overheid wordt gedwongen om helemaal elektrisch te gaan rijden.

Natuurlijk zullen stijgende grondstofprijzen ook bij de traditionele wagens een impact hebben op de verkoopprijzen. En steeds strengere uitstootnormen, zoals Euro 7, maken klassieke wagens alsmoer moeilijker en duurder om te produceren. Tegelijk moet de schaalvergroting van de productie van e-auto's vroeg of laat tot kostenvoordelen leiden. Volgens bepaalde experts zullen de prijzen van klassieke en elektrische auto's elkaar rond 2027 zullen kruisen.

Qua verbruik kampen dit jaar beide soort wagens met prijsverhogingen door de duurdere energieprijzen.

Het hangt echter ook wel af van de situatie. Laadt men s'nachts op of overdag, heeft u al dan niet zonnepanelen, laadt men aan een 'trage' publieke laadpaal op of met een duurdere supersnellader zoals Fastned enz. .

De autofabrikanten maken zich echter nog geen grote zorgen. Zo kondigde Volkswagen deze zomer nog trots aan dat de vraag naar e-auto's in Europa het afgelopen halfjaar met 40 procent was toegenomen.

De grootste EV-bouwer ter wereld is echter niet Volkswagen, noch Tesla maar het Chinese BYD en zij openen het offensief op België met op 1 oktober een eerste showroom in Zaventem, daarna volgen er locaties in Gent en Antwerpen.

Het Chinese bedrijf werkt samen met Inchcape, dat ook de invoerder is van Toyota en Lexus in België. BYD heeft uiterst ambitieuze plannen met de lancering van zijn personenwagens in Europa en verkocht in Noorwegen al heel wat wagens. De Scandinavische landen en de Benelux zijn als eerste aan de beurt in Europa, omdat in die landen al meer elektrisch gereden wordt.

De tijd dat Chinese elektrische auto's kwalitatief inferieur waren ten opzichte van westerse tegenhangers ligt volgens kenners achter ons.

BYD, wat staat voor 'Build your dreams', was initieel een bedrijf dat componenten maakte voor firma's als Nokia en Samsung. Het maakte onder meer batterijen. Dat laatste maakte de sprong naar de e-automarkt evident. Vijftien jaar geleden nam BYD een autofabrikant over. Sindsdien groeide het bedrijf als kool, met dit jaar zelfs de overtroefing van Tesla in productie-aantallen.

Nu wil BYD de rest van de wereld veroveren. Doordat hoge importtarieven van de VS een moeilijke markt maken, ligt de focus op Europa en Azië. Begin deze maand kondigde BYD aan een fabriek in Thailand te bouwen. Die moet in 2024 draaien en 150.000 wagens per jaar produceren. Een groot deel daarvan is bestemd voor de Europese markt.

Andere Chinese fabrikanten hebben echter nog niet veel kunnen realiseren in België.

Nathalie De Rijcke

31 augustus 2022

Deze informatie is niet exhaustief. De in dit document verstrekte informatie is geen aanbod, beleggingsadvies of financiële dienst. De informatie is ook niet bedoeld om enig persoon/gebruiker aan te zetten tot het kopen of verkopen van enig product of afnemen van enige dienst van Karakter Invest, noch bedoeld als basis voor een beleggingsbeslissing. Een beslissing om te gaan beleggen in opgegeven instrumenten door Karakter Invest kan en mag uitsluitend worden gebaseerd op de informatie uit een definitief prospectus en een financiële bijsluiter (indien en voorzover vereist) alsmede andere informatie zoals (half)jaarresultaten van het betreffende instrument/product en na raadpleging van een professioneel beleggingsadviseur, waarmee een beleggingsovereenkomst bestaat. De fiscale behandeling is afhankelijk van elke investeerder afzonderlijk en kan in de toekomst veranderen. Het is daarom aanbevolen uw eigen fiscale adviseur te raadplegen. Resultaten die in het verleden werden behaald bieden geen enkele zekerheid met betrekking tot het huidige of toekomstige rendement. De informatie is opgenomen in deze e-mail en in de eventuele bijlagen bij deze e-mail is strikt vertrouwelijk en mag noch geheel noch gedeeltelijk worden gereproduceerd en evenmin aan derden worden gecommuniceerd. Door deze e-mail te openen aanvaardt u het confidentieel karakter van deze informatie. Indien u het confidentieel karakter niet respecteert zal u gehouden zijn de mogelijke schade die Karakter Invest hierdoor lijdt te vergoeden. De informatie in de bijlagen is afkomstig uit betrouwbare bron en wordt u enkel voor informatieve doeleinden bezorgd. Karakter Invest aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van de selectie of de hierin opgenomen informatie en aanbevelingen. Deze informatie kan te allen tijde zonder nadere aankondiging worden gewijzigd.