

Niet kiezen is ook verliezen, zal Europa straks merken



027-2009-067, 18-12-19-01 (30-08-2009)

Niet kiezen is ook verliezen, zal Europa straks merken

In China dendert de elektrische revolutie in het wagenpark onwettig voort. Maar Europa blijft op twee gedachten hinken in de omslag naar wagens. Bij Volvo denken ze nu waarschijnlijk: moeten we toch maar investeren in een nieuw dieselmotor?



'Alleen in de Europese landen die elektrische wagens door leasing of subsidies aantrekkelijk gemaakt hebben, breken ze door'

Wie zegt ook bij de grote massale demonstraties dat men bij een succesvolle verandering van het denken moet beginnen?

Die werd duidelijk in Duitsland. In de laatste jaren van de twintigste eeuw was de verhouding van werkloze tot werkende personen in de jaren negen vijftien procent steeg. Ook de toename van de werkloosheidsrente was dramatisch. Volgens de statistiek: "In 1998 was de werkloosheidsrente in heel Europa" zegt Joop Geurts, voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Arbeiders, "niet anders dan in Nederland".



Wereldwijd oogt het plaatje nochtans niet slecht. Integendeel. Energiedenk tank Ember noemt 2025 zelfs een keerpunt voor de elektrische wagen. Waar in 2019 amper 3 procent van de verkochte wagens wereldwijd elektrisch was, was dat in 2025 een kwart. In heel wat Aziatische landen en in Latijns-Amerika zit de verkoop van de elektrische wagens sterk in de lift. In Europa lag de verkoop van elektrische wagens in oktober zelfs 25,7 procent hoger dan vorig jaar.

Maar kijken we naar welke elektrische modellen het afgelopen jaar wereldwijd het best werden verkocht, dan valt iets op. Naast de Tesla Model Y en Model 3 wordt de hele top twintig gedomineerd door Chinese merken als BYD, Xiaomi en Changan. Het eerste Europese model? Dat is de Volkswagen ID.4, op een weinig tot de verbeelding sprekende 17de plaats.

Op eigen bodem hebben de Europese fabrikanten een stevige voorsprong. Ze profiteren van de hoge heffingen, tot 35,3 procent, voor Chinese wagens. Bovendien bestaat een groot deel van de Europese EV-markt uit lease- en bedrijfswagens, wat nog vaak via contracten met Europese fabrikanten verloopt.

Maar Chinese merken zetten desondanks op, vooral in het meer betaalbare segment. "Het Chinese Dongfeng brengt in België bijvoorbeeld de Elektrische Box vanaf 22.000 euro op de markt", zegt Jochen De Smet, expert elektrische wagens bij consultancybureau Belli. "Die voelt verrassend kwalitatief aan. Ook al moet Dongfeng stevige invoertaksen betalen: je vindt amper Europese elektrische wagens in die prijsklasse."

De Europese Commissie beseft dat gevaar. Daarom stelt ze voor om goedkopere laadtarieven in te voeren voor elektrische auto's tot 4,2 meter. Door deze kleine auto's extra te laten meetellen bij de berekening van de uitstootdoelstellingen, wil ze autobouwers stimuleren extra in te zetten op dat instapsegment.

De Smet betwijfelt sterk of dat zal lukken. "China heeft jaren geleden voor elektrisch gekozen. Door het ecosysteem van grondstoffen en batterijen dat ze daar hebben, zijn alle onderdelen daar een stuk goedkoper. Op korte termijn wordt elektrische wagens produceren er voordeliger dan verbrandingswagens. Het prijsverschil tussen Chinese en Europese wagens wordt wellicht alleen groter."

Laat net dat een doorslaggevend argument zijn voor de consument. De groep zakelijke en particuliere chauffeurs die om ecologische redenen elektrisch wou rijden, is al overgeschakeld naar elektrisch. Maar wil de elektrische wagen ook bij de grote massa doorbreken, dan moet hij qua aankoopprijs wedijveren met benzinewagens.

Dat werd duidelijk in Duitsland. In de grootste automarkt van Europa viel de verkoop van elektrische wagens vorig jaar met 27,4 procent terug, nadat de regering de aankoopsubsidie voor elektrische wagens had afgeschaft. "Eigenlijk zien we dat in heel Europa", zegt Roel Gevaers, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. "Alleen in de landen die elektrische wagens door leasing of subsidies aantrekkelijk gemaakt hebben, breken ze door. Zonder die fiscale voordelen zit de consument er nog niet op te wachten."

versoepeling

Volgens de Europese Commissie komt de versoepeling van het verbod op verbrandingsmotoren neer op een besparing van 706 miljoen euro per jaar voor de autosector. Dat geld moeten de constructeurs gebruiken om verder in te zetten op elektrificatie.

Maar volgens De Smet zadelt ze die constructeurs vooral op met meer onduidelijkheid, door ook verbrandingsmotoren op biobrandstoffen, e-fuels of waterstof nog toe te laten. "Daardoor zullen de autobouwers geneigd blijven om in verschillende technologieën tegelijk te investeren. Zo houdt de EU zelf het spanningsveld tussen elektrische wagens en verbrandingsmotoren in stand."

Gevaers vreest zelfs dat een aantal merken hun elektrificering gaan terugschroeven. "Volvo was jarenlang een koploper in dieselwagens, maar heeft nu geen enkel dieselmodel meer. Ook zij denken nu waarschijnlijk: moeten we toch investeren in een nieuw dieselmodel?"

Op die manier ontstaat een opmerkelijke driedeling in de wereld. Terwijl China volledig op elektrisch inzet, draait Trump in de Verenigde Staten Bidens maatregelen om de elektrificatie te versnellen terug ten voordele van verbrandingswagens.

En Europa? "Wij proberen van de twee walletjes te eten", zegt Gevaers. "Maar door niet te kiezen, vrees ik dat we zowel in verbrandingswagens als elektrische wagens achterop zullen hinken."

JORN LELONG