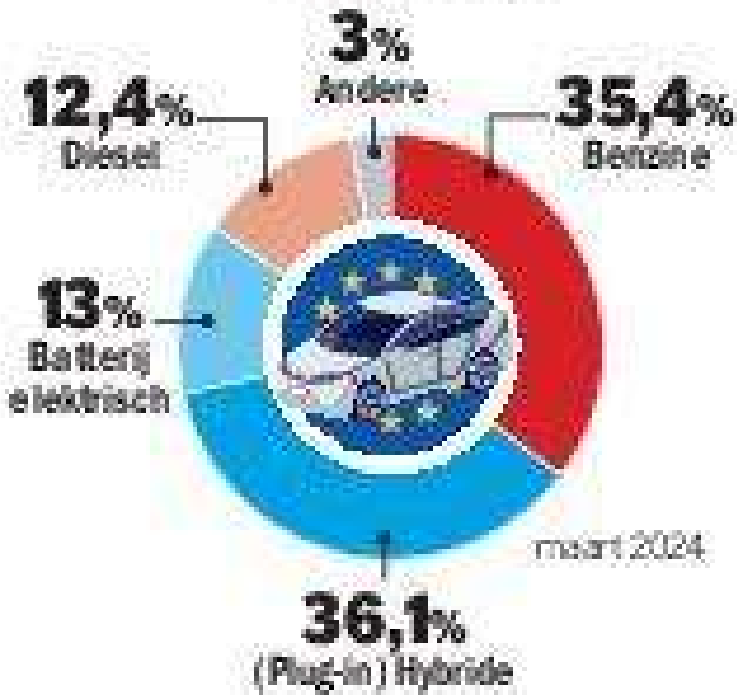


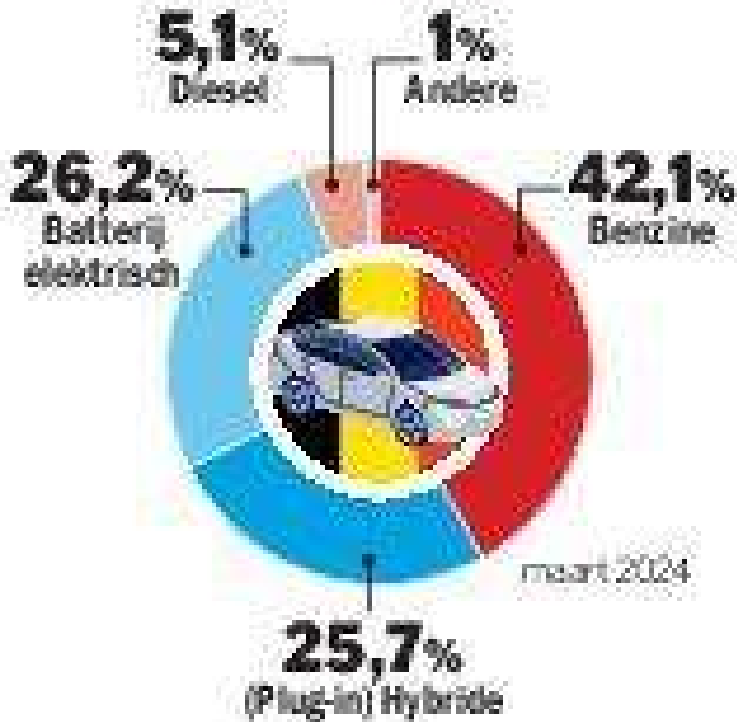
Waarom duizenden gloednieuwe elektrische auto's in de havens blijven staan - Te hoge prijs en te veel gedoe



Nieuwe wagens in Europa



Nieuwe wagens in België



Een perfecte storm woedt vandaag in de autowereld. De verkoop daalt en hoewel er steeds meer en goedkopere stekkerwagens op de markt komen, wakkert dat de interesse van de automobilist om elektrisch te rijden niet aan, integendeel. Veel chauffeurs hebben geen zin in dat gedoe om op te laden en te moeten becijferen hoe ver je kan rijden.

Ook al zijn er honderdduizend parkeerplaatsen in Zeebrugge, de grootste autoterminal van Europa, dan nog staan ze allemaal vol. Het zijn hoofdzakelijk onverkochte elektrische wagens uit China die er geparkeerd staan: splinternieuwe bolides van BYD, MG, Geely en Great Wall, maar ook met logo's van Tesla, Polestar, BMW en Volvo, westerse merken die hun auto's in China laten fabriceren. Hoe komt dat? De Chinese autofabrieken zijn sinds 2021 meer beginnen te exporteren en de wagens geraken sinds enkele maanden minder vlot weg van de terminals, zegt Elke Verbeelen van het havenbedrijf Port of Antwerp-Bruges.

Verschillende autoconstructeurs gaven de voorbije maanden te kennen dat de autoverkoop slabakt. Tesla zette zopas nog 14.000 mensen op straat. Waar westerse merken de productie doorgaans zo goed mogelijk op de vraag proberen af te stemmen, produceren Chinezen volop en proberen ze daarna de wagens te verkopen. Als dan de verkoop stopt, zie je de gevolgen in de havens. Veel nieuwere merken hebben geen echte dealers meer die wagens stockeren, en dus is overaanbod meteen zichtbaar, zegt transporteconoom Roel Gevaers (UAntwerpen).

Zwaar dilemma

Volgens een artikel in de 'Financial Times' staan heel wat elektrische wagens al ruim een jaar stil in Europese havens. En dat is volgens Gevaers nefast. Niet enkel omdat de constructeurs geen inkomsten zien, maar ook omdat het niet goed is voor lithiumaccu's wanneer ze helemaal plat gaan. Al zeker niet als ze langdurig plat blijven. Laat je smartphone een half jaar onopgeladen liggen en de batterij verliest aan levensduur. Ook dat is één van de redenen waarom er een prijzenoorlog kwam bij constructeurs van elektrische wagens. Tesla stak het vuur aan de lont en zag de rest volgen.

Volgens HLN-mobiliteitsexpert Brecht Vanhaelewyn staan autoconstructeurs vandaag voor een zwaar dilemma. Een autofabriek is enkel rendabel op volle toeren en als autobouwers hun prijzen hoog houden en weinig verkopen, moeten ze de productie stilleggen en dat kost veel geld. De prijzen verlagen en blijven produceren gaat dan weer ten koste van de winstmarge. Da's een steeds moeilijker afweging, want de vraag volgt het aanbod niet.

Vlaamse premiepot

De verkoopcijfers zitten - net als de aandelen van beursgenoteerde automerken - in het slop. Afgelopen maand daalde de autoverkoop in de EU met 5,2%. Uit cijfers van de Europese belangenorganisatie ACEA blijkt ook dat de appetijt voor elektrische wagens niet meer groeit, integendeel. Het aantal ingeschreven elektrische wagens in Europa daalde in maart met 11% tegenover de maand voordien. Waar elektrische wagens een jaar geleden nog een aandeel van 13,9% lieten optekenen bij de nieuw ingeschreven wagens in Europa, slinkt dat vandaag naar 13%. Ondanks het steeds ruimere aanbod en de lagere prijzen zien we dus een evolutie die niet strookt met de ambitie van Europa om tegen 2029 enkel nog wagens zonder CO2-uitstoot in te schrijven.

Waar in Duitsland de verkoop van elektrische wagens vorige maand een klap van bijna 30% kreeg, is ons land samen met Frankrijk nog een groene vlek op een rode kaart. Het effect van de communicatie rond de premiepot van de Vlaamse overheid, waardoor kopers het zekere voor het onzekere namen, zegt professor Gevaers. Daarnaast wordt de Belgische markt voor nieuwe wagens erg gestuurd door leasecontracten voor salariswagens. Waar we vorig jaar een stijging zagen voor hybride wagens omdat ze nog fiscaal interessant waren, kiezen bedrijven nu voor elektrisch omwille van de belastingvoordelen.

De particulier die zelf z'n wagen moet betalen, is veel minder gedreven om voor een elektrische wagen te kiezen. De Nederlandse mobiliteitsorganisatie ANWB stelde voorbije week voor het eerst in jaren vast dat de groep die niet van plan is om elektrisch te rijden (28% van de Nederlanders) groter is dan de groep die dat wél van plan is binnen de volgende vijf jaar (27%). De belangrijkste oorzaken: elektrische auto's zijn te duur, privé niet kunnen laden, te weinig publieke laadpalen

en onvoldoende rijbereik. Een grote groep van chauffeurs heeft geen zin in dat praktische gedoe met die kabel om op te laden en te moeten becijferen hoe ver je kan rijden alvorens je weer aan het stopcontact moet, zegt Vanhaelewyn. We spreken ondanks de prijsverlagingen ook nog altijd over auto's van 30.000 tot 40.000 euro. Da's veel geld. Bij een financiële prikkel zijn er particulieren en bedrijven die elektrisch overwegen, maar niemand wil vandaag de échte prijs betalen van elektrisch rijden. En ik zie wat dat betreft nog een duidelijke grens in Europa tussen het noorden - waar elektrisch rijden wel meer is ingeburgerd - en het zuiden. In Italië, Spanje en Griekenland zie je amper elektrische wagens.

Prijs bepaalt keuze

Transporteconoom Roel Gevaers deelt de analyse. Ik las in uw krant vorige week dat de Dacia met een verbrandingsmotor de populairste nieuwe wagen in Wallonië is. De prijs bepaalt de keuze van de consument. Je hoort dat er goedkope elektrische modellen onder de 25.000 euro zullen komen, zoals de Volkswagen ID.2 en de Renault R5, maar met alle respect: dat zijn kleine autootjes, hé. Voor 25.000 euro had je vijf jaar geleden nog een ruime gezinswagen. Gebruikskosten van een elektrische wagen kunnen voordeliger uitvallen, maar dan nog moet je het geld hebben om die hogere investeringskost te doen. Da's zoals energiekosten in klimaatneutrale woningen: ze zijn ook laag als je er eenmaal woont, maar je moet eerst nog het geld hebben om een duurder huis te bouwen.

Volgens Vanhaelewyn raakt de consument vandaag snel het noorden kwijt bij de keuze voor een nieuwe auto. Vroeger was het simpel: reed je veel kilometers dan kocht je een diesel, en anders een benzine. Vandaag heb je een studie nodig om te weten of je als particulier voordeel doet met een elektrische wagen. Heb je zonnepanelen? Is er de ruimte voor een laadpaal of moet het met een stopcontact? Heb je een terugdraaiteller? Wat met het capaciteitstarief? De antwoorden kunnen de keuze voor een elektrische wagen interessant maken of verlieslatend. Daarbij komt dat de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen een ontgoocheling is. Samengevat: wie niet met zekerheid kan zeggen of het wel de moeite loont, kijkt de kat liever uit de boom.

Wortel in plaats van stok

Het was dus niet zomaar dat 13 CEO's van Europese autofabrikanten vorige week met een open brief aan de EU-leiders aan de alarmbel trokken. Wij investeren meer dan 250 miljard euro in elektrificatie, maar we kunnen deze transitie niet alleen doen, zegt Luca de Meo, CEO van Renault en topman van ACEA. Europa moet de voorwaarden scheppen voor concurrentievermogen en marktvraag naar elektrische voertuigen. Lees: autobestuurders een wortel voorhouden zodat ze elektrische wagens kopen. Nu werkt Europa in plaats van een wortel met een stok in de vorm van monsterboetes voor producenten wier vloot te veel CO2 uitstoot. Het komt erop neer dat autoproducenten steeds meer elektrische wagens moeten verkopen als ze nog auto's met verbrandingsmotoren willen produceren, zegt Vanhaelewyn. Als ze er niet in slagen de opgelegde regels te volgen, kost dat gigantisch veel geld. Ik merk dat constructeurs daarom soms conventionele modellen tijdelijk uit de verkoop halen. Mocht blijken dat de verkoop van elektrische wagens nog lang in het slop blijft, dan sluit ik niet uit dat merken geen andere optie zien dan te stoppen met de verkoop van modellen met brandstofmotoren.

Een andere optie is de Europese regels versoepelen. Vooral in Duitsland is de lobby op dreef om 2029 als sterfdatum voor de klassieke verbrandingsmotoren uit te stellen, zegt Gevaers. Ook elders in Europa merk je dat beleidsmakers zich bewust worden van het probleem als producenten die elektrische auto's niet aan de straatstenen kwijtraken. Maar om na die gigantische investeringen in elektrische wagens de deur weer open te duwen naar verbrandingsmotoren: dat kan Europa - vrees ik - ook niet maken.

STEVEN SWINNEN