
Letter to Europe.**Pleidooi voor een duurzame, inclusieve en concurrerende auto-industrie****Mijn brief aan de Europeanen**

Van 6 tot 9 juni aanstaande kiezen de Europeanen hun Parlement voor vijf jaar. Daarna zal in Brussel een nieuwe Commissie worden opgericht. Dit is een erg belangrijk moment in het democratische leven van het continent. Europa heeft met zijn besluiten en verordeningen invloed op ons dagelijkse leven en de economie. Deze besluiten hebben een grote impact op talloze bedrijfstakken, waaronder ook de auto-industrie, waarvan ik een vertegenwoordiger ben. En het zijn de verkozen parlementsleden die de belangrijkste keuzes van de komende jaren zullen beoordelen en goedkeuren.

Laten we duidelijk zijn: ik ben een overtuigd Europeaan, ik heb verantwoordelijke functies uitgeoefend in verscheidene Europese landen, zoals Duitsland, België, Spanje, Frankrijk en Italië. Ik geloof sterk in de toekomst van de Europese auto-industrie, die zich ten volle inzet voor de energietransitie.

Maar dat grootschalige engagement (250 miljard euro) vereist een duidelijk en stabiel kader.

Aan de vooravond van de debatten die de verkiezingscampagne zullen voeden, wil ik mijn stem laten horen. Niet om politiek te bedrijven, maar om te helpen het juiste beleid te kiezen. Zo kunnen onze bedrijven het hoofd bieden aan alle technologische en geopolitieke uitdagingen van het moment. Ik geloof in gezamenlijke inspanningen, met partnerschappen tussen de publieke en de particuliere sector. Met Airbus kende Europa al een succesverhaal. Door meer samen te werken, zal onze industrie de weg van de vernieuwing kunnen inslaan.

Luca de Meo

CEO, Renault Group

Maart 2024

1 – De diagnose

De auto-industrie, een belangrijke pijler van de Europese economie, wordt bedreigd door het offensief van de Chinese elektrische auto's

De autosector biedt werk aan 13 miljoen mensen in Europa. Dat zijn 7% van alle Europese werknemers en 8% van alle fabrieksarbeiders in Europa. Deze cijfers stemmen overeen met het economische gewicht van de sector, dat 8% van het Europese BNP vertegenwoordigt. Het is een industrie die meer exporteert dan ze importeert. Dat levert een handelsoverschot van 102 miljard euro (1) tussen Europa en de rest van de wereld op. Dit getal komt ongeveer overeen met het handelstekort van Frankrijk in 2023 (105 miljard euro). De sector innoveert en investeert veel. Het budget voor onderzoek en ontwikkeling bedraagt 59 miljard euro (17% van alle R&D-uitgaven inclusief overheidssector en 26% van de R&D-uitgaven van de industriële sector alleen). Die investeringen zijn goed voor een derde van alle investeringen op het continent. Zonder de auto-industrie zou Europa achterblijven in de innovatierace: het percentage van het bruto binnenlands product dat aan R&D wordt besteed zou dalen tot minder dan 2%. Het verschil met de Verenigde Staten (3,4% in 2021) zou astronomische proporties aannemen. In het dagelijkse leven toont de auto zich superieur ten opzichte van alle andere vervoermiddelen (80% van de passagiers en goederen per kilometer). Volgens studies zal die trend stabiel blijven tot in 2040. Tegelijkertijd is de auto een cruciale bron van inkomsten voor overheden: 392 miljard euro (meer dan 20% van de belastinginkomsten van de Europese Unie).

Niettemin zien we toenemende tekenen van verzwakking. Die verzwakking is reden tot grote zorgen als er niets aan wordt gedaan.

In de eerste plaats is het zwaartepunt van de wereldwijde automarkt verschoven naar Azië. 51,6% van de nieuwe personenauto's wordt in dit deel van de wereld verkocht. Dat is dubbel zoveel als in Noord- en Zuid-Amerika samen (23,7%) en in Europa (19,5%) (2).

Geëlektrificeerde modellen (elektrische auto's en plug-in hybrides) hebben de leiding genomen met 14% van de wereldwijde verkoop (3). In het segment van de volledig elektrische auto's wint China snel terrein. De Chinese autosector plukt de vruchten van de enorme binnenlandse markt (volgens de Chinese vereniging van personenauto's goed voor 8,5 miljoen verkochte elektrische auto's in 2023, ofwel 60% van de totale wereldwijde verkoop) en had in 2022 al een marktaandeel van bijna 4% veroverd in Europa. In 2023 kwam ongeveer 35 procent van de wereldwijd geëxporteerde elektrische auto's uit China. Een logisch gevolg daarvan is dat de Europese import uit China sinds 2017 vervijfvoudigd is. Dat resulteerde in een bruuske toename van het handelstekort tussen Europa en China: tussen 2020 en 2022 werd het verdubbeld tot bijna 400 miljard euro!

De merken die het meest exporteerden in de eerste helft van 2023 waren MG en BYD. Daar komt ook Tesla nog bij, dat in Shanghai de Model Y voor de Europese markt bouwt.

De transformatie naar elektrisch rijden, een enorme uitdaging die de industrie ingrijpend verandert

140 jaar lang is de waardeketen van de autosector nauwelijks of niet veranderd. Het duurde vier tot vijf jaar om een auto te ontwikkelen, dat vervolgens gedurende zeven tot acht jaar werd verkocht.

De huidige revoluties brengen minstens vier nieuwe waardeketens naar voren: elektrische auto's, software, mobiliteit (inclusief financiële en energie gerelateerde diensten) en circulaire economie. Dat resulteert in een verdubbeling van het zakelijk potentieel. Deze industriële kansen worden binnen het geografisch kader van Renault op 200 miljard dollar geschat.

Voor autofabrikanten zijn dit stuk voor stuk nieuwe disciplines die beheersd moeten worden, elk met hun eigen regels en hun eigen zakelijk potentieel. Kortom, de nieuwe autowereld vereist een horizontale en ecosysteemgerichte aanpak.

Zes uitdagingen om het hoofd te bieden

De druk op de Europese spelers in de autosector is groot. In de strijd om duurzame ontwikkeling worden zes uitdagingen tegelijk aangegaan:

- **Netto koolstofvrij worden.** De sector moet de uitstoot van voertuigen in Europa tegen 2035 tot nul reduceren. Geen enkele andere sector wordt aan dergelijke ambities onderworpen. Dat brengt aanzienlijke investeringen met zich mee: tussen 2022 en 2024 hebben de Europese fabrikanten hiervoor 252 miljard euro uitgetrokken (5).
- **De digitale revolutie.** In deze hardwaresector zal de waarde steeds meer afkomstig zijn van software (20% van de totale kostprijs van een auto in 2022). Die waarde zou tegen 2030 moeten verdubbelen tot 40 procent. De markt voor mobiliteitssoftware zal tegen 2030 naar verwachting verdrievoudigen tot meer dan 100 miljard dollar.
- **De regelgeving.** Elk jaar worden er acht tot tien nieuwe verordeningen gelanceerd. Van auto's wordt geëist dat ze geavanceerder en zuiniger zijn en dat ze tegelijk minder duur worden. De ecologische en maatschappelijke vereisten vertalen zich in tal van tests en controles die moeten worden uitgevoerd en nieuwe normen die moeten worden nageleefd. Dat heeft al een totaal contraproductief effect gehad: personenauto's zijn gemiddeld 60% zwaarder geworden. Al sinds de jaren negentig bevoordeelt dit beleid objectief premiummodellen en benadeelt het populaire modellen. Om zich aan deze beperkingen aan te passen, hebben de fabrikanten niet alleen hun productie verplaatst (40% banen verloren in Frankrijk, dezelfde trend in Italië), maar hebben ze ook hun auto's duurder gemaakt (+50%) (6). Daardoor veroudert het wagenpark, een gevaarlijke evolutie. De gemiddelde leeftijd van het wagenpark ging van zeven naar twaalf jaar (7). De totale CO₂-balans is negatief: de uitstoot van bestelwagens is het snelst gestegen (+45% sinds 1990) (8).
- **Technologische volatiliteit.** Nieuwe technologieën verbranden enorm veel cash. Reken 1 tot 3 miljard euro om een 'gigafactory' te creëren die enkele jaren later verouderd kan zijn, of erger, nog voordat hij geopend wordt. Want de batterijtechnologie is nog lang niet gestabiliseerd: de innovaties volgen elkaar nog steeds in hoog tempo op.
- **De prijsvolatiliteit.** Kritieke grondstoffen ('Critical Raw Materials', CRM) kennen waanzinnige prijsstijgingen. Voorbeeld: in twee jaar tijd is de lithiumprijs met factor twaalf gestegen en vervolgens weer gehalveerd! De reden is dat geen enkele organisatie deze markten beheert, in tegenstelling tot olie, dat wordt beheerst door de OPEC. Geen wonder dat deze materialen nu een aanzienlijk deel van de kostprijs van een auto vertegenwoordigen. De prijs van lithium in een gemiddelde batterij is op zichzelf vergelijkbaar met die van een volledige verbrandingsmotor.
- **Opleiding van de werknemers.** Van alle banen in de sector worden er 25 miljoen beïnvloed door de twee transitieën, digitaal en ecologisch. Het betreft mensen die snel opgeleid zullen moeten worden. Dat geldt niet alleen voor de autosector, maar ook voor alle sectoren die eromheen werken. En dan is er nog de hele waardeketen (mijnbouw, circulaire economie). In Frankrijk vertegenwoordigt de sector van de verbrandingsmotoren 50.000 banen (schatting 2019). Al die mensen zullen moeten worden opgeleid om nieuwe vaardigheden te verwerven. Tegelijkertijd zullen er 8.000 nieuwe banen worden gecreëerd in de elektrische sector en 4.000 in de softwaresector. Op Europees niveau zijn 500.000 banen betrokken bij de overgang naar elektrische aandrijvingen en zullen er 120.000 nieuwe banen worden gecreëerd. Bovendien zullen 800.000 werknemers tegen 2025 moeten worden opgeleid om te kunnen voldoen aan de arbeidsbehoeften van de batterijfabrikanten.

Onevenwichtige concurrentie: Amerikanen stimuleren, Chinezen plannen, Europeanen reguleren

In een open economie wordt het concurrentievermogen afgemeten aan de comparatieve voordelen van de verschillende spelers. Eén feit is duidelijk: produceren in Europa kost meer. Een Chinese auto uit het C-segment kost 6.000 tot 7.000 euro minder om te produceren (ongeveer 25% van de totale prijs) ten opzichte van een vergelijkbaar Europees model.

Wat de financieringen betreft, zou China meer en sneller subsidies toekennen aan zijn industriële (volgens een rapport van Polytechnique ging het tot 2022 over 110 tot 160 miljard euro). Via het IRA-programma (Inflation Reduction Act), dat in augustus 2022 werd afgekondigd, hebben de Verenigde Staten 387 miljard euro in hun economie gepompt, voornamelijk in de vorm van belastingvoordelen. In dat kader werden belastingvoordelen van 40 miljard dollar toegekend om groene productietechnologieën te ontwikkelen (9). Zo'n systeem bestaat in Europa niet.

En dan zijn er nog de operationele kosten: in vergelijking met Europa liggen de energiekosten twee keer lager in China en drie keer lager in de Verenigde Staten. Tegelijkertijd zijn de loonkosten in Europa 40% hoger dan in China.

In de wereldwijde strijd om de elektrische auto staan drie radicaal verschillende strategieën tegenover elkaar:

1) China regeert (10).

- Al in 2012 besloot de regering in Peking de nadruk te leggen op de elektrische auto. Het hoofddoel: de Chinese auto-industrie wereldwijd tot een dominante factor maken.
- Om dat te realiseren zou de regering een reeks voorschriften hebben ingevoerd om fabrikanten aan te zetten de prestaties van hun modellen te verbeteren en hun verkoop te stimuleren. China laat alle ondernemingen die dat wensen tot deze markt toe, maar onderhoudt ook een Darwiniaanse concurrentie tussen hen. Degenen die overleven, zullen ongetwijfeld erg machtig zijn.
- China zou ook fors hebben geïnvesteerd in alle sectoren die betrokken zijn bij de levenscyclus van elektrische auto's, van de ontginning van zeldzame metalen tot de recycling van batterijen.
- Het land zou er de voorkeur aan hebben gegeven om gemeenschappelijke normen te definiëren, die zowel de soevereiniteit (aansporing om in te kopen bij lokale spelers) als het concurrentievermogen zouden garanderen (een lagere toetredingsdrempel omdat fabrikanten gebruik maken van reeds ontwikkelde middelen en technologieën).
- Het zou een hele reeks argumenten hebben aangewend om buitenlandse fabrikanten ertoe aan te zetten partnerschapsovereenkomsten (zoals joint ventures en technologieoverdrachten) te sluiten met hun lokale tegenhangers.
- Tot slot zouden de regering, banken en financiële instellingen veruit het grootste risico van start-ups op zich nemen (93% verliest geld).

Die strategie werpt zijn vruchten af: China beschikt nu over een belangrijk concurrentievoordeel over de volledige waardeketen van elektrische voertuigen. Zo controleert China 75% van de wereldwijde productiecapaciteit voor batterijen, 80 tot 90% van de raffinage van materialen en 50% van de mijnbouw voor zeldzame metalen.

2) De Verenigde Staten stimuleert

Het IRA-programma (387 miljard euro) bevordert investeringen. Het legt de nadruk op de elektrische auto: alleen in de Verenigde Staten gefabriceerde auto's die lokale, in de Verenigde Staten gemaakte onderdelen gebruiken, komen in aanmerking voor aankoopsubsidies. Dat geeft de verkoop een boost.

- Dankzij de IRA bouwt Amerika zijn industriële apparaat op: de capaciteit van de gigafactories voor batterijen, die tegen 2030 voltooid zullen zijn, is al gestegen van 700 gigawattuur in juli 2002 naar 1,2 terawattuur in juli 2023.
- Bovendien kosten deze fabrieken noemenswaardig minder dan voorheen. Voor de IRA-wetgeving van kracht werd, vereiste een gigawattuur een investering van 90 miljoen dollar. Dat is inmiddels gedaald tot 60 miljoen dollar (11). Daarmee ligt de prijs per gigawattuur op hetzelfde niveau als in China, terwijl deze kostprijs in Europa veel hoger blijft: 80 miljoen dollar per gigawattuur (12).

3) Europa reguleert uit alle macht

Europa bereidt een nieuwe reeks standaarden en regels voor. Gemiddeld zullen de verschillende directies van de Europese Commissie tegen 2030 elk jaar acht tot tien nieuwe verordeningen invoeren (13). En dat zonder dat een organisatie de publicatiekalender valideert. Dat is een erg nadelige situatie voor bedrijven, die vaak het mes op de keel krijgen om zich aan te passen aan de strakke tijdschema's voor de toepassing van deze nieuwe regels en die enorme technische middelen moeten mobiliseren (tot 25% van hun R&D-afdeling) om de toepassing ervan te onderzoeken.

Al deze regelgeving is bedoeld om van Europa een kampioen op het gebied van milieubescherming te maken in de hoop dat dit zal bijdragen tot sociale vooruitgang voor iedereen op de planeet. Het vervelende is dat de andere handelsblokken daarin traag volgen. Op die manier wordt het concurrentievermogen van de Europese ondernemingen benadeeld.

In deze omstandigheden staat Europa voor een ingewikkeld dilemma. Europa zou zijn markt moeten beschermen, maar is voor leveringen van lithium, nikkel en kobalt afhankelijk van China, en voor zijn halfgeleiders van Taiwan. Ook zou ons continent er baat bij hebben om te leren van de Chinese constructeurs, die een generatie voorsprong hebben op het vlak van prestaties en kosten van elektrische auto's (rijbereik, laadtijd, laadnetwerk, enz.), de software en de ontwikkelsnelheid van nieuwe modellen (1,5 tot 2 jaar versus 3 tot 5 jaar). De relatie met China moet in goede banen worden geleid. De deur volledig sluiten zou de slechtst denkbare antwoord zijn.

2 – Aanbevelingen voor een concurrerende en koolstofarme Europese industrie

- 1) **Een Europese industriële strategie uitstippelen** waarvan de auto één van de pijlers moet zijn. Deze sector vertegenwoordigt immers meer dan 1/3 van de totale industrie van de Europese Unie. Er moet in heel Europa een reglementair kader worden ingevoerd met een stabiele basis maar met ruimte voor inhoudelijke ontwikkeling, naar voorbeeld van het Chinese model. Het is cruciaal om de juiste voorwaarden te scheppen voor de opkomst van nieuwe Europese bedrijven naar het voorbeeld van Airbus, met expertise in de belangrijke technologieën.
- 2) **Alle stakeholders samenbrengen** om deze strategie uit te werken: wetenschappers, industriëlen, verenigingen, vakbonden en NGO's.
- 3) **Afrekenen met de huidige systeem** van het opeenstapelen van nieuwe standaarden, vaste deadlines en het uitdelen van boetes voor non-conformatie. Voor nieuwe 'types' (nieuwe modellen, nieuwe technologieën) is het noodzakelijk om de planning van de normen voor de komende 6 jaar te herzien. Wij pleiten voor de oprichting van een enkel orgaan dat alle reguleringen, hun directe en indirecte impact en hun compatibiliteit met andere normen controleert en evalueert voordat ze aan de industriële actoren worden opgelegd.
- 4) **Een horizontale en niet alleen verticale aanpak.** Het eindproduct (de auto) en de technologieën kunnen niet de enige dimensies zijn die in aanmerking worden genomen. Om het gebruik van elektrische voertuigen te versnellen, moet er bijvoorbeeld voor worden gezorgd dat de gebruikte energie koolstofvrij is en in voldoende hoeveelheden wordt geleverd.
- 5) **Heropbouw van de bevoorradingscapaciteit voor grondstoffen en elektronische componenten**, ontwikkeling van de expertise in software en Europese soevereiniteit in de cloud. Men zou bijvoorbeeld een Europees platform voor de aankoop van kritieke grondstoffen kunnen oprichten (zoals dat eerder al werd gedaan voor gas en COVID-vaccins). Ook zou het voorraadbeheer van de verschillende actoren kunnen worden gebundeld.
- 6) Naast China, dat de wereld wil domineren, en de Verenigde Staten die hun speelterrein beschermen, **moet Europa een hybride model uitvinden**. Dat betekent dat we moeten beginnen met een defensieve aanpak, om de voorwaarden voor een goede start te garanderen, en vervolgens opnieuw de mondiale markten te veroveren.
- 7) **De auto-industrie stelt de 'Green deal'** en de noodzaak om de mobiliteit koolstofvrij te maken niet ten twijfel. Dat bewijst ze door 252 miljard euro in deze transitie te investeren. Wel vraagt de sector om de voorwaarden waaronder deze globale strategie wordt uitgevoerd te herzien.

Hoe? We stellen een aantal maatregelen voor om in deze richting vooruitgang te boeken:

Een principe van technologische en wetenschappelijke neutraliteit toepassen; concreet betekent dit dat men niet langer 'technologisch' keuzes dicteert aan de industrie. Europa mag doelstellingen voorschrijven, maar niet bepalen 'hoe' die doelstellingen gerealiseerd moeten worden. Dat was in het verleden het geval, maar Europa heeft dit beginsel intussen opgegeven voor de transitie van de autosector. De veelbelovende oplossing van e-fuels zou bijvoorbeeld moeten worden onderzocht. Ons voorstel: laten we de impact van een auto over zijn volledige levenscyclus meten, van de start van de assemblage tot de verwerking en recycling van afgedankte auto's. Dat is correcter dan enkel rekening te houden met het energieverbruik tijdens de gebruiksfase. Het zal een stimulans zijn voor de ingenieurs en zal onze kansen op succes ten opzichte van China en de Verenigde Staten vergroten. Zo zouden we een Europese weg kunnen uitvinden.

De 200 grootste steden koppelen aan de Europese strategie om de auto koolstofvrij te maken. Dat zou snel tastbare voordelen verzekeren voor de populatie. Ze kunnen bijvoorbeeld invloed uitoefenen op de verkeersbeheersystemen, lokale belastingen en de toegang tot stedelijke gebieden voor auto's. Eén benadering zou zijn om alleen kleine elektrische of waterstofaangedreven auto's en bestelwagens en voertuigen met de meest recente typegoedkeuringen toe te laten om zonder te betalen de steden in te rijden. Om dat te realiseren is het belangrijk om samen te werken met de burgemeesters. Als alle steden tegelijk dezelfde maatregelen nemen, zal dit een gunstig schaafeffect hebben voor de sector en zal de markt groter worden.

Een soort industriële 'Champions League' invoeren via een bonus-malussysteem door kampioenen te belonen en spelers die het spel niet spelen te bestraffen, ongeacht hun sector. Het is van essentieel belang dat het systeem niet alleen bestraffend werkt.

Groene economische zones creëren, geïnspireerd op de speciale economische zones van China. Zij zullen de subsidies en de industriële investeringen concentreren; de belastingen en loonlasten zullen gedurende tien jaar worden verlaagd; de winsten op

de door het financiële systeem geïnvesteerde kapitalen zullen worden vrijgesteld van belastingen. Onder nader te bepalen voorwaarden zou een belastingvrijstelling van de dividenden van investeringen in een groene zone kunnen worden ingevoerd. Renault gaf reeds het voorbeeld door in juni 2021 ElectriCity op te richten in het noorden van Frankrijk. Het gaat om een ecosysteem voor elektrische auto's rond de fabrieken van Douai, Maubeuge en Ruitz. Om zijn concurrentiedoelstellingen te bereiken, heeft Renault zijn fabrieken en leveranciers samengebracht in een afgebakend geografisch gebied dat als aantrekkingszone zal fungeren.

De auto-industrie een quotum van koolstofvrije en goedkope energie toekennen. Zo kan de sector batterijen bouwen, zijn 'clouds' beheren en zijn klanten helpen om 'duurzaam' te rijden. Elektrificering kan niet werken zonder koolstofvrije elektriciteit. Met andere woorden: de groene transitie vereist een grootschalige elektrificering van de hele economie. Want de olifant in de kamer is 'greenflation', een structurele prijsstijging van duurzame producten. Consumenten zijn niet bereid om dit te aanvaarden. Daarom is het wenselijk de elektriciteitsprijzen los te koppelen van de gasprijzen. Dat zal ze stabiliseren en op een redelijk niveau houden. Dat is een uitdaging om het concurrentievermogen op middellange en lange termijn te vrijwaren. Anders komt het succes van de elektrische auto in het gedrang. In het Europa van de 27 lidstaten zal het elektrische wagenpark (40 miljoen stuks in 2030) de productie van 250 TWh aan elektriciteit vereisen. Dat zal overeenkomen met iets minder dan 10% van het totale elektriciteitsverbruik van het continent.

De ontwikkeling van intelligente en hyper-connectieve zelfrijdende auto's versnellen. Dit is de tweede strategische waardeketen die zal worden geïmplementeerd. Als we deze evolutie vergelijken met die van de mobiele telefoon, zou dit neerkomen op de overstap van een oude Nokia 6510 naar een iPhone. 'Software Defined Vehicles' zullen de beleving van de consument volledig veranderen. Hetzelfde geldt voor de relatie tussen de auto en zijn omgeving. Voor deze evolutie is het cruciaal om de Europese soevereiniteit te verzekeren op het gebied van halfgeleidertechnologie, cloudinfrastructuur en cyberbeveiligingsnormen. In dit domein moet een beleid worden geïmplementeerd om digitale innovatie te ondersteunen en te stimuleren. Dat betekent fiscale incentives en samenwerkingsplatformen die bedrijven en start-ups zullen 'opvoeden' in AI, cyberbeveiliging en andere digitale disciplines. De ontwikkeling van de slimme connectieve auto zal op drie vlakken positief zijn: een betere doorstroming in het verkeer, een lager energieverbruik en minder verkeersdoden... Dankzij de invoering van gemeenschappelijke standaarden, geïnspireerd op de Chinese oplossingen, zou naar schatting 70% van de technische inhoud van de auto's, het deel dat de consument niet ziet, gedeeld kunnen worden tussen fabrikanten.

De bevolking betrekken bij de groene transitie door terug te gaan naar het fundament van de autosector: de massale ontwikkeling van kleine auto's voor gebruik in de stad en last-mile delivery. In twintig jaar tijd is de gemiddelde prijs van stadsauto's gestegen van 10.000 tot 25.000 euro. Het jaarlijkse budget van consumenten voor hun persoonlijke mobiliteit (benzine, onderhoud, verzekering en taksen) steeg van 3.500 naar 10.000 euro. Omdat het gemiddelde loon in diezelfde periode met slechts 37 procent is gestegen, keert de middenklasse zich van de auto af. In Europa daalde de verkoop van 13 miljoen auto's in 2019 tot 9,5 miljoen in 2023. Vanuit ecologisch oogpunt is het natuurlijk waanzin om elke dag rond te rijden met een elektrische wagen die 2,5 ton weegt. Het probleem is dat de Europese regelgeving (veiligheid, uitstoot, enz.) een negatieve impact heeft gehad op de winstgevendheid van het segment van de kleine auto's. Hun verkoop is in twintig jaar tijd met 40 procent gedaald. Om een oplossing te vinden, moeten we ons laten inspireren door het concept van de 'kei cars', de Japanse stadsauto's. Over zijn volledige levenscyclus genereert een kleine auto een 75% lagere milieu-impact. Hij kan 50% goedkoper verkocht worden dan een middenklasser. Met een arsenaal aan erg goedkope maatregelen kunnen we deze trend snel omdraaien: sociale leasing, gratis parkeerplaatsen, voorkeurstarieven voor opladen, lagere rentevoeten voor kredieten, stimulansen voor jonge kopers, enz.

Een nieuwe deal tussen de publieke sector en privésector implementeren om snel de kritieke omvang op Europees niveau te bereiken. De ecologische transitie is een teamsport: Europese industriëlen zitten vaak op korte termijn gevangen in de winstlogica die door de financiële markten wordt opgelegd, terwijl ze op lange termijn moeten investeren, zonder enige garantie op rendement. De Chinezen hebben dat probleem opgelost door alle krachten, ook de financiële instellingen, te mobiliseren voor

hetzelfde doel. De Amerikanen zijn meesters in ecosystemen die de financiering van alle projecten veiligstellen (denk maar aan Silicon Valley). In Europa blijft de aanpak versnipperd over de verschillende landen en industriële sectoren én hebben we de strengste antitrustwetten ter wereld. Resultaat: we lopen een generatie achter voor verschillende technologieën en economische sectoren. En de omvang van Europese bedrijven is kleiner dan die van de Aziatische en Amerikaanse reuzen. Daarom pleiten wij voor tien grote Europese projecten op strategische gebieden waarbij alle publieke en private actoren op transnationale en transversale wijze worden betrokken. Er bestaat al een model dat zijn sporen heeft verdiend: Airbus!

10 projecten om de achterstand van Europa in te halen

1) Kleine Europese 'pop'-auto's promoten

Het idee: samenwerkingsprojecten tussen autofabrikanten bevorderen om in Europa geproduceerde kleine auto's en bestelwagens te ontwikkelen en te commercialiseren. Tegelijkertijd consumenten aanmoedigen om ze te kopen met premies en verschillende voordelen, zoals gereserveerde parkeerplaatsen, goedkoper parkeren en gereserveerde laadpalen.

Voordelen en uitdagingen voor Europa (14): de koolstofvoetafdruk van stadsvoertuigen verlagen: 75% minder CO₂-impact dan een gemiddelde auto die vandaag wordt verkocht, van productie tot vernietiging. Als alle parkeerplaatsen in Parijs waren afgestemd op kleine stadsauto's, zou de ruimtewinst in Parijs alleen gelijk zijn aan 55 voetbalstadions. Deze auto's zouden ook leiden tot een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit in de steden (een op de vier steden lijdt onder een sterk verslechterde luchtkwaliteit, 39% van de uitstoot wordt veroorzaakt door het wegverkeer). Verder zou het bouwen van kleine auto's een perfect alternatief zijn om de internationale concurrentie het hoofd te bieden: kleine auto's zijn 20 tot 30% goedkoper dan de gemiddelde prijs voor een auto, ze genereren een groeioverschot voor Europa (500 miljoen euro bbp per jaar) en meer dan 10.000 nieuwe industriële banen.

2) Last-mile delivery revolutionair veranderen

Het idee: een kader scheppen voor de oprichting van Europese bedrijven die gespecialiseerd zijn in geëlektrificeerde oplossingen voor leveringen in de stad. Er zou worden samengewerkt tussen autofabrikanten en logistieke professionals om de beste opties te vinden.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: dit is een sleuteloplossing om de CO₂-impact van de bloeiende e-commerce weg te werken: de CO₂-uitstoot van kleine bedrijfsvoertuigen wordt geschat op 74 miljoen ton in Europa. De Europese markt van de elektrische bestelwagens (1,8 miljoen verkochte exemplaren in 2022) zal tegen 2030 wellicht met 40% groeien.

3) De vernieuwing van het wagenpark versnellen

Het idee: een Europese tool invoeren om de evolutie van het wagenpark en de uitstoot ervan op te volgen. Men zou een Europees Marshallplan kunnen invoeren om de vernieuwing van het voertuigenpark te versnellen en zo de CO₂-uitstoot drastisch te verminderen. Dat zou steunen op een Europees fonds van herverdeling in verhouding tot de capaciteiten van elk land, naar het voorbeeld van het herstelplan na Covid. Op nationaal niveau zouden stimulansen worden gegeven voor de aankoop van nieuwe of gebruikte geëlektrificeerde auto's. Om doeltreffend te zijn, moet een dergelijke regeling een looptijd van tien jaar hebben.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: 1 miljoen ton CO₂ besparen tegen 2030. Europa wil tegen dezelfde termijn 310 miljoen ton besparen. De verloren tijd om dit te bereiken zou het resultaat nog scherper in beeld brengen.

4) De infrastructuur voor elektrisch laden en de Vehicle-to-Grid-technologie (V2G) ontwikkelen

Het idee: het is de taak van de Europese Commissie om het strategische plan van het Europese oplaadnetwerk voor elektrische voertuigen te ontwikkelen; om een snellere uitrol van de laadpunten te vergemakkelijken, wat de definitie van een richtschema impliceert; om een kader in te voeren dat koolstofvrije en goedkope energie toewijst aan het laadnetwerk; om de duur van de concessies voor laadnetwerken te verlengen om meer leveranciers aan te trekken, waardoor het globale systeem meer stabiliteit krijgt. Dit zou de ontwikkeling van de Vehicle-to-Grid-technologie aanmoedigen door gemeenschappelijke normen te bepalen voor toekomstige projecten.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: een dicht en vereenvoudigd netwerk zal het gebruik van elektrische auto's ten goede komen. Om de doelstelling voor 2030 te halen en de CO₂-uitstoot van personenauto's met 55% te verminderen, moeten er 6,8 miljoen laadpalen worden geïnstalleerd in Europa. Dat vergt een ingrijpende verhoging van het tempo: momenteel worden er 2.000 laadpalen per week geïnstalleerd, dat moeten er 14.000 worden! Per 100 kilometer weg zijn 184 laadstations nodig. Daar zijn we nog lang niet: vandaag hebben zes Europese landen geen enkel laadpunt per 100 kilometer en hebben 17 landen er minder dan vijf (15). De totale investering in de oprichting van dit netwerk (overheid en privésector) bedraagt 280 miljard euro, indien de bouw van extra capaciteit voor de productie van hernieuwbare energie wordt meegerekend. Een land zoals het Verenigd Koninkrijk zou met de V2G-technologie tegen 2030 maar liefst 268 miljoen euro per jaar kunnen besparen op het elektriciteitsverbruik. Als gevolg daarvan zouden pieken in het elektriciteitsverbruik beter kunnen worden opgevangen, waardoor het gebruik van vaak duurdere en vervuilendere energiebronnen zou worden teruggedrongen.

5) Soevereiniteit bereiken voor de bevoorrading met critical raw materials

Het idee: op Europees niveau een organisatie opzetten om onze behoeften aan gevoelige grondstoffen veilig te stellen door rechtstreeks te onderhandelen met de producerende landen. Een aanpak die ook zou moeten gelden voor de verwerking van materialen (hydrometallurgie, recycling). Een Europese waardeketendiplomatatie opzetten om de Europese bevoorrading veilig te stellen door te onderhandelen met bepaalde landen.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: in beter beheerste tariefomstandigheden inspelen op de groeiende behoeften van autofabrikanten (een elektrische auto verbruikt zes keer meer kritieke materialen dan een klassieke auto). Tegen 2030 zal slechts 5% van de behoeften uit Europese bronnen bestaan. China heeft nu de controle over deze sector (90% van de raffinagecapaciteit voor lithium bevindt zich in China).

6) Het concurrentievermogen van Europa op het gebied van halfgeleiders vergroten

Het idee: een strategische investering in R&D doen om de positie van de Europese kampioen, die een quasi-monopolie heeft in de EUV-technologie (Extreme Ultraviolet Lithography), te consolideren. Deze technologie maakt het mogelijk om kleinere en krachtigere microchips te maken. Het doel bestaat erin te voldoen aan de behoeften van alle sectoren, met name de auto-industrie. Europa zou dit model moeten gebruiken om de opkomst van nieuwe halfgeleiderkampioenen te bevorderen. Ofwel door de bestaande spelers (STMicroelectronics) te versterken, ofwel door er nieuwe te creëren. De noden van de industrie hebben niet alleen betrekking op de meest geavanceerde halfgeleiders, maar ook op de klassieke halfgeleiders.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: de Europese halfgeleiderbedrijven zijn gemiddeld zeven keer kleiner dan hun concurrenten. Maar de vraag naar halfgeleiders in de auto-industrie neemt spectaculair toe, wat een opportuniteit is voor deze bedrijven, mits ze hoogwaardige producten met een erg lange levensduur en zonder defecten leveren.

7) Het 'Software Defined Vehicle' (SDV) standaardiseren

Het idee: de voorwaarden scheppen die autoconstructeurs in staat stellen om tegen redelijke bedragen 'Software-Defined vehicles' te ontwerpen, door bepaalde ontwikkelingen te bundelen en standaarden te definiëren. Net als in China zouden verborgen componenten gedeeld kunnen worden door fabrikanten.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: beheersen wat tegen 2030 zo'n 40% van de waarde van een voertuig zal vertegenwoordigen. De wereldwijde softwaremarkt zal in 2030 goed zijn voor 100 miljard dollar. Samenwerking tussen Europese fabrikanten zou soevereiniteit en concurrentievermogen op het gebied van ingebedde technologieën mogelijk maken.

8) De opkomst van een Europese kampioen in de industriële metaverse bevorderen

Het idee: Europa heeft al een zeer hoog niveau bereikt op het gebied van industriële productie, R&D en logistiek. Het komt er nu op aan om een sprong voorwaarts te maken naar de 21e eeuw met de standaardisatie van onze benadering. Hoe? Door een Europese metaverse-kampioen op te richten die oplossingen aanreikt voor de uitdagingen van de digitalisering van industriële operaties (design, productie, logistiek, etc.). Er zouden samenwerkingsverbanden kunnen worden opgezet tussen constructeurs en verschillende techspelers die betrokken zijn bij de cloud, augmented reality, artificiële intelligentie, het internet der dingen (IoT), enz. Dit project vereist dat de regeringen hun uitgaven richten op de bestaande Europese kampioenen om een talentenpool te ontwikkelen, de cloudinfrastructuur in Europa te lokaliseren en gemeenschappelijke normen voor cyberbeveiliging te definiëren.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: Europa investeert vijf keer minder in R&D voor de technologiesector dan de Verenigde Staten. Daardoor trekt het drie keer minder geld aan dan de Verenigde Staten. Terwijl de Verenigde Staten en China massaal hebben geïnvesteerd in technologieën voor consumptiegoederen en defensie, moet Europa zijn inspanningen opvoeren. Het gaat om soevereiniteit, koolstofvrij maken (vermindering van de uitstoot van de bevoorradingsketen met 30% over tien jaar) en concurrentievermogen.

9) De recycling van batterijen uniformiseren

Het idee: het afvalbeheer spreiden door de samenwerking tussen industriële partners te versterken om kampioenen te creëren voor de recyclage van elke batterijtechnologie. De ontwikkeling van recyclageprojecten voor batterijen vergemakkelijken. Partnerschappen in Europa ontwikkelen met spelers die over de technologie beschikken, waaronder de Chinezen.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: tegen 2030 zal het aandeel van elektrische voertuigen in de autoverkoop stijgen van 8% naar 55%. Tegelijkertijd zal het aandeel van zeldzame materialen dat de auto-industrie verbruikt, exploderen: het gebruik van kobalt zal met factor vijf stijgen, lithium met factor zeven. Ook zullen we acht keer meer nikkel nodig hebben dan nu. Elk jaar bereiken 11 miljoen voertuigen het einde van hun levenscyclus. Door ze te recyclen kan er genoeg staal gerecupereerd worden om 8 miljoen nieuwe auto's te maken en genoeg plastic en koper voor 5 miljoen nieuwe auto's.

10) Het potentieel van waterstof boosten

Het idee: technologische neutraliteit bereiken op het gebied van waterstof en kleine mobiliteit opnemen in de projecten. Een masterplan ontwikkelen om de meest veelbelovende gebieden te identificeren en de acties op Europees niveau te coördineren. De inspanningen concentreren op de meest relevante domeinen: correlatie tussen de waterstofpijpleidingen

en de vulstations (HFS), coördinatie van de opkomst van waterstofhubs die in de buurt van groene energiebronnen moeten worden geïnstalleerd. Opzetten van distributienetten voor waterstof. Contact opnemen met potentiële kopers.

Voordelen en uitdagingen voor Europa: aandrijfliijnen op waterstof kunnen voor een groter rijbereik zorgen. Deze energie is bijzonder gunstig voor vrachtwagens en bussen en, in het algemeen, voor alle voertuigen die erg lange afstanden moeten afleggen. Bij gelijke prestaties vermindert waterstof de omvang van een batterij en daarmee het gewicht. De nieuwe elektrische Renault Master is een voorbeeld. Om een reëel rijbereik van 500 kilometer te bereiken, zou een brandstofcelsysteem met dubbele batterijen (type Hyvia) twee keer zo licht zijn (775 kilogram) dan een conventionele batterij (1.427 kilogram).

Conclusie

De voorstellen die we in dit pleidooi naar voren brengen, zijn ambitieus maar concreet. Ze tonen aan dat de Europese auto-industrie snel de oplossing kan worden voor de uitdagingen van het continent. We zijn ons ervan bewust dat dit een paradigmaverschuiving vereist. We moeten ons nu laten inspireren door wat elders beter wordt gedaan. Samenwerken wordt een must, zowel tussen concurrenten als tussen industriële sectoren. Wij zijn bereid met alle betrokken instellingen en belanghebbenden samen te werken om deze ideeën verder uit te werken. De welvaart van ons continent staat op het spel.

Referenties:

- (1) ACEA pocket guide 2023-2024 (voor alle cijfers behalve die van Frankrijk)
- (2) ACEA, May 2023 (<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-around-world-share-per-region/>)
- (3) IEA, Global EV outlook 2023 (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>)
- (4) KPMG-studie "Impact van de Chinese autoconstructeurs in Europa" (april 2022)
- (5) Studie Lazard gebaseerd op jaarverslagen van autoconstructeurs (april 2022)
- (6) <https://www.etui.org/publications/heavier-faster-and-less-affordable-cars>
- (7) <https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page031.html>
- (8) Rapport « Transport et environnement » « Emissions de CO2 des automobiles : les faits », 2018.
- (9) Rapport "blue green alliance", "Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act", 2022
- (10) Rapport over de vergelijking van de Amerikaanse, Chinese en Europese regelgevende kaders voor de transitie naar koolstofarme wegmobiliteit. Ecole Polytechnique, december 2023.
- (11) <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/the-ira-and-the-us-battery-supply-chain-one-year-on/>
- (12) Analyses van experts; McKinsey Center voor de mobiliteit van de toekomst
- (13) https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_nl
- (14) Gegevens Renault Group, project Nieuwe Twingo
- (15) <https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-6-eu-countries-have-less-than-1-charger-per-100km-of-road-1-charger-in-7-is-fast/>