



Groene auto's als redder in nood voor de auto industrie?

2010/1
29 | 04 | 2010



MENSEN



WELVAART



BESCHERMING

De toekomst of redding van Opel Antwerpen hangt niet af van overheidsinitiatieven ter stimulering van de lokale productie van groene auto's. De Belgische overheid vermag weinig of niets tegen structurele overcapaciteit en de machtspelletjes van de grote autolanden.

De gulle steunmaatregelen in enkele belangrijke landen bestendigen de overcapaciteit waardoor de toekomstige concurrentiële verhoudingen in de autosector verstoord dreigen te blijven. Dit is geen attractieve markt met zicht op hoge marges. Als heel wat constructeurs hun producten met verlies (blijven) verkopen, zouden we deze door het buitenland gesubsidieerde auto's best gewoonweg aankopen in plaats van deze lokaal te willen assembleren. Door aan te kunnen kopen aan een kunstmatig lage prijs, geniet de Belgische klant van een hoog consumentensurplus op rekening van de buitenlandse belastingbetaler.

De groene auto heeft een toekomst maar dit is een tautologie. Alle autobedrijven zullen zich noodgedwongen richten op betere en dus groenere auto's zodat de grijze overcapaciteit van vandaag omgezet dreigt te worden in een groene overcapaciteit.

Niemand weet nu welke groene auto in 2020 het best zal verkopen en de andere groene designs van de markt zal verdrijven. Is de winnaar een 'gewone' turbodiesel met geavanceerde elektronica, een hybride turbodiesel, een hybride benzinemotor, een (plug-in) elektrische auto, een brandstofcelvoertuig of een nog onbekende combinatie? En wordt die winnaar wel in Europa geproduceerd? Wie dus pleit voor 'redding door de groene auto' weet dus letterlijk niet over welke technologieën hij of zij het heeft. En dat hoeft ook niet want de overheid kan nooit de markt als selectiemechanisme evenaren. De groene auto zal hoe dan ook kostencompetitief moeten zijn. Anders hapt de consument niet toe.

Deze elementaire voorwaarde impliceert dat dure radicale innovaties wel eens uit de markt geprijsd kunnen worden door relatief goedkope incrementele innovaties zoals efficiëntieverbeteringen.

Volgens het IEA is brandstofefficiëntie het belangrijkste technologische traject naar de groene auto van 2050. De overheid kan de groene auto niet op commando laten ontwikkelen. Ons land heeft geen echt sterke traditie inzake R&D voor de groene auto van de toekomst. De publieke R&D-inspanningen voor de groene auto kunnen sterk opgevoerd worden maar dit zal gepaard gaan met grote opstartkosten. Intussen besteden de grotere autolanden al wat middelen aan publieke R&D maar het is toch intrigerend dat één enkel bedrijf zoals Bosch meer investeert in groene R&D dan alle rijke overheden samen. Als de grote autolanden het echt menen met de vergroening van het autopark, mogen we ons verwachten aan een forse toename van de globale R&D-inspanningen voor de groene auto. De technologische concurrentie wordt dus aanzienlijk en België kampt met het specifieke nadeel dat de publieke R&D niet kan overlopen in private R&D rond de groene auto. De grote constructeurs concentreren hun groene R&D nu eenmaal niet in ons land.

Succesvolle publieke R&D resulteert pas na vele jaren tot zelfs decennia in interessante nieuwe marktconcepten zodat het snel creëren van tewerkstelling via de groene auto niet mogelijk is. Ook een meer directe interventie door de overheid kan niet in snelle tewerkstelling resulteren.

De overheid is een organisme van collectieve actie in het algemene belang. Het beleid dient kansen voor alle werknemers te scheppen en de structurele handicaps van ons land dienen eerst aangepakt te worden vooraleer selectieve fine-tuning op het niveau van elke individuele sector aan de orde is.

Onafhankelijke denktank voor
duurzame economische groei
en sociale bescherming.