

Einde voertuigen met verbrandingsmotor in de EU vanaf 2035

i Agoria Automotive Technology Club
Jean-Marc Timmermans & Ward Vleegen



Op 27 oktober werd een akkoord bereikt over het einde van de verkoop van voertuigen met klassieke verbrandingsmotor in de Europese Unie vanaf 2035. Dit werd bevestigd door de Europese Raad en is aldus een feit voor de Europese automobielindustrie. Wat betekent deze beslissing nu concreet voor onze Belgische automobielindustrie en voor de Belgische burgers en bedrijven? Deze beslissing kadert in een ruimere context van de Europese Green Deal met als tussentijdse doelstelling om tegen 2035 de CO₂-emissies met 55% terug te dringen. Hiervoor heeft de Europese Commissie een ruim pakket van maatregelen uitgewerkt onder de werktitel Fit-for-55.

IMPACT VOOR DE BELGISCHE AUTOMOBIELCONSTRUCTEURS

CO₂-reductie is uiteraard niet nieuw voor de Europese automobielindustrie. Bovendien zijn onze Belgische automobielconstructeurs reeds geruime tijd gefocust op de productie van elektrische voertuigen. Zo begon **Audi Brussels** al in maart 2018 met de productie van de volledig elektrische Audi e-tron. Dit was bovendien de eerste volledige elektrische wagen van het merk Audi wereldwijd. Ook **Volvo Cars** in Gent startte in oktober 2022 de productie van de XC40 en C40 Recharge (full-electric). **Toyota Motors Europe** in Zaventem is dan weer volop bezig met onderzoek en ontwikkeling van hybride voertuigen en waterstof.

Ook de producenten van bussen en vrachtwagens in ons land zijn reeds geruime tijd actief met de ontwikkeling en productie van zero-emissie voertuigen voor zwaar vervoer. Hiervoor kunnen we verwijzen naar de pioniersrol van **Van Hool** op het vlak van hybride bussen, bussen op waterstof of volledig elektrische bussen. Ook **VDL** in Roeselare produceert reeds

geruime tijd volledig elektrische bussen en bouwt momenteel aan een gloednieuwe fabriek in Roeselare. **DAF trucks** in Westerlo produceert dan weer de cabine van een gloednieuwe elektrische vrachtwagen van het merk en **Volvo Trucks** gaat in Oostakker naast batterijpakketten in toekomst ook batterijmodules produceren. Verder vinden we in Harelbeke ook **Adax Motors**, dat lichte elektrische vrachtwagens bouwt voor ondermeer stadsdiensten of groendiensten.

GEMENGDE SITUATIE VOOR DE BELGISCHE AUTOMOBIEL TOELEVERANCIERS

Als we kijken naar de toeleveranciers van de autoconstructeurs zien we een meer gemengde situatie. Er zijn zeker een aantal toeleveranciers, ook in België die nog wel afhankelijk zijn van de verbrandingsmotor omdat ze onderdelen vervaardigen die gebruikt worden in de motor of aandrijving. In het algemeen is de Belgische automobiel industrie veel minder afhankelijk van de verbrandingsmotor dan bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk of Italië waar er veel meer bedrijven zijn die zich bezighouden

met onder meer injectiesystemen, mechanische onderdelen zoals zuigers, kleppen, nokkencassen, enz.

De Belgische toeleveranciers in de automobielsector zetten volop in op innovatie. Hier staat onze Belgische automobielsector heel sterk. De grote uitdagingen liggen op het vinden van personeel, oplossen van bottlenecks in de toeleveringsketen (semiconductors, materialen voor batterijen) en het onder controle houden van de kosten.

INNOVATIE ALS STRATEGIE TIJDENS DEZE SNELLE TRANSITIE RICHTING ZERO-EMISSIE TECHNOLOGIE

Bedrijven die vandaag onderdelen produceren die morgen niet langer gebruikt worden, kunnen proberen om te differentiëren naar andere markten of hun maakproces aanwenden voor nieuwe onderdelen die wel toepassing kennen in de voertuigen van morgen. Maar ook continu innoveren door nieuwe technologieën te integreren in de producten of het productieproces is cruciaal om als bedrijf relevant te blijven in deze tijden waarin belangrijke transitie plaatsvinden. De snelheid waarmee de technologische innovaties plaatsvinden neemt steeds toe en de kennis die gepaard gaat met deze innovaties wordt eveneens omvangrijker en complexer. Daardoor is het als individueel bedrijf vaak moeilijk om de uitdaging van continue ontwikkeling en innovatie alleen aan te gaan. Samenwerking tussen bedrijven met andere complementaire technologie of samenwerking met andere actoren zoals universiteiten, onderzoeksinstituten, start-ups of high tech bedrijven wordt steeds belangrijker. Maar ook samenwerkingen in het kader van ontwikkeling en innovatie met verschillende actoren uit de waardeketen van de automobielsector (leverancier, klant, eindgebruiker) kunnen succesvol zijn om nieuwe innovaties sneller te realiseren.

NIEUWE OPPORTUNITeiten BINNEN DE

WAARDEKETEN VAN ZERO-EMISSIE TRANSPORT

De transitie naar zero-emissie transport brengt ook nieuwe opportuniteiten voor zowel bestaande als nieuwe spelers. Een voorbeeld hiervan is de waardeketen van batterijen voor elektrische en hybride voertuigen. Door de transitie richting zero-emissie voertuigen dienen zich heel wat opportuniteiten doorheen de waardeketen van een aantal nieuwe componenten aan, zoals de assemblage van batterijpacks of de verwerking en recyclage van einde leven batterijen afkomstig van voertuigen. Eerder dit jaar werd een studie afgerond waar ook Agoria aan meegewerkt heeft en die specifiek de opportuniteiten bij het ontmantelen, eventueel hergebruiken en de recyclage van batterijen. Meer informatie hierover vindt u via het Re2Live-project (<https://re2live.be/>).

BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN TIJDENS DEZE TRANSITIE

Voor onze Belgische automobielbedrijven zien we op dit ogenblik enkele belangrijke uitdagingen, die te maken hebben met factoren die extern aan de transitie richting zero-emissie voertuigen liggen:

1. volatiele energieprijzen hebben een grote impact op de operationele kosten voor onze maakbedrijven. Sommige bedrijven zijn meer energie-intensief dan andere.
2. stijging van bepaalde grondstoffen zoals metalen
3. aanhoudende problemen in de toeleveringsketen van bepaalde componenten zoals halfgeleiders
4. vinden van geschikt personeel.

In een meer ruimere context zien we enkele belangrijke stappen in een verdere transitie richting zero-emissie transport:

- De uitbouw van een adequaat netwerk van laad- en tankinfrastructuur, dit voor zowel licht vervoer als voor zwaar vervoer.
- Naast laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen dienen we ook te investeren in de nodige tankinfrastructuur

voor andere alternatieve brandstoffen zoals waterstof.

- Batterij-elektrische aandrijvingen zullen zeker een heel belangrijke rol spelen in de transitie naar een CO₂-neutrale mobiliteit, maar ook andere koolstofneutrale aandrijftechnologieën dienen verder ontplooid te worden. Een grotere diversiteit van zero-emissie technologieën geeft ons een grotere flexibiliteit en robuustheid om in een snel veranderende omgeving de omslag te maken. ■

VOMinfo Themanummers 2023

Februari 2023:
Smart energy consumption measurement

April 2023:
Energy savings in surface treatment

Juni 2023:
Corrosion protection toward a circular economy

Augustus 2023:
Making existing production lines more profitable

October 2023:
Recovery, recycling, reuse, repurposing

December 2023:
Process and final control in surface treatment