



7 december 2021

Persbericht impactstudie CLEPA/PwC elektrificatie

Geachte relatie,

Hierbij stuur ik u de Nederlandse versie van het persbericht over het [onderzoek](#) van CLEPA, de Europese belangenorganisatie voor de automotive toeleveringsindustrie en strategisch adviesbureau PwC Strategy&, naar de effecten van de elektrificatie op de automotive industrie. Dit onderzoek is gisteren gepubliceerd.

PERSBERICHT

Een overgang naar uitsluitend elektrische voertuigen zou leiden tot het verlies van een half miljoen banen in Europa, zo blijkt uit onderzoek

- **Transitiebeoordelingen bevestigen de essentiële rol van elektrificatie bij het bereiken van de doelstellingen van het akkoord van Parijs. Ze brengen echter tevens risico's voor de werkgelegenheid in de aandrijflijnsector aan het licht**
- **De voorziene 226.000 nieuwe banen voor de productie van EV-aandrijflijnen (uitgaande van een Europese batterijketen) betekenen naar verwachting een nettoverlies van 275.000 banen (-43% banen) tussen nu en 2040**
- **Naar verwachting zullen 501.000 banen bij automotive toeleveranciers in de productie van aandrijflijncomponenten voor interne verbrandingsmotoren (ICE) overbodig worden als de technologie tegen 2035 wordt uitgefaseerd**
- **Van die half miljoen banen zal 70% (359.000) hoogstwaarschijnlijk verloren gaan in een periode van slechts 5 jaar, tussen 2030 en 2035. Dit maakt duidelijk dat de tijd om de sociale en economische impact te managen beperkt is**
- **er aanvulling op elektrificatie zou een keuze voor gemengde technologieën waarbij gebruik wordt gemaakt van hernieuwbare**

brandstoffen tegen 2030 een CO2-reductie van 50% kunnen opleveren, terwijl banen behouden blijven en toegevoegde waarde wordt gecreëerd

CLEPA, de European Association of Automotive Suppliers, heeft PwC Strategy& opdracht gegeven om de impact te beoordelen van drie verschillende Green Deal-beleidsscenario's op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde[1] bij automotieve toeleveranciers in heel Europa[2] in de periode van 2020 tot 2040. De scenario's vertegenwoordigen een gemengde technologische benadering, de huidige "uitsluitend EV"-benadering die wordt voorgesteld in het "Fit for 55"-pakket en een radicaal opschaalscenario voor EV's. Alle drie de scenario's gaan uit van versnelde elektrificatie om de klimaatdoelstellingen te behalen, met tegen 2030 een groot marktaandeel voor elektrische voertuigen[3] van respectievelijk meer dan 50%, bijna 80% en bijna 100%.

De automotieve productiesector is goed voor meer dan 5% van de totale werkgelegenheid in 13 EU-lidstaten.[4] Meer dan 60% van deze werknemers is in dienst van automotieve toeleveranciers. De studie biedt daarom een zeer welkome Europabrede beoordeling en identificeert verder de risico's en kansen in zeven grote productielanden voor auto-onderdelen (Duitsland, Spanje, Frankrijk, Italië, Tsjechië, Polen en Roemenië). De studie is ook de eerste in zijn soort die de impact evalueert van verschillende beleidstrajecten om de Green Deal-doelstellingen te behalen, met een focus op automotieve toeleveranciers.

Terwijl autofabrikanten een grotere capaciteit hebben om activiteiten af te stoten of te insourcen om een verlies aan activiteiten op het gebied van aandrijflijnen te compenseren, kunnen automotieve toeleveranciers veel minder flexibel reageren, aangezien ze gebonden zijn aan langetermijncontracten met autofabrikanten. De sector bestaat niet alleen uit wereldwijd opererende en vermogende marktleiders, maar ook uit honderden gespecialiseerde bedrijven en mkb's die minder kapitaal tot hun beschikking hebben om te investeren in de transformatie van hun bedrijfsmodellen.

Transitie versus verstoring

De studie voorspelt dat in het "uitsluitend EV"-scenario 70% van de werkgelegenheidsimpact al voelbaar zal zijn in de periode van 2030 tot 2035 en bevestigt dat de werkgelegenheidskansen voor elektrische voertuigen afhangen van het tot stand brengen van een dichte Europese batterijleveringsketen, waarvan de timing en waarschijnlijkheid nog onzeker zijn. West-Europese landen lijken de beste papieren te hebben om bolwerken te zijn in de productie van EV-aandrijflijnen, terwijl de werkgelegenheid in Midden- en Oost-Europese landen sterk afhankelijk zal blijven van verbrandingsmotoren.

Henning Rennert, Partner bij PwC Strategy& Duitsland, zei:

"Terwijl elektrificatie aan de ene kant de werkgelegenheid in de aandrijflijnsector in gevaar brengt, zal in de toekomst personeel met andere vaardigheden, zoals op gebieden als software of infrastructuur nodig zijn. De toekomstige toegevoegde waarde en werkgelegenheid in aandrijflijntechnologieën hangen af van de lokale batterijproductie in Europa."

CLEPA Secretaris-Generaal, Sigrid de Vries, zei:

“De studie benadrukt de risico's van een “uitsluitend EV”-benadering voor het levensonderhoud van honderdduizenden mensen die hard werken om de technologische oplossingen voor duurzame mobiliteit te bieden. Aangezien automotieve toeleveranciers verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de productiewerkgelegenheid in de auto-industrie, is het van cruciaal belang dat we banen bij automotieve toeleveranciers centraal stellen bij het managen van de sociale en economische impact van de transformatie. Innovaties door automotieve toeleveranciers hebben elektrische mobiliteit steeds toegankelijker gemaakt voor consumenten en er een essentieel instrument van gemaakt om de emissiereductiedoelstellingen te behalen. Maar de behoeften van de samenleving zijn veel te divers voor een ongedifferentieerde aanpak. Een regelgevingskader dat openstaat voor alle beschikbare oplossingen, zoals het gebruik van hybride technologieën, groene waterstof en duurzame hernieuwbare brandstoffen, zal innovatie mogelijk maken terwijl we mobiliteit in de komende decennia opnieuw definiëren.”

Een onzekere toekomst voor batterijen

Het onderzoek onderschrijft dat tot 70 miljard euro (70%) van de waardecreatie met betrekking tot elektrische aandrijflijnen terug te voeren zal zijn op de verwerking van batterijmaterialen, de productie van batterijcellen en celmodules en het assembleren van batterijsystemen. Het is belangrijk om te benadrukken dat deze activiteiten niet per se bij dezelfde bedrijven of in dezelfde regio's plaatsvinden, aangezien ze aanzienlijk andere vaardigheden en expertise vereisen in vergelijking met conventionele aandrijflijntechnologie. Het is daarom onwaarschijnlijk dat ze kansen bieden aan de meeste automotieve toeleveranciers die gericht zijn op aandrijflijnen, met name kleine en middelgrote ondernemingen die werk bieden aan ongeveer 20% van de mensen die in de automotieve toeleveringsindustrie werken. Eerder [onderzoek door CLEPA](#) illustreerde dat de productie van batterijen relatief meer banen oplevert voor academisch geschoolde werknemers en minder voor de arbeiders die nu onderdelen produceren die gerelateerd zijn aan verbrandingsmotoren.

Methodologie

De methodologie van het onderzoek is een aanvulling op eerdere onderzoeken (beschikbaar via het werkgelegenheidsportal van CLEPA), omdat het cijfers creëert vanuit een bedrijfsperspectief. Gegevens werden verzameld met de steun van CLEPA[5], nationale verenigingen en bedrijven in een oriënterend onderzoek op basis van 199 vragenlijsten en gevalideerd met 33 interviews met experts. Om commerciële besluiten, productiecapaciteiten op het niveau van ploegendiensten (meestal drie blokken van acht uur) en de aantrekkelijkheid van een land realistisch vorm te geven, zijn criteria beoordeeld om afbouwscenario's voor ICE-voertuigtechnologieën en opschaalscenario's voor EV-technologieën te ontwikkelen.

Beleidsaanbevelingen CLEPA[6]

Het huidige “Fit for 55”-voorstel voor CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens kijkt alleen naar de emissies afkomstig van de uitlaat van het voertuig en houdt geen rekening met emissies die verband houden met de productie van voertuigen of de brandstoffen die ze gebruiken, inclusief de manier waarop elektriciteit wordt opgewekt. Om technologieën met de laagste totale CO₂-voetafdruk te stimuleren, moeten de emissies van voertuigen idealiter worden gereguleerd op basis

van de levenscyclus, met een Well-to-Wheel-benadering (WtW) als eerste stap, waarbij rekening wordt gehouden met de productie en distributie van de brandstof/elektriciteit die wordt gebruikt om een voertuig aan te drijven. Bij het bepalen van de naleving van de CO₂-normen moet rekening worden gehouden met emissiereducties aan de brandstof-/energieproductiekant, bijvoorbeeld door de introductie van een vrijwillig creditmechanisme, dat autofabrikanten een extra optie biedt om de wagenparkbrede doelstellingen te behalen met extra hoeveelheden hernieuwbare brandstoffen.

Openheid van technologie geeft de industrie de benodigde tijd voor de transitie, terwijl de maatschappelijke ontwrichting, die vaak hand in hand gaat met abrupte veranderingen, wordt verzacht, zonder compromissen te doen op het gebied van het klimaat. Een geplande en doordachte transitie die bestaat uit een gemengde technologische benadering houdt opties open om zich aan te passen aan nieuwe ontwikkelingen, of het nu gaat om technologische doorbraken, geopolitieke gebeurtenissen of de beschikbaarheid van middelen, en biedt tegelijkertijd aanzienlijke kansen voor waardecreatie in de auto-industrie, een van Europa's grootste industriële activa.

Sigrid de Vries vervolgt: “Een open technologische benadering moet bestaan uit snelle elektrificatie met schone en hernieuwbare energie, aangevuld met schone verbrandingstechnologie met duurzame hernieuwbare brandstoffen. Er zijn meer opties dan emissievrije uitlaatgassen. We moeten de rol erkennen die klimaatneutrale brandstoffen kunnen spelen bij het verminderen van de emissies, het behoud van de keuze voor de consument, de betaalbaarheid en het behoud van de mondiale concurrentiepositie van Europa. Niet technologie maar fossiele brandstoffen zijn de vijand. Openheid van technologie zal van cruciaal belang zijn om een rechtvaardige transitie te bewerkstelligen.”

Voetnoten

[1] Toegevoegde waarde wordt gedefinieerd als omzet minus materiaalkosten en beschrijft het deel van de individuele waardecreatie van het bedrijf dat direct bijdraagt aan de economie van het land

[2] EU+VK+EFTA

[3] Door batterij aangedreven elektrische voertuigen, plug-in hybride elektrische voertuigen en full-hybride elektrische voertuigen

[4] Slowakije, Roemenië, Zweden, Tsjechië, Hongarije, Duitsland, Spanje, Polen, Slovenië, Frankrijk, België, Oostenrijk en Portugal.

[5] CLEPA is de European Association of Automotive Suppliers

[6] Beleidsaanbevelingen vallen buiten het bereik van het onderzoek en zijn slechts opvattingen van de CLEPA

Over CLEPA

CLEPA, de European Association of Automotive Suppliers gevestigd in Brussel, vertegenwoordigt meer dan 3.000 bedrijven, van multinationals tot mkb's, die state of the art componenten en innovatieve technologie voor veilige, slimme en duurzame mobiliteit leveren en jaarlijks meer dan € 30 miljard investeren in onderzoek en ontwikkeling. Automotive toeleveranciers in Europa bieden rechtstreeks werk aan 1,7 miljoen mensen in Europa.

Contact: CLEPA's Head of Strategic Communications Filipa Rio: f.rio@clepa.be;

Over Strategy&

Strategy& is een wereldwijd strategisch adviesbureau dat uniek gepositioneerd is om u te helpen uw optimale toekomst te realiseren: een toekomst waarin differentiatie van binnenuit centraal staat en die precies op u is afgestemd. Als onderdeel van PwC bouwen we elke dag aan de winnende systemen die de kern vormen van groei. We combineren onze krachtige vooruitziende blik met deze tastbare knowhow om u te helpen vanaf dag één een betere, meer transformatieve strategie te creëren. We zijn 100+ jaar, 3.000 strategieconsultants, meer dan 295.000 PwC-professionals en 156 landen sterk.

Contact: Annabelle Kliesing, Senior Communications Lead:

annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com

Koninklijke RAI Vereniging behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

RAI Vereniging, Floris Liebrand

Woordvoerder

f.liebrand@raivereniging.nl

+31 6 13 05 348 4



Koninklijke RAI Vereniging

Europaplein 6

1078 GZ Amsterdam

www.raivereniging.nl

Geen berichten meer ontvangen van ons? [Klik hier](#).