

'Speel autofabrikant en tegen elkaar uit'

Autofabrikanten hangen altijd aan de rem als het gaat om strenge uitstootnormen, en de Europese autoriteiten blijken gevoelig voor die druk. Volgens onderzoeker dr. Joeri Wesseling levert het Californische model meer succes. Dat dwingt fabrikanten een minimumpercentage duurzame voertuigen te verkopen. 'De bedrijven gaven hun verzet op en gingen innoveren.'



De Europese Unie stelt eisen aan de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's, maar maakt nauwelijks onderscheid naar technologie. Het effect is vooralsnog gering; de overgang naar elektrisch en hybride rijden verloopt moeizaam. De Amerikaanse staat Californië, met een van de grootste automarkten ter wereld, daarentegen hanteert met succes een op techniek sturende aanpak, zo blijkt uit het onderzoek waarop dr. Joeri Wesseling is gepromoveerd aan de faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht. 'Er valt voor Europa veel te leren.'

Hoe werkt het Californische model?

'Californië had te kampen met een smogprobleem en besloot daarom in 1990 dat autofabrikanten elk jaar met hun verkochte auto's een bepaald aantal credits, een soort milieupunten, moesten verdienen. Hoe schoner de aandrijftechniek van een auto, hoe meer credits die opleverde. Die verschillen waren en zijn aanzienlijk, in de orde van tien keer zoveel punten voor een elektrisch voertuig als voor een gewone brandstofauto. De regels zijn steeds opnieuw naar bevind van zaken aangepast, maar het principe is hetzelfde gebleven. Het beleid is er echt op gericht de marktintroductie van nieuwe technologieën af te dwingen.'

En hoe viel dat bij de fabrikanten?

'In het begin vormden ze een gesloten front, dat er alles aan deed om het beleid tegen te werken: lob-

byen, rechtszaken aanspannen, financieren van onderzoek dat de geloofwaardigheid van het beleid ondergroef. Maar toen de staat voet bij stuk hield, konden de bedrijven hun verzetsstrategie op den duur niet volhouden. Een fabrikant als Nissan had te kampen met teruglopende verkoopcijfers en besloot daarom alsnog om sterk in elektrische aandrijving te investeren. Collega-fabrikanten zagen meer in andere nieuwe aandrijftechnieken, waardoor er concurrentie op milieugebied ontstond. Doordat de belangen van de bedrijven uiteen begonnen te lopen, brokkelde het front steeds verder af.'

Was dat stimuleren van concurrentie een bewuste strategie?

'Ja, de staat stimuleert met specifieke maatregelen het ontstaan van belangenverschillen. Een recent voorbeeld is de elektrische BMW i3. Toen die op de markt kwam, introduceerde Californië een nieuwe categorie met hoge credits die speciaal op die auto was toegesneden. De staat speelt de fabrikanten tegen elkaar uit door innovaties verschillend te belonen afhankelijk van hun belang voor het milieu. Dat heeft zo goed gewerkt dat de bedrijven hun verzetshouding geleidelijk hebben opgegeven. In plaats daarvan proberen ze nu het beleid te beïnvloeden om concurrentievoordeel te behalen. Gevolg is dat de overheid in staat is met de afzonderlijke bedrijven te onderhandelen. Negen andere staten in de VS hebben het Californische model inmiddels overgenomen.'

Hoe zijn de kansen voor start-ups die van meet af aan op schone technologie inzetten?

'Zulke bedrijven profiteren sterk van de vele credits die hun voertuigen opleveren; ze kunnen die punten namelijk verhandelen. Zo kon Tesla, fabrikant van elektrische auto's, snel groot worden door zijn creditoverschot aan de gevestigde bedrijven te verkopen. In dit systeem is het niet de overheid die voor innovatie betaalt, maar de andere bedrijven. Dat kun je een pervers beleid noemen, maar het werkt goed.'

En wat doet Europa?

'De Europese Unie hanteert normen voor de uitstoot van de nieuwe autovloot in z'n geheel en stelt die telkens een beetje naar beneden bij. Dat is voor fabrikanten nauwelijks een stimulans om de elektrische en hybride technologie verder te ontwikkelen, want het levert ze meer op de verbrandingsmotor steeds een beetje te verbeteren. In 2012 is er wel een systeem van supercredits ingevoerd, waarbij een emissievrije auto voor twee gewone auto's telt, maar die verhouding is te klein om effect te hebben. Het systeem wordt trouwens al weer afgebouwd.'

Hoe kan het beter?

'Ook de EU en de nationale overheden zouden hun interactie met de industrie op afzonderlijke bedrijven moeten richten in plaats van op brancheorganisaties. Stimuleer schonere technieken net als in Californië door fabrikanten tegen elkaar uit te spelen. Het beste is om dat te combineren met sturing aan de vraagkant, bijvoorbeeld beïnvloeding van de publieke opinie en gunstige financiële regelingen voor bezitters van milieuvriendelijke auto's. Dat laatste is vooral belangrijk om de industrie te laten zien dat het de overheid ernst is met het duurzaamheidsbeleid. Fabrikanten zijn dan eerder geneigd mee te werken.'

Zou dit soort beleid ook de uitstoot van andere industrie sectoren omlaag kunnen brengen?

'Dat verwacht ik wel. Voorwaarde is dat de sector grote bedrijven kent die zich vanuit gevestigde belangen tegen een transitie verzetten, zoals bijvoorbeeld in de olie- of chemische industrie het geval is. In mijn nieuwe baan als postdoc aan de universiteit van het Zweedse Lund wil ik onderzoeken hoe ik de conclusies van mijn proefschrift verder kan generaliseren.'

WESSELING