

Elektromobilität in Belgien

Premium Mitglieder



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

1. Einführung	3
2. Entwicklungsstand in Belgien	4
○ Der belgische Automobilsektor	5
○ Energiequellen	7
3. Batterien und Recycling	8
4. Die föderale Strategie	9
○ Steuervorteile	9
○ Ladeinfrastruktur	9
5. Regionale Strategien	10
○ Flandern	10
▪ Ladestationen	10
▪ Projekte in Flandern	11
○ Brüssel-Hauptstadt	12
▪ Ladeinfrastruktur	13
○ Wallonie	14
▪ Ladestationen	14
▪ Projekte	15
6. Fazit	15
Für weitere Informationen	16

1. Einführung

Der Verkehrssektor stößt in Belgien die meisten Emissionen aus. Im Jahr 2021 entfielen 21,5 % der gesamten CO₂-Emissionen in Belgien auf den Verkehrssektor, der in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen ist [1].



CO₂-Emissionen
wachsen stetig



Die Europäische Kommission will den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in Europa bis 2035 einstellen. Diese Verordnung betrifft alle ab 2035 verkauften neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge. Autos mit Verbrennungsmotor, die mit kohlenstoffneutralen E-Fuels (oder synthetischen Kraftstoffen) fahren, werden jedoch freigestellt. Die Entwicklung der Elektromobilität ist daher von entscheidender Bedeutung [2].

Quellen: [1] (climat.be, 2022).

[2] ([Europäische Kommission](#), Januar 2021).

2. Entwicklungsstand in Belgien

Plug-in-Hybridautos und batteriebetriebene Elektroautos nehmen stetig zu, während die Zahl der Autos mit fossilen Brennstoffen weiter zurückgeht. Von den zu 100 % elektrisch betriebenen Autos, die im Jahr 2022 verkauft wurden, waren 87,1 % auf Unternehmen und Selbstständige zugelassen [3].

Laut den Ergebnissen der zweijährlichen Roland Berger-Umfrage "Automotive Disruption Radar" ziehen nur vier von zehn Belgier den Kauf eines rein elektrischen Fahrzeugs in Betracht, was unter dem Durchschnitt der 23 untersuchten Länder liegt (60 %). Zu den Hindernissen für den Kauf von Elektrofahrzeugen zählen der noch zu hohe Preis, die zu geringe Reichweite und die zu geringe Ladeinfrastruktur [4].



Quellen: [3]([FEBIAC, 2023](#))
[4]([Everaert B., L'écho, 2022](#))

2.1 Der belgische Automobilsektor [5]

Im 4. Quartal 2020:



450

Unternehmen

Im Jahr 2021:



105 142

Beschäftigte

in die Sektoren: Werkstatt,
Metallverwertung,
Karosseriebau und
Metallhandel



Laut Umicore gab es
Investitionen in Höhe von

389 Mio. Euro

Energy & Surface Technologies
machen fast 60% der
Investitionsausgaben aus.



Wertschöpfung von
4,7 Mrd. Euro

Im Jahr 2022:



21 Mrd. Euro

Umsatz

in Branchen wie Handel und Reparatur von Personenkraftwagen,
Schwerindustrie, Importeure, Spezialwerkstätten, Handel und Reparatur von
Motorrädern und Handel mit Autoteilen.

Quellen: [5] Von Agoria erhaltene Zahlen (<https://www.agoria.be/fr>)

Umicore Jahresbericht 2021

Centraal bureau voor statistiek

Sectorenconvenant 2021-2022

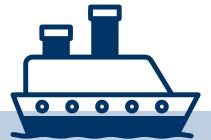
Standortvorteile für die Automobilindustrie

1.

hochqualifizierte Arbeitskräfte



2.



Seehäfen spielen eine wichtige Rolle in der europäischen und weltweiten Automobilindustrie. Der Hafen von Antwerpen-Brügge gilt als das weltweit größte Drehkreuz für den Umschlag von Fertigfahrzeugen, basierend auf dem Volumen der Hochseerollen. Darüber hinaus beherbergt der Hafen von Gent Cars, das größte Montagewerk von Volvo, das größte Montagewerk von Volvo Trucks, das europäische Vertriebszentrum von Honda sowie Pkw- und Lkw-Montagebetriebe, Autohändler, Hersteller und Zulieferer.

3.

Es gibt in Belgien zahlreiche Forschungszentren, deren Zweck die Erforschung neuer Technologien und das Testen von Ersatzteilen ist, z. B. Flanders' DRIVE.



Bekannte Werke in Belgien sind z. B. Audi Forest/Brüssel, Volvo Europe in Gent, Van Hool (Busse) und Truco [6].

Im Bereich der Elektromobilität haben die Autohersteller bereits seit einigen Jahren verschiedene Projekte gestartet. Im Jahr 2018 produzierte Audi sein erstes Elektroauto, den Audi E-tron, in Brüssel, inkl. eigener Batterie, die ebenfalls in Belgien produziert wird [7]. Bisher sind bereits mehr als 150.000 Audi Q8 e-tron vom Band gelaufen. Die Nachhaltigkeitsstrategie des Betriebes macht das Auto zertifiziert CO₂-neutral, da es in der CO₂-neutralen Brüsseler Fabrik hergestellt wird [8].

Volvo Cars in Gent hat im Oktober 2022 mit der Produktion des XC40 und des C40 recharge begonnen. Van Hool produziert ausschließlich Elektrizität oder Wasserstoff angetriebene Busse [9].

2.2 Energiequellen

Die McKinsey-Beratungsfirma schätzt, dass sich die weltweite Stromnachfrage bis 2050 verdoppeln werde, da die Elektromobilität zunehmen wird. In Belgien werde die Stromnachfrage im Jahr 2040 um 28% höher sein als heute, wie das Forschungskonsortium Energyille berichtet.

Woher soll dieser Strom kommen?

Im Jahr 2022 erzeugt Belgien 47% seines Stroms durch Kernenergie, gefolgt von 27% mit Gas. Obwohl Belgien bis 2025 aus der Kernenergie aussteigen wollte, ist mit einer Verlängerung der Reaktoren zu rechnen, um eine Stromknappheit zu vermeiden.

Laut Energyille ist ein Anteil der Erneuerbaren von 50% im Strommix bis 2030 möglich. Dies könne durch den Ausbau der Offshore- und Onshore-Windkraftanlagen und der Solarenergie-Anlagen erreicht werden. Bis dahin müsse sich Belgien auf Stromimporte verlassen (2030 bis zu 20% des belgischen Strommixes) [10].

- Quellen:
- [6] (Flanders Investment & trade, 2022).
 - [7] (Timmermans J-M, 2023, Agoria).
 - [8] Daten aus der Pressemitteilung von audi, datiert vom November 2022.
 - [9] (Timmermans J-M, 2023, Agoria).
 - [10] (Everaert B., l'Echo, 2021).

3. Batterien und Recycling

Es besteht die Möglichkeit, die Materialien von Batterien, wie beispielsweise für Solarzellen, zu recyceln, wenn sie nicht mehr wiederverwendbar sind. Belgische Unternehmen haben sich beim 2021 aufgelegten EU-Projekt "European Battery Innovation" (2,9 Milliarden Euro) beteiligt. Das Unternehmen Hydrometal z.B. gewinnt Kobalt, Lithium und Nickel aus Batterien zurück [11].



Prayon nimmt auch an diesem Projekt Teil, da es Phosphate und Fluorate herstellt. Diese Stoffe können u. a. für die Herstellung von Batterien verwendet werden [12].



Seit 2006 müssen laut EU-Richtlinie mindestens 50 % der Materialien einer Batterie recycelt werden [13]. Das belgische Unternehmen Umicore ist ein Global Player in der Batterieproduktion (LFP-Batterien) und im Recycling von Batterien. Am Sitz in Hoboken recycelt es 95 % der verwendeten Metalle, die dann in neuen Autobatterien oder in Mobiltelefonen eingesetzt werden [14]. Volkswagen und UmiCore haben 2022 drei Milliarden Euro in ein Joint Venture für Batterieproduktion investiert[15]. Der Name ist IONWAY und das Standort ist Brüssel, 2025 soll sie operationell sein. Bis 2030 sollen mehr als zwei Millionen Elektroautos ausgestattet werden [16].

Quellen:

[11] (Noulet, J-F, RTBF, 2022).

[12] (Wallonia.be, 2021).

[13] (Hayez V, Touring, 2021).

[14] (Corroenne O., RTBF, 2022).

[15] (Umicore, 2022).

[16] (Volkswagen, 2023).

<https://www.umicore.com/en/umicore-and-powerco-proudly-present-ionway/>

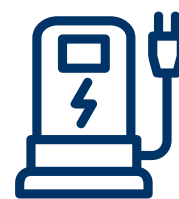
#:~:text=Umicore%20and%20Volkswagen%20Group%2Dbacked,will%20bear%20the%20name%20IONWAY.

4. Die föderale Strategie

4.1 Steuervorteile

Um den Umstieg auf elektrisches Fahren zu fördern, bietet die belgische Regierung eine Reihe von Steuervorteilen an. Zudem werden Steuererleichterungen für diesel- und benzinbetriebene Firmenwagen bis 2026 schrittweise auslaufen. Im Jahr 2028 verschwindet der Steuervorteil vollständig. Hybrid-Firmenwagen, die nach dem 1. Juli 2023 gekauft werden, bleiben mit 50 % der Diesel- oder Benzinkosten steuerlich absetzbar. Der CO₂-Beitrag, eine Gebühr, die vom Arbeitgeber zu entrichten ist, werde ebenfalls steigen.

Elektro-Nutzfahrzeuge hingegen bleiben bis 2026 zu 100 % steuerlich absetzbar, danach sinkt dieser Wert schrittweise bis auf 67,5 % im Jahr 2031 [17].



4.2 Ladeinfrastruktur

Auch der Ausbau von Ladeinfrastrukturen wird vom Staat durch Steuerermäßigungen unterstützt. Vom 1. April 2023 bis zum 31. August 2024 können Unternehmen bei Installationen 150 % von der Steuer abgesetzt werden, wenn die Ladestation öffentlich zugänglich ist. Für 150 % des Selbstkostenpreises können dann die Kosten abgezogen werden [18].

80 % der Ladevorgänge in Belgien finden im privaten Bereich statt, während 20% von öffentlicher Infrastruktur geleistet wird. Ende 2022 existierten 27.000 Ladepunkten in Belgien[19] .

Die drei belgischen Landesteile haben alle eine eigene Strategie, um die Anzahl der Ladestationen zu steigern.

Quellen: [17] (Dujardin D., Kurstjens B., De tijd, 2021).

[18] (VLAIO, 2023).

[19] <https://www.pluginvest.eu/en/blog/plugininsights-1/belgium-installed-an-additional-13-000-public-charging-points-in-2022-69>

5. Regionale Strategien

5.1 Flandern



Ziel der Region Flandern ist, dass alle Neuwagen (PKW) ab 2029 elektrisch betrieben sind. Dieses Datum kann jedoch noch verschoben werden, sollte es bis dato nicht genügend erschwingliche Elektroautos auf dem Markt geben [20].

5.1.1 Ladestationen [21]

2022



7626 öffentliche Ladepunkte

(das sind 78% aller Ladestationen in Belgien)

2025



35.000 öffentliche

Ladepunkte

Quellen: [20] (Mauroo T., Baert D., Mertens P., VRT 2021).

[21] (Rommers W. De Standaard, 2023).

Die Städte Antwerpen, Gent und Brügge haben die meisten Ladestationen. Dennoch besitzen alle flämischen Gemeinden mindestens eine Ladestation [22].

Die Provinzverwaltungen in Westflandern und Flämisch-Brabant haben 2022 4.400 öffentliche Ladestationen in Betrieb genommen mit Hilfe des Betreibers TotalEnergien. Sie sollen Windenergie aus der Nordsee betrieben werden [23].

Rund sieben Prozent aller flämischen Ladepunkte sind Schnellladepunkte, die in den meisten Fällen eine Kapazität von 50 Kilowatt erreichen, was einer Ladezeit von einer halben Stunde entspricht [24]. Bis 2025 sollen solche Hochleistungsstationen entlang der wichtigen Verkehrsachsen in Flandern entstehen.

5.1.2 Projekte in Flandern



Um Belastungen des Stromnetzes in Spitzenzeiten zu regeln, hat das Unternehmen Near grid Solutions (Lokeren) in Zusammenarbeit mit Siemens die sogenannte Green Box entwickelt. Diese kann Engpässe auffangen und zusätzlichen Strom liefern. Langfristig könne dies auch eine Lösung für die hohe Stromnachfrage bieten [25].



Der Bushersteller Van Hool (Lier, Provinz Antwerpen) produziert nur noch von Wasserstoff oder Elektrizität angetriebene Busse. Diese werden von der flämischen Verkehrsgesellschaft De Lijn bestellt sowie von Kunden in z.B. Paris und Schweden [26].

- Quellen: [22] ([Everaert B., l'Echo, 2023](#)).
 [23] ([La Libre Eco, Belga, 2022](#)).
 [24] ([Statistiek Vlaanderen, 2023](#)).
 [25] ([Siemens, 2021](#)).
 [26] ([Hayte H., Tweakers, 2022](#)).



5.2 Brüssel-Hauptstadt

Die Region Brüssel-Hauptstadt strebt bis 2030 eine Senkung der CO₂-Emissionen um 40 % an. Als Folge dürfen ab 2030 keine dieselgetriebenen, leichten Fahrzeuge mehr nach Brüssel fahren. Dasselbe gilt für leichte Fahrzeuge mit Benzin-, CNG- und LPG-Motoren, die ab 2035 ebenfalls verboten werden.



Die Brüsseler Regierung hat außerdem das Projekt [electrify.brussels](https://electrify.brussels/en) (<https://electrify.brussels/en>) gestartet, das Unternehmen und Privatpersonen bei der Installation und Nutzung von Ladestationen unterstützt.

Unterstützungsmechanismen:

Zunächst einmal gibt es föderale Hilfen, und hier geht es um die Absetzung von Kosten. Privatpersonen haben Anspruch auf eine Steuerermäßigung für die Installation von Ladestationen zu Hause.

Unternehmen und Organisationen haben Anspruch auf Kostenabzüge oder Investitionsabzüge, je nachdem, ob sie öffentlich zugängliche Ladestationen installieren oder nicht.

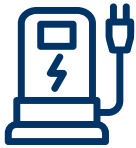
Zweitens, regionale Fördermittel: Gewerbetreibende können die LEZ-Prämie in Anspruch nehmen. Diese Prämie ermöglicht es Gewerbetreibenden, ihr Nutzfahrzeug, das nicht mehr in der LEZ-Zone fahren darf, zu ersetzen, um eine Ladestation zu installieren. Eine weitere Hilfe der Region Brüssel ist der Projektauftrag "Low Emission Mobility", der im Jahr 2022 bereits 11 Brüsseler Unternehmen unterstützt hat. Diese Unternehmen statteten ihr Unternehmen mit einer Ladeinfrastruktur aus, dank der Unterstützung von Bruxelles Environnement.

Benötigen Sie weitere Informationen? Die Experten von Brüssel Umwelt begleiten Sie kostenlos bei der Installation von Ladestationen ([Electrify Brussels](https://electrify.brussels)).



5.2.1 Ladeinfrastruktur

2020



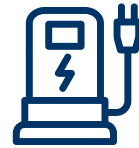
500 Ladepunkte

2022



2700 Ladepunkte

2023



weitere 1400 Ladepunkte

Die Installation wird vom öffentlichen Versorgungsunternehmen Sibelga koordiniert. Bis 2024 soll jeder Haushalt eine öffentliche Ladestation im Umkreis von 150 Meter vorfinden. Bis 2035 will die Region Brüssel-Hauptstadt 22.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte zu erreichen [27].

Hierfür setzt die Region auf den Beitrag privater Akteure. Elf Projekte im Bereich der Lade- und Superschnellladestationen wurden akkreditiert: vier Hubs in öffentlichen Parkhäusern, vier Superschnellladegeräte (10 Minuten Ladedauer für 80 % einer Standardbatterie), zwei Stationen für Kurier-Dienste (Kleintransporter und Lkw), und ein Projekt mit 43 Aufladestationen für Elektrotaxis [28].

5.3 Wallonie



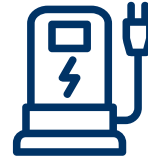
5.3.1 Ladestationen

2022



3.300 Ladepunkte

2026



7.000 Ladepunkte [29]

Die finanzielle Unterstützung durch den wallonischen Konjunkturplan wird das mit der Einrichtung der Ladestationen verbundene Risiko tragen. Die lokalen Behörden werden daher keine Mittel freisetzen müssen.

Bisher sind Lüttich, Namur und Charleroi die Städte mit den meisten Elektroladepunkten, 50 wallonische Gemeinden verfügen bisher noch über keine Ladestation.

Die Verteilung soll nach den Planungen wie folgt aussehen:

4000 Ladepunkte im öffentlichen Bereich

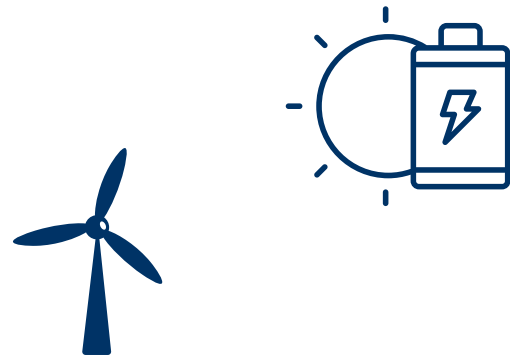
2000 Ladepunkte im privaten Bereich (inkl. Parkplätze von Supermärkten und Tankstellen)

1000 Ladepunkte über die wallonischen Autobahnen und Nationalstraßen

Im privaten Bereich will die Region finanzielle Unterstützung leisten, um den Ausbau der Elektrosäulen zu fördern [30].

5.3.2 Projekte

Das Unternehmen ABEE (Avesta Battery & Energy Engineering) plant 2025 die Eröffnung einer Batterieproduktion in Seneffe-Manage. Diese sollen für Elektroautos, aber auch für die Speicherung von Wind- und Solarenergie verwendet werden [31].



6. Fazit

Wie andere europäische Länder engagiert sich auch Belgien stark für die Zukunft der Elektromobilität. Obwohl die Verbraucher beim Umstieg auf rein elektrisches Fahren zögerlich sind, arbeiten die Regierungen föderal und regional ehrgeizige Pläne aus, um die europäischen Ziele zu erreichen.

Auch die Unternehmen tragen ihren Teil dazu bei. Innovationskraft, gut ausgebildete Arbeitskräfte und die Seehäfen als wichtige Drehscheiben machen Belgien zum attraktiven Standort für Produktion, Recycling und Technologieentwicklung.

Für deutsche Unternehmen bietet der Markt gute Chance sowohl als Kooperationspartner, oders auch als Anbieter von Produkte.

Weitere Informationen

- European Battery Innovation: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_21_226
- Flemish deductible expenses charging (Laadpalen: fiscal voordelen): <https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidi databank/laadpalen-fiscalevoordelen#:~:text=De%20belastingvermindering%20bedraagt%3A,en%20met%2031%20augustus%202024>
- Offizielle Website der Wallonie: <https://www.wallonie.be/fr/actualites/bientot-de-nouvelles-bornes-de-chargement-pour-vehicules-electriques-en-wallonie>
- Offizielle Website des Verbands der Automobil- und Fahrradindustrie in Belgien und im Großherzogtum Luxemburg (FEBIAC): <https://www.febiac.be/public/infos.aspx?FID=11&lang=FR>
- Offizielle Website des Plans zur Einführung des Netzes von Ladestationen für Elektrofahrzeuge ("Electrify.brussels" genannt) in Brüssel: <https://electrify.brussels/fr/a-propos/vision>

Für weitere Fragen kontaktieren Sie uns:

Unser Markteintrittsteam:

Claire Caby

Bereichsleiterin
Markteintritt Belgien & Luxemburg
+32 (0)2 204 01 79
caby@debelux.org

Axel De Macq

Markteintritt Belgien & Luxemburg
+32 (0)2 204 01 84
demaq@debelux.org

Benjamin Cantagallo

Markteintritt Belgien & Luxemburg
+32 (0)2 206 67 51
cantagallo@debelux.org



 **PartnerInGermany**

 **PartnerInBelgium**

 **PartnerForLuxembourg**

 **PartnerWorldwide**



**Herausgeber:
AHK debelux**

**Bolwerklaan 21 Avenue du Boulevard
Brussel 1210 Bruxelles
Belgien
T (+32) 02 203 50 40
ahk@debelux.org**