Analyse BEV-nieuwverkopen Hand-Aan-De-Kraan (HADK) 2023

30-5-2023

Robert Kok, Bas Spijker, Stephan van Zyl

Introductie

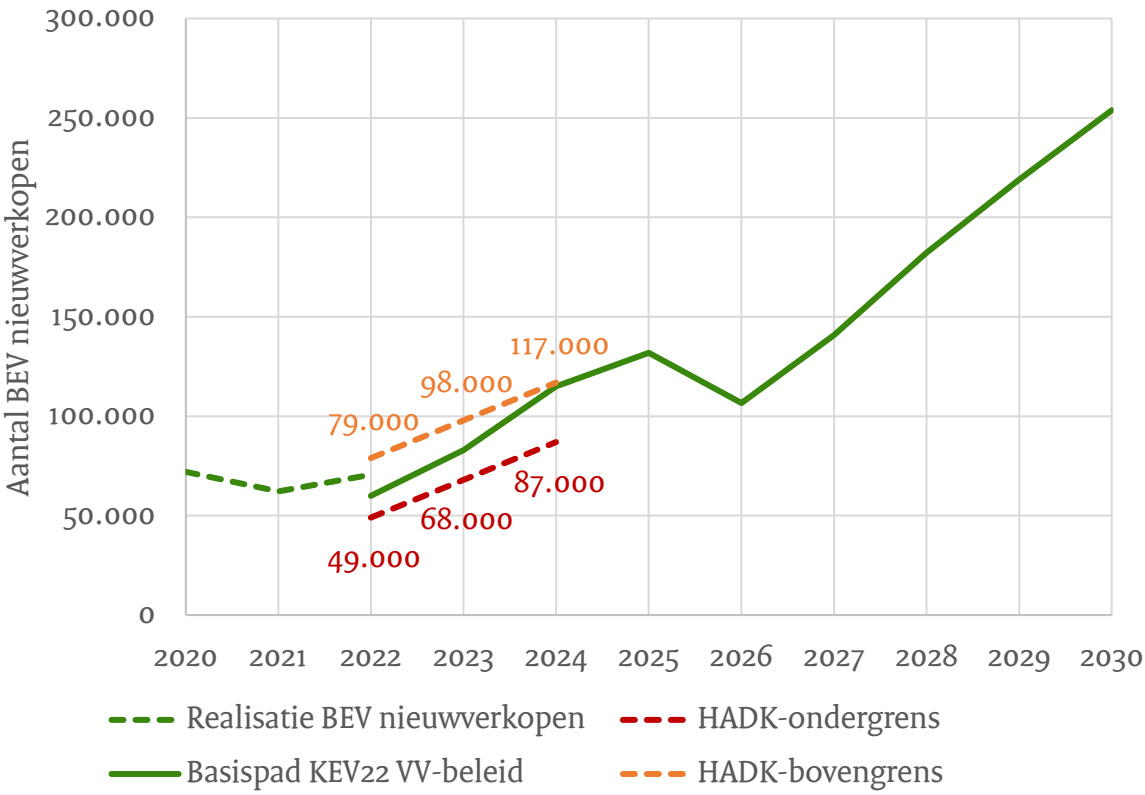
De ontwikkelingen in de Nederlandse automarkt en de effecten van het Nederlandse stimuleringsbeleid worden gemonitord in trendrapportages. Daarnaast wordt jaarlijks conform de afspraken in het Klimaatakkoord een Hand-Aan-De-Kraan (HADK) analyse opgesteld waarin geëvalueerd wordt of de ingroei van elektrische auto's en de budgettaire effecten nog in lijn zijn met de gemaakte afspraken. Deze afspraken zijn initieel in het Klimaatakkoord (2019) gemaakt en in de augustusbesluitvorming van 2021 herzien.

Samengevat komt HADK erop neer dat ieder jaar op basis van de eerste 4 maanden in jaar t (nu 2023) en de realisatie van jaar t-1 (nu 2022) een raming wordt gemaakt voor het aantal emissievrije nieuwverkopen in jaar t (nu 2023). De stimulering is specifiek gericht op volledig emissievrije personenauto's. De HADK heeft daarom alleen betrekking op de aantallen volledig emissievrije personenauto's. Voor de HADK-systematiek hanteert het kabinet tot en met 2024 een symmetrische bandbreedte van 30.000 emissievrije nieuwverkopen. De ondergrens ligt daardoor 15.000 personenauto's onder het verwachte ingroeipad en de bovengrens is vastgesteld op 15.000 personenauto's boven het verwachte ingroeipad.

Figuur 1 laat de HADK-bandbreedte zien voor de jaren 2022-2024. Daarnaast is de realisatie van BEV-nieuwverkopen en de geraamde BEV-nieuwverkopen in het basispad tot en met 2030 te zien en zoals gebruikt in de KEV22, zie Revnext (2022)[1]. De realisatie in 2022 is hoger uitgekomen dan de raming in 2022, maar ruim binnen de HADK-bandbreedte. Er is in 2023 geen modelactualisatie uitgevoerd en geen nieuw basispad geraamd. Dit geldt ook voor de Klimaat- en Energieverkenning 2023 (KEV23) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) waarvan op Prinsjesdag 2023 deel 1 wordt gepresenteerd en eind oktober deel 2. Het meest actuele basispad is derhalve onveranderd het KEV22-basispad (met vastgesteld + voorgenomen beleid) en daardoor vallen de BEV-nieuwverkopen in 2023 en 2024 binnen de HADK-bandbreedte. Om invulling te geven aan het HADK-proces zal in een separate analyse in deze notitie een analyse gemaakt worden voor de verwachte BEV-nieuwverkopen in 2023 op basis van gerealiseerde verkoopcijfers tot en met april 2023.

Hierna worden eerst recente marktontwikkelingen kort beschreven, waarna de nieuwe HADK-analyse volgt voor de BEV-nieuwverkopen in 2023 (t +4 maanden) en wordt beoordeeld op basis van de HADK-afspraken. Tot slot is het goed om vooraf te duiden dat de gehanteerde cijfers voor de gerealiseerde nieuwverkopen in feite de registratiecijfers bij de Dienst voor het Wegverkeer (RDW) betreffen. Dat houdt in dat dit de nieuwe auto's betreft, die klanten eerder hebben besteld, fabrikanten vervolgens hebben geproduceerd, afgeleverd en dan pas op kenteken zijn gezet. In de volksmond en binnen deze systematiek spreekt men over "nieuwverkopen", maar feitelijk zijn dit de "nieuwregistraties". Bij de recente marktontwikkelingen wordt dieper ingegaan op de gevolgen hiervan.

[1] https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/revnext-2022-achtergrondrapport-modelactualisatie-carbontax-2022-5046.pdf



Figuur 1: De BEV-nieuwverkopen per jaar in relatie tot HADK-bandbreedte

1. Recente marktontwikkelingen

- De omvang van de nieuwverkopen lag in 2020-2022 op historisch lage niveaus (zie Figuur 4 in bijlage). De Corona-crisis, de oorlog in Oekraïne, tekorten en leveringsproblemen zijn de grootste oorzaken van de lagere omvang van de nieuwverkopen in Nederland. De eerste 4 maanden van 2023 laten een herstel zien van de nieuwverkopen ten opzichte van 2022.
- De BEV-nieuwverkopen zijn in 2022 qua verkoopaandeel licht gestegen van 20% in 2021 naar 23% in 2022 (zie Figuur 3 in bijlage). In de eerste 4 maanden van 2023 lag het verkoopaandeel BEV op 26%. Dit aandeel is licht hoger dan in geheel 2022 en hoger dan in de eerste 4 maanden van 2022. De BEV-aandelen per kwartaal laten een veranderend seizoenspatroon zien. Dit wordt verklaard door fiscale veranderingen en een toename van het aandeel particuliere BEV-nieuwverkopen. Zo worden de eindejaarspieken steeds kleiner doordat de kortingen voor zakelijke BEV's in de bijtelling sterk zijn afgebouwd en de afbouw per stap steeds kleiner is geworden (zie Figuur 5). De eerste maanden van het jaar zijn aantrekkelijk voor de particuliere markt doordat er SEPP-aanschafsubsidies beschikbaar zijn. Waarschijnlijk wordt 2023 gekenmerkt door veel kleinere verschillen qua BEV-marktaandeel per kwartaal dan in eerdere jaren.
- Naar verwachting zit er een bepaalde vertekening in de registratiecijfers van 2023 door uitgestelde leveringen uit 2022. Door langere levertijden in 2022 is het aannemelijk dat een deel van de met SEPP-subsidie aangeschafte voertuigen uit 2022 pas in de eerste maanden van 2023 in de registratiecijfers te zien zijn. De BEV-aandelen in de eerste maanden van 2023 zijn daardoor mogelijk hoger dan verwacht.
- Voor het eerst sinds het begin van de SEPP-subsidieregeling blijven de aanvragen voor nieuwe particuliere BEV's achter op het beschikbare jaarbudget. Waar een soortgelijk

budget in 2022 rond deze tijd al bijna was uitgeput, is dit jaar (2023) slechts net iets meer dan een derde deel van het beschikbare jaarbudget aangevraagd. Dit is een sterke indicatie dat de particuliere vraag naar nieuwe BEV's sterk teruggelopen is. In verband met (langere) levertijden is deze terugval pas later in de registratiecijfers terug te zien (na-ijleffect).

- In het jaarlijkse Trendrapport voor de Nederlandse automarkt (Revnext & RVO, 2023)[2] wordt een uitgebreidere analyse gegeven van marktontwikkelingen in de nieuwverkopen.

2. HADK-analyse BEV-nieuwverkopen 2023

In de HADK-analyse 2023 is aan de hand van een aantal scenario's een inschatting gemaakt van de marktomvang nieuwverkopen en de marktaandelen BEV in de nieuwverkopen. De combinatie van deze twee factoren resulteert in een inschatting voor het aantal BEV-nieuwverkopen 2023. De volgende aanpak is hiervoor gekozen:

- Er zijn 3 marktvolumescenario's opgesteld aan de hand van het herstel van de markt in de eerste 4 maanden van 2023 en de historische verdeling van de jaarverkopen over de 4 kwartalen. De historische seizoenspatronen zijn weergegeven in Figuur 6. Aan de hand van het gemiddelde aandeel nieuwverkopen in Q1 op basis van (1) 2017-2019, (2) 2017-2022 of (3) 2020-2022 in combinatie van het gerealiseerde marktherstel in Q1 2023 is er een bandbreedte opgesteld van 335.000 tot 365.000 nieuwverkopen als marktverwachting voor 2023. De prognose van RAI Vereniging en BOVAG betreft 340.000 nieuwverkopen[3] en ligt binnen deze bandbreedte.
- Daarnaast zijn er 3 BEV-ingroei scenario's uitgewerkt voor de BEV-ingroei per kwartaal op basis van de veranderende seizoenspatronen en de BEV-verkoopaandelen in de eerste 4 maanden van 2023.
    - Scenario 'laag' (zie Figuur 7): gaat uit van Q1-2023 volgens realisatie, Q2 volgens realisatie in maand 4, en Q3 en Q4 volgens jaargemiddelde uit 2022. Dit scenario heeft als aanname dat Q1 en Q2 extra hoog zijn vanwege uitgestelde leveringen uit 2022 die de registratie cijfers verhogen en in Q3 en Q4 geen verdere groei t.o.v. 2022. Zoals eerder aangegeven is in de SEPP-aanvragen in de eerste 4 maanden van 2023 te zien dat de particuliere vraag naar nieuwe BEV's afneemt t.o.v. dezelfde periode in 2022. Ook de Vereniging voor Nederlandse autoleasemaatschappijen (VNA), De RAI Vereniging en de Bovag bevestigen een achterblijvende orderintake bij hun leden die nog niet tot uiting komt in de registratiecijfers. Dit als gevolg van (verwachte) economische tegenwind en druk op de koopkracht. ING bevestigt dit beeld[4]. Het is aannemelijk dat, rekening houdend met gemiddelde levertijden, deze stagnatie in de loop van 2023 tot uiting gaat komen in lagere registratiecijfers. Het totale marktaandeel in 2023 komt uit op 25,1%, een lichte stijging van 2%-punt t.o.v. 2022.
    - Scenario 'midden' (zie Figuur 8): gaat uit van Q1 volgens realisatie, Q2-Q4 volgens het gemiddelde marktaandeel van de eerste 4 maanden. Het totale marktaandeel in 2023 komt uit op 26,1%, een lichte stijging van 3%-punt t.o.v. 2022 in lijn met de groei in 2022 t.o.v. 2021.
    - Scenario 'hoog' (zie Figuur 9): gaat uit van Q1 volgens realisatie en Q2-Q4 volgens het gerealiseerde marktaandeel in de maand april 2023. Het totale marktaandeel in

[2] Revnext & RVO (2023). Trendrapport Nederlandse markt personenauto's - Overzicht van trends en ontwikkelingen tot en met 2022.
[3] https://www.raivereniging.nl/secties/autos/kennis/marktinformatie/prognose-autoverkopen/rai-vereniging-en-bovag-verwachten-340000-nieuwe-personenautos-in-2023/
[4] https://www.automotive-online.nl/kennisbank/cijfers/nieuwverkoop/2022/12/20/ing-verkoop-nieuwe-autos-in-2023-6-procent-omhoog/

2023 komt uit op 27,6%, een lichte stijging van bijna 5%-punt t.o.v. 2022 en een grotere groei dan in 2022 t.o.v. 2021.

- De combinatie van 3 volume scenario's en 3 BEV-ingroeiscenario's levert 9 scenario's op, zie Tabel 1, aan de hand waarvan beoordeeld kan worden hoe plausibel het is dat de BEV-nieuwverkopen binnen de HADK-bandbreedte blijven in 2023.

Tabel 1: Scenario HADK-analyse 2023.

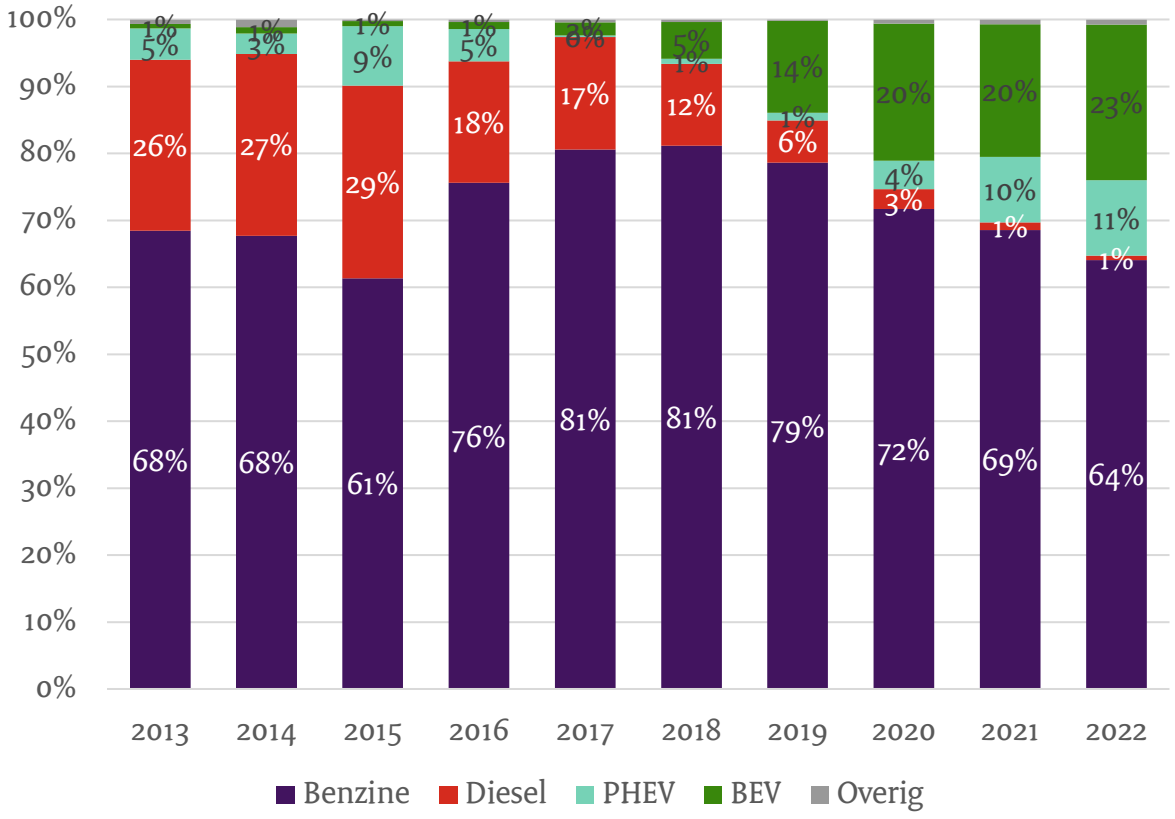
	Laag: BEV 25,1%	Middel: BEV 26,1%	Hoog: BEV 27,6%
Gemiddeld aandeel Q1 2017-2019: **Laag**: 335.000 nieuwverkopen	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 3
Gemiddeld aandeel Q1 2017-2022: **Middel**: 350.000 nieuwverkopen	Scenario 5	Scenario 4	Scenario 6
Gemiddeld aandeel Q1 2020-2022: **Hoog**: 365.000 nieuwverkopen	Scenario 8	Scenario 7	Scenario 9

Voor HADK zijn niet de aandelen maar de aantallen BEV's in de nieuwverkopen het uitgangspunt. In Figuur 2 zijn de resultaten voor de 9 scenario's qua aantallen BEV's in 2023 weergegeven, waarvoor de HADK-ondergrens en HADK-bovengrens van +/- 15.000 rond de KEV22 basispad is afgesproken. De scenario's komen uit tussen 85.000 en 100.000 BEV nieuwverkopen in 2023. De middenraming uit het KEV22 basispad kwam uit op afgerond 83.000 BEV-nieuwverkopen en de bovengrens voor HADK ligt in 2023 op 98.000 BEV nieuwverkopen. De scenario's laten zien dat vrijwel alle scenario's (ruim) binnen de HADK-bandbreedte blijven en dat slechts één scenario ongeveer op de bovengrens uitkomt. Op basis van de scenario's is er geen sprake van een duidelijke aanwijzing voor een structurele afwijking buiten de afgesproken HADK-brandbreedte. De conclusie is dat de BEV-nieuwverkopen in 2023 het meest waarschijnlijk binnen de bandbreedte blijven en er conform de HADK-afspraken geen aanleiding is om beleidswijzigingen te overwegen.

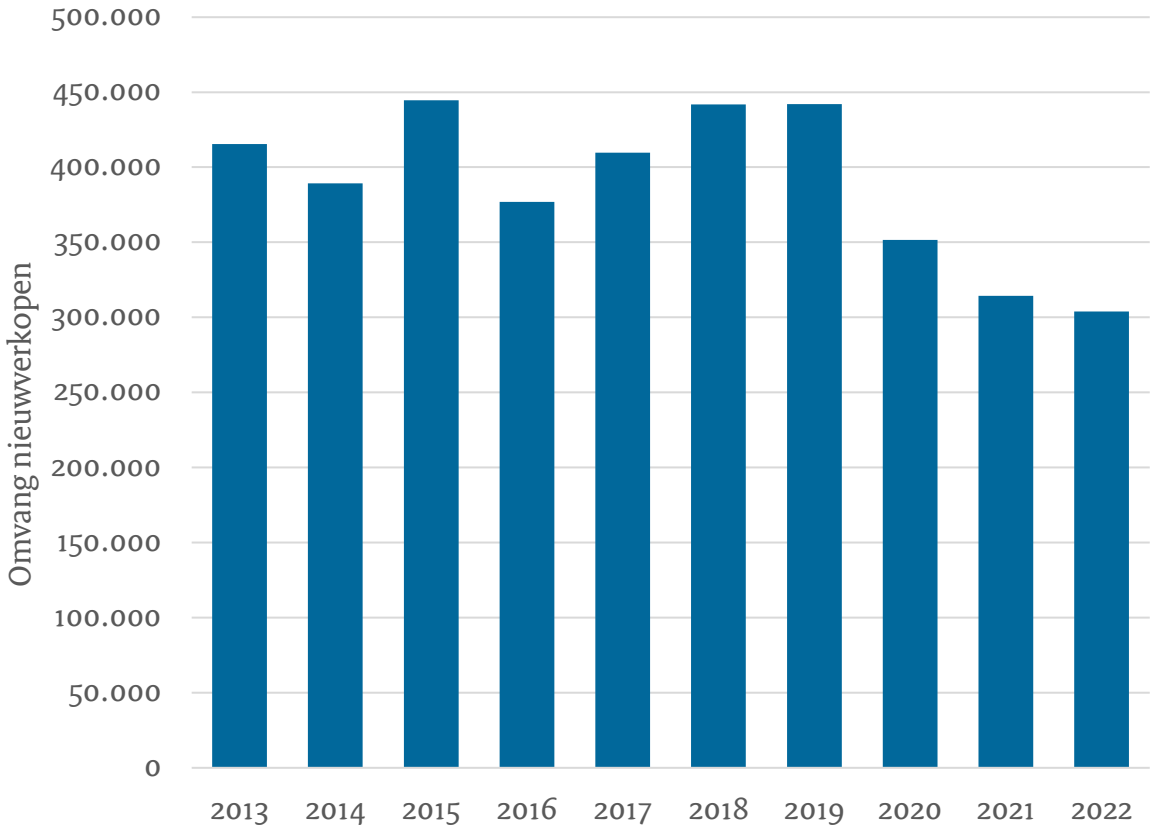


Figuur 2: HADK-scenario's voor BEV-nieuwverkopen 2023.

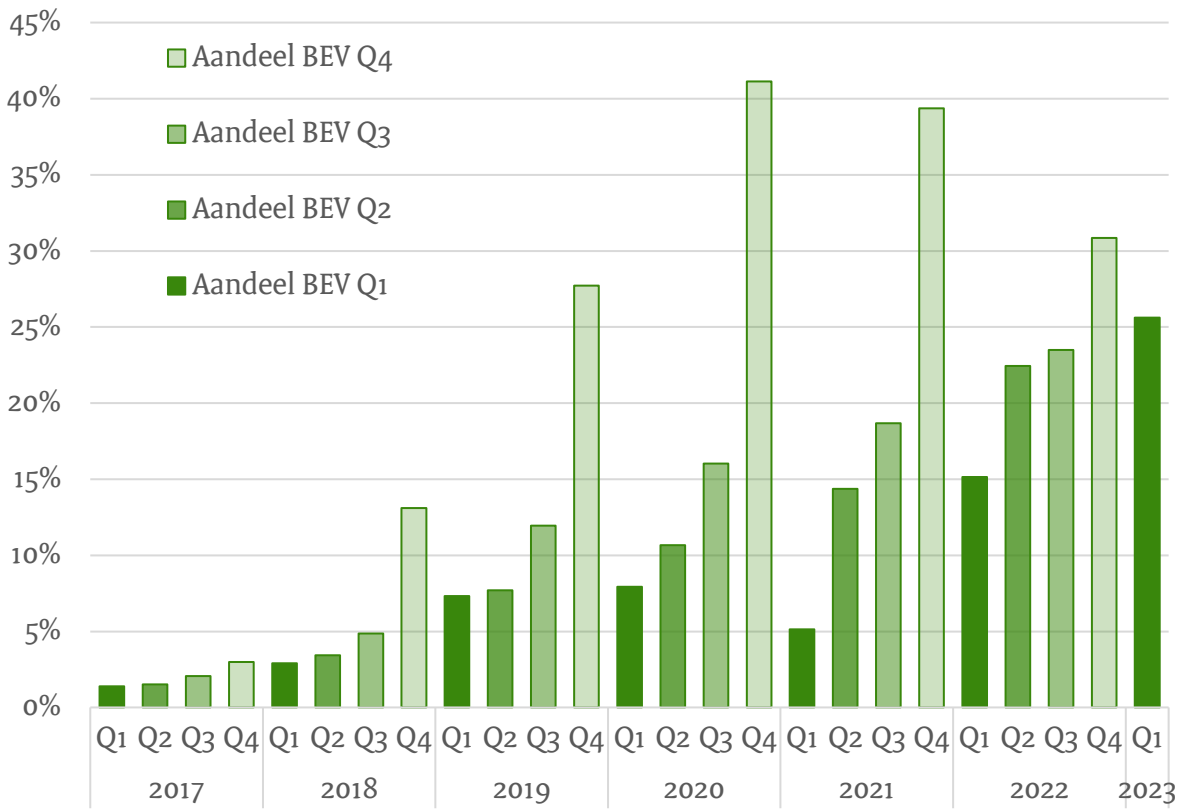
Bijlage 1: ontwikkelingen nieuwverkopen



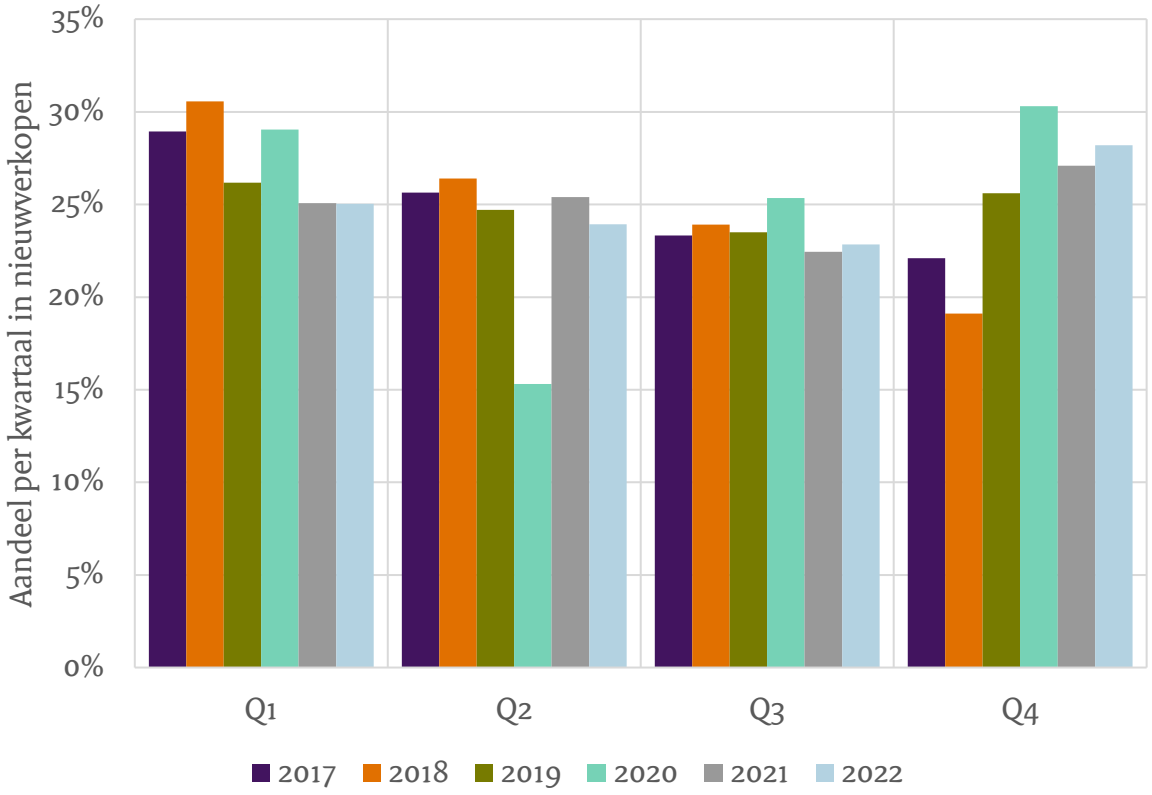
Figuur 3: De samenstelling van nieuwverkopen naar brandstof, 2013-2022.



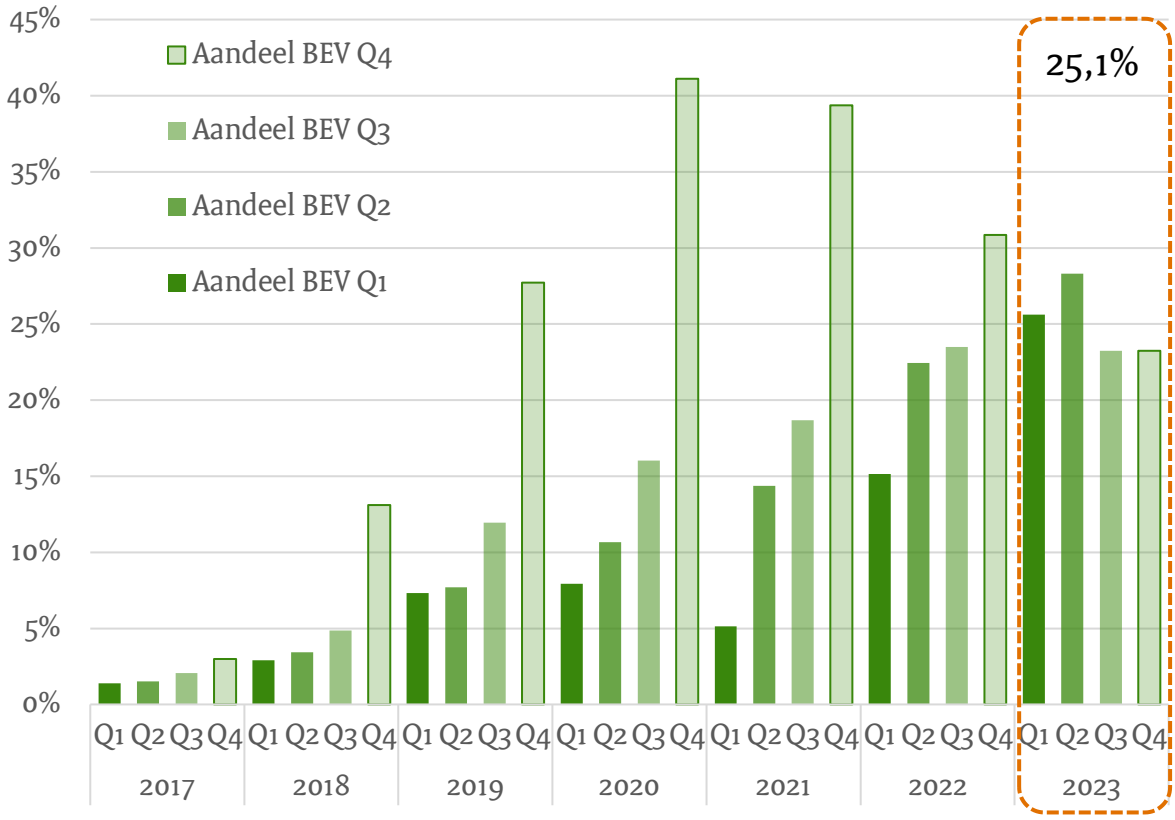
Figuur 4: Nieuwverkopen per jaar, 2013-2022



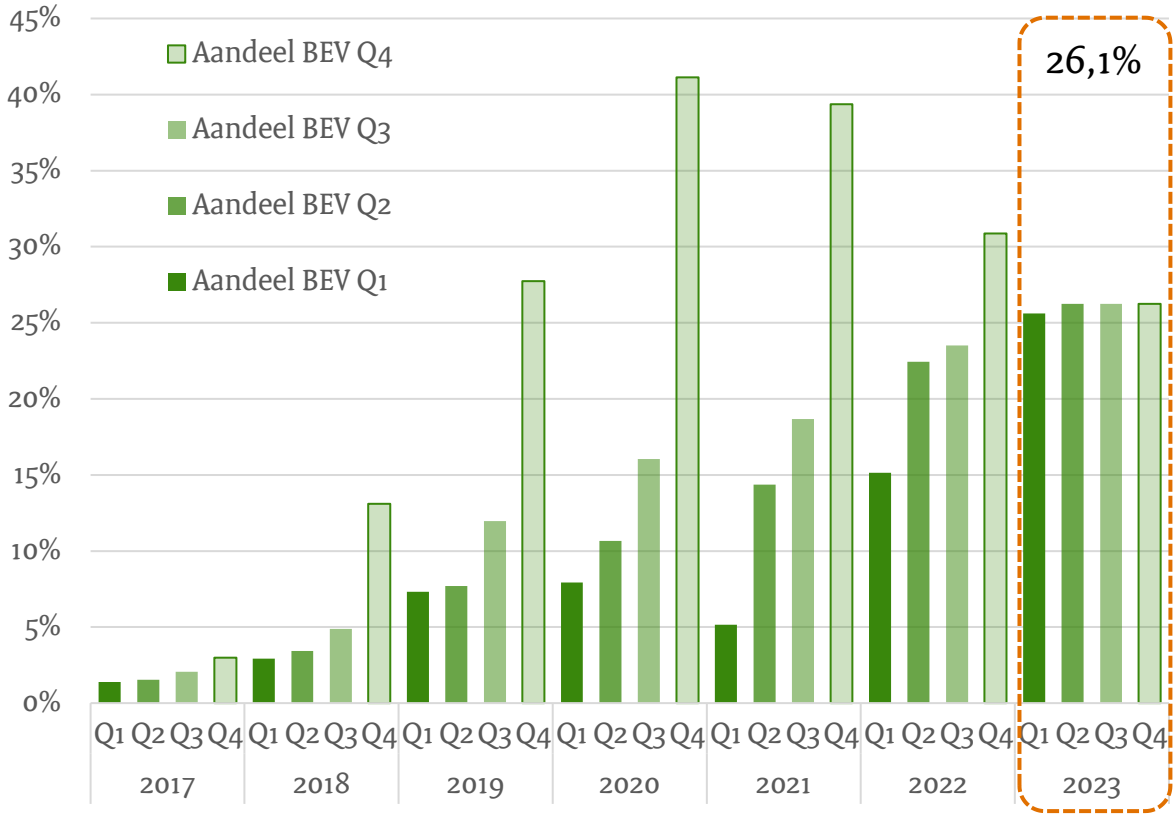
Figuur 5: Aandeel BEV in de nieuwverkopen per kwartaal, 2017-2022 + 2023-Q1



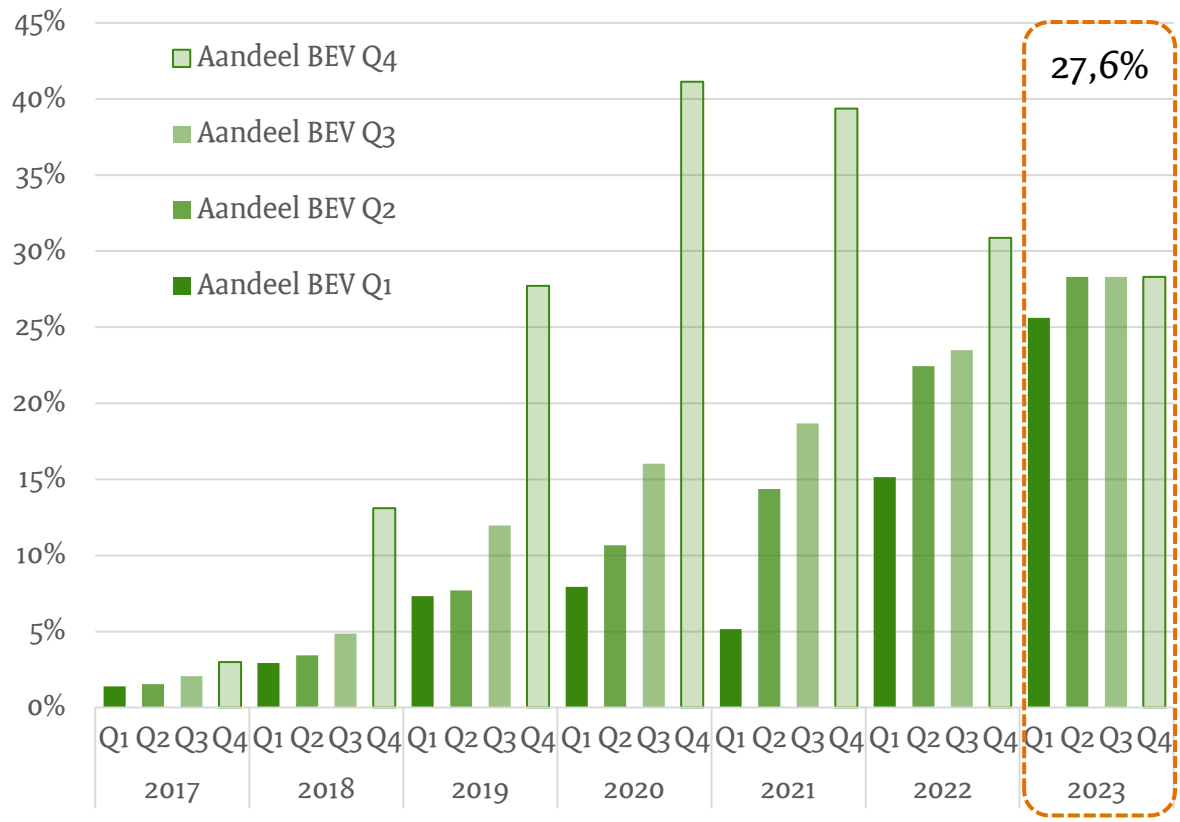
Figuur 6: Aandeel nieuwverkopen per kwartaal, 2017-2022.



Figuur 7: Aandeel BEV in de nieuwverkopen per kwartaal, realisatie 2017-2022 + scenario 'laag' 2023



Figuur 8: Aandeel BEV in de nieuwverkopen per kwartaal, realisatie 2017-2022 + scenario 'midden' 2023



Figuur 9: Aandeel BEV in de nieuwverkopen per kwartaal, realisatie 2017-2022 + scenario 'hoog' 2023