

Modelraming 2022 en Hand-Aan-De-Kraan (HADK)

17-6-2022

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.

In deze notitie wordt de meest actuele raming gepresenteerd voor de ingroei van elektrische personenauto's (BEV's) in Nederland tussen 2022 en 2030. Specifiek wordt de raming voor 2022-2024 beoordeeld in het licht van de HADK-afspraken die voor deze verkoopjaren gelden. Deze raming is gebaseerd op de modelactualisatie 2022 van het Carbontax-model en wordt tevens gebruikt in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2022 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Onderdeel van de modelactualisatie is de kalibratie van het model op de gerealiseerde marktontwikkelingen en voertuigkenmerken tot en met 2021 op basis van RDW-data. Daarnaast zijn diverse modelinputs geactualiseerd en afgestemd met - of overgenomen van het PBL. Dit betreffen o.a. ontwikkelingen en ramingen ten aanzien voertuigprijzen, batterijprijzen, energiedichtheid, batterijgewicht, actieradius, voertuiggewicht, voertuigverbruik, voertuigemissies, restwaardes, brandstofprijzen, elektriciteitsprijzen, laadmix en laadprijzen en effecten van de bijmengverplichting en HBE-systematiek op pompprijzen en laadtarieven.

Hierna worden eerst recente marktontwikkelingen kort beschreven, waarna de nieuwe ramingen voor BEV ingroeipaden worden beschreven en beoordeeld op basis van de HADK-afspraken.

1. Recente marktontwikkelingen

- De totale nieuwverkopen liggen sinds 2020 zo'n 20 tot 25% lager dan in eerdere meer stabiele verkoopjaren. De Corona crisis, de oorlog in Oekraïne, tekorten en leveringsproblemen zijn de grootste oorzaken van de lagere omvang van de nieuwverkopen in Nederland.
- De BEV nieuwverkopen zijn in 2021 gestagneerd op een verkoopaandeel van 20% net als in 2020 (zie Figuur 4 in bijlage), terwijl in voorgaande jaren een sterke groeitrend zichtbaar was. In absolute aantallen was er een daling zichtbaar van circa 72.000 in 2020 naar circa 62.000 in 2021 (zie Figuur 5 in bijlage). In de eerste 4 maanden van 2022 lag het verkoopaandeel BEV op 17%. Dit aandeel is lager dan in geheel 2021, maar hoger dan in de eerste 4 maanden van 2021 (verklaard door het veel hogere SEPP budget in 2022).
- In 2021 en 2022 werd de fiscale stimulering van zakelijke BEV's wederom een stuk afgebouwd, waarbij de bijtelling omhoog ging en de cap waaronder de lagere bijtelling geldt omlaag ging (voordeel nam af). Daarnaast was er in 2021 nagenoeg geen SEPP-budget voor de particuliere nieuwmarkt beschikbaar, terwijl dit in de eerste maanden van 2022 juist wel het geval was. De verwachting voor 2022 is dat de BEV nieuwverkopen verhoudingsgewijs meer richting de particuliere markt verschuiven ten koste van de zakelijke markt, zie Figuur 6. Daarnaast wordt in veel mindere mate een eindejaarspiek verwacht omdat de bijtelling in 2023 niet opnieuw omhoog zal gaan, zoals dat de laatste jaren wel het geval was en in het verleden herhaaldelijk voor een eindejaarspiek zorgde.

- Er wordt een geactualiseerd Trendrapport voor de Nederlandse automarkt¹ opgesteld met uitgebreide inzichten en analyses.

2. Modelactualisatie en modelraming 2022

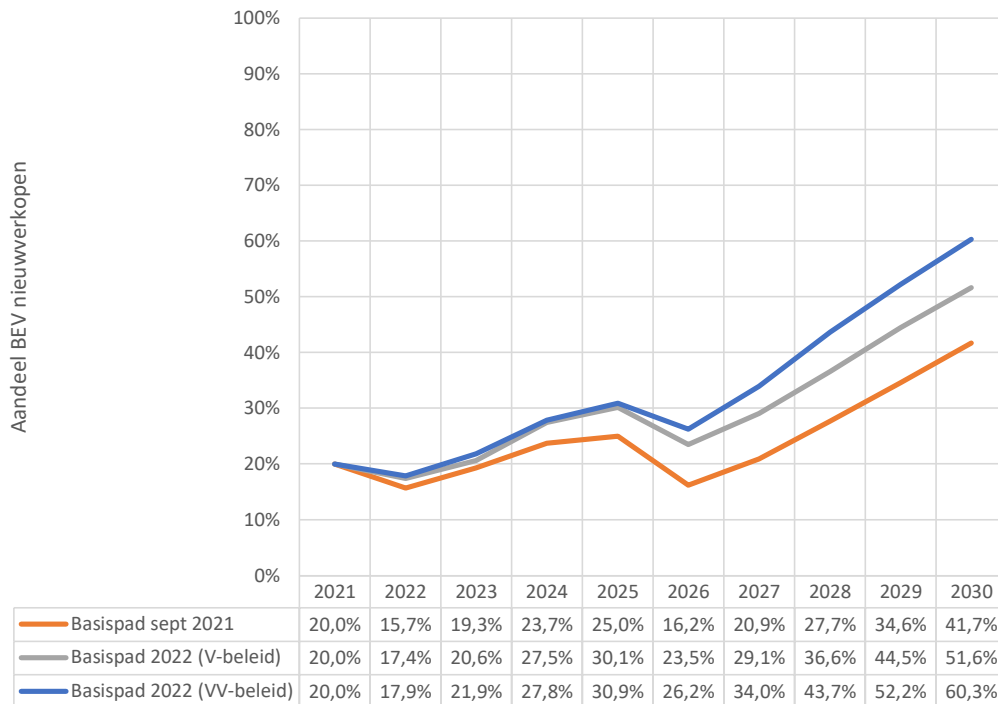
Dit jaar zijn er twee aparte basispaden uitgewerkt en doorgerekend in opdracht van het PBL. Allereerst is er een basispad met al het vastgestelde beleid (V-beleid), waaronder het bestaande fiscale stimuleringsbeleid voor BEV's uit het Klimaatakkoord dat tot en met 2025 is vastgelegd, en wijzigingen daarop gepubliceerd in Belastingplannen en -wetgeving. Daarnaast is er een basispad met vastgesteld en voorgenomen beleid (VV-beleid). In het voorgenomen beleid zijn twee extra beleidselementen opgenomen: 1) het Europese Fit-for-55 voorstel met betrekking tot CO₂-normen voor fabrikanten van personenauto's (-55% in 2030 in VV-beleid tegenover -37,5% in 2030 in V-beleid) en 2) de stapsgewijze extra verlaging van de energiebelasting (EB) in de eerste EB-schijf richting 2030 die in het Coalitieakkoord van de huidige regering is opgenomen. Deze elementen zorgen voor lagere aanschaf- en gebruikskosten voor BEV's.

In Figuur 1 en Figuur 2 zijn de BEV ingroeipaden te zien in marktaandelen en aantallen nieuwverkopen tot en met 2030. Het basispad waarop de HADK-bandbreedte wordt gebaseerd is het basispad uit september 2021 na de augustusbesluitvorming (doorgerekend met Carbontax modelversie 2021). Het oude basispad kwam uit op 42% BEV in 2030, terwijl het nieuwe basispad V-beleid op 52% komt en het nieuwe basispad VV-beleid op 60%. Het nieuwe basispad VV-beleid is het uitgangspunt voor de KEV22 en is het basispad dat ook voor HADK-2022 wordt beoordeeld.

Opvallend is dat de paden met name na 2025 steeds meer boven het oude basispad uit 2021 komen te liggen. De grootste wijzigingen in de modelinputs komen voort uit de meest actuele raming voor de brandstof- en elektriciteitsprijzen die het PBL heeft aangeleverd. Op de korte termijn 2022-2024 zijn zowel de brandstofprijzen als de elektriciteitsprijzen fors, 20 tot 30%, omhoog bijgesteld. De onderlinge verhoudingen tussen BEV en brandstofauto's qua gebruikskosten veranderen daardoor niet heel sterk. Echter, op de langere termijn na 2025 blijven de brandstofprijzen structureel op een hoger niveau en dalen naar huidige verwachting van het PBL de elektriciteitsprijzen en laadtarieven. In het basispad VV-beleid dalen de elektriciteitsprijzen extra hard door de voorgenomen EB-verlaging. Daarnaast wordt het effect op voertuigprijzen van de aangescherpte Europese CO₂-normen voor 2030 pas in de laatste jaren voor 2030 verwacht, waardoor een extra BEV-ingroei geraamd wordt in de laatste jaren voor 2030.

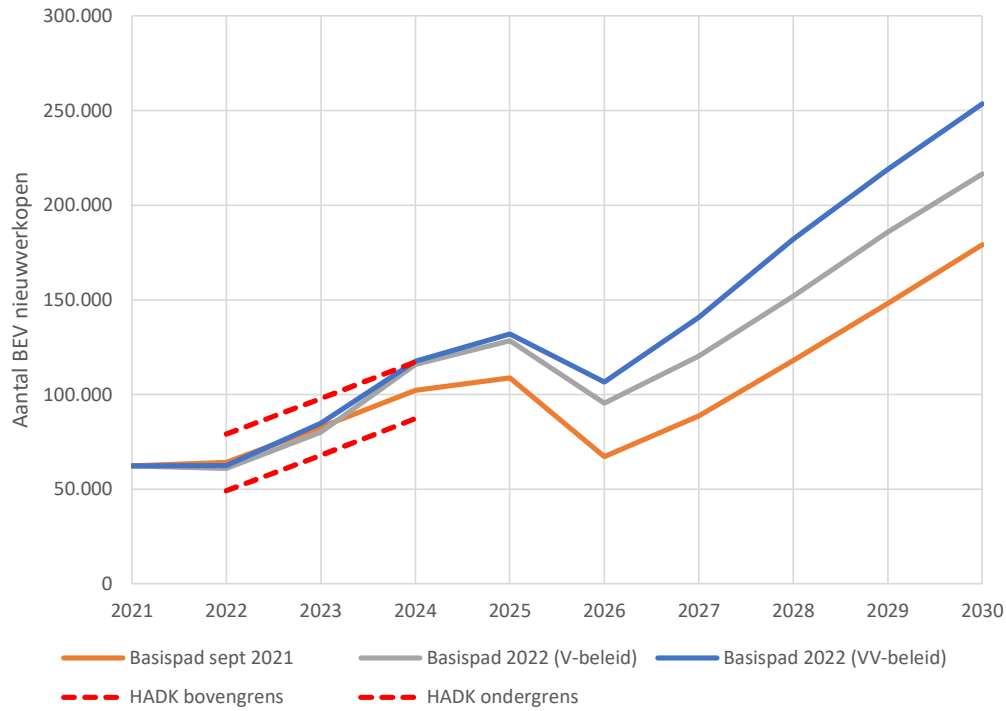
De ramingen voor de voertuigprijzen wijzen op BEV-prijzen die dalen en brandstofauto (ICEV)-prijzen die stijgen. Dalende BEV-prijzen worden veroorzaakt door kostprijzdalingen (batterij en aandrijflijn), dalende ontwikkelkostenopslagen (schaalvergroting, massaproductie, dedicated EV-platforms) en de prijsstrategie van fabrikanten (concurrentie en emissienormen behalen). Hoe strenger de EU-normen hoe sneller de schaalvergroting en hoe meer de prijsstrategieën van fabrikanten afgestemd moeten worden op de benodigde verkoopaandelen BEV in Europa. VV-beleid (-55% norm) heeft een gunstigere kostenontwikkeling voor BEV dan V-beleid (-37,5% norm), waarbij het break-evenpunt EV-ICEV prijzen naar voren in de tijd komt. De meerkosten van BEV ten opzichte van vergelijkbare ICEV's, dalen naar verwachting zo'n €9.000 (V-beleid) tot €11.000 (VV-beleid) tot 2030. Het grootste effect van de aangescherpte EU-normen valt na 2030 (richting 100% reductie in 2035).

¹ Zie eerdere editie: Revnext & RVO (2021). Trendrapport Nederlandse markt personenauto's - Overzicht van trends en ontwikkelingen tot en met 2021.

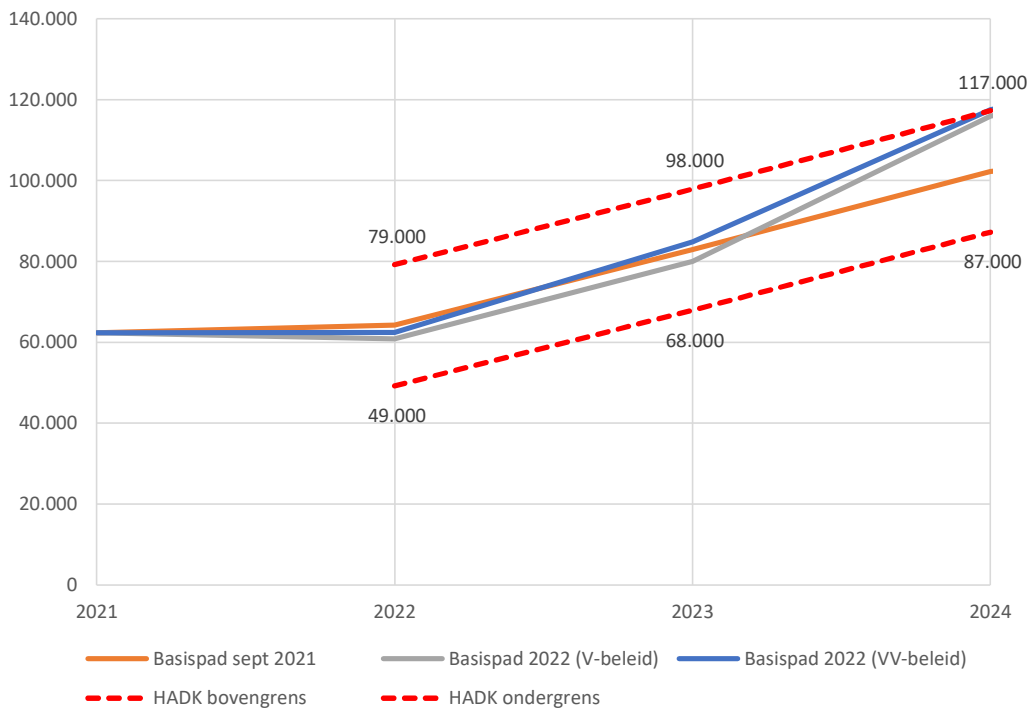


Figuur 1: Aandeel BEV nieuwverkopen 2022-2030, Basispad V-beleid en VV-beleid, modelraming 2022.

Voor HADK zijn niet de aandelen maar de aantallen BEV's in de nieuwverkopen het uitgangspunt. In Figuur 3 is ingezoomd op de geraamde aantallen BEV's in de jaren 2022-2024 waarvoor de HADK-ondergrens en HADK-bovengrens van +/- 15.000 is afgesproken. De nieuwe basispaden laten zien dat ze in 2022 en 2023 ruimschoots binnen de HADK-bandbreedte blijven en dat 2024 op de HADK-bovengrens uitkomt. Op basis van de nieuwe ramingen is er geen sprake van een structurele afwijking buiten de afgesproken HADK-brandbreedte.

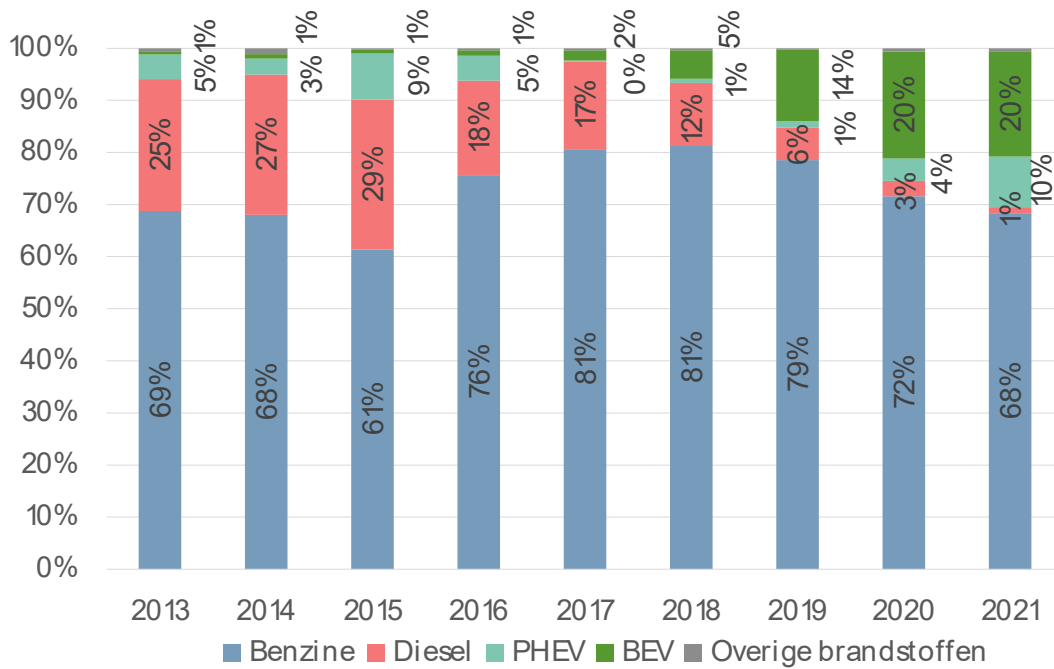


Figuur 2: Aantal BEV nieuwverkopen 2022-2030, Basispad V-beleid en VV-beleid, modelraming 2022.

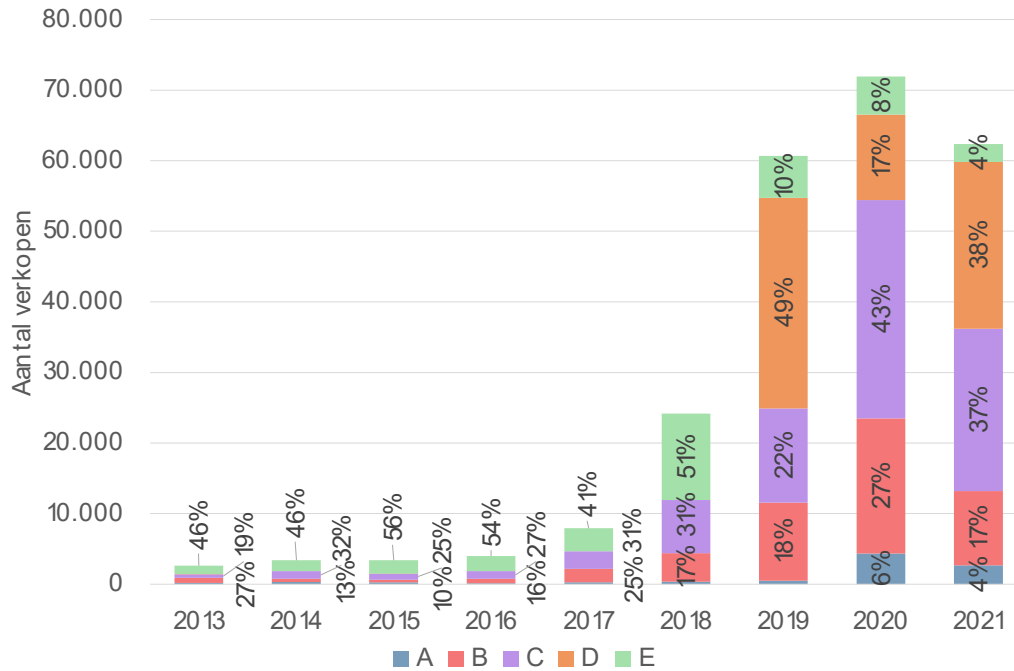


Figuur 3: Aantal BEV nieuwverkopen 2022-2024, Basispad V-beleid en VV-beleid, modelraming 2022.

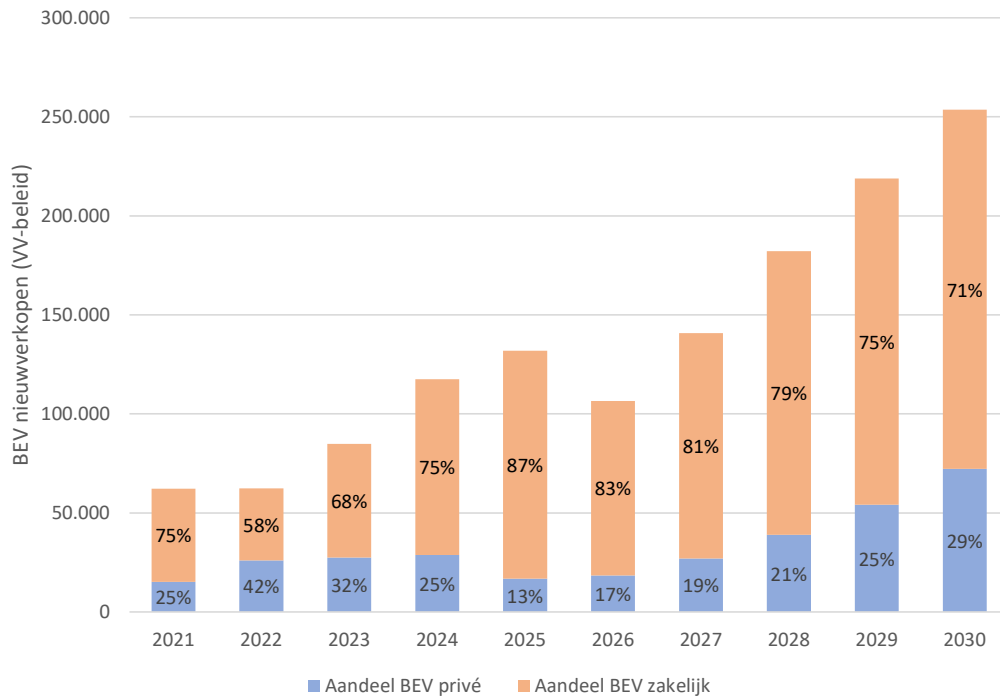
Bijlage



Figuur 4: De samenstelling van nieuwverkopen naar brandstof, 2013-2021.



Figuur 5: De BEV nieuwverkopen naar segmenten, 2013-2021.



Figuur 6: De BEV nieuwverkopen naar aandeel zakelijk en privé, VV-beleid 2022-2030.