

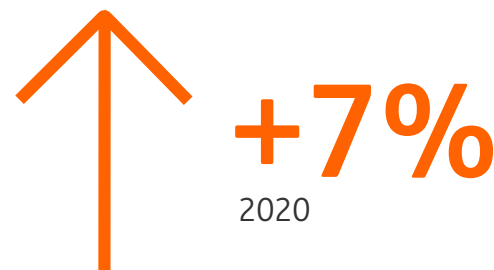
Koers op elektrisch

7% marktaandeel elektrische auto's in 2020

Fiscaal voordeel en nieuwe generatie elektrische auto's...



...zorgen voor een stijgend marktaandeel van (volledig) elektrische auto's tot 7% in 2020.



Versnellen uit stilstand

Matige 1e helft door afwachtende particulier

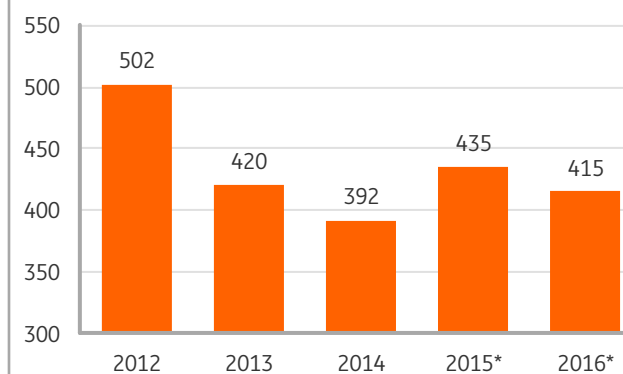
De markt voor nieuwe auto's kende een zwakke 1e helft van het jaar. Net als in 2014 lag het niveau van de registraties erg laag. Na 6 maanden waren zo'n 200.000 nieuwe auto's geregistreerd, waar in het verleden een aantal van 300.000 'normaal' zou zijn geweest. De sector lijkt echter niet te ontsnappen aan de 'nieuwe realiteit'. Een markt waarin met name particuliere huishoudens veel kritischer zijn geworden op de aanschaf van nieuwe auto's. Ondanks een opbloeiende economie, met meer koopkracht en werkgelegenheid, blijft de aanschaf van nieuwe auto's achter. Consumenten lijken te twijfelen over de meerwaarde van 'nieuw' en kiezen vaker gebruikt. De markt voor occasions neemt dit jaar in omvang toe en kent stijgende prijzen.

Vuurwerk zakelijke markt in 2e helft 2015

Toch is er reden tot hoop voor de autobranche. De zakelijke markt hield de afgelopen jaren redelijk stand en kan dit jaar voor enig vuurwerk zorgen. Door een groot aantal zakelijke registraties in de jaren 2011-2012 neemt de vervangingsvraag toe. Tevens is, door aanscherping van de bijtelling per 2016, een extra incentive aanwezig voor zakelijke registraties in 2015. Na een bescheiden start is de zakelijke markt sinds de zomermaanden dan ook bezig aan een versnelling. In juni en juli dook het groeipercentage al in de dubbele cijfers (+11% en +12%). In augustus werd zelfs een stijging van +21% genoteerd. Na acht maanden staat het aantal nieuwe registraties van personenauto's volgens VWE voertuiginformatie- en documentatie op een plus van 3,2%.

Registraties nieuwe auto's omhoog in 2015

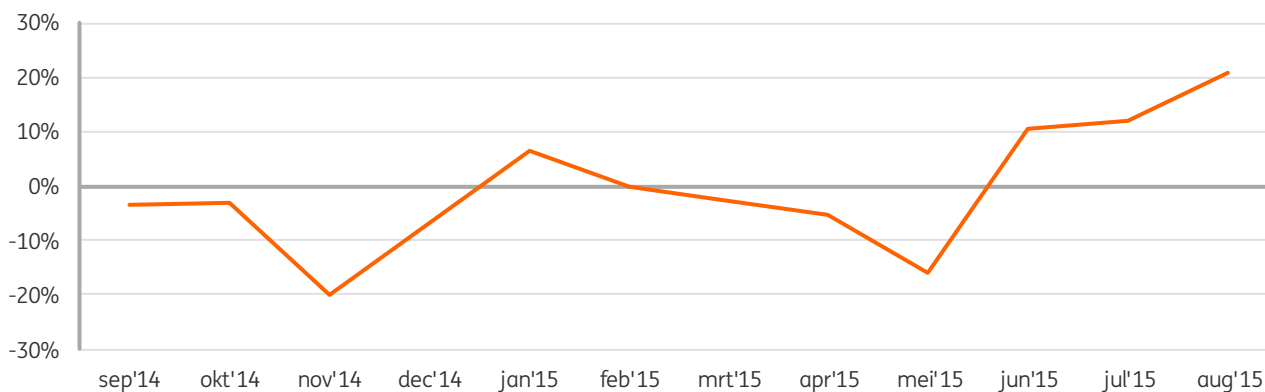
x 1.000 personenauto's



bron: VWE, *Raming 2015-16 ING Economisch Bureau

Groeiversnelling na zwakke periode autoverkoop

jaar-op-jaar groei in registraties in %



bron: VWE

Eindsprint naar 435.000 in 2015

ING Economisch Bureau raamde eerder het aantal registraties van nieuwe personenauto's in 2015 op 465.000. Daarbij werd uitgegaan van een sterke stijging van het aantal zakelijke registraties en een lichte toename in het particuliere segment. Hoewel de zakelijke markt inmiddels versnelt is, gezien de matige 1e helft van het jaar een bijstelling noodzakelijk. De nieuwe raming voor geheel 2015 ligt nu op 435.000 (+11% t.o.v. 2014). Dit aantal zal bewerkstelligd worden via een sterke eindsprint. Voor diverse typen auto's gaat de (zakelijke) bijtelling per 2016 namelijk (fors) omhoog. Dit geldt bijvoorbeeld voor plug-in hybride auto's, waarvan het bijtelling percentage stijgt van 7% naar 15%. Daarnaast zal een aantal zuinige auto's (zowel hybriden als diesels) het percentage zien stijgen van 14% naar 21%.

Fiscale verandering

Autobrief 2 minder marktverstoring

Nederland kent al geruime tijd een fiscaal regime dat haar stempel drukt op de markt voor nieuwe auto's. Door belastingen te koppelen aan CO2 uitstoot wordt de autoverkoop in relatief hoge mate gestuurd door de overheid. Brancheorganisaties pleitten door de jaren heen deze 'marktverstoring' tegen te gaan. Op het eerste gezicht lijken zij met de Autobrief 2 hun zin te krijgen. In dit document van Staatssecretaris Wiebes van Financiën beschrijft het Kabinet wijzigingen in fiscale maatregelen ten aanzien van auto's gedurende de periode 2016-2020.

Lagere BPM en hogere bijtelling

Belangrijke maatregelen zijn dat een start wordt gemaakt met de afbouw van de BPM en dat de bijtelling wordt gewijzigd. Tussen 2016 en 2020 werkt men toe naar twee tarieven in bijtelling. Zakelijke rijders met een 0 emissie auto betalen 4% bijtelling. Alle andere auto's worden geleidelijk verplaatst naar een 22% bijtelling tarief. De 4% bijtelling zal overigens vanaf 2019 nog 'slechts' gelden tot een maximale catalogusprijs van 50.000 euro voor volledig elektrische voertuigen. Boven dit bedrag dient 22% bijtelling te worden berekend. Emissievrije auto's worden overigens tot en met 2020 (net als nu) vrijgesteld van BPM en MRB (motorrijtuigenbelasting). Alle overige auto's krijgen, naast een basistarief, een BPM belasting op basis van CO2 uitstoot. Volgens de Autobrief zal de totale BPM belasting tot 2020 met 12% worden verminderd.



- Auto's gemiddeld goedkoper
- Minder parallel import
- Minder marktverstoring
- MRB verlaging
- Kansen emissieloze auto's



- Niet ieder merk/model profiteert
- Hogere kosten zakelijke rijder
- Downsizing risico zakelijk segment

Positief....

De eerste stap in de afbouw van de BPM betekent dat auto's op termijn gemiddeld goedkoper in aanschaf kunnen worden. Ook wordt parallel import van nieuwe / jonge auto's minder aantrekkelijk. Dergelijke auto's worden uit andere landen naar Nederland gehaald om de BPM gedeeltelijk te omzeilen. Belangrijk voor de sector is verder dat, buiten emissieloze voertuigen, alle auto's richting 2020 een gelijk percentage aan zakelijke bijtelling krijgen opgelegd. Excessen waarbij sommige modellen in een bepaald jaar extreem goed verkopen en anderen juist kansloos zijn door een paar gram uitstoot te veel worden voorkomen. Ook een algemene verlaging van de MRB, gefinancierd uit een verhoging van de MRB voor oudere vervuilende diesels, lijkt gunstig. Verder zijn emissieloze auto's kansrijk onder de nieuwe BPM en bijtelling regels.

...Negatief

De Autobrief 2 levert overigens niet enkel positief nieuws voor de Automotive sector. Zo is het de vraag hoe de nieuwe BPM berekening per model zal uitpakken. De grenzen per BPM categorie zullen jaarlijks met zo'n 3,5% worden aangescherpt. Verdere verlaging van de CO2 uitstoot is daarom noodzakelijk om te kunnen profiteren. De RAI Vereniging stelde hier reeds haar vraagtekens bij. Daarnaast is de versimpeling van de bijtelling met minder 'marktverstoring' uiteindelijk wel een kostenpost voor de zakelijke rijder. Volgens dataleverancier VWE leiden de nieuwe regels ertoe dat 72% van de zakelijke auto's in een hogere bijtelling zal vallen. De mogelijkheden voor zakelijke rijders hun kosten te beperken nemen af. Dit kan leiden tot de keuze voor auto's met een lagere cataloguswaarde en dus downsizing.

Op zoek naar nieuwe prikkels

Impact op registraties

Op korte termijn leidt Autobrief 2 vooral, zoals eerder gemeld, tot een hausse aan registraties in de tweede helft van 2015. Daarmee start 2016 met een onvermijdelijke dip. Wel zal 2016, net als 2015, profiteren van een relatief hoge vervangingsvraag. Dit dankzij sterke zakelijke verkopen in de jaren 2011 en 2012. Tevens is er iets meer reden tot hoop op herstel van de particuliere markt. De door het Kabinet in te voeren lastenverlichting van 5 miljard moet hieraan bijdragen. Net als dit jaar lijkt echter ook volgend jaar vooral de occasionmarkt te profiteren. ING Economisch Bureau raamde het aantal registraties van nieuwe personenauto's in 2016 eerder op een totaal van 400.000. Deze raming wordt iets naar boven aangepast tot 415.000.

Lauw 2016

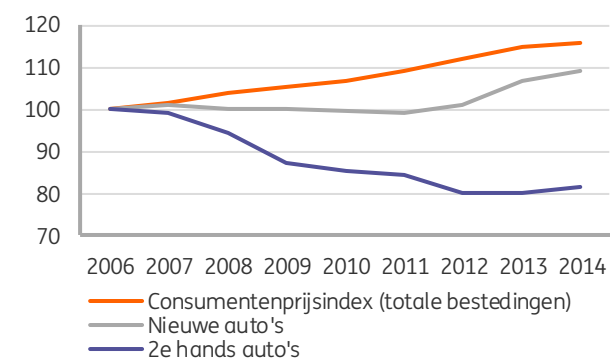
In de jaren na 2016 ligt een opgaande lijn niet voor de hand. De zakelijke vervangingsvraag zal vermoedelijk dalen en particulieren lijken, zoals gemeld, eerder voor een gebruikte auto te kiezen. Naast de toenemende betrouwbaarheid van gebruikte auto's heeft ook de prijsontwikkeling van occasions tegenover nieuwe auto's bijgedragen aan de toenemende focus op gebruikt. Occasionprijzen daalden sterk gedurende de crisis. Prijzen van nieuwe auto's daarentegen volgden een opwaartse trend en raakten daarmee meer en meer buiten het bereik van particuliere automobilisten.

Nieuwe prikkels

De automotive sector zal op zoek moeten naar manieren om particuliere kopers te prikkelen. In het [Kwartaalbericht](#) van maart 2015 werd al uitvoerig ingegaan op private lease, het leasen van nieuwe auto's aan particulieren, als manier om nieuwe auto's meer bereikbaar te maken voor particuliere automobilisten. Ook de auto zelf dient echter onder de loep te worden genomen. Vernieuwing is in aantocht. Diverse partijen kijken naar betere en meer betaalbare elektrische voertuigen en naar zelfrijdende voertuigen. Ook wordt de auto meer en meer 'connected'.

Occasions relatief aantrekkelijker

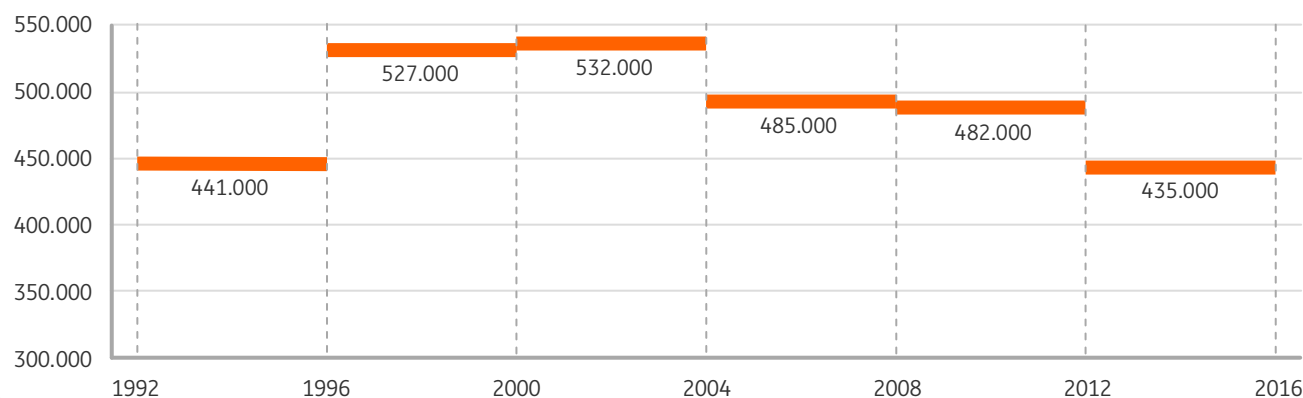
prijsindex CPI, 2006=100



bron: CBS

4-jaars gemiddelde zakt naar 435.000 in periode 2012-2015

registraties nieuwe personenauto's gemiddeld over 4 jaar



bronnen: VWE, CBS, raming 2015 ING Economisch Bureau)

Technologische vernieuwing en disruptie

Big 7

ING Economisch Bureau deed eerder dit jaar onderzoek ('Hightech meets business') naar belangrijke technologische veranderingen in de periode 2015-2025. Hiervoor werden diverse ondernemers uit de Nederlandse high-tech (maak)industrie ondervraagd. Daaruit kwamen zeven belangrijke technologieën naar voren. Deze 'Big 7' worden in de figuur weergegeven. **Computing power** duidt op de verdere ontwikkeling van chips (kleiner, krachtiger en goedkoper) waardoor apparaten steeds intelligenter worden. Zo is de verwachting dat het aantal chips in een auto stijgt van gemiddeld 30 naar 1.000 in 2020.

Het groeiende **Internet of Things** zorgt er voor dat steeds meer apparaten met elkaar verbonden zijn en zowel data en instructies op afstand kunnen versturen en ontvangen. Voor automotive betekent dit onder meer toenemende mogelijkheden als het gaat om infotainment voor inzittenden. Ook het voorspellen van de onderhoudsbehoefte op basis van **Big data** wordt mogelijk net als het repareren van auto's op afstand. **Robotica en 3d printing** spelen vooral een rol in de productie van auto's en onderdelen. Door toenemende intelligentie en bredere toepasbaarheid zal robotisering in de productie van auto's verder toenemen. Daarnaast kan 3d printing een rol gaan spelen in aftersales door garages van onderdelen te voorzien. **Nieuwe materialen** duiden op de ontwikkeling van materialen met interessante eigenschappen. Zo worden steeds meer auto's opgebouwd uit aluminium in plaats van staal, leidend tot lichtere en zuinigere auto's. Ook carbonfiber is in opkomst. **Alternatieve energie** ten slotte slaat in het geval van Automotive op de ontwikkeling van auto's met een alternatieve, schone (re) aandrijving. Vooral de ontwikkeling van elektrische voertuigen staat daarbij in de belangstelling.

De 'Big 7' zullen op zichzelf al voor verandering zorgen, maar het zijn met name de combinaties van technologieën die tot belangrijke vernieuwing kunnen leiden, zeker ook in Automotive. Denk aan slimme auto's (smart vehicles) die zelfrijdend en connected zijn en gebruik maken van nieuwe lichte materialen en alternatieve (schone) aandrijving.

Automotive zeer gevoelig voor disruptie

De auto leunt in feite al zo'n 130 jaar op hetzelfde concept; een voertuig voorzien van brandstofmotor en 4 wielen. In de loop der jaren is dit concept in vergaande mate geperfectioneerd. Auto's zijn steeds comfortabeler, luxer, ruimer, betrouwbaarder en veiliger geworden. Ook zijn de laatste jaren slagen gemaakt op het gebied van zuinigere brandstofmotoren. Het is echter de vraag of dit alles genoeg is in een wereld waarin sprake is van steeds snellere technologische vernieuwing. De levenscyclus van producten wordt steeds korter. Iets wat bijvoorbeeld zichtbaar is in de markt voor elektronica, waar fabrikanten hun producten continu verbeteren. Zowel als het gaat om hardware als software.

Automotive is een sector die met alle 7 technologieën te maken zal krijgen. Uit het 'Hightech meets business' onderzoek kwam deze sector dan ook naar voren als de meest gevoelige sector voor disruptie, ofwel ontwrichting van de markt.

Big 7 technologieën vormen nieuwe combinaties



Nieuwe ronde, nieuwe kansen

Disruptie is ook een kans

De te verwachten impact van nieuwe technologie op Automotive en daaraan verbonden gevoeligheid voor disruptie dient zeker niet enkel als bedreiging te worden gezien. Hoewel disruptie de positie van bepaalde partijen in de markt kan aantasten, biedt disruptie ook mogelijkheden om de eigen positie in korte tijd te verbeteren. Bovendien kan de aantrekkelijkheid van de sector als geheel verbeteren. Niet onbelangrijk aangezien Automotive met andere sectoren zal moeten concurreren om de portemonnee van de klant.

Comeback elektrische auto

In dit Vooruitzicht concentreren we ons vooral op de ontwikkeling van volledig elektrische voertuigen (auto's rijdend op een batterij met 0 CO2 uitstoot, zonder brandstofmotor of range extender). De elektrische auto bestaat reeds geruime tijd. Eind 19e eeuw en begin 20e eeuw werden al elektrische auto's verkocht. Brandstofmotoren wonnen echter de slag om de consument.

Hoge prijzen, beperkte actieradius

Ten opzichte van auto's met brandstofmotoren kennen elektrische auto's namelijk beperkingen. Zo beschikken ze over een beperkte actieradius en is de laadtijd lang. Ook zijn ze relatief zwaar door het gewicht van de accu's en duur in aanschaf. Ontwikkelingskosten en beperkte schaal werken nu nog in het nadeel. De prijs van accu's maakt de elektrische auto kostbaar. Al deze factoren beperken de kans op commercieel succes.

Nieuwe concepten nodig voor doorbraak

Om echt door te kunnen breken zijn nieuwe concepten noodzakelijk. Met name nieuwkomer Tesla heeft zich daarbij opgeworpen als wegbereider. Door de elektrische auto volledig opnieuw te ontwerpen heeft Tesla de nadelen beperkt en laat het zien dat een elektrische auto juist ook voordelen biedt ten opzichte van auto's met een brandstofmotor. Door een ander type batterij te gebruiken kunnen de batterijen volledig plat in de bodem worden geïntegreerd en is het zwaartepunt laag. Dit heeft een positieve uitwerking op het rijgedrag. Ook wordt ruimte gecreëerd voor passagiers, bagage en kreukelzone. Dit laatste verhoogt de veiligheid. Ook kan Tesla met dit concept kiezen voor een ontwerp met een zeer lage luchtweerstand. Zeer belangrijk is dat Tesla haar auto een enorme batterij capaciteit kan geven. Een ruime actieradius (tot ruim 500 km in theorie) en hoge prestaties (acceleratie) zijn het gevolg. Tesla heeft tevens een supercharger netwerk uitgerold om op strategische locaties de auto relatief snel te kunnen opladen. Alle voordelen die Tesla haar klanten biedt resulteren in een auto die kan concurreren met auto's, aangedreven door een brandstofmotor.

Van niche naar volume

Grote beperking is dat Tesla opereert in een niche. De Model S is een grote auto met een hoog prijsniveau en concurreert met de duurdere modellen van merken als Audi, BMW en Mercedes. Ook de in het najaar van 2015 te verschijnen Model X gaat voornamelijk de concurrentie aan met de duurdere SUV modellen van deze merken. Een echte doorbraak van volledig elektrische auto's vraagt om volume.

Tesla succesvol in premium segmenten

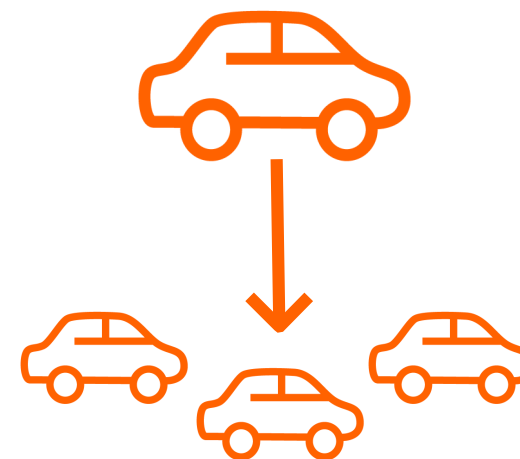
registraties Nederland in segmenten E* en F*

Merk	Aantal registraties 2014
BMW	2.873
Audi	1.548
Tesla	1.533
Mercedes	1.366

Bron: VWE, bewerking ING Economisch Bureau

*betreft BMW 5-serie, 6-serie Gran Coupé en 7-serie, Audi A6, A7 en A8, Mercedes E-klasse, CLS-klasse en S-klasse en Tesla Model S.

Exclusief overige merken.



Schaal is noodzaak

Exponentiële groei productiecapaciteit

Voor die doorbraak zal de elektrische auto prijstechnisch moeten kunnen concurreren. De hoge kosten van batterijen ten opzichte van brandstofmotoren vormen daarbij een belangrijke hindernis. Hoewel continu gewerkt wordt aan betere batterijtechnologie lijkt de winst voor de komende jaren vooral te moeten komen uit het verhogen van de schaal waarop geproduceerd wordt. Volgens de IEA (international Energy Agency) werden in 2014 wereldwijd zo'n 300.000 voertuigen met een stekker (volledig elektrisch of plug-in hybride) verkocht. Dat is een toename van ruim 50% ten opzichte van 2013. De wereldwijde productiecapaciteit van ev batterijen lag in 2013 op zo'n 35 GWh (gigawattuur). In de komende jaren wordt de productiecapaciteit van batterijen voor elektrische auto's sterk uitgebreid. Zo bouwt Tesla samen met Panasonic een fabriek met een productiecapaciteit van 35GWh. Gelijk aan de totale wereldwijde productiecapaciteit in 2013. Omgerekend moeten hiermee 500.000 elektrische auto's per jaar mee kunnen worden gebouwd. Ook het Chinese BYD heeft grote plannen om de productie van batterijen te verhogen tot 34 GWh in 2020. Andere belangrijke partijen zijn AESC, een joint venture tussen Nissan en NEC, en LG Chem. Met name LG Chem is er de afgelopen jaren er in geslaagd om diverse autofabrikanten aan zich te binden.

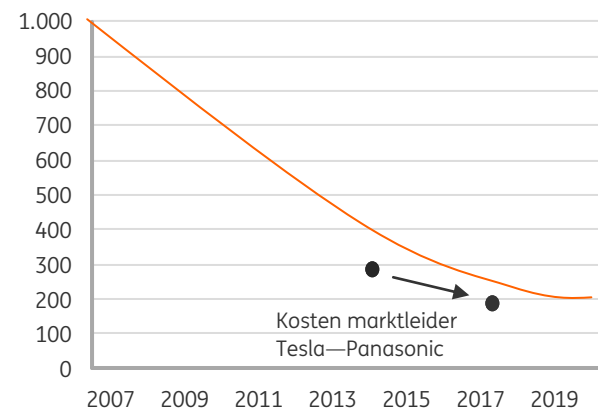
Lagere prijzen voor ev batterijen

Snelle groei van productie moet uiteindelijk bijdragen aan lagere kosten van batterijen. Zo denken Tesla en Panasonic met hun nieuwe fabriek de kosten van batterijen met 30% te verlagen ten opzichte van de op dit moment gebruikte batterijen. Hoewel het lastig is de kostprijzen van afzonder-

lijke producenten te bepalen stelt een artikel in Nature Climate Change van Nykvist en Nilsson dat de kosten van Li-ion batterijen voor ev's sterk gedaald zijn. In de periode 2007-2014 werd jaarlijks gemiddeld 14% bespaard. De kostprijs ging van gemiddeld USD 1.000 naar USD 410 per kWh. De marktleiders zouden inmiddels een niveau van USD 300 per kWh hebben bereikt. Het gaat dan om Tesla met de Model S en Nissan met de Leaf. De verwachting is dat prijzen in 2017-18 rond de USD 230 zullen liggen. Gezien de lage oliepijzen op dit moment wordt een prijs onder de USD 250 gezien als noodzakelijk om te kunnen concurreren. Wil men grote volumes te bewerkstelligen dan moeten prijzen volgens het artikel op lange termijn richting de USD 150 zakken.

Kosten batterijen steeds lager

kosten batterijen gemiddeld in USD



Bron: Nykvist/Nilsson

Aanbod elektrische modellen neemt toe

De extra productiecapaciteit moet uiteindelijk ook worden benut. Diverse (nieuwe) modellen moeten hiervoor gaan zorgen. De afgelopen jaren nam vooral het aanbod plug-in hybride auto's toe. In de komende jaren lijkt echter ook op het gebied van volledig elektrische auto's meer beweging te ontstaan. Premium fabrikanten zoals Audi, Porsche en Mercedes hebben plannen om met volledig elektrische modellen de strijd aan te gaan met Tesla in het hogere segment. BMW is reeds actief met haar i modellen.

Tesla op haar beurt is van plan in 2017 een kleiner model op de markt te brengen. De Model 3 zal in de VS vanaf zo'n USD 35.000 beschikbaar moeten worden (de helft van de prijs van de Model S) en concurreert daarmee met auto's als de BMW 3-serie. Tesla is overigens niet de enige fabrikant die tracht ev's met een acceptabele actieradius meer betaalbaar te maken. Ook Nissan is druk bezig met de volgende generatie Leaf. Onlangs werd de actieradius van de huidige Leaf al verlengd van 200 tot 250 km. De nieuwe generatie, verwacht in 2017, moet 400 km kunnen halen. Alliantie partner Renault werkt eveneens aan een nieuwe variant van de elektrische Zoe, die in 2017 op de markt moet komen, met een actieradius van zo'n 300 tot 400 km.

Concurrentie voor Renault en Nissan zal komen van GM, die met de Chevrolet (Opel) Bolt een range van 320 km mogelijk zal maken. Het Chinese BYD streeft eveneens naar een groter aandeel in elektrische auto's, zowel in de belangrijke thuismarkt als in Europa. Naast bestaande spelers is het de vraag of andere partijen de komende jaren instappen. Zo doen al enige tijd geruchten de ronde over een mogelijke toetreding van Apple op de (elektrische) automarkt.

Op zoek naar voordeel

Nederland als voortrekker

Diverse landen hebben in het verleden ambities uitgesproken betreffende het aantal elektrische voertuigen dat zij op een bepaald moment in het wagenpark wensen te hebben. Het (toenmalige) Kabinet prognostiseerde in 2009 het aantal elektrische auto's (wagenpark) in Nederland in de periode 2012-2015 op 15.000-20.000 en in 2020 op 200.000. Het gaat daarbij om auto's met een stekker (vol elektrisch of plug-in). Volgens informatie van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland bestond het elektrische wagenpark eind augustus 2015 in Nederland uit een kleine 60.000 auto's. Cijfers van de IEA (International Energy Agency) geven aan dat Nederland tot de leidende landen in de wereld behoort als het gaat om het ev wagenpark.

Plug-ins populair in Nederland in 2013 en 2014

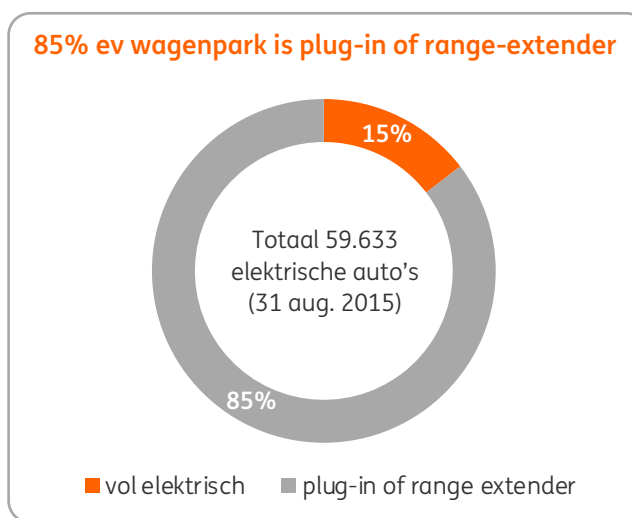
top 3 registraties volledig elektrische auto's en plug-in's

2013		2014	
EV (volledig)		EV (volledig)	
Tesla Model S	1.194	Tesla Model S	1.533
Renault Zoe	544	Nissan Leaf	1.022
Nissan Leaf	497	Renault Zoe	252
Plug-in		Plug-in	
Mitsubishi Outlander	8.039	Mitsubishi Outlander	7.709
Volvo V60	6.126	Volvo V60	3.233
Toyota Prius	3.728	VW Golf	402

Bron: VWE, bewerking ING Economisch Bureau

Fiscale regeling zorgt voor jojo effect

Nederland heeft die positie te danken aan fiscale maatregelen, die met name de verkoop van de plug-in hybride (auto met brandstofmotor en met stekker oplaadbare batterijen) heeft gestimuleerd. Vooral 2013 was een topjaar toen dankzij diverse subsidieregelingen en 0% bijtelling de (zakelijke) aanschaf van dergelijke modellen zeer voordelig was. In 2014 zakte de verkoop terug, maar in 2015 zal deze wederom toenemen. Voor diverse plug-in modellen is het de laatste kans voor zakelijke rijders om tegen 7% bijtelling te rijden (15% in 2016). De verwachting is dat in 2016 een daling onvermijdelijk is. Plug-in's worden qua bijtelling minder aantrekkelijk ten opzichte van andere (brandstof) modellen.



Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, bewerking ING Economisch Bureau

Plug-ins niet kansloos, vol elektrisch aantrekkelijker

Plug-ins zullen echter niet direct volledig kansloos zijn. Ook het assortiment plug-ins groeit nog steeds. In sommige gevallen zullen plug-in modellen in 2016 met 15% bijtelling nog steeds interessanter kunnen zijn dan benzine of diesel soortgenoten met 21% of 25% bijtelling. Zo brengt BMW volgend jaar plug-ins op de markt die qua prijs dicht bij diesel varianten liggen. Fabrikanten moeten wel willen zij voldoen aan Europese eisen betreffende de gemiddelde CO2 uitstoot van hun auto's. Tegelijkertijd neemt in 2016-18 het voordeel in bijtelling wel verder af en is deze in 2019 met 22% gelijk aan diesel en benzine auto's. Het stokje zal daarom overgenomen (moeten) worden door volledig elektrische auto's.

Zoektocht lage bijtelling door de jaren heen

2008

- 2008-2009: benzine hybrides (toyota prius en honda civic /insight) met 14% bijtelling
- 2010-2011: b-segment diesels met 14% (o.a. VW Polo Bluemotion)
- 2012-2014: nu ook c segment stationwagon diesels met 14% (Megane, Golf, Focus, 308)
- 2015: terug naar b-segment met 14%
- 2013-2015: plug-in hybride modellen
- 2016-2017: in mindere mate plug-in. Vooral downsizing (goedkopere / kleinere auto)
- 2017-2020: volledig elektrische auto's

2020

Omslagpunt nabij

Op zoek naar lagere kosten

Uit de registraties van personenauto's in de afgelopen jaren blijkt duidelijk de zoektocht van zakelijke rijders naar minder bijtelling. Deze groep zal de komende jaren alternatieven moeten vinden om bij de keuze van een nieuwe auto van de zaak wederom bijtelling te besparen (of niet te ver op te laten lopen). In veel gevallen zal dit simpelweg neerkomen op de keuze voor een kleinere / goedkopere auto. Ook zou het kunnen dat zakelijke rijders er vaker voor kiezen privé een eigen auto te rijden om bijtelling te ontlopen. In 2016 en 2017 zullen, zoals gemeld, plug-ins voor sommigen nog een oplossing kunnen bieden. Daarna (2017-2018) zijn volledig elektrische auto's de optie om te besparen.

Switch van plug-in naar volledig elektrisch

De tabel op deze pagina laat zien dat volledig elektrische auto's de komende jaren relatief gunstiger worden in bijtelling ten opzichte van plug-ins en brandstofmodellen. Wanneer vol elektrische modellen op de markt komen in de belangrijke zakelijke c en d segmenten tegen concurrerende prijzen en een lage bijtelling, dan kan hun marktaandeel snel stijgen. Voorwaarde lijkt wel een acceptabele actieradius van ten minste 300 of liefst 400 kilometer. Naast de fiscus kunnen ook werkgevers een stimulerende factor zijn. Veel bedrijven en overheidsinstellingen zullen graag de kosten en uitstoot van hun wagenpark willen beperken.

Geschatte bijtelling (per maand) blijft alleen laag voor volledig elektrische auto's

	Aandrijving	Segment	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ford Fiesta 1.0 48kw	benzine	b	92	96	98	97	96	95
Renault Clio Estate 1.5dci	diesel	b	87	129	133	132	131	129
Renault Zoe	elektrisch	b	28	28	28	28	28	28
VW golf variant 1.0 tsi	benzine	c	157	163	169	168	167	166
Peugeot 308 1.6 blue HDI 5dr.	diesel	c	112	168	173	172	171	170
VW golf GTE 5dr.	plug-in	c	89	192	219	244	284	284
Nissan Leaf	elektrisch	c	32	32	32	32	32	32
BMW 320d eff. Dynamics 4dr.	diesel	d	271	282	291	287	284	282
BMW 330e 4dr.	plug-in	d		221	250	280	324	324
Volvo V60 D6	plug-in	d	141	301	348	388	452	450
Tesla Model 3*	elektrisch	d			54	54	54	54
Tesla Model S 70D	elektrisch	e	104	104	104	104	272	272
Mitsubishi Outlander PHEV	plug-in	mid-suv	98	211	244	271	315	313
Volvo XC90 T8	plug-in	suv	183	391	451	503	585	583
Tesla Model X*	elektrisch	suv		120	120	120	361	361

Bron: ING Economisch Bureau o.b.v. verwachte prijzen nieuweautoprijzen.nl, gekozen versies van modellen zijn basisversies.

Bijtelling o.b.v. inkomstenbelasting percentage van 40,15%. In geval van 52% nemen bijtelling en absolute verschillen toe. Kosten kunnen afwijken door introductie nieuwe / verbeterde versies van modellen en wijzigingen in belastingen.

*Tesla Model 3 is schatting op basis van vanafprijs van 40.000 euro, Tesla Model X op basis van geschatte vanafprijs van 90.000 euro.

Marktaandeel volledig elektrisch groeit

Hoger marktaandeel volledig elektrische auto

ING Economisch Bureau denkt dat vanaf 2017 zakelijke rijders in Nederland steeds vaker zullen kiezen voor volledig elektrische auto's. Het marktaandeel van volledig elektrische auto's (enkel op batterijen / 0 emissie) in de verkoop van nieuwe personenauto's stijgt in de periode 2016-2020 van een kleine 1% naar 7%. In een markt zoals we die in de afgelopen jaren hebben gezien van gemiddeld zo'n 435.000 nieuw geregistreerde personenauto's komt dit neer op ongeveer 30.000 volledig elektrische auto's per jaar.

Deze ontwikkeling is enerzijds gebaseerd op verwachtingen betreffende nieuwe, volledig elektrische, modellen met een grotere actieradius en dalende kosten van batterijen. Anderzijds spelen ook fiscale voordelen en marktbevingen uit het verleden een rol in deze raming.

Vooraf zakelijk

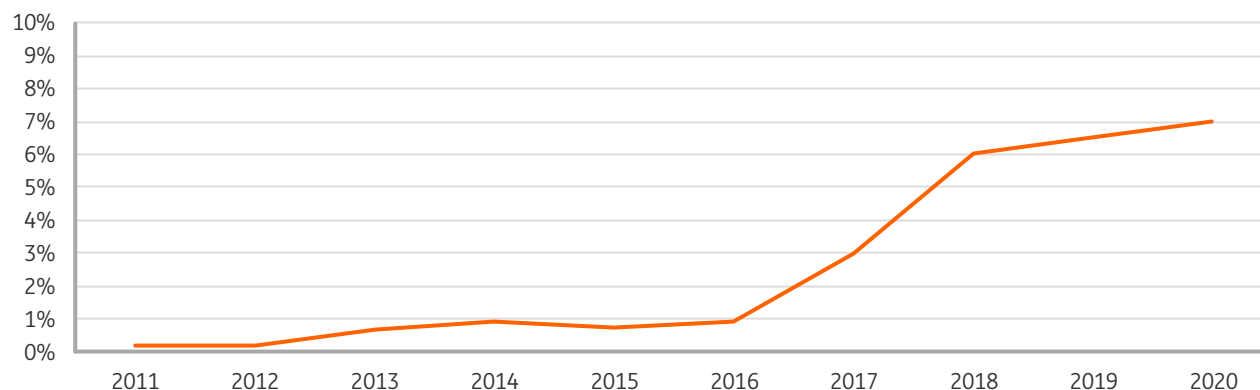
Mocht de markt herstel tonen dan zouden deze aantallen verder op kunnen lopen. Bij de raming wordt er van uitgegaan dat verreweg het merendeel van de registraties uit de zakelijke markt komt. Voor veel particulieren lijkt de aanschaf van een elektrische auto in de periode 2016-2020 nog een stap te ver. Aanschafprijzen van 35.000 euro of meer zijn voor slechts een gering aantal particulieren weggelegd. Mogelijke toekomstige subsidieregelingen voor particulieren kunnen die situatie echter veranderen.

Afhankelijk van koplopers

De raming is overigens sterk afhankelijk van de vorderingen van een aantal koplopers in volledig elektrische auto's. Het betreft daarbij Tesla, GM (Opel/Chevrolet) en Renault en Nissan. De raming gaat ervan uit dat Tesla haar populariteit / aantrekkelijkheid met nieuwe modellen ook in lagere segmenten in marktaandeel kan omzetten. Verder gaat de raming uit van hogere marktaandelen van nieuwe generaties volledig elektrische auto's van GM, Renault en Nissan. Vooralsnog lijkt 2017 het jaar van introductie te worden van verschillende nieuwe modellen. Vertraging kan echter soms optreden. Volledige beschikbaarheid van nieuwe modellen wordt niet verwacht voor 2018.

Marktaandeel vol elektrisch groeit naar 7%, ofwel zo'n 30.000 nieuw geregistreerde auto's per jaar

marktaandeel in % op basis van totaal aantal nieuw geregistreerde personenauto's (raming ING Economisch Bureau)



Meer weten?

Kijk op ing.nl/kennis en volg ons op [Twitter](#)

Of neem contact op met:

Max Erich Sectoreconoom Automotive
06 8363 5785

Marinus van der Meer Sectormanager Automotive
06 5069 2595

Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichthouders aan de uit oefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam en slechts bedoeld ter informatie van haar cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. Deze publicatie is louter informatief en mag niet worden beschouwd als advies. ING Bank N.V. trekt haar informatie van betrouwbaar geachte bronnen en heeft alle mogelijk zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij haar visie in dit rapport heeft gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V. geeft geen garantie dat de door haar gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V. noch één of meer van haar directeuren of werknemers aanvaardt enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overneming van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandsche Bank en de Autoriteit Financiële Markten. De tekst is afgesloten op 21 september 2015.