

AUTO'S

Kopers kiezen steeds vaker voor elektrisch

De ANWB stelt dat 2020 het jaar is van de doorbraak van de elektrische auto voor particulieren. In oktober waren volledig elektrische aangedreven auto's goed voor een aandeel van ruim 22% in de totale verkoop van nieuwe personenwagens. Overheidssteun droeg daar voor een belangrijk deel aan bij. Particulieren konden subsidie aanvragen als zij een elektrische auto kochten. In Duitsland, Frankrijk en het VK is sprake van een inhaalslag.

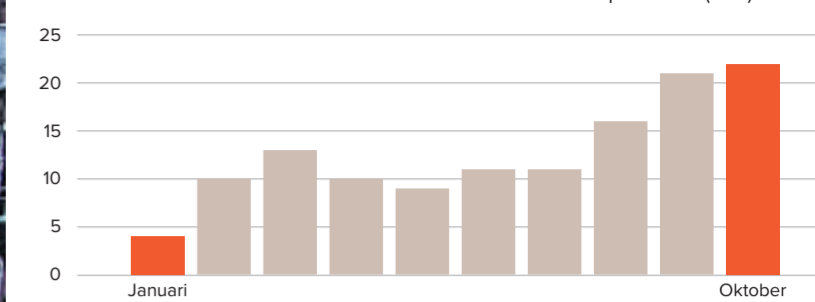
→ **PAGINA 20**





Elektrische auto's in de lift

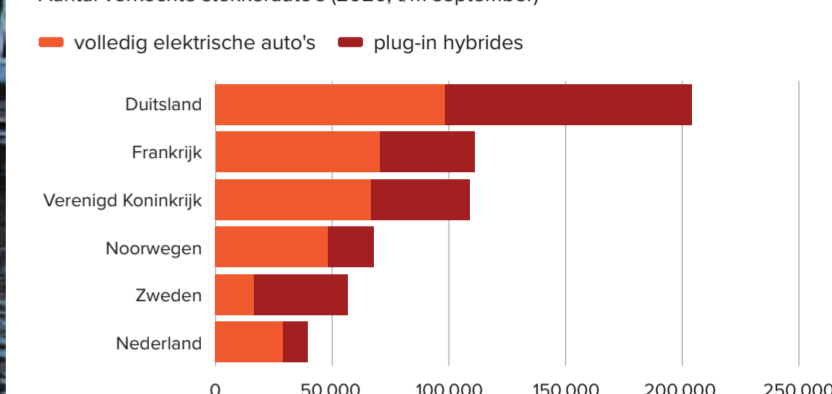
Marktaandeel van stekkerauto's in totale Nederlandse verkoop in 2020 (in %)



© FD Bron: RAI Vereniging, RDW

Duitsland leidt de dans

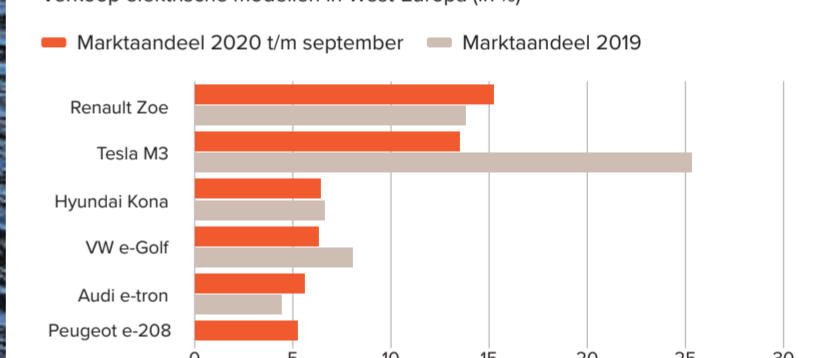
Aantal verkochte stekkerauto's (2020, t/m september)



© FD Bron: The European Electric Car Report

Renault Zoe streeft Tesla Model 3 voorbij

Verkoop elektrische modellen in West-Europa (in %)



© FD Bron: The European Electric Car Report



Jeroen Segenhout is redacteur industrie en chemie van Het Financieele Dagblad

In het kort

- Verkoop van elektrische auto's helpt fabrikanten door de coronacrisis heen.
- In Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk is sprake van een inhaalslag.
- De groei in het elektrische segment is ook bittere noodzaak: fabrikanten moeten meer stekkerauto's verkopen om Europese milieunormen te halen.

De gekkigheid is er een beetje vanaf bij elektrisch rijden. Vorig jaar moesten duizenden kersverse Tesla-rijders nog naar een haven-terrein in Amsterdam om hun nieuwe auto af te halen, nu zie je elektrisch aangedreven auto's stilletjes op opritten verschijnen. Er is ook veel meer keus. Zo verkocht Volkswagen vorige maand in Nederland bijna 2800 exemplaren van zijn nieuwe elektrische paradepaardje ID.3, waarmee dit model in één klap de meest verkochte auto werd.

De ANWB stelt dat 2020 het jaar is van de doorbraak van de elektrische auto voor particulieren. 'Het zal nog even duren voor elektrisch rijden voor ons allemaal bereikbaar is, maar het begin is er echt', zo schreef directeur Frits van Bruggen onlangs in de ANWB-gids Kampioen.

SUBSIDIES STUWEN VERKOOP

Vooral sinds augustus is de particuliere koper van elektrische auto's duidelijk zichtbaar. In oktober waren volledig elektrisch aangedreven auto's zelfs goed voor een aandeel van ruim 22% in de totale verkoop van nieuwe personenwagens. Overheidssteun droeg daar voor een belangrijk deel aan bij. Particulieren konden een subsidie van €4000 aanvragen als zij een elektrische auto kochten. Die subsidiepot is nu leeg.

'Ik verwacht dat we over geheel 2020 rond hetzelfde marktaandeel als vorig jaar zullen uitkomen', zegt Rico Luman, die als sectoreconoom van ING de automotivesector volgt. Dat klinkt als stilstand. Maar Luman wijst erop dat vorig jaar al een enorme stap is gezet van 5% naar 14%. Zakelijke rijders wilden toen vooral aan het einde van het jaar nog snel profiteren van een lagere bijtelling en een hoger leaseplafond (van €50.000). Ze doken daardoor op de Tesla Model 3, die rond deze prijs werd verkocht.

'Door deze fiscaal gedreven sprong maken we nu een pas op de plaats', aldus Luman. 'Er is wellicht nog een nieuwe koopimpuls te ver-

AUTO'S

Elektrische wervelstorm raast over Europa

Autokopers kiezen steeds vaker voor een elektrisch model. Ook grote autolanden in Europa haken aan. Dit helpt de auto-industrie in haar race om miljardenboetes te voorkomen en de crisis het hoofd te bieden.

wachten door een verdere verlaging van het leaseplafond naar €40.000 van begin volgend jaar, in combinatie met een nieuwe verhoging van de bijtelling, maar dit zal minder effect hebben als vorig jaar.'

INHAALSLAG GROTE AUTOLANDEN

De progressie is nu elders zichtbaar, overigens ook dankzij subsidies. In Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk is sprake van een inhaalslag. In deze grote autolanden hadden volledig elektrisch aangedreven auto's in de eerste negen maanden van vorig jaar een marktaandeel van minder dan 2%. Dit jaar is dat in Duitsland gestegen naar 4,8%, in Frankrijk naar 6% en in het VK naar 5,4%, zo blijkt uit het vorige week uitgebrachte *The European Electric Car Report* van de Duitse auto-analist Matthias Schmidt.

Schmidt spreekt van een 'elektrische cycloon' die over Europa waait. In West-Europa wist de auto-industrie in september ruim 90.000 elektrische auto's te verkopen, waarmee een marktaandeel van 7,6% werd bereikt. De cijfers zijn nog hoger als je zogenoemde plug-in hybrides meetelt. Dit zijn auto's die over een verbrandingsmotor beschikken én op een volle batterij enkele tientallen kilometers elektrisch kunnen afleggen. De verkoop van deze auto's zit eveneens in de lift, ook in Nederland.

De elektrische opmars is een belangrijke opsteker voor de auto-industrie. Door de coronacrisis is de verkoop van nieuwe personenwagens tot dusver met bijna 30% gedaald. Autofabrikanten leden in het tweede kwartaal miljardenverliezen doordat ze hun fabrieken moesten stilleggen vanwege de strenge overheidsmaatregelen om het coronavirus de kop in te drukken. Nu stutten elektrische auto's de verkoop én de omzet door hun hogere gemiddelde verkoopprijs.

De groei in het elektrische segment is ook bittere noodzaak. Fabrikanten moeten meer stekkerauto's verkopen om Europese milieunormen te halen. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw

verkochte personenwagens moet in 2021 omlaag zijn gebracht naar 95 gram per kilometer, anders dreigen er zware boetes. Die opdracht leek begin dit jaar een hels karwei. Het Britse adviesbureau PA Consulting, dat ook autofabrikanten als klant heeft, becijferde dat de industrie €14,5 mrd aan boetes kon verwachten, als zij zich niet meer zou inspannen om elektrische auto's te verkopen.

Voor de bepaling van de gemiddelde uitstoot is een ingewikkeld rekensysteem opgetuigd. Autofabrikanten kunnen daarbij onder meer auto's die veel CO₂ uitstoten, compenseren met zuinige voertuigen. Ze krijgen daarbij zogenoemde *super credits* voor wagens die minder dan 50 gram per kilometer uitstoten. Die auto's tellen dit jaar twee keer mee. Er is dus een sterke stimulans om veel elektrisch aangedreven auto's te verkopen, evenals plug-in hybrides.

De Europese milieuorganisatie Transport & Environment (T&E) stelde onlangs in een rapport dat fabrikanten hard op weg zijn om aan de normen te voldoen. In de eerste helft van dit jaar is de uitstoot teruggebracht naar gemiddeld 111 gram tegen 122 gram in 2019. PSA (Peugeot, Citroën en Opel), Volvo en BMW voldoen volgens T&E al aan de normen. Renault, Nissan, Toyota, Mazda en Ford kwamen in de buurt, terwijl Volkswagen nog een grote sprong kan maken door de introductie van zijn ID.3-model in september.

PERVERSE EFFECTEN

De race om miljardenboetes te vermijden, heeft echter ook perverse effecten gecreëerd. Zo voldoet Fiat Chrysler aan de normen door van Tesla *super credits* te kopen. Volkswagen heeft onlangs een soortgelijk verbond gesloten met het Chinese SAIC, dat in Europa elektrische MG's op de markt heeft gebracht.

De autoproducenten kunnen bovendien hun gemiddelde uitstoot er mooier uit laten zien door veel plug-in hybrides te verkopen. T&E

Overheidssteun draagt voor een belangrijk deel bij aan de stijgende verkoop van elektrische auto's. FOTO: ROBIN UTRECHT/ANP

spreekt in dit verband van *'fake-electrics'*, omdat deze auto's in werkelijkheid veel meer CO₂ in de lucht zouden blazen dan volgens de fabrieksopgave. De uitstoot is meer dan 2,5 keer hoger, zo stelde de milieuorganisatie in september. Dit komt doordat eigenaren in de praktijk de elektrische aandrijving minder gebruiken dan verondersteld.

Uit onderzoek van non-profitorganisatie International Council on Clean Transportation (ICCT), in samenwerking met het Duitse Fraunhofer-instituut, blijkt dat hybride auto's gemiddeld maar 37% van hun kilometers elektrisch rijden. Voor bedrijfsauto's is dat zelfs slechts 20%, aangezien hun bestuurders veelal hun benzine- of dieselkosten krijgen vergoed.

NIEUW SCHANDAAL

Volgens het Britse bureau Emission Analytics, gespecialiseerd in data over de uitstoot van voertuigen, broeit er 'een nieuw schandaal' omdat de werkelijke uitstoot van plug-in hybrides zo sterk afwijkt van de fabrieksopgaven. En dat terwijl fabrikanten nog maar amper hersteld zijn van het dieselschandaal, dat onder meer Volkswagen aan de schandpaal nagelde vanwege het gebruik van sjoemelsoftware om auto's er bij emissietesten beter te laten uitkomen.

Automarktvolger Schmidt verwacht dat Brussel de komende jaren het nieuwe uitstootprobleem gaat aanpakken. Hij stelt dat fabrikanten ook zelf verantwoordelijkheid kunnen nemen. Zo probeert BMW via een spelvariant eigenaren van plug-in hybrides te stimuleren om in binnensteden alleen op de elektromotor te rijden.

Volgens ING-econoom Luman is de stijgende verkoop van hybride-modellen een tijdelijk fenomeen. 'Fabrikanten die nog weinig stappen hadden gezet op het elektrische vlak zetten daar nu via aanpassing van bestaande modellen op in. Maar volledig elektrisch gaat nu snel vooruit en wordt betaalbaarder, wat dit naarverhouding steeds aantrekkelijker maakt.'

“Volledig elektrisch wordt betaalbaarder”

Rico Luman
ING-econoom