

Notitie post-Corona scenario analyse BEV

13-05-2020

Robert Kok, Hans Mulder, Chris van Langevelde

Introductie

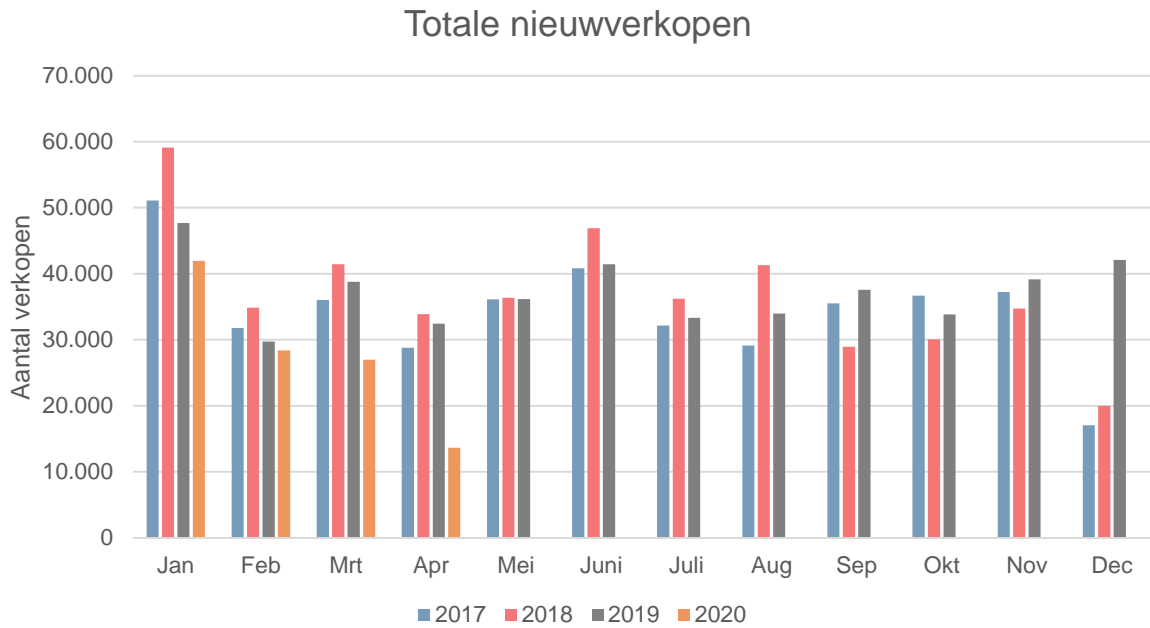
Als gevolg van de coronacrisis en de daarop volgende maatregelen is de wereldwijde economie in een recessie geraakt. Dit heeft ook zijn weerslag op de Nederlandse automarkt. De diepte van de impact is tot op heden erg onzeker. Bij grote onzekerheid kan scenarioanalyse helpen om inzicht te geven in de mogelijke ordegrrootte en de onzekerheid van de economische effecten. In deze notitie worden vier scenario's uitgewerkt met als uitgangspunt de economische context uit de CPB scenario's met betrekking tot de Corona-crisis. Vervolgens zijn deze scenario's vertaald naar de markt voor nieuwverkopen van personenauto's en op basis van aanvullende scenario veronderstellingen vertaald naar de BEV nieuwverkopen in 2020. In deze scenario's is gebruik gemaakt van trends en ontwikkelingen in de automarkt tot en met april 2020, verwachtingen ten aanzien deze trends en ontwikkelingen voor de rest van het jaar 2020 en factoren en mechanismen die kunnen optreden door de Corona-crisis en van invloed zijn op de nieuwverkopen en aantallen BEVs.

1. Feitelijke ontwikkelingen

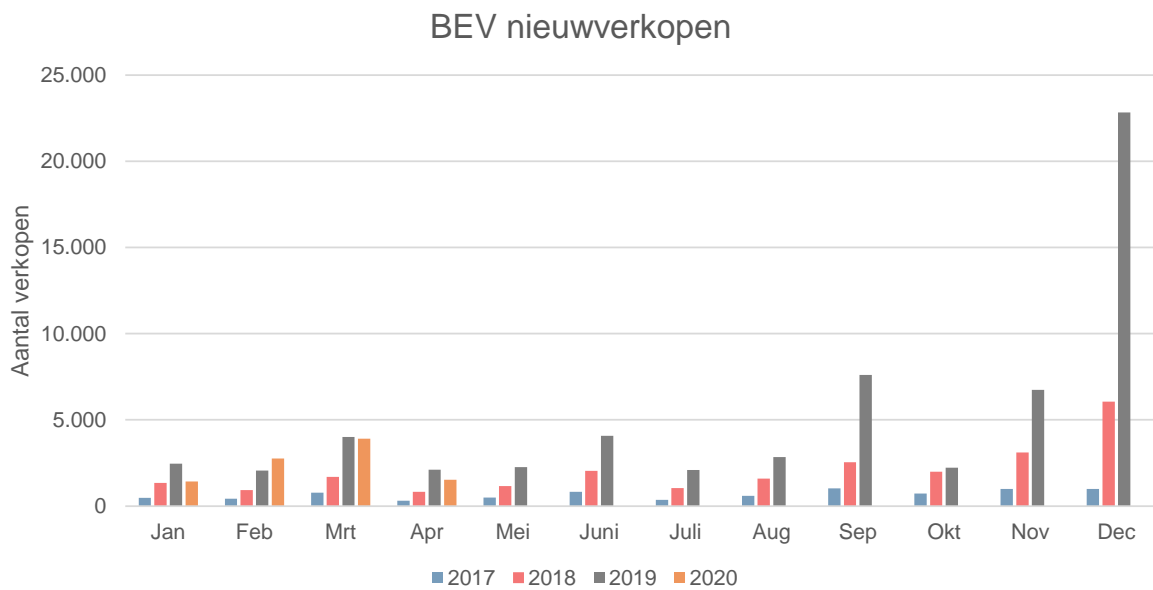
- De aantallen nieuwverkopen zijn in april sterk teruggevallen met circa 50-60% ten opzichte een normale maand april zoals dat in 2017-2019 te zien was (zie Figuur 1: 13.500 i.p.v. 30.000-34.000). De totale nieuwverkopen liggen de eerste vier maanden van 2020 circa 25% lager dan in een normaal verkoopjaar (110.000 i.p.v.150.000). De decemberpiek in 2019 was ook zeer opvallend t.o.v. normale nieuwverkopen in december (circa 40.000 i.p.v. normaal 20.000). Lagere nieuwverkopen voordat de Corona-crisis uitbrak begin 2020 kan samenhangen met de decemberpiek in 2019.
- De aantallen BEV nieuwverkopen zijn in de eerste 4 maanden van 2020 slechts 10% lager dan in 2019 (zie Figuur 2: 9.600 in 2020 t.o.v. 10.600 in 2019). Aan de ene kant is er sprake van een structurele stijging van het aantal BEV nieuwverkopen per maand en was een jaar-op-jaar groei voor BEV verwacht. Aan de andere kant zijn er aanzienlijke decemberpieken (zie Figuur 4) en is de terugval begin 2020 te verklaren door anticipatie-effecten. De eindejaarspieken bij BEV worden ten dele verklaard door verschoven vraag en extra vraag door anticipatie op fiscale veranderingen. Het in december 2019 zeer populaire D-segment BEV (Tesla Model 3) werd in de eerste maanden van 2020 bijna niet meer verkocht (zie Figuur 5). Hetzelfde was zichtbaar in het E-segment een jaar eerder. In het Trendrapport voor de Nederlandse automarkt (Revnext & RVO, 2020)¹ wordt een uitgebreidere analyse gegeven van de invloed van fiscaal beleid en de mate waarin ontwikkelingen structureel of incidenteel zijn.
- Ondanks een lichte afname van het aantal BEVs in de eerste 4 maanden van 2020, blijft het aandeel BEV binnen de maandelijkse nieuwverkopen stijgen t.o.v. 2019, ook in april 2020 (zie Figuur 3). In de eerste 4 maanden van 2020 was het aandeel BEV 8,7% tegenover 7,2% in 2019.
- Opvallend in de BEV verkopen in de eerste maanden van 2020 is het aandeel van modellen die tegen lagere prijzen direct uit voorraad leverbaar waren omdat die modellen uit het aanbod gaan verdwijnen. Zo hadden de Opel Ampera-e en Volkswagen e-Golf

¹ Revnext & RVO (2020). Trendrapport Nederlandse markt personenauto's - Overzicht van trends en ontwikkelingen tot en met 2019.

samen een aandeel van circa 25%. Tijdelijk lagere prijzen voor bepaalde modellen betreft niet per se een structurele ontwikkeling.

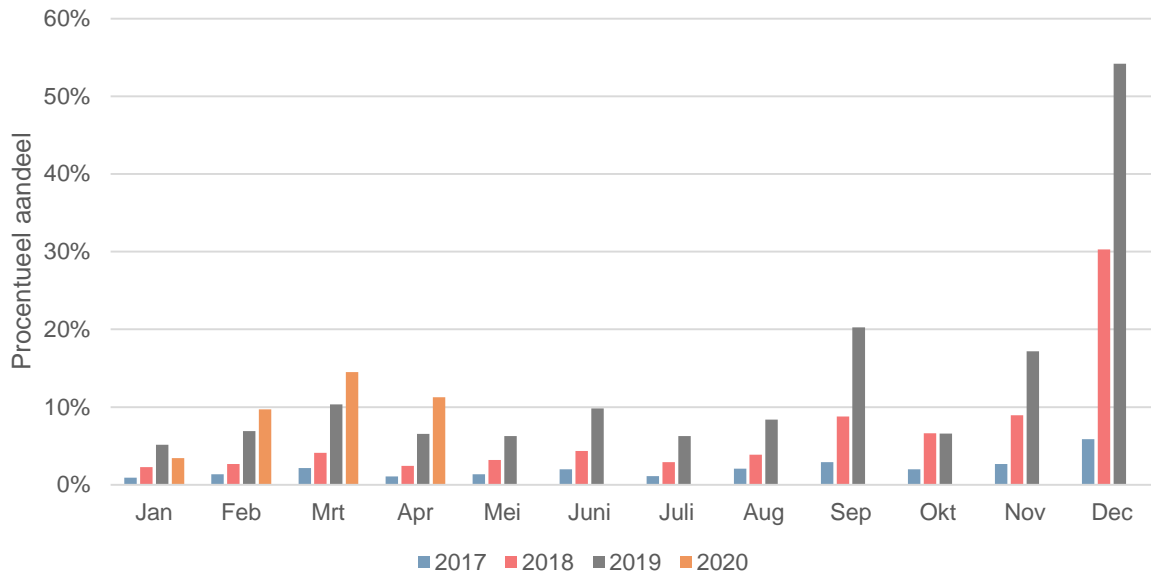


Figuur 1: Totale nieuwverkopen per maand, 2017-2020.

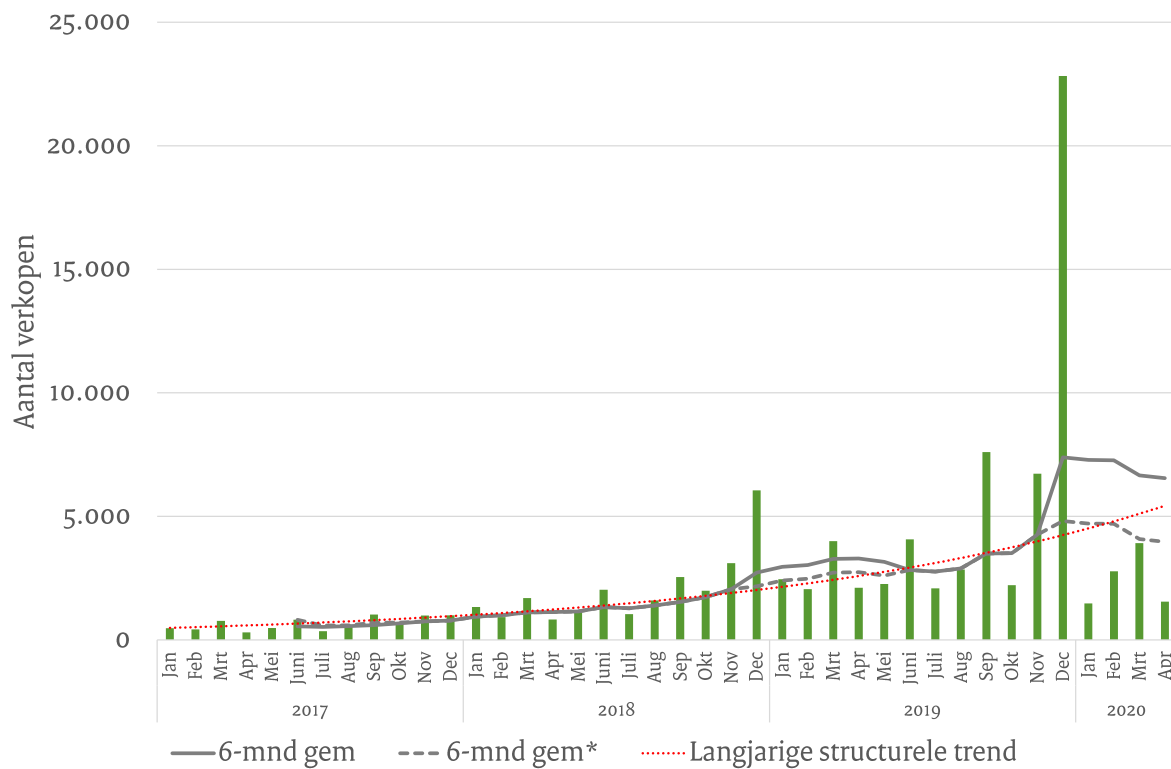


Figuur 2: BEV nieuwverkopen per maand, 2017-2020.

Aandeel BEV in totalen nieuwverkopen

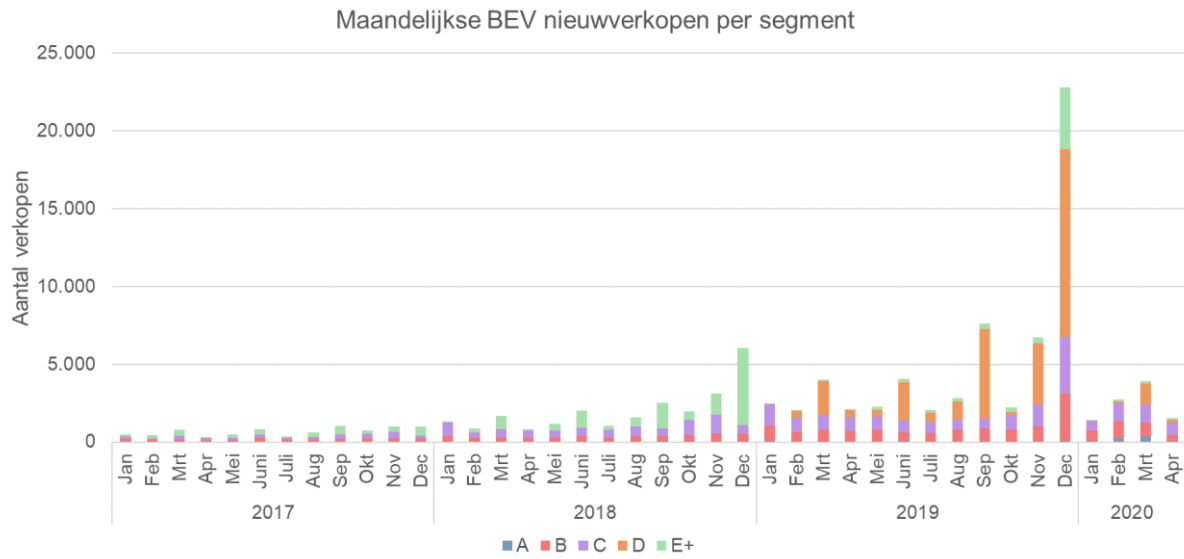


Figuur 3: Aandeel BEV in de nieuwverkopen per maand, 2017-2020



Figuur 4: BEV nieuwverkopen trend en eindejaarspieken², 2017-2020

² Er zijn twee 6-maand voortschrijdende gemiddelden opgenomen, één op basis van werkelijke nieuwverkopen en één waarin de decemberpiek is weggenomen en vervangen door het 6-maandgemiddelde (onder aanname dat dit een incidentele piek is en na correctie de structurele trend zichtbaar wordt).



Figuur 5: BEV nieuwverkopen per maand naar segmenten, 2017-2020

2. Impact Corona op de Nederlandse automarkt

Consumentenvraag

- Door de Corona crisis neemt de werkloosheid toe, neemt het consumentenvertrouwen af en ontstaat negatieve economische groei (afname BBP). Bij twee of meer kwartalen met BBP-krimp is sprake van een economische recessie. Een recessie kan variëren in diepte, duur en karakter (onderliggende drijvende factoren).
- Personenauto's zijn duurzame/luxe goederen waarvan de aanschaf doorgaans gemakkelijk uitgesteld kan worden. Er is een sterke relatie tussen economische groei in perioden met recessie en de omvang van de nieuwverkopen.
- In verschillende onderzoeken wordt t.a.v. de aanschaf van nieuwe auto's uitgegaan van deels uitstel (uitgestelde vraag) deels afstel (vraaguitval) als gevolg van de Corona crisis
- ING verwachtte in maart 400.000 verkopen in 2020, Aumacon verwachtte in april een daling van 12% naar 375.000. Ramingen van internationale data leveranciers voor de automarkt stellen hun meest recente ramingen omlaag naar circa 350.000 nieuwverkopen voor de Nederlandse markt.
- BOVAG verwacht 40% omzet verlies in 2020 voor dealerbedrijven terwijl APK's toenemen (men rijdt langer door in oude auto).

Aanbod fabrikanten en importeurs

- Fabrieken hebben gemiddeld ruim drie weken stilgelegen tijdens lockdown in verschillende landen, met name in de maand april.
- Fabrieken die weer gaan produceren, produceren over het algemeen nog niet op het pre-Corona niveau.
- ACEA schat in dat er in de EU 2 miljoen minder auto's zijn geproduceerd tijdens de lockdown, grofweg 12% van de EU markt. Dit betekent niet perse dat het aanbod met 12% afneemt omdat er ook auto's op voorraad zijn.
- De mate van verstoring in de aanbodketen verschilt per fabrikant en per model, afhankelijk van de locatie van productiefaciliteiten.
- Er zit een tijdvertraging tussen het ondertekenen van een koopcontract en de tenaamstelling van auto's en registratie in de RDW data. Een deel kan direct uit voorraad geleverd, maar een groot deel van de nieuwverkopen hebben een levertijd van circa 6 tot 8 weken. Dit betekent dat het directe effect van de strenge lockdown-periode mogelijk pas in mei zichtbaar wordt.
- In 2020/21 moeten fabrikanten voor het eerst aan de 95 g/km CO₂-norm voldoen. Het behalen van de norm hangt af van de verkoopsamenstelling van fabrikanten en niet van de omvang van de nieuwverkopen. Voor fabrikanten kan het belangrijk zijn om in te zetten op verdere ingroei van het aandeel BEV in hun verkoopsamenstelling om de doelen te behalen.

3. Scenario analyse voor 2020

Op basis van de inzichten in paragrafen 1 en 2 zijn scenario analyses opgesteld voor de Nederlandse (BEV) nieuwverkopen in 2020. Eerst wordt de aanpak van de scenario analyse toegelicht, vervolgens worden de scenario's kort beschreven en worden aannamen per scenario duidelijk gemaakt. Ten slotte worden de uitkomsten van de scenario's weergegeven en besproken.

Definitie van scenario's en aanpak effectbepaling

De scenario's van het Centraal Planbureau³ zijn gebruikt als basis voor de scenario's in deze studie. Deze scenario's doen aannamen omtrent de duur en zwaarte van de recessie als gevolg van de Corona crisis. Als aanvulling hierop is er per scenario een aanname gedaan over de ontwikkeling van het aandeel BEV verkopen in de totale nieuwverkopen. Een overzicht van de karakteristieken/aannamen per scenario is weergegeven in Tabel 1.

Als gevolg van de Corona crisis daalt het BBP in alle scenario's en komt Nederland in een economische recessie. Gedurende de financiële crisis en economische recessie die in 2008/9 ontstond was dit ook het geval. De nieuwverkopen daalden tijdens die crisis sterk, en ook in de huidige crisis is er tot op heden sprake van sterk dalende nieuwverkopen. Inzichten uit de crisis van 2008/9 zijn gebruikt bij het bepalen van de nieuwverkopen per scenario. Er is nagegaan wat de relatie was tussen de procentuele BBP daling en de procentuele daling in de nieuwverkopen. Een daling van het BBP van circa 4,4% ging gepaard met een afname van de nieuwverkopen van 30%. Dit verband is echter niet één-op-één toe te passen op de scenario's omtrent de Corona crisis. De Corona crisis verschilt namelijk in verschillende opzichten van de financiële crisis in 2008/9. Mensen wordt aangeraden zoveel mogelijk thuis te blijven en thuis te werken. Hierdoor zijn mensen minder in de gelegenheid om bijvoorbeeld naar autodealers te gaan, en mensen hebben op de korte termijn een auto in mindere mate nodig. Aan de andere kant kan de Corona crisis na verloop van tijd tot een sneller herstel leiden. Hoe dieper de recessie hoe sterker de groei als de uitgestelde vraag ingelopen wordt en mogelijk zelfs extra vraag kan ontstaan door extra autobezit i.p.v. openbaar vervoer in de 1,5-meter samenleving. De verwachting is dat deze crisis hierdoor een meer directe en zwaardere impact heeft op de autoverkoop in het begin van de recessie dan de crisis in 2008/9 waar de effecten pas na enkele kwartalen op gang kwamen. Deze verwachting wordt ondersteund door de verkoopcijfers uit de eerste maanden van 2020. De verkopen in april 2020 zijn bijvoorbeeld 50-60% lager dan in een normale maand april zoals dat in 2017-2019 te zien was (zie Figuur 1). De verwachting is dat er met name op de korte termijn sterke impact is, en op de lange termijn een wat minder sterke impact. Het verband tussen de BBP afname en de afname van de nieuwverkopen tijdens de crisis van 2008/9 is vertaald naar een verwachting van het verband voor de huidige crisis, op basis van de nieuwverkopen in de eerste maanden van 2020. Zo is per scenario op basis van de BBP ontwikkeling kwartaal-op-kwartaal het aantal nieuwverkopen per scenario ingeschat en herverdeeld naar maandpatronen.

Vervolgens is aanvullend in elk scenario bepaald hoeveel van de totale nieuwverkopen in 2020 BEVs zijn. De aanname over het aandeel BEV in de nieuwverkopen verschilt per scenario en weerspiegelt de grote onzekerheid ten aanzien van het aandeel BEV in 2020. Op basis van historische trends van 2017 tot en met april 2020 (zie Figuur 3) is een bandbreedte bepaald voor het BEV-aandeel in de nieuwverkopen van 2020. De bandbreedte is op basis van trendextrapolatie met en zonder de incidentele extra decemberpieken geschat op 10,6% tot 16,5% aandeel BEV nieuwverkopen in 2020. De bovengrens weerspiegelt het maximum aandeel o.b.v. een combinatie van structurele en incidentele ontwikkelingen in 2020 onder normale marktomstandigheden. De ondergrens weerspiegelt het minimum aandeel o.b.v. uitsluitend structurele ontwikkelingen in 2020 waarin door post-Corona marktomstandigheden het aandeel BEV lager uitpakt. Dit lagere aandeel wordt verklaard door vraag- en aanbodfactoren, zoals lagere beschikbare productieaantallen voor BEVs dan zonder de Corona crisis verwacht waren, uitgestelde of afgestelde vraag naar BEVs onder particulieren, werkgevers die hun leasebeleid herzien en ondernemers/ZZZP-ers die met onzekere marktomstandigheden te maken hebben. Ondernemers/ZZZP-er zijn bovendien een groep die

³ CPB. 2020. Scenario's economische gevolgen coronacrisis.

tot op heden relatief oververtegenwoordigd zijn in het aandeel BEV en veel flexibiliteit hebben om andere aanschaf/mobiliteitskeuzes te maken.

In de scenario's is of de ondergrens (Min), of de bovengrens (Max) of het gemiddelde aangenomen als BEV-aandeel in de nieuwverkopen. In scenario 1 die het meest aansluit bij een normale marktsituatie zonder Corona-crisis is de Max aangenomen. In scenario 4 die het meest disruptief is voor de Nederlandse economie en automarkt is de Min aangenomen, waarbij incidenteel extra BEV aanbod en incidentele extra vraag niet mogelijk zijn en teruggevallen wordt op uitsluitend de structurele ontwikkeling. De combinatie van verschillen in de omvang van de nieuwverkopen en het aandeel BEV in de nieuwverkopen leidt tot uiteenlopende aantallen BEVs per scenario.

Beschrijving scenario's

Scenario 1

Scenario 1 komt in grote lijnen overeen met scenario I van het CPB. In dit scenario duren de contactmaatregelen drie maanden, wat zorgt voor een recessie in de eerste helft van 2020. Het herstel zet vervolgens in Q3 2020 in. Hierdoor daalt de BBP in 2020 (-1,2%), maar groeit deze in 2021 weer (+3,5%). Dit scenario is het meest positief voor het aandeel BEV nieuwverkopen (16,5%).

Scenario 2

Scenario 2 komt in grote lijnen overeen met scenario II van het CPB. In dit scenario duren de contactmaatregelen zes maanden, wat zorgt voor een recessie in heel 2020. Het BBP gaat vanaf Q4 2020 weer groeien. Hierdoor daalt de BBP in 2020 sterker dan in scenario 1 (-5,0%). Het BBP groeit in 2021 weer (+3,8%). Dit scenario is gemiddeld voor het aandeel BEV nieuwverkopen (13,6%).

Scenario 3

In scenario 3 wordt net als in scenario 2 uitgegaan van contactbeperkende maatregelen gedurende 6 maanden in combinatie met een zeer zware recessie. Het herstel treedt pas op in 2021. Uitgangspunt van dit scenario is het CPB scenario III. In dit scenario wordt uitgegaan van een BBP daling van 7,7% procent in 2020 en een herstel van het BBP in 2021 met 2%. Dit scenario is gemiddeld voor het aandeel BEV nieuwverkopen (13,6%).

Scenario 4

In het vierde scenario wordt uitgegaan van scenario IV van het CPB. De contactmaatregelen duren 12 maanden, en het BBP gaat pas weer groeien in Q3 2021. In dit scenario wordt uitgegaan van een BBP daling van 7,3% procent in 2020 en een verder daling van 2,7% in 2021. Dit scenario is het meest pessimistisch voor het aandeel BEV nieuwverkopen (10,6%).

Overzicht definitie scenario's

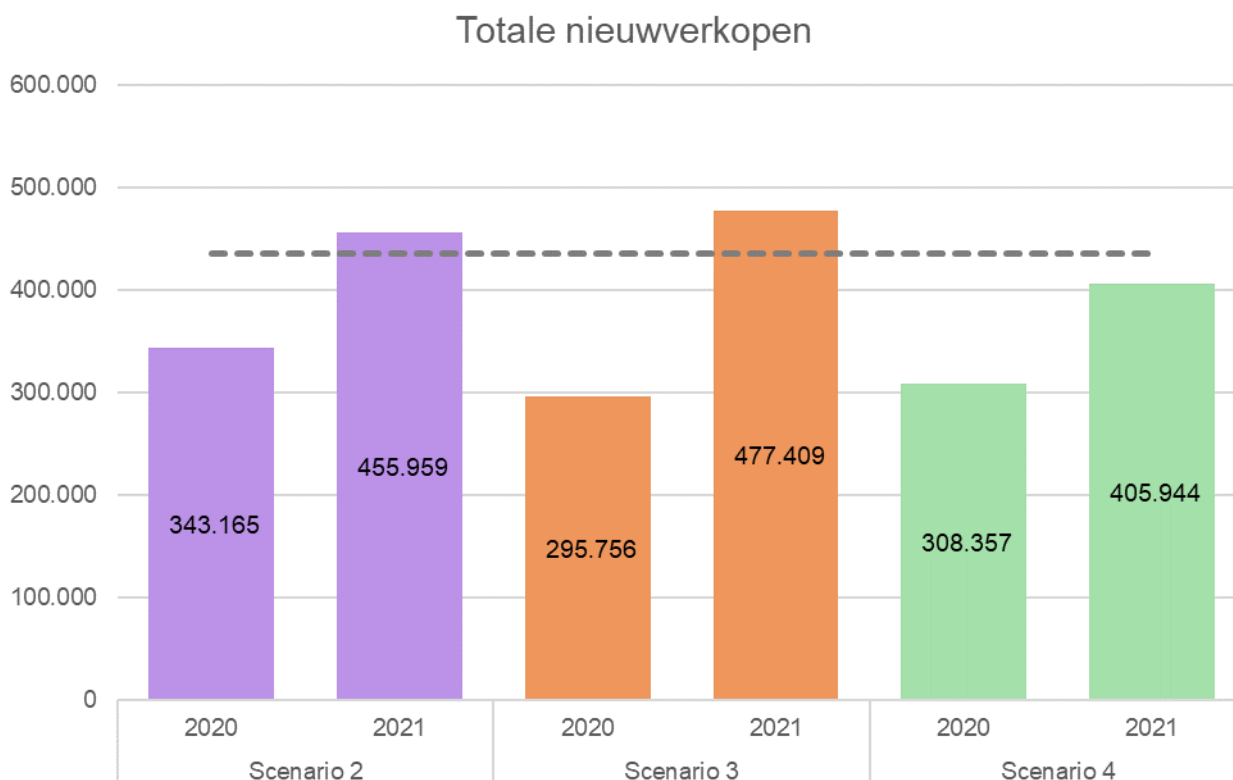
Op het moment van schrijven van dit rapport lijkt scenario 1 weinig plausibel gegeven de recente economische ontwikkelingen en ramingen. De scenario's 2, 3 en 4 lijken op dit moment wel allemaal nog plausibel. De resultaten worden daarom uitsluitend gepresenteerd voor scenario's 2 tot en met 4.

Tabel 1: Veronderstellingen per scenario

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Duur contactmaatregelen	3 maanden	6 maanden	6 maanden	12 maanden
Aantal kwartalen krimp BBP	2	3	4	6
Eerste kwartaal met weer BBP groei	Q3 2020	Q4 2020	Q1 2021	Q3 2021
BBP impact	2020: -1,2% 2021: +3,5%	2020: -5,0% 2021: +3,8%	2020: -7,7% 2021: +2,0%	2020: -7,3% 2021: -2,7%
BEV aandelen scenario	Max = 16,5%	Gemiddeld = 13,6%	Gemiddeld = 13,6%	Min = 10,6%

Uitkomsten

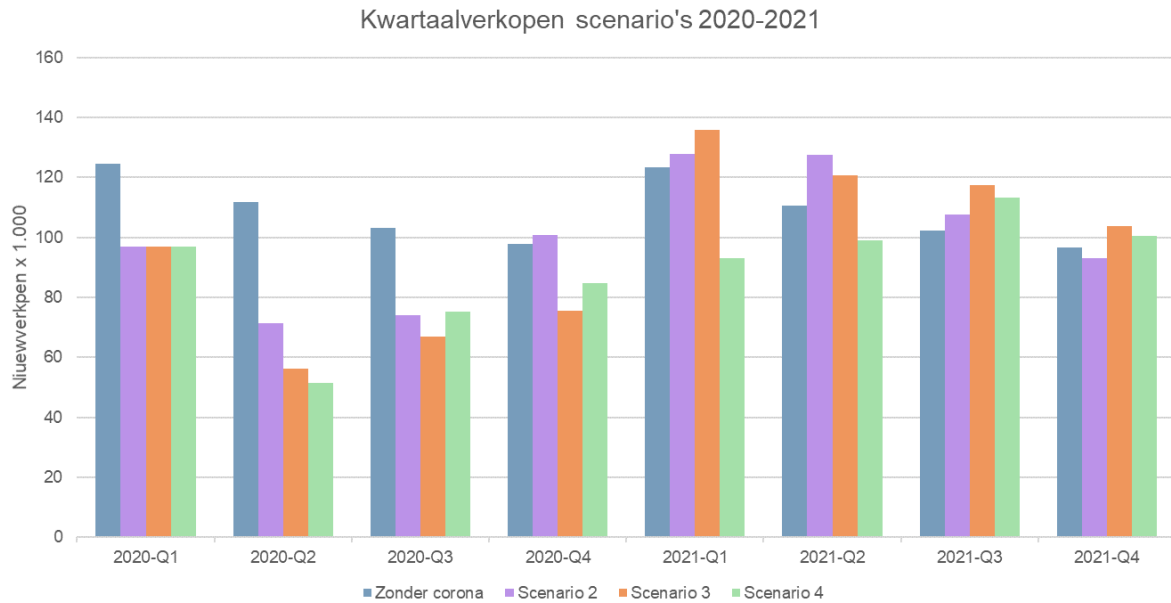
De nieuwverkopen van 2020 en 2021 zijn per scenario weergegeven in Figuur 6. In alle scenario's liggen de verkopen in 2020 lager dan het aantal nieuwverkopen dat werd verwacht wanneer er geen Corona crisis zou zijn, namelijk circa 435.000. In scenario's 2 en 3 is een sterke terugval te zien in 2020, waarna in 2021 het herstel optreedt. In scenario's 3 en 4 is de terugval in 2020 het grootst met 30%, maar waar in scenario 3 herstel optreedt in 2021 is dat in scenario 4 veel minder het geval.



Figuur 6: Totaal nieuwverkopen per scenario vergeleken met verwachte nieuwverkopen zonder Corona crisis

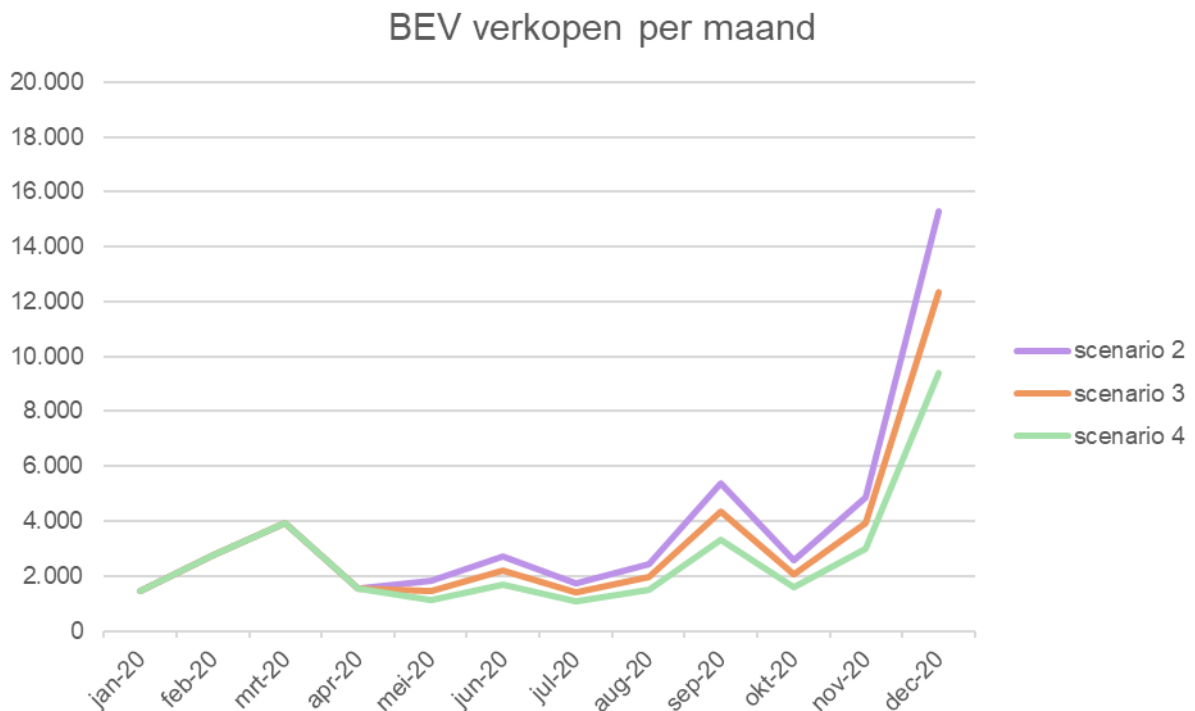
De totale nieuwverkopen zijn ook vertaald naar kwartaalpatronen, zie Figuur 7. In een normale marktsituatie nemen de nieuwverkopen per kwartaal af tussen Q1 en Q4 van een verkoopjaar (blauwe staven). De drie scenario's laten zien dat de grootste impact in Q2 van 2020 verwacht wordt. Onder normale omstandigheden zou Q2 op circa 110.000 nieuwverkopen uitkomen, maar de scenario's laten een bandbreedte zien van 51.000 tot 71.000 nieuwverkopen. In de

kwartalen daarna wordt het verschil tussen een 'normaal' kwartaal en de drie scenario's steeds kleiner.



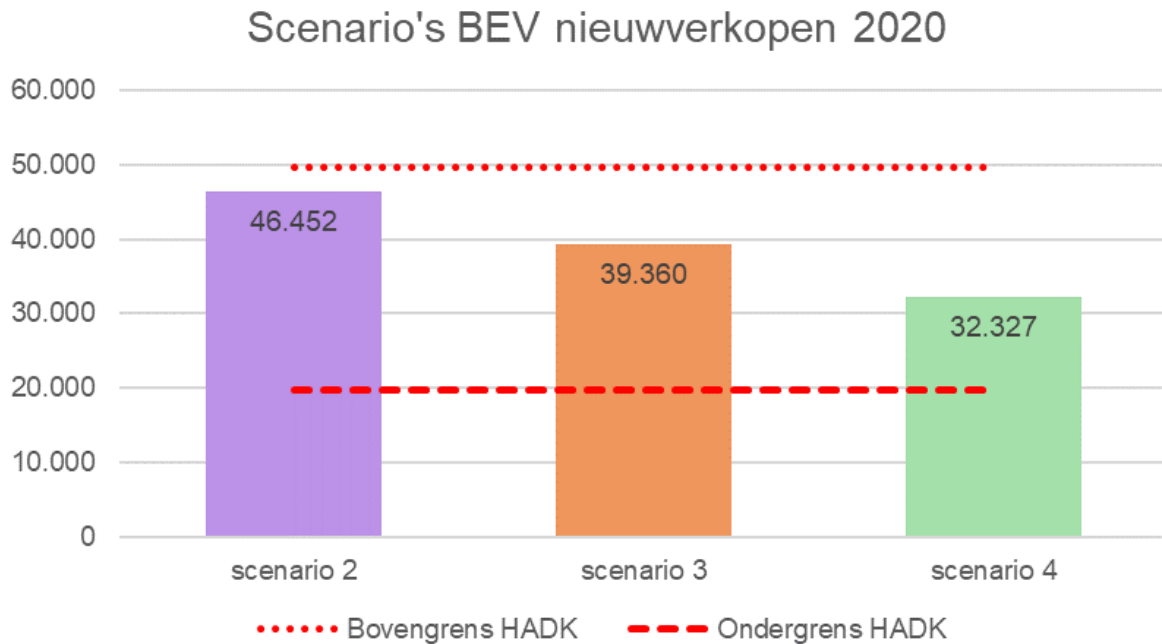
Figuur 7: Totaal nieuwverkopen per kwartaal per scenario, 2020-2021

De BEV nieuwverkopen zijn voor 2020 per maand weergegeven in Figuur 8 en op jaarbasis in Figuur 9. De BEV nieuwverkopen hebben de laatste jaren typisch een maandpiek in de derde maand per kwartaal en daarnaast nemen de nieuwverkopen toe tussen Q1 en Q4 binnen een jaar (zie ook Figuur 4 en Figuur 5). In Figuur 8 zijn deze patronen grotendeels nog te herkennen maar varieert de hoogte van de nieuwverkopen afhankelijk van het scenario. In alle scenario's is rekening gehouden met opnieuw een eindejaarspiek in december 2020.



Figuur 8: Maandelijkse BEV nieuwverkopen per scenario

Het totaal aantal BEV nieuwverkopen in 2020 is in de scenario's 2 tot en met 4 circa 46.000 tot 32.000. Figuur 9 laat tevens de bandbreedte zien die in het kader van Hand-Aan-De-Kraan (HADK) is afgesproken, zijnde afgerond 20.000 tot 50.000 in 2020. Alle scenario's vallen met waarden tussen 32.000 en 46.000 ruim binnen de bandbreedte van 20.000 tot 50.000. Onder normale omstandigheden zou 2020 naar verwachting aan de bovenkant van de bandbreedte uitkomen met daarbij inbegrepen zowel structurele als incidentele ontwikkelingen.



Figuur 9: BEV nieuwverkopen per scenario in relatie tot bandbreedte HADK

Bijlage

Tabel 2: Aantal BEV nieuwverkopen per merk-model eerste 4 maanden van 2020

Segment	Merk-model	Aantal nieuwverkopen
A	Skoda Citigo	461
	Volkswagen UP!	161
	Seat Mii	96
	Smart EQ Forfour	15
	Citroen C-Zero	13
	Smart EQ Fortwo coupe	12
	Smart EQ Fortwo cabrio	8
Totaal A: 766		
B	Opel Ampera-E	1.282
	Hyundai Kona	721
	Renault Zoe	324
	Mini Cooper SE	294
	BMW I3	134
	Peugeot 208	100
	Opel Corsa	71
	BMW I3s	53
	DS3 Crossback	31
	Honda E	1
Totaal B: 3.011		
C	Kia Niro	1.526
	Volkswagen Golf	1.338
	Kia Soul	213
	Nissan Leaf 40KWH	205
	Hyundai Ioniq	195
	Nissan Leaf 62KWH	112
	MG ZS EV	83
Totaal C: 3.672		
D	Tesla Model 3	1.694
Totaal D: 1.694		
E	Mercedes-Benz EQC 400 4Matic	178
	Audi E-tron 50	68
	Tesla Model X	53
	Tesla Model S	52
	Porsche Taycan 4S	49
	Audi E-tron 55	25
	Audi E-tron	24
	Porsche Taycan Turbo	23
	Porsche Taycan Turbo S	17
	Jaguar I-pace	10
Totaal E: 499		
Totaal alle segmenten: 9.642		

* Uitsluitend personenauto's, exclusief bestelauto's.