

De Nederlandse EV-markt in feiten en cijfers – H1 2024

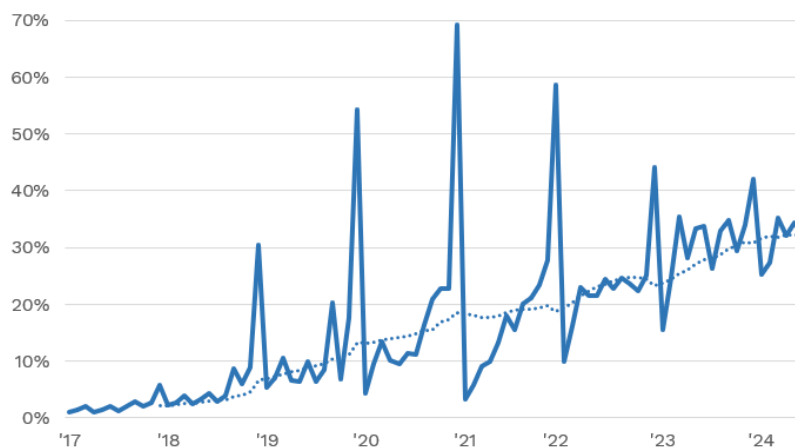
Er doen veel verhalen de ronde over de Nederlandse markt voor elektrische auto's (EV). Er is veel sentiment. Maar wat zijn de feiten? Wat zijn de trends? BOVAG zet ze na de eerste zes maanden van 2024 op een rij.

Conclusie: de EV stoomt verder op, met verkoop-plussen op zowel de nieuwe als gebruikte automarkt, en 82% van de gebruikte EV's blijft gewoon in Nederland. Opvallende ontwikkelingen: grote EV's worden geëxporteerd, kleine EV's geïmporteerd, de particulier wordt iets terughoudender als het gaat om nieuwverkoop, de bedrijfsvoorraad slinkt, maar het gemiddeld aantal stadagen voor EV loopt op. De EV-export is afgelopen jaren opgelopen, maar laat in juni '24 een opvallende daling zien.

Nieuwverkoop EV: + 4,1%

Het marktaandeel van volledig elektrische auto's (EV's) in de nieuwverkoop groeide de eerste zes maanden van dit jaar van 28,9 procent naar 31,2 procent. In totaal werden de eerste zes maanden van dit jaar 60.338 EV's geregistreerd, tegen 57.940 in H1 2023: een stijging van 4,1 procent. Terwijl de verkoop van auto's met verbrandingsmotor (ICE) daalde met 6,6 procent. Daar moet bij worden aangetekend dat de verkoop van nieuwe EV's de laatste maanden een dip vertoonde.

Aandeel EV in nieuwverkoop



Deze toename in nieuwregistraties van EV's komt uitsluitend voor rekening van de zakelijke markt. Het lijkt erop dat steeds meer ICE-auto's van de zaak worden vervangen door een nieuwe auto met elektrische aandrijving. Want de zakelijke registraties van ICE's namen juist af. Daarbij moet worden vermeld dat de zakelijke EV-registraties in de eerste maanden van 2023 zeer laag waren (waarschijnlijk mede door de aangescherpte bijtellingsnormen per 1 januari 2023). En dat een 'plus' in de eerste maanden van 2024 ten opzichte van 2023 dus snel geboekt is. Dit kan het beeld vertekenen.

Het is verder opvallend dat het aandeel registraties op naam van het autobedrijf ('selfies') bij ICE's veel hoger ligt dan bij EV's (respectievelijk 16% en 9%). Dergelijke selfies zijn vaak een signaal dat de onverkochte voorraden oplopen. Bij EV's lijkt dit op basis van deze indicatie momenteel geen probleem.

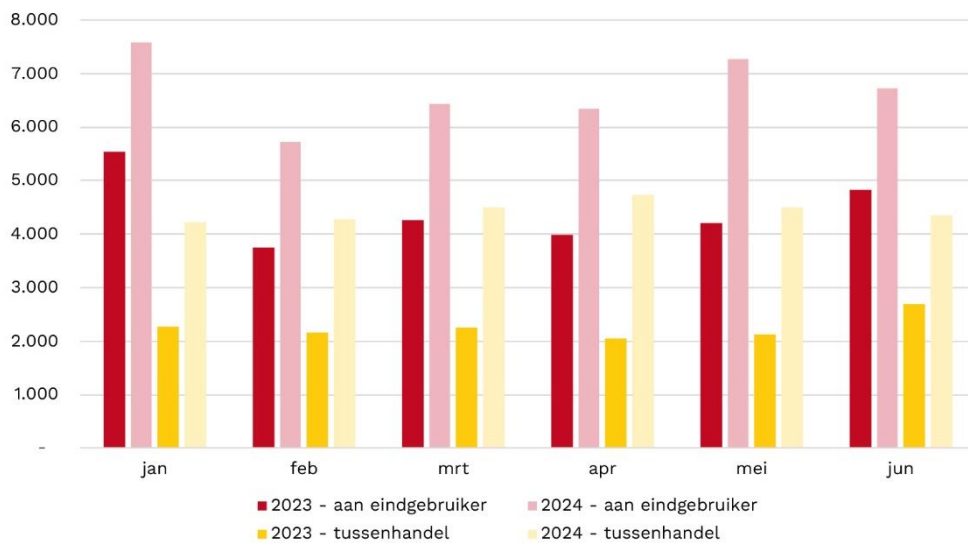
Occasionverkoop EV: +51%

Het aantal gebruikte EV's dat op de Nederlandse markt verhandeld werd tussen bedrijf en particulier en tussen particulieren onderling lag in de eerste helft van 2024 51 procent hoger dan een jaar eerder. Terwijl de totale occasionmarkt een plus noteerde van 'maar' 10 procent.

Overigens verdubbelde de handel tussen bedrijven onderling. En dat zou er op kunnen wijzen dat in elk geval een deel van de EV-voorraad lastiger te slijten is.

Verkoop gebruikte EV's

Stijging van ruim 50 procent t.o.v. vorig jaar

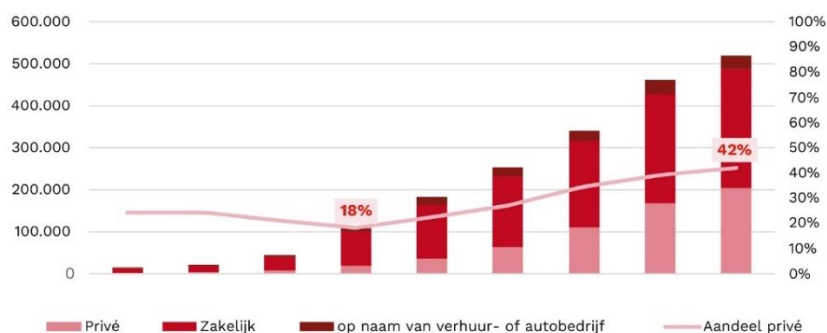


Wagenpark: aandeel EV 5,5%

Op 30 juni '24 stonden er 519.795 EV's op kenteken in Nederland, op een totaal wagenpark van 9.527.769 (een aandeel van 5,5 procent). In H1 2023 waren er nog 405.635 EV's, een toename van 28,1 procent. Van die 519.795 EV's staan er 204.721 op naam van een particulier (inclusief privé lease). Dat aandeel groeit gestaag, van 18 procent van alle EV's in 2019 tot 42 procent op dit moment.

Ontwikkeling EV personenautopark

Ruim 500 duizend auto's, aandeel particulier bezit in vijf jaar ruimschoots verdubbeld

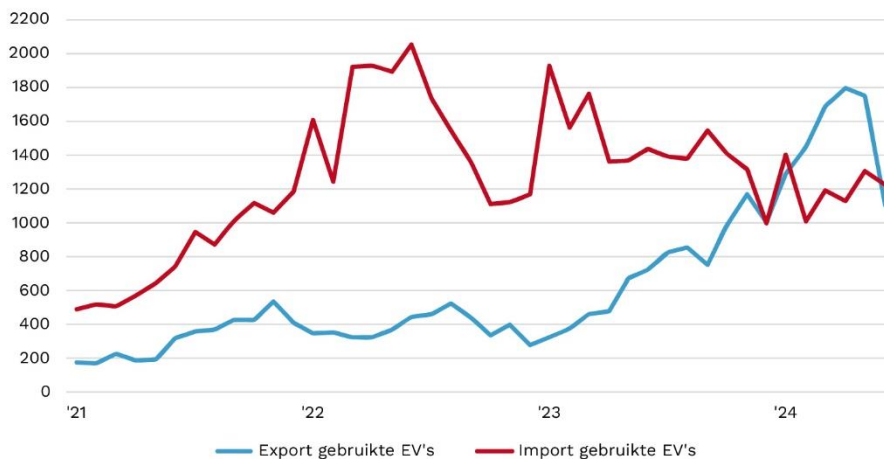


Export: 82% gebruikte EV's blijft in Nederland

Het beeld dat Nederland massaal gebruikte EV's exporteert, en dat een belangrijk deel van de klimaatwinst (en ons subsidiegeld) dus uiteindelijk naar het buitenland verdwijnt, klopt niet. Sterker nog, tot en met vorig jaar was Nederland netto importeur van gebruikte EV's. In 2023 werden er twee keer zo veel gebruikte EV's naar Nederland gehaald als geëxporteerd. En het jaar ervoor was die verhouding zelfs 4 op 1. Vorig jaar zagen we wel een kentering. Er werden minder gebruikte EV's geïmporteerd dan in 2022, terwijl het totale EV-park wel verder toenam.

Import & export EV's

Sterke afname export in juni '24



Er is dus wel iets aan de hand. Dit jaar zijn er voor het eerst meer gebruikte EV's geëxporteerd dan geïmporteerd. Mede door de snelle versoepeling van het stimuleringsbeleid vanuit het Rijk en de onzekerheid over de belasting op EV's in de toekomst kon de branche niet alle auto's kwijt op de eigen tweedehands automarkt. Dat is het signaal dat bovenstaande cijfers lijken af te geven. In dat licht is het belangrijk dat de export in juni '24 fors is gedaald ten opzichte van eerdere maanden; van zo'n 1.800 naar 1.100 EV's (is -37 procent, de ICE exportmarkt daalde in diezelfde periode met slechts 6 procent). Dit zou een indicator kunnen zijn voor een markt die weer in balans komt, door duidelijkheid over de MRB voor EV's de komende jaren en ongetwijfeld ook door restwaarde- en prijsaanpassingen.

Transacties gebruikte EV's (excl. tussenhandel)



Transacties gebruikte brandstofauto's (excl. tussenhandel)

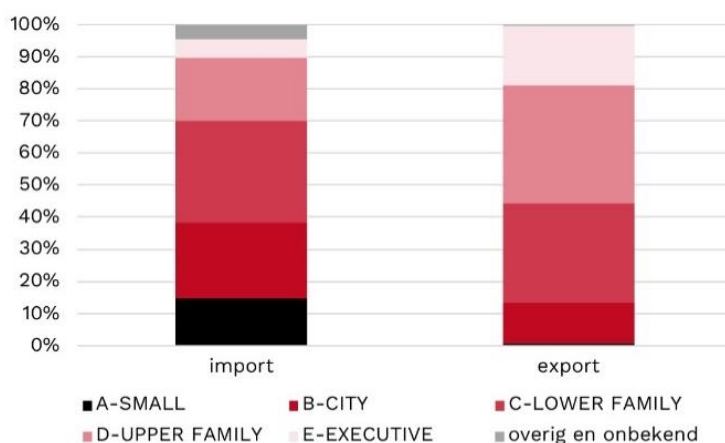


Het aandeel 'export' bij de transacties van gebruikte EV's neemt dus weliswaar toe, maar het is goed te beseffen dat nog steeds 82 procent van de elektrische auto's die van eigenaar wisselt, een nieuwe eigenaar in eigen land krijgt. En dat is ook niet zo gek, want het aanbod van gebruikte EV's bestaat voor een steeds groter deel uit auto's in de voor particulieren populaire segmenten: C-segment (compacte familieauto's) en B-segment (compacte auto's):

Je ziet dit ook terug in de internationale handel; bij de **import** van gebruikte EV's gaat het overwegend om compacte auto's (ruim tweederde is A-, B- of C-segment), terwijl bij de **export** de grotere segmenten D en E overheersen. Met andere woorden, export is niet een probleem an sich, het is een onlosmakelijk onderdeel van het afstemmen via de handel met het buitenland van het binnenlandse aanbod op de binnenlandse vraag.

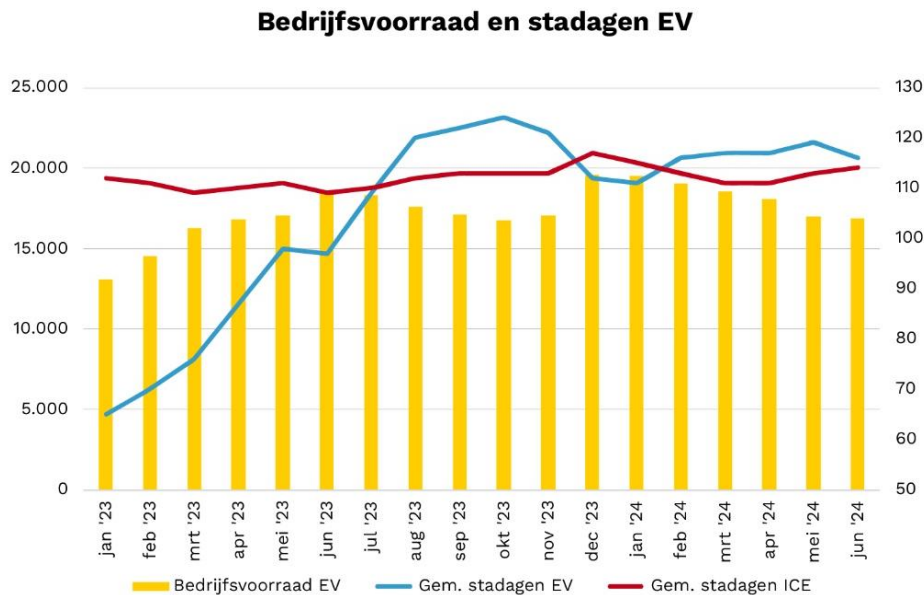
Import en export van EV's naar segment (H1'24)

Compacte auto's naar binnen, grote auto's naar buiten



Bedrijfsvoorraad EV daalt fors in H1 - aantal stadagen EV loopt op

Waar in de eerste helft van vorig jaar het gemiddeld aantal stadagen van een EV in de voorraad van autobedrijven nog fors lager was (82) dan van een ICE (110), zien we dat nu oplopen, naar gemiddeld 116 in H1 2024, ongeveer gelijk aan die van ICE's dus. Tegelijkertijd zien we de bedrijfsvoorraad EV afnemen in H1 2024, van 19.517 in januari tot 16.847 in juni. Terwijl de bedrijfsvoorraad van ICE toeneemt: van 343.430 in januari naar 353.074 in juni.



Net als de daling bij export, is de gestaag slinkende EV bedrijfsvoorraad van EV's en het niet verder stijgen van de stadagen sinds eind vorig jaar een signaal dat er weer wat meer beweging komt in de gebruikte EV-markt. Hierbij spelen waarschijnlijk tenminste twee factoren een grote rol. Ten eerste de duidelijkheid over gewichtscorrectie in de MRB voor EV's, en ten tweede de neerwaartse bijstelling van EV-restwaarden en prijzen van gebruikte EV's. In een volgende update hopen we dat ook in de marktanalyse te kunnen betrekken.

Bron cijfers: RDC Markt Monitor, bewerking BOVAG