

15 september 2021  
03-2021

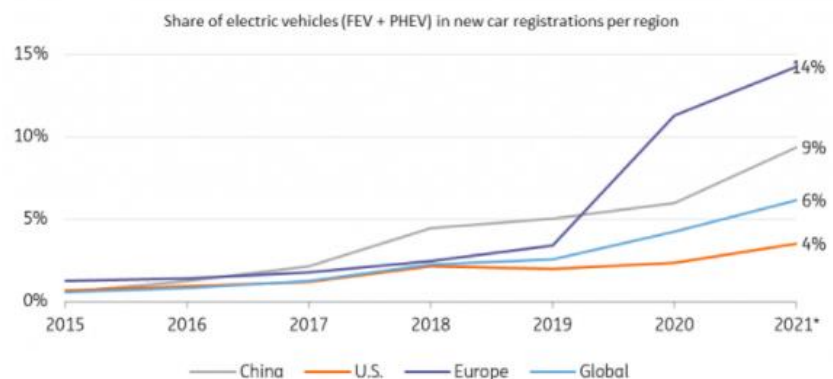
## ING Economic Focus

### Aanhoudend momentum voor elektrische auto's in 2021 en 2022<sup>1</sup>

Begin 2021 beschikte slechts 1% van de wereldwijd geregistreerde auto's over een elektrische laadaansluiting (10 miljoen eenheden). Deze situatie is echter aan het veranderen als we mogen afgaan op de verkoop van nieuwe auto's.

De pandemie is een stimulans gebleken voor de ontwikkeling en verkoop van elektrische voertuigen (EV's). Om de auto-industrie tijdens de pandemie te ondersteunen en tegelijkertijd een groener herstel te bevorderen, profiteren EV's in diverse landen van steunprogramma's en subsidies van de overheid. BloombergNEF voorspelt dat het wereldwijde aandeel van EV's (volledig elektrische voertuigen - FEV's en plug-in hybride elektrische voertuigen - PHEV's) in de nieuwe verkoop met 50% zal stijgen, van 4% tot 6% van het totaal in 2021 en vervolgens tot 8% in 2022. Europa is wereldwijd koploper op dit gebied, met EV's die in 2021 naar verwachting goed zullen zijn voor 14% van de nieuwe verkoop, gevolgd door China (9%). Noorwegen leidt de wereldwijde verschuiving, met een aandeel van 82% voor EV in het eerste kwartaal van dit jaar.

#### Gr. 1 Europa leidt in elektrificatie



Bron : BNEF, ING Research

\*prognose

#### Potentiële kopers zien PHEV's als een tussenstap

Nu EV langzaam ingang vinden bij de middenklasse van automobilisten, vormen plug-in hybrides een tussenstap voor een groot deel van de kopers van personenauto's. Deze consumenten geven de voorkeur aan plug-in hybrides om flexibel te blijven en ook omdat de keuze aan modellen groter is. Dit is vooral het geval in Europa, maar wereldwijd winnen PHEV's ook terrein. Wij geloven echter dat dit verschijnsel tijdelijk is. Verwacht wordt dat het aandeel van PHEV's over enkele jaren zal afnemen, naarmate FEV's zich verder ontwikkelen, prijsverschillen verdwijnen en oplaadinfrastructuur wordt aangelegd.

#### Economic Research

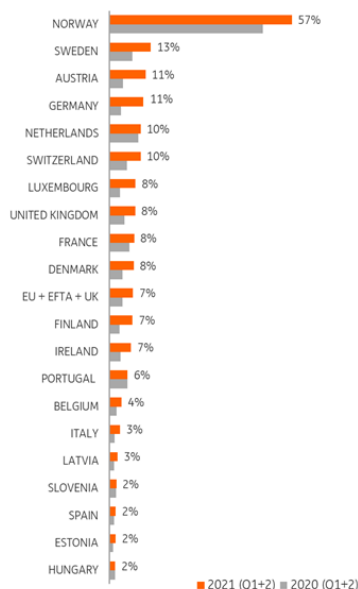
**Philippe Ledent (Coord.)**  
Expert Economist  
Brussels +32 2 547 31 61  
Philippe.ledent@ing.com

<sup>1</sup> Deze publicatie is gebaseerd op de analyse [Automotive Sector Update: Recovery underway, stirred but undeterred](#) publiceerd door R. Luman (ING)

## Gr. 2 Aandeel van EV en PHEV in de inschrijvingen van nieuwe auto's

### Share of full-electric cars jumps ahead in Europe's largest market Germany

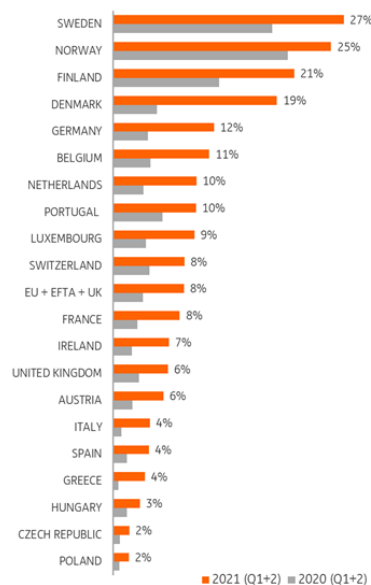
European top 20 full electric vehicles (FEV/BEV) in % of new car registrations



Source: ACEA, ING Research

### Surge in new plug-in hybrids in European countries prelude accelerated shift to full electric cars

European top 20 plug-in hybrid electric vehicles (PHEV) in % of new car registrations



Source: ACEA, ING Research

### Kader : Elektrificatie van het vervoer: wat denken de Belgen?

In een recente enquête hebben wij gepeild naar de belangstelling van de Belgen voor de elektrificatie van het vervoer<sup>2</sup>. Een eerste vraag was of politici prioriteit moeten geven aan de snelle en volledige elektrificatie van het openbaar vervoer? Een meerderheid van de Belgen (57%) denkt er zo over. Slechts 13% denkt het tegenovergestelde. Bovendien is bijna de helft van de respondenten (47%) het eens met de stelling dat alle bedrijfsauto's elektrisch moeten zijn.

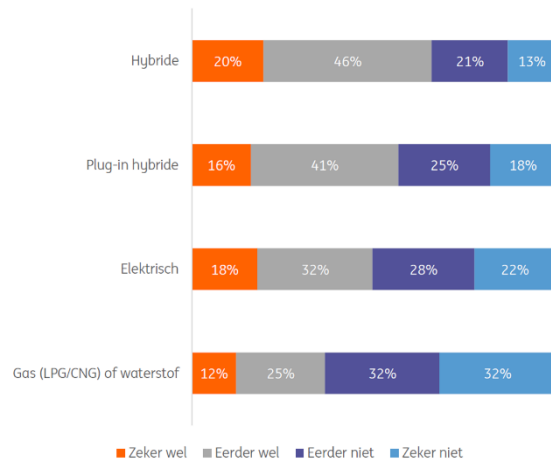
Maar als het op hun eigen situatie aankomt, lijken sommigen minder geneigd om de elektrische kaart te spelen. Slechts 34% is het ermee eens dat alle nieuwe auto's tegen 2030 elektrisch moeten zijn. En 54% vindt dat de overheid particulieren nog meer fiscale prikkels moet geven om een elektrische auto aan te schaffen. Bij Nederlandstaligen is de vraag naar stimuleringsmaatregelen van de overheid groter dan bij Franstaligen. Ook is te zien dat mannen het meest openstaan voor een versnelde elektrificatie van het wagenpark.

Opmerkelijk is ook dat twee op de drie Belgische automobilisten (66%) zouden overwegen een hybride auto te kopen als zij in de komende twee jaar een personenauto (als enige auto) zouden kopen. De groep respondenten die helemaal geen hybride auto zou overwegen, blijft beperkt tot 13%. De animo voor een hybride auto is het grootst bij mannen, jongeren onder de 35 jaar en de hoogste sociale klassen

Evenzo zou de helft (50%) van de bestuurders zeker (18%) of misschien (32%) overwegen een volledig elektrische auto aan te schaffen. Nederlandstaligen, mannen, mensen tussen 25 en 54 jaar en de hoogste sociale klassen staan het meest open voor de plug-in auto.

<sup>2</sup> Dit is een online enquête die in het eerste kwartaal van 2021 door IPSOS in opdracht van ING België werd uitgevoerd bij een representatieve steekproef van 1.200 financieel onafhankelijke Belgen van 18 jaar en ouder.

**Gr. 3. Stel dat u in de komende 2 jaar een privéwagen zou moeten kopen en enkel deze wagen ter beschikking zou hebben, in welke mate zou u dan de volgende types van wagen overwegen? :**



Voor de respondenten die een milieuvriendelijker auto (op gas of waterstof, een hybride of plug-in hybride of een elektrische auto) zouden overwegen, bevatte de enquête een lijst van mogelijke redenen om voor zo'n auto te kiezen. Vervolgens werd hen gevraagd de belangrijkste reden aan te geven waarom zij voor een "duurzame" auto zouden kiezen. Vier op de tien mensen (41%) gaven aan dat deze keuze beter is voor het milieu, terwijl 27% als belangrijkste motivatie aangaf dat zij denken dat dit type auto in de toekomst verplicht zal zijn. Voor 16% is het financiële voordeel, ook rekening houdend met de belastingen, de doorslaggevendende factor. Comfort en rijplezier (10%) en de wens om met de tijd mee te gaan (6%) vervolledigen de lijst. In vergelijking met vrouwen noemen mannen vaker het financiële voordeel, terwijl voor het milieuaspect het omgekeerde geldt.

Voor degenen die geen van deze duurzamere autotypes zouden overwegen, zijn de kosten (33%) het grootste struikelblok, gevolgd door de voorkeur voor benzine of diesel (26%). Maar ook wantrouwen lijkt een cruciale factor: 17% zegt dat het nog niet 100% bewezen is dat dit type auto echt duurzamer is, 11% weet er niet genoeg van en 8% zegt dat deze auto's nog niet lang genoeg op de markt zijn om er vertrouwen in te hebben.

**Fabrikanten versterken hun engagement voor elektrificatie**

De verschuiving naar elektrische voertuigen heeft een fundamentele impact op autofabrikanten. Met een batterij in plaats van een verbrandingsmotor zijn EV's minder ingewikkeld te bouwen. Maar het ontwerpen van nieuwe modellen, de verdere ontwikkeling van (batterij)technologie en digitalisering vergen massale investeringen in O&O en nieuwe productiefaciliteiten. De fabrikanten moeten zich dus radicaal aanpassen. Aangezien de wetgevers de geleidelijke afschaffing van de auto met verbrandingsmotor in hun energietransitieplannen hebben opgenomen, en aangezien deze overgang niet langer twijfelachtig is, hebben de autofabrikanten er een centraal onderdeel van hun strategie van gemaakt.

Het EU-plan "Fit for 55", dat oproept tot een vermindering van de CO2-uitstoot door nieuwe auto's met 60% tegen 2030, biedt nieuwe richtsnoeren. Ook in de VS bevordert de regering-Biden de invoering van EV als onderdeel van haar infrastructuurwet. Autofabrikanten proberen nu te laten zien dat zij op de overgang vooruitlopen door de streefcijfers voor de verkoop van nieuwe EV's te verhogen. In de eerste helft van 2021 hebben verschillende autoconcerns aankondigingen gedaan, waaronder General Motors (100% tegen 2035), VW (70% tegen 2030 in Europa), Volvo/Geely (100% tegen 2030) en

Stellantis (70% tegen 2030 in Europa, waaronder Opel: 100% tegen 2028 in Europa). Naast deze doelstellingen hebben verscheidene autofabrikanten ook melding gemaakt van investeringsprogramma's van miljarden euro's om hun elektrische portefeuilles te ontwikkelen.

Terwijl plug-in hybrides over het algemeen gewoon bestaande modellen zijn die zijn geëlektrificeerd, vereisen volledig elektrische voertuigen een volledige transformatie en een nieuw productgamma, zoals VW aan het creëren is met zijn ID-gamma. Fabrikanten zoeken naar mogelijkheden om de productievolumes van EV's op te voeren om zo snel mogelijk een aantrekkelijke winstgevende basis te creëren.

#### **Aanhoudende tekorten aan halfgeleiders: wat zijn de gevolgen?**

Wij verwachten nog steeds dat de wereldwijde verkoop van personenauto's (alle categorieën) dit jaar met 7-9% zal groeien. Dit gezegd zijnde, blijken de problemen met de halfgeleiderleveringen een langduriger verschijnsel te zijn dan velen dachten. Elke prognose is derhalve met onzekerheid omgeven, aangezien de gevolgen van de verkoop en de productie regelmatig worden bijgesteld. De tekorten aan halfgeleiders hebben al hun tol geëist inzake de productie- en verkoopvolumes van de autofabrikanten in de eerste helft van 2021, en de logistieke problemen zullen naar verwachting niet volledig verdwijnen op korte termijn aangezien het aanbod de vraag met moeite blijft bijbenen.

Wij menen dat de algemene prognose voor de sector momenteel is dat de tekorten tot het eind van het jaar en mogelijk tot in 2022 in zekere mate zullen aanhouden. In zijn recente earnings call zei TSMC, 's werelds grootste chipfabrikant, te verwachten dat het aanbodtekort tot 2022 zal duren, maar het bedrijf is van plan zijn productie van microprocessoreenheden (MCU's) voor de automobiellindustrie met bijna 60% j-o-j te verhogen, wat de druk op het aanbod vanaf dit derde kwartaal enigszins zal verlichten. We merken ook op dat de impact van de chipschaarste niet bij alle autoconstructeurs even groot is en dat elke constructeur de situatie op zijn eigen manier probeert te beheren.

Voor een hogere productie van EV's zijn ook meer onderdelen nodig. Aanhoudende tekorten aan halfgeleiders vormen daarom een reëel risico voor de toename van de productie van elektrische voertuigen. Dit komt doordat EV's steeds geavanceerdere chips (en accu's) nodig hebben en met name Europese fabrikanten nog steeds grotendeels afhankelijk zijn van leveringen uit andere delen van de wereld (voornamelijk Azië). Hoewel fabrikanten prioriteit lijken te geven aan de productie van EV's boven andere autotypes om de emissiedoelstellingen te halen en in de race te blijven, kunnen langere levertijden de toename van het aantal inschrijvingen van nieuwe EV's dit jaar toch beperken.

## Disclaimer

Deze publicatie, opgesteld door de afdeling Economische en Financiële Analyse van ING België N.V. ("ING") is uitsluitend bedoeld ter informatie en houdt geen rekening met de beleggingsdoelstellingen, financiële situatie of middelen van een bepaalde gebruiker. De informatie in deze publicatie is geen aanbeveling om te beleggen en is geen juridisch, fiscaal of beleggingsadvies noch een aanbod of uitnodiging om financiële instrumenten te kopen of te verkopen. Alle redelijke maatregelen werden genomen om ervoor te zorgen dat deze publicatie niet onwaar of misleidend is, maar ING kan niet garanderen dat de informatie volledig is of de informatie meegegeeld door derden correct is. ING is niet aansprakelijk voor directe, indirecte of gevolgschade die voortvloeit uit het gebruik van deze publicatie, behoudens grove fout van ING. Tenzij anders vermeld, zijn eventuele opinies, voorspellingen of schattingen uitsluitend toe te rekenen aan de auteur(s), zoals deze gelden op de publicatiedatum. Bovendien kunnen deze zonder voorafgaande kennisgeving worden gewijzigd.

Mogelijk is de verspreiding van deze publicatie onderworpen aan wettelijke of reglementaire beperkingen in verschillende rechtsgebieden en wie die deze publicatie in handen krijgt, dient zich te informeren over, en zich te houden aan, deze beperkingen.

Op dit rapport zijn auteurs- en databankrechten van toepassing en dit rapport mag niet gereproduceerd, verspreid of gepubliceerd worden voor welke doeleinden dan ook zonder de voorafgaandelijke, uitdrukkelijke en schriftelijke toestemming van ING. Alle rechten voorbehouden. Aan de publicerende juridische entiteit, ING België N.V is vergunning verleend door de Nationale Bank van België en zij staat onder toezicht van de Europese Centrale Bank (ECB), de Nationale Bank van België (NBB) en de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten (FSMA). ING België N.V. is opgericht in België (ondernemingsnummer 0403.200.393 te Brussel).

Voor Amerikaanse beleggers: Wie dit rapport wenst te bespreken of transacties wenst uit te voeren met de effecten die hierin besproken werden, dient contact op te nemen met ING Financial Markets LLC, dat lid is van de NYSE, FINRA en SIPC en onderdeel is van ING, en dat de verantwoordelijkheid draagt voor de verspreiding van dit rapport in de Verenigde Staten conform de toepasselijke voorschriften.

Verantwoordelijke uitgever: Peter Vanden Houte, Marnixlaan 24, 1000 Brussel, België.