

25 juli 2019
IBEN nr. 10-2019

ING Belgium Economic Newsletter

Restwaarde elektrische wagens gaat de hoogte in¹

Het marktaandeel van elektrische wagens is vandaag nog klein, maar het is in opmars. Innovaties zorgen ervoor dat de elektrisch rijden aantrekkelijker wordt voor de consument. De actieradius vergroot, de laadtijd verkort, en dit alles terwijl dat de prijs gelijk blijft of zelfs daalt. De restwaarde van elektrische wagens zal volgens ons ook toenemen in de komende jaren. Vandaag is die restwaarde al hoger dan die van dieselwagens.

De belangrijkste barrières voor elektrische wagens zijn de hoge prijs, de lage actieradius en het opladen². Door deze belemmeringen is het marktaandeel van elektrische wagens vandaag nog klein. Als percentage van alle verkochte nieuwe wagens waren elektrische wagens goed voor slechts 1% in België, terwijl 35% van de verkochte wagens dieselwagens en 64% benzine wagens waren. De situatie in België is vergelijkbaar met die in Duitsland (1% elektrische wagens, 32% dieselwagens en 67% benzine wagens). Nederland is een voorloper aangezien 6% van alle verkochte nieuwe wagens elektrisch waren in 2018 (13% dieselwagens en 81% benzine wagens).

Maar nieuwe technologische ontwikkelingen zorgen ervoor dat een grote actieradius en korte oplaadtijden aan een betaalbare prijs steeds meer werkelijkheid worden.

Zo ligt de actieradius van recente modellen vandaag al een stuk hoger dan vroegere modellen, terwijl de prijs dezelfde is of zelfs lager. De Nissan Leaf en BMW i3 zijn hiervan voorbeelden. Vroegere modellen hadden een actieradius van 100km tot 150km, maar bij nieuwste modellen spreekt men van een actieradius van rond de 300km voor dezelfde prijs. Gegeven de gemiddelde dagelijkse afstand van 41km in België lijkt dit meer dan voldoende.

Ook wat het opladen betreft, zien we een aantal ontwikkelingen die in het voordeel spelen van elektrische wagens. Ten eerste wordt de laadtijd steeds korter. Terwijl oudere modellen konden opladen aan een snelheid van 50 kW, zullen de modellen van 2020 opladen aan >100 kW. Dit impliceert dat er 100 kilometer extra kan gereden worden voor elke 10 minuten aan opladen.

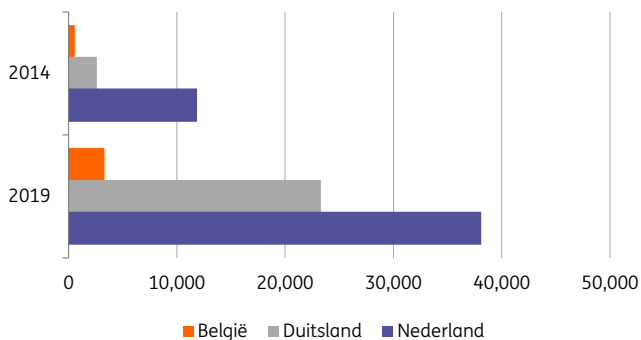
Een tweede belangrijk punt wat het opladen betreft, is dat het aantal laadpunten sterk stijgt, zowel van het gewone als snelle type (zie grafiek 1 en 2). In vergelijking met Nederland en Duitsland hinkt België wel sterk achterop.

Een andere belangrijke parameter die de aankoopbeslissing kan beïnvloeden is de restwaarde. Vandaag zien we dat de restwaarde van elektrische wagens lager ligt dan van benzine wagens, maar hoger dan dieselwagens. In Nederland heeft de Volkswagen e-Golf, bijvoorbeeld, na vijf jaar een restwaarde van 40,7% van de oorspronkelijke aankoopprijs. Een gelijkaardige Golf met benzine motor heeft een restwaarde van 42,9% en voor een gelijkaardige golf met dieselmotor is dat slechts 32,6%.

¹ Dit artikel is gebaseerd op de recente ING-studie [Future residual values of battery electric vehicles benefit from increased range](#)

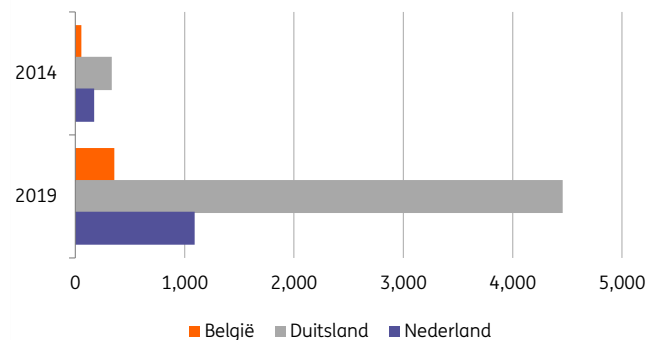
² ING (2017) [Breakthrough of EV threatens European car industry](#)

Gr. 1 Aantal gewone publieke laadpalen (<=22kW)



Bron: EAFO, Cijfers zijn van begin 2019

Gr. 2 Aantal snelle publieke laadpalen (>22kW)



Bron: EAFO, Cijfers zijn van begin 2019

We verwachten dat de restwaarde van elektrische wagens verder zal toenemen. Overheidsbeleid, zoals bijvoorbeeld hogere belastingen en rijbeperkingen op benzine- en dieselwagens, ondersteunt de restwaarde. Ook de lagere onderhoudskosten, betrouwbaarheid en lange garanties doen de restwaarde toenemen. Er zijn echter ook factoren die de restwaarde negatief kunnen beïnvloeden. Neem nu een grote en onvoorziene vooruitgang in batterij-technologie. Dit zou de waarde van bestaande elektrische wagens, met de oude technologie, uiteraard negatief beïnvloeden.

Wat de restwaarde van benzine-wagens betreft, denken we dat die stabiel zal blijven in de komende jaren. Er bestaan heel wat verschillende modellen en de brandstofefficiëntie ligt hoog. De *Mild hybrid*³ technologie kan er ook voor zorgen dat brandstofconsumptie en operationele kosten dalen. Tegelijkertijd zullen benzine-wagens waarschijnlijk meer tegenwind krijgen van overheden die belastingen op de wagen en de brandstof kunnen verhogen. Finaal verwachten we dat de restwaarde stabiel blijft in de komende jaren in vergelijking met vandaag.

Voor dieselwagens zien we het minder rooskleurig. Dezelfde positieve en negatieve effecten op de restwaarde voor benzine-wagens zijn van toepassing op benzine-wagens. Maar daarbovenop komt nog dat de exportmarkt voor dieselwagens, bijvoorbeeld Oost-Europa, steeds meer verzadigd geraakt, met uiteraard negatieve gevolgen voor de restwaarde.

We kunnen dus concluderen dat de opmars van elektrische wagens ondersteund wordt door innovaties van de batterij-technologie. Dit heeft ook een invloed op de restwaarde van elektrische wagens. De restwaarde van elektrische wagens is vandaag al hoger dan die van dieselwagens. Volgens onze analyse zal dit tegen 2025 ook het geval zijn ten opzichte van benzine-wagens.

³ Een *mild hybrid* wagen heeft naast een klassieke verbrandingsmotor ook een kleine elektromotor. Die elektromotor ondersteunt de verbrandingsmotor bij het optrekken. De batterij van de elektromotor laadt automatisch op als de auto remt.

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.