

Sloopregelingen: de vervuiler beloond

In navolging van Frankrijk en Duitsland trachten diverse landen dit jaar via sloopregelingen de verkopen van nieuwe, milieuvriendelijker auto's te stimuleren. In Duitsland stegen de autoverkopen het eerste halfjaar van 2009 met circa 25% en is de regeling (2500 euro slooppremie bij aankoop van nieuwe auto) uitgebreid tot eind van dit jaar. Het stimuleringsbudget van oorspronkelijk 1,5 mld euro kan daardoor wel eens oplopen tot 5 mld euro. In Frankrijk, waar de schrootpremie flink lager was (1000 euro), was in het eerste halfjaar slechts sprake van een lichte stijging van de autoverkopen. Maar er kwam wel een eind aan de verkoopdalingen en dit succes leidde ook in Frankrijk tot uitbreiding van het budget van 220 naar 300 mln euro. Vervolgens heeft ook de Verenigde Staten op 27 juli een sloopregeling geïntroduceerd, en met groot succes. Inruil van een oude auto voor een nieuwe leverde 3500 tot 4500 dollar op. In de eerste week van invoering was het beschikbare budget van 1 mld dollar al verbruikt, waarna het met 2 mld dollar werd opgehoogd. Ook dat extra budget was in augustus al volledig uitgeput. In het kader van het zogenoemde Cash for Clunkers programma hebben ongeveer 700 000 transacties plaatsgevonden.

Enige kanttekeningen bij de beoordeling van het succes van sloopregelingen zijn wel op hun plaats. De sloopregelingen zijn veelal (ook) als milieusubsidie gepresenteerd, maar uiteindelijk zal het positieve effect op het milieu beperkt zijn. Nieuwe auto's zijn de laatste jaren slechts een paar procent zuiniger geworden, waardoor de uitstoot van CO₂, NOx en fijn stof maar weinig afneemt. Bovendien zouden de oude auto's na verloop van tijd toch wel vervangen zijn door een milieuvriendelijker exemplaar, zodat er alleen extra milieuwinst wordt gerealiseerd in de periode totdat de gesloopte auto's ook zonder sloopregeling zouden zijn vervangen. Daarnaast zijn er ook ongunstige milieueffecten; de sloopregelingen verkorten de levensduur van auto's, wat tot extra emissies leidt bij de productie en het transport van nieuwe auto's en de sloop van oude auto's. Voorts ontvangen degenen die langdurig in een oude, vieze auto hebben rondgereden hiervoor nu een bonus, terwijl mensen die om milieuredenen al eerder op een milieuvriendelijke auto zijn overgestapt deze bonus mislopen. Zo beschouwd worden de vervuilers beloond.

Waarschijnlijk zijn de sloopregelingen vooral bedoeld als productiestimulans voor in moeilijkheden verkerende binnenlandse autoproducenten en dealers. In Frankrijk winnen de binnenlandse producenten inderdaad marktaandeel, maar is de markt nog slechts licht gegroeid. In Duitsland pakt dat anders uit. De verkoop van binnenslands geproduceerde auto's steeg weliswaar met 14%, maar de afzet van geïmporteerde auto's nam met 50% nog veel sterker toe. Hierdoor nam het marktaandeel van auto's van Duitse makelij op de eigen markt af van 64% naar 58%.

Een laatste kanttekening betreft de tijdelijkheid van de regelingen. Zij leiden tot eerdere vervanging dan gepland, wat ten koste gaat van verkopen in de periode na afloop van de regeling. Worden de problemen op deze manier niet naar later verschoven? Ja, maar de hoop is dat dan de crisisperiode overbrugd is en dat meer structurele vraagfactoren de autoverkopen zullen stuwten. Omdat in de Verenigde Staten de regeling al ten einde is, zullen de autoverkopen in augustus waarschijnlijk een flinke oppepper krijgen, maar lijkt een scherpe terugval in september en latere maanden zeer waarschijnlijk, tenzij de regeling nog verder wordt verlengd.

Sinds 29 mei 2009 kent ook Nederland 'de nationale sloopregeling', waarbij de bezitter van een benzineauto van vóór 1996 of van een dieselauto van vóór 2000 een 'schone lucht'-premie ontvangt van 750 tot 1750 euro bij aanschaf van een nieuwere (bestel)auto.^a In Nederland profiteren daarvan vooral autoslopers en -dealers op de tweedehandsmarkt. Met het beschikbare budget van 85 mln euro kunnen ongeveer 85 000 oude auto's eerder gesloopt worden. Slechts één op de acht bezitters van een sloopauto koopt daarvoor een nieuwe auto terug. Voor de Nederlandse economie is dit geen probleem, omdat ons land geen grote auto-industrie kent. Voor het Nederlandse bbp zijn waarschijnlijk de buitenlandse sloopregelingen belangrijker dan de Nederlandse sloopregeling, omdat bedrijven die auto-onderdelen toeleveren aan de Europese auto-industrie hiervan flink profiteren.

^a Voor de precieze hoogte van de premie en de eisen waaraan een vervangende auto moet voldoen, zie www.nationalesloopregeling.nl.