

Vergaderjaar 2020–2021

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 815

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2021

In het Klimaatakkoord is een pakket aan maatregelen afgesproken, waaronder een pakket ter stimulering van emissievrije personenauto's (EV's). Daarbij is aangegeven dat jaarlijks een ijkking van het stimuleringsinstrumentarium plaatsvindt om de «hand aan de kraan» te houden en over- of onderstimulering te voorkomen. In mijn brief van 16 oktober jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de eerste ijkking. In deze brief licht ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de stand van zaken toe.

Ik zal eerst ingaan op de «hand aan de kraan»-systematiek. Vervolgens licht ik de uitkomsten van de raming voor 2021 en de nadere analyse voor de komende jaren toe. Tot slot treft u de conclusie hierop aan. In de bijlage treft u het advies aan van het Formule E-team (FET)¹.

«Hand aan de kraan»-systematiek

De «hand aan de kraan»-systematiek is een effectieve manier om het afgesproken ingroeipad uit het Klimaatakkoord van emissievrije auto's te borgen. Het doel van deze systematiek is tweeledig. Ten eerste wordt onder- en overstimulering voorkomen door het ingroeipad van EV's te waarborgen. Ten tweede voorkomt de systematiek budgettaire excessen door het stimuleringsbeleid te begrenzen tot het afgesproken niveau in het Klimaatakkoord. De budgettaire dekking van het akkoord is immers op dit afgesproken ingroeipad gebaseerd. Indien de EV-ingroei harder gaat, treedt budgettaire derving op ten laste van het EMU-saldo. De begrotingsregels bieden dan ruimte om in te grijpen, en met voornoemde systematiek is dit expliciet gemaakt.

In de Kamerbrief «Stimuleringspakket elektrisch rijden: «hand aan de kraan»-systematiek» is uitgewerkt hoe invulling te geven aan de afspraken

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

uit het Klimaatakkoord om de «hand aan de kraan» te houden.² Samen-gevat komt het erop neer dat ieder jaar op basis van de eerste 4 maanden in jaar t (nu 2021) en de realisatie van jaar t-1 (nu 2020) een raming zal worden gemaakt voor het aantal emissievrije nieuwverkoppen in jaar t (nu 2021).

Het kabinet heeft aan het geraamde ingroeipad uit het Klimaatakkoord tot en met 2024 een symmetrische bandbreedte van 30.000 emissievrije nieuwverkoppen vastgesteld. De ondergrens ligt daardoor 15.000 personenauto's onder het ingroeipad van het Klimaatakkoord en de bovengrens is vastgesteld op 15.000 personenauto's boven het ingroeipad. De stimulering is specifiek gericht op volledig emissievrije personenauto's. De «hand aan de kraan» heeft daarom ook alleen betrekking op de volledig emissievrije personenauto's. Indien de raming in het jaar t (nu 2021) buiten de vastgestelde bandbreedte valt waarbinnen het ingroeipad mag fluctueren en er – na nadere analyse – sprake is van een structurele afwijking, dan kan dat aanleiding zijn om het beleid aan te passen. Met deze beleidsaanpassing zal de feitelijke ontwikkeling van de ingroei van EV zoveel mogelijk naar het in het Klimaatakkoord verankerde ingroeipad gestuurd worden. De systematiek van «hand aan de kraan» kan dus beschouwd worden als een «verzekeringspolis» voor het ingroeipad en biedt om die reden ook de, door uw Kamer gewenste, stabiele financiële kaders voor het stimuleringsbeleid.

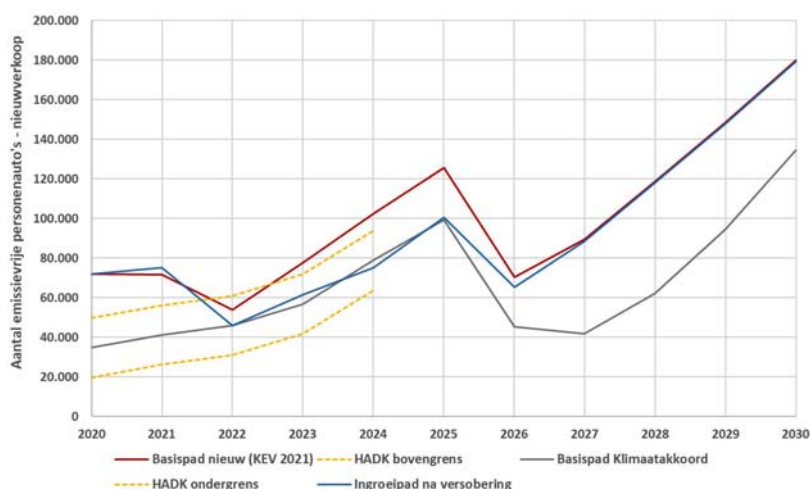
Raming nieuwverkoppen EV in 2021 en budgettaire overschrijding

Op basis van het aantal EV-nieuwverkoppen tot en met de eerste 4 maanden van 2021 is een raming gemaakt van de te verwachten nieuwverkoppen EV in 2021. Naar verwachting worden dit jaar circa 71.500 EV's verkocht, terwijl de bovenkant van de vastgestelde bandbreedte circa 56.000 EV's is. Het verwachte aantal valt daarmee buiten de vastgestelde bandbreedte waarbinnen het EV-ingroeipad mag fluctueren.

Om te beoordelen of er ook sprake is van een «structurele» afwijking van het middenpad, is een prognose gemaakt voor de periode tot 2030. Uit die prognose komt naar voren dat een structurele overschrijding wordt voorzien. Na de overschrijding in 2021 volgt er in 2022 naar verwachting een dipje waarna in de jaren daarna er weer sprake is van een overschrijding. Zie ook figuur 1.

² Kamerstuk 32 813, nr. 398

Figuur 1: Aantal EV-nieuwverkopen: Klimaatakkoord-pad, nieuw basispad en HADK-bandbreedte.



In 2022 wordt een dip verwacht in het aantal emissievrije nieuwverkopen. Dit komt door de maatvoering van de korting in de bijtelling. In 2021 is de bijtelling tot de cap (de cataloguswaarde tot waar het lagere bijtellingspercentage van toepassing is) 12%, in 2022 en 2023 is dit 16%. In 2021 is de verwachting dat er, net als in 2019 en 2020, als anticipatie op de hogere bijtelling een eindejaarspiek optreedt in de emissievrije nieuwverkopen. Dit betreft auto's die anders in 2022 verkocht zouden worden. Eind 2022 zal die piek naar verwachting niet meer plaatsvinden doordat het percentage in 2023 met de huidige (Klimaatakkoord) maatregelen gelijk blijft aan dat van 2022. Daardoor ligt het verwachte aantal verkochte EV's in 2022 binnen de bandbreedte.

In 2023 en 2024 wordt verwacht dat het aantal emissievrije nieuwverkopen structureel boven de afgesproken bandbreedte valt. Zonder aanpassingen ontstaat er ten opzichte van het middenpad van de EV ingroei (= afgesproken pad in het Klimaatakkoord) van 2022 tot en met 2025 een budgettaire overschrijding van cumulatief ruim € 570 miljoen (waarvan een aanzienlijk deel door accijnsdervingen). Door onder meer lagere accuprijzen en meer divers aanbod groeit het aantal EV's sneller dan eerder voorzien. De hogere ingroei van EV's zorgt in de jaren 2022–2025 voor een extra CO₂-reductie van cumulatief 0,7 Mton en voor extra stikstofreductie.

Tabel 1 Budgettaire overschrijding in € miljoen (– is overschrijding)

2022	2023	2024	2025	22–25
– 9	– 194	– 240	– 129	– 572

Conclusie «hand aan de kraan»

De analyse van de EV-ingroei laat zien dat de verkoop van emissievrije personenauto's de komende jaren naar verwachting harder gaat dan eerder verwacht en dat de bij het Klimaatakkoord afgesproken bandbreedte qua aantallen structureel wordt overschreden. Daar staat echter wel een hogere CO₂- en stikstofreductie tegenover.

Door de snellere ingroei ontstaat ten opzichte van het ingroeipad van het Klimaatakkoord (middenpad) een budgettaire overschrijding van ruim € 570 miljoen, die conform de begrotingsregels gedekt dient te worden. Dit zal gebeuren bij de besluitvorming over de begroting voor 2022.

De Staatssecretaris van Financiën,
J.A. Vijlbrief