

Aanvullende invoerheffingen van miljarden euro's op Chinese elektrische auto's aangekondigd

De Europese Unie is van mening dat Europese autofabrikanten niet kunnen concurreren met Chinese autofabrikanten omdat deze staatssteun ontvangen. De EU heeft daarom besloten om extra invoerheffingen van meer dan 2 miljard euro per jaar in te stellen. Door customs & trade planning toe te passen ontloopt BYD de heffingen.

De Europese Unie gaat invoerheffingen van 17 tot mogelijk 38 procent opleggen voor Chinese auto's, afhankelijk van de hoeveelheid steun de fabrikant heeft gekregen. Met deze additionele invoerheffing kan een Chinees model 25 procent duurder worden.

De Chinese markt groeit snel en kan door mogelijk kunstmatig lage prijzen en overcapaciteit in twee jaar tijd 15 procent van de wereldwijde elektrische automarkt bestrijken. Chinese fabrikanten produceerden in 2023 meer dan 8 miljoen elektrische voertuigen, 60 procent van de totale wereldwijde productie. Ook in Nederland verdertienvoudigde de levering in een jaar tijd.

Echter lijkt deze additionele heffing nu al te laag te zijn om deze opmars van Chinese elektrische auto's te stuiten. De Verenigde Staten hebben eerder additionele heffingen van 100% opgelegd aan importeurs van elektrische auto's uit China. Een onderzoek van de EU wijst uit dat Europese auto's met de aangekondigde heffingen nog steeds niet kunnen concurreren met Chinese en dat minstens een additioneel tarief van 50% nodig is.

Ook zijn Chinese fabrikanten zeer inventief in het omzeilen van dit soort heffingen, onder andere door het verplaatsen van (een deel) van de productie en de assemblage naar de goedkoop opererende landen binnen de Europese Unie. Fabrikant BYD (Build Your Dream) en EU-lid Hongarije zijn hier een goed voorbeeld van.

Onder meer Duitsland, Zweden en Hongarije keerden zich de afgelopen maanden al tegen de verwachte invoerheffingen. Experts verwachten namelijk dat China zal terugslaan met heffingen op Europese exportproducten waaronder cognac en zuivelproducten,

Dat Duitsland tegen is komt omdat het vindt dat dit soort maatregelen alleen maar verliezers en geen winnaars kent. Dat Hongarije tegen was, heeft te maken met bovengenoemd voorbeeld van fabrikant BYD, dat in Hongarije dus een fabriek aan het bouwen is, maar men op dat moment nog niet wist dat BYD mogelijk 'slechts' wordt belast met de laagste additionele heffingen van 17,4%. Dit plus het feit dat de auto's van BYD goedkoper zijn dan die van de concurrentie, maakt dat zij niet zo hard getroffen wordt. De aandelenkoers van het bedrijf steeg zelfs na de aankondiging door de EU.

Het Chinese aandeel op de Nederlandse markt is klein, omdat veel auto's worden doorgevoerd. In invoerwaarde is het aandeel ook kleiner dan in aantal auto's, want Chinese auto's zijn relatief goedkoop. In de totale Nederlandse auto-import was het Chinese aandeel 7 procent in 2023, waarvan 4 procent doorvoer.

De Chinese overheid ziet de additionele heffingen als een test van de kracht van de fabrikanten, gezien de sterke exportgroecijfers, die hoofdzakelijk te danken zijn aan deze elektrische auto's. Het helpt de Europese landen ook nog eens om de gestelde groene doelen te behalen zo is het betoog vanuit China. Daarmee preekt China wel voor eigen parochie, daar het zich eerder ten doel heeft gesteld om de wereldwijde 'groene' technologiesector (elektrische auto's, zonnepanelen, batterijen) te domineren.

Als het onderzoek uitwijst dat Chinese autofabrikanten gesteund zijn door de overheid en daarmee voordelen hebben ten opzichte van hun Europese collega's, dan krijgt China een formele vooraankondiging. Daarop heeft het land 4 weken om het tegendeel te bewijzen. De aangekondigde maatregelen zouden dan in november van kracht worden, zo'n 13 maanden nadat het onderzoek is gestart.

De tariefmaatregelen zijn verdeeld in drie soorten: individuele tarieven per beoordeeld bedrijf, een gemiddeld tarief voor bedrijven die meewerkten met het onderzoek, maar niet volledig zijn onderzocht en een resttarief voor die bedrijven die niet onderzocht zijn.

De Chinese overheid overigens benadrukt dat er sprake is van een win-win situatie en dat de EU er beter aan doet om samen te werken. Het is de vraag die zorgt voor overcapaciteit en de mindset is verstoord, niet de markt, volgens China.

De EU wil echter een gelijk speelveld creëren en zegt dat China de Additionele tarieven makkelijk kan absorberen en de Chinese fabrikanten daarmee nog steeds concurrerend kunnen werken. Het kan niet toestaan dat China de wereldmarkt op dit vlak gaat domineren.