



Potsierlijk: Brussel bestraft de invoer van Chinese elektrische auto's, Nederland geeft juist subsidie

Posted on 26 juni 2024 by Menno Tamminga

Bent u op zoek naar de auto van uw dromen? De Chinese autoproducent BYD, de afkorting staat voor Build Your Dreams, maakt het u gemakkelijk. Op de website van de Nederlandse importeur van BYD kunt u via een link een formulier invullen en dan is het kassa. De Nederlandse overheid geeft namelijk 2.950 euro subsidie voor de aankoop van een elektrische auto. De subsidie geldt niet voor alle modellen, maar er blijft genoeg te kiezen.

Waarom is de Nederlandse overheid zo gul? De staatssteun voor de consument is onderdeel van het Klimaatakkoord (2019). Brandstofauto's zijn vervuilend en krijgen een enkele reis autokerkhof.

Gas geven én remmen

Een kleine 180 kilometer van Den Haag wil de Europese Commissie Chinese

elektrische autobouwers juist straffen. De Commissie wil de invoerheffing op deze auto's (nu: 10 procent) verhogen. De verhogingen lopen uiteen van ruim 17 procent tot 38 procent, mede afhankelijk van de mate waarin men meewerkt aan onderzoek naar Chinese staatssteun.

U ziet het voor zich? Gasgeven (Nederlandse subsidies) én afremmen (heffingen). Hmm... Weet men in Brussel wel van de Nederlandse klimaatpolitiek? Of interesseert het eigenlijk niemand dat de Chinese invoer wordt aangemoedigd én afgeremd?

De strijdigheid van de twee maatregelen is de 'China paradox'. Nederland en Europa weten zich geen raad met de politiek gestuurde doorbraak van China en van Chinese bedrijven in de wereldeconomie. Politici en topmanagers zijn benauwd dat de Chinese opmars de opmaat is voor een erosie van de industriële basis van Europa en dus van macht.

Europeanen zijn juist dol op producten uit China. Voordelige zonnepanelen uit China? Ja, graag, zegt de consument. Goedkope snelle mode uit China? Ja, graag zegt de klant van Shein. Goedkope hebbedingetjes uit China? Ja, graag zegt de klant van Temu. Sociale media? Ja, graag zegt de TikTok-fan.

De China-paradox is niet nieuw. Eind jaren zeventig zag je een vergelijkbaar schrikbeeld opdoemen toen Japanse producenten van auto's, schepen en elektronica, van rekenmachines ('zakjapanners') tot de walkman, doorbraken. Philips, om maar een Nederlands bedrijf te noemen, wist niet hoe snel het een lobby in Den Haag en Brussel moest starten tegen goedkope import uit Japan.

Botsend beleid

Wat is er nu anders?

Om te beginnen is de China-paradox het resultaat van een overschot aan beleid. Hoe meer beleidsdoelen politici nastreven hoe groter de kans op spanningen en tegenstrijdigheid. Nederland bedrijft met zijn subsidie klimaatpolitiek. Dat is ook Europese politiek, maar in Brussel gaat het om nog veel meer.

De Europese Commissie voert mededingingspolitiek. Men strijdt tegen oneerlijke concurrentie. Want China steunt zijn elektrische autoproducenten met goedkope

leningen en subsidies. De Europese Commissie en de Europese regeringsleiders voeren tevens geopolitiek: Brussel wil overeind blijven in de Amerikaans-Chinese rivaliteit om technologie en militaire invloed. Het gevolg: botsend beleid.

Bedreiging voor VS?

Het tweede verschil is dat China als expansiever wordt ervaren. Japan was geen bedreiging voor de hegemonie van de Verenigde Staten. China is dat wel, althans: zo wordt het ervaren in de VS. Vandaar de blokkade op de uitvoer van geavanceerde chipmachines van ASML uit Veldhoven naar China. Vandaar de Amerikaanse importheffing van 100 procent op Chinese auto's. Vandaar de *America First*-strategie van president Trump die opvolger Biden in grote lijnen voortzet.

Het derde aandachtspunt is het verschil in steun. Nederland geeft een consumentensubsidie en moedigt een duurzame keus aan. De Chinese steun is een producentensubsidie. Dat verschil heeft, in samenhang met de importtarieven, verstrekende gevolgen.

De Europese importheffing is een extra belasting van de winst op een Chinese elektrische auto. De Chinese fabrikant hoeft zijn verkoopprijs namelijk niet te verhogen met het bedrag van de invoerheffing. Hij kan de heffing ook ten laste laten gaan van zijn eigen winstmarge en doorgaan met marktaandeel winnen. Dan verandert er niet zoveel op de markt, want er is geen stimulans voor Duitse en Franse fabrikanten om zelf goedkopere en betere elektrische auto's te bouwen. Anders gezegd: de importheffing is geen bijdrage aan de groeiversnelling van een innoverende Europese industrie voor elektrische auto's.

De laatste berichten zijn dat China en de Europese Commissie om tafel willen zitten om een handelsoorlog te voorkomen. China had al gedreigd met eigen heffingen op de invoer van Europees varkensvlees.

Chinese fabrikanten worden met open armen ontvangen

Tegelijkertijd heeft de dreiging van de invoerheffing een ander gevolg. Chinese fabrikanten overwegen fabrieken te openen in Europa om zo de heffingen te ontlopen. Ze zullen met open armen worden ontvangen. Ze brengen banen en

technologie. Zo is er in Born (Limburg) nog een deels ongebruikt fabriekscomplex waar het Nederlandse industrieconcern VDL tot voor kort in opdracht van BMW auto's bouwde.

Wim van der Leegte (1947-2023) de aartsvader van VDL was een vurig voorstander van Nederlands fabrikant en fulmineerde tegen aanbestedingen in het OV met goedkope Chinese bussen. Maar denken zijn opvolger Willem van der Leegte en diens broer en zus er ook zo over als een Chinese autofabrikant aanbelt? Het zou me niks verbazen als de provincie Limburg én de rijksoverheid (verkapte) staatssteun willen geven. Want ook dat is de onderdeel van de China-paradox: politici verwerpen Chinese staatssteun, maar als de Chinese fabrikanten toch komen, dan wel bij ons.

Menno Tamminga is economisch columnist van Wynia's Week. Eerder was hij redacteur en columnist van Het Financieele Dagblad en van NRC Handelsblad.

Wynia's Week wordt mogelijk gemaakt door de vrijwillig betaalde abonneementen van de lezers. Doet u al mee? Doneren aan Wynia's Week kan **HIER**. Hartelijk dank!