

Spór Niemiec z Francją o ekspansję samochodów elektrycznych z Chin w UE

Konrad Popławski

Według informacji prasowych z ostatnich dni (m.in. Politico) Francja dąży do wszczęcia postępowania antydumpingowego skierowanego przeciwko importowi samochodów elektrycznych z Chin, co może zakończyć się nałożeniem karnych ceł na auta sprowadzane z chińskich fabryk. Paryż chce, żeby Komisja Europejska w szerszym zakresie zaczęła wykorzystywać uzyskane w ostatnich latach możliwości retorsji w polityce handlowej. Wspiera go w tym francuski komisarz UE ds. rynku wewnętrznego Thierry Breton. Największym przeciwnikiem zaostrzenia polityki handlowej wobec Chin są Niemcy, które są znacznie silniej zależne od rynku chińskiego, a w konsekwencji bardziej narażone na działania odwetowe ze strony Pekinu. Kwestia wszczęcia postępowania antydumpingowego przeciwko importowi samochodów elektrycznych ma być tematem rozmów między liderami UE na szczycie Rady Europejskiej pod koniec miesiąca.

Komentarz

- O ile nie dojdzie do zaostrzenia unijnej polityki handlowej, w ciągu najbliższych dwóch lat należy się spodziewać gwałtownego wzrostu importu z Chin do UE. W 2022 r. sprzedaż aut elektrycznych z ChRL za granicę zwiększyła się o 89% i zbliżyła się do poziomu 1 mln pojazdów. Do 2025 r. udział samochodów wyprodukowanych w ChRL w rynku UE osiągnie 15%. Zgodnie z prognozą PwC Chiny będą wtedy eksportować do Unii 800 tys. aut (przede wszystkim elektrycznych) rocznie, z czego prawdopodobnie jedynie 41% stanowić będą samochody pochodzące z zakładów zachodnich koncernów zlokalizowanych w ChRL. Chińskie przedsiębiorstwa mają przewagę wynikającą z dużych korzyści skali oraz z wyższych kompetencji w produkcji baterii litowo-jonowych i układów do nich, a ostatnio przeszły do fazy szybkiej rozbudowy kanałów dystrybucji i łańcuchów logistycznych w UE. Ich ekspansji sprzyja też liberalna i asymetryczna polityka handlowa UE. Obecnie samochody eksportowane przez ChRL do USA obłożone są 27,5-procentową stawką celną, podczas gdy w przypadku pojazdów sprowadzanych z Chin do UE wynosi ona zaledwie 10%. Z kolei auta trafiające z Unii na rynek chiński obciążone są cłem w wysokości 15–25%.
- Ekspansja samochodów elektrycznych z Chin w UE sytuuje Berlin i Paryż na kursie kolizyjnym. W interesie Francji leży podwyższenie ceł na ich import. Auta wyprodukowane w ChRL stanowią w pierwszym rzędzie zagrożenie dla pozycji na rynku europejskim francuskiego Renault i francusko-włoskiego Stellantis, wytwarzających zwłaszcza samochody klasy niższej i średniej. Już od kilku miesięcy szefowie

francuskich koncernów alarmują, że pojazdy z Chin w segmencie tańszych modeli mają przewagę kosztową na poziomie 10 tys. euro. Zarazem producenci z Francji nie mają istotnych udziałów w rynku chińskim. Z kolei rząd Niemiec, będący pod dużym wpływem niemieckich koncernów motoryzacyjnych wytwarzających samochody klasy średniej i wyższej, nie obawia się na razie chińskiej konkurencji na rynku europejskim. Za największe zagrożenie uznaje natomiast retorsje Pekinu uderzające w interesy niemieckich producentów w ChRL, choć ich pozycja na tamtejszym rynku szybko eroduje ze względu na problemy z produkcją konkurencyjnych modeli samochodów elektrycznych. Francja jest gotowa na spór handlowy z Chinami nie tylko w motoryzacji. Według źródeł dziennikarskich główny inspektor nadzorujący handel zagraniczny w KE (Chief Trade Enforcement Officer) Denis Redonnet rozważa także wniesienie sprawy w ramach nowego Instrumentu Międzynarodowych Zamówień UE (International Procurement Instrument) przeciwko importowi do Unii chińskich urządzeń medycznych, aby skłonić Pekin do liberalizacji rynku zamówień publicznych.

- Gwałtowny wzrost importu samochodów elektrycznych z Chin zagraża też pozycji licznych poddostawców europejskich, szczególnie z Europy Środkowej. Wielu producentów europejskich, zwłaszcza z RFN, korzysta na imporcie samochodów do UE z ich fabryk zlokalizowanych w Chinach, jednak odbywa się to kosztem potencjalnych zleceń dla poddostawców unijnych. Również producenci japońscy, dla których przez lata ważnym hubem produkcyjnym na rzecz Unii była Wielka Brytania, coraz chętniej stawiają na import do UE z ChRL. W ten sposób koncerny zachodnie przyczyniają się do ugruntowania pozycji Chin jako kluczowego hubu wytwarzającego samochody elektryczne na potrzeby nie tylko krajowe, lecz także UE (korzyści skali, kompetencje technologiczne).
- Pomimo strukturalnej rozbieżności w zakresie polityki handlowej wobec Pekinu we wspólnym interesie Niemiec i Francji jest zwiększanie subsydiów na transformację ku elektromobilności. W tym celu zarówno Berlin, jak i Paryż będą lobbować za podnoszeniem limitów dozwolonej pomocy publicznej, aby przyciągać inwestycje zwłaszcza z dziedziny chipów i baterii do samochodów elektrycznych i zrównać wielkość dopuszczalnego własnego wsparcia z wartością środków udostępnianych przez USA w ramach programu Inflation Reduction Act. Na poziomie legislacyjnym w UE widoczny jest też lobbying Niemiec na rzecz zagwarantowania dodatkowej pomocy publicznej (z Funduszu Sprawiedliwej Transformacji i prawdopodobnie także z budżetu kolejnych wieloletnich ram finansowych UE na lata 2028–2034) dla niemieckich regionów, dla których konsekwencje transformacji ku elektromobilności mogą się okazać negatywne.