

Máthé Réka Zsuzsánna

Az Európai Unió bezárkózik

Az Európai Unió tagállamai megszavazták a Bizottság azon javaslatát,¹ amely szerint az EU végleges kiegyenlítő vámot vezet be a kínai gyártású akkumulátoros elektromos gépjárművekre. Az intézkedés a már korábban elfogadott, ideiglenes vámkivetésről szóló rendelet értelmében egyes gyártókra akár 40% feletti vámot szab meg.²

A *Reuters* szerint a 27 tagállamból mindössze 10 ország (Bulgária, Dánia, Észtország, Franciaország, Hollandia, Írország, Lettország, Lengyelország, Litvánia és Olaszország) támogatta vállaltan a tervezetet.³ Tizenkét tagállam (Ausztria, Belgium, Ciprus, Csehország, Finnország, Görögország, Horvátország, Luxemburg, Portugália, Románia, Spanyolország, Svédország) tartózkodott. Az EU legnagyobb autógyártó-iparral rendelkező gazdasága, „az unió gazdasági motorjának is nevezett” Németország nemmel szavazott, akárcsak Magyarország, Málta, Szlovákia és Szlovénia. Vagyis az EU lakosságának kevesebb mint felét tömörítő tíz tagállam szavazott meg egy javaslatot, amely az EU 27 gazdaságára lesz érvényes. Más szavakkal, ha a források nem tévednek, és valóban így voksoltak a tagállamok, akkor az egyszerű többséghez szükséges szavazatok száma sem gyűlt össze, ellenben a tartózkodást „igen”-nek számolták.

A tervezet megszavazása az EU gazdaságpolitikáját érintő törésvonalakat vágolja fel. A Franciaország és Olaszország által vezetett csoport bátran szavazta meg a kínai gyártók elleni intézkedést. Érthető, ha azt vesszük figyelembe, hogy a kínai vállalatok jelentős állami támogatásban részesülnek, ami torzítja a piaci versenyt. A csoport döntését azonban feltételezhetően az a világgazdaságról kialakult elképzelés motiválta, amely szerint a kínai szektoriális versenyelőny fenyegetést jelent az EU számára, és ezt leginkább kemény fellépéssel, illetve védővámok bevezetésével lehet kiküszöbölni. Ezzel szemben a Németország által vezetett csoport és különösen a német autóipar felismerni vélte azokat a lehetőségeket,⁴ amelyek a kínai járműiparral való

¹ European Commission 2024.

² A Bizottság (EU) 2024/1866 végrehajtási rendelete.

³ Reuters 2024.

⁴ MARTIN 2024.

együttműködésből származhatnak, illetve súlyosabbnak látja a feszültségekből adódó veszélyeket, így az esetleges kereskedelmi háború következményeit is. A csendes többséget alkotó tagállamok, mint például Spanyolország, amely saját gazdaságát védené,⁵ szeretnék elkerülni a kereskedelmi háborút,⁶ ám igencsak tartanak a kínai térnyeréstől.

Úgy tűnik, egy dologban azonban egyetértenek az uniós tagállamok: a kínai elektromos járművek kínálatát nem lehet figyelmen kívül hagyni – vagy ellene kell fellépni, vagy kénytelenek vagyunk valahogyan együttműködni. Nos, az európai ipar szempontjából érdemes lett volna már az európai zöldmegállapodás és a klímasemlegességi célkitűzések elfogadása előtt mindezt alaposan átgondolni. Kína ugyanis már a 2000-es évek elején belekezdett az akkumulátorral működő gépjárművek fejlesztésébe és gyártásába, bőséges állami támogatásokkal.⁷ A meghirdetett állami támogatásokat külföldi befektetők számára is megnyitotta, így vonzotta be a Teslát is, amely számára ma már kínai telephelyei elengedhetetlenek. A fejlesztési programok 2008-tól a kormány gazdasági prioritásaiban rendkívül fontos szerepet játszottak. Vagyis amíg az európai gyártók többsége elsősorban a hagyományos, belső égésű motorral működő autók gyártását folytatta, vagy esetleg a hibrid technológia fejlesztésébe fektetett, addig Kína technológiai fejlődése megelőzte versenytársaiét.

A kínai elektromos járművek exportja 2020-ban lendült fel igazán,⁸ nagyjából az európai klímasemlegességi célkitűzések meghirdetése idején. Az uniós stratégiába nagyon jól illeszkedik a kínai termék, amelyet az ázsiai óriás viszonylag olcsón elő tud állítani. Egyrészt fölénye van a méretgazdaságosság, másrészt a lítiumion-alapú akkumulátorgyártásban szerzett abszolút előnye miatt.⁹ Végezetül az is lényeges szempont, hogy jelenleg Kínában bányásszák, finomítják, és dolgozzák fel a világ legtöbb lítiumját. Vagyis úgy tűnik, hogy az elektromos autókhoz az akkumulátorgyártáshoz szükséges lítiumbányászattól kezdve a kivitelezésig Kínának versenyelőnye van a nulla kibocsátásra törekvő EU-ban az itthoni gyártókkal szemben.

A jelentős állami támogatások miatt érthető a dömpingellenes vámok, ám ezek az intézkedések önmagukban nem fogják orvosolni az uniós gépjárműpiacon látható problémákat. Időt ugyan nyerhetnek a hazai gyártók, ám kérdéses, hogy néhány év alatt be tudják-e hozni a kínai elektromos autók piacán

⁵ PONS–PINEDO–DEVEREUX 2024.

⁶ CASH 2024.

⁷ YANG 2023.

⁸ China Electric Car Exports [é. n.].

⁹ Global Market Distribution of Battery Makers for Electric Vehicles [é. n.].

tapasztalt versenyhátrányukat. Ráadásul az akkumulátorok előállításához szükséges lítiumbányászat is körülményes, és könnyen elképzelhető, hogy egy kereskedelmi háború következményeként Kína további nyersanyagok exportját, így a lítiumét is korlátozná. Vagyis jelenleg leginkább két megoldás tűnik észszerűnek. Az első szerint új lítiumbányákat nyitva az EU csökkenti kitéttiségét, és elkezd a hasonló technológiák gyártását, a második szerint az európai gyártók teljesen új technológia fejlesztésébe és gyártásába kezdenek, amelynek előállításához kevésbé függenek a kínai nyersanyagoktól. Kérdéses, hogy mennyi idő alatt lesznek képesek olyan mértékű fejlesztéseket végrehajtani, mint amilyeneket Kína mutatott fel a 2000-es évek óta.

Egyelőre az EU azon gondolkodik, hogy milyen technológiával lehetne elérni a nulla kibocsátási célokat, és amíg ezt kitaláljuk, addig gyakorlatilag kizárjuk a versenyelőnnyel rendelkező cégeket a piacról. Eközben Kína rekordokat dönt az elektromos autók forgalmazását tekintve és jelentős piacokat szerez meg magának, így például a 215 millió lakossal rendelkező Brazíliát vagy a 127 milliós Mexikót.¹⁰ Várható, hogy a kínai export elsősorban a BRICS-országok felé fog irányulni, de 2024-ben januártól májusig Belgium több mint 115 000, az Egyesült Királyság pedig 67 000 feletti elektromos járművet vásárolt meg.

Az amerikai és az uniós piac nagyon fontos Kína számára, ám ezekről kiszorítva is bizonyára képes lesz versenyelőnyre szert tenni a globális piacokon. Csakhogy ezek a piacok többnyire a globális dél országai közül fognak kikerülni – a világ egyre több és népesebb országa fog egyre szorosabb kapcsolatokat kialakítani a Nyugat legnagyobb kihívójával.

2024. október 8.

Felhasznált irodalom

A Bizottság (EU) 2024/1866 végrehajtási rendelete (2024. július 3.) a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatalára vonatkozó ideiglenes kiegyenlítő vám kivetéséről.

CASH, Joe (2024): China's Xi, Spain's Sanchez Seek to Ease EU-China Trade Disputes *Reuters*, 2024. szeptember 9. Online: www.reuters.com/world/asia-pacific/spanish-autos-pork-beijings-sights-with-pm-sanchez-china-2024-09-09/

CHEN, Dong Yi (2024): China Exported 2.45 Million Vehicles from January to May 2024, up 26%. *CarNewsChina.com*, 2024. június 23. Online: <https://carnewschina.com/2024/06/23/china-exported-2-45-million-vehicles-from-january-to-may-2024-up-26>

¹⁰ CHEN 2024.

Az Európai Unió bezárkózik

- China Electric Car Exports [é. n.]. *Trading Economics*. Online: <https://tradingeconomics.com/china/electric-car-exports>
- European Commission (2024): *Commission Proposal to Impose Tariffs on Imports of Battery Electric Vehicles from China Obtains Necessary Support from EU Member States*. Online: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/statement_24_5041/STATEMENT_24_5041_EN.pdf
- Global Market Distribution of Battery Makers for Electric Vehicles [é. n.]. *Statista*. Online: www.statista.com/statistics/235323/lithium-batteries-top-manufacturers/
- MARTIN, Nik (2024): German Firms Ignore Calls to Shrink China Investments. *DW*, 2024. augusztus 26. Online: www.dw.com/en/germanys-investments-in-china-increase-despite-warnings/a-69957810
- PONS, Corina – PINEDO, Emma – DEVEREUX, Charlie (2024): China's Dumping Probe to Test Resilience of Spain's Pig Farmers. *Reuters*, 2024. június 20. Online: www.reuters.com/markets/commodities/chinas-dumping-probe-another-test-resilience-spains-pig-farmers-2024-06-20/
- Reuters (2024): How EU Governments Voted on Chinese EV Tariffs. *Reuters*, 2024. október 4. Online: www.reuters.com/business/autos-transportation/how-eu-governments-plan-vote-chinese-ev-tariffs-2024-10-04/
- YANG, Zeyi (2023): How Did China Come to Dominate the World of Electric Cars? *MIT Technology Review*, 2023. február 21. Online: www.technologyreview.com/2023/02/21/1068880/how-did-china-dominate-electric-cars-policy/