

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1837

Vragen van het lid **Boswijk** (CDA) aan de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en van Buitenlandse Zaken over *de prognose dat dit jaar een kwart van alle in Europa verkochte elektrische auto's uit China afkomstig zullen zijn* (ingezonden 3 april 2024).

Antwoord van Minister **Schreinemacher** (Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking) en van Minister **Bruins Slot** (Buitenlandse Zaken), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 27 mei 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 1639.

Vraag 1

Heeft u er kennis van genomen dat uit een prognose van het Europese klimaatbureau «Transport & Environment» blijkt dat dit jaar uit China afkomstige elektrische auto's tot wel een kwart van de verkoopcijfers zouden kunnen opeisen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat Europa niet te eenzijdig afhankelijk van China moet worden voor grondstoffen en producten, aangezien China eerder heeft aangetoond bereid te zijn om deze afhankelijkheden geopolitiek in te zetten?

Antwoord 2

Het kabinet is zich bewust van de risico's die strategische afhankelijkheden met zich mee kunnen brengen. Het ontstaan van dit soort risicovolle strategische afhankelijkheden van derde landen moet zoveel mogelijk voorkomen worden.

Op nationaal niveau draagt de interdepartementale Taskforce Strategische Afhangelijkheden bij aan het in kaart brengen en mitigeren van risicovolle strategische afhankelijkheden. In de Kamerbrieven over de kabinetsaanpak voor risicovolle strategische afhankelijkheden van 12 mei en 21 december

¹ Transport & Environment, 27 maart 2024, «One in four EVs sold in Europe this year will be made in China – analysis», <https://www.transportenvironment.org/discover/one-in-four-evs-sold-in-europe-this-year-will-be-made-in-china-analysis/>

2023 licht het kabinet nader toe hoe het zich hiervoor inzet, zowel op nationaal als op Europees niveau.²

Voor kritieke en strategische grondstoffen, zoals verwerkt in elektrische voertuigen, zet het kabinet zich via de Nationale Grondstoffenstrategie (NGS) in om de leveringszekerheid te vergroten en risicovolle strategische afhankelijkheden hieromtrent af te bouwen.³ Het kabinet verwelkomt in dat kader ook de Europese Critical Raw Materials Act (CRMA). Deze zet, net als de NGS, erop in om de leveringszekerheid van kritieke grondstoffen voor heel Europa te vergroten. Dit gebeurt onder andere via het afsluiten van internationale strategische partnerschappen en het monitoren van risicovolle strategische afhankelijkheden. Voorts worden via de CRMA circulariteit en substitutie van kritieke en strategische grondstoffen gestimuleerd. Het kabinet steunt tevens het Europese beleid dat inzet op de-risking en diversificatie van handelsketens.

Vraag 3

Deelt u de mening dat daarom voorkomen moet worden dat de Europese auto-industrie wordt weggeconcentreerd door goedkope Chinese import, met als gevolg dat Europa uiteindelijk te eenzijdig afhankelijk wordt van China op dit gebied? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ja, gelet op de hoge maatschappelijke kosten bij het verminderen van risicovolle strategische afhankelijkheden verdient het de voorkeur om in te zetten op het waar mogelijk voorkomen van dit soort afhankelijkheden. De automobielenindustrie in Europa is zelf hoogstaand en heeft niet alleen een direct positief economisch effect, maar ook een positief indirect effect op verschillende high-tech toeleverketens, zoals de batterij-sector, chips industrie en mechatronica, waar Nederland ook in voorop loopt en deze positie verder wil uitbreiden.⁴ In de EU is de gehele automobielensector goed voor 7% van het Europees Bruto Binnenlands Product. 13,8 miljoen Europese banen en 31% van de R&D-investeringen komen uit deze sector.⁵ De EU is op dit moment wereldwijd, na China, de tweede speler op de automarkt.⁶ Dankzij dit «multiplier effect» is de Europese auto-industrie een belangrijk onderdeel van de Europese economie en welvaart.

De Europese automarkt staat op dit moment niet alleen onder druk vanwege concurrentie uit derde landen, zoals China, maar ook door de complexiteit en hoge investeringskosten van de overgang naar elektrisch rijden en tegenvallende verkoopcijfers. In dit kader is het van groot belang dat bedrijven binnen de industrie op gelijke voet met elkaar kunnen concurreren. Eerlijke internationale concurrentie stimuleert innovatie en kosteneffectiviteit, en kan zo de toegang tot betaalbare elektrische voertuigen vergroten. Met toegenomen eerlijke concurrentie zal het bedrijfsleven tijdig stappen moeten ondernemen om de eigen marktpositie te behouden.

Zoals aangegeven in de brief over eerlijke concurrentie en gelijk speelveld industriële subsidies die op 2 april jl. met uw kamer is gedeeld, zet het kabinet zich op meerdere manieren in voor behoud en versterking van een Europees en mondiaal gelijk speelveld. In de EU staan hiervoor verschillende instrumenten tot onze beschikking, zowel van handelsdefensieve als handelsbevorderende aard. Aan de handelsdefensieve kant wordt door de Europese Commissie reeds actie genomen door middel van het ingestelde anti-subsidieonderzoek naar elektrische auto's uit China. Tegelijkertijd verkent Nederland momenteel bij andere EU lidstaten die onderdeel zijn van de toeleveringsketen, of zelf een sterke auto-industrie hebben, wat hun positie

² Zie Kamerbrieven: Kabinetsaanpak Strategische Afhangelijkheden 30 821, nr. 181; Voortgang Kabinetsaanpak Risicovolle Strategische Afhangelijkheden 30 821, nr. 204

³ Zie Kamerbrieven: Nationale Grondstoffenstrategie Kamerstuk 32 852, nr. 224; Voortgangsbrief Nationale Grondstoffenstrategie 32 852, nr. 291

⁴ Nationale Technologiestrategie, 19 januari 2024, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/01/19/kamerbrief-nationale-technologiestrategie>

⁵ Europese Commissie, https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry_en;

⁶ European Automobile Manufacturers' Association, 28 september 2023, «The Automobile Industry Pocket Guide 2023/2024», <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf>

ten aanzien van het vraagstuk is hoe de Europese sector beter in positie gebracht zou kunnen worden om met aanbieders uit derde landen te concurreren. Nationaal wordt het innovatie- en concurrentievermogen van de automobielsector direct en indirect versterkt via meerdere Groeifondsprojecten (NXTGEN Hightech, 450 miljoen euro; Circular Batteries & Materials Independence, 296 miljoen euro; Charging Energy Hubs, 58 miljoen euro) en de Green Transport Delta projecten voortvloeiend uit de coronaregeling R&D Mobiliteitssectoren.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van het onderzoek dat de Europese Commissie in oktober 2023 is gestart naar de vraag of er geen marktverstoring plaatsvindt door Chinese subsidies op elektrische auto's? Op welke termijn verwacht u resultaten van dit onderzoek?⁷

Antwoord 4

Het onderzoek is nog in volle gang. De Europese Commissie kan uiterlijk 4 juli 2024 voorlopige antisubsidiemaatregelen nemen. Een beslissing over definitieve maatregelen volgt uiterlijk 2 november 2024. Vanwege de toegenomen invoer na de start van het antisubsidieonderzoek, heeft de Europese Commissie de nationale douane autoriteiten opdracht gegeven om met ingang van 7 maart 2024 de import van elektrische auto's te registreren.⁸ Dit geeft de mogelijkheid om de antisubsidieheffingen met ingang van de datum van registratie (met terugwerkende kracht) op te leggen, als uit het onderzoek blijkt dat er sprake was van massale invoer van gesubsidieerde voertuigen die ernstige schade aan de EU-industrie heeft berokkend.

Vraag 5

Welke maatregelen zouden wat u betreft genomen kunnen worden voor de bescherming van de Europese auto-industrie, als bijvoorbeeld blijkt dat er marktverstoring plaatsvindt? Vindt u hogere importtarieven of quota's in dat geval gerechtvaardigd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Het kabinet hecht groot belang aan een gelijk speelveld. Vanuit dat perspectief verwelkomt het kabinet het antisubsidieonderzoek naar de import van elektrische auto's uit China. Antisubsidiemaatregelen kunnen worden opgelegd als uit het onderzoek van de Commissie blijkt dat er sprake is van marktversturende subsidiëring, dat dit schade veroorzaakt aan de EU-industrie, en dat het opleggen van maatregelen in het belang van de Unie is. Hierbij moet worden gekeken naar de mogelijke impact van maatregelen op de EU-industrie, gebruikers en consumenten. Mocht dat het geval zijn, dan zijn maatregelen geoorloofd en kan de EU maatregelen instellen tegen elektrische auto's uit China die worden geïmporteerd, of op invoer van elektrische auto's afkomstig van specifieke bedrijven. Maatregelen in het kader van anti-subsidieonderzoeken kunnen de vorm aannemen van een aanvullende heffing als percentage van de invoerwaarde van een product, een vaste heffing per product, een minimum importprijs, of een zogenaamde *price undertaking*, waarbij een exporteur zich verbindt aan het verkopen van het product boven een minimumprijs.

Vraag 6

Deelt u tevens de zorgen dat veel Nederlanders niet beseffen dat hun data – zoals wat, waar en wanneer je rijdt – mogelijk in China terecht komen? Zijn er wat u betreft bepaalde doelgroepen die aangeraden zouden moeten worden geen Chinese elektrische auto's te gebruiken? Zo nee, waarom niet?⁹

⁷ Europese Commissie, 4 oktober 2023, «Commission launches investigation on subsidised electric cars from China», https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_4752

⁸ Uitvoeringsverordening (EU) 2024/785 van de Commissie van 5 maart 2024 tot onderwerping van de invoer van nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, aan registratie: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202400785

⁹ RTL-nieuws, 27 maart 2024, «Elektrische auto uit China kopen? Dit moet je vooraf weten».

Antwoord 6

De zorgen die u schetst deel ik. Het dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2 schetst deze zorgen ook, en stelt vast dat er mogelijkheid bestaat dat statelijke actoren de grootschalige verzameling van persoonsgegevens gebruiken voor gerichte beïnvloedingsdoeleinden om bijvoorbeeld tegenstanders van een regime in diskrediet te brengen, of sociale spanningen te vergroten door polarisatie aan te wakkeren.

Tegelijkertijd hebben individuen en organisaties eigen verantwoordelijkheid voor hun aankopen. Binnen de Europese Unie worden kaders en regelgeving opgesteld die eisen stellen aan producten die op de EU markt komen, zoals voertuigen. De EU stelt onder andere strenge eisen aan de (cyber)veiligheid van het voertuig. Wanneer een voertuig op de Europese markt wordt geïntroduceerd, moet aan Europese typegoedkeuringseisen worden voldaan, ongeacht uit welk land het voertuig komt. Zo moeten fabrikanten maatregelen beschrijven en nemen om de cyberveiligheid van het voertuig(systeem) te garanderen. Dit wordt vervolgens gecontroleerd door een typegoedkeuringsautoriteit, zoals de RDW, voordat het voertuig de markt op gaat.

Sommige voertuigsystemen zijn verplicht, en kunnen niet functioneren zonder het verzamelen van data. Huidige wettelijke kaders daarbij zijn o.a. de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Dataverordening. Dat betekent dat voertuigfabrikanten zich moeten houden aan principes zoals dataminimalisatie en doelbinding.

Vraag 7

Als China zo actief de Europese automarkt weet te betreden, kan u dan ook toelichten welke vooruitgang er wordt geboekt in gesprekken met de Chinezen ten aanzien van onze markttoegang in China? Voor welke sectoren die voor Nederland van belang zijn, wilt u snel vooruitgang zien in de Europese dialoog met China?

Antwoord 7

De Europese Unie heeft regelmatig overleg met China over markttoegang en eerlijke concurrentie met als doel de toegang tot de Chinese markt voor Europese bedrijven te vergroten. Ook in bilaterale gesprekken wordt gesproken met China over markttoegang en handelsbelemmeringen. Daarbij wordt regelmatig voortgang geboekt; zo werd recentelijk de markttoegang voor enkele agrarische producten versoepeld. Tijdens het recente bezoek van leden van het kabinet aan China is o.a. met de Minister van handel gesproken over handelsbelemmeringen en gewezen op het jaarlijkse rapport van de Europese Kamer van Koophandel in China. Daarin staat een groot aantal aanbevelingen om markttoegang te verbeteren.