

Bestrijd het valsspelen van China met anti-dumpingmaatregelen. Anders wordt Europa een industrieel museum.

Posted on 2 mei 2026 by Johannes Vervloed

De Europese industrie verkeert in zwaar weer. In de auto-industrie vallen de hardste klappen. Autogiganten als Volkswagen en Stellantis (Fiat, Citroën, Peugeot, Chrysler, Opel) lijden miljarden verlies en ontslaan tienduizenden werknemers. Door de geforceerde energietransitie en het wegvallen van goedkoop Russisch gas zijn hun energiekosten dermate gestegen dat zij de concurrentieslag met buitenlandse producenten verliezen. Met name van Chinese concurrenten die niet alleen beschikken over goedkopere energie, maar ook nog eens enorme staatssubsidies ontvangen.

Als voorbeeld kan autoproducent BYD worden genoemd. De Chinese overheid heeft tussen 2009 en 2023 meer dan 231 miljard dollar geïnvesteerd in de elektrische auto (EV)-industrie, inclusief subsidies voor batterijfabrikanten en producenten van

grondstoffen zoals lithium. Dit heeft BYD een enorme voorsprong gegeven die Europese fabrikanten zonder vergelijkbare staatssteun niet konden evenaren.

Vijfjarenplan

De Chinese subsidies blijven niet beperkt tot de auto-industrie. In veel sectoren is China bezig zijn eigen industrie te subsidiëren om marktaandeel in Europa te verwerven. China doet er ook niet geheimzinnig over. Alles staat gewoon in het vijfjarenplan. In dat plan subsidieert China vooral sectoren die high-tech, energietransitie en industriële dominantie combineren, met als meest relevante exportdomeinen – relevant voor de EU – elektrische voertuigen (EV), batterijen, zonne-energie, windenergie, halfgeleiders, AI, quantumtechnologie, biotechnologie, 6G, geavanceerde materialen en 'future industries' zoals de 'low-altitude economy' (drones, eVTOL's en andere lagevluchttoestellen) en humanoïde robots.

Het is een lijst van 'EU-veroveringssectoren', die met subsidies, staatsinvesteringen en goedkope financiering worden ondersteund.

De reactie van de Europese Commissie op het Chinese 'valsspelen' is lauw, beter gezegd 'too little too late'. Pas na een overstroming met goedkope EV's uit China kwam men in Brussel in beweging. De EU heeft inmiddels weliswaar een importheffing tot 35 procent op Chinese auto's ingevoerd, maar het anti-dumping instrument wordt niet ingezet. Dat is het instrument bij uitstek van de douane-unie, die de EU is, bedoeld om dit soort concurrrentieverstorende maatregelen van andere landen te neutraliseren.

Anti-dumping maatregelen kunnen (op basis van Verordening EU 2016/1036) worden ingesteld wanneer een product uit een derde land voor een te lage prijs (lager dan de normale waarde of kostprijs in het land van herkomst) op de Europese markt wordt gedumpt, wat schade veroorzaakt aan de Europese industrie.

Wel zaken blijven doen

Maatregelen kunnen bestaan uit ad-valorem heffingen (een percentage van de douanewaarde van het product; 10-70 procent, afhankelijk van de dumpingmarge), specifieke heffingen (een vast bedrag per eenheid per kg of liter, vaak gebruikt als de prijsvariatie beperkt is) en minimumimportprijzen (een minimumprijs die

importeurs moeten hanteren om onder de dumpingprijs te blijven).

Een (geringe) importheffing werkt niet, de export van Chinese EV's naar Europa neemt nog steeds toe. BYD heeft inmiddels een marktaandeel van 11 procent verworven.

Voor de goede orde: Een defensief beleid om oneerlijke concurrentie uit China te neutraliseren betekent niet dat er geen zaken meer met China kunnen worden gedaan. Op gelijke basis is en blijft internationale handel een instrument van welvaartscreatie. De bekende theorie van de comparatieve kostenvoordelen van de 19de-eeuwse econoom David Ricardo gaat nog steeds op.

If you can't beat them join them

Sommige lidstaten van de EU wachten niet op actie van de kant van de Europese Commissie. Zij proberen hun industriële basis en werkgelegenheid veilig te stellen door joint-ventures aan te gaan met Chinese bedrijven. Of zelfs complete Chinese investeringen of overnames van nationale bedrijven toe te staan. In Zweden werd Volvo overgenomen door de Chinese Zhejiang Geely Holding Group. BYD bouwt een fabriek in Hongarije. Leapmotor opende samen met Stellantis een assemblage in Polen. Chery maakt een joint venture met Ebro in Spanje (Barcelona, ex-Nissan-fabriek). CATL en Gotion (Chinese batterijgiganten) bouwen grote fabrieken in Hongarije en Duitsland. En SAIC heeft MG in het VK overgenomen.

Nederland

Chinese directe investeringen in Nederland zijn relatief bescheiden en bedragen niet meer dan enkele miljarden euros. Het indirecte economische gewicht is echter groter doordat Chinese multinationals hier veel bedrijven controleren. Het zou om een kleine duizend Nederlandse bedrijven gaan die geheel of gedeeltelijk in Chinese handen zijn. Vooral in de transport- en distributiesector, maar niet in de industrie.

Maar wat er in de rest van de EU gebeurt, is ook voor Nederland van belang. Er is een omvangrijke toeleveringsindustrie in Nederland, verenigd in de FME/NEVAT, die vooral halffabrikaten aan de Duitse industrie levert. En de Rotterdamse haven draait voor het overgrote deel op grondstoffen en andere importproducten voor de industrie in Duitsland. Als de Duitse industrie wegvalt, betekent dat ook voor Nederland een aderlating.

De-industrialisatie

Het mag duidelijk zijn dat als er geen maatregelen worden genomen op zowel energiebeleid als op het herstellen van een gelijk speelveld, de Europese industrie langzaam maar zeker zal verdwijnen. En zonder de motor van economische groei, werkgelegenheid en belastinginkomsten gaat de verzorgingsstaat ter ziele.

Dat klinkt dramatisch en dat is het ook. Het wordt derhalve tijd dat het besef doordringt wat er op het spel staat. Dat harde ingrepen noodzakelijk zijn en dat niet langer kan worden volstaan met pappen en nathouden.

Deze waarschuwing gaf ook de Belgische premier Bart De Wever tijdens de recente Europese industrietop in Antwerpen. De EU dreigt af te glijden naar de-industrialisatie, omdat hoge energiekosten, zware regelgeving en wereldwijde concurrentie van de Verenigde Staten en China leiden tot fabriekssluitingen en investeringen afschrikken. Europa loopt het risico een industrieel museum te worden, tenzij Brussel dringend hervormingen doorvoert, inzet op 'innovation, productivity and competitiveness', de bureaucratie vermindert, de energieprijzen verlaagt en de industrie behandelt als een 'indispensable asset': 'If not, the decarbonisation of Europe will become synonymous with its de-industrialisation and eventually with its poverty and irrelevance.'

Aanpak

Industriebeleid zoals voorgesteld in het veelbesproken Draghi-rapport biedt geen soelaas. Dat kost miljarden, maar neemt de oorzaak van het verlies aan concurrentiekracht niet weg. Wat wel soelaas zou bieden is het temporiseren van de energietransitie, de vervolmaking van de interne markt en, *last but not least*, bestrijding van de oneerlijke concurrentie uit China. De EU beschikt over de middelen daartoe, maar gebruikt deze niet of onvoldoende. De VS doen dat wel en noemen de lakse houding van de Europese Commissie naïef.

Het valsspelen van China moet bestreden worden, met invoertarieven en vooral met anti-dumping maatregelen. Dat is geen protectionisme, dat is het herstellen van een gelijk speelveld.

Wynia's Week *brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per*

week, ***156 keer per jaar****, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. Doet u (weer) mee? Hartelijk dank!*