**Komentaras žiniasklaidai**

2024 m. rugsėjo 25 d.

**Vaidotas Gurskas. Kokia reali naujų importo tarifų kiniškiems elektromobiliams nauda Europai?**

*Vaidotas Gurskas, „Citadele Leasing“ Lietuvos filialo vadovas*

**Birželį Europos Komisijai (EK) paskelbus apie sprendimą įvesti papildomus importo tarifus elektromobiliams iš Kinijos, kyla įvairių teorijų, kaip šis sprendimas paveiks Europos transporto industriją. Ar iš tiesų nauji mokesčiai sumažins kiniškų elektromobilių importą, o gal pastarųjų gamintojams apsimokės perkelti gamybą į ES ribas? Ar vartotojai gali tikėtis atpigusių naujų elektromobilių kainų?**

Tarifus įvesti EK nusprendė po to, kai dėl sušvelnėjusios vidaus paklausos Kinijoje ir didelių gamybos pajėgumų Kinijos elektromobilių gamintojai pradėjo perkelti elektromobilių atsargų perteklių į užsienio rinkas, ypač Europą. EK perspėjo, kad kiniški ir Kinijai priklausantys elektromobilių prekės ženklai iki 2025 m. gali sudaryti 15 proc. ES elektromobilių rinkos, jei nebus imtasi priemonių. „Bloomberg“ duomenimis, 2019 m. kiniškų elektromobilių dalis ES elektromobilių rinkoje užėmė 1 proc., o 2024 m. birželio mėn. buvo pasiektas istorinis rekordas – 10 proc. Spartus Kinijos elektromobilių dalies augimas ES rinkoje sukėlė nerimą ES ir privertė EK imtis veiksmų.

Naujieji tarifai – papildomai taikomi prie dabartinių ES standartinių 10 proc. automobilių importo tarifų ir gali siekti 38 proc. Pavyzdžiui, „BYD“ nustatytas 17,4 proc. tarifas, „Geely“ – 20 proc., o „SAIC“ nustatytas 38,1proc. tarifas. Kitiems gamintojams, bendradarbiavusiems atliekant EK tyrimą, nustatytas 21proc. tarifas, atsisakiusiems bendradarbiauti – 38,1 proc. Tarifai yra taikomi naujiems elektromobiliams, neapima hibridinių transporto priemonių bei atskirų EV kompotentų, pavyzdžiui, baterijų.

Nauji tarifai taip pat turi įtakos ne Kinijos automobilių bendrovėms, kurios į Europą gabena Kinijoje pagamintus elektromobilius, pavyzdžiui, „BMW“, „Tesla“ ir „Renault“. Vis dėlto EK ataskaitoje yra nuostata, leidžianti įmonėms, neįtrauktoms į EK elektromobilių gamintojų sąrašą, galutiniame etape prašyti „individualiai pritaikytos muito normos“, o tai gali sudaryti sąlygas Vakarų automobilių gamintojams gauti mažesnius tarifus.

Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad tarifai jau veikia: naujų liepos mėnesį įregistruotų kiniškų elektromobilių skaičius sumažėjo 45 proc., palyginti su birželio mėn., rodo „Dataforce“ tyrimai. Tačiau šį nuosmukį labiausiai lėmė tai, kad Kinijos automobilių gamintojai suskubo eksportuoti elektromobilius į ES dar prieš įsigaliojant naujai tvarkai. Birželio mėnesį Kinijos elektromobilių atsargos Europoje išaugo, o liepos mėnesį – stipriai sumažėjo.

Todėl atsižvelgiant į tai, kad Kinijos elektromobiliai jau pateko į ES rinką, o daugelio Europos automobilių bendrovių gamyba priklauso nuo Kinijos, mažai tikėtina, kad naujieji tarifai yra skirti visiškai blokuoti šį importą ar kad jie žymiai sumažins Kinijos elektromobilių dalį Europos rinkoje.

2023 m. „Rhodium Group“ atliktame tyrime apskaičiuota, kad ES tarifai turėtų siekti 45–55 proc., kad Europos rinka būtų komerciškai nepatraukli Kinijos gamintojams, remiantis esamomis maržomis. Nors bendrai taikomi 48 proc. muitai „SAIC“ (ir kitiems gamintojams, kurie „nebendradarbiavo, atliekant tyrimą“) patenka į šį diapazoną, „Geely“ ir „BYD“ pritaikyti tarifai išlieka mažesni. Pranešama, kad net ir taikant papildomus tarifus „BYD“ – didžiausias pasaulyje elektromobilių gamintojas – ES vis tiek uždirbtų didesnį pelną nei Kinijoje ir vis tiek galės siūlyti mažesnes kainas nei konkuruojantys Europos gamintojų modeliai. ING banko ekspertai skaičiuoja, kad Kinijos elektromobilių gamintojų pelno maržos ES rinkoje siekia 40-50 proc., todėl Kinijos elektromobilių gamintojai galės išlikti konkurencingi ES rinkoje tiesiog sumažindami savo pelno maržas.

Todėl labiau tikėtina, kad Kinijos elektromobilių gamintojai sieks perkelti dalį savo gamybos į Europą. Didžiausias Kinijos elektromobilių gamintojas, kuriam pritaikyti mažiausi importo tarifai, „BYD“, Vengrijoje jau stato gamyklą, o ieškantis vietos paskelbė ir „Xpeng“, tad faktas, kad ateityje tokių investicijų matysime vis daugiau. Kita vertus, naujas reguliavimas Europos automobilių gamintojams ir tiekėjams gali suteikti daugiau laiko paspartinti plėtrą ir tiekimo grandines bei pagaminti geresnius, pigesnius elektromobilius, kurie galėtų padidinti paklausą.

Be to, į tarifų sąrašą neįtraukus hibridinių elektromobilių, Kinijos automobilių gamintojai gali nuspręsti į Europą gabenti daugiau būtent šios rūšies transporto priemonių, ypač turint mintyje Europoje augantį jų populiarumą. Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) duomenys rodo, kad ES elektromobilių dalis nuo visų naujai registruotų automobilių skaičiaus sumažėjo nuo 15,1 proc. 2023 m. birželį iki 14,4 proc. 2024 m. birželį. Hibridinių automobilių dalis per tą patį laikotarpį išaugo nuo 24,4 proc. iki 29,5 proc.

Tai ir yra pagrindinė naujų tarifų kiniškiems elektromobiliams rizika: nors tarifai gali padėti išvengti spartaus jų rinkos dalies augimo ES, jie taip pat gali padidinti hibridinių elektromobilių gamintojų konkurenciją ES.

Elektromobiliai Europoje išlieka per brangūs vidutiniams vartotojams. ING banko duomenimis, vidutinės mažmeninės elektromobilių kainos Kinijoje yra gerokai mažesnės nei Europoje. Pavyzdžiui, Vokietijoje „SAIC MG4“ kainuoja 34 900 eurų, o Kinijoje – apie 14 000 eurų (pritaikius subsidijas). Tai yra mažesnė nei vidutinė elektromobilio kaina Europoje, nes dauguma Europoje parduodamų elektromobilių vis dar yra prabangios klasės modeliai. Todėl vis dar didelė grupė ES gyventojų laukia pigesnių elektromobilių modelių. Nors nauji tarifai Kinijos elektromobilių gamintojams šiek tiek apsaugos ES automobilių gamintojus, priemonės nesumažins elektromobilių kainų, kurių tikisi potencialūs elektromobilių pirkėjai ES.