



PISM

POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

NR 45/2024, 5 LIPCA 2024 © PISM

KOMENTARZ

Komisja Europejska nakłada cła na chińskie pojazdy elektryczne

Piotr Dzierżanowski, Marcin Przychodniak

5 lipca zaczęły obowiązywać w UE tymczasowe cła wyrównawcze na pojazdy elektryczne produkowane w Chinach, związane z subsydiami władz ChRL do ich produkcji. Poziom ceł ustalony przez Komisję Europejską nie zniweluje przewagi cenowej chińskich producentów nad unijnymi, ale zmniejszy ich nieuczciwą przewagę konkurencyjną na jednolitym rynku. ChRL będzie próbowała zmienić decyzję UE, stosując groźby ograniczenia dostępu do swojego rynku, np. w sektorze żywnościowym, i negocjując z Komisją oraz państwami członkowskimi.

Czego dotyczy decyzja Komisji Europejskiej?

Po dochodzeniu prowadzonym od października 2023 r. KE stwierdziła, że subsydia do produkcji pojazdów elektrycznych w ChRL są nieuczciwe i stanowią zagrożenie dla interesów europejskich producentów. Podjęła więc decyzję o wprowadzeniu tymczasowych ceł wyrównawczych. Mogą one być naliczane retroaktywnie (tj. objąć import z 90 dni przed ich wprowadzeniem), ale będą pobrane tylko wtedy, gdy KE oraz państwa członkowskie podejmą decyzję o nałożeniu ceł ostatecznych w ciągu czterech miesięcy. Komisja przedstawi propozycję dotyczącą ostatecznych ceł wyrównawczych państwom członkowskim, które będą nad nią głosować zgodnie z komitetową procedurą sprawdzającą. Do odrzucenia propozycji konieczna będzie większość kwalifikowana, a głosowanie będzie miało moc wiążącą.

Wysokość ceł tymczasowych jest zróżnicowana i dla tych firm, które były kontrolowane indywidualnie, zależy od ustalonego przez KE poziomu subsydiów (17,4% dla BYD, 19,9% dla Geely, 37,6% dla SAIC). Dla innych producentów, jeśli współpracowali z KE w dochodzeniu w sprawie

subsydiów, wynosi 20,8%, a 37,6% dla tych, którzy nie współpracowali z KE.

Cła będą obowiązywały dodatkowo, łącznie z wprowadzonym wcześniej 10-procentowym cłem na import samochodów elektrycznych. Oznacza to, że opłaty dla niektórych producentów sięgną ok. 50%. Obejmą marki chińskie i zagraniczne, ale produkowane w Chinach, takie jak np. amerykańska Tesla, która już wniosła o indywidualne wyliczenie ceł wyrównawczych na jej pojazdy.

Jakie mogą być konsekwencje gospodarcze działań KE?

Udział pojazdów elektrycznych produkowanych w Chinach w rynku UE wyniósł w 2023 r. 19%. Około połowa z tego to marki chińskie, które jeszcze w 2019 r. odpowiadały za mniej niż 1% unijnego rynku, ale ich pozycja szybko rośnie ze względu na niskie ceny, wynikające m.in. z subsydiów. Decyzja KE będzie problemem dla chińskich producentów ze względu na dużą zależność sektora od eksportu oraz wprowadzenie w ostatnim czasie podobnych ceł przez USA, Turcję oraz Brazylię.

Celem KE jest przywrócenie uczciwej konkurencji, by umożliwić rozwój europejskiego sektora elektromobilności, a nie całkowite zablokowanie importu pojazdów

KOMENTARZ PISM

elektrycznych z Chin. Wprowadzenie ceł wyrównawczych doprowadzi do wzrostu cen i spowolnienia ekspansji chińskich pojazdów elektrycznych na rynku UE lub do spadku marż producentów. Pierwsze będzie się przekładać na zwiększenie konkurencyjności cenowej przedsiębiorstw produkujących w UE, drugie – na zwiększenie wpływów do budżetu UE bez ponoszenia ciężarów przez konsumentów. Możliwe jest także relokowanie części procesu produkcji do UE. Powodzenie tej polityki zależy również od działań państw członkowskich, które różnie podchodzą do zaangażowania firm z ChRL w fabryki samochodów elektrycznych w UE (np. partnerstwo technologiczne chińskiego Geely dla polskiej Izery).

Jaka jest reakcja Chin?

Po wstępnym ogłoszeniu przez KE wysokości ceł tymczasowych (12 czerwca br.) Ministerstwo Handlu ChRL oskarżyło UE o praktyki protekcyjności, które „mogą prowadzić do wojny handlowej”. 23 czerwca poinformowało o wszczęciu dochodzenia w sprawie stosowania przez Unię subsydiów wspierających firmy z sektora mleczarskiego, a także dumpingu przy eksporcie wieprzowiny do ChRL. Rozpoczęcie postępowań (potrwają do czerwca 2025 r.) ma przede wszystkim wpłynąć na państwa członkowskie, by skłoniły KE do złagodzenia decyzji przy wprowadzaniu ceł ostatecznych w listopadzie br., albo by zagłosowały za ich odrzuceniem w trakcie procedury ich zatwierdzania. Służyły temu również rozmowy chińskich polityków w UE – Ding Xuexiang, wicepremier i członek Stałego Komitetu KC KPCh, rozmawiał na ten temat z władzami Belgii i w KE. Wang Wentao, minister handlu ChRL, odwiedził Hiszpanię

(największy eksporter wieprzowiny do Chin) i Portugalie, a 22 czerwca rozpoczął także negocjacje z KE na temat wysokości ceł, na razie bez pozytywnych skutków dla ChRL.

Co decyzja KE oznacza dla relacji unijno-chińskich?

Decyzja KE ma ważny wymiar polityczny. Jest to praktyczne potwierdzenie dążenia do zmniejszania zależności od ChRL. Komisję wspierają Francja (co raczej nie zmieni się po [wyborach parlamentarnych](#)) i Włochy. [Kanclerz Niemiec Olaf Scholz](#) stara się skłonić KE do ograniczenia działań. Oprócz Niemiec nałożenie ceł krytykowały m.in. Szwecja i Węgry. Obiekcje państw członkowskich mogą mieć wpływ na wysokość końcowych ceł, ale raczej nie na samo ich wejście w życie. [Ponowne objęcie stanowiska](#) przewodniczącej KE przez Ursulę von der Leyen powinno oznaczać kontynuację zdecydowanej polityki wobec ChRL, przede wszystkim w przemyśle. Uprawdopodobnia to także zaostrezenie działań UE wobec tego państwa w innych sektorach, np. nałożenie kolejnych sankcji na firmy dostarczające Rosji produkty podwójnego zastosowania.

Zdecydowane stanowisko KE, zwłaszcza wyrażane wbrew Niemcom, jest dla ChRL dowodem na wolę aktywnego działania UE, w odróżnieniu od wcześniejszych pasywnych reakcji na inne praktyki chińskich firm. Władze Chin, podtrzymując agresywną retorykę, będą starały się ograniczać reakcje, licząc na złagodzenie stanowiska KE w kwestii wysokości ceł ostatecznych. Możliwe jest zwiększenie zainteresowania chińskich firm lokowaniem produkcji pojazdów elektrycznych w Europie, np. w zakładzie Leapmotor w Tychach.