



KOMENTARZ

Przełomowa decyzja UE – ostateczne cła na chińskie samochody elektryczne

Justyna Szczudlik

Wbrew lobbingu i presji na Komisję Europejską (KE) i państwa członkowskie – nie tylko ze strony Chin, lecz także kanclerza Olafa Scholza oraz niemieckiego sektora samochodowego – UE 4 października poparła propozycję KE, by nałożyć cła na samochody elektryczne (EV) importowane z Chin. Jest to przełomowa decyzja, która sugeruje obranie przez UE konfrontacyjnego kursu wobec ChRL.

Jaką decyzję podjęto i na czym polega jej przełomowość?

Za propozycją Komisji głosowało 10 państw (w tym Polska i Francja), przeciw 5 (w tym Niemcy), wstrzymało się 12. Ze względu na fakt, że głosowanie odbyło się w formule zbierania głosów za odrzuceniem propozycji KE (tzw. odwrócone QMV), głosy wstrzymujące były traktowane jako głosy za.

W ostatnich latach zmienił się sposób myślenia Unii o Chinach. Wyrazem tego był przyjęty w 2019 r. [dokument](#), w którym przedstawiono ChRL nie tylko jako partnera, lecz także konkurenta i systemowego rywala, a następnie rozpoczęto wprowadzanie tzw. mechanizmów ochronnych (takich jak [screening inwestycyjny](#) czy [instrument przeciw wymuszeniom](#)). Mimo to Unia nie stanęła do tej pory do tak jednoznacznej konfrontacji z Chinami.

Dotychczasowe zastosowanie mechanizmów ochronnych, np. screeningu czy dotyczących subsydiów zagranicznych zakłócających rynek wewnętrzny, miało przede wszystkim charakter odstrasżający (powodując np. wycofanie się – po zapowiedzi uruchomienia instrumentu – chińskich spółek z przetargu na pociągi elektryczne dla Bułgarii czy farmę fotowoltaiczną w Rumunii). Dotyczyło też sektorów, które nie mają aż tak dużej gospodarczej wagi w Europie jak przemysł motoryzacyjny (bezpośrednio i pośrednio w tym

sektorze pracuje blisko 14 mln Europejczyków, co stanowi 6,1% unijnego zatrudnienia).

[Decyzja w sprawie EV](#) ma charakter ofensywny, gdyż uderza w produkcję w Chinach i ich eksport. Choć obecnie popyt na EV w Europie spada, unijne plany, by od 2035 r. nie można było kupować samochodów emitujących CO₂, oznacza, że europejscy konsumenci będą nabywać pojazdy bezemisyjne. Stawką jest więc utrzymanie europejskiego przemysłu samochodowego. W przypadku EV Unia oparła się dużej presji ze strony Chin (narażając się na ich działania odwetowe) oraz Niemiec. Tym samym wyciągnęła wnioski z porażki poniesionej w 2013 r., gdy nałożyła niewysokie i przede wszystkim spóźnione cła na chińskie panele fotowoltaiczne. W rezultacie europejski przemysł paneli słonecznych został wyeliminowany przez chińską subsydiowaną produkcję.

Dlaczego taka decyzja była możliwa?

Od kilku lat, szczególnie od rosyjskiej agresji na Ukrainę w 2022 r., Unia w coraz większym stopniu uznaje ChRL za [systemowego rywala](#). Rośnie w Unii świadomość, że Chiny stają się zagrożeniem zarówno w kwestiach bezpieczeństwa gospodarczego (zalew nadprodukcji, co prowadzi do dezindustrializacji Europy), jak i „twardego” (np. z powodu

KOMENTARZ PISM

współpracy Chin z Rosją i dostarczania jej – co najmniej – materiałów podwójnego zastosowania).

Ważną rolę odgrywa także stanowisko przewodniczącej Komisji Ursuli von der Leyen. Jest ona przekonana o konieczności powstrzymania napływu na unijny rynek chińskich subsydiowanych produktów w tak istotnym dla Europy i ważnym dla gospodarek wielu państw członkowskich sektorze, jakim jest branża samochodowa. O jego znaczeniu dla UE według von der Leyen świadczy fakt, że procedura wobec chińskich elektryków została podjęta i ogłoszona przez nią samą we wrześniu ub.r.

Istotne jest też przekonanie szefowej KE o konieczności bliskiej [współpracy z USA](#) (w maju br. Stany Zjednoczone ogłosiły, że nałożą 100-procentowe cła na chińskie samochody elektryczne – weszły w życie 27 września br.), która pozwoli na osiągnięcie synergii w działaniach chroniących rynek UE. Może to mieć także znaczenie wobec ewentualnego zwycięstwa Donalda Trumpa i prawdopodobnej dodatkowej presji na Europę.

Decyzję umożliwiło też słabnięcie niemiecko-francuskiego „silnika” w UE. Polityka Niemiec (głównie Scholza) i Francji wobec Chin staje się coraz bardziej rozbieżna. Oba państwa są dodatkowo osłabione po [wyborach europejskich, parlamentarnych we Francji](#) i landowych w Niemczech. Słabość niemieckiej koalicji, różnica zdań w rządzie w sprawie Chin i sztywne stanowisko Scholza, który sprzyja niemieckim koncernom obawiającym się chińskiego odwetu, sprawia, że w UE jest mniejsza skłonność do brania pod uwagę stanowiska czy wręcz presji ze strony Niemiec.

Co dalej?

Poparcie państw członkowskich oznacza, że Komisja będzie mogła zakończyć postępowanie dotyczące subsydiowania produkcji chińskich EV i wprowadzić cła. Rozporządzenie wykonawcze Komisji powinno zostać opublikowane do 30 października br., a wówczas cła wejdą w życie w listopadzie i będą obowiązywać przez pięć kolejnych lat. Do momentu publikacji rozporządzenia możliwe są negocjacje z Chinami. Furtkę do rozmów zostawił komisarz ds. handlu Valdis Dombrovskis podczas spotkania ze swoim chińskim odpowiednikiem ministrem Wang Wentao 19 września br. Wang przyjechał do Europy, by negocjować m.in. odłożenie głosowania w tej sprawie, na co Komisja się nie zgodziła.

Możliwe są retorsje ze strony Chin, choć z uwagi na uzależnienie chińskiego modelu gospodarczego od eksportu (przy bardzo niskiej konsumpcji wewnętrznej), w tym od rynku europejskiego, skala działań odwetowych może być niewielka. Do momentu wejścia w życie ceł Chiny będą negocjować, co stawia KE na lepszej pozycji. Jest jednak prawdopodobne, że po nałożeniu taryf Chiny uderzą w producentów z sektora rolno-spożywczego, ponieważ już wdrożyły procedury sprawdzające wobec importu z UE brandy, wieprzowiny oraz produktów mlecznych. Mogą one dotknąć także Polskę, która eksportuje do Chin produkty rolne. Możliwe jest również, że Chiny nie zgodzą się na negocjowaną obecnie tzw. regionalizację, dotyczącą eksportu polskiego drobiu. Uderzając w przemysł rolno-spożywczy, ChRL liczy na lobbing producentów z tego sektora w państwach europejskich oraz potencjalne antyrządowe protesty na tym tle.