

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-412-2-6>

**THREATS CREATED BY FOREIGN SUBSIDIES  
FOR THE ECONOMY OF THE EUROPEAN UNION**

**ЗАГРОЗИ, ЩО СТВОРЮЮТЬ ІНОЗЕМНІ СУБСИДІЇ  
ДЛЯ ЕКОНОМІКИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

**Vovchenko O. V.**

*Postgraduate student at the Department  
of International, Civil  
and Commercial Law  
State University of Trade  
and Economics  
Kyiv, Ukraine*

**Вовченко О. В.**

*аспірант кафедри міжнародного,  
цивільного та комерційного права  
Державний торговельно-  
економічний університет  
м. Київ, Україна*

Внутрішній ринок Європейського Союзу представляє собою одне з найбільш привабливих місць для залучення іноземних інвестицій та розвитку бізнесу з інших країн. При отриманні доступу до цього ринку, іноземні компанії можуть скористатися різноманітними перевагами, такими як безперешкодний обіг товарів і послуг.

Однак, в останні роки виникла проблема, коли компанії, що діють на внутрішньому ринку ЄС, отримують значну фінансову допомогу від третіх країн. Наприклад, Китай надає значну фінансову підтримку своїм підприємствам і їхнім дочірнім компаніям, які діють в ЄС. Таке субсидіювання, з боку інших держав, значно спотворювали конкуренцію на внутрішньому ринку ЄС. Тож перед керівництвом Європейського Союзу постало питання того, як можна захистити власного виробника?

У жовтні 2023 року Європейська Комісія опублікувала повідомлення про початок антисубсидійних розслідувань щодо імпорту в ЄС акумуляторних електромобілів з Китаю. На думку президентки Європейської комісії Урсули фон дер Ляен світовий ринок переповнений більш дешевими електромобілями, ціни на які підтримуються штучно заниженими завдяки великим державним субсидіям [1].

Проблема такого субсидіювання стала очевидною після того, як Китай різко наростив імпорт електромобілів до ЄС, та став першою країною у європейській економічній зоні за обсягом постачання електромобілів. Наразі, Європейська Комісія планує застосувати

компенсаційні тарифи на імпорт в ЄС акумуляторних електромобілів з Китаю, щоб компенсувати державні субсидії, які КНР вкладає у вироблення електромобілів.

Антисубсидійні заходи мають на меті компенсувати спотворення міжнародної торгівлі та є одним із трьох типів інструментів захисту торгівлі в ЄС, які також включають антидемпінгові та захисні заходи [2]. Законодавча база інструментів захисту торгівлі ЄС є похідною від трьох відповідних багатосторонніх угод Світової організації торгівлі та узгоджена з ними.

Антисубсидійні розслідування визначають, чи є докази того, що країна, що не входить до ЄС, пропонує субсидії галузям промисловості, які експортують певну продукцію до ЄС, що завдає або загрожує завдати шкоди галузям промисловості, які виробляють подібну продукцію, не отримуючи вигоди від таких субсидій через суворі державні вимоги ЄС.

Оскільки антисубсидійні розслідування спрямовані на дослідження поведінки держави, вони є доволі політично чутливими, і ЄС використовує їх рідше, ніж антидемпінгові розслідування, які натомість націлені на дослідження поведінки окремих компаній. Це пов'язано з недостатньою прозорістю потоків державних субсидій у країнах, що не входять до ЄС, і браком співпраці з ними. У 2022 році в рамках ЄС діяли лише 21 антисубсидійний захід проти 117 антидемпінгових заходів.

Розслідування, як правило, ініціюються скаргами з боку промисловців ЄС до Європейської Комісії, але, що стосується акумуляторних електромобілів, розслідування ex-officio не обов'язково ініціюється скаргою, якщо Комісія вже має достатньо доказів для винесення рішення. Після розслідування, яке триває до 9 місяців Комісія може запровадити тимчасові, а через 13 місяців остаточні компенсаційні тарифи на п'ятирічний строк. Вони можуть бути продовжені на аналогічний період, якщо перевірка доведе, що загроза збитку, що може бути нанесений промисловцям ЄС, все ще залишається. Країни-члени ЄС можуть блокувати остаточні тарифи на основі кваліфікованої більшості голосів.

4 жовтня 2023 року Європейська комісія офіційно ініціювала антисубсидійні розслідування щодо імпорту до ЄС акумуляторних електромобілів з Китаю. Мета розслідування полягає в тому, щоб встановити, чи є конкурентоспроможність китайських експортерів електромобілів справжньою чи штучною, а також встановити чи завдає імпорт електромобілів з Китаю шкоди чи загрози шкоди розширенню індустрії електромобілів ЄС. У розслідуванні йдеться про нещодавнє

різке зростання імпорту електромобілів за цінами на 20% нижчими, ніж аналогічні електромобілі вироблені в ЄС. Низька ціна на електромобілі, пов'язана з жорстокою ціновою війною на китайському ринку електромобілів, може відображати зайву кількість акумуляторів і зростаючий надлишок виробничих потужностей у Китаї. Щорічні збитки в чистого прибутку європейської автомобільної індустрії через китайську конкуренцію становитиме понад 7 мільярдів євро до 2030 року. Експорт електромобілів з Китаю в основному направлений в ЄС, а не на інші ринки [3].

У США тариф на імпорт електромобілів складає 27,5%. Це діє як ціновий бар'єр для доступу інших країн, зокрема Китаю, до ринку електромобілів у США. У свою чергу, імпортне мито на електромобілі в ЄС складає лише 10%, що робить цей ринок привабливим для китайських виробників.

За даними Комісії, частка електромобілів з Китаю, проданих в ЄС, нещодавно підскочила з менш ніж 1% до 8%. Ця частка може зрости до 15% до 2025 року. Європейська автомобільна асоціація припускає, що частка акумуляторних електромобілів з Китаю в загальному обсязі продажів електромобілів в ЄС зросла з 0,4% у 2019 році до 3,7% у 2022 році [4].

Крім того, торгівля електромобілями між ЄС і Китаєм стає все більш асиметричною. Можна згадати аналогічну ситуацію, яка сталася більше десяти років тому, коли ринок ЄС був заповнений дешевими китайськими сонячними панелями. У такій ситуації промисловці країн ЄС більше не могли на рівних конкурувати з китайськими виробниками, що призвело до того, що ринок сонячних панелей майже повністю перейшов під крило КНР. Отже, наразі ЄС має приймати термінові заходи, щоб подібна доля не спіткала індустрію європейських електромобілів.

Китайські електромобілі завдячують своєю конкуренто-спроможністю державній підтримці та політиці стимулювання, яка розпочалася два десятиліття тому, коли автомобільна промисловість ЄС була зосереджена на виробленні транспортних засобів з двигуном внутрішнього згорання, тоді як Китай посилено інвестував в дослідження та розробку акумуляторних електромобілів. Прискорення розвитку акумуляторних електромобілів стало одним із пріоритетів розвитку країни, закріпленому у Дванадцятomu 5-річному плані (2011–2015), а галузь електромобілів була визначена як одна із семи стратегічних галузей, що розвиваються.

Стратегія 2015 року «Зроблено в Китаї 2025» включає вироблення електромобілів, як одну із 10 стратегічних галузей промисловості, в яких Китай прагне стати світовим лідером до 2049 року. При цьому 80% акумуляторних електромобілів буде вироблено в Китаї ще до 2025 року.

Деякі експерти вважають, що антисубсидійне розслідування викличе суперечку між прихильниками автономних торгових заходів ЄС і критиками протекціонізму. Інші попереджали, що компенсаційні тарифи зроблять екологічні товари дорожчими і не зможуть вирішити проблеми обходу та конкуренції на третіх ринках і, ймовірно, спровокують заходи «око за око». Європейська автомобільна асоціація закликала до комплексної промислової стратегії, яка дозволить промисловості ЄС конкурувати на рівних. Міністерство торгівлі Китаю розкритикувало розслідування ЄС як відверто протекціоністські дії.

Проте, якщо Європейська Комісія прислухається до критиків антисубсидійних заходів, та припинить розслідування, це може призвести до того, що європейські країни будуть повністю витиснені з ринку вироблення акумуляторних електромобілів. Це, у свою чергу, призведе до послаблення позицій ЄС як в економічному так і в політичному плані на світовій арені. Отже, для посилення своїх позицій ЄС має вже зараз забезпечити захист своєї економіки від іноземних субсидій, які потенційно можуть підірвати економічну безпеку Європейського Союзу.

### **Література:**

1. Commission launches investigation on subsidised electric cars from China. European Commission. URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_23\\_4752](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_4752) (date of access: 11.03.2024).
2. Trade defence. European Commission. URL: [https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence_en) (date of access: 11.03.2024).
3. C/2023/160, Notice of initiation of an anti-subsidy proceeding concerning imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C\\_202300160](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202300160) (date of access: 11.03.2024).
4. Fact sheet: EU-China vehicle trade. ACEA Driving mobility for Europe. URL: <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-eu-china-vehicle-trade/> (date of access: 11.03.2024).