



## AB’NİN ÇİN ELEKTRİKLİ OTOMOBİLLERİNE İLİŞKİN BAŞLATTIĞI SORUŞTURMA

Geçtiğimiz hafta **13 Eylül 2023 tarihinde** “Birliğin Genel Durumu” konuşmasında Komisyon Başkanı Von der Leyen Çin ile ilişkilerde uzun süre anlaşmazlık konusu olması beklenen bir konuyu dile getirmiştir. Von der Leyen, Çin’den ithal edilen elektrikli otomobillerin üretiminde Çin otoritelerinin büyük ölçüde “sübvansiyon” uyguladığını ileri sürerek bu konuda adil piyasa koşullarını sağlamak üzere bir **“anti-sübvansiyon” soruşturması** başlatmayı kararlaştırdıklarını açıklamıştır. Çin tarafı ivedi olarak karşı açıklamalarda bulunmuş ve özetle soruşturma kararını **“çıplak korumacılık”** girişimi olarak yaftalamıştır.

AB’nin sübvansiyon soruşturması açma kararının yankılarının sadece Çin ve AB arasındaki ekonomik ilişkilerde bir gerginlik unsuru olmakla kalmayıp küresel anlamda bazı sonuçlar doğurması da beklenmektedir. Ayrıca bu karar, yeşil dönüşüm yaklaşımına küresel anlamda odaklanıldığı bir devrede “elektrikli otomobillerin” ticaretinin kısıtlanması açısından da irdelenmeye başlanılmıştır.

### SORUŞTURMA

Birliğin Durumu konusunda Komisyon Başkanı Von der Leyen, Avrupa Parlamentosunda yaptığı mutlak yıllık konuşmasında, Çin malı daha ucuz elektrikli otomobillerle küresel pazarların dolup taşıdığını ve bunların büyük devlet sübvansiyonlarıyla fiyatlarının yapay olarak düşük tutulduğunu ve bu durumun da haksız rekabete yol açarak **AB pazarını bozduğunu** belirtmiştir. Von der Leyen, Komisyonun Çin’den gelen elektrikli araçlara yönelik anti-sübvansiyon soruşturması başlattığını ilan etmiştir.<sup>2</sup>

<sup>1</sup><https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1257/Bozkurt+Aran>

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazarına aittir. TEPAV’ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

<sup>2</sup>Anti-sübvansiyon soruşturması “Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması – General Agreement on Tariffs and Trade- GATT” hükümleri dolayısıyla Dünya Ticareti Örgütü’nün tanımladığı ve kabul ettiği kurallar arasındadır. İthal edilen ürünlerin üretiminde yabancı ülke tarafından sağlanan karşılıksız maddi destek sonunda

Ticaret konuları tamamen Komisyonun sorumluluğunda olduğu için **soruşturma Komisyon tarafından yürütülecektir**. Soruşturma Çin'de üretim yapan Tesla, Renault ve BMW gibi otomobil markalarını da kapsayacaktır. Genel uygulamadan farklı olarak, soruşturma talebi AB'li otomobil üreticilerinden gelmemiş **soruşturmayı AB Komisyonu resen** başlatmıştır. Kural olarak anti-sübvansiyon soruşturmalarının 13 ay sürmesi beklenir. Bu süreçte Çin resmi makamları ve otomobil üreticileriyle de istişare edilerek soruşturma sonuçlanacaktır. Soruşturmanın sonucuna itiraz etmesi halinde Çin konuyu Dünya Ticareti Örgütü "Anlaşmazlıkları Çözümü" mekanizmasına götürebilir.<sup>3</sup> Ancak bu mekanizmada, DTÖ Temyiz Organı'na yeni üyelerin atanamaması nedeniyle alınacak kararın taraflarca temyize götürülmesi söz konusu olamayacaktır.

Elektrikli Çin otomobillerinin **AB'de piyasa payı düşüktür**. AB bu arabaların ithalinde %10 gümrük vergisi almaktadır. Avrupa Komisyonu, Çin'in Avrupa'da satılan elektrikli araçlardaki payının %8'e yükseldiğini ve **2025 yılında %15'e ulaşabileceğini** belirtirken fiyatların genellikle AB yapımı modellerin %20 altında olduğuna dikkat çekti.<sup>4</sup> Piyasa payı düşük olmasına rağmen özellikle Fransa'nın ısrarlı talepleri sonucunda gelecekte AB elektrikli otomobil sanayini korumak amacıyla Komisyonun soruşturma kararı aldığı anlaşılmaktadır.

Dikkate alınması gereken bir diğer husus, yeşil dönüşüm dolayısıyla 2035 yılından itibaren AB ülkelerinde sadece elektrikli arabaların satılacağı açıklanmıştır.

## DEĞERLENDİRME

Anti-sübvansiyon soruşturmasının sadece hukuki bir zemin üzerinde tartışılmasının ötesinde AB ve Çin arasında siyasi ve ekonomik ilişkileri de **kapsayacak gerginliğe dönüşmesi beklenmektedir**. Çin küresel anlamda en büyük elektrikli otomobil üreticisi durumundadır. Bu nedenle AB'nin başlattığı soruşturmaya **ciddi bir tepki vermesi ve misillemeye** bulunması doğaldır.

Önümüzdeki hafta **AB Ticaret Komiseri Dombrovski'nin Pekin'e bir ziyaret** yapması öngörülmüştür. Bu ziyaret, soruşturma kararının sonrasında daha da ilginç bir hale gelmiştir. Dombrovski'nin soruşturmanın sadece "gerçekler" üzerinde yürütüleceği yönündeki açıklamasına Çinli muhataplarının nasıl yanıt vereceği merak konusudur.

İlk başta alınan bu kararı AB'nin genel ekonomi ve ticaret politikaları açısından irdelemek uygun olacaktır. AB Komisyonu bir süredir "**sanayi politikası**"<sup>5</sup> çerçevesinde geliştirilmesini öngördüğü sanayi alanlarına karşılıksız mali kaynak sağlamak suretiyle teknolojik alanda rekabet gücünü etkin bir konuma getirmeyi amaçlayan programları yürürlüğe koymuştu. Ancak AB'nin yaşamsal ölçüde önem verdiği sanayi dallarının geliştirilmesi amacıyla başlattığı "sübvansiyon uygulaması" ile özellikle elektrikli otomobiller konusunda Çinli üreticilerle rekabet

---

*ucuza bir maliyet sağlanması sonucunda "piyasanın bozulduğu" iddiası ile yerli sanayi dallarından birinin başvurusu üzerine Ticaret Bakanlıkları tarafından başlatılan bir soruşturmadır. Yapılan soruşturmada gerçekten ithal ürünün üretim aşamasında kamu otoritesi tarafından sağlanan karşılıksız maddi destek dolayısıyla daha ucuza bir maliyet sağlandığının belirlenmesi durumunda yerli pazarın bozulduğu sonucuna varılarak sağlanan maddi destek oranında gümrük vergisine ilave olarak "telefi edici vergi" uygulaması başlatılabilir.*

<sup>3</sup> [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_e.htm#appellate](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_e.htm#appellate)

<sup>4</sup> <https://www.reuters.com/world/europe/eu-launches-anti-subsidy-investigation-into-chinese-electric-vehicles-2023-09-13/>

<sup>5</sup> [https://www.tepav.org.tr/upload/mce/2021/degerlendirme\\_notu/sanayi\\_politikasi\\_ve\\_kuresel\\_ticaret\\_duzeninde\\_donusum.pdf](https://www.tepav.org.tr/upload/mce/2021/degerlendirme_notu/sanayi_politikasi_ve_kuresel_ticaret_duzeninde_donusum.pdf)

etmekte zorlanacağı sonucuna varıp **bu defa “ticaret savunma araçlarına”<sup>6</sup> başvurmak zorunda kaldığı anlaşılmaktadır.**

ABD ve Çin'in uygulamalarından rahatsızlık duyan AB, esasen “ticari savunma araçlarını” bir süredir güçlendirmekte idi. Bu bakımdan AB'nin anti-sübvansiyon soruşturmasından beklediği kısıtlayıcı sonucu alması olasıdır. AB Komisyonu böylece uluslararası ticaretle ilgili **“ticari savunma araçlarını” kullanmak konusunda kararlı davranarak “korumacılık” alanında yeni bir aşamaya** girmiş olmaktadır.

Soruşturmanın başlatılması, Ukrayna savaşının patlak vermesinden bu yana gergin olan AB-Çin ilişkilerinde önemli bir tırmanmaya işaret etmektedir. Bu, aynı zamanda Von der Leyen'in ilişkileri koparmadan yönetmek için **kullandığı "riskten arındırma – de-risking" stratejisinin ilk somut sonuçlarından birini temsil etmektedir.**

Diğer taraftan AB'nin ısrarla uyguladığı ve öncülüğünü yaptığı **“yeşil dönüşüm” hedefi** ile ucuz Çin elektrikli otomobillerinin **%8 civarında pazar payını sınırlamaya çalışması çelişkili** bir durumdur. Yeşil dönüşüm ile ilgili tedarik zincirinde AB ve Çin ticaret ve üretim ortağı olduğunu belirtmek gerekir.

Konunun diğer bir yönü de Ukrayna savaşı ile ilgili Çin'in Rusya ile ilişkilerinden duyduğu rahatsızlık olabilir. AB, özellikle yeşil dönüşüm için gerekli malzeme ve ürünler konusunda **Çin'e bağımlılığını azaltmayı amaçlamaktadır.**

**Güneş panelleri** konusunda 2013'te Çin menşeli panellere uygulanmaya başlanan “ilave önlemlerin” yeşil dönüşüm süreci ileri sürülerek 2018'de yürürlükten kaldırılması sonucunda Çin'in bu sanayi dalında AB piyasasına hâkimiyetini pekiştirdiği hatırlatılmaktadır. Bu defa, yerli sanayiye savunmak ve geçmiş hatalardan kaçınmak için AB'nin ticaret araçlarını “daha etkin” bir şekilde kullanılması gerektiği vurgulanmaktadır.<sup>7</sup> Esasen AB'nin bu eyleminin altında yatan ana faktör, Çin'in bu alanda piyasa hakimiyetini ilerletmesini engellemek olarak görünmektedir.

Alman Otomotiv Sanayi Birliği VDA ise daha dikkatli bir değerlendirme yapmıştır. AB'de yatırımların teşvik edilmesi için daha geniş bir çerçeve oluşturulmasını, zararın gerçek bilgiye dayandırılması ve Çin'den gelebilecek tepkilerin de göz önünde bulundurulması gerektiğini ilan etmiştir.<sup>8</sup>

Bu arada Çin'in sübvansiyon uygulamalarına ilişkin kesin rakamlara ulaşmak olasılık dışıdır. Bu konuda yaygın olarak atıfta bulunulan **AlixPartners danışmanlık firmasına** göre, Çin'in elektrikli ve hibrid araçlara yönelik devlet sübvansiyonlarının **2016-2022 yılları arasında 57 milyar dolar olarak gerçekleştiğini** ve bunun da Çin'in dünyanın en büyük elektrikli araç üreticisi olmasının nedenleri arasında olduğunu belirtelim.<sup>9</sup>

İsviçre Bankası UBS'nin, Çin'in kapsamlı tedarik zinciri ve gelişmiş üretim tekniğinden yararlanan Çinli elektrik otomobil üreticilerinin, artan elektrikli araba talebinin de desteğiyle

<sup>6</sup> [https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence_en)

<sup>7</sup> <https://www.politico.eu/article/eu-lost-trade-war-china-10-years-ago-has-it-learned-electric-vehicle-subsidies/>

<sup>8</sup> <https://www.euronews.com/my-europe/2023/09/14/everything-we-know-about-the-eu-inquiry-into-chinese-electric-cars>

<sup>9</sup> <https://europe.autonews.com/automakers/eu-probe-cheap-chinese-evs-welcomed-germany>

**2022'de %17 olan küresel pazar payını 2030 yılında %33'e kadar yükseltmesini öngördüğü belirtilmektedir.**<sup>10</sup>

## SON SÖZ

AB'nin başlattığı soruşturmanın, Çin ile ilişkilerinde yeni bir gerginlik yaratması beklenmektedir. AB bunu göze alarak yaşamsal önemdeki otomobil sanayini güçlendirmek yanında, ticaret savunma araçlarına başvurarak **“korumacı” olarak nitelendirilebilecek önlemleri uygulamaya başlaması ayrıca dikkat çekicidir.** AB gibi başat bir aktörün bu önlemlere başvurmasının küresel ticaret bakımından da yansımaları olması beklenir. Korumacılık eğiliminin böylece yaygınlaşarak bir nevi meşruiyet kazanması olasıdır.

Uluslararası ilişkilerin **ABD, AB ve Çin olmak üzere üç temel kümelenme** etrafında şekillendiği görülmektedir. Bu başat ülkeler arasında jeo-politik yarışmaya bakılırsa İkinci Dünya Savaşı sonrasında oluşturulan kurallara dayalı neo-liberal anlayışın geride bırakıldığı ve **rekabetin “korumacılık” dâhil her türlü yaklaşımı kullanarak giderek kızıştığı** bir döneme girildiği anlaşılmaktadır. Bu kümelenme arasında “kural koyucu” özelliği ile AB'nin, “sanayi politika” uygulamalarını genişletmesi ve bu son uygulaması ile kendi sanayi önceliklerini korumak için ticarete “korumacı” politikalara yönelmesi dikkat çekicidir.

Günümüzde, ulusal sanayiye korumak amacıyla Trump Yönetiminin başlattığı ulusal güvenlik savına ilaveten yaşamsal önemdeki sanayi dallarına sağlanan sübvansiyon uygulamalarının yetersiz kalması durumunda ülkelerin “ticaret savunma araçlarına” daha sık başvuracağı bir dönemin başladığı söylenebilir. Bu sürecin giderek ivme kazanması şaşırtıcı olmayacaktır. AB'nin bu uygulamalarının, ilerleyen dönemlerde sadece Çin değil Türkiye gibi diğer önemli ticaret ortakları açısından da takip edilmesi gereken bir gelişme olduğu dikkate alınmalıdır.

---

<sup>10</sup> <https://www.scmp.com/business/china-business/article/3234764/how-severe-impact-chinese-ev-makers-after-eu-launches-anti-subsidy-investigation>