Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 14.10.2026 www.osw.waw.pl

Porozumienie KE i ChRL ws. ograniczenia importu aut hybrydowych do UE

Maciej Kalwasiński

9 października Komisja Europejska (KE) i władze Chińskiej Republiki Ludowej osiągnęły porozumienie dotyczące ograniczenia napływu samochodów hybrydowych z Chin do Unii Europejskiej. Uzgodnienia zapadły podczas drugiego posiedzenia mechanizmu konsultacji handlowo-inwestycyjnych, prowadzonego w Pekinie przez komisarza Maroša Šefčovicia i ministra handlu Wang Wentao. We wspólnym komunikacie strony nie ujawniły szczegółów rozwiązania, wskazując jedynie, że ma być ono zgodne z regułami Światowej Organizacji Handlu (WTO).

Z wiarygodnych doniesień medialnych wynika, że KE ma wprowadzić kontyngenty importowe na samochody hybrydowe obowiązujące przez cztery lata. Limit dla Chin miałby wynieść 350 tys. pojazdów w pierwszym roku, a następnie rosnąć o 6% rocznie. Chińskie Ministerstwo Handlu podało jedynie, że porozumienie zapewni chińskim firmom „stabilny wzrost" eksportu w porównaniu z bazowym 2025 r. Do UE sprowadzono wówczas ok. 300 tys. aut hybrydowych z Chin, w bieżącym roku ma to być ok. 800 tys. Media donoszą, że po przekroczeniu limitu import może być całkowicie zablokowany bądź obłożony zaporową stawką celną. Kontyngenty mają objąć również inne państwa, aby rozwiązanie było zgodne z normami WTO.

Komentarz

- **Porozumienie okaże się strategicznym sukcesem Pekinu, jeśli doprowadzi do osłabienia gotowości UE do zaostrzenia polityki handlowej wobec ChRL.** Chiny liczą, że kontrolowana koncesja w jednym sektorze złagodzi stanowisko stolic europejskich i utrudni utrzymanie wspólnego frontu na rzecz szerszych restrykcji niezbędnych do ochrony unijnego rynku. W szczególności dotyczy to propozycji nowych instrumentów polityki handlowej, w tym proponowanych we wspólnym francusko-niemieckim liście do Komisji z października br. Porozumienie nie zmienia strukturalnych przyczyn chińskiej nadwyżki: subsydiowania produkcji, słabego popytu wewnętrznego i nadmiernych mocy wytwórczych.
- **Taktyczne ustępstwo Pekinu jest dalece niewystarczające do zrównoważenia handlu UE z Chinami.** Przy spodziewanym w 2026 r. deficycie przekraczającym 400 mld euro jego wpływ na łączne saldo będzie niewielki. Porozumienie nie usuwa presji na producentów części samochodowych, maszyn, chemikaliów czy metali ani nie gwarantuje podobnych ustępstw w tych sektorach. Apel 44 unijnych organizacji branżowych o nowe instrumenty

przeciwdziałania zaburzeniom konkurencji wywoływanym przez chińską politykę przemysłową wskazuje na potrzebę szerszych działań, zapewniających UE realną dźwignię nacisku.

- **Kontynuowanie prac nad mechanizmem odcięcia dostępu do unijnego rynku („*kill switch*”) będzie probierzem politycznej determinacji UE.** Porozumienie ogłoszono tuż przed szczytem Rady Europejskiej w dniach 15–16 października 2026 r., na którym przywódcy mają ocenić dalszy kurs wobec Chin. Berlin, który zaostrzył stanowisko wobec Pekinu, postuluje wraz z Paryżem rozszerzenie ochrony rynku i stworzenie mechanizmu umożliwiającego szybkie ograniczanie dostępu do rynku UE w razie odwetu za działania Brukseli oraz instrumentu redukującego nadmierną zależność od jednego źródła dostaw. Jeżeli porozumienie dotyczące samochodów hybrydowych pozwoli Pekinowi zbudować opozycję wobec stworzenia nowych instrumentów i szerszego wykorzystania obecnych, utrzyma to sytuację, w której UE pozostaje w dużej mierze bezbronna wobec gwałtownego napływu dóbr przemysłowych z Chin i nasilenia wojen handlowych. Argument, że „dialog działa”, wzmacnia zwolenników łagodnego kursu i może skłaniać stolice do odkładania ochrony kolejnych sektorów w oczekiwaniu na dalsze rozmowy. Pekin może przy tym przedstawiać kolejne unijne restrykcje jako odrzucenie jego oferty współpracy i dialogu.