



Svar på fråga 2023/24:1022 av Markus Wiechel (SD) EU-tullar på kinesiska elbilar

Markus Wiechel har frågat mig vad jag och regeringen har för skäl till att motsätta oss hårdare tullar mot Kina, och hur jag annars avser att verka mot landets olika överträdelser.

Den 4 juli införde kommissionen provisoriska antisubventionstullar på elbilar producerade i Kina. Antisubventionsåtgärder är ett handelspolitiskt skyddsinstrument som syftar till att utjämna och/eller motverka de subventioner som direkt eller indirekt beviljats producenter eller exportörer av varorna i exportlandet och som gör det svårt för importlandets företag att konkurrera.

Det finns flera aspekter att beakta vid införandet av aktuella åtgärder som har påverkat regeringens beslut att, i detta skeende i processen, avstå i omröstningen gällande kommissionens införande av provisoriska antisubventionstullar på elbilar producerade i Kina.

Regeringen är generellt skeptisk mot antidumpnings- och antisubventionsåtgärder. Studier (från bland andra

Kommerskollegium) visar hur sådana åtgärder ofta försvagar EU:s industri på lång sikt genom att förhindra konkurrens och försena nödvändig modernisering samt att den skyddade industrin inte vinner på det. Sverige är en stark röst för frihandel och öppna marknader. Frihandel förutsätter dock en tävlan på lika villkor, varför de subventioner som den kinesiska staten ägnar sig åt är problematiska. Subventionerna är också en del av Kinas säkerhetspolitiska mål med handelspolitiken.

Införandet av aktuella antisubventionsåtgärder har bäring på fordonsindustrins konkurrenskraft och omställning, samt spridning av elbilar i egenskap av klimatvänlig teknologi. Den svenska fordonsindustrin har en stark ställning i EU och har potential att bli ledande i den gröna omställningen. Företag som ligger i framkant i detta avseende bör inte missgynnas.

Fordonsindustrin är viktig för både europeisk och svensk konkurrenskraft och ekonomi. Svensk fordonsindustris egen bedömning är att tullarna kommer att påverka den negativt. Till detta ska också läggas risken att vi hamnar i en handelspolitisk situation med Kina där motåtgärder staplas på varandra, vilket potentiellt skulle kunna bli mycket problematiskt för ett litet exportberoende land som Sverige. Jag har personligen fört en dialog med industrin och EU:s handelskommissionär Dombrovskis för att ta del av deras syn på tullarna och se över möjliga alternativ som kan underlätta för svensk fordonsindustri.

Europeiska kommissionen har i sin tur framfört att importen av subventionerade kinesiska elbilar kan innebära en risk för EU:s

samlade bilindustri eftersom prisunderskridandet och de artificiellt låga priserna riskerar att skada industrin på sikt.

Vid en samlad bedömning har regeringen, i detta skeende i processen, valt att inte stödja införandet av provisoriska antisubventionstullar mot elbilar producerade i Kina. Regeringen har i stället, liksom flera andra medlemsstater, lagt ner rösten vid kommissionens samråd.

Den fortsatta dialogen mellan kommissionen och Kina är i detta läge viktig för att kunna hitta en acceptabel lösning som innebär att den kinesiska staten upphör med sina skadliga subventioner.

Regeringen driver en politik grundad i fakta, analys och multilaterala spelregler och kommer, med grund i EU-arbetet, att fortsätta att verka för konstruktivt agerande kring subventioner inom ramen för våra gemensamma regler i Världshandelsorganisationen (WTO).

Det finns, som frågeställaren nämner, ett antal områden där Sveriges och Kinas syn skiljer sig åt. Exempelvis är regeringen liksom EU djupt oroad över den allvarliga situationen för de mänskliga rättigheterna i Kina. Sverige kommer att fortsätta att löpande ta upp dessa frågor i möten med kinesiska företrädare och i internationella sammanhang.

Stockholm den 1 augusti 2024

Johan Forssell