

Balázsi Boglárka¹

Hibrid háború a gazdaság területén

A kereskedelmi háború az igazságos háború elmélet szempontjából: elmélet és esettanulmány

Hybrid War in Economics

Trade War and Just War Theory: Theory and Case Study

Absztrakt

Napjainkban egyre gyakrabban eszkalálódnak kereskedelmi háborúvá az államok közti gazdasági konfliktusok. Az Európai Unió (EU) és Kína közti, a Kínában gyártott elektromos járművekre (EV) kivetett uniós vám miatt kialakult feszültség is ezt támasztja alá. Az eset rámutat az igazságos háború koncepciójának gyakorlati jelentőségére a gazdasági konfliktusok dimenziójában. Az igazságos háború három alapvető elve – az igazságos ok, az arányosság és az utolsó lehetőség – adhat morális és jogi igazolást a kiegyenlítő lépések alkalmazására olyan helyzetekben, amikor az egyik fél igazságtalan piaci előnyre tesz szert.

Kulcsszavak: igazságos háború elmélete, kereskedelmi háború, Kína, Európai Unió

Abstract

In recent times, economic conflicts between states increasingly escalate into trade wars. The tension between the European Union (EU) and China over the EU tariff imposed on electric vehicles (EV) manufactured in China is a prime example of this trend. This case highlights the practical significance of just war theory in the context of economic disputes. The three fundamental principles of just war – just cause, proportionality, and last resort – can provide moral and legal justification for the application of counterbalancing measures in situations where one party gains an unfair market advantage.

Keywords: just war theory, trade war, China, European Union

¹ Hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Nemzetközi Biztonság- és Védelempolitikai Szak, e-mail: balazsibogika@gmail.com

Bevezetés

A hidegháború lezárultával a nemzetközi kapcsolatokban a katonai konfliktusok háttérbe szorultak, és a gazdasági érdekérvényesítés került előtérbe. A globalizáció és a multipolaritás kialakulása tovább mélyítette az államok közötti összekapcsoltságot, amelynek hatására a gazdasági függőségek és a konnektivitásra épülő stratégiák egyre meghatározóbbá váltak. Ez a háború logikájának, formájának és színterének megváltozását eredményezte: új típusú, hibrid konfliktusok és biztonsági dilemmák jelentek meg a nemzetközi kapcsolatokban. A hadviselés a katonai eszközök helyett sok esetben már hibrid módon, például gazdasági eszközökkel történik, amelyek között kiemelt szerepet kapnak a kereskedelmi háborúk.

Az EU és Kína közötti konfliktus egyértelműen példázza a gazdasági konfliktusok eskalációját. Az Európai Bizottság 2023 októberében szubvencióellenes vizsgálatot kezdeményezett, mivel úgy vélte, hogy Kína jelentős állami támogatásokkal torzíja a globális elektromosjármű-piacot. A Bizottság szerint ugyanis a túlzott mértékű kínai állami támogatások lehetővé teszik, hogy a kínai gyártók mesterségesen alacsony árakkal áraszták el az uniós piacot, ami komoly veszélyt jelent az európai autóparrá. A kiegyenlítő vámok uniós elfogadási folyamatának minden lépése azonnali retorziós intézkedéseket váltott ki Kína részéről.

Az igazságos háború elmélete lehetőséget kínál a kereskedelmi háborúk új szempontból való megközelítésére. A hibrid háborúk és a gazdasági hadviselés térnyerésével egyre többször szembesülnek az államok protekcionista lépésekkel, illetve tisztességtelen gazdasági előnyszerzéssel. A kereskedelmi háborúk igazságosság szempontjából való vizsgálata lehetővé teszi, hogy az államok a liberális szabadkereskedelem szabályainak betartása mellett, az igazságos ok, az arányosság és az utolsó lehetőség követelményeinek megfelelő módon reagálhassanak az őket érő gazdasági támadásokra. A továbbiakban röviden ismertetem az igazságos hibrid háború elméletét a kapcsolódó szakirodalom elemzésével. Ezt követően esettanulmány keretében a kínai EV-kre kivetett uniós vámkokat és azok igazságosságát elemzem. Végül megállapításokat teszek az igazságos kereskedelmi háborúra vonatkozóan.

Az igazságos hibrid háború elmélete

Mi a hibrid háború?

A katonai erő használatának háttérbe szorulásával a háború másik formában, másik szintén születik újjá: hibrid háborúként. A jelen tanulmány értelmezése szerint a hibrid hadviselés nem foglalja magában, hanem felváltja a konvencionális háborúban használt hagyományos katonai eszközöket, azaz – ahogy Boda is megfogalmazta² – a hibrid háború a konvencionális háború helyettesítése más, kevésbé erőszakos, kevesebb kár okozására alkalmas eszközzel. Ebben az értelemben tehát a hibrid háború

² BODA 2022.

negatív vagy forró békeként írható le.³ A hibrid háború legfőbb jellemzője, hogy az államok közt csupán a szándékok szintjén alakul ki konfliktus, a felek ugyanis kisebb jelentőségű érdekeik kielégítésére törekednek, mint a direkt háború esetében.⁴ Az ezek megvalósításához szükséges eszközök az elérni kívánt célokkal arányosan alacsonyabb intenzitású erőszak gyakorlásával járnak.

A hibrid háborúban az érdekek érvényre juttatásához használt eszközök közé tartoznak többek közt a nemzetbiztonsági szolgálatok, az információs támadások, az autonóm fegyverrendszerek (például robotok, drónok), valamint a gazdasági eszközök.⁵ Ez utóbbiak bevetése a hibrid háború napjainkban leggyakoribb formája a gazdasági hadviselés.

Gazdasági hadviselést általában a katonai erő bevetése előtt folytatnak az államok a háború megelőzésének vagy lerövidítésének érdekében.⁶ Habár a gazdasági hadviselés eszközei sok esetben a konvencionális háborúhoz kapcsolódnak – például ENSZ által kivetett gazdasági szankciók –, a hadiipart nem, de más stratégiai fontosságú szektorokat érintő gazdasági támadások is hatásosak. A gazdasági hadviselés során a hibrid támadó saját gazdasági fölényét és a másik fél gazdasági függőségét, tehát a kettejük viszonyában fennálló aszimmetriát használja ki.

A gazdasági hadviselésnek számos formája és módja van. Az államok által leggyakrabban használt eszközök közé tartoznak például a pénzügyi és a kereskedelmi háború.⁷ Pénzügyi háborúnak nevezzük a gazdasági hadviselés azon formáját, amikor egy állam – vagy az esetek nagy részében gazdasági szereplő – pénzügyi eszközöket vet be egy másik állam gazdasági helyzetének destabilizálására, hogy ezáltal valamilyen érdekét kielégítse. A pénzügyi hadviselés eszközei közé tartozik a valutamanipuláció, a kamatlábak változtatása, a befektetések befolyásolása, valamint a tőzsdei manipuláció.⁸

A kereskedelmi háború a gazdasági hadviselés azon fajtája, amikor a szemben álló államok egymás ellen kereskedelmi korlátozásokat, vámokat és egyéb kereskedelmi intézkedéseket alkalmaznak saját világgazdasági pozíciójuk megőrzése, illetve a másik fél helyzetének meggyengítése érdekében. A kereskedelmi háborút általában egy állam kereskedelmi pozíciójának – másik fél által túlzottnak vélt – megerősödése, illetve az erre adott protekcionista intézkedés robbantja ki. Az alkalmazott eszközök közé tartozik például a hazai kereskedelmi jog nemzetközi szinten való felhasználása, a vámhatárok (önkéntes) kiépítése, lebontása és módosítása, szankciós hatású piacvédő intézkedések bevezetése a másik állammal szemben, kulcsfontosságú technológiák embargója stb.⁹ Ezen eszközök bármelyikének olyan pusztító hatása lehet, mint egy katonai műveletnek.

A gazdasági hadviselés többnyire a nemzetközi jog szabályozási körén kívül esik.¹⁰ A szabályok hiányából adódóan a pénzügyi és kereskedelmi háborút sokféleképp lehet vívni. A legtöbb esetben azonban az effajta támadások elsődleges károsultjai nem

³ BODA 2023.

⁴ SIMICSKÓ 2017.

⁵ BODA 2022.

⁶ GROSS 2014.

⁷ LIANG–XIANGSUI 1999.

⁸ LIANG–XIANGSUI 1999: 51.

⁹ LIANG–XIANGSUI 1999: 51.

¹⁰ GROSS 2014.

a célzott állam vezetői, hanem a civil lakosság. Ez morális kérdéseket vet fel. Annak eldöntésére, mit lehet és mit nem lehet tenni egy kereskedelmi háborúban, az igazságos gazdasági háború elméletének alkalmazása nyújthat segítséget.

Az igazságos háború elméletének alkalmazása a hibrid háborúra

Az igazságos háború elmélete a nemzetközi kapcsolatoknak és a katonai etikának legalább a 13. századig, Aquinói Szent Tamásig visszavezethető doktrínája, amely azt vizsgálja, milyen feltételek szükségesek egy háború igazolásához. Az igazságos háború elméletének két funkciója van: egyrészt felhatalmazza az államokat, hogy bizonyos esetekben háborút kezdeményezzenek és a meghatározott szabályok szerint háborút folytassanak, ezzel egy időben megtiltja, hogy más helyzetekben háborút indítsanak, és más módon viseljék a háborút.¹¹ Az igazságos háború elmélete az igazságosság több szabályát határozza meg, mint például az igazságos ok, az utolsó lehetőség és az arányosság szabályai. Az igazságos ok az igazságos háború elméletének alapköve, amely a konfliktus szükségességét és igazolhatóságát is vizsgálja. Az arányosság elve az igazságos háború másik alapvető kritériuma, amely azt vizsgálja, hogy a bevezetett intézkedések arányosak-e a kívánt cél eléréséhez. Az igazságos háború elmélete szerint szankciós intézkedéseket csak akkor szabad bevezetni, ha minden más, békés megoldási módot már kimerítettek, így például a tárgyalásokat és az egyeztetéseket.

A hibrid háborúban alkalmazott agresszió szintje és az okozott kár mértéke sokkal alacsonyabb, mint a közvetlen háborúban, ezért az igazságos hibrid háború indokainak köre is szélesebb, mint a közvetlen háborúé. Az igazságos okok közé tartozik az állami szuverenitás három formájának, a területi, a politikai – beleértve az állam stratégiai és gazdasági érdekeinek megsértését –, valamint a kulturális szuverenitás megsértése. Az állami szuverenitás ezen formái nem analógok az egyéni jogokkal, ezért nem nevezhetők állami jogoknak, csupán állami érdekeknek.¹²

Ezeket az állami érdekeket nem lehet nyílt támadó művelettel kielégíteni, csak önvédelmi hibrid háborúval. Az önvédelem fogalmát szélesesen kell értelmezni: az igazságos hibrid háború elmélete szerint az önvédelem magába foglalja az állami érdekek tényleges sérülése esetén gyakorolt önvédelmet, az érdekek lehetséges sérülése és a fenyegetés elleni preventív védelmet. A preventív önvédelem támadóbb jellegű, mint a tényleges önvédelem, de még mindig nem minősül nyilvánvalóan támadó háborúnak. A nyilvánvalóan támadó háború az, amikor egy állam egy másik (semleges) államot hódítási szándékkal támad meg. Ezzel szemben, ha két állam között hosszú ideje fennáll egy kvázi ellenséges viszony, abban az esetben konkrét bizonyíték hiányában is feltételezhető, hogy az egyik állam megkísérli megsérteni a másik állam érdekeit. Ez a feltételezett sérelem pedig igazságos indokot szolgáltat egy preventív hibrid háborúhoz, amely ebben az értelemben igazságos önvédelmi háború.

¹¹ GROSS 2014: 124.

¹² BODA 2024.

A következményelvű szabályok jelentős szerepet játszanak az igazságos közvetlen háború legitimitásának megítélésében, de az igazságos hibrid háborúban kevésbé relevánsak, sőt néhány esetben egyáltalán nem játszanak szerepet. Az utolsó lehetőség és az arányosság szabályai elvesztik jelentőségüket a hibrid háború alacsony intenzitása és megtévesztő jellege miatt. A hibrid háború alacsony intenzitása miatt nem kell végső megoldásként tekinteni rá, hanem a békésebb konfliktusmegoldási módszerek közé tartozik.¹³ Az alacsony intenzitás és a megtévesztő természet miatt az arányosság szabályának teljesülését nem olyan könnyű megállapítani, mint a konvencionális háborúk igazságosságának vizsgálatakor, mivel a hibrid konfliktusok helyzetei nem átláthatók. Ugyanakkor a gazdasági hadviselés, bár nem közvetlen hadviselési mód, a hibrid háború többi formájával ellentétben nem titkos, így a következményelvű szabályoknak nagyobb a relevanciája az ilyen jellegű konfliktusok igazságosságának megítélése szempontjából.

Esettanulmány: az uniós EV-vámok miatti EU–Kína kereskedelmi konfliktus

Az EU–Kína kapcsolatok áttekintése

Az Európai Unió Kínát egyszerre tekinti partnerének, versenytársának és rendszerszintű riválisának.¹⁴ Az uniós és kínai kereskedelmi kapcsolatoknak nemcsak a két gazdaság szintjén, hanem globális szempontból is kiemelkedő jelentősége van.

Kína az Európai Unió második legjelentősebb árukereskedelmi partnere.¹⁵ A két gazdaság közti árukereskedelem forgalma 2023-ban a 739 milliárd eurót is elérte, ám ez az előző évi eredményhez képest 14%-os csökkenést jelent, főként az EU-ba érkező kínai import értékének csökkenése miatt. Ennek ellenére Kína az EU harmadik legnagyobb exportpartnere és első számú importpartnere. Az árukereskedelem mérlege évek óta Kínának kedvez. 2023-ban az EU deficitje 292 milliárd euró volt: míg az export értéke 223,6 milliárd euró körül mozgott, az import ennek több mint kétszerese, 515,9 milliárd euró volt. Mind a kivitel, mind a behozatal értéke csökkent 2022-höz képest: előbbi 3,3%-kal, utóbbi pedig 18%-kal volt kevesebb 2023-ban. Az árukereskedelmi deficit a két gazdaság közt 2022-ben, 396 milliárd eurón tetőzött. Bár az import értéke jelentősen csökkent 2023-ban az előző évhez képest, a jelentések azt mutatják, hogy a behozott kínai áruk volumene növekedett.¹⁶

Az európai külföldi közvetlentőke-befektetések (FDI) összértéke Kínában az ország 2000-es WTO-csatlakozása óta folyamatosan nőtt, 2024 első negyedében 177 milliárd eurón állt. 2023-ban 6,4 milliárd euró értékű beruházás érkezett Kínába az Európai Unióból, amely 29%-os csökkenés az előző évhez képest. A kínai FDI az EU27-ek területén 2024 első negyedében 143 milliárd euró volt. 2023-ban 4,7 milliárd eurót fektetett be Kína az európai piacon, amely 2022-höz viszonyítva 10%-os visszaesést

¹³ BODA 2024: 15.

¹⁴ Európai Tanács 2023.

¹⁵ Európai Bizottság 2024a.

¹⁶ Európai Bizottság 2024b.

jelent. Nemcsak a kínai FDI értékében, hanem formájában is változás figyelhető meg: míg 2021-ig a legtöbb kínai tőke egyesülések és felvásárlások (M&A) formájában érkezett a belső piacra, 2022-ben és 2023-ban a zöldmezős beruházások tették ki a kínai FDI nagyobb részét.¹⁷

2023-ban az árukereskedelem – a 2022-es rekorddeficitet követően – jelentősen csökkent az EU és Kína közt, ami egyértelműen az uniós Kína-politika változását jelzi. Az *EU-China – A Strategic Outlook* dokumentumban ismertetett kihívások és a Kína által biztosított lehetőségek mérlege ugyanis az Európai Unió értékelése szerint az utóbbi években felborult.

A Kínában gyártott elektromos járművekre kivetett uniós vám

Az Európai Bizottság elnöke, Ursula von der Leyen 2023. évi, az unió helyzetéről szóló értékelő beszédében már előrevetítette a kínai elektromos autók piactorzító hatásával kapcsolatos vizsgálat megindítását.¹⁸ Ennek eredményeként az Európai Bizottság 2023. október 4-én indított szubvencióellenes vizsgálatot a Kínából származó akkumulátoros elektromos gépjárművek (BEV) uniós behozataláról.¹⁹ 2024. június 12-ei határozatában a Bizottság megállapította, hogy a kínai kormány valóban számottevő támogatást nyújt az ország területén működő gyártóknak, amelyek az ingyen földterülettől a kedvezményes hiteleken és irányított vásárlásokon át a közvetlen állami támogatásig és az adókedvezményekig terjednek.²⁰ Ezért ideiglenes intézkedésként a BYD esetében 17,4%-os, a Geely esetében 20%-os, a SAIC esetében pedig 38,1%-os többletvámost állapított meg a Kínában gyártott BEV-ek behozatalára. Az Európai Bizottság 2024. október 29-én zárta le szubvencióellenes vizsgálatát, amely alapján öt évre (2029. október 30-ig) végleges kiegyenlítő vámot vetett ki a Kínából behozott akkumulátoros elektromos járművekre.²¹ Az intézkedések hatálybalépését (2024. október 30.) követően a mintában szereplő kínai exportáló gyártókra különböző mértékű kiegyenlítő vámok vonatkoznak: a BYD-ra 17,0%-os többletvámost róttak ki, a Geelynek 18,8%-os tarifát kell fizetnie az eddigi 10%-on felül, míg az uniós intézkedés a SAIC esetében 35,3%-os vámot jelent. A többi együttműködő vállalat számára 20,7%-os vámot állapítottak meg. A Teslának, akinek az egyedi vizsgálat lefolytatására benyújtott kérelmét a Bizottság kellően megalapozottnak ítélte meg, kedvezőbb, 7,8%-os kiegyenlítő vámot kell fizetnie. A nem együttműködő, Európába exportáló gyártók termékeire 35,3%-os kiegyenlítő vámot kell alkalmazni. A tarifák véglegesítéséről 2024. október 4-én szavaztak a tagállamok.

Előzmények

Az Európai Unió a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokra piacvédelmi eszközökkel (TDI) reagál, amelyek célja, hogy az EU megóvja az európai gyártókat és vállalkozásokat

¹⁷ Európai Bizottság 2024a.

¹⁸ Európai Bizottság 2023a.

¹⁹ Európai Bizottság 2023b.

²⁰ Európai Bizottság 2024c.

²¹ Európai Bizottság 2024d.

a nem uniós jogalanyok ilyen jellegű tevékenysége által esetlegesen okozott károktól. A szubvencióellenes eljárásnak az adhat alapot, ha egy nem uniós kormány pénzügyi támogatást nyújt egy adott iparágak, ez pedig visszaköszön az unióba irányuló export árban, és így versenytorzító hatása van. A Bizottság azért indította el az eljárást, mert értékelése szerint az érintett, a Kínai Népköztársaságból származó termékcsoport behozatalára a kínai kormány kiegyenlíthető támogatásokat nyújt. E támogatások révén a támogatott termék piaci részesedése az unión belül gyors ütemben megemelkedett az uniós autópia rovására. Ezt támasztják alá azon források, amelyek azt mutatják, hogy a közelmúltban megugrott a Kínában gyártott elektromos meghajtású járművek EU-ba történő exportja, s azok ára 20%-kal, átlagosan 16 ezer euróval alacsonyabb, mint a hasonló uniós termékeké.²² A vizsgálat keretében minden kínai EV-gyártónak együttműködési kérelmet küldtek, és az azt elfogadók közül választották ki a BYD-t, a Geelyt és a SAIC-ot. Ezután a Bizottság átfogóan megvizsgálta a három gyártó nyilvántartásait, és interjúkat készített a vállalati és az iparági szakértőkkel.

Az EU–Kína-kapcsolatokat érintő dokumentumokból megállapítható, hogy uniós – elsősorban bizottsági – szinten hosszabb ideje prioritásként kezelik a Kína által alkalmazott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok problémáját. Ezt a piacvédelmi eszközök alkalmazásáról készült statisztikák is alátámasztják. Az Európai Számvevőszék 2020-as jelentése²³ rögzítette, hogy a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) tagjai közül az Európai Unió a piacvédelmi eszközök aktív alkalmazójának számít, hiszen az uniós TDI-intézkedések teszik ki az összes TDI-intézkedés 6,5%-át. Az unióban 2018 végén 133 hatályos dömping- vagy szubvencióellenes intézkedés volt, és többségük a Kínából származó termékekre vonatkozott. 2022 végén már 177 végleges piacvédelmi intézkedés volt hatályban.²⁴ Mind a dömpingellenes, mind a hatályos és folyamatban lévő szubvencióellenes intézkedések első számú célpontja Kína: előbbiből 69, utóbbiakból 10 és 23 érinti Kínát. Az Európai Unió tiltott állami támogatás gyanúja miatt 2010 és 2022 között tíz különböző szektorban 270 vizsgálatot indított Kínával szemben: büntette a napelemek, az acél- és alumíniumipar, az optikai kábelek, a gumiköpenyek és az elektromos kerékpárok állami szubvencionálását is. 2023 októbere óta pedig 41 intézkedést vezetett be az ország ellen.²⁵

Kínával szembeni kereskedelemkorlátozó intézkedésekkel azonban nem csak az Európai Unió szokott élni. Törökország június elején 40%-os védővámot vetett ki a kínai autókra, májusban pedig Brazília, Mexikó és Chile emelte meg jelentősen a kínai acélt sújtó tarifáját.²⁶ Habár a kereskedelemkorlátozó intézkedések átformálták a globális áruforgalom irányát, a világkereskedelemben nem okoztak mélyebb strukturális változást. A Kínában (is) gyártó vállalatok a büntetővámokra diverzifikációval és globális működési területeik lehatárolásával reagálnak, illetve leválasztják egymásról kínai és nyugati leányvállalataikat. Ennek tudható be, hogy a Kínába irányuló külföldi befektetések utoljára harminc éve voltak olyan alacsony szinten, mint 2023-ban.

²² Európai Parlament 2023.

²³ Európai Számvevőszék 2020.

²⁴ Európai Bizottság 2023c.

²⁵ Európai Számvevőszék 2020.

²⁶ MÉSZÁROS 2024.

A nemzetközi politikai kontextus értékelése kapcsán fontos referenciapontot jelentenek az USA lépései. A Fehér Ház ugyanis szintén a tisztességes kereskedelmi feltételeknek, illetve az amerikai munkavállalók és vállalkozások érdekeinek a védelmével magyarázza ezeket a lépéseit, amelyek egyúttal illeszkednek az USA Kínával szembeni, nemzetbiztonsági félelmeket is magukban foglaló aggályainak rendszerébe. Washington 2024. május 14-én tett bejelentése szerint az elektromos autók vámját 25%-ról 100%-ra, a lítium-ionos akkumulátorok vámját pedig 7,5%-ról 25%-ra emelte.²⁷ Az USA lépése egyértelműen hatott az Európai Bizottság döntésére, bár az uniós kiegyenlítő vámok elmaradnak az Egyesült Államok által újonnan megemelt tarifáktól.

Hatások

A kiegyenlítő vámok főszabály szerint öt évig hatályban maradnak. Ez szükségessé teheti az export-import gyakorlat jelentős átgondolását, és még akkor is felmerülhet a szektor egyes szereplői részéről, hogy a gazdasági kapcsolataikat felülvizsgálják, ha nem rónak ki rájuk további vámokat, vagy ha egyébként nem tartoznak a vizsgálat hatálya alá. Az intézkedéseknek a nemzetközi és a politikai interpretációja egyúttal a fogyasztói döntésekre is hatással lehet.²⁸ Ha pedig Kína az EU esetleges lépésére válaszul szintén protekcionista intézkedéseket alkalmaz, és ezzel beindul a protekcionista spirál, az különösen hátrányosan hathat az európai gyártókra.

Amellett, hogy önmagukban nem érik el a kitűzött gazdaságpolitikai célokat, a védővámok általánosságban véve még rontják is az európai versenyképességet, mert életben tartják a kevésbé hatékony és a nemzetközi versenyben helytállni nem tudó hazai vállalatokat, miközben a kínai gyártókat versenyképességük javítására ösztönzik. Az exportkorlátozások mellett versenyben maradó kínai vállalatok ugyanis kutatás-fejlesztési ráfordításaik növelésével hosszú távon növelik versenyképességüket. Ahogy a napelemek esetében is láttuk, az európai ipart „védő” intézkedések negatív hatással vannak a kínai importtól függő vállalatokra, és általános jelleggel emelik a beszerzési árakat. A védővámok továbbá arra ösztönzik a kínai szereplőket, hogy új felvevőpiacot keresve más országok piacára is belépjenek, ahol aztán szintén az európai termelőkkel kezdenek majd versenyezni.

Az elektromobilitási piac sajátosságaiból következően azonban a vizsgált védővámok esetében más körülmények állnak fent. Tekintve, hogy a vámemelés nem a gyártáshoz szükséges alapanyagokra, hanem teljes késztermékekre vonatkozik, az EV-knél nincs az európai termelésre gyakorolt közvetlen negatív hatása. A szektor stratégiai jelentősége és sérülékenysége miatt pedig valóban szükség lehet a kínai EV-k elleni fellépésre. A Bizottság reményei szerint a kieső kínai importot pótolni tudja az uniós belüli termelés, így az intézkedések ténylegesen védenék az európai autóipart. A kiegyenlítő vámok ugyanakkor uniószerre mindenhol megemelik az EV-k árát, ezért az olcsó kínai EV-k drágább európai modellekre cserélésének terhét is az európai fogyasztók fizetik meg. A vámok miatti áremelkedés mellett, hogy átrendezi a piacot, kioltja az EV-ket olcsóbbá tevő piaci folyamatok hatását. Ebből következően az intézkedések

²⁷ The White House 2024.

²⁸ ZHANG et al. 2023.

a közlekedés dekarbonizációját is hátráltatják, ugyanis az olcsó kínai EV-k jelentősen ösztönzik a lakossági elektromobilitást. A személygépjárművek esetében a jelenlegi EV-eladási trendek alapján 2050-re csak egy-két skandináv országban sikerülhet elérni a zéró kibocsátást. Ugyancsak a vámemelés negatív következményei közé sorolható, hogy az európai export csökkenésével a kínai vállalatoknak a termelésben használt uniós gépek és alkatrészek iránti igénye is visszaesik.

Az USA 100%-os vámemelésének hatásai az uniós intézkedések jövőjére vonatkozóan is relevánsak lehetnek. 2023-ban az amerikai EV-gyártók 11,9 millió új járművet értékesítettek, míg a kínai vállalatok 13,4 milliót. Ez 2022-höz képest az előbbieknél 9%-os, míg utóbbiaknál 23%-os növekedést jelent.²⁹ Az eddigi adatok alapján megállapítható, hogy az USA májusi vámemelése a nyugati gyártók relatív versenyképességét növelte, a kínaiakét pedig csökkentette. Az USA-ban a kínai import jelentősen visszaesett, miközben például a mexikói, az indiai és a vietnámi import megnövekedett. Ezzel párhuzamosan a kínai export iránya is megváltozhat, amely a kis autópárral rendelkező országok esetében pozitív, hiszen így közlekedésük hamarabb lesz tisztább, a nagy autópáru államok részéről viszont az USA és az EU intézkedéseire hasonló lépéseket válthat ki.³⁰

Tagállami álláspontok

Az EU-s vámok kivetésével kapcsolatos tagállami álláspontok vizsgálatkor fontos a piacon belüli tagoltság. Az alsó és középkategóriás autók gyártásával foglalkozó francia Renault és a francia–olasz Stellantis egyre jobban aggódik amiatt, hogy piaci részesedést veszíthet a kínai vállalatokkal szemben.³¹ A német cégek ugyanakkor főként a közép- és felső kategóriás autókra helyezik a hangsúlyt, ez pedig kevésbé kiszolgáltatottá teszi őket a kínai versenytársaikkal szemben. Ez a különbség kihat arra is, hogy az egyes cégek miként értékelik a lehetséges pekingi megtorlások esélyét. A jelentős kínai piaccal rendelkező vagy a kínai vállalkozások tulajdonában álló EU-s – elsősorban német és svéd – gyártók a kínai piactól való függőségük miatt jobban tartanak a szankciókra várható válaszreakcióktól.³² Azt is figyelembe kell venni, hogy a kínai verseny erősödése nehézségek elé állíthatja az autópártól függő többi országot, például Szlovákiát, Csehországot, Lengyelországot is.³³

Magyarország nyitott gazdaság lévén ellenzi Brüsszel vámemeléséről szóló döntését. Ám az intézkedések véglegessé válása a Szegeden épülő BYD-gyár kapacitásbővítésével is járhat, illetve további kínai EV-beruházásokat vonzhat az országba. Elsőre úgy tűnhet, a kínai gyártók Európába településének hazánk lenne az elsődleges haszonélvezője, hiszen az új üzemek mellett, hogy munkahelyeket teremtenek, és növelik az ország GDP-jét, a már meglévő egyéb, EV-khez kapcsolódó üzemek, például az akkumulátorgyárak termelését is ösztönözhetik. Az Európai Unió azonban további lépéseket is tehet még a kínai EV-gyártókkal szemben, és Európába településüket

²⁹ The White House 2024.

³⁰ WEI 2024.

³¹ POPLAWSKI 2023.

³² Auto-Boom aus China: VDA gegen Importzölle 2024.

³³ The Chinese Challenge to the European Automotive Industry 2023.

a helyi autóipari vállalatokkal való együttműködéshez kötheti. Ebben az esetben pedig már nem Magyarország lenne a legnagyobb haszonélvező, hanem a jelentős autóipari hagyományokkal rendelkező tagállamok, például Németország, Spanyolország vagy Olaszország. Az összeszerelő gyáraknak ugyanis jóval alacsonyabb a hozzáadott értéke, mint a kutatás-fejlesztési tevékenységnek.

A 2024. október 4-i EU-szavazás a kínai elektromos járművekre kivetett vámok bevezetéséről komoly megosztottságot mutatott az uniós tagállamok között. A javaslat mellett 10 tagállam szavazott, 12 tartózkodott, 5 pedig ellenezte.³⁴ Németország, az EU legnagyobb gazdasága és autóipari hatalma a német autógyártók véleményét képviselve a vámok ellen szavazott. Ezzel szemben Franciaország, amely szigorúbb álláspontot képvisel Kínával szemben, támogatta a vámtételek bevezetését. A jelentős kínai FDI-jal rendelkező Magyarország szintén ellenezte a döntést. Orbán Viktor magyar miniszterelnök felhívta a figyelmet arra, hogy az intézkedés „gazdasági hidegháborúhoz” vezethet.³⁵

Kína álláspontja és reakciói

A kínai szereplők az eljárást politikai indíttatásúnak tartják, és a kérdés valóban nem tűnik elválaszthatónak az EU Kínával kapcsolatos általános aggályaitól. A kínaiak gyanúját táplálja, hogy a Bizottság piacelemzésének alapjául csak a három kiválasztott kínai cég (BYD, SAIC, Geely) által Kínában gyártott és az EU-ba onnan behozott járművek adatai szolgálnak – az amerikai vagy európai partnerek által Kínában gyártott és onnan Európába behozott termékeké nem. Kína már az ideiglenes intézkedések bejelentése előtt sürgette az Európai Uniót, hogy a lehető leghamarabb állítsa le a szubvencióellenes vizsgálatát, és ne zavarja meg a Kína–EU gazdasági és kereskedelmi együttműködést, valamint az ipari és ellátási láncok stabilitását. Ha az EU ragaszkodik a vizsgálat folytatásához, Kína nem fog hátradólva nézni – mondta Mao Ning, a kínai külügyminisztérium szóvivője –, hanem minden szükséges intézkedést megtesz törvényes jogainak és érdekeinek határozott védelme érdekében.³⁶ Kína azt is felróta, hogy az Európai Bizottságnak a kínai elektromosjármű-támogatással kapcsolatos panaszai kettős mércének tűnnek az EU által az Unión belüli akkumulátor- és elektromosjármű-gyártóknak nyújtott több milliárd eurós támogatás, valamint az Egyesült Államok kormánya által az inflációcsökkentési törvényben az elektromos járművek számára elkülönített hatalmas támogatások fényében.

Az uniós intézkedés bejelentése után a médiát azonnal elárasztották az arra vonatkozó spekulációk, hogy Peking miként vág majd vissza. Az Európai Bizottság június 12-i bejelentésére reagálva Kína kijelentette, hogy fenntartja magának a jogot arra, hogy a Kereskedelmi Világszervezet előtt pert indítson az EU által bevezetendő kiegyenlítő vámok miatt, amelyet augusztus 9-én meg is tett.³⁷

Az uniós EV-vámokra válaszul Kína több vizsgálatot is indított az országba exportált, elsősorban európai termékek, így az EU-ból származó brandy, tejtermékek és

³⁴ DEMARIS 2024.

³⁵ SZAKÁCS–KÖMÜVES 2024.

³⁶ Embassy of the People's Republic of China 2024.

³⁷ China Files WTO Complaint Against EU Over Tariffs on Electric Vehicles 2024.

sertéshústermékek importjával kapcsolatban. Október 8-án, néhány nappal az uniós vámok megszavazása után ideiglenes dömpingellenes vámokat vezettek be az európai konyakra, amely elsősorban Franciaországot érinti. A francia konyakipar szinte teljes mértékben lefedi Kína EU-ból származó konyakimportját. Kína augusztusban a tejtermékek ellen is dömpingellenes vizsgálatot indított, amely Ausztriából, Belgiumból, Horvátországból, Csehországból, Finnországból, Olaszországból, Írországból és Romániából származó sajtokra, tejre és más, emberi fogyasztásra szánt tejtermékekre irányul. Az EU 2023-ban Kína második legnagyobb tejtermék-beszállítója volt, a teljes import értékének legalább 36%-át tette ki. Az ideiglenes intézkedések bejelentése után Kína a sertéshús ellen indított dömpingellenes vizsgálatot, amellyel Spanyolországot, Hollandiát és Dániát vette célba. Az EU több mint felét adta annak a körülbelül 6 milliárd dollár értékű sertéshúsnak, amelyet Kína 2023-ban importált, és ennek körülbelül negyedét Spanyolország biztosította. Hollandia 620 millió, míg Dánia 550 millió dollár értékben adott el Kínának sertéshúst 2023-ban.³⁸

A kínai közmédia részét képező *Global Times* a júniusi bizottsági bejelentésre reagálva kémkedéssel vádolta meg az Európai Uniót, mondván, a szubvencióellenes vizsgálat során a Bizottság példátlan és indokolatlan mennyiségű adatot kért be az EV-gyártóktól, és azt is hozzátette: alaptalan azt mondani, hogy bizonyos kínai gyártók nem működtek együtt. A *Global Times* továbbá bírálta az Európai Uniót, amiért Brüsszel a „tolvajt kiáltó tolvaj” trükkjét alkalmazza azzal, hogy ismételt hamis jelentéseket tesz közzé a Kína gazdaságában állítólagosan meglévő jelentős torzulásokról, és ezzel megpróbálja a közvéleményt összezavarni, az illegális kereskedelmi vizsgálatokat pedig úgynevezett igazságos cselekedetként beállítani. A kínai párt által felügyelt sajtóorgánium szerint az EU kínai EV-k ellen hozott intézkedései Európában súlyosan megzavarták a kínai vállalatok normál gazdasági és kereskedelmi tevékenységeit, aláásták a Kína–EU gazdasági és kereskedelmi együttműködést, valamint veszélybe sodorták a globális szabadkereskedelem rendjét. A cikk ennek alapján levonja a következtetést: Brüsszel cselekedeteit a szabadkereskedelem elvei helyett a politikai akarat vezérli, a Bizottság által indított szubvencióellenes vizsgálatot pedig már megalkotásakor eleve igazságtalannak és nem transzparensnek szánták, manipulálták és koholt bizonyítékokkal támasztották alá.³⁹

Mivel Kína a közvetlen diplomáciai tárgyalások során nem tudta elérni a vámok eltörlését, más stratégiákat kezdett alkalmazni. Egyes európai országokat, különösen azokat, amelyek szoros gazdasági kapcsolatban állnak Kínával, gazdasági kedvezményekkel próbálta ösztönözni arra, hogy ellenezzék a vámok bevezetését. Így például Spanyolországnak Kína ígéretet tett arra, hogy nagyobb mértékű beruházásokat hajt végre az országban a magas technológiai ágazatokban, például a hidrogénenergiában.⁴⁰

A vámok EU-vezetők általi elfogadása után Kína keményen bírálta az EU döntését, és „szintiszta protekcionizmusnak” nevezte azt. Peking kijelentette, hogy kész „határozottan megvédeni” saját iparát és érdekeit, és továbbra is komolyan mérlegeli

³⁸ HUNT–CHU 2024.

³⁹ If the EU Wields the Trade Stick, How Could China Take the Hit 2024.

⁴⁰ COHEN 2024.

az ellencsapás lehetőségét.⁴¹ Ezt követően Kína 2024. november 4-én keresetet nyújtott be a WTO-hoz az EU végleges döntése ellen.⁴²

Igazságos kereskedelmi háború: az esettanulmány értelmezése az igazságos hibrid háború elméletének segítségével

Az alábbiakban az EU által a Kínában gyártott BEV-ekre kivetett kiegyenlítő vámokat az igazságos háború elméletében alkalmazott szempontok, az igazságos ok, az arányosság és az utolsó lehetőség alapján elemzem. Mindezek alapján következtetéseket vonok le, amelyek elméleti alapot biztosíthatnak a kereskedelmi háborúk igazságosságának megítéléséhez.

Igazságos ok az EU szemszögéből

Az EU szempontjából az igazságos ok a kínai állami támogatások által mesterségesen alacsonyan tartott EV-árak miatti versenyhátrány enyhítésében rejlik. A Kínából érkező járművek árelőnye olyan mértékű, amely az uniós elektromosautó-gyártók számára tartós piacvesztést jelent, és veszélyezteti a szektor munkahelyeinek fenntarthatóságát is.

2022-ben több mint két és félszer nagyobb volt az unióból Kínába exportált járműállomány értéke (24,5 milliárd euró), mint a Kínából Európába érkező járműimporté (9,7 milliárd euró).⁴³ A Transport & Environment nevű szervezet szerint az EU-ban tavaly eladott elektromos autók közel 20%-a Kínában készült. Becslések szerint ezek több mint felét nyugati vállalatok gyártották.⁴⁴

A kínai telephelyű gyártók körében a Tesla az eladások 28%-át tudhatta magáénak. A céget a Renault Dacia követte 20%-kal a második helyen. 2023-ban a kínai márkák az európai elektromos járművek piacának 7,9%-át szerezték meg, elsősorban a BYD-nek, a Tesla fő riválisának tekintett vezető kínai elektromos járműgyártónak köszönhetően. A BYD-nak és más kínai márkáknak az az előnye az európai vetélytársaikkal szemben, hogy ellátási láncuk erősebb, különösen az elektromos járművek akkumulátorai terén, ezt a területet ugyanis a szintén kínai CATL dominálja.⁴⁵

Az EU által hangoztatott álláspont szerint az ilyen (feltételezett) nagyságrendű állami támogatások piactorzító hatása aláássa az uniós gyártók versenyképességét. A kínai állami támogatásokkal létrejövő versenyelőny miatt a kínai EV-k gyors ütemben növelik részesedésüket az uniós piacon, ami az EU számára elfogadhatatlan. Az EU ezzel a döntésével azt is világossá kívánja tenni, hogy nem fogadja el a piactorzítást sem a belső, sem a külső szereplőktől. Emellett az EU célja, hogy ösztönözze saját

⁴¹ China 'Does Not Accept' EU Tariffs on EVs, Vows to Firmly Defend Interests 2024.

⁴² China Files Lawsuit With WTO Against EU's Final EV Tariff Ruling; Analysts Urge Bloc to Show Sincerity 2024.

⁴³ HAJDU 2024.

⁴⁴ KIRKEGAARD 2024.

⁴⁵ GOKMEN 2024.

elektromosjármű-piacának fejlesztését, és megvédje a szektorban foglalkoztatott munkaerőt, amely az EU munkaerejének jelentős részét alkotja.

Az igazságos ok tehát nemcsak gazdasági érdekekre, hanem stratégiai és szociális szempontokra is támaszkodik. Az EU szempontjából fontos, hogy az elektromobilitásra való átállás során a piaci szereplők között tisztességes versenyfeltételek legyenek. Az ilyen támogatások elleni fellépés a WTO szabályainak keretein belül történik, így az EU fellépése nem tekinthető a szabadkereskedelem elveivel összeegyeztethetetlen, azaz igazságtalan lépésnek.

Arányosság

Az EU által bevezetett vámok mértékét az egyes vállalatoknak nyújtott állami támogatások mértéke alapján határozták meg: céljuk, hogy a kínai állami támogatásokkal megteremtett versenyelőnyt kiegyenlítsék. A gyártókat az Európai Bizottság különböző kategóriákba sorolta, attól függően, azok mennyire voltak együttműködőek a szubvencióellenes vizsgálat lefolytatásakor, illetve a kapott állami támogatások mértéke szerint.

Bár látszólag az arányosság figyelembevételével került sor a vámok bevezetésére, a kérdés megítélése továbbra is összetett, tekintettel arra, hogy az uniós intézkedések célja az európai gyártók versenyhelyzetének fenntartása is. Az elemzők szerint egy 30%-os többletvám esetén a kínai cégek még mindig képesek lennének nyereségesen exportálni az EU-ba, tehát a jelenlegi vámok aránya nem feltétlenül éri el a kívánt piactisztító hatást,⁴⁶ ugyanakkor megfelel a liberális kereskedelmi elveknek. A jelenlegi arányos válaszlépések tehát kompromisszumot képeznek az EU védelmi céljai és a szabadkereskedelmi elvek között.

Az utolsó lehetőség

Gazdasági hadviselést általában a katonai erő bevetése előtt folytatnak az államok a háború megelőzésének vagy lerövidítésének érdekében. Ugyanakkor az utolsó lehetőség követelményének való megfeleléshez az igazságos fél nem köteles minden egyes alternatív, békésebb eszközt alkalmazni, mielőtt a gazdasági hadviseléshez nyúl. Annak a felismerése, hogy ezek nem hatékonyak, már kimeríti az utolsó lehetőség követelményét. Ebben a kontextusban kell az utolsó lehetőség kritériumát vizsgálni.

Június 22-én Kína és az Európai Unió megegyeztek arról, hogy a kivetett vámok ügyében tárgyalásokat indítanak.⁴⁷ Az ideiglenes időszak alatt azonban az egyeztetések nem vezettek eredményre. Kína mind az ideiglenes, mind a végleges vámok miatt a WTO-hoz fordult, és diplomáciai úton is próbálta befolyásolni az EU döntését, sőt gazdasági ösztönzőket is kilátásba helyezett az egyes tagállamok számára, hogy azok a szankciók ellen szavazzanak. Ebből látszik, hogy a konfliktus tárgyalások révén való rendezésének lehetősége elméletileg adott volt, ám a két fél közötti ellentétes gazdasági érdekek ezt lehetetlenné tették.

⁴⁶ SEBASTIAN–BARKIN–KRATZ 2024.

⁴⁷ CATER 2024.

Az Európai Unió és Kína a szubvencióellenes vizsgálat elindításától kezdve, az ideiglenes intézkedések bejelentésekor is folyamatosan tárgyalásokat folytattak egymással. Az egyezkedés továbbra is folyamatban van, ám a feleknek még nem sikerült megállapodniuk. Ezért az EU nem látott más lehetőséget, mint a protekcionista lépések bevezetését, amellyel az európai ipart próbálja védeni a kínai állami támogatások negatív hatásaitól.

A kereskedelmi háborúk igazságossága

Az igazságos ok követelménye biztosítja, hogy a kereskedelmi háború csak valós és jelentős gazdasági kockázatok esetén robbanjon ki. Az EU és Kína konfliktusában az EU számára igazolható ok az elektromos járművek piacán tapasztalt kínai állami támogatások által okozott piactorzító hatás. Az arányosság elve az intézkedések mértékének szigorú szabályozását követeli meg, hogy a válaszlépések se túllépni, se alulmúlni ne próbálják a konfliktus megoldására irányuló erőfeszítéseket. Az EU által alkalmazott vámintézkedések differenciálása a támogatások mértékétől függően például arányos válaszlépésnek tekinthető. Végül az utolsó lehetőség elve teszi világossá, hogy a szankciók bevezetésére kizárólag akkor kerül sor, ha a békés megoldási kísérletek kudarcot vallanak. Az EU és Kína esetében is fennállt a tárgyalásos megoldás lehetősége, azonban a két ország közötti gazdasági különbségek és stratégiai érdekek miatt egyelőre a kompromisszum megvalósíthatatlannak bizonyul.

Az igazságos háború elmélete segít szabályozott, átlátható módot biztosítani a gazdasági konfliktusok rendezésére. A kereskedelmi háború nemcsak gazdasági eszköz, hanem erkölcsi és stratégiai kérdés is: az igazságos cél nem az ellenfél teljes meggyengítése, hanem a piactorzító hatások megszüntetése és a tisztességes verseny biztosítása. Az elmélet végső soron arra ösztönzi a feleket, hogy a protekcionista intézkedéseket következetesen és igazságosan alkalmazzák, amennyiben azok elkerülhetetlenek.

Az EU és Kína példájából az alábbi következtetések vonhatók le a kereskedelmi háborúk igazságosságára vonatkozóan:

1. Ha az egyik fél (Kína) a liberális kereskedelmi rendszer szabályait tisztességtelen módon alkalmazva (túlzott állami támogatások) szerez gazdasági előnyt, amely a másik fél (EU) gazdaságát aránytalanul hátrányosan érinti, a másik fél protekcionista lépése célját tekintve igazságos.
2. A protekcionista lépés meghozatala előtt az utolsó lehetőség követelményét kimerítendő a kialakult helyzet alapos vizsgálata (Európai Bizottság szubvencióellenes vizsgálata) szükséges.
3. Ahogy az igazságos hibrid háborúnál, a kereskedelmi háborúk esetében is nehéz az egyes intézkedések arányosságának megállapítása, így ehhez az egyedi esetek átfogó elemzése szükséges.

Konklúzió

Napjainkban egyre gyakrabban eszkalálódnak kereskedelmi háborúvá az államok közti gazdasági konfliktusok.

Az EU és Kína példája rávilágít az igazságos háború elméletének gyakorlati alkalmazhatóságára a gazdasági konfliktusok területén. Az igazságos háború három alapelve – az igazságos ok, az arányosság és az utolsó lehetőség – olyan norma-rendszert kínál, amely jogi és morális alapot nyújt a kereskedelmi háborúkhöz. Ezek az elvek hozzájárulnak a globális verseny tisztaságának fenntartásához, miközben minimalizálják a gazdasági konfliktusok káros hatásait. A cél nem az ellenfél gazdasági meggyengítése, hanem a piactorzító hatások felszámolása és a tisztességes verseny feltételeinek biztosítása kell hogy legyen.

Felhasznált irodalom

- Auto-Boom aus China: VDA gegen Importzölle (2024). ZDF, 2024. április 24. Online: <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/china-autos-e-mobilitaet-konkurrenz-deutschland-100.html>
- BODA Mihály (2022): A hibrid háború etikája: az igazságos hibrid háború elmélete. In M. SZABÓ Miklós (szerk.): *A hadtudomány aktuális kérdései. I. kötet*. Budapest: Ludovika. Online: <https://bit.ly/4liFEPu>
- BODA Mihály (2023): *A háborús ideológiák története*. Budapest: Ludovika. Online: <https://bit.ly/40jM4ps>
- BODA, Mihály (2024): Hybrid War: Theory and Ethics. *AARMS – Academic and Applied Research in Military and Public Management Science*, 23(1), 5–17. Online: <https://doi.org/10.32565/aarms.2024.1.1>
- CATER, Leonie (2024): China, EU Agree to Start Consultations on Electric-Vehicle Subsidies. *Politico*, 2024. június 22. Online: <https://www.politico.eu/article/china-eu-launch-ev-investigation-talks/>
- COHEN, Patricia (2024): Spain Opens Its Doors to China as a European Trade War Looms. *The New York Times*, 2024. október 30. Online: <https://www.nytimes.com/2024/10/30/business/spain-china-investment.html>
- China 'Does Not Accept' EU Tariffs on EVs, Vows to Firmly Defend Interests. *Global Times*, 2024. október 30. Online: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1322159.shtml>
- China Files Lawsuit With WTO Against EU's Final EV Tariff Ruling; Analysts Urge Bloc to Show Sincerity. *Global Times*, 2024. november 4. Online: <https://www.globaltimes.cn/page/202411/1322442.shtml>
- China Files WTO Complaint Against EU Over Tariffs on Electric Vehicles (2024). *AP*, 2024. augusztus 9. Online: <https://apnews.com/article/china-eu-wto-ev-tariffs-46e93252625475e1af0e023282802705>
- DEMAIRIS, Agathe (2024): *Divided We Stand: The EU Votes on Chinese Electric Vehicle Tariffs*. European Council on Foreign Relations, 2024. október 9. Online: <https://ecfr.eu/article/divided-we-stand-the-eu-votes-on-chinese-electric-vehicle-tariffs/>

- Embassy of the People's Republic of China (2024): *Foreign Ministry Spokesperson Mao Ning's Regular Press Conference on May 30, 2024*. 2024. május 30. Online: http://no.china-embassy.gov.cn/eng/lcbt/wjbfyr/202405/t20240530_11366232.htm
- Európai Bizottság (2023a): *Ursula von der Leyen elnök 2023. évi értékelő beszéde az Unió helyzetéről*. 2023. szeptember 13. Online: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/speech_23_4426
- Európai Bizottság (2023b): *A Bizottság vizsgálatot indít az államilag támogatott kínai elektromos autók ügyében*. 2023. október 4. Online: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_23_4752
- Európai Bizottság (2023c): *A Bizottság negyvenegyedik éves jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az EU dömpingellenes, szubvencióellenes és védintézkedési tevékenységéről, valamint a harmadik országoknak az Európai Unióval szembeni piacvédelmi intézkedéseiről*. Online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023DC0506>
- Európai Bizottság (2024a): *EU Trade Relations with China. Facts, figures and latest developments*. Online: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relations-country-and-region/countries-and-regions/china_en
- Európai Bizottság (2024b): *European Union, Trade in Goods with China*. Online: https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_china_en.pdf
- Európai Bizottság (2024c): *A Bizottság ideiglenes kiegyenlítő vámot vet ki a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek behozatalára – folytatódnak a megbeszélések Kínával*. 2024. június 4. Online: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_24_3630
- Európai Bizottság (2024d): *Az EU vámokat vet ki a Kínából származó, tisztességtelen támogatásban részesülő elektromos járművekre, miközben tovább tárgyalnak az arra vonatkozó kötelezettségvállalásokról*. 2024. október 29. Online: https://europa.eu/newsroom/ecpc-failover/pdf/ip-24-5589_hu.pdf
- Európai Parlament (2023): *EU Anti-Subsidy Probe into Electric Vehicle Imports from China*. Online: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/754553/EPRS_ATA\(2023\)754553_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/754553/EPRS_ATA(2023)754553_EN.pdf)
- Európai Számvevőszék (2020): *Különjelentés 17/2020: Piacvédelmi eszközök: jól működik az uniós vállalkozásokat a dömpingelt és támogatott behozattal szemben védő rendszer*. Online: <https://doi.org/10.2865/08627>
- Európai Tanács (2023): *Az Európai Tanács következtetései Kínáról*. 2023. június 30. Online: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7-2023-INIT/en/pdf>
- GOKMEN, Mufit Yilmaz (2024): *The EU Needs up to 50% of Tariffs to Hamper Chinese EVs. FleetEurope*, 2024. április 29. Online: <https://bit.ly/3T3Wwxr>
- GROSS, Michael L. (2014): *Economic Warfare and the Economy of War*. In *The Ethics of Insurgency. A Critical Guide to Guerilla Warfare*. Cambridge: Cambridge University Press. Online: <https://doi.org/10.1017/CBO9781139094047.012>
- HAJDU Márton (2024): *Nem biztos, hogy jó ötlet megvásárolni a kínai autókat Európában*. G7, 2024. május 22. Online: <https://g7.hu/vilag/20240522/nem-biztos-hogy-jotlet-megvamolni-a-kinau-autokat-europaban/>

- HUNT, Nigel – CHU, Mei Mei (2024): China's Probes on EU Products Following EV Tariffs. *Reuters*, 2024. október 8. Online: <https://www.reuters.com/business/chinas-potential-probes-eu-firms-following-ev-tariffs-2024-06-14/>
- If the EU Wields the Trade Stick, How Could China Take the Hit? (2024). *Global Times*, 2024. június 20. Online: <https://www.globaltimes.cn/page/202406/1314567.shtml>
- KIRKEGAARD, Jacob Funk (2024): *Europe Is Taking a Constructive Approach to the Influx of Chinese Electric Vehicles*. Peterson Institute for International Economics, 2024. május 23. Online: <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/2024/europe-taking-constructive-approach-influx-chinese-electric-vehicles>
- LIANG, Qiao – XIANGSUI, Wang (1999): *Unrestricted Warfare*. Peking: PLA Literature and Arts Publishing House. Online: <https://www.c4i.org/unrestricted.pdf>
- MÉSZÁROS R. Tamás (2024): Beindult a végtelen kereskedelmi háború. *G7*, 2024. június 10. Online: <https://g7.hu/vilag/20240610/beindult-a-vegtelen-kereskedelmi-haboru/>
- POPLAWSKI, Konrad (2023): *The Franco-German Dispute Over China's Electric Vehicle Expansion in the EU*. Centre for Eastern Studies, 2023. június 22. Online: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2023-06-22/franco-german-dispute-over-chinas-electric-vehicle-expansion-eu>
- SEBASTIAN, Gregor – BARKIN, Noah – KRATZ, Agatha (2024): *Ain't No Duty High Enough*. Rhodium Group, 2024. április 29. Online: <https://rhg.com/research/aint-no-duty-high-enough/>
- SIMICSKÓ István (2017): A hibrid hadviselés előzményei és aktualitásai. *Hadtudomány*, 27(3–4), 5–18. Online: <https://doi.org/10.17047/HADTUD.2017.27.3-4.3>
- SZAKÁCS, Gergely – KÖMÜVES, Anita (2024): EU Headed for 'Economic Cold War' With China, Hungary's Orban Says. *Reuters*, 2024. október 4. Online: <https://www.reuters.com/world/europe/eu-headed-economic-cold-war-with-china-hungarys-orban-says-2024-10-04/>
- The Chinese Challenge to the European Automotive Industry* (2023). Allianz, 2023. május 9. Online: https://www.allianz.com/content/dam/onemarketing/azcom/Allianz_com/economic-research/publications/specials/en/2023/may/2023-05-09-Automobile.pdf
- The White House (2024): *FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices*. 2024. május 14. Online: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>
- WEI, Shang-Ji (2024): The Global Implications of EU Tariffs on Chinese EVs. *Project Syndicate*, 2024. június 19. Online: <https://bit.ly/44cs3m1>
- ZHANG, Dolly et al. (2023): *EU Begins Anti-subsidy Investigation on China's New Battery Electric Vehicles*. Deloitte, 2023. október 6. Online: <https://www.taxathand.com/article/32548/China/2023/EU-begins-anti-subsidy-investigation-on-Chinas-new-battery-electric-vehicles>