

## CE ESTE DE AȘTEPTAT DE LA RECENTUL ARMISTIȚIU COMERCIAL DINTRE SUA ȘI UE?

### WHAT TO EXPECT FROM THE RECENT US-EU TRADE TRUCE?

Agnes Ghibuțiu\*

*Institutul de Economie Mondială – Academia Română, București, România*

#### Rezumat

*În contextul escaladării confruntărilor comerciale care au marcat relațiile dintre SUA și Uniunea Europeană (UE) în ultimele luni, cele două părți au reușit să încheie un armistițiu cu prilejul întrevederii de la Casa Albă, din 25 iulie 2018 dintre președintele Donald Trump și președintele Comisiei Europene, Jean-Claude Juncker.*

*Pornind de la analiza cauzelor care au generat conflictul comercial SUA-UE pe tema taxelor vamale preconizate a fi impuse de administrația Trump importurilor de autovehicule din UE, articolul de față își propune: (1) să reliefeze circumstanțele încheierii recentului armistițiu, precum și conținutul și semnificația acestuia; și (2) să evidențieze reacțiile declanșate în UE și SUA de acordul comercial convenit, ca și așteptările legate de acesta. Deși compromisul înlătură pericolul unui război comercial iminent, se ridică întrebarea dacă SUA și UE vor respecta angajamentele asumate. În opinia autorului, există slabe speranțe ca cele două părți să ajungă la o înțelegere rapidă cu privire la problemele comerciale controversate.*

**Cuvinte-cheie:** SUA, Uniunea Europeană (UE), politici comerciale, taxe vamale, război comercial

**Clasificare JEL:** F13, F15, O51, O52

#### Abstract

*Following the escalation of trade confrontations that marked the US-EU relationship over the recent months, President Donald Trump and the President of the European Commission, Jean-Claude Juncker, managed to conclude a trade truce at their White House meeting on July 25.*

*Starting from the analysis of the reasons behind the US-EU trade dispute on the potential tariffs to be imposed by the Trump administration on car imports from the EU, the present article aims to: (1) highlight the circumstances of the recent armistice, along with its content and significance; and (2) reveal the reactions triggered by the new trade deal both in the EU and the US, alongside the related expectations. Even though the compromise removes the threat of an imminent trade war, the question arises whether the US and the EU will meet their commitments. According to the author, there is little hope for the two sides to strike a rapid agreement on the controversial trade issues.*

**Key words:** US, European Union (EU), trade policy, tariffs, trade war

**JEL classification:** F13, F15, O51, O52

---

\* Autor de contact: dr. Agnes Ghibuțiu, e-mail: agnes.ghibutiu@gmail.com.

## 1. Introducere

Cu prilejul întrevederii de la Casa Albă, din 25 iulie 2018, dintre președintele Donald Trump și președintele Comisiei Europene, Jean-Claude Juncker, cei doi lideri au reușit să ajungă la un compromis privind confruntările comerciale care au marcat relațiile dintre Statele Unite și Uniunea Europeană (UE) în ultimele luni.

Conform înțelegerii, președintele Trump a renunțat la punerea în practică a amenințării sale privind impunerea de taxe vamale importurilor de autovehicule europene, cele două părți convenind, printre altele, să lanseze negocieri în vederea eliminării taxelor vamale în domeniul produselor industriale (altele decât autovehicule) și a reducerii subvențiilor și barierele netarifare în comerțul bilateral, al cărui volum valoric se ridică la peste 1.000 miliarde de dolari anual. Totodată, UE s-a angajat să importe din SUA cantități mai mari de soia și de gaz natural lichefiat și, nu în ultimul rând, părțile au convenit să colaboreze în vederea reformării Organizației Mondiale a Comerțului (OMC), inclusiv în scopul abordării practicilor comerciale incorecte (o aluzie destul de străvezie la adresa Chinei).

Chiar dacă președintele Juncker a reușit să facă ceea ce niciun lider din lume nu a reușit până acum – adică, să aplaneze divergențele cu președintele american prin intermediul unei înțelegeri comerciale și să înlăture, astfel, pericolul unui război comercial iminent între cele două mari economii ale lumii –, întrebarea care persistă pe ambele maluri ale Atlanticului este aceea dacă vor fi respectate angajamentele asumate de cele două părți, în special de către președintele american – o întrebare la care nimeni nu are un răspuns.

Pornind de la analiza cauzelor care au generat conflictul comercial dintre SUA și UE pe tema taxelor vamale preconizate a fi impuse de administrația Trump importurilor de autovehicule din UE, articolul de față își propune: (1) să reliefeze circumstanțele încheierii recentului armistițiu, ca și conținutul și semnificația acestuia; și (2) să evidențieze reacțiile declanșate în UE și SUA de înțelegerea comercială convenită de cei doi lideri, ca și așteptările legate de aceasta.

## 2. Componentele compromisului care a generat surprindere

Elementele constitutive ale compromisului realizat de președintele Donald Trump și președintele Comisiei Europene, Jean-Claude Juncker, cu prilejul întrevederii din 25 iulie 2018 de la Washington sunt prezentate în Caseta 1.

În preajma întâlnirii Trump-Juncker, nici oficialii europeni și nici membrii administrației Trump nu au știut dacă președintele va fi deschis negocierilor cu Juncker. Ca atare, au fost făcute multe speculații cu privire la oferta cu care va veni acesta la Washington și s-au exprimat multe opinii sceptice privind probabilitatea renunțării de către președintele american la preconizatele taxe vamale la autovehicule. Dar în timp ce oficialii europeni insistau că întâlnirea dintre Trump și Juncker nu va fi o sesiune de negociere, sursele americane apreciau că Juncker va veni la Washington pregătit să discute mai multe propuneri, menite să reducă tensiunile dintre UE și Statele Unite în schimbul unui angajament al acestora

din urmă de a elimina taxele vamale la oțel și aluminiu și de a scuti UE de orice taxă vamală viitoare în domeniul autovehiculelor (Politico, 2018a).

#### **Caseta 1: Elementele componente ale compromisului dintre SUA și UE**

- Lansarea de negocieri în vederea reducerii la zero a taxelor vamale, a barierelor netarifare și a subvențiilor în domeniul bunurilor industriale, altele decât autovehiculele, precum și în scopul reducerii barierelor și creșterii comerțului cu servicii, produse chimice, farmaceutice, medicale și soia.
- Consolidarea cooperării strategice în domeniul energiei, UE urmând să importe cantități mai mari de gaze lichefiate din SUA.
- Lansarea unui dialog cu privire la standarde, pentru înlesnirea comerțului, reducerea obstacolelor birocratice și diminuarea costurilor.
- Cooperarea în vederea protejării companiilor americane și europene de practicile comerciale incorecte; colaborarea cu partenerii cu viziuni similare în vederea reformării OMC, a abordării practicilor comerciale neloiale, incluzând furtul de proprietate intelectuală, transferul forțat de tehnologie, subvențiile industriale, distorsiunile generate de întreprinderile de stat și de capacitățile de producție excedentare.
- Soluționarea problemelor legate de taxele vamale din sectorul oțelului și aluminiului și de taxele vamale de retorsiune.
- Înființarea imediată a unui grup de lucru care să pună în aplicare agenda convenită, să identifice măsurile pe termen scurt pentru facilitarea schimburilor comerciale reciproce și să evalueze măsurile tarifare existente.
- Angajamentul părților ca în timpul realizării acestor obiective să nu încălce spiritul acestui acord, cu excepția cazului în care oricare dintre părți ar pune capăt negocierilor.

Sursa: European Commission (2018a).

Drept urmare, deciziile celor doi lideri prin care criza a fost evitată au generat surprindere atât în rândul oficialilor, cât și al analiștilor americani, întrucât în materie de comerț președintele Trump și-a menținut cu obstinație opțiunea pentru armele sale protecționiste – taxele vamale unilaterale –, prezentând SUA în toate intervențiile sale publice din lunile recente drept o victimă a practicilor comerciale „incorecte” ale partenerilor comerciali ai SUA în general, și ale UE, în special. De aceea, până la întâlnirea Trump-Juncker din 25 iulie 2018 de la Casa Albă mai mulți consilieri economici importanți de la Casa Albă au avut convingerea că președintele Trump este pe punctul de a escalada războiul comercial prin punerea în aplicare a deciziei de a impune taxe vamale de 25% asupra importurilor de autovehicule, mai ales că președintele dorea să introducă taxele vamale majorate la aceste importuri înainte de alegerile intermediare pentru Congres, din noiembrie 2018, considerându-le drept o acțiune politică „câștigătoare” în statele din „Rust Belt”<sup>1</sup>, precum Michigan și Ohio (White, 2018). Planul său a întâmpinat însă o opoziție puternică nu doar din partea democraților și a numeroși republicani din Congres, ci chiar și a unor înalți oficiali ai Casei Albe, care au argumentat că taxele vamale majorate ar putea avea efecte politice și economice potențial dezastruoase în ajunul acestor alegeri, conducând la destabilizarea unei industrii prospere, prin creșterea prețurilor autovehiculelor, pierderea

<sup>1</sup> Zonă din nord-estul și vestul-central al SUA, caracterizată prin industrii aflate în declin, fabrici îmbătrânite și populație în scădere; orașele producătoare de oțel din Pennsylvania și Ohio se află în centrul acesteia.

locurilor de muncă, creșterea inflației și diminuarea, în cele din urmă, a creșterii economiei americane. Și, nu în ultimul rând, planul președintelui a atras critici vehemente din partea producătorilor americani de autoturisme și piese auto, care au avertizat asupra pierderilor care ar fi cauzate de aceste taxe economiei americane, mai ales dacă acestea ar fi amplificate de măsuri de retorsiune din partea țărilor afectate.

Noua amenințare privind impunerea de către SUA a unei taxe vamale generalizate de 25% importurilor de autoturisme, SUV-uri, camionete, camioane, precum și piese auto a venit în contextul în care, pe 23 mai 2018, Departamentul comerțului a inițiat o investigație pentru a verifica dacă partenerii comerciali ai SUA „au profitat de sectorul auto american” și dacă acest sector poate fi protejat sub pretextul securității naționale – în baza aceleiași prevederi legale care a fost utilizată pentru a lovi prin taxe vamale ridicate importurile de oțel și aluminiu, și anume *Secțiunea 232 a Legii de extindere a comerțului din 1962* (Commerce. Gov., 2018). Pentru a doua oară, în mai puțin de trei luni, Donald Trump a invocat securitatea națională drept justificare pentru măsurile sale protecționiste, semnalând că are o abordare extrem de flexibilă cu privire la securitatea națională și economică și derutând, implicit, deopotrivă aliații și adversarii în legătură cu intențiile comerciale ale SUA.

### 3. Relevanța comerțului cu autovehicule pentru SUA și UE

După lansarea anchetei în domeniul autovehiculelor în baza *Secțiunea 232 a Legii de extindere a comerțului din 1962*, președintele Trump a amenințat de nenumărate ori că va impune taxe vamale de până la 25% importurilor de autovehicule, și în mod special celor provenind din UE, pentru „a nivela terenul de joc” și, respectiv, a asigura condiții concurențiale echitabile în relațiile cu partenerii comerciali, în condițiile în care aceștia „ar fi profitat de pe urma comerțului cu SUA”, prin promovarea unor practici comerciale incorecte.

Potrivit Asociației europene a producătorilor de automobile (ACEA), comerțul UE-SUA în acest domeniu reprezintă circa 10% din comerțul total derulat de cele două regiuni, iar producătorii de autovehicule din UE și SUA sunt integrați de decenii. SUA reprezintă în prezent cel de-al treilea mare exportator de automobile în UE în termeni de valoare, revenindu-le o pondere de 15,4% din importurile UE în 2017. În același timp, SUA constituie principala destinație a exporturilor de automobile ale UE, atât în termeni de unități (cu o pondere de 20,4% în exporturile UE din 2017), cât și de valoare (cu o pondere de 29,3%) (ACEA, 2018). Dar UE nu este doar un importator de autovehicule din SUA, întrucât producătorii europeni au și o importantă prezență pe piața americană, deținând un mare număr de unități de producție, oferind locuri de muncă numeroase pe plan local și generând deopotrivă venituri fiscale și exporturi pe terțe piețe.

Lărgind tabloul schimburilor comerciale ale SUA, se poate constata că în 2017 SUA au importat autovehicule și componente auto din peste o duzină de țări, în valoare totală de circa 360 miliarde de dolari, din care Mexicului i-au revenit 116 miliarde de dolari (circa jumătate din sumă reprezentând componente auto), urmat de Canada (62 miliarde USD), Japonia (56 miliarde USD), Germania (31 miliarde USD), Coreea de Sud (24 miliarde USD), China (19 miliarde USD) și Marea Britanie (10 miliarde USD) (Politico, 2018b).

Constituie însă o realitate că schimburile comerciale cu autovehicule și componente auto dintre SUA și partenerii lor comerciali, inclusiv UE, sunt dezechilibrate, partea americană înregistrând deficite comerciale cronice. Datele oficiale arată că Statele Unite au exportat în 2017 autoturisme în valoare de numai 52 miliarde de dolari, în țări precum Canada, China și Germania, dar au importat în valoare de 176 miliarde de dolari, ceea ce a generat un deficit comercial doar în cazul autoturismelor de circa 124 miliarde de dolari. Dacă sunt luate în calcul și componentele auto și celelalte tipuri de autovehicule, cum ar fi autobuzele și camioanele grele, întregul deficit comercial al SUA în domeniul autovehiculelor se ridică la aproximativ 200 de miliarde de dolari în 2017. Spre exemplu, Germania – cel mai mare producător auto din Europa și ținta frecventă a acuzațiilor dure ale președintelui Trump – a exportat în Statele Unite autoturisme în valoare de 20,5 miliarde de dolari în 2017 (circa jumătate din exporturile UE), dar importurile sale de autoturisme din SUA s-au cifrat la doar 6 miliarde de dolari, diferența fiind atribuită de specialiștii europeni nu doar preferințelor consumatorilor, ci și nivelului taxelor vamale (White, 2018).

De altfel, printre motivele pentru care președintele Trump a solicitat inițierea anchetei în domeniul automobilelor se numără acela că taxa vamală percepută de UE la importurile sale de autoturisme (de 9,8%) este de patru ori mai mare decât nivelul taxei vamale impuse de SUA (2,5%). De fapt, marea majoritate a importurilor americane provin din țări cu care SUA au încheiat acorduri de liber schimb (și, deci, taxa vamală aplicată este zero), sau cad sub incidența taxei vamale de numai 2,5% (Stratfor, 2018). În schimb, Statele Unite percep o taxă vamală de 25% asupra camioanelor ușoare și vehiculelor utilitare sport importate, ca rezultat al unui litigiu cu UE privind puui, datând încă din anii 1960. Această taxă a fost eliminată în cazul importurilor din Canada și Mexic, în contextul Acordului de comerț liber nord-american (NAFTA), dar a fost menținută în relațiile cu celelalte țări, la insistențele sindicatelor americane din domeniu.

Să menționăm în acest context faptul că SUA și UE ar fi urmat să elimine taxele vamale în comerțul lor cu autovehicule, ca și barierele netarifare (prin asigurarea convergenței în materie de reglementare), în baza prevederilor *Parteneriatului transatlantic pentru comerț și investiții (TTIP)* – acordul de comerț liber negociat de cele două părți între anii 2013 și 2016, dar blocat în prezent. Eforturile de a finaliza acordul înainte de încheierea mandatului administrației Obama au eșuat însă, iar de la preluarea mandatului prezidențial de către Donald Trump, în ianuarie 2017, nu a existat din partea americană nicio inițiativă de reluare a negocierilor.

#### **4. Miza vizitei președintelui Juncker la Washington și semnificația înțelegerii încheiate**

Principală prioritate a vizitei președintelui Juncker la Casa Albă a fost, așadar, să încerce să evite taxele vamale pe care președintele Trump a amenințat să le impună importurilor de autovehicule din UE, după ce la 1 iunie 2018 intraseră în vigoare taxele vamale de 25% și 10% aplicate de SUA importurilor de oțel și, respectiv, de aluminiu

provenind din UE, iar la 22 iunie 2018 deveniseră efective taxele vamale de retorsiune puse în aplicare de UE unor importuri din SUA, în valoare de aproape 3,3 miliarde de dolari.

Dacă taxele vamale preconizate a fi impuse de SUA la importul de automobile și componente auto ar fi intrat în vigoare, cei mai afectați cinci parteneri comerciali ar fi fost Canada, Mexic, UE, Japonia și Coreea de Sud – adică cei mai apropiați aliați ai SUA. Fără îndoială, punerea în aplicare a acestor taxe ar fi reprezentat o perspectivă sumbră pentru producătorii din UE, care în 2017 au exportat autovehicule de pasageri în valoare de 43,9 miliarde de dolari în SUA (MarketWatch, 2018).<sup>2</sup>

Acordul convenit de președintele Comisiei Europene, Jean-Claude Juncker, cu președintele Donald Trump are, înainte de toate, semnificația unui armistițiu care pune capăt, cel puțin temporar, conflictului comercial dintre SUA și UE și previne transformarea acestuia într-un război comercial propriu-zis. Iar după cum sugerează unele surse americane, recentul acord ar putea să asigure inclusiv o modalitate elegantă pentru ca președintele Trump să abandoneze ancheta în curs de derulare privind importurile de autovehicule și componente auto, care beneficiază de puțin sprijin din partea Congresului și a comunității de afaceri din SUA (Politico, 2018c).

Există însă slabe speranțe – în opinia noastră – ca Statele Unite și UE să ajungă la o înțelegere rapidă în privința evitării taxelor vamale auto, în pofida promisiunilor și eforturilor depuse de președintele Juncker. În susținerea acestei opinii, pot fi aduse mai multe argumente.

- În primul rând, nu există deocamdată nicio decizie de a abandona această anchetă. Potrivit unei declarații făcute de secretarul comerțului, Wilbur Ross, la scurt timp după întrevvedere Trump-Juncker, ancheta este în plină defășurare, iar în contextul ei nu a fost propusă încă nicio acțiune concretă. Or este evident că o continuare a investigațiilor i-ar permite administrației Trump să mențină taxele vamale la autovehicule ca opțiune în cazul în care negocierile cu UE nu vor înregistra progrese scontate. De altfel, la câteva zile după întâlnirea dintre președinții Trump și Juncker, directorul Consiliului economic național al SUA, Larry Kudlow, a ținut să precizeze că problema scutirii UE de taxele vamale la oțel și aluminiu, ca și de potențialele taxe vamale la automobile, este condiționată de înregistrarea unor rezultate pozitive în negocierile viitoare dintre cele două economii, care se vor desfășura în mai multe etape (Politico, 2018d).

- În al doilea rând, este greu de presupus că președintele Trump va renunța la taxele sale vamale auto, întrucât acestea constituie parte integrantă a politicilor sale comerciale, fiind principala armă la care recurge în bătăliile sale comerciale. El s-a plâns de deficitul comercial cronic și substanțial al SUA cu mult timp înainte de a intra în arena politică. Totodată, el a câștigat alegerile prezidențiale de pe platforma protecționistă „America pe primul loc”, în baza promisiunilor că va reduce deficitul comercial american, va recupera

---

<sup>2</sup> Pentru Germania, ale cărei exporturi de autoturisme au reprezentat aproximativ jumătate din această cifră, amenințarea era și mai gravă. Statele Unite constituie cea de-a doua piață de export a Germaniei în domeniul autovehiculelor (după Marea Britanie), iar o taxă vamală de 20-25% la autovehiculele importate de SUA ar fi putut afecta grav accesul său pe piața americană. În plus, Germania ocupă un loc special pe agenda comercială a președintelui Trump, în sensul că este ținta permanentă a unor critici dure din cauza excedentului său comercial substanțial, presupus a fi o dovadă a practicilor sale comerciale neloiale, în opinia președintelui american (MarketWatch, 2018).

locurile de muncă pierdute din cauza globalizării și „va face America din nou mare” în plan global (Ghibuțiu, 2018). Ca atare, politica sa comercială este focalizată exclusiv pe piața internă, iar măsurile pe care le inițiază sunt menite a proteja bazinul său de alegători. Scopul politicilor sale comerciale este acela de a susține piața internă prin restricționarea importurilor, de a pune la adăpost Statele Unite în spatele unor taxe vamale majorate, și mai puțin de a elimina barierele comerciale din calea accesului companiilor americane pe piețele internaționale, așa cum demonstrează de altfel taxele vamale puse în aplicare importurilor de oțel și aluminiu. În acest caz, administrația Trump susține că restricționarea importurilor este impusă de nevoia stimulării producției interne și a majorării, până la 80%, a capacităților de producție în domeniul oțelului, invocând în acest sens îngrijorările legate de securitatea națională a SUA. Dar, desigur, miza a fost stabilitatea economică și industrială și, respectiv, ocuparea forței de muncă, și nicidecum considerentele legate de capacitățile armatei americane (MarketWatch, 2018).

În același timp, a devenit deosebit de clar și faptul că, din perspectiva președintelui Trump, comerțul este un joc cu sumă zero în care o țară câștigă și cealaltă pierde, conceptul de comerț echitabil neavând nimic în comun cu respectarea regulilor care guvernează comerțul, ci doar cu rezultatul final: dacă o parte exportă mai mult decât cealaltă și, respectiv, dacă înregistrează excedente comerciale, înseamnă că este câștigătoare. De aceea, președintele Trump a transformat reducerea deficitului comercial într-o prioritate, percepend însă deficitul în mod eronat ca fiind rezultatul exclusiv al practicilor comerciale neloiale ale țărilor cu care SUA derulează schimburi comerciale.<sup>3</sup> Această concentrare exagerată asupra soldului balanței comerciale, alături de abordarea „tranzacțională” a comerțului, cu accentele vădit mercantiliste, plasează politicile comerciale ale președintelui Trump sub semnul discontinuității, în sensul întreruperii tradiției predecesorilor săi din ultimele decenii.

- În al treilea rând, cea mai recentă dovadă că președintele Trump nu are de gând să renunțe la amenințarea partenerilor comerciali cu instituirea de taxe vamale la importurile SUA este aceea că, după efectuarea celor trei investigații în baza *Secțiunii 232 a Legii de extindere a comerțului din 1962* (vizând oțelul, aluminiul și autovehiculele), Departamentul comerțului SUA a declanșat pe 19 iulie 2018 o nouă investigație, în baza aceleiași Secțiuni 232, de data aceasta pentru a evalua implicațiile importurilor de uraniu asupra securității naționale. Ancheta va analiza întregul sector de uraniu, în condițiile în care producția americană de uraniu, necesară utilizărilor militare și producerii de energie electrică, a scăzut ca pondere în consumul intern de la 49% la 5%, potrivit secretarului comerțului, Wilbur Ross (Inside U.S. Trade, 2018).

- În fine, dar nu în ultimul rând, trebuie subliniat că, din martie 2018, de când președintele Trump a pus în aplicare pentru prima dată taxele vamale generalizate la importurile de oțel și aluminiu, Statele Unite au fost angrenate într-un șir de conflicte

---

<sup>3</sup> În ciuda eforturilor președintelui Trump de a reduce deficitul comercial al Statelor Unite, acesta s-a lărgit în continuare în iunie a.c. Potrivit datelor statistice publicate de guvernul federal pe 3 august 2018, deficitul comercial în sfera bunurilor și serviciilor a atins 291,2 miliarde de dolari în prima parte a anului 2018, sporind față de anul trecut și fiind pe cale de a atinge cel mai ridicat nivel din ultimul deceniu (The Washington Post, 2018a).

comerciale nu doar cu UE, ci și cu China, Japonia, Canada, Mexic și Turcia, președintele dând de înțeles că își va îndrepta atenția în cel mai scurt timp și asupra Indiei, pe care o acuză de asemenea de practici comerciale neloiale. Întrucât susține că războaiele comerciale sunt „ușor de câștigat”, președintele Trump s-a lansat în adevărate bătălii comerciale cu unele dintre aceste țări în eforturile sale de a exercita presiuni asupra liderilor acestora pentru a-i convinge să vină la masa de negocieri. Este în special cazul Chinei, cu care administrația Trump a purtat, în tot acest timp, un adevărat război comercial, fundamentând acțiunile sale unilaterale pe rezultatele anchetei vizând practicile Chinei în materie de proprietate intelectuală, declanșată în august 2017 de reprezentantul comerțului SUA, în conformitate cu *Secțiunea 301 a Legii comerțului din 1974* (rar utilizată în trecut), tot la solicitarea președintelui Trump (USTR, 2017). Iar după ce în 6 iulie 2018 a impus taxele vamale de penalizare de 25% exporturilor chineze, în valoare de 34 miliarde de dolari, pe temeiul presupuselor practici incorecte ale Chinei în materie de proprietate intelectuală și transfer de tehnologie, președintele intenționează acum să impună taxe vamale similare unor exporturi chineze în valoare de 16 miliarde de dolari, și amenință să lovească alte exporturi chineze în valoare de 200 miliarde de dolari cu taxe vamale de 10% în această toamnă. Mai mult, potrivit unei declarații foarte recente, președintele Trump ia în considerare un plan de majorare la 25% (mai mult decât o dublare) a taxelor vamale menite a ținti aceste din urmă importuri din China (în valoare de 200 miliarde de dolari), într-o încercare de a intensifica presiunile asupra acesteia și a o aduce la masa negocierilor, chiar dacă printr-o asemenea acțiune ar putea determina o majorare semnificativă a prețurilor la o gamă largă de produse pentru consumatorii americani, incluzând televizoare, îmbrăcăminte, lenjerie de pat, aparate de aer condiționat și alte bunuri de consum (The Washington Post, 2018b). De altfel, reacția de răspuns a Chinei a fost promptă, amenințând, la rândul ei, că va impune taxe vamale de retorsiune asupra unui volum de importuri din SUA, în valoare de 60 de miliarde de dolari. Și, nu trebuie omis nici faptul că ansamblul acestor acțiuni ale Casei Albe îndreptate împotriva Chinei au fost întreprinse în condițiile în care, dincolo de taxele vamale la oțel și aluminiu, aplicate din martie 2018, China a fost lovită de administrația americană și de taxele vamale la importurile de panouri solare, impuse încă din ianuarie 2018, odată cu taxele vamale la mașinile de spălat.

În cazul în care președintele Trump dă curs amenințării sale de a escalada în mod substanțial războiul comercial, prin implementarea, în cursul următoarelor săptămâni, a taxelor vamale de până la 25% la produsele importate din China (în valoare totală de 216 miliarde de dolari), precum și a taxelor vamale la toate importurile americane de autoturisme, camioane și piese auto (echivalând cu importuri în valoare de încă 360 miliarde de dolari), aceasta va însemna că peste 12% din importurile totale de bunuri ale SUA (în valoare de 2.400 miliarde de dolari în 2017) vor cădea sub incidența taxelor vamale impuse de președintele Trump, comparativ cu o proporție de numai 3,6% în prezent (adică, echivalentul unor importuri în valoare de 85 miliarde de dolari) – după cum estimează *The Washington Post*, care monitorizează îndeaproape evoluția politicii tarifare a președintelui Trump (The Washington Post, 2018a). Or, este de așteptat ca acest volum mai mare de importuri țintite de taxe vamale să determine o creștere substanțială a prețurilor de consum în SUA. Tabelul 1



ilustrează bătăliile comerciale pe care le duce președintele Trump împotriva principalilor parteneri comerciali ai SUA.

**Tabelul 1: Bătăliile comerciale ale președintelui Trump, pe țări (în miliarde de dolari)**

	China	Canada	UE	Mexic	Japonia
Taxe vamale puse în aplicare de SUA	37	13	8	3	2
Taxe vamale de retorsiune impuse de țările respective, ca reacție la protecționismul SUA	37	13	3	3	0
Amenințări proferate de președintele Trump	416	62	50	117	56

Sursa: The Washington Post (2018a).

De fapt, de la începutul anului 2018 și mai ales în decursul lunilor recente, a devenit cât se poate de evident că amenințările proferate de președintele Trump la adresa partenerilor comerciali ai SUA, ca și acțiunile sale tarifare unilaterale reprezintă, înainte de toate, tactici de negociere, menite a-i forța pe aceștia să se așeze la masa negocierilor, în vederea redefinirii condițiilor de desfășurare a schimburilor comerciale cu SUA, într-un mod care să avantajeze interesele economice americane.

## 5. Critici dure și dovezi certe privind impactul negativ al taxelor vamale

Cu prilejul audierilor publice, din 19 iulie 2018, organizate de Departamentul comerțului SUA pe marginea investigației privind importurile de autovehicule și componente auto (în baza *Secțiunii 232 vizând securitatea națională*) au fost exprimate critici deosebit de dure la adresa taxelor vamale propuse a fi aplicate de SUA acestor importuri. Un număr de 44 de persoane dintre cele 45 care au depus mărturie – reprezentând companii americane și internaționale, grupuri industriale, sindicate și țări străine (inclusiv UE) – au adus argumente consistente împotriva acestor taxe.

Reprezentanții producătorilor americani de autovehicule și de piese auto au susținut că taxele vamale vor majora prețurile autovehiculelor cu mii de dolari și vor cauza pierderea a sute de mii de locuri de muncă. „Prin creșterea costurilor de fabricație, taxele vamale vor conduce la prețuri mai ridicate pentru autovehicule, deopotrivă în cazul producătorilor străini și autohtoni” a declarat Matt Blunt, președintele Consiliului american de politici în domeniul industriei auto, care reprezintă companiile Ford, GM și Fiat Chrysler. „Costurile mai mari vor duce, la rândul lor, la diminuarea cererii și la scăderea vânzărilor și a producției de automobile americane, ca și la reducerea locurilor de muncă în industria auto” (White, 2018).<sup>4</sup> Și dincolo

<sup>4</sup> Potrivit estimărilor Institutului Peterson pentru Economie Internațională, noile taxe vamale potențiale ar ridica prețurile autoturismelor de la 1.408 dolari la 2.057 dolari pentru un autovehicul în valoare de 17.000 dolari, de la 2.093 dolari la 3.066 dolari pentru unul în valoare de 22.500 dolari și de la 4.708 dolari la 6.972 dolari în cazul unui autovehicul în valoare de 35.000 dolari (Politico, 2018b). Iar un studiu recent al Centrului de cercetări pentru autovehicule din Ann Arbor, Michigan, a estimat că restricțiile la import ar determina o creștere a

de aceste riscuri, taxele vamale auto – care sunt, de fapt, taxe care lovesc consumatorii americani – ar putea determina o creștere a inflației și diminuarea, în cele din urmă, a creșterii economiei americane.

Toate cele 10 oficialități străine (incluzând UE) care au depus mărturie la Departamentul comerțului, reprezentând vechi aliați ai SUA, au contrazis ideea că exporturile lor s-ar putea constitui într-o amenințare la adresa securității naționale a Statelor Unite, ca de altfel și în cazul anchetelor anterioare privind oțelul și aluminiul, bazate pe aceeași Secțiune 232. Aceștia au susținut că industria auto din SUA nu este amenințată de vreun colaps din cauza importurilor, ci dimpotrivă, și-a extins producția în mod constant în decursul ultimilor 10 ani. În contextul acestor audieri, ambasadorul UE în Statele Unite, David O'Sullivan, a avertizat că restricțiile la import rezultând în urma acestei investigații ar putea antrena contramăsuri din partea Uniunii, care să afecteze un volum mult mai mare de exporturi americane decât măsurile de retorsiune inițiate de aceasta ca răspuns la taxele vamale majorate la oțel și aluminiu, și anume, în valoare de 294 miliarde de dolari, adică circa o cincime din totalul exporturilor americane din 2017 (European External Action Service, 2018).<sup>5</sup>

Pe de altă parte, agenda comercială a președintelui Trump, axată pe majorări de taxe vamale, a început deja să genereze efecte negative, în special în sectorul agricol al SUA. Conștientizând pagubele create agricultorilor americani, la sfârșitul lunii iulie 2018, administrația a decis acordarea unor ajutoare financiare de urgență, în valoare de 12 miliarde de dolari, fermierilor afectați de taxele vamale de retorsiune impuse de China, UE și alte țări, în contextul războaielor comerciale ale președintelui american, ceea ce – în opinia unor analiști americani – ar fi cel mai nou semnal că intensificarea tensiunilor comerciale dintre SUA și partenerii lor nu se va termina în curând. Iar după cum precizează Camera de Comerț a SUA, nu doar fermierii americani, ci și producătorii din numeroase alte industrii au fost grav afectați de taxele vamale aplicate de președintele Donald Trump importurilor de oțel și aluminiu provenind din întreaga lume, ca și de taxele vamale impuse unei serii de produse importate din China. Potrivit estimărilor Camerei de Comerț a SUA, costul total al unui pachet guvernamental de ajutoare financiare destinat tuturor producătorilor, agricultorilor și pescarilor americani loviți de escaladarea taxelor vamale s-ar putea ridica la 39 miliarde de

---

prețurilor autovehiculelor noi cu 455 până la 6.875 dolari, în funcție de abordarea pentru care ar urma să opteze președintele american. Aceste prețuri mai mari ar urma să reducă cererea consumatorilor cu 493.600 până la 2 milioane de autovehicule pe an, cauzând pierderi de locuri de muncă în industria auto americană estimate între 82.000 și aproape 750.000. Or aceste estimări nu includ impactul măsurilor de retorsiune din partea partenerilor comerciali ai SUA, care ar putea fi semnificative, după cum au anunțat oficialii ai Canadei și ai UE (White, 2018).

<sup>5</sup> Reamintim că taxele vamale de retorsiune impuse de UE ca răspuns la taxele vamale majorate la oțel și aluminiu au fost puse în aplicare pe 22 iunie 2018 și au ținut importuri americane în valoare 2,8 miliarde de euro (aproape 3,3 miliarde de dolari), incluzând, printre altele, blugi, bărci și whisky (European Commission, 2018b). Totodată, UE a depus o contestație împotriva taxelor vamale la oțel în contextul mecanismului de soluționare a litigiilor din OMC, existând un precedent plin de speranță: în 2003, UE a câștigat apelul la OMC, după ce președintele american din acea vreme, George W. Bush, a impus taxe vamale protecționiste la oțel (The Independent, 2018).

dolari.<sup>6</sup> Această sumă include și ajutorul, în valoare de 12 miliarde de dolari, promis recent fermierilor americani de administrația Trump. Reprezentantul comerțului, Robert Lighthizer, a precizat însă că administrația nu intenționează, deocamdată, să extindă și altor sectoare economice pachetul de ajutor financiar destinat agricultorilor (Politico, 2018d).

## 6. Reacții și așteptări legate de armistițiul comercial dintre SUA și UE

La prima vedere, rezultatele întrevederii dintre președinții Juncker și Trump par a fi promițătoare, depășind sensibil așteptările celor mai mulți analiști, și chiar și ale unor înalți oficiali americani și europeni, care, înainte de întâlnirea celor doi, și-au exprimat îndoiala în legătură cu posibilitatea ca Juncker să reușească să-l determine pe Trump să renunțe la majorarea taxelor vamale la autovehicule.

Dar, în timp ce președintele Juncker a reușit să facă ceea ce niciun lider din lume nu a reușit până acum – și anume, să aplaneze divergențele cu președintele american prin intermediul unei înțelegeri comerciale și să înlăture astfel pericolul unui război comercial între cele două mari economii ale lumii –, întrebarea care persistă este aceea dacă vor fi respectate angajamentele asumate de cele două părți, și mai ales de către președintele american, Donald Trump.

În aceste circumstanțe, nota care prevalează pe ambele maluri ale Atlanticului după întâlnirea celor doi lideri este aceea de foarte multă rezervă și chiar scepticism în ceea ce privește relevanța și durabilitatea reușitei președintelui Comisiei Europene în negocierile sale cu președintele Trump.

- Dincolo de reacția oficială a *Comisarului european pentru comerț*, Cecilia Malmström, care l-a însoțit pe Juncker la Washington, și care a apreciat progresul realizat de cele două părți, comparându-l cu „o nouă pagină” scrisă în relația lor bilaterală tot mai tensionată din ultimele luni, reacțiile din zonele politice și economice ale UE față de acordul convenit la Washington au fost destul de puține și foarte rezervate, sau chiar critice.

- Spre exemplu, Marietje Schaake, *membriu olandez liberal în Parlamentul European*, a opinat că incapacitatea lui Juncker de a obține un angajament ferm din partea lui Trump de a elimina taxele vamale „incorecte” la oțel și aluminiu trebuie privită drept un eșec, iar concesiile făcute de acesta la Washington ar putea constitui un precedent periculos (Politico, 2018a).

- Pe o linie similară de gândire s-a înscris și doza mare de rezervă manifestată față de recenta înțelegere Trump-Juncker de către Maria Demertzis, director adjunct la *Bruegel*, prestigiosul think tank de la Bruxelles, care a avertizat că „Uniunea Europeană nu-și mai poate asuma angajamente” și a criticat faptul că acordul din 25 iulie 2018 nu reflectă

---

<sup>6</sup> În mod ironic, printre cei mai importanți destinatari ai unui pachet extins de ajutoare figurează cele două sectoare – oțelul și aluminiul – pe care președintele și-a propus să le susțină prin taxele sale vamale. Întrucât numeroase țări au inițiat măsuri de retorsiune împotriva exporturilor de oțel și aluminiu ale SUA, companiile americane care fabrică oțel sau produse din oțel ar putea avea nevoie – potrivit estimărilor Camerei de Comerț a SUA – de un ajutor federal de 6,4 miliarde de dolari, iar companiile producătoare de aluminiu, de 2,4 miliarde de dolari (Politico, 2018d).

eforturile mai largi ale UE de a contracara acțiunile Casei Albe (precum cultivarea de către Bruxelles de noi legături în alte zone, cum ar fi recentul acord comercial de liber schimb cu Japonia, contestarea la OMC a taxelor vamale impuse de administrația Trump ș.a.). Totodată, aceasta a atras atenția asupra faptului că „orice înțelegere încheiată cu președintele Trump trebuie să se încadreze într-o anumită strategie, fiindcă altfel ar putea aduce prejudicii acțiunilor întreprinse de UE într-un context mai larg” (The Washington Post, 2018c).

- În schimb, analiștii de la cotidianul britanic *The Independent* par a acorda mai multe șanse de câștig recente înțelegeri dintre SUA și UE, notând că este foarte posibil ca aceasta să prefigureze un acord comercial cu taxe vamale reduse sau chiar fără taxe vamale, care să se dovedească a fi mai acceptabil pentru europeni decât acordul TTIP, blocat în prezent (The Independent, 2018). În opinia acestora, punctul central al înțelegerii dintre SUA și UE pare a fi angajamentul UE de a cumpăra cantități mai mari de soia<sup>7</sup> și de gaze lichefiate din SUA, în schimbul promisiunii SUA de a se abține de la impunerea de noi taxe vamale asupra importurilor de autovehicule europene, iar ca soluție perenă va fi creat un grup de lucru pentru elaborarea reducerilor tarifare. Și chiar dacă este posibil să nu rezolve mai mult decât să întârzie izbucnirea unui război comercial, angajamentele asumate de Trump și Juncker au reușit să mulțumească toată lumea, inclusiv piețele bursiere care au reacționat pozitiv, ceea ce nu este puțin lucru (The Independent, 2018). Relevante sunt și cele două concluzii desprinse de analiștii de la *The Independent* în urma vizitei lui Jean-Claude Juncker la Washington, și anume: (1) că există modalități de a face față președintelui Donald Trump; și (2) că UE exercită, de fapt, mai multă influență pe plan internațional decât recunoaște sau dorește să admită ea însăși.

- Nici reacțiile cercurilor de afaceri sau ale observatorilor din Statele Unite nu au debordat de optimism, oscilând între neîncredere și scepticism pronunțat. Astfel, oficialii *Camerei de Comerț a SUA* s-au declarat neîncredători în posibilitatea realizării unor progrese rapide în urma discuțiilor SUA-UE, chiar și în cele două domenii – achiziții sporite de gaze lichefiate și soia –, care au fost citate de președintele Trump ca având un mare potențial de a genera rezultate pe termen scurt, reamintind faptul că deciziile de cumpărare sunt făcute de companiile independente, și nu la indicațiile Comisiei Europene (Politico, 2018e).

- În opinia unui expert de la *Brookings Institution*, influentul think tank american, înțelegerea dintre președintele american și președintele Comisiei Europene echivalează mai curând cu o resetare a relațiilor comerciale dintre cele două părți decât cu un acord comercial propriu-zis. Și chiar dacă cei doi lideri au reușit să evite un război comercial total, lipsa detaliilor specifice din declarația lor comună sugerează că perspectiva unui acord comercial SUA-UE este încă foarte îndepărtată (Rediker, 2018).

- Relevantă este și remarcă expertei Constanze Stelzenmüller, de la același *Brookings Institution*, potrivit căreia „este pentru prima dată că președintele Trump și administrația sa au recunoscut Uniunea Europeană și, respectiv, Comisia Europeană, ca

---

<sup>7</sup> Este de subliniat că importul sporit de soia din partea UE reprezintă un sprijin important pentru agricultorii americani, care au fost puternic afectați de prăbușirea prețurilor la soia după ce China a impus taxe vamale de retorsiune asupra produselor americane importate, inclusiv soia, ca reacție la impunerea de către Casa Albă a taxelor vamale asupra importurilor de oțel și aluminiu.

partener egal de negociere, dar, cu toate acestea, lucrurile ar putea deraja cu ușurință oricând ca urmare a unei postări furioase a președintelui Trump pe Twitter” (The Washington Post, 2018c).

- Unii analiști au remarcat și faptul că versiunea scrisă a declarației comune a celor doi lideri stipulează angajamente care sunt ceva mai puțin cuprinzătoare decât cele menționate de cei doi lideri în discursul lor ținut după întrevvedere. De exemplu, nu există nicio mențiune specificată în scris că partea americană va renunța la impunerea taxelor vamale auto și, respectiv, la noi taxe vamale, chiar dacă declarația comună include un angajament de „a nu contraveni spiritului acestui acord, cu excepția cazului în care oricare dintre părți ar pune capăt negocierilor” (Politico, 2018a). Oricum, chiar dacă detaliile specifice nu sunt clare, oferta celor doi lideri pare a viza un acord comercial modest, în care ambele părți ar elimina taxele vamale la bunurile industriale, excluzând însă sectoarele mai sensibile, cum ar fi agricultura.

- După cum au remarcat analiștii de la prestigioasa publicație americană *The Washington Post*, spiritul declarației comune a lui Trump și Juncker nu pare a fi specific președintelui Trump. Pe de altă parte, promisiunile făcute de cei doi de a lansa negocieri comerciale care să conducă la taxe vamale zero și la subvenții zero în sfera bunurilor industriale seamănă foarte mult cu obiectivele urmărite prin TTIP, acordul de liber schimb negociat de UE cu administrația Obama, dar eșuat în cele din urmă, fiind respins de administrația Trump în modul cel mai categoric (The Washington Post, 2018c). Deși Juncker a dezavuat ideea că noile negocieri convenite cu SUA ar reprezenta, de fapt, o nouă versiune a TTIP, întrebarea pe care o ridică în acest context analiștii menționați este dacă președintele Trump este într-adevăr pregătit să adopte acest acord acum, când singura schimbare majoră față de TTIP ar fi aceea că UE se angajează să cumpere o cantitate mai mare de soia din SUA?

- Analiștii de la *The Washington Post* atrag atenția inclusiv asupra faptului că: „Trump nu a acceptat definitiv suspendarea taxelor vamale impuse de SUA importurilor de oțel și aluminiu din UE și, în mod similar, Juncker nu a fost de acord cu reducerea nivelului taxelor vamale percepute de UE la importurile de autovehicule ale UE din SUA. Și, chiar dacă președintele Trump a semnalat că nu va impune noi taxe vamale importurilor de produse europene, cum ar fi autoturismele, el nu a eliminat cu totul această opțiune, păstrând-o ca pârghie de negociere în cazul în care tratativele cu UE ar eșua” (The Washington Post, 2018d).

- Nu sunt puțini nici acei analiști americani care manifestă de-a dreptul scepticism în legătură cu disponibilitatea președintelui Trump de a renunța la politica sa comercială axată pe taxe vamale ridicate. Astfel, Phil Levy, expert la *Chicago Council on Global Affairs* (un think tank în probleme globale) consideră că, în timp ce anunțul celor doi lideri marchează o schimbare de ton în relația SUA-UE, acest lucru nu îl va determina în mod necesar pe Trump să nu persevereze pe linia impunerii taxelor vamale auto, în cazul în care acesta se va răzgândi. În opinia sa, înțelegerea Trump-Juncker este „mai bună decât nimic”, notând însă că „aceasta nu pare a rezolva nici una dintre problemele semnalate de președintele Trump privitoare la deficitele comerciale, taxele vamale sau subvențiile”. De fapt, această

înțelegere „seamănă foarte mult cu înțelegerile convenite în 2017 cu China, care s-au dovedit a fi un preludiu la un război comercial total” a remarcat acesta, adăugând că nu crede că recenta înțelegere îl va face pe președintele Trump să nu meargă înainte cu taxele vamale auto și estimând că acestea vor fi probabil puse în aplicare spre sfârșitul lunii august sau începutul lunii septembrie 2018.” (Politico, 2018a).

- Fără îndoială, atât această ultimă opinie, cât și cea exprimată de experta Constanze Stelzenmüller de la *Brookings Institution*, fac trimitere la comportamentul imprevizibil și inconsecvent al președintelui Trump, de care trebuie să se țină cont în evaluarea șanselor noului aranjament comercial dintre SUA și UE, mai ales că este foarte posibil să se repete oricând situația din luna mai 2018, când în contextul confruntărilor comerciale cu China, președintele american a anunțat suspendarea conflictului și încheierea unui armistițiu cu partea chineză, pentru a relua ostilitățile cu și mai mare determinare doar la câteva zile distanță, după ce a apreciat că negocierile cu China au eșuat.

- În fine, este de menționat și faptul că, potrivit mai multor surse americane, renunțarea la războiul comercial cu UE de către președintele Trump pare a fi nu atât expresia unei schimbări reale în planul gândirii sale, ci mai curând reacția sa la solicitările liderilor republicani, în condițiile în care sporesc temerile acestora în legătură cu o posibilă înfrângere electorală în apropiatele alegeri intermediare pentru Congres, din noiembrie 2018. Potrivit unor sondaje publicate pe 26 iulie 2018, citate de cotidianul *The Washington Post*, politica comercială a președintelui Trump ar fi devenit un obstacol major pentru candidații republicani din trei state din zona Midwest puternic dependente de agricultură, și care au fost crunt lovite de măsurile de retorsiune puse în aplicare de țările afectate (în special de cele vizând soia, aplicate de China), ca reacție de răspuns la acțiunile protecționiste ale SUA (The Washington Post, 2018e). După cum precizează analiștii de la aceeași publicație, câștigarea de către democrați a oricăreia dintre camerele Congresului ar putea declanșa rapid investigațiile nu doar cu privire la finanțele personale ale președintelui Trump, cât mai ales privind deciziile administrației sale legate de politicile comerciale promovate.

## 7. Concluzii

În contextul escaladării confruntărilor comerciale care au marcat relațiile dintre SUA și UE în ultimele luni, cele două părți au reușit să încheie un armistițiu cu prilejul întrevederii de la Casa Albă, din 25 iulie 2018, dintre președintele Donald Trump și președintele Comisiei Europene, Jean-Claude Juncker.

Conform compromisului, președintele Trump a renunțat, deocamdată, să pună în practică amenințarea sa privind impunerea de taxe vamale importurilor de autovehicule și componente auto din UE, cele două părți convenind, printre altele, să lanseze negocieri în vederea eliminării taxelor vamale în domeniul produselor industriale (altele decât autovehicule) și a reducerii subvențiilor și barierele netarifare în comerțul bilateral. Totodată, UE s-a angajat să importe din SUA cantități mai mari de soia și de gaz natural lichefiat. Și, nu în ultimul rând, părțile au convenit să colaboreze în vederea reformării OMC, inclusiv în scopul abordării practicilor comerciale incorecte.

Principala prioritate a vizitei președintelui Juncker la Casa Albă a constat în încercarea de a evita taxele vamale pe care președintele Trump a amenințat să le impună importurilor de autovehicule din UE, după ce la 1 iunie 2018 intraseră în vigoare taxele vamale majorate impuse de SUA importurilor de oțel și aluminiu din UE, iar la 22 iunie 2018 deveniseră efective taxele vamale de retorsiune puse în aplicare de UE unor importuri din SUA.

Noua amenințare privind impunerea de către SUA a unei taxe vamale majorate la importurile de autovehicule și piese auto a intervenit în contextul în care, în mai 2018, Departamentul comerțului SUA a inițiat o investigație pentru a verifica dacă acest sector poate fi protejat sub pretextul securității naționale, în baza aceleiași legi care a fost utilizată pentru a lovi prin taxe vamale ridicate importurile de oțel și aluminiu, și anume *Secțiunea 232 a Legii de extindere a comerțului din 1962*. Pentru a doua oară, în mai puțin de trei luni, Donald Trump a invocat securitatea națională ca justificare pentru măsurile sale de restricționare a importurilor.

Chiar dacă președintele Juncker a reușit să aplaneze divergențele cu președintele american prin intermediul unei înțelegeri comerciale și să înlăture, astfel, pericolul unui război comercial iminent între cele două mari economii ale lumii, persistă întrebarea dacă vor fi respectate angajamentele asumate de cele două părți, și în special de către președintele american.

În lumina considerentelor expuse în analiza noastră de mai sus pe marginea recentului armistițiu comercial încheiat între SUA și UE, ca și a reacțiilor care predomină pe ambele maluri ale Atlanticului față de noul acord comercial dintre cele două părți, considerăm că există slabe speranțe ca cele două părți aflate în litigiu de mai multe luni să ajungă la o înțelegere rapidă cu privire la problemele comerciale controversate, în general, și la evitarea taxelor vamale la autovehiculele și componentele auto importate din UE, în special.

Întrucât președintele Trump este interesat, înainte de toate, de restricționarea importurilor de bunuri ale SUA și mai puțin de eliminarea barierelor comerciale din calea accesului bunurilor americane pe piețele externe, iar taxele vamale reprezintă principalul instrument de punere în aplicare a politicii sale comerciale bazate pe strategia „America pe primul loc”, UE și ceilalți parteneri comerciali ai SUA vor continua, probabil, să fie confrunțați cu un impas permanent în încercarea lor de a negocia cu SUA în domeniul comerțului. Dar, urmând logica analiștilor de la MarketWatch (2018), este foarte probabil ca, mai devreme sau mai târziu, partenerii comerciali ai SUA să fie salvați de războiul comercial al președintelui Trump, însă nu datorită acțiunilor lor proprii, ci din pricina opoziției interne față de politicile comerciale promovate de Casa Albă.

## Referințe bibliografice

- Commerce. Gov. (2018). *U.S. Department of Commerce Initiates Section 232 Investigation into Auto Imports*, May 23, Washington D.C.
- European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) (2018). *EU-US automobile trade and production in context*, 06/03/2018, Geneva.
- European Commission (2018a). Press Release Database. European Commission – Statement. *Joint U.S.-EU Statement following President Juncker's visit to the White House*, 25 July, Washington D.C.

- European Commission (2018b). Press release. *EU adopts rebalancing measures in reaction to US steel and aluminium tariffs*, United States/Brussels, 20 June 2018.
- European External Action Service (2018) *Testimony of the EU Ambassador to the U.S. David O' Sullivan at the Public Hearing on Section 232 National Security Investigation of Imports of Autos and Auto Parts*, 19/07/2018.
- Ghibuțiu, A. (2018). Retragerea multilateralismului și ofensiva protecționismului, *Revista de Economie Mondială*, 10(2), Institutul de Economie Mondială/Academia Română, pp. 18-48.
- The Independent (2018). Juncker's deal with Trump shows how powerful the EU can be - Britain should take note, July 26.
- Inside U.S. Trade (2018). *Commerce initiates Section 232 investigation into uranium imports*, July 19.
- MarketWatch (2018). Opinion: *How to understand Trump's trade policy: It's about restricting imports*, July 25.
- Office of the United States Trade Representative (USTR) (2017). *USTR Announces Initiation of Section 301 Investigation of China*. Press releases 2017/August, Washington D.C.
- Politico (2018a). "It's not going to be great meeting": Trump to welcome Juncker, 07/25/2018, Washington D.C.
- Politico (2018b). U.S. allies warn of retaliation if Trump imposes auto tariffs, 07/19/2018, Washington D.C.
- Politico (2018c). Politico's Morning Trade: U.S., EU agree to trade cease-fire, talks on new deal, 07/26, Washington D.C.
- Politico (2018d). Politico's Morning Trade, 7/30/2018, Washington D.C.
- Politico (2018e). Politico's Morning Trade. 7/31/2018, Washington D.C.
- Rediker, D. A. (2018). *Did the US and EU secure a trade deal?* Brookings, July 27, Washington D.C.
- Stratfor (2018) *Worldview: What You Need to Know About Trump's Plan for Auto Tariffs*, 24 May,
- The Washington Post (2018a). Under Trump's watch, the U.S. is on track for the highest trade deficit in 10 years, August 3, Washington D.C.
- The Washington Post (2018b). *Economy/Business Alert*, July 31, Washington D.C.
- The Washington Post (2018c). *Today's WorldView*, 7/27/2018, Washington D.C.
- The Washington Post (2018d). *Today's WorldView*, 7/26/2018, Washington D.C.
- The Washington Post (2018e). *Evening Edition: Trump at a precarious moment: Privately brooding and publicly roaring*, 8/2/2018, Washington D.C.
- White, B. (2018). *Trump isolated in his push for tariffs on foreign cars*, Politico, 07/22/2018, Washington D.C.

---

Vă rugăm să citați acest articol astfel:

Ghibuțiu, A. (2017). Ce este de așteptat de la recentul armistițiu comercial dintre SUA și UE? *Revista de Economie Mondială*, 10(3), pp. 11-26

---