

Paradoks Uni Eropa: Pasar Bebas dan Kenaikan Tarif Impor Mobil Listrik Tiongkok Tahun 2024

The EU Paradox: Free Market and China's Electric Car Import Tariff Hike in 2024

Nobel Jihadine^{1*}, Ashabriel Nadiva Candialmeera², Bintang Priyasadewa³,
Daffa Lesmana⁴

Universitas Al-Azhar Indonesia¹²³⁴
nobeljihadinebey@gmail.com*

Diterima 23 April 2025 | Direvisi 8 Agustus 2025 | Diterbitkan 19 Agustus 2025

ABSTRACT

This study examines the paradox of the European Union's policy, which has long upheld free market principles but instead imposed import tariffs of up to 37.6% on electric cars from China in 2024. The research hypothesis states that this policy is influenced by the EU's protectionist motives to maintain the stability of the domestic automotive industry and reduce dependence on cheap foreign products. The method used is explanatory qualitative research, along with data collection techniques using literature studies from academic journals, books, articles, and credible media. The analysis is based on neo-mercantilism theory, which views the state as needing to actively protect domestic production to achieve economic superiority. The results show that the European Union is attempting to balance free market principles with the need to protect jobs, strengthen green industries, and maintain regional economic autonomy. In conclusion, this tariff policy demonstrates a shift in the EU's strategy from a normative approach to selective protectionism in response to increasingly complex global industrial competition.

Keywords: China, Electric Cars, European Union, Free Market, Import Tariffs, Neo-Mercantilism

ABSTRAK

Penelitian ini membahas paradoks kebijakan Uni Eropa yang selama ini menjunjung prinsip pasar bebas namun justru memberlakukan tarif impor hingga 37,6% terhadap mobil listrik asal Tiongkok pada tahun 2024. Hipotesis penelitian ini menyatakan bahwa kebijakan tersebut dipengaruhi oleh motif proteksionis Uni Eropa dalam menjaga stabilitas industri otomotif domestik dan mengurangi ketergantungan terhadap produk asing murah. Metode yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan jenis eksplanatif, serta teknik pengumpulan data studi kepustakaan dari jurnal akademik, buku, artikel, dan media kredibel. Analisis didasarkan pada teori neo-merkantilisme, yang memandang negara perlu aktif dalam melindungi produksi dalam negeri demi mencapai keunggulan ekonomi. Hasil menunjukkan bahwa Uni Eropa berupaya menyeimbangkan prinsip pasar bebas dengan kebutuhan menjaga lapangan kerja, memperkuat industri hijau, dan mempertahankan

otonomi ekonomi kawasan. Kesimpulannya, kebijakan tarif ini menunjukkan pergeseran strategi Uni Eropa dari pendekatan normatif menuju proteksionisme selektif sebagai respons atas persaingan industri global yang semakin kompleks.

Kata kunci: Mobil Listrik, Neo-Merkantilisme, Pasar Bebas, Tarif Impor, Tiongkok, Uni Eropa

PENDAHULUAN

Uni Eropa dan Tiongkok telah menjalin hubungan kerja sama sejak tahun 1980. Kerja sama ini mencakup hampir di segala bidang seperti pendidikan, program ilmiah, pembangunan, investasi, teknologi, energi, pertukaran budaya dan akademis, hingga perdagangan (Yuning Nur Asri & Pazli, 2014). Bagi Uni Eropa, Tiongkok merupakan mitra dagang terbesar kedua setelah Amerika Serikat. Sementara itu, Uni Eropa merupakan mitra dagang terbesar bagi Tiongkok. Posisi strategis dan kemajuan pertumbuhan ekonomi Tiongkok yang berperan penting dalam kawasan Asia Pasifik menjadi alasan utama bagi Uni Eropa untuk menjalin hubungan dengan Tiongkok (Putu & Wishanti, 2014). Begitu pula dengan Tiongkok yang membutuhkan Uni Eropa dalam mencapai ekspansi pasarnya di Eropa dan mendukung pembangunan ekonominya. Hubungan kerja sama ini tidak didominasi oleh salah satu pihak, karena kedua belah pihak memiliki hubungan dan kepentingan yang seimbang.

Salah satu bagian terpenting dalam hubungan kerja sama ini adalah dalam bidang perdagangan bebas. Perdagangan bebas menjadi fenomena dunia, di mana seluruh negara sebagai anggota masyarakat internasional melaksanakan perjanjian perdagangan bebas. Implementasi kerja sama ekonomi dan perdagangan bebas didahului dengan *Preferential Trading Arrangements* (PTA) antara kedua negara yang bertujuan untuk mengurangi tarif sejumlah produk tertentu (Ragimun, n.d.). PTA yang dilakukan antara Uni Eropa dan Tiongkok memberikan kelonggaran akses pasar untuk produk-produk tertentu dari kedua belah pihak. Hal ini dapat mendorong pertumbuhan perdagangan, investasi, dan kerja sama ekonomi lainnya. Dengan demikian, implementasi tersebut sebagai langkah awal dalam meningkatkan hubungan ekonomi antara dua pihak.

Namun demikian, tantangan perekonomian dalam pelaksanaan hubungan ini masih ditemui hingga menyebabkan kelonggaran hubungan di antara kedua belah pihak. Seperti akhir-akhir ini, Uni Eropa mengalami banyak isu krusial yang mendatangkan sanksi. Salah satu bentuk ketegangan tersebut terlihat dari langkah Uni Eropa yang membuka investigasi

terhadap lonjakan impor mobil listrik berharga rendah asal Tiongkok, yang dinilai membanjiri pasar Eropa dan mengganggu stabilitas industri otomotif domestik (Ruly Kurniawann, 2023). Sikap Uni Eropa yang melakukan pencegahan terhadap kendaraan listrik dari Tiongkok dengan menerapkan tarif impor sebesar 37,6% bertujuan untuk melindungi produksi mobil listrik dalam negeri (Oswaldo, 2024). Proteksi yang dilakukan Uni Eropa ini memicu reaksi negatif dari Tiongkok. Atas dasar itu, Kementerian Perdagangan Tiongkok memperingatkan tindakan Uni Eropa tersebut dapat mendatangkan tindakan balasan dari Tiongkok yang bisa memicu sumbu perang dagang dengan Tiongkok. Menurut Tiongkok, tindakan protektif Uni Eropa sebagai pelanggaran atas perjanjian perdagangan bebas antara Uni Eropa dan Tiongkok.

Di sisi lain, Uni Eropa juga memiliki dasar dari tindakan itu atas kesepakatannya dalam kebijakan dari pasar tunggal Eropa. Pasar tunggal ini berupaya menjamin pergerakan bebas barang, modal, jasa, dan tenaga kerja dalam memenuhi kebutuhan negara anggota Uni Eropa. Dengan adanya pasar tunggal, Uni Eropa dapat meningkatkan efisiensi ekonomi, memperkuat integrasi pasar, dan mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Dengan kebijakan pasar tunggal, Uni Eropa dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melindungi kepentingan ekonominya, seperti menerapkan tindakan anti-dumping dan sanksi terhadap praktik perdagangan yang tidak adil. Hal ini juga memungkinkan Uni Eropa untuk merespons dengan lebih efektif terhadap tantangan-tantangan yang muncul dari hubungan perdagangan dengan negara-negara non-anggota, termasuk Tiongkok. Oleh karena itu, penulis ingin menganalisa lebih dalam terkait faktor-faktor apa saja yang melatarbelakangi Uni Eropa melakukan kebijakan proteksionisme dagang terhadap impor mobil listrik Tiongkok.

Dalam kajian ini, kami menggunakan salah satu kajian terdahulu yang membahas bagaimana perang dagang pernah terjadi di antara Eropa dan Tiongkok. Tsabitah (2024) menjelaskan bahwa dari sekian laporan investigasi anti-dumping yang diajukan oleh Uni Eropa kepada World Trade Organization di periode 2001 hingga 2002, sebagian besar dari pengaduan tersebut merupakan pengaduan atas aktivitas ekspor produk logam dasar oleh Tiongkok di wilayah Uni Eropa. Pada penelitian tersebut dijelaskan bahwa Uni Eropa melaporkan adanya aktivitas dumping produk dasar logam oleh Tiongkok di wilayah Eropa yang mengancam daya saing industri produk dasar logam domestiknya, sehingga memicu perang dagang antara Uni Eropa dan Tiongkok pada produk dasar logam tersebut.

Pada kajian yang kami susun, kami juga akan membahas bagaimana Uni Eropa memiliki kekhawatiran atas daya saing produk domestiknya, sehingga memicu perang dagang antar kedua negara terulang kembali. Tetapi kami akan memfokuskan penelitian ini pada kebijakan kenaikan tarif yang dilakukan oleh Uni Eropa terhadap produk mobil listrik Tiongkok yang mengancam industri domestik produk tersebut di Uni Eropa.

Selain jurnal di atas, penelitian ini menggunakan kajian terdahulu yang membahas mengenai pesatnya perkembangan industri mobil listrik Tiongkok (Liang & Li, 2023). Pada jurnal tersebut membahas potensi industri tersebut yang mencuri atensi pemerintah Tiongkok sehingga mendorong pemberlakuan kebijakan yang akan menguntungkan industri mobil listrik negara tersebut. Liang dkk. juga menjelaskan bagaimana industri mobil listrik Tiongkok dapat menjadi pemicu perubahan besar pada industri otomotif dunia. Maka pada penelitian ini, akan dibahas respons Uni Eropa terhadap kebijakan Tiongkok pada industri mobil listriknya yang semakin berkembang.

Uni Eropa yang memiliki kebijakan liberalisasi ekonomi dan pasar bebas memberikan keleluasaan bagi aktor ekonomi dalam melakukan perdagangan lintas batas tanpa campur tangan pemerintah. Hal tersebut diharapkan dapat menghindari terganggunya mekanisme pasar oleh intervensi dari pemerintah. Namun hal tersebut menjadi paradoks ketika Uni Eropa mencoba menaikkan tarif impor mobil listrik Tiongkok sebagai upaya melindungi perusahaan mobil listrik Eropa. Hal ini menimbulkan respons pemerintah Tiongkok yang dengan tegas akan melakukan segala cara untuk melindungi perusahaan dalam negerinya.

Kebijakan proteksi dengan menaikkan tarif impor mobil listrik Tiongkok merupakan respons terhadap tindakan Tiongkok yang lebih dulu melakukan intervensi terhadap perusahaan dalam negerinya sehingga mampu memproduksi mobil listrik dengan lebih murah, hal tersebut telah mengancam perusahaan mobil listrik Eropa. Kebijakan proteksi tersebut juga berpotensi menimbulkan respons balasan dari Tiongkok yang tentu berusaha melindungi pasar dan perusahaan mobil listriknya.

Penelitian ini mencoba menganalisis motivasi Uni Eropa di balik kebijakan intervensi ekonomi dalam bentuk kenaikan tarif impor mobil listrik Tiongkok menggunakan pemikiran neo-merkantilisme, yaitu pemikiran bahwa negara perlu meningkatkan produksi domestik dan surplus neraca pembayaran melalui kebijakan subsidi ekspor dan penerapan hambatan perdagangan untuk membatasi impor sebagai upaya mendukung dan melindungi perusahaan

dalam negerinya (Khasan Ashari, 2020). Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui motivasi yang ada di balik kebijakan tarif Uni Eropa terhadap mobil listrik Tiongkok serta bagaimana kebijakan dari tarif tersebut menimbulkan respons dari Tiongkok.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bersifat eksplanatori. Pendekatan ini dipilih untuk memungkinkan peneliti mengeksplorasi secara mendalam alasan di balik kebijakan Uni Eropa menaikkan tarif impor mobil listrik dari Tiongkok, serta untuk memahami hubungan sebab-akibat dari kebijakan tersebut terhadap berbagai aspek internal maupun eksternal Uni Eropa. Seperti dijelaskan oleh McNabb (2021), penelitian kualitatif eksplanatori cocok digunakan ketika peneliti ingin memahami makna sosial, motif kebijakan, serta dinamika politik yang belum banyak dijelaskan dalam studi sebelumnya.

Desain penelitian kualitatif ini mengandalkan analisis naratif dan interpretatif terhadap data yang bersumber dari dokumen-dokumen tertulis. Penelitian tidak berangkat dari pengujian hipotesis numerik, melainkan dari upaya memahami konteks kebijakan dalam perspektif politik dan ekonomi global. McNabb (2021) menekankan bahwa penelitian semacam ini memberikan fleksibilitas bagi peneliti untuk menyesuaikan kerangka analisis dengan temuan lapangan, serta mendekati objek kajian secara emik, yaitu dari sudut pandang aktor atau lembaga yang dikaji.

Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan memanfaatkan data sekunder yang diperoleh dari buku akademik, jurnal ilmiah, laporan kebijakan resmi, serta artikel dari portal berita yang kredibel. Jenis data yang digunakan dipilih berdasarkan relevansinya dengan fokus penelitian, yaitu hubungan dagang Uni Eropa–Tiongkok, nilai-nilai liberalisasi ekonomi, serta respons institusional terhadap persaingan teknologi mobil listrik. McNabb (2021) menjelaskan bahwa metode studi pustaka efektif digunakan untuk mengonstruksi argumen berbasis bukti, khususnya pada isu-isu yang melibatkan aktor institusional dan kebijakan internasional.

Analisis data dilakukan dengan pendekatan analisis isi (*content analysis*), yakni dengan menelaah secara sistematis isi dokumen untuk menemukan pola naratif, argumen kebijakan, dan kontradiksi antara nilai yang diklaim dengan praktik yang dilakukan.

Peneliti melakukan penafsiran terhadap data dengan mempertimbangkan konteks politik, ekonomi, dan normatif yang menyertainya. McNabb (2021) menegaskan bahwa analisis dalam penelitian kualitatif tidak hanya deskriptif, tetapi juga interpretatif, dan menuntut peneliti untuk mengaitkan data dengan pertanyaan riset secara reflektif dan logis. Dengan desain dan teknik yang digunakan, penelitian ini diharapkan dapat dikembangkan untuk kasus kebijakan serupa di masa depan, serta memberi kontribusi teoritis terhadap studi-studi yang mengkaji ketegangan antara kebijakan proteksionis dan prinsip pasar bebas dalam hubungan internasional kontemporer.

PEMBAHASAN

Dalam beberapa tahun terakhir, perdagangan internasional mengalami guncangan akibat meningkatnya tensi geopolitik, disrupsi rantai pasok, serta kekhawatiran negara-negara terhadap keamanan ekonomi mereka. Di tengah tekanan global ini, negara-negara maju seperti Amerika Serikat dan Uni Eropa mulai menerapkan langkah-langkah proteksionis yang secara historis pernah mereka tolak. Uni Eropa yang selama ini dikenal sebagai promotor utama nilai-nilai liberalisasi ekonomi dan keterbukaan pasar, kini justru mulai menunjukkan kecenderungan untuk melindungi industri strategis domestik melalui intervensi kebijakan, termasuk dalam sektor mobil listrik. Kebijakan seperti itu mencerminkan pergeseran dari pendekatan normatif menuju strategi defensif dalam menghadapi kompetisi global yang semakin tajam, khususnya terhadap dominasi industri manufaktur Tiongkok (Wong & Trillo-Figueroa, 2023).

Kebijakan proteksionis yang diterapkan Uni Eropa dalam bentuk pengenaan tarif terhadap impor mobil listrik dari Tiongkok menjadi contoh paling mencolok dari pergeseran orientasi kebijakan tersebut. Pengenaan tarif ini tidak hanya berdampak pada hubungan dagang bilateral, tetapi juga memunculkan pertanyaan mendasar mengenai konsistensi ideologis Uni Eropa dalam menegakkan prinsip-prinsip pasar bebas. Ketegangan ini terjadi di tengah meningkatnya tekanan publik dan politisi di dalam negeri Eropa yang menuntut perlindungan terhadap industri dan lapangan kerja domestik, sekaligus menjaga transisi hijau yang berkelanjutan (Laśzló & Aktan, 2025). Situasi ini menandai titik penting dalam dinamika politik ekonomi Eropa, di mana pertimbangan strategis domestik mulai mengambil alih narasi normatif tentang perdagangan global.

Paradoks Pasar Bebas dan Proteksionisme Uni Eropa

Uni Eropa merupakan sebuah badan supranasional yang berkomitmen untuk melakukan *free and fair trade* dalam kancah internasional. Dalam website resminya yang menjelaskan tujuan dari Uni Eropa, tercantum jelas mengenai komitmen Uni Eropa untuk berkontribusi pada pasar perdagangan *free and fair* secara internasional serta berkontribusi dalam perkembangan berkelanjutan untuk bumi (European Union, 2016). Pernyataan pertama secara langsung menunjukkan komitmen Eropa terhadap keterbukaan atas perdagangan bebas di dunia, di mana secara teoritis perdagangan dapat dilakukan secara bebas melewati batas antar negara tanpa salah satunya, obstruksi penetapan tarif dari negara (Khasan Ashari, 2020). Komitmen ini menunjukkan nilai liberalisasi ekonomi yang dianut oleh Uni Eropa, sehingga seharusnya pemerintah mengurangi keterlibatannya dalam sektor ekonomi negaranya dan memberikan keleluasaan bagi sektor swasta di dalam negara untuk melakukan kegiatan ekonomi (Gissy, 2008). Tetapi hal ini bertolak belakang dengan penetapan kenaikan tarif mobil listrik impor Tiongkok yang dapat ditambah kurang lebih 38% di atas tarif yang sudah ditetapkan sebelumnya (Kurniawan & Kurniawan, 2024). Hal ini menunjukkan kegagalan dari komitmen Uni Eropa mengenai perdagangan yang bebas antar negara.

Liberalisme ekonomi, menurut Ashari (2020), adalah konsep yang mengurangi peran pemerintah dalam sektor ekonomi. Ini dicapai dengan menghapus hambatan perdagangan dan tarif, melakukan deregulasi sektor keuangan, membuka peluang bagi investor asing untuk berinvestasi dalam sektor keuangan, serta mentransfer kepemilikan perusahaan milik negara kepada pihak swasta. Dalam kasus ini, di mana Uni Eropa memberlakukan kenaikan tarif pada impor mobil listrik Tiongkok, menghasilkan penurunan kompetitivitas produk tersebut akibat penurunan surplus konsumen (Nurhiasati et al., 2010). Sebagai hasil kebijakan tersebut, harga produk mobil listrik Uni Eropa dapat bersaing dengan produk Tiongkok yang memiliki kualitas yang sama dengan harga yang lebih murah. Hal ini menyalahkan prinsip *free trade* atau perdagangan bebas yang menjadi komitmen tujuan Uni Eropa dalam kontribusinya secara internasional.

Selain dalam faktor kompetitivitas ekonomi antar negara, kenaikan tarif ini juga mempengaruhi keuntungan yang didapatkan konsumen. Karena dengan terjangkaunya produk mobil listrik Tiongkok, semakin banyak masyarakat Uni Eropa yang dapat mengakses kendaraan yang ramah lingkungan dan hal ini sejalan dengan visi lain dari Uni Eropa yaitu untuk berkontribusi dalam keamanan perdamaian dan perkembangan keberlanjutan di bumi

(European Union, 2016). Memang mobil listrik produksi Tiongkok telah menjadi pilihan masyarakat Uni Eropa. Di mana Asosiasi Produsen Mobil Eropa melaporkan, Tiongkok menyumbangkan 4% dari total penjualan mobil listrik di Eropa (Xinhua, 2023). Dengan semakin terjangkaunya mobil listrik, hal ini dapat berjalan secara bersamaan dengan harapan perkembangan berkelanjutan bumi dengan mengubah kendaraan yang kita gunakan setiap harinya dari produk yang beremisi gas karbon menjadi produk yang tidak menambah polusi udara.

Mobil listrik dari Tiongkok saat ini sedang mengalami kemajuan pesat. Peningkatan baik dari sisi kualitas hingga kuantitas, mobil listrik Tiongkok telah membanjiri pasar global. Produknya dipandang memiliki kualitas material dan perakitan yang sangat baik. Untuk kendaraan listrik perusahaan Tiongkok memang sedang merajai pasaran global. Kualitasnya yang baik dengan harga yang lebih terjangkau dibandingkan produksi perusahaan-perusahaan Barat, telah menjadikan mobil listrik Tiongkok mendominasi pasar global.

Menurut Komisi Eropa, dibandingkan model buatan Uni Eropa, mobil listrik Tiongkok pada umumnya memiliki harga jual yang lebih rendah hingga 20% di Eropa. Bukan hanya itu, baterai buatan Tiongkok CATL sebagai pemasok Volkswagen, BMW, Tesla, dan mobil listrik Tiongkok, juga merupakan pemasok 40% baterai mobil listrik dunia. Bahkan CATL akan menjadi yang pertama di dunia memasarkan baterai dengan jarak tempuh lebih dari 1000 kilometer dalam satu kali pengisian daya (Kelter, 2024).

Salah satu merek mobil listrik Tiongkok, BYD bahkan menjual 525.409 mobil listrik ke pasar global selama kuartal terakhir 2023 yang menobatkannya sebagai perusahaan mobil listrik terbesar mengalahkan Tesla yang hanya menjual di angka 484.507 unit. Hal tersebut juga hampir menjadikan Tiongkok eksportir mobil terbesar dunia mengalahkan Jepang secara keseluruhan (Sriram, 2024). Di Uni Eropa mobil listrik Tiongkok menunjukkan kenaikan pangsa pasar hingga 8,2% di tahun 2023, yang sebelumnya naik 0,5% di tahun 2019. Federasi Eropa untuk Transportasi dan Lingkungan memperhitungkan kenaikan terus menerus pangsa pasar mobil Tiongkok menjadi 11% pada 2024 bahkan hingga 20% pada tahun 2027 (TransportEnvironment.org, 2024).

Perusahaan riset independen Rhodium Group, berdasarkan penelitiannya menentukan tarif masuk harus berada pada kisaran 40% hingga 50%. Namun, Uni Eropa juga mempertimbangkan balasan yang mungkin dilakukan oleh Tiongkok mengingat aturan WTO

yang menetapkan kemungkinan cakupan tarif sebesar 15% hingga 30% (Mudge, 2024). Komisi Uni Eropa akhirnya mengumumkan adanya kenaikan bea masuk antara 17,4% hingga 38,1% terhadap mobil listrik Tiongkok yang dimulai pada 4 Juli sambil menunggu Beijing menawarkan solusi terhadap subsidi mereka yang dianggap Uni Eropa telah mendistorsi pasar. Tarif tersebut di atas bea masuk yang sudah ada sebesar 10%, sehingga kini tarif hampir menyentuh 50%. Hal tersebut dianggap perlu untuk membatasi arus impor mobil listrik Tiongkok (Kelter, 2024).

Komisaris Lembaga Kompetisi Eropa, Margrethe Vestager, menyatakan bea tersebut bukan wujud tekanan terhadap industri mobil listrik Tiongkok ataupun mengunggulkan industri mobil listrik Eropa, bea tersebut justru bertujuan memperbaiki apa yang dianggap tidak adil sehingga memberikan persaingan yang setara bagi industri lokal Uni Eropa. Sebelumnya, para pejabat Uni Eropa mengindikasikan adanya subsidi yang tidak adil dari pemerintah Tiongkok kepada perusahaan mobil listrik dalam negerinya. Subsidi tersebut memungkinkan perusahaan asal Tiongkok memproduksi dan menjual mobil listriknya dengan harga yang jauh lebih murah di pasar global, dibandingkan perusahaan di negara lain termasuk Uni Eropa (Oswaldo, 2024). Komisi Eropa mengakui telah menemukan cukup bukti peningkatan tajam impor mobil listrik bertenaga baterai dari Tiongkok sebesar 14% semenjak dilakukannya penyelidikan. Komisi Eropa bahkan mengindikasikan banyak mobil impor yang menerima subsidi pemerintah sejak tahun 2017 dalam bentuk keringanan pajak hingga transfer dana langsung (Sullivan, 2024).

Vestager menekankan pentingnya kebijakan ini mengingat produksi mobil listrik global tidak banyak dipasok oleh Tiongkok ke seluruh dunia. Vestager juga menegaskan kebijakan tersebut bukan merupakan blokade impor. Uni Eropa tetap mengimpor mobil listrik Tiongkok dan perdagangan global tetap berjalan. Vestager menyatakan besaran tarif juga ditentukan dari kesediaan perusahaan bekerja sama untuk menunjukkan pembukuan mereka. Bagi perusahaan yang kooperatif akan dikenakan tarif yang lebih rendah, yaitu seperti produsen Tesla dan BMW di Tiongkok dikenakan tarif sebesar 20%, sedangkan perusahaan yang dianggap tidak kooperatif dikenakan tarif yang lebih besar yaitu 37,6% (Oswaldo, 2024).

Sikap Uni Eropa yang melakukan intervensi dalam kegiatan perdagangan mobil listrik ini menunjukkan sikap yang bertentangan dengan prinsip pasar bebas dan liberalisasi ekonomi yang mereka gaungkan. Prinsip *non-intervention* pemerintah dalam kegiatan

ekonomi nyatanya tidak juga efektif pada kondisi-kondisi seperti ini. Berdasarkan teori neo-merkantilisme, yaitu pemikiran bahwa negara perlu meningkatkan produksi domestik dan surplus neraca pembayaran melalui kebijakan subsidi ekspor dan penerapan hambatan perdagangan untuk membatasi impor sebagai upaya mendukung dan melindungi perusahaan dalam negerinya (Khasan Ashari, 2020).

Sebelum pengumuman bea masuk tersebut, China Passenger Car Association (CPCA), organisasi yang mewakili produsen mobil penumpang di Tiongkok menilai kenaikan impor sementara sebesar 20% masih wajar mengingat sektor otomotif menjadi penyedia lapangan kerja utama di Eropa. Uni Eropa tentu perlu memberi rasa aman bagi industri otomotif dalam negeri. Industri otomotif menyumbang sekitar 13,8 juta lapangan kerja di Uni Eropa, yaitu sekitar 6% dari semua pekerjaan di kawasan tersebut. Namun perlu diingat juga bahwa kebijakan tarif yang dilakukan Amerika Serikat dan Uni Eropa selain menimbulkan respons Pemerintah Tiongkok, pembatasan impor mobil listrik ini juga dapat menghambat komitmen untuk menurunkan emisi karbon dan mengurangi dampak perubahan iklim. Uni Eropa sendiri berupaya menghentikan penjualan mobil berbahan bakar fosil dan diesel di kawasan pada tanggal yang sama, namun hal tersebut sulit dilakukan jika tidak membuka akses pada industri mobil listrik Tiongkok. Tiongkok sendiri merupakan pemasok sekitar 76% produksi baterai global, berbanding jauh dengan Uni Eropa yang hanya menyumbang kurang dari 10% (Kelter, 2024).

Proteksi Industri dan Strategi Neo-Merkantilisme

Perubahan pangsa pasar akan kebutuhan teknologi ramah lingkungan telah mendorong berbagai negara untuk berinovasi dan mengembangkan solusi berkelanjutan. Di tengah pergeseran ini, Uni Eropa berupaya memainkan peran utama dalam menciptakan industri hijau yang tangguh. Namun, dalam proses transisi ini, tantangan perdagangan internasional tetap menjadi hambatan yang harus diatasi. Hambatan tersebut seperti kondisi daya saing industri yang kian meningkat dan kompetitif. Contohnya seperti harga mobil listrik di Eropa sangat mahal daripada harga mobil yang menggunakan pembakaran konvensional (Suryanto, 2022). Karena hal itu, Tiongkok melihat peluang pasar di kawasan Eropa yang memungkinkan dapat berdampak positif bagi perekonomiannya.

Namun sayangnya, langkah Tiongkok tersebut tidak disambut baik oleh Uni Eropa. Kehadiran mobil listrik yang dijual murah oleh Tiongkok nyatanya dianggap sebagai ancaman terhadap industri lokal Uni Eropa (Anwar, 2024).

Fenomena ini mencerminkan kekhawatiran Uni Eropa terhadap ketergantungan pada produk impor murah yang berpotensi mengikis kapasitas produksi dalam negeri (Hettne, 1993). Menurut Uni Eropa bahwa transisi energi tidak dapat didasarkan pada impor yang tidak adil hingga mengorbankan industri mobil listrik di negara anggota Uni Eropa. Oleh karena itu, bentuk perlindungan Uni Eropa terhadap perusahaan-perusahaan otomotifnya adalah dengan memberlakukan pengenaan tarif impor mobil listrik Tiongkok tersebut (Gros, 2024). Dalam kerangka teori neo-merkantilisme, tindakan protektif ini merupakan strategi pengelolaan keterbukaan ekonomi secara selektif. Uni Eropa tidak sedang menolak perdagangan global, melainkan berupaya mengarahkan arus perdagangan agar memperkuat daya saing kawasan dan menghindari disrupsi struktural terhadap industri strategisnya (Hettne, 1993).

Alasan diterbitkannya kebijakan ini adalah untuk menjaga stabilitas ekonomi dan industri Uni Eropa. Seperti contoh, ketika konsumen Eropa membayar harga yang lebih tinggi untuk mobil listrik dari Tiongkok, uangnya tetap berada di Eropa dan masuk ke devisa Uni Eropa. Hal ini juga sepadan, ketika konsumen Eropa membayar harga yang lebih tinggi untuk mobil listrik buatan Eropa maka keuntungannya juga mengalir kepada produsen Eropa sehingga membawa dampak ekonomi yang signifikan bagi Uni Eropa. Sebab itu lah, Uni Eropa menerapkan pengenaan tarif impor mobil listrik dari Tiongkok. Selain itu seperti yang kita ketahui bahwa industri otomotif merupakan salah satu pilar penting dalam perekonomian Uni Eropa yang dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap pertumbuhan ekonominya.

Dalam perspektif neo-merkantilisme, kawasan seperti Uni Eropa dapat dipahami sebagai aktor ekonomi kolektif yang berupaya membangun kapasitas "*regionness*" yaitu identitas dan otonomi ekonomi-politik kawasan yang mampu bersaing dalam sistem global . Oleh karena itu, kebijakan tarif ini merupakan bagian dari strategi jangka panjang untuk menjaga keberlanjutan industri hijau Uni Eropa dan mengukuhkan otonomi strategisnya.

Memastikan Keberlanjutan Lingkungan dan Keberadaan Lapangan Kerja di Uni Eropa

Sesuai perjanjian yang ditandatangani dalam *United Nations Climate Change Conference* untuk menanggulangi efek perubahan iklim, Uni Eropa berupaya untuk mengurangi emisi karbondioksida dan mencapai target iklim yang sehat dengan mendorong produksi dan penggunaan kendaraan mobil listrik yang lebih efisien dan ramah lingkungan yang dikembangkan di dalam negeri (Awaliyah, 2024). Cara ini melindungi produsen lokal dalam menciptakan inovasi pada bidang teknologi hijau dan menuju transisi ekonomi rendah karbon. Kebijakan ini secara langsung dapat meningkatkan daya saing otomotif Eropa secara komprehensif, baik dalam segi kualitas kendaraan maupun bagi keberlanjutan lingkungan.

Selain itu, melalui kebijakan ini Uni Eropa berupaya menjaga keberadaan lapangan pekerjaan di sektor otomotif dan industri yang merupakan bagian penting dari ekonomi. Bahkan, berdasarkan analisis dari European Council on Foreign Relations (ECFR), guncangan akibat kebijakan tarif impor ini berpotensi memengaruhi sekitar 13,8 juta tenaga kerja di Uni Eropa yang bergantung pada industri otomotif (Muhammad, 2024). Oleh karena itu, kekhawatiran atas membanjirnya mobil listrik impor dari Tiongkok bukan hanya menyangkut masalah persaingan, melainkan juga potensi ancaman terhadap stabilitas ketenagakerjaan.

Menariknya, beberapa negara Uni Eropa justru berlomba untuk menarik investasi dari produsen kendaraan listrik Tiongkok seperti BYD, dalam upaya menciptakan lapangan kerja baru melalui pembangunan pabrik lokal. Negara-negara Eropa kini berhati-hati menyikapi lonjakan kendaraan listrik asal Tiongkok, namun tetap membuka peluang investasi jika membawa dampak positif bagi tenaga kerja dan teknologi (IQPlus, 2024). Negara seperti Prancis dan Hongaria bersaing untuk menjadi tuan rumah pabrik mobil listrik Tiongkok demi mengamankan lapangan kerja di sektor industri manufaktur (Wicaksono, 2024). Ini menjadi dilema lain jika kebijakan tarif menimbulkan respon negatif dari Tiongkok yang justru akan menghambat kerja sama ekonomi dan pasar bebas tersebut.

Dengan menciptakan kondisi pasar yang seimbang, Uni Eropa berharap ada peningkatan investasi, penelitian, dan pengembangan produsen otomotif sehingga kapasitas produksi mobil listrik dalam negeri Uni Eropa dapat meningkat secara signifikan. Kebijakan ini juga dianggap penting dalam menjaga stabilitas sosial-ekonomi di Uni Eropa serta

menghindari dampak negatif yang dapat timbul dari pengangguran massal dan penurunan ekonomi regional. Dengan demikian, kebijakan ini memberikan perlindungan yang diperlukan bagi industri otomotif lokal untuk berkembang dan berkompetisi secara sehat di pasar global (Boullenois et al., 2023).

Dampak Tarif terhadap Pasar dan Geopolitik

Kenaikan tarif impor mobil listrik dari Tiongkok pada tahun 2024 diharapkan dapat membawa dampak baik bagi pasar mobil listrik di Eropa. Namun, dalam jangka pendek, kenaikan pajak impor dapat menyebabkan hambatan. Kemungkinan besar konsumen akan menghadapi keterbatasan pilihan dan harga yang lebih tinggi, terutama jika produksi lokal belum sepenuhnya dapat memenuhi permintaan yang meningkat. Hal ini disebabkan oleh terbatasnya subsidi untuk mobil listrik dan hanya ada sedikit model baru untuk teknologi transisi ini. Ditambah lagi dengan persepsi yang ada di kalangan konsumen, bahwa komponen pengisian daya dan kinerja baterai mobil listrik saat ini masih belum cukup baik. Dibandingkan dengan Tiongkok yang dapat memproduksi kendaraan listrik hampir dua kali lebih banyak dibandingkan gabungan produksi Uni Eropa dan Amerika Serikat. Konsumen akan lebih bisa melirik bahwa mobil listrik pabrikan Tiongkok lebih baik dari segi kualitas, harga, maupun teknologi dibandingkan mobil listrik pabrikan Uni Eropa. Presiden Dewan Manajemen Asosiasi Distributor dan Produsen Suku Cadang Otomotif, Tomasz Beben pun memberikan peringatan bahwa tarif yang lebih tinggi untuk mobil listrik Tiongkok dapat berdampak buruk, tidak hanya akan merugikan konsumen Eropa, tetapi juga merugikan industri mobil di benua itu (Mudge, 2024).

Meskipun terdapat potensi hambatan jangka pendek, peningkatan produksi mobil listrik lokal sejalan dengan tujuan jangka panjang Uni Eropa untuk transisi ke energi terbarukan. Dengan memperkuat industri mobil listrik lokal, Eropa dapat memastikan pasokan yang lebih stabil dan mandiri, tujuan ini juga mendukung rencana pengurangan emisi karbon dan penggunaan energi terbarukan. Selain itu, dengan berkurangnya tekanan dari produk impor murah, produsen Eropa mungkin lebih terdorong untuk meningkatkan investasi dalam teknologi baru dan inovasi. Hal ini, dapat mencakup pengembangan model mobil listrik yang lebih efisien, peningkatan komponen pengisian daya, dan perbaikan dalam rantai pasokan untuk menurunkan biaya produksi (Xinhua, 2024).

Berdasarkan data, polusi udara luar ruangan yang dihasilkan oleh emisi karbon menyebabkan sekitar 1,3 juta kematian per tahun di Uni Eropa. Uni Eropa telah mengeluarkan komitmen kuat untuk mengurangi emisi karbon melalui penggunaan mobil listrik dan penerapan berbagai kebijakan terkait. Peralihan dari bahan bakar fosil ke energi terbarukan jelas berdampak baik bagi perkotaan. Selain emisi berkendara yang lebih rendah, kendaraan listrik juga mengeluarkan lebih sedikit partikel berbahaya ke udara, terutama dibandingkan dengan bahan bakar diesel ataupun fosil. Terlebih lagi, kendaraan listrik juga lebih senyap ketika digunakan sehingga membantu mengurangi tingkat polusi suara yang terkadang sangat mengganggu indra pendengaran (Lefort, 2022).

Meski dianggap memiliki keuntungan jangka panjang dengan mendorong industri mobil listrik lokal, kebijakan untuk menaikkan tarif impor ini nyatanya tidak mendapatkan dukungan dari semua negara anggota Uni Eropa. Dua negara besar Jerman dan Hungaria, memutuskan untuk menolak kebijakan itu dengan alasan bahwa sektor otomotif mereka memiliki kepentingan ekspor yang signifikan ke Tiongkok. Di samping itu, dua belas negara telah memutuskan untuk abstain dalam pemungutan suara ini. Sehingga terdapat sepuluh negara anggota Uni Eropa, di antaranya Prancis, Italia, dan Polandia, yang menyetujui peningkatan tarif impor ini. Dukungan yang diberikan oleh negara-negara ini menunjukkan perhatian mereka atas dominasi mobil listrik asal Tiongkok yang dianggap merugikan para produsen mobil di Eropa (Rajendra, 2024).

Komisi Eropa dilaporkan telah menunjukkan niat untuk menurunkan tarif impor mobil listrik dari Volkswagen (VW) dan BMW yang dibuat di Tiongkok. Sesuai dengan proposal terbaru yang diajukan, mobil listrik yang diimpor dari Tiongkok akan dikenakan tarif maksimal mencapai 37,6%. Namun, Komisi Eropa tengah mempertimbangkan untuk mengkategorikan VW dan BMW sebagai "perusahaan yang bekerja sama", sehingga mereka dapat menerima pengurangan tarif sebesar 20,8%. Jika pengklasifikasian itu terlaksana, maka model kendaraan listrik BMW yang diproduksi di Tiongkok, seperti iX3, serta Cupra Tavascan yang dihasilkan oleh pabrik Volkswagen Group di Anhui, Tiongkok, dapat dikenakan tarif impor yang lebih murah (Nugraha, 2024).

Upaya konsesi dari Komisi Eropa tersebut muncul akibat kekhawatiran yang diungkapkan oleh pabrikan mobil Eropa yang memproduksi kendaraan di Tiongkok dan kemudian mengimpornya kembali ke Eropa. Produsen otomotif dari Jerman merupakan salah satu yang aktif menentang kebijakan tarif yang dikhawatirkan dapat memicu reaksi balasan

dari Tiongkok yang merupakan salah satu pasar utama bagi para produsen otomotif Jerman (Nugraha, 2024). Perusahaan otomotif terkemuka asal Jerman, seperti BMW dan Volkswagen, juga menyampaikan kritik tajam terhadap keputusan yang diambil oleh Uni Eropa. BMW menyebut kebijakan ini sebagai "tanda berbahaya" bagi sektor otomotif Eropa yang sudah menghadapi tekanan yang cukup berat. Bagi mereka, Penetapan tarif bea masuk tambahan untuk impor menuju pada situasi yang tidak produktif. Sementara itu, Volkswagen menyatakan bahwa tindakan ini adalah metode yang keliru dalam mengatasi tantangan perdagangan internasional (Rajendra, 2024). Produsen otomotif Jerman lain, Mercedes-Benz juga menegaskan pentingnya perdagangan bebas yang adil. Jika sikap proteksionisme semakin meningkat, ini akan berdampak buruk secara ekonomi bagi semua pihak yang terlibat (Xinhua, 2024a).

Verband der Automobilindustrie (VDA), organisasi yang mewakili kepentingan industri otomotif Jerman, merasa biaya masuk tambahan tersebut tidak sejalan dengan peningkatan daya saing sektor otomotif di Eropa. Dewan Asosiasi Federal Jerman untuk Pembangunan Ekonomi dan Perdagangan Luar Negeri, juga menolak dengan keras dan tegas, sejalan dengan seluruh industri otomotif Jerman yang terpengaruh oleh tarif tersebut. Dewan tersebut mengajak kedua pihak untuk menyelesaikan perselisihan dan menekankan bahwa demi kepentingan lingkungan dan konsumen di Eropa, Uni Eropa membutuhkan akses ke mobilitas listrik di mana Tiongkok berperan sebagai pemimpin (Xinhua, 2024a).

Usulan untuk menurunkan tarif impor kendaraan listrik yang diproduksi oleh Volkswagen dan BMW di Tiongkok dipandang sebagai strategi yang cerdas untuk menyeimbangkan kepentingan produsen Eropa dan mengatasi kekhawatiran mengenai kompetisi dari mobil listrik asal Tiongkok. Tesla juga telah mengajukan permohonan untuk tarif terpisah bagi Model 3 yang diekspor ke Eropa dari pabrik yang berada di Shanghai (Nugraha, 2024). Sebagai bagian dari inisiatif kesepakatan hijau (The European Green Deal 2025), Uni Eropa memiliki tujuan untuk mencapai kondisi iklim yang netral pada tahun 2050 dan menargetkan pengurangan emisi gas rumah kaca setidaknya sebesar 55% pada tahun 2030 dibandingkan dengan tingkat emisi pada tahun 1990. Blok tersebut fokus pada pengembangan sistem transportasi yang menggunakan tenaga listrik. Tarif denda yang dikenakan oleh Uni Eropa berpotensi mengganggu stabilitas dalam mencapai sasaran-sasaran

tersebut, menghambat proses dekarbonisasi di sektor transportasi, dan memperkecil pilihan yang tersedia bagi konsumen. Hal ini dianggap sebagai pelanggaran terhadap dasar-dasar prinsip yang dipegang oleh Uni Eropa (Xinhua, 2024a).

Secara historis, Uni Eropa telah mendapatkan keuntungan dari kebijakan perdagangan internasionalnya, di mana Jerman menikmati surplus yang signifikan dalam sektor otomotif dengan Tiongkok. Berdasarkan VDA, pada tahun sebelumnya, perekonomian terkemuka di Eropa tersebut mengirimkan mobil dan komponen dengan nilai mencapai 26,3 miliar euro (1 euro = Rp17.629) ke Tiongkok, sedangkan total impor dari Tiongkok mencapai 6,8 miliar euro (Xinhua, 2024a).

Refleksi atas Paradoks Kebijakan Uni Eropa

Kebijakan proteksionisme yang ditempuh oleh Uni Eropa terhadap produk mobil listrik Tiongkok menunjukkan paradoks yang mencolok antara nilai-nilai yang dikampanyekan dan tindakan yang diambil. Pada satu sisi, Uni Eropa telah lama menjadi pionir dalam mempromosikan prinsip liberalisasi ekonomi, pasar bebas, serta komitmen terhadap perdagangan global yang adil dan berkelanjutan. Namun di sisi lain, penerapan tarif hingga 37,6% terhadap kendaraan listrik dari Tiongkok menunjukkan adanya kekhawatiran atas ancaman terhadap industri lokal dan hilangnya kemandirian ekonomi kawasan.

Langkah ini sejalan dengan logika neo-merkantilisme, di mana proteksi atas sektor strategis dianggap sebagai bentuk pembelaan terhadap kepentingan nasional atau regional dalam menghadapi kompetitor eksternal. Strategi semacam ini tidak serta-merta menolak globalisasi, melainkan berupaya mengelola keterbukaan ekonomi secara selektif guna memperkuat daya saing dan otonomi kawasan dalam sistem global (Hettne, 1993). Dalam konteks ini, Uni Eropa tampak menjalankan bentuk proteksionisme rasional demi memastikan kelangsungan industri otomotif sebagai sektor yang menyerap jutaan tenaga kerja dan menjadi pilar penting ekonomi regional (Gros, 2024).

Namun, realitas tersebut juga membuka ruang kritik dan refleksi lebih lanjut. Meningkatnya tensi dagang dengan Tiongkok dapat memunculkan dampak lanjutan bagi stabilitas perdagangan global dan proses transisi hijau yang justru membutuhkan kerja sama lintas negara. Di tengah meningkatnya tekanan kompetisi global dan kebutuhan menjaga

stabilitas industri strategis, Uni Eropa dihadapkan pada tantangan untuk menyeimbangkan proteksi industri domestik dengan komitmen terhadap prinsip pasar bebas. Strategi industri kawasan sebaiknya dirancang untuk menemukan titik keseimbangan antara dukungan terhadap sektor-sektor utama dan pentingnya menjaga persaingan yang adil di pasar tunggal maupun pasar bebas (Balfour et al., 2024). Pandangan ini menekankan bahwa proses *de-risking* terhadap hubungan ekonomi eksternal seharusnya tidak dilakukan dengan mengorbankan manfaat perdagangan internasional yang telah menjadi fondasi pertumbuhan Eropa selama ini (Pisani-Ferry et al., 2024). Dengan demikian, langkah Uni Eropa yang bersifat protektif dengan pengenaan tarif terhadap mobil listrik Tiongkok perlu ditempatkan dalam kerangka strategis yang tidak hanya defensif, tetapi juga adaptif dan kompatibel dengan nilai-nilai liberalisme ekonomi yang dikampanyekan oleh Uni Eropa sendiri.

KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa kebijakan tarif impor Uni Eropa terhadap mobil listrik Tiongkok pada tahun 2024 merupakan bentuk paradoks kebijakan yang memperlihatkan jarak antara komitmen normatif Uni Eropa terhadap prinsip pasar bebas dan tindakan proteksionis aktual yang diambil. Kebijakan ini menunjukkan pergeseran arah dari liberalisasi ekonomi menuju strategi defensif berbasis perlindungan industri dalam negeri, sebagaimana dianalisis melalui kerangka neo-merkantilisme.

Langkah proteksionis ini dipicu oleh kekhawatiran terhadap membanjirnya mobil listrik bersubsidi dari Tiongkok yang dianggap mengganggu stabilitas industri otomotif Uni Eropa dan mengancam keberlangsungan 13,8 juta tenaga kerja. Uni Eropa menggunakan dalih persaingan tidak sehat akibat subsidi negara Tiongkok sebagai legitimasi intervensi pasar. Namun, kebijakan ini juga memunculkan sejumlah dilema kritis, yakni potensi balasan dagang dari Tiongkok, keterlambatan dalam transisi energi bersih akibat keterbatasan pasokan kendaraan ramah lingkungan yang terjangkau, serta fragmentasi politik internal antara negara-negara anggota Uni Eropa yang memiliki kepentingan industri yang berbeda.

Alih-alih menjadi solusi struktural, kebijakan tarif ini lebih mencerminkan respons jangka pendek terhadap tekanan geopolitik dan kompetisi industri. Uni Eropa terlihat terjebak dalam dualitas, mempertahankan citra sebagai pelopor liberalisme ekonomi global,

namun sekaligus semakin bergantung pada logika proteksionisme strategis. Kebijakan ini, meskipun sah secara politis, berisiko melemahkan kredibilitas Uni Eropa sebagai aktor normatif dan justru menguatkan narasi persaingan blok ekonomi yang merusak stabilitas perdagangan global dan agenda dekarbonisasi jangka panjangnya sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, L. A. (2024). Sulit Bersaing, Uni Eropa Ganjal Mobil Listrik China dengan Tambahan Tarif 38 Persen. *Kompas.Id*.
<https://www.kompas.id/baca/internasional/2024/06/13/uni-eropa-tetapkan-tambahan-tarif-impor-mobil-listrik-china-hingga-38-persen>
- Awaliyah, G. (2024). Uni Eropa Targetkan Pengurangan Emisi Karbon Hingga 90 Persen di 2040. *Esgnow.Republika.Co.Id*. <https://esgnow.republika.co.id/berita/s8ul7j463/uni-eropa-targetkan-pengurangan-emisi-karbon-hingga-90-persen-di-2040>
- Balfour, R., Baroncelli, E., Bomassi, L., Csernaton, R., Goldthau, A., Grevi, G., Hoeffler, C., Jones, E., Nair, P. P., Ülgen, S., & Youngs, R. (2024). *Geopolitics and Economic Statecraft in the European Union*.
- Boullenois, C., Kratz, A., & Goujon, R. (2023). *Opening Salvo: The EU's Electric Vehicle Probe and What Comes Next*. <https://rhg.com/research/opening-salvo-the-eus-electric-vehicle-probe-and-what-comes-next/>
- European Union. (2016). Aims and Values. In *European Union*. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_en
- Gissy, W. (2008). Political Economy of Violence and Nonviolence. In *Encyclopedia of Violence, Peace, & Conflict* (2nd ed.).
https://www.researchgate.net/publication/291025852_Political_Economy_Of_Violence_And_Nonviolence
- Gros, D. (2024). The Irrationality of EU Tariffs on Chinese EVs. *Project Syndicate*.
<https://www.project-syndicate.org/commentary/eu-tariffs-on-chinese-ev-imports-are-bad-for-the-economy-and-climate-by-daniel-gros-2024-07>
- Hettne, B. (1993). Neo-Mercantilism: The Pursuit of Regionness. *Cooperation and Conflict*, 28(3).
- IQPlus. (2024, July 10). Eropa Waspada Kendaraan Listrik China namun juga Incar Investasinya. *Itrade.Cgsi.Co.Id*.

- Kelter, F. (2024). For China's Booming EV Industry, US and EU Markets a Tough Nut to Crack. *Aljazeera.Com*. <https://www.aljazeera.com/economy/2024/6/14/for-chinas-booming-ev-industry-us-and-eu-markets-a-tough-nut-to-crack>
- Khasan Ashari. (2020). *Kamus Hubungan Internasional dan Diplomasi* (Sukoco, Ed.; 1st ed., Vol. 1). PT Gramedia Pustaka Utama.
- Kurniawan, R., & Kurniawan, A. (2024). Uni Eropa Resmi Naikkan Tarif Impor Mobil Listrik China. *Kompas.Com*. https://otomotif.kompas.com/read/2024/06/18/112200815/uni-eropa-resmi-naikkan-tarif-impor-mobil-listrik-china#google_vignette
- Laászló, A., & Aktan, S. (2025). EU Metalworkers Demand Job Protections Amid Green Transition. *Euronews.Com*.
- Lefort, J. S. (2022). *Car Conundrum*. <https://www.eib.org/en/stories/electric-vehicles-europe>
- Liang, Y., & Li, Y. (2023). Exploring the Future of Electric Vehicles in China: Market Trends, Government Policies, Carbon Emissions and Technology Development. *Business, Economics and Management BEMS*, 2023. https://www.researchgate.net/publication/369866999_Exploring_the_Future_of_Electric_Vehicles_in_China_Market_Trends_Government_Policies_Carbon_Emissions_and_Technology_Development
- McNabb, D. E. (2021). *Research Methods for Political Science*. Routledge.
- Mudge, R. (2024). Produsen Otomotif Jerman Khawatirkan Perang Tarif UE-China. *Deutsche Welle*. <https://www.dw.com/id/produsen-otomotif-jerman-khawatirkan-perang-tarif-ue-cina/a-69194275>
- Muhammad, M. (2024). China dan Uni Eropa Cari Jalan Tengah soal Kendaraan Listrik. *Kompas.Id*.
- Nugraha, F. A. (2024). Eropa Kemungkinan bakal Kurangi Tarif Impor EV VW & BMW dari China. *Otomotif.Antaraneews.Com*. <https://otomotif.antaraneews.com/berita/4210179/eropa-kemungkinan-bakal-kurangi-tarif-impor-ev-vw-bmw-dari-china>
- Nurhiasi, E., Rifai, M., & Wahyunindyawati. (2010). Dampak Pemberlakuan Tarif Impor terhadap Kinerja Ekonomi Komoditas Kedelai dan Distribusi Kesejahteraan di Indonesia. *Buana Sains*, 10(1).

- Oswaldo, I. G. (2024). Uni Eropa Sebut Naikkan Tarif Impor Mobil Listrik China bukan Blokade, tapi... *DetikFinance*. <https://finance.detik.com/industri/d-7426009/uni-eropa-sebut-naikkan-tarif-impor-mobil-listrik-china-bukan-blokade-tapi>
- Pisani-Ferry, J., Di Mauro, B. W., & Zettelmeyer, J. (2024). *How to De-risk: European Economic Security in a World of Interdependence*.
- Putu, D. A., & Wishanti, E. (2014). *Kebangkitan China dalam Kerjasama Ekonomi Internasional di Kawasan Asia Timur*. <https://doi.org/https://doi.org/10.21776/jtg.v1i1.4>
- Ragimun. (n.d.). *Strategi Penguatan Kerjasama Ekonomi dan Perdagangan Indonesia - India*. Retrieved April 21, 2025, from https://fiskal.kemenkeu.go.id/files/berita-kajian/file/Strategi_Penguatan_Kerja_Sama_EkonomidanPerdagangan_Indonesia-India.pdf
- Otomotif.Com*. <https://otomotif.bisnis.com/read/20241008/275/1805608/tok-uni-eropa-patok-tarif-45-untuk-impor-mobil-listrik-china>
- Ruly Kurniawann. (2023, October 5). *Hubungan China dan Eropa Memanas karena Mobil Listrik Murah*. *Kompas.Com*. <https://otomotif.kompas.com/read/2023/10/05/194100915/hubungan-china-dan-eropa-memanas-karena-mobil-listrik-murah>
- Sriram, A. (2024, January 3). Tesla Delivers Record Q4 Cars, but China's BYD Steals Top EV Spot. *Reuters.Com*.
- Sullivan, A. (2024). Penjualan Mobil Listrik Eropa Lesu, China justru Meroket. *Deutsche Welle*. <https://www.dw.com/id/penjualan-mobil-listrik-eropa-lesu-cina-justru-meroket/a-68214013>
- Suryanto. (2022). Mengapa Mobil Listrik lebih Mahal Dibanding Mobil Konvensional? *Kalteng.Antaraneews.Com*. <https://riau.antaranews.com/berita/275045/mengapa-mobil-listrik-mahal-dibanding-mobil-konvensional>
- TransportEnvironment.org. (2024). *One in four EVs Sold in Europe this Year will be Made in China – Analysis*.
- Tsabitah, N. (2024). Kebijakan Perdagangan Uni Eropa terhadap Produk Logam Dasar. *Reslaj: Religion Education Social Laa Roiba Journal*, 6(5), 3157–3173. <https://doi.org/10.47476/reslaj.v6i5.2724>

- Wicaksono, A. (2024). Negara Eropa Bersaing Raih Pabrik Kendaraan Listrik Tiongkok. *Metrotvnews.Com*.
- Wong, B., & Trillo-Figueroa, S. C. (2023, December 9). Crafting an Autonomous EV Policy: Europe's Path to Self-Sufficiency. *Chinausfocus.Com*.
- Xinhua. (2023). Bagaimana Kendaraan Listrik China Memenangkan Hati Masyarakat Eropa? *Antaraneews.Com*. <https://www.antaraneews.com/berita/3877473/bagaimana-kendaraan-listrik-china-memenangkan-hati-masyarakat-eropa>
- Xinhua. (2024a). Pengeluaran FDI Vietnam Januari-Mei Tertinggi dalam lima tahun. *Antara News*.
- Xinhua. (2024b). Tarif UE untuk Impor EV China adalah Langkah Keliru. *Antaraneew.Com*. <https://www.antaraneews.com/berita/4150602/tarif-ue-untuk-impor-ev-china-adalah-langkah-keliru>
- Yuning Nur Asri, & Pazli. (2014). Motivasi Cina Menjalin Kerjasama dengan Uni Eropa dalam Program Near Zero Emission Coal (NZEC) 2007-2013. *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Riau, 1(1)*. <https://www.neliti.com/publications/31273/motivasi-cina-menjalin-kerjasama-dengan-uni-eropa-dalam-program-near-zero-emissi>