

# 中企披露歐方無理調查：歐委會反常「赤膊」上陣 中方研反制 或加徵大排量車關稅

日前，歐盟委員會發布關於對華電動汽車反補貼調查的初裁披露，擬對自中國進口的電動汽車徵收臨時反補貼稅。據了解，在歐盟發布初裁披露之後，中國業界非常不滿，強烈呼籲相關部門採取對歐反制措施。中國機電產品進出口商會形容這次調查——缺乏公正性、客觀性及透明度。調查過程中，歐委會要求中國企業提供的信息中，很多涉及企業隱私、商業機密、核心技術。「甚至還採用自己收集的數據來補充那些拿不到的數據。」據業內人士透露，中方內部正在推進提高大排量汽油車進口暫定關稅的相關程序。

在福建廈門東渡港區現代碼頭，3700餘輛汽車陸續駛上「上汽安吉申誠一號」汽車滾裝船，從廈門港起程航向歐洲。  
新華社



【大公報訊】據微信公眾號「玉淵譚天」報道：針對歐方態度，外交部、國家發展改革委、商務部有關負責人表示，中方將密切關注歐方後續進展，並將堅決採取一切必要措施，堅定捍衛中國企業合法權益。

## 抽樣不合規 過程不透明 結果不公正

回顧歐方的這場所謂調查，從調查發起，到中間的調查過程，再到初裁披露，各個環節都透出一個詞：不合理。據了解，這次反補貼調查，是由歐委會主動發起，而非歐盟相關產業主動申訴。中國機電產品進出口商會是這次調查的行業抗辯方，該商會汽車國際化專業委員會秘書長孫曉紅表示，反補貼調查基本都是由產業界申請發起。因為只有產業界才會最直接感受到某國競爭力強勁的產品可能對自身產業造成威脅，發起有實質性支撐的調查。而歐委會發起的理由，是其主觀判斷中國電動汽車產業「有威脅」。「歷史上，歐委會幾乎沒有主動發起反補貼調查的先例。」

中國機電產品進出口商會用了三個詞來形容這次調查——缺乏公正性、客觀性及透明度。首先，抽樣不公正。歐委會抽取的三家企業，是上汽、吉利和比亞迪。為什麼抽取這三家，歐委會並沒有給出有說服力的理由。

在調查過程中，歐委會要求中國電動汽車企業提供的調查信息，也是異常苛刻。3家被抽樣的中國企業有超過200家關聯企業被要求提交問卷，並答覆了超過100份補充問卷，配合進行長達數月的實地核查。無論是時間還是調查樣本量，在孫曉紅的印象中都是歷史少見的。且從發布的初裁披露來看，歐委會對3家中國車企徵收的稅率從17.4%到38.1%不等，差距之大，歐委會尚未給出解釋。

## 被歐委會要求披露電池配方

「中國企業反映歐方在調查中，要求他們提供電池的配方。」據孫曉紅了解，歐委會要求中國企業提供的信息中，有很多都是涉及企業隱私、商業機密、核心技術等信息或數據。他續指，「更加不透明不合理的是，歐盟還採用自己收集的數據來補充那些拿不到的數據，至於數據是否客觀真實，並不在他們的考慮中。」

據業內人士透露，中方內部正在推進提高大排量汽油車進口暫定關稅的相關程序。大排量汽車，指的是發動機排量大於2.5升的汽油車。中國乘聯會專門進行了計算，當下，歐洲每年出口到中國的2.5升排量以上的乘用車總金額已經達到了180億美元（約1400億港元）。這個數字，高於中國2023年出口到歐洲電動汽車的金額。如果中方提高臨時關稅稅率，寶馬、奔馳等歐洲品牌將最先受到衝擊，這也意味著歐洲對華汽車出口將遭受打擊。對外經貿大學國際貿易專家崔凡表示，業界呼籲，中方將大排量汽車的進口關稅增加到25%，中方如果採取了這樣的行動，是在中國對世界貿易組織承諾的範圍內提高的，完全符合世貿組織規則。據了解，除汽車產業之外，中方預計將於8月底公布對原產於歐盟的進口相關白蘭地反傾銷調查初裁。



▲觀衆在瑞士日內瓦舉行的2024年日內瓦國際車展上參觀比亞迪新款發動機。  
新華社

## 歐盟對中國電動汽車加徵關稅Q&A

**Q：懲罰性關稅有多高以及適用對象？**

**A：**比亞迪面臨17.4%的進口關稅，吉利面臨20%的進口關稅，大眾在中國的國有合作夥伴上汽集團面臨38.1%的進口關稅。其他製造商則被指定了21%的關稅。不配合調查的公司將被徵收38.1%的關稅。聲明稱，美國汽車製造商特斯拉在中國為歐洲市場生產大量產品，可能需要根據要求繳納單獨計算的關稅。值得一提的是，目前的關稅稅率為10%。

**Q：德國汽車工業對這一決定有何反應？**

**A：**德國汽車製造商嚴厲批評懲罰性關稅，並對關稅金額感到驚訝。一些相關人士原本預計懲罰性關稅會大幅降低。寶馬首席執行官Oliver Zipse也批評了歐盟對中國電動汽車徵收關稅的計劃，並強調那是錯誤的方法。「保護主義可能會引發惡性循環，懲罰性關稅會導致新的關稅和孤立。」

**Q：中國計劃如何避免關稅？**

**A：**中國電動汽車製造商正計劃在歐洲進行大規模投資，並希望未來在當地生產汽車。世界領先的電動汽車製造商比亞迪正計劃在匈牙利設立工廠。從2026年起，該工廠將生產電動汽車和插電式混合動力汽車。吉利則受益於其子公司沃爾沃位於瑞典和比利時的兩家現有工廠。由於關稅的原因，目前在中國生產的車型現在將轉移到比利時進行生產。

## 中國車企需加快創新 提升全球競爭力

### 公平競爭

近期中國電動汽車出口屢遭貿易壁壘。分析人士認為，這些帶有明顯歧視性的舉動，意在阻止中國電動汽車過快佔領當地市場，給本國產業追趕和超越爭取時間。

中國國際經濟交流中心總經濟師陳文玲表示，中國新能源產業的突破已由一個個「點」擴展到「面」，引起一些國家的恐慌和焦慮。美國大幅提高對華電動汽車加徵關稅，本身就有給盟友做「示範」，聯合盟友共同「圍剿」中國電動汽車優質產能，使之無法進入更多海外市場的意圖。

對外經濟貿易大學國際經貿學院教授崔凡指出，新能源汽車前景廣闊已成共識，各國對相關產業份額的爭奪日趨激烈，導致針

對中國的貿易救濟措施密集出現。諸多貿易壁壘將對中國新能源產業產生一定干擾，但不會改變其總體發展趨勢。

眼下，外資品牌在中國電動汽車出口中佔有重要地位。據統計，在2023年中國新能源汽車市場出口數量排名中，特斯拉穩居第一，佔中國新能源汽車出口總量的四分之一以上。復旦大學歐洲問題研究中心主任丁純表示，歐盟對自華進口電動汽車徵收臨時反補貼稅，西方品牌亦要「喊疼」。

陳文玲表示，當前中國電動汽車的領先優勢只是相對，而非絕對。隨着海外貿易壁壘逐漸增多，中國車企需進一步加快創新步伐，開發更能滿足消費者需求的產品，在全球更具競爭力。  
中新社

## 2023中國乘用車進口車品牌年銷量

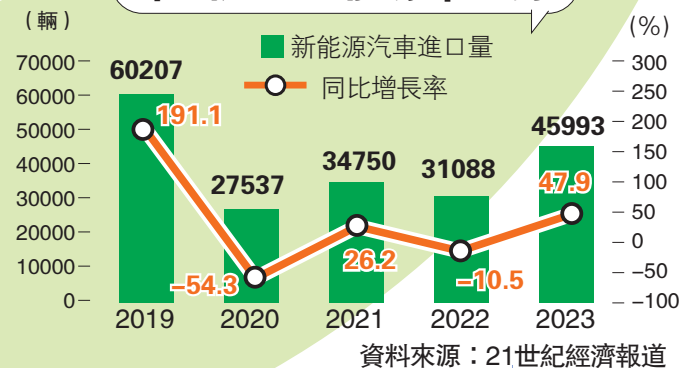
品牌	國家	累計銷量 (萬輛)
雷克薩斯	日本	18.14
奔馳	德國	15.59
寶馬	德國	10.31
保時捷	德國	8.08
奧迪	德國	6.27
路虎	英國	5.32
豐田	日本	3.43

資料來源：易車網



▲觀衆在2024年日內瓦國際車展上體驗新車型。  
新華社

## 中國進口新能源車趨勢



▲在上汽時代動力電池系統有限公司車間，工人安裝新能源汽車動力電池系統。  
新華社



## 倡中企在歐本土化 建電動汽車產業鏈

### 專家解讀

12日，歐盟委員會發表聲明，擬從7月4日起對從中國進口的電動汽車徵收臨時反補貼稅。商務部研究院國際市場研究所副所長白明表示，接下來中歐之間的電動汽車貿易爭端將走向，大概率兩種模式。

一種是中方加以反制。「德國三大汽車公司奔馳、寶馬、大眾都已經表態，並不支持歐盟對中國電動汽車加徵關稅。這些歐洲車企在中國的存在

量市場空間很大。如果中國選擇反制，他們的日子會不太好過。」白明認為，眼下還有二十多天的磋商時間，如果歐方一意孤行，那麼建議中方採取以下反制手段。

白明提到，另一種是再現若干年前的光伏模式。歐盟曾經要對中國產光伏產品徵收反傾銷與反補貼稅，後經中歐雙方溝通，決定採用限價格、限數量的「雙限」方式達成共識。但白明認為，這次是加徵關稅，缺乏「雙限」上取得共識的基礎，目前還未看到一種可操作的方案。

「歐盟對中國製造的電動汽車發起反補貼調查，不會延緩中國車企在歐洲投資的計劃。」在乘聯會秘書長崔東樹看來，中國企業需要融入歐洲本土，在歐洲建設電動汽車產業鏈，為歐洲帶來更多就業，推動整個中國產業鏈在歐洲獲得更加持續穩定發展。



▲在匈牙利比奧托爾巴吉，工人在蔚來能源歐洲工廠工作。  
新華社

## 國家發改委：以「反補貼」名義限制是典型雙標

### 保護主義

中國國家發改委13日發文稱，歐盟對中國電動汽車的反補貼調查罔顧事實、預設結果、不合理、不合規，本質是將調查工具武器化、政治化，中方堅決反對一切形式的貿易保護主義，將採取一切手段捍衛中國企業合法權益。

文章表示，以「反補貼」名義限制中國電動汽車，是典型的雙重標準。中國對內外資汽車品牌一視同仁，外資品牌在中國電動汽車出口中佔有重要地

位。據統計，在2023年中國新能源汽車市場出口數量排名中，特斯拉穩居第一名，佔中國新能源汽車出口總量的四分之一以上，特斯拉出口量較第二名的比亞迪高41.7%。文章指出，到2022年底，中國新能源汽車購置補貼政策已到期退出，但歐、美仍在實施大額購置補貼，補貼力度明顯高於中國。歐美以反政府補貼為由行貿易保護主義之實，且對中國產品區別對待、帶有明顯的歧視性，違反世貿組織規則原則。

就土耳其對中國燃油及混合動力乘用車徵收額外關稅一事，中國商務部新聞發言人14日回應指出，土方多變的政策既損害了雙方合作企業及土耳其當地消費者的利益，又加劇了中國企業對土耳其營商環境的擔憂、打擊了他們赴土投資的信心，最終必定得不償失。中方敦促土方立即取消歧視性關稅措施，共同推動中土經貿關係健康發展。中方將採取必要措施，維護中國企業合法權益。  
中新社