

欧盟加征电动车关税引中国反制，北京亦忧“恶性竞争”内卷 | Whatsnew

不论欧盟是否“仍颇具善意”，中国制电动车俨然已成为中国对外贸易的一大问题。



2024年1月10日，中国烟台港，中国电动车品牌比亚迪的汽车运输船起航。摄：Costfoto/NurPhoto via Getty Images

[欧盟委员会6月12日表示](#)，委员会“暂时认定”（provisionally concluded）中国的电池电动车（BEV）价值链受益于不公平的补贴。

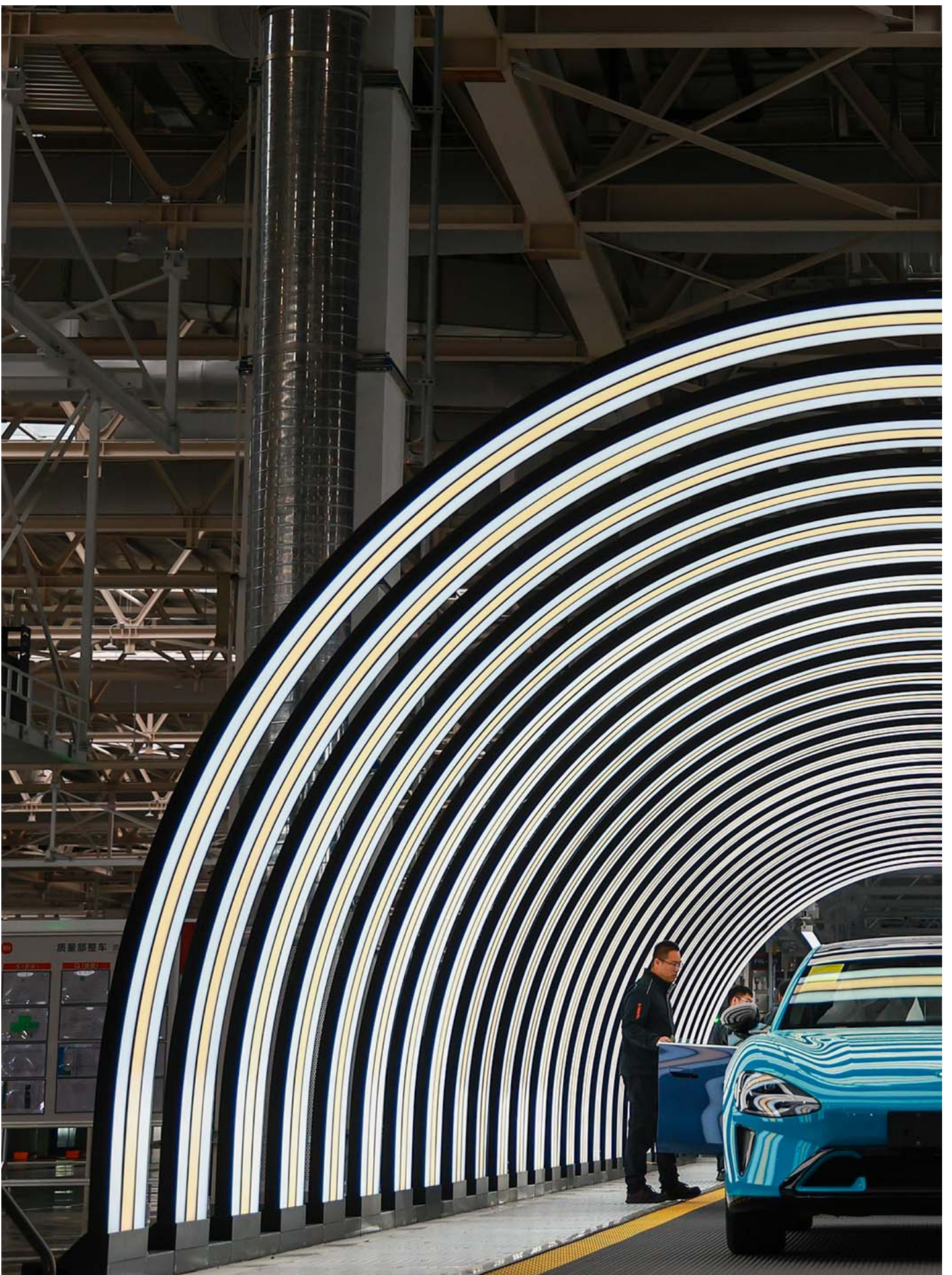
欧盟委员会指其将与中国当局进行接触，并“探讨以符合世贸组织规定的方式解决所发现问题的可能途径”。委员会又“预先公布”了将对从中国进口的电池电动车征收的临时反补贴税（provisional countervailing duties）水准，并表示如果谈判失败，将从7月4日起以“担保方式”征收“临时反补贴税”。[委员会指](#)最终措施将于最终调查结果出炉后另行确定。

中国方面，商务部在[回应欧盟决定时表示](#)，“欧方裁决披露中的认定缺乏事实和法律基础，人为构造并夸大‘补贴’项目，滥用‘可获得事实’规则，裁出畸高的补贴幅度，是‘赤裸裸的保护主义行为’。”

欧盟委员会的调查是根据欧盟《反补贴基本条例》（Regulation (EU) 2016/1037）进行的。这一条例与欧盟的《反外国补贴条例》（FSR）共同构成了欧盟的反外国补贴体系。

欧盟定义的“补贴”所涵盖的范围十分广泛，其既包括赠款、注资、贷款、担保，也包括债务减免、税收优惠甚至是提供或购买产品或服务，而判断非欧盟国家补贴是否对欧盟市场的竞争造成了实际或潜在的负面影响的因素，包括外国补贴的性质及金额、外国补贴的目的及条件、企业状况及相关市场、企业在欧盟市场内部从事经济活动的规模，以及外国补贴对欧盟市场的作用等。（延伸阅读：[《中美电动汽车夹攻下，德国担忧“去工业化”》](#)）

此前，中国央企“中国中车”[已因欧盟根据 FSR 启动的调查退出](#)保加利亚组织的公共采购招标。



2024年3月25日，中国中京，小米电动汽车工厂的员工在生产线上工作。摄：VCG/VCG via Getty Images

2023年9月13日，欧盟委员会主席冯德莱恩（Ursula von der Leyen）在向欧洲议会发表年度演说时提出，欧盟将调查中国电动汽车是否受益于补贴并因此以更便宜的价格出口到欧盟。在启动文件中，委员会已列出数项可能构成“补贴”的措施，其中包括赠款、低利率贷款、国家支持信贷、退税、增值税豁免以及商品和服务折扣价格等。而委员会初步认定这些措施不仅存在，而且“进口中国纯电动车对欧盟产业构成明显可预见和迫在眉睫的损害威胁”。

端传媒此前的报导已指出，欧盟委员会的措施可能导致中欧之间出现一场真正的贸易战争。其强度有机会超过十年前欧洲和中国之间围绕太阳能电池设备的贸易争端。

而中国商务部在欧盟该结论发布后，旋即于6月17日宣布对原产于欧盟的进口相关猪肉及副产品进行反倾销调查。尽管商务部称其是收到“中国畜牧业协会代表国内猪肉及猪副产品产业正式提交的反倾销调查申请”而展开调查，但外界普遍视之为对欧盟加征关税的反制措施。

值得注意的是，欧盟与中国都未即时宣布对有关产业加征关税。而中国国务院副总理丁薛祥6月18日在出访欧盟时表示，“电动汽车是能源绿色低碳转型的标志性产品。欧盟对中国电动汽车加征关税，是典型的保护主义，不利于欧盟绿色转型”。他又提出，“双方要通过对话协商，妥善处理经贸摩擦”。

无论如何，不论欧盟是否“仍颇具善意”，中国制电动车俨然已成为中国对外贸易的一大问题。

4月4日，美国财长耶伦（Janet Yellen）抵达中国开启六天的访华行程。当时，耶伦反复提到“全球经济平衡增长”与“产能问题”。耶伦指她特别担心中国持久的宏观经济失衡将带来巨大风险，美国和“美国的盟友和伙伴”都担心中国“人为压低价格”的产品会威胁其他国家的企业生存。她又特别指出，中国正在对一些“新产业”的企业增加投资，包括“电动汽车、锂电池与太阳能。”（延伸阅读：《耶伦访华提产能过剩问题，中美贸易战大概率重启》）

实际上，电动汽车已成为中国政府着力发展的“新质生产力”之一。自2010年起，中国政府合计共提供了13年的“新能源汽车”购置补贴，并在汽车上牌、减免购置税等各方面给予其高度政策倾斜，从而成功培养了国产“新能源汽车”产业链与消费市场。《环球网》4月26日的一篇报导指出，2024年全球电动汽车销量将达1700万辆，其中中国电动汽车销量将增至1000万辆左右，占汽车产业总体销量约45%，且最快在2025年就能上升至50%。同时，新能源汽车也是自主品牌销量增长的主要拉动力量之一。（延伸阅读：《高位站岗：为中国经济下行买单的人》）

尽管如此，随着相应补贴的减少，特别是伴随中国经济下行压力的增大，电动车在中国的发展路径也开始变化。不同厂商分别祭出“削价竞争”来应对日益激烈的电动车市场“红海”，价格战导致利润率走低，也可能引起更残酷竞争。据《21世纪经济报道》的国家统计局数据显示，2023年1至11月中国汽车制造业利润率为5%，与2022年同期相比降低了0.7个百分点，仅4个汽车品牌实现销售目标。

面对外国保护本国产业而可能接踵而至的贸易战，与本国的市场不彰，中共中央财经委员会办公厅副主任韩文秀在中共中央直属的重要理论刊物《求是》上撰文，首次表示要“消除地方保护主义和‘内卷式’恶性竞争”。他又表示，要“增强国内大循环内生动力和可靠性，并以此形成对全球要素资源的强大吸引力、在激烈国际竞争中的强大竞争力、在全球资源配置中的强大推动力。”（延伸阅读：《是产能过剩还是救命稻草：新能源汽车能够拯救中国经济吗？》）

担任中共第二十届中央委员、中央财办副主任的韩文秀，被外界视为习近平的经济智囊之一，其提出对“恶性竞争”的担心，或值得予以关注。

[# 贸易 # 电动车 # 贸易战 # 中国与全球汽车产业 # 汽车制造 # 欧盟 # 中欧关系](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。