

# 欧盟对中国产电动汽车加征临时关税，上汽集团税率最高

文 | 安丽敏

欧盟计划从7月4日起对中国产纯电动汽车加征临时反补贴关税。6月12日，欧盟委员会宣布上述消息。

在公布政策之前，欧盟对三家中国企业开展了历时数月的抽样调查。其中，上汽集团（600104.SH）面临加征关

税税率达38.1%，税率最高；吉利汽车（00175.HK）和比亚迪（002594.SZ）面临加征税率分别为20%和17.4%。

欧委会还宣布，对其他未被抽样但配合调查的企业，统一按照加权平均税

率21%加征关税；针对不配合调查企业，加征税率为38.1%。

欧委会称，如果不能与中国政府达成一致，上述加征关税措施将如期实施。瑞银欧洲汽车行业研究主管 Patrick Hummel 认为，中国政府及企业还有



和欧盟沟通并达成协议的机会，但预计最多只能微调税率。中国一名研究机构人士亦称，理论上中国企业还有抗辩机会，但不能抱太大期待。

欧盟乘用车正常关税税率为10%，这意味着上汽集团和其他不配合调查的企业面临的关税税率增至48.1%。其他企业的关税税率增至27.4%、30%、31%不等。

欧盟委员会同时列出其他合作企业名单，其中包括大部分中国企业，以及宝马、特斯拉（NASDAQ: TSLA）和雷诺等在中国生产、出口欧洲的跨国企业。欧盟委员会称，特斯拉提出了申请，可能会在最终阶段按照单独计算的关税征收。

不愿具名的行业人士称，上汽集团加征关税税率与不配合调查企业相同，这意味着欧盟委员会认定上汽集团未配合调查。这名人士指出，欧委会要求中国企业提供的很多信息属于商业机密范畴。

他还分析认为，上汽集团受到特别对待，或许是由于其出口欧洲的汽车数量最多。2023年，上汽集团向欧洲出口汽车接近24.3万辆。

6月13日，上汽集团发布声明称，上汽集团依靠技术创新而不是补贴，获得产品优势，且正计划在欧洲建工厂。上汽集团呼吁欧盟委员会慎重考虑其决定，与全球汽车产业伙伴进行建设性对话，共同寻找促进公平竞争和可持续发展的解决方案。

中国商务部新闻发言人当天回应称，欧方罔顾事实和世贸组织规则，无视中方多次强烈反对，不顾多个欧盟成员国政府、产业界的呼吁和劝阻，一意孤行，中方对此高度关切、强烈不满，

中国产业界对此深感失望、坚决反对。

发言人称，欧方此举不仅损害了中国电动汽车产业合法权益，也将扰乱和扭曲全球汽车产业链供应链。他还称，中方敦促欧盟立即纠正错误做法，密切关注后续进展，并将坚决采取必要措施捍卫中国企业的合法权益。

### 对欧出口电动车料将下滑

2023年10月，欧盟委员会对中国产电动汽车正式启动反补贴调查，调查预计不超过13个月。在调查启动9个月内，欧盟委员会有权采取临时救济措施，即加征临时关税。欧盟委员会正在寻求将其变成正式关税。

欧盟认为，中国生产的电动汽车从政府提供的补贴中获益，导致产品价格在市场上更具竞争力；随着中国电动汽车大举出口欧洲，市场份额不断提升，欧盟汽车工业企业受到损害。

欧盟委员会在一份有关调查事项的情况简报中称，中国电动汽车价格比欧盟类似产品低20%。中国低价电动汽车反映出中国的电池供应和产能可能已经过剩。

中国汽车战略与政策研究中心高级工程师刘艳告诉财新，从中国与欧盟汽车整车贸易情况来看，欧盟仍保持着对中国近70亿美元的顺差。欧盟委员会认为，中国电动汽车对欧盟本土汽车产业造成了威胁和损害，但实际上欧盟仍然在中欧汽车贸易中保持着优势。

不愿具名的车企欧洲业务负责人称，汽车是欧盟主要国家的支柱产业，涉及经济发展和就业，欧盟肯定会采取贸易保护措施。他认为，欧盟各类政策工具很多，反补贴调查手续简便快捷，此次欧盟委员会选择反补贴调查，欧盟

今后还有可能采取其他措施。

欧洲是中国电动汽车最重要的出口目的地市场，额外加征临时关税短期内将产生明显冲击。根据海关数据，2023年中国向欧盟出口纯电动乘用车48.2万辆（含二手车），占电动汽车出口总量的45.1%。刘艳预计，如果按统一加征21%关税计算，短期内中国电动汽车欧洲出口数量会下滑三成。

实际上，自从欧盟启动反补贴调查以及加强海关登记以来，中国向欧洲出口纯电动乘用车数量已经开始下滑，2024年前四个月同比跌幅达8%。

海外机构测算与刘艳接近。5月31日，德国基尔研究所（Kiel Institutes）在一份报告中称，如果欧盟对中国加征20%的反补贴关税，中国出口到欧洲的电动汽车数量将减少约12.5万辆，同比下降25%，出口金额将减少约38亿美元。

基尔研究所同时称，这对欧盟本地车企是利好，它们会增加电动汽车生产，很大程度上填补中国电动汽车缺口，但这可能意味着消费者购车价格将明显上涨。

### 宝马董事长表态反对

目前从中国向欧洲出口电动汽车较多的企业是特斯拉中国和三家接受抽样调查的中国企业。一些欧洲车企从中国出口电动汽车数量也较为可观，比如宝马、雷诺等。

宝马集团董事长齐普策对欧盟此番加税措施评论称，欧盟委员会对中国电动汽车加征关税是错误的决策。加征关税将会阻碍欧洲车企的发展，同时也会损害欧洲自身利益。

齐普策认为，贸易保护主义势必引

发连锁反应，即以关税回应关税，以孤立取代合作。对宝马集团来说，类似增加进口关税这样的保护主义措施，无法帮助企业提升全球竞争力。“宝马集团坚定不移地拥护自由贸易。”齐普策说。

目前中国进口汽车关税税率为15%。一些国内人士建议，对发动机排量在2.5升以上的进口车加征25%的关税。2023年中国进口这类汽车共有25万辆。中国如果颁布加税措施，将对从欧洲和美国进口的豪华品牌车型造成冲击。

尚不清楚中国会采取何种反击措施。此前中国各主管部门多次强调，中国电动汽车不存在产能过剩，目前的优势是在激烈市场竞争中取得的。（详见《财新周刊》报道《中国电动汽车“摸着石头过河”》）

在欧盟发布加征临时关税措施之前，商务部部长王文涛和副部长凌激密集访问西班牙、葡萄牙、希腊、波兰等数个欧洲国家，并与当地中资企业座谈。

6月1日，商务部部长王文涛在西班牙主持召开中资企业圆桌会。他在会上称，中方注意到，法国、德国及欧盟机构领导人多次表态要避免“贸易战”，支持以规则为基础的多边贸易体制和公平的竞争环境。按照近期中法欧领导人三方会晤达成的重要共识，中方希望通过对话协商妥善处理经贸摩擦，照顾双方合理关切，避免贸易摩擦失控升级。

王文涛称，如欧方言行不一，继续打压中国企业，中方将采取一切必要措施，坚定维护中国企业的正当利益。

## 中国车企布局欧洲

欧委会发布消息后，中国欧盟商会声明称，欧盟加征关税应该以透明和符

合世贸组织规则的方式征收。中国欧盟商会还强调，欧盟反补贴调查最终措施要到2024年底才能得到确认。

部分中国企业希望继续在欧洲长期发展，他们计划通过本地建厂方式应对。2023年12月，比亚迪宣布在匈牙利建厂。2024年4月，奇瑞和西班牙企业埃布罗（Ebro-EV Motors）签署合资协议共同开发电动汽车，并重启一家旧汽车工厂生产。新华社报道称，该工厂将同时生产奇瑞和埃布罗车型，2027年产能将达到5万辆，2029年产能达到15万辆。

6月2日，王文涛在访问西班牙期间参观了该合资工厂。王文涛指出，奇瑞与埃布罗开展合作是中国汽车企业开拓欧洲市场、实现本地化生产的一次积极尝试，也是中国企业首次与西欧发达国家签署汽车本地化生产协议。

他希望奇瑞与西方合作伙伴加强沟通协调，保持紧密合作，推动项目早日投产下线，为拉动当地经济、就业和深化中欧产业合作作出积极贡献。

在欧洲建厂并站稳脚跟还需要企业付出更多努力。6月6日，奇瑞汽车董事长尹同跃在一场对话采访中称，奇瑞汽车过去没有和国外工会打交道的经验，欧洲本地化生产要面临更加高昂的工人成本，同时欧洲各类法律法规非常健全，和其他国际市场有很大不同，中国企业要过程去熟悉和适应。

“奇瑞汽车是重新参加比赛。”尹同跃说，奇瑞之所以重视欧洲市场，是因为欧洲本身市场规模大，并且对全球其他市场有号召力。

尹同跃认为，丰田早年在进入美国及全球市场时也遇到过很多坎坷，这些市场一开始感到威胁，丰田逐渐在当地站稳脚跟，成为市场和经济的参与者，中国企业应当向丰田学习。他还建议，中国国内市场要尽可能向跨国车企开放，“我们谈国际化不能双标”。

刘艳认为，中国向东盟、中东、南美和非洲等地出口还会保持增长。2024年中国汽车整体出口规模预计在550万至580万辆。MFC

