

“这是全球合作道路上的退步”

欧盟拟对中国电动汽车加税引发广泛担忧

欧盟委员会日前发表声明，拟从7月4日起对从中国进口的电动汽车征收临时反补贴税。此举引发广泛担忧，欧洲多国政商界人士对此表示反对，认为这不符合欧洲汽车工业和消费者利益，将阻碍行业创新与发展，危及欧洲能源转型前景，最终影响全球应对气候变化、实现绿色发展的努力。

“这是全球合作道路上的退步。”德国汽车工业协会主席希尔德加德·穆勒表示，任何保护主义措施都会限制自由贸易，并带来贸易冲突风险，最终对各方造成损害。

来源：新华社、新京报、央视网

“如同把婴儿和洗澡水一起倒掉”

去年10月，欧盟发起了针对中国电动汽车的反补贴调查。此次调查是在欧盟产业未申诉的情况下由欧盟委员会主动发起的，在欧盟贸易救济实践中非常罕见。欧洲多国领导人和产业界人士均表示，欧盟委员会的临时反补贴措施不利于欧洲自身，不利于中欧贸易，也不利于欧洲乃至全球绿色转型。

在全球汽车产业大国德国，不少政商界人士认为欧盟对华征收临时反补贴税不仅无法解决欧洲和德国汽车工业面临的挑战，还会对欧洲企业和消费者产生负面影响。

“输家是市场参与方、企业和消费者。”在德国批发和外贸协会主席迪尔克·扬杜拉看来，效仿美国的贸易保护主义做法会导致德国汽车工业深受其苦。“没有一辆欧洲汽车没有中国零部件。我们的制造商也从中国进口电动汽车，加税将伤及自身。”

“这是全球合作道路上的退步。”希尔德加德·穆勒在接受采访时说，欧盟宣称对中国电动汽车征收最高达38.1%的临时反补贴税，其潜在危害远大于所谓益处。

创新发展离不开竞争与合作

任何产业的创新发展都离不开竞争与合作。欧洲一些政商界人士指出，征税并非提升欧洲汽车业竞争力的有效途径，近年来正是中国新能源汽车企业与欧洲同行开展合作，促进了产业创新与发展。

在德国联邦经济发展和对外贸易协会主席米夏埃尔·舒曼看来，相比保护主义措施，竞争更有利于产业发展和交通电动化转型。中国企业通过不断提升本地化研发能力，为欧洲用户提供了具有开创性的技术解决方案，这些经验已成为全球行业创新的典范。

“德国的目标是实现所有相关方共赢。”德国中小企业隐形冠军学会主席瓦尔特·多林指出，要有足够开放的心态面对来自中国电动汽车行业的竞争。

欧洲汽车供应协会表示，欧盟决策者应把重点放在提高欧盟产业竞争力上，而不是依靠可能阻碍欧洲企业进入关键市场的保护主义措施。

匈牙利、瑞典等国的一些官员也对欧盟做法提出批评。匈牙利国家经济部长纳吉·马顿表示，保护主义不是解决方案，应该支持合作和自由市场竞争。“我们不应该通过惩罚性关税限制制造商之间的竞争，而应该支持和帮助欧洲电动汽车行业在全球范围内提高竞争力。”

据了解，此次欧盟针对进口自中国的电动汽车加征关税的理由是“反补贴”。中国电动汽车的优势真的是“补出来”的吗？

德国宝马集团董事长齐普策表示，这是欧盟委员会一个错误的决定。征税会阻碍欧洲车企发展，损害欧洲利益，贸易保护主义势必引发“以关税回应关税，以孤立取代合作”的连锁反应。

德国梅赛德斯—奔驰集团认为，如果任由保护主义抬头，将给各利益相关方带来消极后果。该公司表示，始终支持基于世贸组织规则的自由贸易，包括所有市场参与者享有同等待遇的原则。只有自由贸易和公平竞争才能给各方带来繁荣、增长和创新。

德国副总理兼经济部长罗伯特·哈贝克认为，对中国电动汽车征收临时反补贴税是“最糟糕的处理方式”，“如同把婴儿和洗澡水一起倒掉”。

彭博社的报道指出，欧盟此举是走了一条“非常危险的道路”，欧洲消费者和绿色转型进程将是最大输家。

匈牙利萨佐德韦格研究所政治分析中心主任基塞伊·佐尔坦认为，欧盟委员会做法“十分危险”，将限制自由贸易，限制科技创新

合作，在全球范围内产生负面影响。

近年来，中国—斯洛伐克经济联委会主席帕沃尔·安塔利奇经常去中国参观车展，试驾过很多中国品牌的电动汽车，也走访了多家电动汽车制造商。他说，中国是一个非常开放的市场，经贸往来，互通有无，是最好的合作方式之一，滥征关税不利于任何一方。

“没有事实依据！”这是德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔的研究结论。他说，中国凭借庞大市场、创新能力和完备产业链条促进新能源汽车产业规模化，这是中国汽车产业竞争优势和良好成本条件的来源所在。

补贴补不出产业竞争力，保护也保不出真正强大的企业。很多欧洲车企高管和商业协会认为，欧盟委员会不应惧怕中国电动汽车进入欧洲市场，靠加税等保护主义措施无助于解决自身竞争力问题，反而会阻碍欧洲汽车产业向电动化、数字化转型。

雷诺公司驻波罗的海国家公共关系和沟通协调员明道加斯·普卢基斯认为，欧洲制造商不可避免地要适应市场变化。中国电动汽车在欧洲市场上并非特例，欧洲企业必须学会与其他市场参与者共存，为消费者提供更多更好的选择。

“中国电动汽车性价比高、质量好、功能强，不仅受到普通消费者青睐，也备受专业人士推崇。荷兰老牌汽车经销商霍梅斯公司技术经理埃德加·博高对记者说：“无论是质量、智能化还是舒适度，中国电动汽车为我们打开了新视野。”

分析人士指出，中欧汽车产业具有广泛的合作空间和共同利益，如今已形成“你中有我，我中有你”的格局。大众、斯泰兰蒂斯、雷诺等多家跨国车企与中国车企合资建厂，充分享受中国市场红利。

欧洲各界人士认为，在全球共同应对气候变化的背景下，中国电动汽车等产业的规模化发展有助于降低技术成本，推动清洁能源技术在更广范围应用。中国为全球应对气候变化、实现绿色发展作出积极贡献，而对中国电动汽车征收临时反补贴税将破坏欧盟自身绿色转型和全球应对气候变化合作的大局。

“中国电动汽车出口将在全球范围内推动良性竞争，促进产业迭代，进而改善整个行业发展态势，从整体来看对全球应对气候变

化有很大帮助。”德国芯片制造商英飞凌科技公司监事会主席、大众汽车集团前首席执行官赫伯特·迪斯日前接受记者采访时说。

德国黑森州欧洲及国际事务司前司长博喜文（外文名：米夏埃尔·博尔希曼）说，中国电动汽车在西方市场的份额约为10%，并未对西方电动汽车发展构成所谓威胁。一些欧盟领导人听从美国的指令，而没有衡量经济等方面的利弊。

欧盟已提出计划到2035年前逐渐停售新燃油车。市场研究机构罗莫申公司汽车研究负责人威尔·罗伯茨说，欧洲消费者迫切需要高性价比的电动汽车，这对欧盟如期实现转型至关重要。

作为非欧盟成员国，挪威是目前欧洲新能源汽车销售占比最高的国家之一，该国多位官员表示挪威不会效仿欧盟加税。挪威财政大臣特吕格弗·斯格洛格沃尔·韦杜姆表示，

提问

对中国汽车出海影响几何？

对中国车企来说，欧洲市场是进军海外最重要的市场之一。2021年，欧洲成为中国出口新能源汽车第一目的地。2022年，中国出口欧洲新能源车数量达54.5万辆，相比2020年增长6.5倍。

欧盟中国商会调研显示，对大多数中国车企而言，欧方加征10%以上关税即为高位区间，将对出口带来直接负面影响。当前的17.4%到38.1%的临时关税区间意味着严峻的市场准入障碍。不过，中国作为全球电动汽车产销第一大市场，国内市场销量远高于欧美市场销量的总和，对欧电动汽车出口仅占中国电动汽车产量的5%左右，且大多为欧美品牌。中国自主电动汽车品牌在欧洲的市场占有率也远低于欧洲本土企业。

中国汽车流通协会专家委员会委员章弘表示，欧盟针对中国车企的高额税率，影响显而易见。这轮加税，将直接导致中国车企出口欧盟的电动汽车价格上涨。高额的关税意味着中国车企需要承担更高的成本，而这些成本最终将反映在产品售价上。对于欧洲消费者而言，这意味着需要支付更多的费用来购买中国品

牌的电动汽车，这无疑会削弱中国电动汽车在欧洲市场的竞争力。同时，欧洲作为主要出口市场之一，预计短期内中国电动汽车对欧洲的出口量可能会减少30%左右。

不过，面对欧盟的临时加税措施，中国车企并非没有应对之策。章弘建议，首先，从长期来看，中国车企可以积极考虑在欧盟国家直接投资建厂。通过在欧盟国家建立生产基地，中国车企可以绕过关税壁垒降低运营成本，并更好地融入当地市场。特别是在欧洲汽车工业相对落后的区域，中国车企可以抓住当地欢迎外资进入的机遇，降低股份占比以融入当地市场。这样不仅可以为当地创造就业机会，增加税收并丰富市场选择，还能实现双赢局面。

其次，中国车企可以加强与欧盟当地企业的合作。通过与当地企业共同研发、生产、销售电动汽车，中国车企可以更好地了解当地市场需求和消费者偏好，以更贴近当地消费者需求的方式进入市场。例如，零跑汽车与斯特兰蒂斯在荷兰的合作案例就为中国车企提供了宝贵的经验，这种合作模式有助于中国车企提升品牌影响力并扩大市场份额。

此外，中国政府也需要采取相应的措施来维护国内车企的合法权益。例如可以加强与欧盟的沟通和协商，争取达成互利共赢的贸易协议；同时也可以通过调整出口策略、优化产品结构等方式来降低对欧盟市场的依赖程度并开拓其他国际市场以缓解贸易压力。

在国内汽车行业资深人士看来，目前欧盟加征关税对中国车企出口有一定的压力。如果欧盟实施加征关税，后续可能会导致车企在欧洲、东南亚建厂，绕过中国本土出口的限制；从供应链或者当地渠道商角度来看，可能会通过降本等方式调整在欧洲终端市场的售价，从而降低影响。

评论

关税带不来竞争力 贸易战没有赢家

欧盟拟对中国电动汽车加税引发广泛担忧，大众、奔驰、宝马等欧洲车企都在第一时间表达了反对意见，认为加征关税将会阻碍欧洲车企发展，也会损害欧洲自身利益。欧盟中国商会也发布声明，对欧方贸易保护主义做法可能导致中欧贸易摩擦升级、冲击中欧经贸和商业关系表示担忧。

欧洲车企作为被欧盟“保护”的对象，此次集体发声反对，足以说明欧盟的这一决定根本不是为它们着想，而是在搞政治操演。这一做法违背了市场经济原则和国际贸易规则，严重损害中欧汽车企业及汽车供应链企业正当权益，可谓损人害己。

事实上，中国电动汽车给欧洲带来的“冲击”，并不像一些人渲染得那么严重。来自美国荣鼎咨询公司的数据显示，去年中国电动汽车在欧洲市场份额为8%。而2022年，欧洲品牌电动汽车在中国市场的销售份额达到6%。两者相差不多。既然如此，欧方为何不顾反对声，执意用关税打压中国电动汽车呢？这背后，既有欧洲内部复杂的利益博弈，也与欧方一些人的三种心态有关。

其一，打压中国发展的心态。在欧洲，主张中欧合作是主流声音，但同时也存在一股反华势力。这些人不愿看到中国发展，刻意夸大中欧意识形态和政治制度分歧，一味渲染中方在中欧合作中“占了便宜”，设法阻挠中欧深化政治互信、拓展务实合作。特别是在当前欧洲保守主义和民粹主义情绪升温的背景下，这种噪音

似乎找到了空间。

其二，惧怕公平竞争的心态。欧洲长期在传统燃油汽车领域优势明显，但随着中国新能源汽车行业快速发展，欧洲一些人惧怕中国实现“反超”。表面上看，欧洲车企似乎能短期获益。但长期来看，用不公平手段打压竞争对手，不仅会增加欧洲消费者的购车成本，也难以真正提升欧洲车企市场竞争力，对欧洲自身伤害更大。

其三，对美国亦步亦趋的心态。欧洲曾是美国贸易保护行为的受害者，这次摇身一变成为贸易摩擦的发动者，背后一个重要原因是美国的压力。此前，美国财政部长耶伦访欧时，就呼吁美欧联手应对中国电动汽车等行业的“产能过剩”问题。然而，在新能源汽车产业领域，中欧有着广泛共同利益。近年来，宝马、大众等欧洲车企纷纷拓展在华新能源汽车业务。宁德时代、比亚迪、长城等车企已经或计划在欧洲投资建厂。通过良性竞争与合作，中欧电动汽车产业形成了“你中有我，我中有你”的格局。

历史经验反复证明，关税带不来竞争力，贸易战没有赢家。中国电动汽车产业优势是通过充分竞争拼出来的，而不是靠产业补贴补出来的。欧方应认真倾听各界客观理性声音，立即纠正错误做法，停止将经贸问题政治化，通过对话协商妥善处理经贸摩擦。如果欧方一意孤行，中方将坚决采取必要措施，捍卫世贸组织规则和市场原则，维护中国企业的合法权益。

历史经验反复证明，关税带不来竞争力，贸易战没有赢家。中国电动汽车产业优势是通过充分竞争拼出来的，而不是靠产业补贴补出来的。欧方应认真倾听各界客观理性声音，立即纠正错误做法，停止将经贸问题政治化，通过对话协商妥善处理经贸摩擦。如果欧方一意孤行，中方将坚决采取必要措施，捍卫世贸组织规则和市场原则，维护中国企业的合法权益。

历史经验反复证明，关税带不来竞争力，贸易战没有赢家。中国电动汽车产业优势是通过充分竞争拼出来的，而不是靠产业补贴补出来的。欧方应认真倾听各界客观理性声音，立即纠正错误做法，停止将经贸问题政治化，通过对话协商妥善处理经贸摩擦。如果欧方一意孤行，中方将坚决采取必要措施，捍卫世贸组织规则和市场原则，维护中国企业的合法权益。

破坏全球应对气候变化合作大局

中国电动汽车性价比高、质量好、功能强，不仅受到普通消费者青睐，也备受专业人士推崇。荷兰老牌汽车经销商霍梅斯公司技术经理埃德加·博高对记者说：“无论是质量、智能化还是舒适度，中国电动汽车为我们打开了新视野。”

分析人士指出，中欧汽车产业具有广泛的合作空间和共同利益，如今已形成“你中有我，我中有你”的格局。大众、斯泰兰蒂斯、雷诺等多家跨国车企与中国车企合资建厂，充分享受中国市场红利。

欧洲各界人士认为，在全球共同应对气候变化的背景下，中国电动汽车等产业的规模化发展有助于降低技术成本，推动清洁能源技术在更广范围应用。中国为全球应对气候变化、实现绿色发展作出积极贡献，而对中国电动汽车征收临时反补贴税将破坏欧盟自身绿色转型和全球应对气候变化合作的大局。

“中国电动汽车出口将在全球范围内推动良性竞争，促进产业迭代，进而改善整个行业发展态势，从整体来看对全球应对气候变

欧盟