

欧盟对华加征关税，车企出海影响几何

■中国城市报记者 孙雪霏

10月4日，欧盟委员会宣布，对自中国进口电动汽车加征关税的提议已获成员国必要支持。该决定一经公布，便遭到欧洲多方反对。对此，商务部表示，加征关税解决不了任何问题，只会动摇和阻滞中国企业对欧投资合作的信心和决心。中方敦促欧方真正展现出落实政治意愿的实际行动，回到通过磋商解决贸易摩擦的正确轨道上来。

对于出海欧洲的中国车企来说，欧盟的关税政策影响几何？面对潜在的贸易保护逆风，该作何应对？

磋商仍在进行

今年7月，在欧盟启动对华电动汽车反补贴调查的9个月，欧盟委员会宣布对进口自中国的纯电动汽车征收临时反补贴税。8月20日，欧盟发布对华电动汽车反补贴调查终裁草案，拟对中国电动汽车征收17%至36.3%的反补贴税。

据欧盟委员会披露的10月4日的投票结果，欧盟27个成员国中，10个国家投票支持加征关税，5个国家投票反对，12个国家弃权。按照欧盟规则，27个成员国中需有15个国家投票反对，并且这些投反对票的国家人口占欧盟总人口65%以上，才能否决加征关税提议。

欧盟委员会在声明中称，欧盟和中国将继续努力探索替代解决方案，该解决方案必须完全符合世贸组织规定，能够充分解决委员会调查所确定的损害性补贴，并且可监控和可执行。

目前留给中欧双方磋商的时间非常紧迫，欧盟委员会将于10月30日前在欧盟公报上公布反补贴调查的最终结果和加征关税实施措施。

商务部国际贸易经济合作研究院研究员白明表示，欧盟主张对华电动汽车加征反补贴关税，声称中国政府对汽车出口存在不合理的补贴行为。但这一指控实质上是欧盟任意界定政府补贴的范畴。按照欧盟提出的标准，其成员国对许多行业的扶持也可被视为补贴。

此外，欧盟委员会在反补贴调查过程中索取中国电动汽车及电池企业大量信息，比如要求中国企业详细提供电池成分和配方。欧方搜集信息的种类、范围和数量前所未有，远超反补贴调查所需。6月20日，商务部新闻发言人何卫东在例

行新闻发布会透露上述信息。

欧盟委员会此前选择上汽集团、吉利汽车、比亚迪作为抽样调查企业。经过数轮书面和现场调查，欧盟委员会给出差别化税率——上述3家企业面临的加征关税税率分别为35.3%、18.8%和17%。特斯拉申请了单独审查，其最终加征关税税率为7.8%。其他未被抽样但配合调查的企业统一按照加权平均关税税率21.3%加征。不配合调查企业加征税率和上汽集团相同，均为35.3%。这些附加关税将在现有的10%关税基础上征收。

有业内人士称，欧盟委员会临时反补贴税一旦开始加征，中国电动汽车出口将受到明显冲击。中外机构普遍预计中国向欧洲出口电动汽车会下跌三成左右。上汽集团欧洲电动汽车销售短期内有可能陷于停滞。

不过，当前贸易摩擦呈现扩大化趋势。作为反制措施，我国于今年1月对产自欧盟的白兰地发起反倾销调查，6月17日对产自欧盟的猪肉及副产品发起反倾销调查。汽车行业专家和国内车企还建议，主管部门对大排量进口汽车加征25%关税。欧盟是中国大排量进口燃油车的主要来源地。如果这项建议被采纳，欧洲车企遭受损失最大。

调查因何而起

2010年以来，欧盟已多次对中国商品进行反补贴调查，光伏组件、电动自行车、玻璃等商品最终均被施加反补贴税，而这次针对电动汽车的调查或将更复杂。

金杜律师事务所合规业务部贸易法合伙人戴梦皓认为，相比光伏或轮胎案，欧盟对于电动汽车领域的调查显示出更大的关注度，特别是电动汽车上游补贴情况，包括锂、钴、镍等关键原材料的生产。不少业内人士表示担忧，欧洲是中国电动汽车重要的出口目的地市场，额外加征临时关税将会引发连锁反应。

调查因何而起？EFS汽车管理咨询公司高级顾问祁雪凡认为，应结合当前欧盟面临的困境来看：减排目标高悬、失业通胀麻烦、内部相互诘难、再工业化繁难，并在此基础上寻找政策背后的动因。对于欧盟国家来说，解决棘手的经济问题是第一优先级，而减排目标更多是为了激发产业创造力以及满足意识形态方面的需要。

一名车企欧洲市场业务人

士分析，欧盟环保和降碳目标并没有发生变化，此次加征关税的目的也不是禁止中国电动汽车，而是削弱中国产品的绝对竞争力，引导中国企业及其产业链在欧洲实现本地化生产。

贸易逆差是欧盟此次发起电动汽车调查的动因之一，进入摩擦期的国际关系也为此增添了复杂性。

德国咨询公司Sinolytics顾问韩博文分析称，一般而言，反补贴或反倾销调查由产业公司提出。然而，此次欧盟调查并未基于任何欧洲公司的投诉，而是由欧盟委员会自主发起。这表明，此次调查并非出于纯商业目的，部分受到政治因素的驱动。

受访欧洲车企高管亦指出，欧盟委员会主席冯德莱恩在2024年第一届任期结束，不排除其为竞选连任而创造“政绩”。值得注意的是，冯德莱恩已于当地时间7月18日，经欧洲议会投票再次当选欧盟委员会主席。

何谓反补贴？欧盟委员会所指补贴，主要是指生产、制造端补贴，而非市场消费端补贴，即并非公众熟悉的中国新能源汽车财政补贴。欧盟委员会认为，中国对新能源汽车相关产品的生产和供应链提供了各种形式的支持，充分构成可诉性补贴。

中国汽车工业协会副总工程师许海东指出，中国车企新能源产品在海外的价格高于中国国内，因此欧盟无法以倾销为由发起调查，只能选择进行反补贴调查。此举实质上是一种贸易保护手段，旨在阻止或延缓中国汽车出口对欧洲本土车企造成的冲击，为当地车企跟上新能源汽车发展趋势提供帮助。

欧盟委员会负责调查，但最终是否采取反制措施，仍由欧盟议会各成员国投票决定。因此，各国立场将影响欧盟对华采取的行动。戴梦皓认为，中国出口商可通过价格承诺机制与欧盟监管机构谈判协商。提出自愿价格承诺并得到欧盟当局接受的出口商，可在约定条件下向欧盟出口汽车，而无需缴纳反补贴税。类似的情况曾在2013年8月出现，中国和欧盟委员会就曾针对光伏反倾销调查达成价格承诺协议，限



资料图为位于河南省安阳市安阳县的德力新能源汽车有限公司生产车间内，工作人员正熟练地操作设备加工汽车零部件，赶制海外订单。 人民图片

制中国企业光伏组件出口欧洲的数量和价格。

前述欧洲车企高管认为，欧盟可能会对中国车企和在海外资车企区别对待，施以不同税率。比如对中国品牌加征两位数的高关税，而对特斯拉和宝马的关税只是象征性的个位数。

中国车企面临选择

目前案件仍在磋商。一位熟悉欧盟“双反”（反倾销和反补贴）调查的人士认为，从常理推断，欧盟委员会经过数月调查才作出加税决定，如果这一动议被完全推翻或大幅修改，欧盟委员会调查过程及权威性会受到质疑，中欧之间的谈判余地可能并不大。更容易争取的方向是适当降低税率或者推迟加征反补贴关税启动时间。

逆流之下，中国车企出海欧洲怎么走？行业人士提出两个方案，一个是限制出口电动汽车数量和价格，另一个是中国车企承诺在欧盟投资建厂换取避免加征关税。

曾有中国车企考虑在东南亚或者其他第三方国家生产电动汽车，向欧盟出口。熟悉欧盟法律的人士称，反补贴措施生效后，欧盟委员会有权进行针对性的反规避调查。这名人士认为，中国车企若要在欧盟长期发展，最优选项仍然是在欧盟建厂。

在业内人士看来，欧盟即使作出加征关税的决定，一定程度上也难以阻止中国车企出海欧洲。

受访行业人士建议，欧盟对各企业加征关税税率有较大差别，企业自身实力以及在欧洲发展状态也不尽相同，中国车企需要选择适合自己的新战略。总体而言，中国企业将分化为两大类，一类车企在欧洲

销量规模较小，会考虑收缩；另一类车企销量规模大或者看好欧洲市场前景，会选择本地化生产。

吉利控股集团近期对欧盟的加税政策表达了失望，但也强调了公司的灵活性和战略适应能力，既可以在欧洲直接投资建厂，也可以考虑与欧洲本土车企进行合作。

高额关税之外，更多潜在的保护主义风险仍会给企业出海带来挑战。复旦大学中欧关系研究中心副主任、上海欧洲学会副秘书长简军波表示，从2025年起，欧盟将实施更严格的车辆碳排放规则，即使汽车的碳排放符合标准，欧盟也有可能以车辆生产过程中碳排放超标为由征收碳税。此外，也有可能围绕工人权利保障借题发挥，要求提高关税、禁止进口，或者以对欧出口价格过低为由实施反倾销调查等。

面对可能大增的关税成本、贸易壁垒，车企如何应对？

简军波表示，如果欧盟最终通过加征关税的决定，中国车企短期内还是可以通过适当压缩利润空间的方式，维持原有价格优势，同时一些车企已经在欧洲当地设厂或绕道第三方市场投资来规避关税。但整体而言，车企还是需要加快销售市场、投资区域的多样化布局，这是降低经贸风险的重要举措。

但海外建厂非“灵药”。“中国企业即便到欧洲建厂或进行收购，也面临当地的监管风险。”高伟绅律师事务所外国法律顾问满大字指出，在欧盟投资的中企将可能面临反垄断审查、外商投资审查和外国补贴审查三种监管。在华车企仍需密切关注本次欧盟委员会调查会否进一步扩展至其他调查领域。