

对华电动汽车加征关税无益于欧盟发展

■本报记者 杨梓

当地时间10月29日，欧盟委员会发布对华电动汽车反补贴调查终裁方案（终版）文件，宣布在原有10%税率的基础上，对自华进口的电动汽车加征17%—35.3%的反补贴税，为期五年。

根据终裁方案内容，比亚迪、吉利、上汽集团3家中国电动汽车抽样企业最终反补贴税率分别为17.0%、18.8%、35.3%，其他合作企业平均税率为20.7%，不合作企业税率为35.3%。特斯拉将被征收7.8%的税率。

这意味着，自去年10月欧盟委员会发起针对中国产电动汽车的反补贴调查以来，即使遭到业界诸多反对与质疑，欧盟仍做出了“损人不利己”的决定。

■“不认同、不接受”

10月30日一早，中国商务部新闻发言人表示，中方多次指出，欧盟对华电动汽车反补贴调查存在诸多不合理、不合规之处，是以“公平竞争”为名行“不公平竞争”之实的保护主义做法。中方对裁决结果不认同、不接受，已就此在世贸组织争端解决机制下提出诉讼。中方将继续采取一切必要措施坚决维护中国企业的合法权益。

同日，中国外交部发言人林剑在外交部例行记者会上表示，在没有业界申请的情况下，欧盟机构执意对中国的电动汽车进行反补贴调查并加征高额关税，是典型的贸易保护主义行为，将损害中欧产业链供应链合作，损害欧洲消费者利益，损害欧盟绿色转型和全球应对气候变化的努力。

“这一终裁结果不客观，对中国汽车企业极其不公平。”中国汽车工业协会直言，此次反补贴调查是一起典型的披着合规外衣的贸易保护主义行为。加征关税不仅违背自由贸易公平竞争的基本原则，也不利于中欧汽车产业合作和绿色低碳转型。

中国机电产品进出口商会称，欧盟委



员会并未在终裁公告中纠正之前的诸多错误认定，除程序上严重缺乏透明度外，并未从根本上解决背离规则和以往实践进行抽样带来的底层代表性问题，也未对欧盟产业损害指标进行客观分析，因果关系依然存在错误认定。欧盟委员会对本案作出的不公正不合理不客观的认定，严重违反了世贸组织和欧盟反补贴相关规则。

被加征反补贴税率最高的上汽集团直指，此次欧盟委员会反补贴调查涉及商业敏感信息，对于补贴的认定存在错误，并忽略了上汽提交的部分关键信息和抗辩意见，虚增了多个项目的补贴率。“对于欧盟委员会的终裁认定，上汽深表遗憾，拟采取必要法律措施，将本案起诉至欧盟法院，维护自身合法权益。”

■“是全球自由贸易的倒退”

欧盟委员会于2023年10月4日对进口自中国的电动汽车发起反补贴调查后，今年7月4日对中国电动汽车开征临时反补贴税，8月20日发布中国电动汽车反补贴调查终裁草案。

中国机电产品进出口商会表示，在12家电动汽车企业授权下，中国机电产品进出口商会于8月24日代表企业向欧盟委员会提交价格承诺方案。自9月20日起的20余天中，中欧技术团队在布鲁塞尔进行了8轮密集磋商，取得了重要进展，但欧方始终未积极回应涉及中欧业界的核心关切问题，双方还存在重大分歧。

而就加征税率看，欧盟也仅作出微小让步，从今年6月预披露的17.4%—38.1%加征税率逐步调整为终裁方案中的17%—35.3%。

事实上，欧洲多方强烈反对欧盟对华电动汽车加征关税，认为此举不利于提升欧洲车企竞争力，也无助于欧盟绿色转型目标，呼吁继续与中国磋商。

当地时间10月29日，德国汽车工业协会主席希尔德加德·穆勒发表声明称，欧盟对中国进口电动汽车加征关税是全球自由贸易的倒退，对欧洲的繁荣、就业以及经济增长都带来负面影响。此举可能会加剧贸易冲突风险，并最终损害整个行业。

10月4日，欧盟成员国就欧盟对华电动汽车反补贴调查终裁进行投票。德国总理朔尔茨在投票前表示，德国反对欧盟对

华电动汽车加征关税。匈牙利总理欧尔班同样表示，匈牙利反对欧盟加征关税的举措，这将损害欧盟自身竞争力。

此次投票中，德国、匈牙利等5国投出反对票，12国弃权，但10国支持加征关税，欧盟最终通过对华电动汽车加征关税案。

■“通过对话磋商解决贸易争端”

在业内人士看来，欧盟此举将适得其反，企图通过贸易限制的方式向中国电动汽车企业施压，试图维护本土汽车产业，这无助于解决自身竞争力不足的问题，在未形成完整成熟的电动汽车产业链时还会推高欧洲消费者购车成本，未来进一步拖累全球电动汽车普及。

事实上，中国新能源汽车产销连续9年位居世界第一，中国新能源汽车产业的跨越式发展，为全球消费者提供了高质量、高性价比产品。有业内人士直言，目前欧盟在面临电动汽车产业竞争问题时，更应该关注技术创新、提升产业链水平等方面，而不是实行贸易保护主义。

希尔德加德·穆勒呼吁，各方应继续保持谈判的开放性，通过世界贸易组织框架下的对话，努力寻求消除额外关税的解决方案。

中国商务部新闻发言人10月30日表示，中方始终主张通过对话磋商解决贸易争端，也一直在为此做出最大努力。目前，双方技术团队正在进行新一阶段磋商，希望欧方以建设性态度与中方共同推进，按照“务实、平衡”的原则，相互照顾核心关切，尽快达成双方均可接受的解决方案，避免贸易摩擦升级。

林剑表示，对话合作是中欧关系的主基调，互利共赢是中欧经贸合作的本质。在相互尊重的基础上，通过对话协商妥善处理符合中欧共同利益，也是双方企业和民众的普遍期待。希望欧方以建设性态度与中方继续推进磋商，展现诚意和灵活性，寻求解决方案，避免贸易摩擦扩大升级。

新兴固废综合利用体系建设多题待解

■本报记者 杨梓

随着我国新能源产业的快速升级与设备更新换代，废旧动力电池、光伏组件及风机叶片等新能源设备面临批量退役，新兴固废处理问题日益显现。

近日，工信部新闻发言人、运行监测协调局局长陶青表示，将加强新兴固废综合利用体系建设。聚焦废旧动力电池，制定出台综合利用管理办法，修订发布综合利用行业规范条件，加快构建新型回收利用体系。聚焦废旧光伏组件等，加强综合利用政策的预研储备，提前布局综合利用能力，为迎接退役高峰做好准备。

业内人士表示，新兴固废综合利用体系建设是健全绿色低碳发展机制的重要一环，应提前布局规划，完善政策法规，促进循环利用技术进步。

■已有明确发展目标

当前，我国资源利用效率不断提升。数据显示，前三季度，我国工业固废综合利用量约17亿吨。

值得注意的是，作为新兴固废，退役风电和光伏设备因具有环境与资源双重属性，同时又包含一般固体废物和危险废物，因此其规范处置成为循环利用的重要环节，是当前业内关注的焦点。同时，新兴固废回收利用价值极高。例如，废旧电池回收的锂、镍等金属可有效补充我国关键原材料供应，降低对外依存度，进一步实现循环降本。

“目前，不同种类新能源固废的回收情况差别较大。由于动力、储能电池运行周期相对较短，相关企业推动力度大，整体回收利用情况相对较好。而风电、光伏设备运行时间大多较长，现在还没有到大规模退役期，但目前各方已在提前布局。”中国新能源电力投融资联盟秘书长彭澎在接受《中国能源报》记者采访时表示。

2022年2月，工信部、国家发改委等八部门联合印发《关于加快推动工业资源综合利用的实施方案》，明确提出推动废旧光伏组件、风电叶片等新兴固废综合利用技术研发及产业化应用，加大综合利用成套技术设备研发推广力度，探索新兴固废综合利用技术路线。同时，完善废旧动力电池回收利用体系，从管理制度、产业链上下游合作以及示范工程建设等方面出发，推动再生资源规范化利用。

2023年，国家发改委等部门印发的《关于促进退役风电、光伏设备循环利用的指导意见》提出，到2025年，集中式风电场、光伏电站退役设备处理责任机制基本建立，退役风电、光伏设备循环利用相关标准规范进一步完善，资源循环利用关键技术取得突破。到2030年，风电、光伏设备全流程循环利用技术体系基本成熟，资源循环利用模式更加健全，资源循环利用能力与退役规模有效匹配，标准规范更加完善，风电、光伏产业资源循环利用水平显著提升，形成一批退役风电、光伏设备循环利用产业集聚区。

■回收体系尚未健全

由于大规模退役潮尚未到来，当前风光设备回收

仍处于起步阶段，相关政策法规、技术标准以及监督管理体系还不健全。

例如，针对动力电池环境监管，目前已有《动力电池污染防治技术政策》《废锂离子电池处理污染控制技术规范》，为加强动力电池污染防治提供了技术遵循。10月31日，生态环境部发布《废光伏设备回收处理污染控制技术规范（征求意见稿）》。

“总体看来，目前，风光设备回收体系尚不完善，回收渠道也不通畅，有待进一步加强。事实上，光伏行业回收相对简单，风机叶片回收难度较大，尚面临较多技术难题。”彭澎举例指出，传统风机叶片通常由玻璃纤维、碳纤维和环氧树脂等材料制成，虽然质量轻、强度高，但回收难度极大。

不过，废旧电池回收领域虽有相应规范，也明确了主体责任，但当前市场仍呈现“小、乱、散”格局。北方工业大学教授纪雪洪表示，目前动力电池回收行业尚处发展初期，虽有不少企业布局，但动力电池整体回收量相对于回收企业数量而言还是偏少。“同时，从事回收的企业较多且鱼龙混杂，处于亟待规范阶段，需要建立良性的市场竞争。”

■多维度综合施策

在业内人士看来，针对废旧电池和光伏组件及风机叶片回收利用，需要从监管政策、技术升级、协同发展、商业模式创新等多维度综合施策。

今年6月，生态环境部印发《规范废弃设备及消费品回收利用处理环境监管工作方案》，明确在全国范围内集中开展包括动力电池和光伏组件及风机叶片等六类废弃设备及消费品的环境污染专项整治，严厉打击非法拆解造成环境污染行为。

生态环境部固体废物与化学品司司长郭伊均明确表示，下一步，将继续强化动力电池和光伏组件及风机叶片拆解处理的环境监管，根据“新三样”固废循环利用技术研发进展，适时完善相关污染控制技术标准，严控环境风险，促进资源回收利用和产业绿色低碳发展。

“针对风光设备回收，当务之急应是组织科技力量率先攻克技术难题。”彭澎认为。

业内人士指出，要不断推动技术创新，提升风电和光伏设备的设计、制造及回收处理技术，尤其需针对难以处理的复合材料、稀有金属等开发高效、环保的回收方法，降低回收成本。同时，要健全相关法律法规，明确回收主体责任。

针对废旧动力电池，首先要强化企业监管，提升回收利用规范性与技术水平，实现高效绿色回收。前不久，工信部修订形成《新能源汽车废旧动力电池综合利用行业规范条件（2024年本）》，向社会公开征求意见，对企业选址、溯源管理、节能评估等提出更高要求。

纪雪洪还建议，通过构建从生产到正规回收的产业链闭环，并给予正规企业更多补贴资金与政策支持，推动废旧电池回收行业发展。

据钢联能化消息，山东省计划近期

对以燃料油、稀释沥青和石脑油作为原料进行加工生产，产品包括应税产品和非应税产品的，按应税产品占比计算准予扣除的数量。这一政策调整预计将给使用较多燃料油以及稀释沥青作为原料的地炼企业，增加税费成本约450—600元/吨。

若这一政策落地，将对地炼企业带来哪些影响？若原料“受限”，地炼企业又该如何应对挑战？

“目前，成品油消费税征收环节下移政策也在同步推进。因此，这一政策细节和执行时间仍待确定，而且在全国推行可能还有难度。但税收提高一定会增加炼厂成本。这可能也是一种手段，有助于进一步淘汰落后产能，倒逼行业转型升级。”国务院发展研究中心资源与环境政策研究所副所长、研究员郭焦锋说。

■日子“并不好过”

隆众资讯数据显示，今年上半年，主营炼厂和山东地炼企业的炼油利润理论均值分别为551元/吨和287元/吨，较去年同期分别下降22.94%和70.62%，尤其是山东地炼企业的炼油利润，从年初至今整体呈下行态势。

金联创数据显示，前三季度，山东地炼企业常减压开工率均值为56.73%，同比下降9.48个百分点。前三季度，地方炼厂加工进口原油理论炼油利润为98元/吨，同比锐减458元/吨。

从需求侧来看，在地炼汽油产量下跌、柴油产量微涨的情况下，因需求表现欠佳，成品油库存仍然较高。同时，汽柴油批发价格难以突破高位，但原油成本保持高位，炼厂的炼油利润受到明显压缩，无法有效拉开利润空间，不少炼厂在上半年出现阶段性亏损，日子“并不好过”。

“其实，此前地炼企业一直面临需求疲软、利润率下降等多重压力。如果上述税费增加，原材料成本将随之上升，不能说是‘雪上加霜’，但也将进一步增加山东部分炼厂负担。”隆众资讯成品油高级分析师王延婷说。

“尤其是会进一步加剧以燃料油、稀释沥青和石脑油为原料的小型炼厂的困境，甚至会导致一些小型炼厂被迫关闭。”某不愿具名的炼化行业人士说。

■试图摆脱原料依赖

当前，我国燃料油、进口稀释沥青与石脑油的消费税分别为1218元/吨、1218元/吨和2105元/吨。此前，作为地炼加工原料可实现近100%的进项消费税抵扣，而根据最新政策，预计抵扣比例将下降50%—60%。

税收政策调整倒逼地炼企业转型升级

■本报记者 渠沛然

有业内人士指出，随着原油进口配额即将耗尽，山东地炼企业正准备应对第四季度可能出现的原材料短缺。

在郭焦锋看来，目前山东地炼企业原油进口配额应该足够，按照目前全国产能来说基本可以“配平”。

“由于山东地炼企业实际使用石脑油作为原料生产汽柴油的情况不算多，政策更多地将影响使用燃料油及稀释沥青作为原料的地炼企业，税收提高将直接增加部分地炼企业的运营成本。如此一来，炼厂使用燃料油和沥青混合物作为原料的经济性将不存在。”郭焦锋表示。

“这对使用配额不足且以燃料油、稀释沥青和石脑油作为原料的炼厂影响较大。或将促使山东地炼企业更多使用进口原油作为原料，降低燃料油和稀释沥青的使用比例。”上述炼化行业人士说。

“总体来看，通过税收提升原料成本，可以进一步促进技术和装置并不先进的炼厂进行减油增化。”郭焦锋说，“以前燃料油比较便宜，生产汽柴油成本上涨后价格也会随之上涨，销路如果再受影响，将迫使炼厂转型升级。”

■倒逼行业升级

随着炼化技术不断升级，新的油品名称不断涌现，大规模“堵漏”政策开始实施。2018年3月1日之后，消费税新政严格实施，地炼企业利润压缩。

2021年以来，国家出台一系列行业监管政策且力度不断加强，成品油市场规范化、集中化程度明显提升。2023年，行业监管措施进一步落实，整治力度持续升级。多地实施专项整治方案，规范成品油市场营销秩序，包括扩大油品消费税征收范围，加强成品油流通管理、加油机综合治理等。一系列措施的落地，对市场秩序规范和行业稳定发展发挥重要作用。

监管不断加强，市场环境得到进一步净化。受访人士均表示，税收监管收紧，将倒逼行业转型升级。

国投期货能源首席分析师高明宇表示，未来，炼化行业优胜劣汰是大势所趋。受原油进口配额的影响，地炼企业一次加工能力扩展难度较大，未来的新增投资将以二次加工为主，应对地炼油品质量升级，淘汰落后产能，扩大大型炼化项目。

“以燃料油和沥青等作为原料的炼厂，技术相对单一，流程短，产业链不长。资源价格上涨，导致成品油产品价格上升，促使这些炼厂下决心改变现有工艺流程。”郭焦锋说。

“实施消费税新政后，中间产品的销售难度会加大，进而推动企业增加深加工，向全产业链扩张，形成规模效益，促进行业转型升级。”郭焦锋补充说。