

# 欧盟针对中国新能源汽车发起反补贴调查

文 | 刘宝华 涂彦平

经过抽样方式确定选择比亚迪、上汽和吉利作为欧盟对产自中国的电动汽车启动反补贴调查的目标公司。耐人寻味的是，其中没有特斯拉。

2023年9月13日下午，被国内不少声音称为“中德车展”的慕尼黑车展余音还未散去，欧盟委员会主席

乌尔苏拉·冯德莱恩 (Ursula von der Leyen) 在斯特拉斯堡欧洲议会发表年度“盟情咨文”时宣布，将对来自中国的电动汽车发起反补贴调查。

冯德莱恩表示，“全球市场现在充斥着便宜的中国电动汽车，由于国家的巨额补贴，它们的价格被人为地压低了，

这正在扭曲我们的市场。因此，我今天可以宣布，欧盟委员会将对来自中国的电动汽车展开反补贴调查。欧洲欢迎竞争，欧洲对竞争是开放的，但不是没有底线的恶性竞争。”

早在7月初，欧盟委员会多名官员就已经对外透露，即将对中国产电动



柏林车展 极石



柏林车展 - 蔚来

汽车启动反倾销、反补贴调查。现在，靴子开始落地。

欧盟内部对调查一直呈分裂态度。法国一直是对中国电动汽车双反调查的积极推动者，并持续向冯德莱恩施压。法国财政部长布鲁诺·勒梅尔 (Bruno Le Maire) 曾公开呼吁，对中国电动车展开调查将有助于提振本土产电动汽车，避免用法国的公共资金资助外国产电动汽车。勒梅尔还敦促德国一起采取更严厉的措施来保护欧洲工业。欧洲当地媒体称，法国态度激烈的原因是法国2023年第一季度的电动汽车购车补贴中约有40%流向中国企业的产品，并且法国汽车在中国市场几乎可以忽略，法国不太担心招致反击。

德国和欧盟汽车行业官员是反补贴调查的反对派，欧盟多数成员国也担忧此举会导致中国反击，反而损害欧洲汽车产业。有欧盟贸易外交官员表示“根

本不可能成功”“法国无事生非”。一位汽车行业官员称，“这只是一种姿态，没人愿意和中国打一场针锋相对的贸易战，这将导致大众汽车破产。”

慕尼黑车展上，有德国汽车企业高管明确表示：“宁愿不要（限制措施），这可能会给欧盟国家与中国市场的贸易关系带来不必要的后果。”“任何关税升级都将适得其反。”欧盟其他成员国也担心双反调查会引发与中国的全面贸易冲突。

冯德莱恩的官宣意味着法国在该问题上占据上风。如果调查结论成立，中国新能源汽车出口欧洲或将面临惩罚性关税。

以目前中国企业对欧盟的新能源车出口量来看，受反补贴调查影响最大的是上汽MG。它2023年在欧洲的销量可以突破20万辆，反补贴调查无疑打了这个中国车企拥有的老欧洲品牌一个

措手不及。

冯德莱恩官宣对中国电动汽车的反补贴调查之后，中国商务部、欧盟中国商会等发声，对此事表示高度关切和强烈不满。

商务部新闻发言人就此事答记者问：“欧盟拟采取的调查措施是以公平竞争为名行保护自身产业之实，是赤裸裸的保护主义行为，将严重扰乱和扭曲包括欧盟在内的全球汽车产业链、供应链，并将对中欧经贸关系产生负面影响。”

欧盟中国商会发文表示，中国电动汽车的优势不是凭借所谓巨额补贴而形成的，“中国的电动汽车产业链与欧洲乃至全球汽车产业链具有良好的合作关系，每一辆电动汽车背后都凝聚着全球大大小小数以万计供应商的努力。”该商会指出，“如果仅因产品来源地而做出市场排除的举动，将有违欧盟在世贸

组织的承诺。”

2023年9月22日，中共中央政治局委员、中央外办主任王毅与法国总统外事顾问博纳通电话，“希望欧方坚持开放包容，秉持市场原则，支持自由贸易，防止落入‘保护主义’窠臼”

欧盟委员会执行副主席瓦尔季斯·东布罗夫斯基斯在上海批评欧盟与中国的贸易关系“非常不平衡”，欧盟与中国的关系存在“值得担忧的新领域”，“但我要强调的是，降低风险并不意味着脱钩。欧盟无意与中国脱钩”。

当地时间2023年10月25日，欧盟委员会表示，经过抽样方式确定选择比亚迪、上汽和吉利作为欧盟对产自中国的电动汽车启动反补贴调查的目标公司。耐人寻味的是，其中没有特斯拉，而在上海生产的特斯拉汽车出口欧洲的数量已经是个不小的数目。

## 欧盟内部的反对声

欧盟内部本就对调查中国电动汽车一事意见不统一。法国是对中国电动汽车实施反补贴调查的支持者，甚至是主要的推动者。而德国持反对意见。

原因也不难理解，双方利益不一致。法国希望保护本国汽车工业利益，法国汽车工业并没有从中国市场获得多少收益，而德国汽车工业相当一部分销售收入依赖中国。

德国汽车工业协会(VDA)则表示，“仅靠反补贴调查无助于解决目前欧洲地区竞争力面临的挑战，还必须考虑到中国可能做出的反击。”VDA认为，欧盟应该专注于为欧洲参与者的成功创造条件——从降低电价到减少官僚障碍。

2023年9月25日，VDA官方网



站发布题目为《谨慎定向与中国关系》的文章，称，2023年7月中旬，德国联邦内阁首次通过了一项中国战略。其中，德国政府重申了对中国作为“伙伴、竞争对手和系统性对手”的三维评估。

文章说：“作为德国汽车工业协会，我们欢迎这项中国战略同时考虑了战略和安全政策的利益以及经济机会的事实。对于德国汽车工业来说，中国不仅是重要的销售市场和创新所在地，还是一个越来越重要的参考市场。”

这个声明翻译成白话就是：对话而不是孤立；审慎合理地去风险；加强德国的工业区域竞争力更为重要。

## 海外建厂、本地化已经是中国汽车深度出海的共识。上汽、比亚迪、长城等头部车企已经在紧锣密鼓地准备欧洲本地化生产，最早一批欧洲本地产品很可能在2025年下线

《法兰克福汇报》(Frankfurter Allgemeine Zeitung)以《欧盟的惊慌

反应》为题刊发评论：欧盟对中国电动汽车开展反补贴调查可能引发一场欧中贸易战，最终对德国企业造成损害。“欧盟在对待中国问题上不能天真，但以此为基础挑起贸易冲突，则是一种疏忽。这将特别影响德国工业，包括依赖开放市场和进入中国市场的汽车制造商。”

该文写道，“欧盟委员会是在铤而走险。他们并不能拿出一个强有力的案例，手头并无中国电动汽车倾销的证据。否则欧盟也不会选择‘反补贴调查’这样的拐杖。”文章最后还给出了欧盟解决汽车行业困境的答案，“不仅在于保护主义，还在于通过减少官僚主义和加强竞争来加强欧盟的地位，以及与世界其他地区尽可能开放的贸易超越中国。”

弗莱堡出版的《巴登报》(Badische Zeitung)以《电动汽车竞争：对中国征收惩罚性关税是错误之路》为题，直言对中国汽车征收惩罚性关税是错误的。

“假如没有自由国际贸易，德国就不会像今天这般繁荣。目前各国构筑市场壁垒的趋势已经在拖累德国经济。而且，

难道欧盟不应该一视同仁地对美国厂商特斯拉也加以惩罚？这家电动汽车领军企业也巧妙地向竞争对手施压，美国政府显然也毫不吝啬于提供补贴。其实，德国政府多年来也为电动汽车以及混合动力汽车提供巨额补贴。”

文章分析了欧盟这样做产生的可能后果：“北京很可能在中国市场对欧洲企业展开报复，德国车企将会首当其冲——它们最重要的销售市场依旧是中国。雷诺、斯特兰蒂斯等德企在欧洲的竞争对手则没有那么多的中国业务。”

文章还指出，欧盟此举对德国普通消费者不利。“目前，德国汽车业巨头押注于昂贵的高端电动车型，因为这些车型能带来更高的利润。要是人为地用关税把面向普罗大众的中国电动汽车售价抬高，到头来受伤的将会是购买力不那么强的普通消费者。”

欧盟中国商会秘书长方东葵在接受《新京报》“贝壳财经”记者专访时表示，欧委会最终启动反补贴调查而非反倾销调查，这在一定程度上反映出欧委会并不太希望把事情闹到不可收拾的地步，有寄希望于谈判或磋商的成分，毕竟“双反”对欧洲企业带来的损害也很大

他认为，对汽车行业的反倾销调查和反补贴调查难度不是一个量级。首先，汽车零部件太多，加之欧盟未赋予中国市场经济地位，需通过每个零部件确定倾销幅度和参考价格，使反倾销调查难度和工作量都非常大。其次是调查结果，反倾销调查中如果选取参考价偏差大，反倾销税可能非常高，很难控制。

## 海外建厂是必由之路

“这个补贴一查就没跑，包括建厂

的时候没有付钱、三通一平都算，只有在欧洲建厂才是唯一道路。”消息曝光后，汽车业一位关注海外业务的人士感叹，反补贴调查的对象并不是普通意义上的“补贴”，涵盖范围要广得多。

在WTO法律框架下，反补贴调查指的是企业是否受到补贴，进而侵害了进口国同类产业的利益。比如针对产品或出口提供的财政支持或信贷支持，使企业能够进一步压低价格，直接增强市场竞争能力。

反补贴调查涉及的具体内容涵盖基本信息、产品描述、公司概况、国内销售、对欧销售、生产成本、公司利润等。每一大类中又有多个分项，例如对欧销售包含所有销售发票、进项发票、税务月度申报表、季度年度损益表、出口货物免抵退税申报明细表、调查期和调查开始前3年12月增值税申报表与损益表等信息。

生产成本大项包含产品单位材料消耗、能源消耗、人工小时数、所有产品生产成本明细表、每种材料/能源和其他成本要素消耗金额/消耗量及采购信息、各月用电明细表、各月人工工资和工时情况等……简言之，可以把公司调查个底儿朝天。

欧盟法律规定的反倾销和反补贴最大调查时长分别为15个月和13个月，在实际案例中，欧盟的实际调查耗时比法律规定的还要短。

这意味着，一旦发起反补贴调查，在不征收临时关税的情况下中国车企的安全窗口期最多有12个月。一旦调查结束后决定开征反补贴关税，出口业务就将压力大增，最严重的有可能完全失去欧盟市场。

可以作为参考的是，近几年遭遇欧

盟双反调查的轮胎、轮毂、石墨电极等产品未应诉企业的惩罚性税率分别为61.76%、66.4%、74.9%。企业积极配合调查，参与应诉，有可能争取到低税率甚至零税率。但其难度较大，也会是一个漫长的过程。

事实上，中国汽车行业对欧盟的调查并非全无准备。当地时间2023年9月5日，慕尼黑车展开幕当晚，上百位中国汽车人相聚慕尼黑Hyperion酒店，举办主题为“全新节奏”的2023轩辕新汽车之夜。当晚交流讨论的最大主题就是中国汽车如何出海。回头看起来，一些嘉宾的分享内容很可能已经预料到了这种调查。

欧盟的反补贴调查，一个确定的结果是倒逼中国车企加速海外建厂。上汽、比亚迪、长城等头部车企已经在紧锣密鼓地准备欧洲本地化生产，最早批欧洲本地产品很可能在2025年下线。

一位行业资深人士说：“（反补贴调查）虽然比较快，但这是迟早的事，而且后面的组合拳估计会继续出来。我和车厂建议不仅要加快建厂步伐，还要建立更加独立的海外业务，包括海外的数据中心、技术中心，以及资金甚至海外投资人。以后和国内分得越开越好。按照以前日系和韩系的发展经验，如果量要起来海外业务就要独立且完整。”

海外建厂、本地化已经是中国汽车深度出海的共识。MFC