

土耳其加征 40% 汽车关税，中国诉至 WTO

文 | 才新杰

土耳其近期的贸易举措引发广泛关注，其先后对中国产电动汽车、燃油及混合动力汽车加征 40% 进口关税。1 月 17 日，商务部新闻发言人对此作出回应，明确指出土方做法违反世贸组织规则，严重破坏中土经贸关系。在与土方协商无果后，中方于 2025 年 1 月 16 日正式向世贸组织提出设立专家组请求。

后续，中方将严格按照世贸组织规则推进诉讼程序，全力维护国内产业的合法权益。

回溯过往，2024 年 10 月 8 日，商务部新闻发言人曾表示，中方就土耳其对电动汽车和其他车辆加征关税以及进口许可证措施，在世贸组织向土方提出磋商请求，但最终未能达成一致。

早在 2023 年 3 月，土耳其就已对中国产电动汽车加征 40% 关税。2024 年 6 月 8 日，土耳其政府再次宣布，对原产地为中国的燃油及混合动力乘用车征收 40% 额外进口关税，且每辆车的征税金额不得低于 7000 美元，该加征措施自发布之日起 30 日后正式实施。

复旦大学中东研究中心研究员邹志强分析，土耳其对中国乘用车加征关税，首要目的是保护本国汽车产业。尽管本土品牌 Togg 在产量上相比 2023 年有显著提升，但其竞争力仍显不足，突出

表现在价格偏高。土耳其试图通过关税手段限制势头强劲的中国汽车进口。此外，邹志强还指出，土耳其希望借助加征关税吸引更多中国车企赴土投资。

2024 年 7 月 5 日，在加征关税生效前夕，土耳其政府以总统令形式对加征关税政策作出调整。根据新政策，赴土耳其投资建厂的汽车制造商可免除加征关税，仅需缴纳原本 10% 的汽车关税。这一政策调整效果显著，2024 年 7 月 9 日，土耳其驻北京大使馆披露，比亚迪已与土耳其工业和技术部签署协议，将投资 10 亿美元在土耳其新建一座汽车工厂及研发中心。该工厂规划年产能达 15 万辆，预计 2026 年末投产。

为吸引比亚迪投资，土耳其政府给出了极具吸引力的条件，包括 8 亿美元内的利润无需缴纳企业税，建设材料的关税和增值税豁免，土耳其政府还将负担所建工厂员工社保的 15% 左右。此外，在投资期到期前，比亚迪将获得一定量的汽车进口免税配额。土耳其与欧盟是关税同盟，还与众多非欧盟国家签署了自由贸易协定。欧盟已于 2024 年 10 月底开始对中国进口的电动汽车加征反补贴关税，因此，赴土耳其建厂有利于比亚迪未来持续开拓欧洲市场。

土耳其官方也在积极招揽中国车企赴土投资。2024 年 12 月底，土耳其

总统府投资局项目经理 Kaan Masatci 在北京参加了第二届供应链促进博览会，以土耳其总统府投资局汽车行业顾问的身份，为中国车企解答投资土耳其的相关问题。他介绍，其团队包含土地选址团队、激励政策团队等，专门为在土耳其投资的企业提供从项目选址、实体探访到激励政策咨询等全套服务。

土耳其对中国产汽车抬高关税门槛已产生实际影响。乘联会秘书长崔东树统计数据显示，2023 年中国对土耳其出口汽车 11 万辆，同比增长 267%，但 2024 年前 11 个月增速已大幅放缓至 18%。

近年来，围绕中国汽车产业的贸易争端不断。2024 年 3 月，中国就美国《通胀削减法案》新能源汽车补贴措施歧视中国产品向世贸组织提起诉讼。7 月 15 日，商务部宣布向世贸组织提出设立专家组请求。不过，熟悉世贸组织运作的人士向财新透露，目前争端解决机制基本处于瘫痪状态，此时提起诉讼，可能难以获得一个最终且可执行的判决结果。此次中国与土耳其的贸易争端，在复杂的国际经济环境和世贸组织现状下将如何发展，备受各方关注。MFC