

欧盟调查中国电动车补贴,打不过就「限制」?



随着中国新能源车在海外的不断扩张,欧洲已经成为不少国内车企瞄准的海外市场。

不过,汽车强国林立的欧洲,似乎还不太适应,中国车企的突然崛起。

最近,欧盟对中国进口电动汽车展开了反补贴调查,此举引发了广泛争议。根据公报,调查将在最长12个月内完成,欧盟可能在9个月内对中国加征临时的「反补贴税」。

此消息一出,中国相关部门纷纷表达了不满。比亚迪执行副总裁李柯也表示,尽管欧盟对中国电动汽车发起反补贴调查,但比亚迪将继续推动公司在欧洲市场实现强劲增长。

中国品牌汽车进入欧洲市场的时间较短,但增长速度迅猛。目前,中国制造的电动汽车在欧洲市场份额高达40%左右,其中出口量最大的两个国家是比利时、英国,厂商包括特斯拉、名爵、极星、比亚迪、蔚来等。

更值得注意的是,德勤在一份研报中表示,几乎所有中国车企都计划在未来3到5年内,布局德国、法国等欧洲主力市场。

欧盟为何对中国发起反补贴调查?这一举措将带来何种后果?中国车企又该如何应对?

01 特斯拉也「中招」

事实上,自今年5月以来,欧洲已经出现了一些不和谐的声音。

5月12日,法国政府宣布了旨在促进法国绿色产业的法律草案,其中最引人关注的是法国政府决定大幅收紧新能源汽车补贴标准。

最终在9月20日,法国政府公布了购车补贴的新的「打分细则」。按照新的打分标准,中国电动汽车由于长途运输等原因得分较低,难以获得补贴。

除了法国,中国车企引发了欧盟层面的担心。2023年6月,据《政治家》报道,欧盟委员会贸易部门就在讨论是否对中国电动汽车实施反倾销或反补贴调查。

所谓「反补贴调查」,是指一国政府或国际社会为了保护本国经济健康发展,维护公平竞争的秩序,或者为了国际贸易的自由发展,采用贸易制裁的主要手段,针对补贴行为而采取必要的限制性措施,包括临时措施、承诺征收反补贴税。

然而,在接下来的几个月里,关于双反调查的消息相对较少。直到9月13日,欧盟委员会主席冯德莱恩发表年度「盟情咨文」时,宣布欧盟委员会将对中国电动汽车启动反补贴调查。

十一假期期间,「靴子」终于落地。

关于此次欧盟反补贴调查,很多人可能会比较诧异。中国车企在欧洲的售价,普遍是国内价格的2倍,比如目前德国的大众ID.3最低配的售价近4万欧元(约合32万元),是国内售价(11.98万元)的2.5倍。为何欧盟还要发起调查?

其实,汽车的最终售价并不是此次反补贴调查的重点。欧盟最关键的考量因素包括几个方面:首先,它会审查政府是否介入出口行为,是否为企业提供了相关补贴。其次,欧盟会评估企业的采购流程,核实其原材料是否完全由企业自身需求采购,而不受其他因素或官方介入(如调拨)的影响。

从目前公布的细则来看,欧盟此次发起的反补贴调查,主要针对中国产9座及以下的单/多电机新型电池电动汽车(BEV)。这意味着该调查主要针对终端车型,插电混动、电摩、商用车将不会被调查,对中国锂电产业链本土化布局无明显限制。

同时,这项调查不仅会影响中国的电动企业,还会涉及外资品牌,包括德国的奔驰、宝马、大众以及美国的特斯拉等企业。此次调查的时间为2022年10月至2023年9月,反补贴损害的评估可追溯至2020年1月1日起。目前,宝马、奥迪、奔驰等车企,已经被要求提供相关材料。

02 欧洲被吓坏了?

对于这次反补贴调查的原因,欧盟表示其有充分证据表明,享受了中国补贴的

价格较低的进口电动汽车,正在欧洲迅速增加,并推动价格下降,给欧洲当地产业带来压力。

同时,不管是冯德莱恩,还是马克龙,都提到了十年前欧盟对中国太阳能光伏产品的「双反」调查。马克龙曾在发言中提及,「绝不能在电动汽车市场上重蹈我们在光伏发电方面所犯的错误,我们在中国工业中造成了依赖,并使其制造商繁荣昌盛」。

其实,这次调查是欧洲汽车业面对威胁的应急反应,核心目标是保护本土汽车产业,提高本土化比例。毕竟,在欧洲,汽车是重要产业,直接或间接雇佣了1400万人,占欧盟就业人口的6.1%。欧盟委员会指出,当前中国制造的车辆在欧洲电动车市场占比为8%,预计到2025年可能增至15%。

同时,这也是对强者的一种认可。在最近的慕尼黑2023年国际车展(IAA)上,德国总理朔尔茨鼓励德国汽车企业表示,「你们应该受到激励,而不是被(中国汽车企业)吓倒」。

「20世纪80年代,人们说日本汽车正在超过其他所有市场;20年后,人们开始担心韩国制造的汽车;而今天,轮到中国的电动汽车了。」

然而,在欧盟内部,法国和德国的立场和利益点存在差异。这次反补贴调查主要是法国推动,背后是因为法国的汽车品牌在欧洲市场占据绝对优势,但在中国市场难以推进(市占率在1%左右)。

法系车代表雷诺的首席技术官曾表示,雷诺无法与特斯拉和中国等竞争对手进行价格战。瑞银报告指出,雷诺约70%的销量来自欧洲,但在欧洲市场份额仅占10%,是「在欧洲市场风险最大的企业之一」。在中国,法系车已经处于边缘化状态,市场份额不到0.5%,几乎可以被忽略。

同时,据报道,2023年第一季度,法国约40%的电动车补贴发放给了中国生产的电动汽车。对此,法国总统马克龙称,「我们不希望用法国纳税人的钱来加速欧盟以外地区的工业化」。

相较于法国,德国显得较为谨慎,担心调查引发的后果。有德国高级官员明确表示反对,并警告称这将对德国经济造成损害。德国车企也公开表示,不认同欧盟试图对中国加征惩罚性关税的做法。

这是因为中国是德国汽车业最大的海外市场。

销量数据显示,2022年德国三大汽车集团大众、奔驰和宝马在中国合计销量达到471万辆,三家企业在中国市场的销量比例分别为38.3%、37%和33%。2023年上半年,德国进口到中国的汽车和零部件同比增长了75%。一旦欧盟受到中国的反制,必然会影响德国车企在中国市场的发展。

不过,反补贴调查也并不意味着加征关税,这需要欧盟27个成员国通过表决程序决定。只有当获得55%的欧盟成员国或代表欧盟总人口65%的成员国支持时,相关提案才会获得通过。

03 自主品牌最「受伤」

在中国车企海外扩张的过程中,欧洲市场显得尤为重要。

目前,全球最大的两个成熟汽车市场是欧盟和美国。与美国的高关税(25%)相比,欧盟的关税壁垒相对较低,仅为10%。此外,欧盟的补贴政策也更加透明和普适,本地生产汽车或进口汽车都可以享受。因此,进入欧洲,特别是拿下高端市场,成为中国车企持续技术升级、迭代的关键。

那此次欧盟的反补贴调查,哪些企业会受到影响?这会打断中国车企的海外扩张吗?

首先,这次调查影响的是中国生产的纯电动汽车,不仅仅包括自主品牌产品,还包括在中国制造的特斯拉Model 3、大众ID系列以及宝马iX3等。

目前,欧洲是我国电动车出口的第一大市场,其中特斯拉、上汽、易捷特(东风和雷诺合资)贡献较大,其余车企出口较少;其他自主品牌的出海战略主要集中在东南亚、中东、南美等,短期影响较小。

不过,外资企业有其自身的应对措施。特斯拉和易捷特分别是美国、法国公司,它们可能通过其他途径消化这部分影响,就像上海通用昂科威,即便面对美国关税,依然可以返销美国。

真正「受伤」的可能是自主品牌,例如上汽名爵。

数据显示,上汽MG在欧洲市场1-8月份累计销售15万辆,同比增长1.5倍,旗下车型MG4上半年累计销量超过3万辆,进入欧洲纯电动汽车销量前十。

不过,即便欧盟加征关税,中国车企也并非没有对策。汽车产业走向国际,基本都是沿着整车出口、CKD组装、合资合作及属地化研发、生产的发展脉络而进行。

长期以来,中国车企处于整车出口、CKD组装的初级阶段,发展较慢。欧盟的反补贴调查,可能会加速中国车企在欧洲的本地化建厂和运营进程。

据了解,许多车企已确定在欧洲建设整车基地的计划。例如,上汽在2023年7月宣布将在欧洲建设生产基地,并正在选址阶段;比亚迪也计划在2023年底确定首家欧洲工厂的地址。

即便欧洲建厂后,中国车企依然保持自身优势。此前,瑞银拆解2022款比亚迪海豹后发现,即使在欧洲建厂,与北美和欧洲汽车品牌相比,比亚迪仍然享有25%的成本优势。

在过去的50年中,许多车企都试图实现国际化,但真正取得成功的只有日本的丰田和韩国的现代。

它们在进军国际市场的过程中也面临过各种打压和限制,但通过本土化成长为国际车企。在传统汽车向智能汽车的转型浪潮中,中国车企优势明显。此次反补贴调查,只是欧洲以时间换取空间的权宜之计。

对于中国车企而言,出海是一个无法避免的选项,在征战海外市场过程中,遇到相应监管层的阻力也是市场进入的一部分。而只有克服了这些人为障碍,中国汽车品牌,才能真正成长为全球品牌。

华府冷暖空调
专业快速,服务DC/VA/MD
电话:240-421-7363
9-153
冷暖气机 热水炉
中央空调 风管
消毒杀菌灯 车库门
维修 安装 保养
代理:
Carrier
Payne
Goodman
冷暖气新机:
零件10年保证 / 1年人工保证

方氏冷暖
Carrier Trane 9-152
240-651-9115
空调维修
冷气暖气
维修安装
质量保证
价格合理
专业中央空调

安居冷暖空调公司
Infinity Air LLC 9-147
代理多种名牌空调设备
Carrier, Bryant, Payne,
Goodman
专业技术执照
HVAC Master & Contractor License
电话:571-334-9893
Licensed, Insured

冷暖考版
冷暖空调
维修安装
质量保证
价格合理