



5月9日,在安徽省合肥市新桥智能电动汽车产业园蔚来第二工厂,蔚来第50万台量产车下线。新华社发

对华电动汽车加税将反噬欧洲

关税措施将拖累欧洲汽车产业电动化转型

欧洲消费者“最受伤”

“欧盟委员会对中国电动汽车实施的反补贴调查,既无企业主动申请,也缺乏业界普遍支持,欧盟成员国之间关于此调查也存在分歧。”联合国贸易和发展会议资深经济学家梁国勇日前表示,这一调查本身就存在一定争议,对于绿色产品的国际贸易而言,各国政府有遵守多边贸易规则的法律义务。

“各国在处理电动汽车国际贸易问题时尊重市场规律和国际规则。”梁国勇认为,涉及电动汽车国际贸易问题应尽量避免政策无端干预。在处理相关经贸分歧时,各方应在多边贸易规则的框架内行事,避免单边和保护主义的政策措施。

欧亚中心副主席、欧盟委员会前交通运输专员薇奥莱塔·布尔茨说,与其设置贸易壁垒,不如采取合作方式,让欧洲消费者从中国电动汽车技术不断改进中获益。实际上,欧盟拟对中国电动汽车加税是以牺牲欧洲消费者的利益为代价。

“加征关税让欧洲消费者‘最受伤’,无助于欧洲经济繁荣。”西班牙巴塞罗那商会国际业务开发经理何塞普·戈梅斯对欧盟举措质疑。戈梅斯说:“如果我们加征关税或设置其他保护主义壁垒,致使中国在这里投资电动汽车、汽车电池,或其他项目困难重重,这是‘搬起石头砸自己的脚’。”

近年来,中国电动汽车在欧盟市场越来越受青睐,并凭借自身技术创新和高性价比等优势,在欧盟广大消费者中赢得较好口碑。今年3月的一项调查显示,50%的德国受访者表示会考虑购买中国制造的汽车,而去年10月这一数字仅为27%。不仅如此,中国电动汽车产业正为欧盟带来更多就业岗位,提振当地经济。

欧盟委员会近日发布关于对华电动汽车反补贴调查的初裁披露,拟对从中国进口的电动汽车征收临时反补贴税,税率为17.4%至38.1%不等。欧盟此举明显违反市场规律和国际规则,不仅直接损害欧洲消费者的切身利益,冲击欧洲汽车产业,还破坏了公平竞争的国际贸易环境,不利于经济全球化进程。“这个世界不需要更多的‘小院高墙’,我们需要更多合作新范式。”欧亚中心副主席、欧盟委员会前交通运输专员薇奥莱塔·布尔茨表示,新能源汽车领域的合作可以成为欧中深化合作的重要领域。

德国基尔世界经济研究所5月31日公布的一份研究结果显示,一旦欧盟对来自中国的电动汽车加征关税,欧洲地区电动汽车价格将受到显著影响,导致本土消费者购车成本大幅上涨。该机构的相关模拟计算显示,如果欧盟对中国电动汽车加征20%的关税,欧盟进口中国电动汽车数量将减少25%。按2023年欧盟进口约50万辆中国电动汽车计算,加征关税后欧盟进口中国电动汽车将减少12.5万辆,价值约38亿美元。

研究还显示,即便欧盟内部增产并减少电动汽车出口以填补中国电动汽车进口减少产生的空缺,消费者购车成本也将大幅上涨。对此,基尔世界经济研究所研究员尤利安·欣茨解释说,当前欧盟能源、材料等价格上涨,尤其是劳动力成本大幅上涨,欧盟内部电动汽车生产成本明显高于中国,或将导致欧洲地区电动汽车价格水涨船高,并最终传导到本土消费者身上。

冲击欧洲汽车产业

欧盟汽车行业高度依赖国际市场,每年创造近千亿欧元贸易顺差,2023年德国乘用车总产量约410万辆,其中约四分之三用于出口,出口总额达1640亿欧元。布尔茨表示,如果欧盟对从中国进口的电动汽车加征关税,欧洲汽车产业最终将受到反噬。布尔茨说,欧盟国家和中国的汽车产业已深度融合,切断欧中之间的贸易纽带既不可能也毫无益处。

她说,采取贸易保护主义措施,弊远大于利。对从中国进口的电动汽车加征关税会导致外部对欧投资进一步减少,阻碍欧洲汽车和交通产业创新与发展,也不利于欧洲绿色转型。布尔茨曾试驾中国制造的电动汽车,对驾乘体验给予高度评价。她认为,中国电动汽车品质优良、设计时尚、功能不断推陈出新、价格也具有吸引力,欧盟消费者也从中受益。“中国电动汽车在欧洲市场保持着竞争力,因为它们充分考虑了用户需求。”

德国基尔全球中心主任、基尔世界经济研究所教授霍尔格·格奥尔克日前警告,当前欧洲电动汽车市场需求显著下滑,对来自中国的电动汽车征收临时反补贴税将导致产品价格继续上涨并进一步抑制需求,给欧洲汽车产业电动化转型带来重大负面影响。

德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔表示,采取贸易保护主义措施应对中国电动汽车行业崛起是错误做法,不仅损害欧中合作,也会伤害欧洲汽车业自身。

会针对中国电动汽车的反补贴调查并无依据,完全出于政治煽动。”他说。

杜登赫费尔指出,雷诺、宝马、梅赛德斯-奔驰等欧洲重要汽车厂商都选择在中国生产部分电动车型,再出口至欧洲销售,“欧洲车企同样将遭受欧盟关税措施的伤害”。更令人担心的是,关税措施还将拖累欧洲汽车产业电动化转型。中国品牌电动汽车进入欧洲市场有利于推动竞争和促进创新,增强欧洲汽车业活力,促使本土企业生产更便宜的电动车型。如果这种竞争不复存在,欧洲汽车产业电动化、数字化转型速度将放缓,可能需要更长时间才能推出令欧洲消费者负担得起的车型。

典型的保护主义行为

中国国家发展改革委新闻发言人李超18日表示,欧盟对中国进口电动汽车加征关税,不仅损害了中国企业合法权益,也将阻碍欧盟企业长远健康发展,还将扰乱和扭曲包括欧盟在内的全球汽车产业链供应链;不仅损害欧盟消费者自身利益、加重欧盟化石能源对外依赖,也将破坏欧盟自身绿色低碳转型进程和全球应对气候变化大局。

中国商务部新闻发言人12日表示,欧方罔顾事实和世贸组织规则,无视中方多次强烈反对,不顾多个欧盟成员国政府、产业界的呼吁和劝阻,一意孤行,中方对此高度关切、强烈不满,中国产业界对此深感失望、坚决反对。中方将密

切关注欧方后续进展,并将坚决采取一切必要措施,坚定捍卫中国企业的合法权益。

发言人说,欧方裁决披露中的认定缺乏事实和法律基础。欧委会罔顾中国电动汽车优势来自开放竞争的客观事实,罔顾世贸组织规则,罔顾中国相关企业对有关调查的全面配合,人为构造并夸大所谓的“补贴”项目,滥用“可获得事实”规则,裁出畸高的补贴幅度,是赤裸裸的保护主义行为,是制造并升级贸易摩擦,是以“维护公平竞争”为名行“破坏公平竞争”之实,是最大的“不公平”。欧方此举不仅损害了中国电动汽车产业合法权益,也将扰乱和扭曲包括欧盟在内的全球汽车产业链供应链。

欧委会一手高举绿色发展大旗,一手挥舞“保护主义”大棒,将经贸问题政治化、武器化,不符合中欧领导人关于加强合作的共识精神,将影响中欧双边经贸合作氛围,不利于欧盟消费者自身的利益,也将破坏欧盟自身绿色转型和全球应对气候变化合作的大局。中方敦促欧盟立即纠正错误做法,切实落实近期中法欧领导人三方会晤达成的重要共识,通过对话协商妥善处理经贸摩擦。

中国外交部发言人林剑表示,这起反补贴调查是典型的保护主义。中方敦促欧方同中方一道维护好中欧经贸合作大局,将采取一切必要措施坚定维护自身合法权益。“我想强调的是,这起调查是典型的保护主义行为,无视客观事实,罔顾世贸规则,违背历史潮流,只会损人害己。”他说。“我们敦促欧方认真倾听各界客观理性声音,立即纠正错误做法,停止将经贸问题政治化,通过对话协商妥善处理经贸摩擦,避免损害中欧互信和对话合作。”林剑说。

欧盟初步裁定苹果涉嫌违规 或被罚全球年营收10%

欧盟委员会24日发布公告称,经调查初步认定苹果公司(Apple)的应用商店涉嫌违反欧盟的《数字市场法案》。这是该法案今年3月生效后,欧盟反垄断机构向科技巨头打出的“第一枪”。如果最终被判定违规,苹果公司最高将面临全球年营收10%的罚款。

CNBC报道,欧盟委员会表示,苹果公司只允许通过一个系统进行引导,在这个系统中,应用程

序开发者可以提供一个链接,将用户引导到一个网页,然后用户可以在那里购买内容。然而,该委员会指出,这一过程“受到苹果公司施加的几项限制,这些限制阻止应用程序开发者通过他们选择的分销渠道进行沟通、促销和签订合同”。

欧盟委员会认为,苹果公司的规则妨碍了应用程序开发商自由引导消费者通过其他渠道获取优惠和内容。欧盟委员会还表示,苹果公

司向开发者收取通过App Store获得新客户的初始费用“超出了必要范围”。欧盟委员会将对苹果应用商店收取“核心技术费”、iPhone用户从第三方渠道下载应用的步骤过于复杂等情况展开调查。

欧盟方面已向苹果公司通报了其初步意见。根据规定,现在苹果公司需要审视委员会的调查结果,并作出正式回复。按照日程,欧盟委员会可能会在2025年3月

底前作出最终决定。

如果苹果公司最终被判定违规,最高将面临全球年营收10%的罚款;在累犯的情况下,这一罚款的最高比例可达20%。不过,如果苹果公司能够做出满足欧盟规则要求的改变,也可能免遭罚款。

据中新经纬报道,今年,苹果公司曾对其在欧盟的应用商店进行了一些重大调整以应对《数字市场法案》。苹果公司现在允许从网

站和第三方应用商店下载应用程序,但苹果公司仍然对每个应用程序的安装收取50欧分的“核心技术费”,用于在自己的应用程序商店以外的下载。

此外,苹果公司最近一直是欧盟的目标。今年3月,监管机构对苹果公司处以18亿欧元(约合19.3亿美元)的反垄断罚款,指控苹果公司滥用其在音乐流媒体应用程序分销市场的主导地位。