

厘清“五大迷思” 给欧盟算算汽车这笔账

新华社记者 田帆 康彦 李隽志

欧盟委员会拟从7月4日起对从中国进口的电动汽车征收临时反补贴关税的决定披露之后，引发中欧汽车产业界人士强烈不满。6月22日，中欧双方商定，就欧盟对华电动汽车反补贴调查案启动磋商。

在磋商举行之际，记者来帮欧盟好好算算汽车这笔账，期待欧方认真倾听各界客观理性声音，厘清各种迷思，停止将经贸问题政治化，以利双方相向而行，实现互利共赢。



迷思一 中欧汽车产业合作40年 让欧洲人吃亏了吗？

中欧汽车产业合作始于40年前，德国大众率先与中国企业建立合资公司，标志着合作开始。随后，法国标致雪铁龙，德国宝马、戴姆勒等汽车制造商纷纷来华。

40年来，欧洲汽车厂商在华生产和销售了大量汽车。截至2022年末，大众汽车品牌在中国市场累计交付约4000万辆。今年5月初，中德合资企业华晨宝马下线第600万辆整车。大众和宝马在华销量占其全球总销量均在3成以上。

40年来，欧洲汽车品牌在中国市场竞争中脱颖而出。欧洲车企给中国带来先进技术、管理经验和生产工艺，同时也在中国市场赚得“盆满钵满”。

即使在新能源汽车领

域，中欧双方也并非“零和游戏”。大众、宝马等纷纷在华设立研发中心，或与中国企业直接合作推动技术创新，这也帮助欧洲更好地理解 and 适应中国市场需求，有助于其在电动和智能网联汽车等领域抢先布局。

近年来，中国电动汽车开始“换道超车”，尽管刚刚进入欧洲市场，占有率并不高，却引起了某些人“莫名惊诧”，有些政客试图加以炒作，从中渔利。

40年来，欧洲有没有吃亏，欧洲汽车制造商最清楚。欧盟宣布发起反补贴调查，大众、宝马、奔驰、斯泰兰蒂斯等主要车企迅速发声反对。它们明白，欧盟在汽车领域对中国挥舞保护主义大棒，于情于理都说不过。

迷思二 是中国“产能过剩” 还是欧盟产能不足？

正如瑞士《新苏黎世报》所说，假如一个国家只为国内市场生产，国际贸易从何谈起？汽车产业本就是全球化生产、全球化销售。2023年，德国和日本所产汽车分别有约80%和50%销往国际市场，中国新能源汽车仅约12.7%销往国外，指责中国“产能过剩”毫无道理。

据国际能源署研究，为实现碳中和目标，2030年全球新能源汽车销量需4500万辆，是2023年的3倍多，远超当前全球电动汽车供给能力。

以欧盟为例，目前其交通运输领域产生的温室气体排放占总量近四分之一。为实现2050年净零排放目标，欧盟到2030年至少需3000万辆零排放汽车上路。从供需关系来看，电动汽车领域非但没有过剩，反而产能不足。

归根结底，欧盟声称中国电动汽车“产能过剩”或“供应链安全”等说辞，实质是否定中国进行正常国际贸易的权利。欧盟打压中国电动汽车发展的小算盘，全世界都看得清清楚楚。

迷思三 中国电动汽车冲击欧洲了吗？

目前从中国出口欧洲的电动汽车，在中国制造的西方品牌占据多数，但某些西方媒体大肆渲染中国电动汽车“倾销”欧洲，中国电动汽车在欧洲市场的占有率被“选择性”夸大。

欧洲运输与环境联合会数据显示，2023年欧洲电动

汽车销量中有19.5%是在中国生产的，中国自有品牌所占市场份额仅有7.9%。显然，在中国制造的西方品牌市场占比更大。特斯拉上海工厂2023年出口约34万辆汽车，其中近一半卖到欧洲。

中国自有品牌电动汽车在欧洲市场销量占比并不

高，更谈不上唱主角。正如英国骏特商务咨询公司分析师费利佩·穆尼奥斯所言，尽管围绕中国电动汽车进入欧洲的噪音很大，试图给人们一种中国电动汽车迅速占领欧洲的印象，但“数据和现实却讲了一个更温和的故事”。

迷思四 价廉物美的中国电动汽车是“补出来”的吗？

欧盟声称“中国依靠大量补贴生产廉价电动汽车出口，扰乱了欧洲市场”完全站不住脚。中国电动汽车发展建立在持续技术创新、完善供应链体系和充分市场竞争之上。中国电动汽车成功是“拼出来”不是“补出来”的。

美国国际战略研究中心

报告指出，必须正视中国电动汽车制造商和电池生产商取得的巨大进步。近年来，中国电动汽车电池的能源强度、续航里程和可靠性显著提高，车型整体设计、信息娱乐系统和自动驾驶能力也得到提升。

真正“扰乱市场”的，是欧洲愈加严重的贸易保护主

义行径，而非所谓的中国“补贴”。补贴政策源于欧美，世界各国普遍采用。中国不存在世贸组织所规定的禁止性补贴。反观欧美，近年来对电动汽车补贴力度显著加大，且带有大量排他性、歧视性做法，给中国产品进入相关市场设置重重障碍，违反了世贸组织规则。

迷思五 欧盟对中国车企滥用调查合理吗？

欧盟一向标榜自身为自由贸易的坚定维护者，对中国电动汽车是通过调查来确认补贴是否过度，根据调查结论来确认征税幅度。事实上，调查是欧盟在没有成员国和业界申请情况下发起，过程中存在抽样标准不合规、过程不透明等做法，严重违反世贸组织规则。

例如，欧盟在抽样过程中排除了产销量靠前的成员国企业，明显是针对中国电

动汽车企业的歧视性选择。

同时，此次调查范围之广、时限之急也令人瞠目。为中国企业辩护的国际律师团队告诉记者，他们从未见过要求当事方在这么短时间内提供这么多材料，几乎是“不可能完成的任务”。

业界人士认为，欧盟是要对中国电动汽车在欧投资和布局形成震慑，削弱中国新兴产业竞争力，保护本土传统优势产业。此次调

查，不仅是谋取私利的保护主义举动，更是在欧盟换届选举前精于算计的政治投机，同时带有鲜明的国际地缘政治色彩。

欧洲政商学界有识之士大声疾呼，欧洲要做的不是把中国电动汽车挡在门外，而是要积极与中国合作，借助中国技术和供应链优势，完善欧洲产业布局，服务消费者，履行减排承诺，实现互利共赢。