

最高 38.1% 欧盟关税“大刀”惹众怒？

闻言培

6月12日，欧盟委员会做出一个令全世界震惊的决定，经过近10个月的“深入调查”，计划从今年7月4日开始，将对从中国进口的电动汽车征收高达38.1%的额外关税。其中，将对比亚迪、吉利和上汽分别加征17.4%、20%和38.1%的关税，其它制造商将征收21%，进口自中国的特斯拉汽车，可能采用单独的税率。

欧盟委员会声称，去年对中国电动汽车进行的反补贴调查发现，中国电动汽车价值链“受益于不公平的补贴”，大量相关产品以“人为压低的价格”涌入欧盟，对欧盟的电动汽车产业构成了“显而易见且迫在眉睫的损害威胁”。欧盟委员会还表示，此决议将在11月2日之前的4个月内（7月-11月）得出最终结论和措施，措施的时间会长达5年。但是在最终实施此决议之前，欧盟及成员国将会做出最终的投票。如果反对票大于赞成票，那可以取消此决议。据目前了解，法国、西班牙是这次决议的支持者，德国、瑞典等国可能不赞成。其他欧盟国家暂时还处在观望阶段，暂时没有做任何表态。

值得注意的是，这些加征的关税是在欧盟对所有进口车征收的10%基础关税之上进行叠加的，因此，上汽集团出口至欧盟国家的电动汽车将被征收近一半的关税，其他制造商的电动汽车关税也将达到27.4%至31%。据中国汽车工业协会发布的数据显示，4月中国乘用车销量为200.1万辆，同比增长10.5%，环比下滑10.5%，其中新能源汽车销量为95万辆，同比增长33.5%，远超整体汽车销量增幅。此外，4月中国汽车出口50.4万辆，同比增长34%，汽车出口增幅已经大于内销。6月12日，中国商务部回应称，欧方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，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。外交部发言人林剑于6月12日的例行记者会上指出，欧盟此次反补贴调查是典型的保护主义，违背市场经济原则和国际贸易规则，损害中欧经贸合作和全球汽车供应链稳定。中国汽车工业协会也对欧盟刻意扭曲调查结果的行为表达不满。中汽协指出，自去年10月以来，中国汽车产业界从大局出发，积极配合欧盟委员会反补贴调查。然而，在调查中，欧方预设调查结果，倾向性地选取抽样企业，滥用调查权，随意扩大调查范围，严重扭曲了调查结果。作为中国向欧洲出口汽车最多的汽车制造商，上汽集团旗下品牌名爵今年前五个月的欧洲市场销量已经超过10万辆。面对欧盟加征最高级别的38.1%的关税，上汽集团发布了公开声明，表示“对欧盟委员会的决定深感失望”，相关措施不仅违背了市场经济原则和国际贸易规则，甚至可能对全球汽车产业链的稳定和中欧经贸合作产生较大不利影响。

对欧盟加征关税决定表示反对的不止有中国。实际上，尽管欧盟通过了对中国进口电动汽车加征临时反补贴关税的决议，但包括德国在内的许多欧洲国家并不认同该决定。德国总理朔尔茨曾在6月8日发表讲话，反对因与外国竞争而封闭欧洲汽车市场，表示“不支持贸易保护主义政策”。德国联邦数字化和交通部长福尔克·维辛也在12日当天表示，欧盟对中国车企加征关税，可能会引发



“贸易战”，不仅不能保护欧洲相关产业发展，反而会伤及德国企业。德国汽车工业协会首席发言人西蒙·舒茨直言，德国乃至欧洲亟需解决的问题，是本土汽车工业发展缓慢，且竞争乏力。加征关税，对提高欧洲整体竞争力没有任何帮助；匈牙利国家经济部12日发表声明称，匈牙利不支持欧盟对中国电动汽车征收临时反补贴税。欧盟应该支持贸易自由化，而不是征收惩罚性关税；挪威国家广播电台12日报道，挪威财政大臣韦杜姆表示，挪威不会跟随欧盟对中国电动汽车征收临时反补贴税，对中国电动汽车加征关税与挪威政府并不相干，这一做法也不可取。挪威不是欧盟成员国。欧洲汽车工业和中国的关系十分特殊，特别是德国这样的老牌汽车强国，和中国汽车“双向奔赴”历时已久，很多政策，往往牵一发而动全身。因此，即使欧盟有心限制中国汽车，在加增关税这件事上，内部的核心成员国却存在极大的分歧。

此外，奔驰、宝马、大众等知名国外车企也纷纷表态，反对欧盟对中国电动汽车加征关税。梅赛德斯-奔驰集团6月12日回应称，集团始终支持基于世贸组织规则的自由贸易，所有市场参与者应享有同等待遇的原则。如果任由保护主义趋势抬头，将对各利益相关方造成消极的后果；德国大众汽车也在12日表示，反对征收此类“反补贴税”，称欧盟这一决定的负面影响超过了对欧洲尤其是对德国汽车行业的任何潜在利益，提高进口关税可能引发一系列严重的措施和反措施，导致贸易冲突升级；宝马集团董事长齐普策对欧盟此次决定发表评论称，欧盟委员会对中国电动汽车加征关税是错误的决策，加征关税将会阻碍欧洲车企的发展，同时也会损害欧洲自身利益。他直言，贸易保护主义势必引发连锁反应：以关税回应关税，以孤立取代合作。毫无疑问，欧盟对华电动车加征关税，是损人不利己的“双标”之举。

5月汽车销量超240万自主品牌占有率持续攀升

“5月汽车销量环比、同比均实现小幅增长，新能源汽车产销和汽车出口延续快速增长态势，中国品牌也继续保持良好表现。”6月14日，中国汽车工业协会副秘书长陈士华如是说道。近日，中国汽车工业协会发布了最新的汽车市场数据。5月份，国内汽车产销分别完成237.2万辆和241.7万辆，同比增长1.7%、1.5%。今年前5个月，国内汽车产销累计完成1138.4万辆和1149.6万辆，分别同比增长6.5%、8.3%。陈士华还表示，近期汽车市场利好不断，汽车以旧换新工作进展顺利，开局良好；但他也坦言称，当前我国汽车市场内需增长相对缓慢，行业竞争进一步加剧，加之国际贸易保护主义形势依然严峻，汽车行业总体运行依然面临较大压力，需要采取有效措施，保障行业稳定发展。



具体来看，5月份乘用车国内销量167.8万辆，同比下滑2.8%；乘用车出口39.7万辆，同比增长22.1%。作为国内车市的主要增长动力，5月份的新能源汽车产销继续保持快速增长。数据显示，5月份，我国新能源汽车产销分别完成94万辆和95.5万辆，同比增长31.9%、33.3%，市场占有率达到39.5%。细分来看，插电式混合动力汽车产销增长态势力压纯电动汽车。5月份，纯电动汽车产销分别完成55.7万辆和58.3万辆，分别同比增长

8.8%和12.5%；插电式混合动力汽车产销分别完成38.3万辆和37.1万辆，同比增长91.2%、87.7%。

与此同时，5月份，燃油乘用车国内销量为86.3万辆，同比下降24.5%，环比下降1.7%。从级别来看，传统燃油车目前销量仍主要集中在A级，1-5月累计销量341.4万辆，同比下降1.9%；反观新能源乘用车，除A00级销量小幅下降，其他各级别销量均呈现正增长，其中D级涨幅最大。对此，中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树表示，常规燃油车消费的持续低迷是抑

制车市全面回暖的重要因素。新推出的以旧换新等政策合理保证了燃油车消费群体的换购需求，对车市平稳发展意义很大。

在5月销量排行中，比亚迪稳居榜首，5月销量达到331,817辆，同比增长38.13%，截止今年5月，比亚迪汽车年度销售总量已经126万辆。随着新能源汽车的发展，如今比亚迪已经坐稳自主一哥的位置，并打破传统合资品牌的市场地位，实现了自主品牌的突围；奇瑞集团位居排行榜第二，5月销量达到了180531台，同比增长37.5%，环比4月销量有小幅度的增长，其中出口92481台，同比增长20.4%，新能源销量42733台，同比增长279.3%。今年1-5月集团累计销量900209台，同比增长51%；吉利汽车排入

前三，5月份销售160658辆，其中新能源汽车销售58673辆，环比增长14%，同比销量翻番，同比增速达到146%，新能源渗透率为36.5%；第四的长安汽车5月份销量为121709辆，同比增长1.2%。其中自主品牌新能源销量为5.5万辆，其新能源渗透率达到了45%；而一汽-大众与上汽大众虽然销量同比都有所下滑，但凭借着扎实的市场销量基础依旧名列前茅，分别位列排行榜的第五与第六。一汽大众5月销售新车达103353辆，同比下滑29.5。其中，大众品牌销售89001辆；奥迪品牌国产车销售50008辆，进口车销售3300辆；捷达品牌销售11000辆；上汽大众5月销量90013辆，同比下降3.01%，1-5月累计销量430085辆，同比增长5.55%。其中，新能源汽车1-5月累计销量近5万辆，同比翻番，继续领跑合资纯电阵营；第七的长城汽车、第八的特斯拉中国、第九的广汽丰田。令人感到意外的是东风日产又一次回到前十中，月销量达5.9万辆，同比增长了1.2%。

整体来看，中国品牌前十榜单中占居5席，市场占有率居高不下。5月中国品牌乘用车销量为132.3万辆，同比增长20.4%，占乘用车销售总量的63.7%，比上年同期提升10.2个百分点；1-5月，共销售598.7万辆，同比增长25.2%，市场份额为61.3%。不难发现，中国车企的上升态势仍在继续，而合资车企的销量和市场份额呈现出双跌的趋势。中国车企正凭借新能源汽车崛起，对合资车企的常规燃油车进行“围剿”。