

中国电动车遭遇关税风暴 车企如何应对高关税危机？

本报记者 陈靖斌 广州报道

欧盟于10月4日进行了投票，最终决定对中国纯电动车征收为期五年的反补贴税。这项提案得到了欧盟成员国的必要支持，欧盟委员会(欧委会)宣布对从中国进口的纯电动车征收最高达45%的关税。

尽管关税提案已获得通过，欧

抢占欧洲汽车工业核心市场

9月3日，长安汽车宣布德国子公司在慕尼黑正式注册成立，除了负责销售、营销和服务，长安德国子公司还将专注于客户洞察、市场调研、技术法规及产品本地化等关键业务。

中国新能源汽车出海，欧洲市场作为全球第二大新能源汽车市场是一个无法绕过的重要战略要地。而在欧洲市场中，德国作为全球汽车工业的核心，成为了中国车企进军欧洲的必经之路。要想在欧洲市场站稳脚跟，打入德国这一“汽车工业心脏”至关重要，中国车企对此认识清晰，纷纷采取相应的策略。

实际上，中国车企已深化与德国市场的合作。

8月31日，欧洲经销商集团Hedin Mobility宣布与比亚迪达成协议，将其子公司Hedin Electric Mobility出售给比亚迪，后者由此成为比亚迪在德国市场的指定经销商。这次收购还包括斯图加特和法兰克福的两家门店，这意味着比亚迪将直接掌控在德国的销售业务，摆脱对进口商的依赖，进一步增强了在德国市场的自主权。

不仅是比亚迪，长安汽车也在加速欧洲布局。9月3日，长安汽车宣布德国子公司在慕尼黑正式注册成立，除了负责销售、营销和服务，长安德国子公司还将专注于客户洞察、市场调研、技术法规及产品本地化等关键业务。

小鹏汽车同样将德国视为其欧洲扩张的重要节点。今年3月，小鹏宣布正式进入德国市场，并强调德国是全球汽车工业的核心。小鹏德国负责人Markus Schrick指

委会还是在声明中指出，欧盟与中国将继续就这一问题进行谈判，探索符合世界贸易组织(WTO)规则的替代解决方案。该解决方案需有效应对欧委会调查发现的补贴问题，并确保其具备可监控性和可执行性。这意味着，尽管关税的实施看似不可避免，但双方在后续的谈判中仍有斡旋的空间。

来自相关车企的消息人士也

向《中国经营报》记者透露，目前关税提案尚未最终确认，双方仍有调整空间。此阶段的重点是继续关注谈判进展，并积极应对可能的变化。

值得注意的是，被征收关税的中国车企，如比亚迪、长安汽车和小鹏汽车，已经在加速推动其在欧洲的本地化生产布局。

国际智能运载科技协会秘书

长张翔向《中国经营报》记者表示，欧盟出台的这一反补贴关税政策可能只是暂时性的，尤其在美国大选结果公布后，这一政策有望逐步解除。张翔还指出，该政策虽然对中欧双方企业和消费者的利益造成损害，但可能进一步推动中国车企与欧洲车企之间的合作，尤其是在技术交换与市场准入方面的进展。



比亚迪德国慕尼黑车展现场。

本报资料室/图

出，进军德国是小鹏汽车迈向全球市场的关键一步，显示出其在全球竞争激烈的汽车市场中占据一席之地的决心。

然而，随着欧盟在去年9月启动对中国新能源汽车的反补贴调查，中国新能源汽车在欧洲的销量已受到明显影响。海关总署数据显示，今年上半年中国对欧盟27国的电动汽车出口量约为22万辆，同比下降约15%。其中，6月的出口量跌至2.7万辆，创下年内新低，环比下降25%，同比下降31%。而自7月5日欧盟开始实施临时反补贴税以来，Dataforce数据显示，7月中国电动汽车在欧洲

的注册量大幅下滑，其中上汽名爵品牌同比下降20%，极星则下跌42%。

尽管如此，不同车企受影响的程度有所差异，比亚迪、吉利、长安等车企依然实现了逆势增长，受益于去年同期的低基数效应和积极的本地化战略，8月中国对欧盟整体汽车出口同比增长13.39%，显示出部分品牌仍然具备较强的市场竞争力。

张翔指出，长远来看，中欧在新能源汽车领域的合作仍具有强大的互补性。中国在新能源技术上具有优势，而欧盟在传统燃油车尤其是豪华品牌领域具有较强的实力。欧

盟当前的反补贴关税政策可能只是暂时的，随着政治局势的变化，尤其是在美国大选后，该政策有望逐步解除，因为其对中欧双方企业和消费者均带来了负面影响。

北京社科院副研究员王鹏也表示，尽管关税壁垒会对短期贸易产生影响，但中欧在新能源汽车领域的技术合作潜力依旧巨大，尤其是在电池技术、充电基础设施、自动驾驶等前沿领域。未来，双方在智能化、网联化和共享化等方面有望进一步深化合作，寻找新的增长点和商业模式，以满足消费者对高性能新能源汽车的需求。

欧盟投票通过对华电动车征超高关税 德系三大车企发声反对

本报记者 陈茂利 北京报道

“10月4日的投票结果对欧洲汽车行业来说是一个事关行业命运的重要信号。现在需要的是欧盟委员会(以下简称“欧盟”)与中国迅速达成和解，以防止一场无人受益的贸易冲突。”

日前，宝马集团方面就欧盟加征关税事宜回复《中国经营报》记者采访时表示。当地时间10月4日，欧盟成员国正式进行投票，确定在现有10%的税收基础上，对中国制造的电动车征收最高35.3%反补贴税至少五年，计划于10月底生效。

具体税率方面，对特斯拉加征7.8%附加税，对比亚迪、吉利、上汽分别征收17%、18.8%、35.3%的反补贴税，而其他参与调查但未被单独抽样的电动车生产商加征20.7%。

投票结果发布后，引发了多方反对。截至目前，中国商务部、欧盟中国商会等均表示“坚决反对”。同时，梅赛德斯-奔驰、宝马集团、大众集团等跨国车企对欧盟此举表达出反对或不满。

多位业内人士在接受记者采访时指出，加征反补贴税或产生两败俱伤的影响。乘联会秘书长崔东树在接受记者采访时表示：“欧盟征收反补贴关税做法是完全错误的。当年中国引进特斯拉等国际车企，推动中国产业链的电动化转型，而欧盟也是需要‘鲑鱼效应’，大力鼓励中国车企在欧盟发展，推动欧盟的电动化产业链建设。”

“不应该是惩罚性关税，应该给予在欧洲投资的中国车企相应的优惠。那些在欧洲本地投资并给当地创造就业机会，同时与当地公司合作的中国企业应该在关税方面获得相应的优惠。”大众集团管理董事会主席奥博穆(Oliver Blume)在接受德国媒体《星期日图片报》采访时表示。

最高需缴45.3%关税

欧洲目前的汽车进口关税为10%，这意味着中国电动车制造商进入欧洲市场将面临最高45.3%的超高关税。

“我了解到的是，特斯拉税率低是因为它有一支很强的公关团队应对抽样调查；比亚迪税率低是因为它在欧洲有投资建厂，带动当地就业。而对其他车企加征20.7%的反补贴税，欧盟是基于中国车企在成本上相比于当地车企仍有30%~40%的竞争优势的判断，他们假设把这个税加上，中国

“BBA”发声反对

“我心里在想，他们到底想做什么？他们是想摧毁我的商业模式，让我在经济上无法生存吗？”梅赛德斯-奔驰集团首席执行官康林松在“柏林全球对话”节目上表示。梅赛德斯-奔驰集团方面表示：“我们坚信反补贴关税会长远地削弱一个行业的竞争力。自由贸易和公平竞争将给各方带来繁荣、增长和创新。因此，我们认为欧盟委员会拟定的征收反补贴关税

欧洲消费者买单？

必须正视的是，加征反补贴税的部分“代价”会由欧洲消费者买单。在陆盛看来，加征关税固然会降低中国车企的价格优势，但消费者在权衡产品优势、品牌优势后下单购买中国厂商生产的电动车产品，这意味着部分关税将转嫁给消费者，无疑会伤害欧洲消费者权益。

“在新能源汽车领域，消费者最终还是要选择好产品，而好产

车企以和现在相同的价格销售电动车仍能获利。”浅觉深知咨询公司创始人陆盛对记者表示。

实际上，对于是否对华电动车加征关税一事，欧盟内部争论不断。记者关注到，德国、匈牙利、马耳他等5个国家投下反对票，法国、意大利、荷等10个国家投下赞成票，12个国家选择弃权。

投票后，欧盟发表声明称，对中国进口纯电动车征收关税的提议获得了欧盟成员国的必要支持。同时，欧盟和中国继续

努力探索替代解决方案，该解决方案必须完全符合世贸组织规定，能够充分解决欧盟调查所确定的损害性补贴并且可监控和可执行。

据央视新闻报道，当地时间10月4日，匈牙利总理欧尔班在接受当地媒体采访时表示：“反对欧盟对华电动车征收惩罚性关税。”“德国和匈牙利投了反对票；法国和意大利投了赞成票。德国、匈牙利反对加征反补贴税是因为这两个国家跟中国的关系十

低碳发展进程。”实际上，当欧盟从7月5日开始对中国制造的电动车征收最高37.6%的临时关税时，宝马集团CEO奥利弗·齐普策便直言不讳地指出，这样的做法不仅无益，反而可能是一条“死路”，最终不仅会损害到中国的电动车产业，也危及到欧盟自身。奥博穆亦认为，对中国的惩罚性关税将对德国汽车工业及大众集团带来危险。

望是，欧盟方面能与中国达成协议，形成对双方都公平的解决方案。”奥博穆呼吁欧盟考虑调整关税税率。杨继刚表示：“估计中欧之间的关税博弈还会持续一段时间，双方都有谈判筹码，长期来看，只要不是完全被政治(意识形态)绑架，不是奔着脱钩断链去的，中国车企在欧洲投资设厂将是大概率事件。”

值得一提的是，10月4日，中

推进欧洲本土化生产

随着欧盟去年启动对中国新能源汽车的反补贴调查，越来越多的中国车企加快了在欧洲本土化生产的步伐，积极应对即将到来的关税压力。

当前，中国政府希望通过对话与欧盟解决新能源汽车反补贴问题，避免贸易摩擦进一步升级，并营造公平的产业合作环境。

与此同时，随着欧盟去年启动对中国新能源汽车的反补贴调查，越来越多的中国车企加快了在欧洲本土化生产的步伐，积极应对即将到来的关税压力。

去年12月底，比亚迪宣布将在匈牙利赛格德建设新能源汽车整车生产基地，将同时生产整车与电池，计划于2025年投产。

此外，为了消除欧洲用户对数据安全的担忧，比亚迪执行副总裁李珂表示，比亚迪正在欧洲各国建设数据中心，保证在当地收集的数据不会传回中国。

长安汽车也在采取类似的策略。该公司已宣布，考虑到欧盟计划对中国制造的电动车实施额外关税，长安正推进汽车组装的本地化进程，积极评估在欧洲建立自有组装工厂的可能性。9月，长安汽车在德国慕尼黑设立了新分公司，迈出了拓展欧洲市场的重要一步。

小鹏汽车则进一步明确了本地化布局的计划。小鹏汽车CEO何小鹏在采访中透露，公司正在欧洲寻找工厂选址，以避免未来关税上调带来的负面影响。他指出，小鹏汽车在人工智能和智能驾驶系统上的技术优势，是公司进军欧洲市场的核心竞争力之一。何小鹏还提到，未来本地化生产计划的一部分是建立一个大型数据中心，以确保智能驾驶数据的安全性及稳定性。

何小鹏还透露，小鹏汽车计划在“劳动力风险较低”的地区建厂，希望通过合理的选址策略确保生产的顺利进行，同时降低潜在的生产成本。他认为，软件和数据的高效运用是智能汽车技术的核心，因此数据中心的建设将成为小鹏汽车在欧洲市场成功的关键因素之一。

知名战略定位专家詹军豪认为，比亚迪等中国车企通过在全球范围内建立制造和数据中心，能够有效减少关税带来的不利影响，并增强数据安全性。这种全球化布局不仅有助于企业更好地融入当地市场，还能提高运营效率，降低贸易壁垒的风险。

詹军豪进一步指出，中国车企除了加强本地化布局外，还需持续加大技术创新和研发投入，以提升产品质量和性能，从而更好地满足全球消费者的需求。他认为，国际合作也是应对贸易壁垒的有效途径，中国车企可以通过与欧洲同行的技术合作和共同开发新市场，寻找更多的增长机会。

针对数据安全问题，张翔也指出，中国车企在海外建立数据中心，能有效降低被质疑数据安全风险。他强调，如果某些国家以数据安全为借口阻止中国电动车的销售，这将给企业带来巨大损失。数据安全问题不仅关乎车企在海外的市场开拓，还涉及产品的碰撞安全、质量等方面的应对准备。因此，在进入欧洲市场之前，中国车企应做好相关防范措施，以应对潜在的政治和经济风险。

中国电动车的质量也得到了欧洲市场的认可。根据德国汽车俱乐部(ADAC)今年4月发布的汽车测试报告，中国制造的电动车表现出色。报告指出，当前的中国电动车已摆脱了过去技术落后、不安全的廉价车形象。大多数中国品牌车型在安全碰撞测试中获得了高分，电池技术也非常成熟，续航里程令人满意，甚至在加工质量上与老牌欧洲竞争对手相比也毫不逊色。

尽管如此，ADAC的报告也指出，中国电动车在驾驶辅助系统和空调系统等方面仍有改进空间。这些领域的技术提升，将成为中国车企进一步提升产品竞争力的关键因素。

想中国车企赴欧投资，又通过加征关税来保护自己。”

陆盛分析：“众所周知，虽然近年来欧洲人积极拥抱清洁能源，但相比中国，欧洲的电动化转型相对缓慢。在这种情况下，有些欧盟成员国希望通过关税保护欧洲的电动车产业，让外部冲击来得慢一点；同时他们希望中国车企能把一些前沿技术、电动车产业链带到欧洲，推动欧洲电动车转型，就像当年特斯拉来中国所引发的‘鲑鱼效应’。”

采访中，多位业内人士认为，以奔驰、宝马、大众为代表的德国车企反对的很重要原因是，它们担心在中国生产的电动车出口欧洲时会被征收高额关税，同时担忧他们在中国市场的销量因为贸易摩擦而受到波及，比如出口高端车型到中国。

“欧洲对华出口的燃油车，特别是大排量豪华汽车也许会在本次经贸冲突中受到冲击，这将打击欧洲车企。”杨继刚指出。奥博穆也在接受德国媒体采访时提到这一点。“这对我们奥迪、保时捷、大众、宾利及兰博基尼等所有品牌对中国的大量出口将产生巨大风险。”当被问及“哪

怕惩罚性关税高达30%，大众的德国汽车依然能在中国畅销吗？”奥博穆直言：“我们在中国市场将非常被动。所以，我们明确反对这些新规定。”

除了官方谈判，受调查的企业有积极配合调查。上汽集团在一份声明中提到，“在反补贴调查过程中，上汽集团通过提交调查问卷、书面抗辩、听证会陈述意见等多种方式，提供了数以千计的文件材料和书面证据，积极进行法律抗辩。欧盟的认定，违背了市场经济原则和国际贸易规则，严重损害各方利益”。

6轮技术磋商。

除了官方谈判，受调查的企业有积极配合调查。上汽集团在一份声明中提到，“在反补贴调查过程中，上汽集团通过提交调查问卷、书面抗辩、听证会陈述意见等多种方式，提供了数以千计的文件材料和书面证据，积极进行法律抗辩。欧盟的认定，违背了市场经济原则和国际贸易规则，严重损害各方利益”。

除了官方谈判，受调查的企业有积极配合调查。上汽集团在一份声明中提到，“在反补贴调查过程中，上汽集团通过提交调查问卷、书面抗辩、听证会陈述意见等多种方式，提供了数以千计的文件材料和书面证据，积极进行法律抗辩。欧盟的认定，违背了市场经济原则和国际贸易规则，严重损害各方利益”。

除了官方谈判，受调查的企业有积极配合调查。上汽集团在一份声明中提到，“在反补贴调查过程中，上汽集团通过提交调查问卷、书面抗辩、听证会陈述意见等多种方式，提供了数以千计的文件材料和书面证据，积极进行法律抗辩。欧盟的认定，违背了市场经济原则和国际贸易规则，严重损害各方利益”。

除了官方谈判，受调查的企业有积极配合调查。上汽集团在一份声明中提到，“在反补贴调查过程中，上汽集团通过提交调查问卷、书面抗辩、听证会陈述意见等多种方式，提供了数以千计的文件材料和书面证据，积极进行法律抗辩。欧盟的认定，违背了市场经济原则和国际贸易规则，严重损害各方利益”。