

国家发改委：以“反补贴”名义限制中国电动汽车是典型双标

中国汽车产业快速发展，关键在于对外开放和公平竞争，而非补贴。欧盟对中国电动汽车的反补贴调查罔顾事实、预设结果、不合理、不合规，本质是将调查工具武器化、政治化，中方坚决反对一切形式的贸易保护主义，将采取一切手段捍卫中国企业合法权益。

中国汽车产业快速发展的关键在于对外开放和公平竞争，而非补贴。作为全球最大、最开放的汽车市场，中国充分保障中外汽车企业同台竞技、公平竞争。2006年，中国汽车进口关税税率下调至25%，与国际市场基本接轨。2018年，中国整车进口平均关税进一步降至13.8%，其中零部件平均关税仅6%，并取消新能源汽车外资股比限制。2019年，外商独资整车制造项目特斯拉上海超级工厂开工投产。2022年，中国进一步取消乘用车外资股比限制，宝马集团在华晨宝马中的持股比例增加到75%。

中国拥有完备的产业链供应链体系和超大规模市场，在开放市场环境下，中国汽车产业抓住绿色发展机遇，加快向新能源汽车转型。需要特别指出的是，充分的市场竞争有效促进了创新，促使中国汽车在电动化、智能化方面走在前列，竞争力日益增强。2023年，中国汽车出口量跃居世界第一；2024年1—4月，中国市场自主品牌乘用车份额达60.7%。上述成绩的取得，是尊重市场规律、充分竞争的结果，不是补贴的结果。

以“反补贴”名义限制中国电动汽车，是典型的双重标准。中国对内外资汽车品牌一视同仁，外资品牌在中国电动汽车出口中占有重要地位。据统计，在2023年中国新能源汽车市场出口数量排名中，特斯拉稳居第一名，占中国新能源汽车出口总量的四分之一以上，特斯拉出口量较第二名的比亚迪高41.7%。德国总理朔尔茨表示，欧洲从中国进口的电动汽车至少50%来自西方品牌。

到2022年底，中国新能源汽车购置补贴政策已到期退出，但欧、美仍在实施大额购置补贴，补贴力度明显高于中国。欧美以反政府补贴为由行贸易保护主义之实，且对中国产品区别对待、带有明显的歧视性，违反世贸组织规则原则。例如，法国自2024年起实施电动汽车补贴激励措施，采用中国生产电池的电动汽车可能由于“碳足迹”评分较低而不能获得补贴。法国《论坛报》指出，“此举是将中国制造的电动汽车排除在外的武器”。

此次反补贴调查预设结果，本质是将调查工具武器化、政治化。此次欧盟委员会对中国电动汽车启动反补贴调查，一方面，是在没有欧盟产业申请的情况下自行发起的，明显违反市场意愿；另一方面，为达到预设目标，欧盟委员会罔顾世贸组织规则，构造并夸大所谓“补贴”项目，摒弃出口量最大代表性标准，在抽样中排除了出口量靠前的欧美企业，只选择中国本土企业。这些做法，抽样标准不合规、过程不透明、结果不公正，其本质是滥用世贸规则程序，将调查工具武器化，以“公平竞争”名义破坏公平竞争。

中国将采取一切手段维护自身合法权益。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年德国生产的汽车近80%用于出口，良好的国际贸易环境是欧盟汽车企业的共同期盼。中国市场汽车销量占全球的三分之一，大众、奥迪、奔驰、宝马等欧洲汽车品牌在华销量比重均超过30%，中国国内80%以上的大排量燃油车从欧盟等地进口。近日，欧盟多个国家、多家企业纷纷表示反对贸易壁垒，反对对华电动汽车加征关税。中方敦促欧盟倾听各方合理诉求，立即纠正错误做法，停止将经贸问题政治化。如果欧盟一意孤行，滥用保护主义措施，执意制造并升级贸易摩擦，中方绝不会坐视不管，将采取一切必要措施维护自身合法权益。（作者：国家发展改革委 金轩）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/211727.html>