

# 欧盟对华电动汽车实行反补贴的影响及建议

冉 丽

贵州大学经济学院, 贵州 贵阳

收稿日期: 2025年4月10日; 录用日期: 2025年4月24日; 发布日期: 2025年5月31日

## 摘 要

自2015年起, 新能源汽车在中国总体汽车出口中占比与日俱增, 其中, 电动汽车是新能源汽车出口增长的主力军, 而欧洲又是中国主要出口目的国。由于出口量较大、出口密集度较高, 为了保护本土产业, 打压中国电动汽车出口, 2023年欧盟对中国电动汽车启动了反补贴调查。在此背景下, 本文梳理了中国电动汽车出口现状, 总结了欧盟对华电动汽车实行反补贴的历史背景、事件过程, 通过运用经济理论分析欧盟实行反补贴措施对双方生产者、消费者、政府及社会整体福利水平的影响, 得出欧盟反补贴措施弊大于利和“负和博弈”的结论, 提出了现阶段中国汽车行业如何应对该项反补贴措施的建议。

## 关键词

反补贴措施, 外国补贴条例, 电动汽车, 消费者剩余, 生产者剩余

# The Impact of EU Countervailing on Electric Vehicles in China and Suggestions

Li Ran

School of Economics, Guizhou University, Guiyang Guizhou

Received: Apr. 10<sup>th</sup>, 2025; accepted: Apr. 24<sup>th</sup>, 2025; published: May 31<sup>st</sup>, 2025

## Abstract

Since 2015, the proportion of new energy vehicles in China's overall automobile exports has been increasing day by day. Among them, electric vehicles are the main force driving the growth of new energy vehicle exports, and Europe is China's main export destination. Due to the large export volume and high export intensity, in order to protect local industries and suppress China's electric vehicle exports, the European Union launched a countervailing investigation into Chinese electric

vehicles in 2023. In this context, this article reviews the current situation of China's electric vehicle exports, summarizes the historical background and event process of the EU's anti subsidy measures against China's electric vehicles, and analyzes the impact of the EU's anti subsidy measures on the welfare levels of producers, consumers, governments, and society as a whole using economic theory. The conclusion is drawn that the disadvantages of the EU's anti subsidy measures outweigh the advantages and the "negative sum game", and suggestions are put forward on how the Chinese automotive industry should respond to this anti subsidy measure at the current stage.

## Keywords

Countervailing Measures, Foreign Subsidy Regulations, Electric Vehicles, Consumer Surplus, Producer Surplus

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

### 1.1. “反补贴措施”综述

反补贴措施作为各国保护国内产业良好发展的贸易政策手段,自东京回合谈判之后,拓展了WTO货物贸易协定中第6条和第16条规定,即在补贴与反补贴措施的原则性规定上,作了明确性和具体化要求[1]。但是,在WTO《补贴与反补贴措施协定》(简称《SCM》协定)下,当前我国对电动汽车的相关补贴并未触犯该协定规则。欧盟为了应对绿色发展和新能源发展,出台了《外国补贴条例》(以下简称《条例》),预防由于非欧盟国实施各种优惠政策,对欧盟相关产业、行业及整个市场的破坏行为[2]。在2023年7月欧盟《条例》正式生效后,欧盟于9月13日按照该《条例》规定,对我国电动汽车展开跨度13个月的反补贴调查,包括初步和深度调查,并对我国电动汽车前后五年全部补贴行为进行追溯[3]。

实际上,自欧盟对华电动汽车实行反补贴措施,引发学界广泛关注与研究。

在影响研究方面,多篇文献观点相近。何梓建和裴潇(2025)研究发现,反补贴税使中国电动汽车在欧盟市场竞争力下降,出口订单减少,还冲击产业供应链,限制产业升级与研发投入,但欧盟同样会遭到反噬[4]。蔡杨(2024)同样认为,这一举措会给中国和欧盟电动汽车产业带来巨大压力[5]。陈琦(2024)则具体展开分析,反映了加征反补贴税使中国电动汽车在欧盟市场失去竞争优势,迫使企业调整出海战略[6]。

应对策略研究中,蓝庆新等(2025)建议政府和企业与欧盟积极协商,拓展其他海外市场,加大研发投入,优化国内产业政策[7]。龚伽萝(2024)强调企业应积极应诉,加强行业自律,利用世贸组织规则维护自身权益[8]。何梓建和裴潇也指出,我国应发挥行业组织协调作用,寻求中欧双方认可的解决方案,探索合作机会,实现互利共赢。

然而现有研究存在一定不足。在影响分析上,对企业如何通过创新商业模式、加强品牌建设等非价格因素来应对反补贴影响,缺乏深入探讨。在应对策略研究方面,多数文献虽提及利用世贸组织规则,但对具体抗辩路径、成功案例借鉴等内容阐述不够系统,对于如何加强与欧盟成员国在政治、经济、社会等多层面沟通协调,挖掘合作潜力,相关研究较少,难以提供全面有效的指导。

### 1.2. 欧盟对华电动汽车反补贴调查事件回顾

在反补贴调查过程中,有三个较为重要的时间节点。2023年9月13日,欧委会主席冯德莱恩在欧

洲议会上，以中国电动汽车低价出口欧盟市场，造成市场扭曲为由，宣布对中国电动汽车展开反补贴调查，其范围囊括了中国国产品牌和在中国制造的非国产品牌，若证实中国对出口欧盟电动汽车“确实存在”反补贴行为，将会对中国电动汽车征收高于欧盟标准 10% 的惩罚性关税[9]；10 月 4 日，欧盟正式启动反补贴调查[10]，审查对象涵盖自 2022 年 10 月 1 日~2023 年 9 月 30 日期间有出口电动汽车至欧盟市场的企业，并向中国汽车发放调查问卷；10 月 25 日，欧委会宣布将比亚迪、上汽集团和吉利汽车作为调查目标公司，而在中国市场、出口欧盟数量最大的美国特斯拉却未在审查对象中。

## 2. 我国新能源汽车发展情况

### 2.1. 新能源汽车发展现状

搭乘着中国加入 WTO 和经济全球化的便车，自 2000 年起中国新能源汽车迈进了快速发展阶段，走上了技术革新道路。

#### 2.1.1. 中国新能源汽车产销量

从图 1 可以看出，我国新能源汽车产销量变化可分为两个阶段。第一阶段 2013~2019 年，产销量保持稳步上升，而两者的增长率均呈现下滑趋势。第二阶段 2020~2023 年，疫情影响减弱之后，我国新能源汽车产销量突飞猛进，均以超百万辆的增速上升，汽车行业总体表现出了强大的发展韧性和内生动力，但两者增长率体现出先增后降态势。值得一提的是，到 2023 年，连续 15 年，中国汽车的产销始终领先；新能源汽车的产销连续 9 年保持第一。

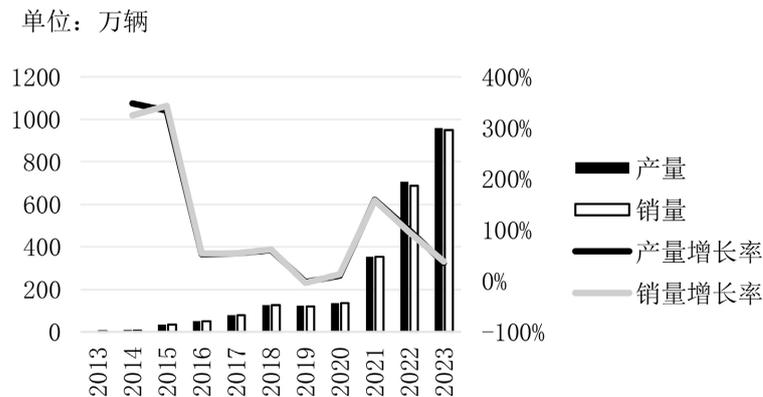


Figure 1. Sales of new energy vehicles in China from 2013 to 2023

图 1. 2013~2023 年我国新能源汽车销量<sup>1</sup>

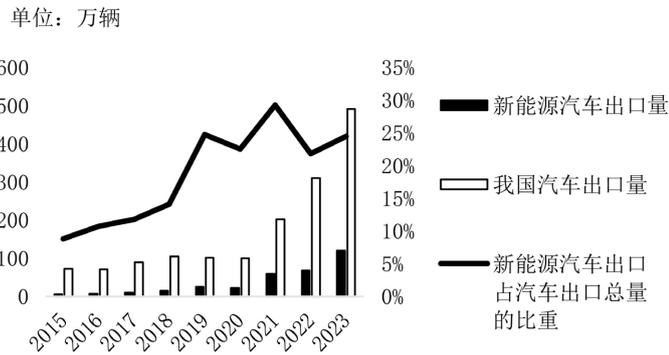
#### 2.1.2. 中国新能源汽车占整体汽车出口比例

如图 2 所示，自 2015 年以来，新能源汽车占我国汽车出口比例整体呈现上升趋势。尤其是 2023 年中国汽车出口达 522.1 万辆，同比增长 60% 以上，首次超过日本，成为全球排名第一的国家。如今，汽车已经变成了推动中国出口增长的关键动力。

### 2.2. 中国电动汽车发展现状

近五年，我国电动载人汽车出口产品组成稳定，出口量逐年递增，2023 年的外贸推动作用尤为突出，出口 177.3 万辆，全年增速超 70 万辆，与锂电池、光伏产品构成贸易“新三样”，首次突破万亿元，对贸易流量做出巨大边际贡献，而电动汽车占电动载人汽车出口比例均超过 95%。

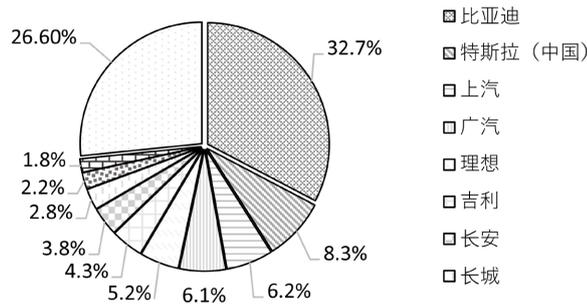
<sup>1</sup> 中国汽车工业协会和中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会。



**Figure 2.** Proportion of new energy vehicle exports to total automobile exports from 2015 to 2023  
**图 2.** 2015~2023 年新能源汽车出口占总汽车出口比重<sup>2</sup>

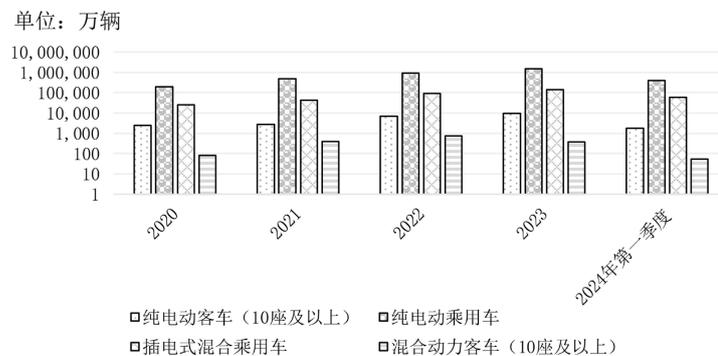
### 2.2.1. 企业电动汽车国内销量排名

据图 3 数据可知，电动汽车的迅猛发展，离不开各大车企的共同努力。从国内新能源电动汽车销量来看，2023 年，比亚迪、特斯拉(中国)、上汽位居前三，销量分别为 239 万辆、60.4 万辆、45.2 万辆，销量占比依次为 32.7%、8.3%及 6.2%。其中，比亚迪新能源电动汽车数据尤为抢眼，其销量约占整个市场约三分之一，遥遥领先特斯拉(中国)。



**Figure 3.** Sales ranking of domestic new energy electric vehicle enterprises in 2023  
**图 3.** 2023 年国内新能源电动汽车企业销量排名<sup>3</sup>

### 2.2.2. 电动汽车出口产品及比例



**Figure 4.** Export products and proportion of electric vehicles in the first quarter of 2020~2024  
**图 4.** 2020~2024 第一季度电动汽车出口产品及占比

<sup>2</sup> 同上。

<sup>3</sup> 乘用车市场信息联席会新能源月报。

据图 4 显示,我国电动汽车出口产品组成稳定,出口量逐年递增,其中,乘用车出口优势明显,2023 年纯电动和插电式混合乘用车出口量分别为 154.6 万辆和 13.8 万辆,同比上升 63.7%和 46.4%;客车的出口占比较小,共出口 1.1 万辆。但两者总数量都展现出稳健增长势头,这反映出国际市场对电动汽车需求旺盛及我国电动汽车在国际市场上具有竞争优势。

### 2.2.3. 电动汽车主要出口目的国

表 1 为 2024 年第一季度与同期的纯电动和插混乘用车出口前十国。2024 年第一季度,在纯电动乘用车出口国中,比利时、泰国、菲律宾位居前三,出口量分别为 6.3 万辆、3.3 万辆及 3.1 万辆;在插混乘用车出口国中,巴西占据重要地位,以 353%的增速占据榜首,出口量达 2.1 万辆,而仅有比利时出现负增长,降速 94%,从榜首掉到榜尾。此外,在电动乘用车 2023 年第一季度出口中,比利时处于第一,说明我国电动汽车对比利时出口量大,且比利时是欧洲北部、中部、南部及英国贸易网重要枢纽,侧面说明我国电动汽车在欧洲市场上发展势头迅猛,广受欧洲消费者青睐,同时,欧盟作为世界上最大的单一市场,具有强大的经济实力和消费能力,自然成为我国电动汽车出口的核心目标国。

Table 1. Top ten countries for exporting passenger cars

表 1. 乘用车出口前十国<sup>4</sup>

纯电动乘用车			插混乘用车		
2024 年第一季度	2023 年第一季度	两季度相比排名变动	2024 年第一季度	2023 年第一季度	两季度相比排名变动
比利时	比利时	—	巴西	比利时	↑
泰国	泰国	—	吉尔吉斯斯坦	巴西	↑
菲律宾	英国	↑	墨西哥	法国	↑
英国	西班牙	↑	乌兹别克斯坦	英国	↑
巴西	菲律宾	↓	英国	德国	↓
澳大利亚	澳大利亚	—	德国	澳大利亚	↓
阿联酋	印度	↑	哈萨克斯坦	俄罗斯	↑
印度	以色列	↓	土耳其	阿联酋	↑
德国	荷兰	↓	俄罗斯	越南	↓
西班牙	德国	↓	比利时	西班牙	↓

## 2.3. 中国电动汽车出口欧盟状况

### 2.3.1. 中欧近十年贸易情况

四十多年前,中国与欧盟建立外交关系,开启双方携手共进的辉煌篇章,而 2003 年中欧建立全面战略伙伴关系更是为双方合作添砖加瓦。纵使双方在政治、文化、制度等方面大相径庭,但是中国强大的制造能力和欧盟雄厚的经济实力等因素促使双边克服重重困难,密切合作[11]。

据图 5 可知,从中国进口欧盟来看,近十年来,中国对欧盟进口比较稳定,占总体进口的平均比例为 11.6%。2014~2021 年,中国自欧盟进口总量大体稳步上升,在 2021 年达到峰值,首次突破了 3000 亿美元;2022~2023 年,进口数量开始下降,2023 年降幅为 0.9%。从中国出口欧盟而言,2014 到 2019 年,中国对欧盟贸易量占中国总贸易量比例稳定,维持在 12%~14%之间;2020 到 2022 年,中国对欧盟出口<sup>4</sup>乘用车市场信息联席会秘书长崔东树公众号。

依赖度均突破 15%，并在 2022 年到达最大，约为 15.7%；2023 年，出口额出现近十年来最大负增长，为 5012.3 亿美元，降幅达 10.4%，这主要受到俄乌冲突导致能源价格上涨和消费者需求下降的影响[12]。

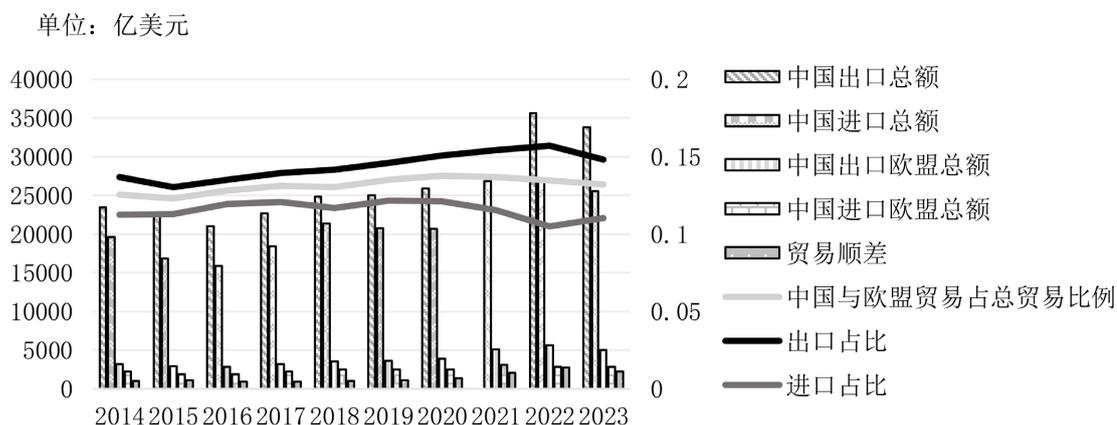


Figure 5. Trade STATUS between China and the European Union in the past decade  
图 5. 中国与欧盟近十年贸易状况<sup>5</sup>

### 2.3.2. 企业占欧盟电动汽车市场比例排名

从图 6 可知，自 2019 年起，中国电动车企逐步进入欧洲市场。2023 年，在纯电动市场上，特斯拉(中国)稳定发展，吉利、上汽及比亚迪发展势头强劲，2023 年欧洲市场占比分别为 5.2%、5.9%和 0.8%，并有进一步上升趋势；在插混市场上，德国企业表现突出，中国仅吉利进入前十，占比约 13%。

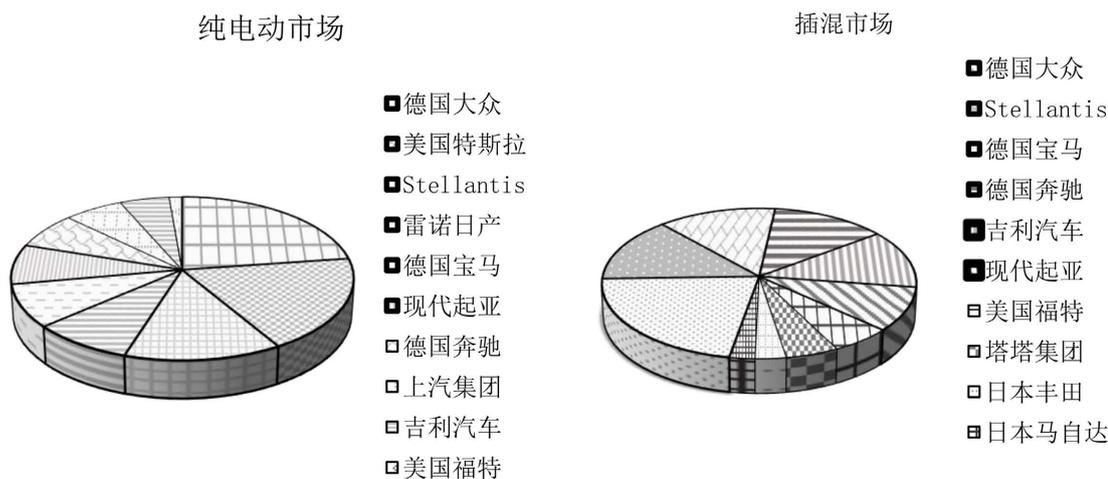


Figure 6. Ranking of enterprises in the European electric vehicle market in 2023  
图 6. 2023 年欧洲电动汽车市场企业占比排名<sup>6</sup>

### 2.3.3. 电动汽车出口欧盟种类及占比

依图 7 数据显示，在欧洲插混市场上，中国自主品牌表现一般，故主要讨论纯电动汽车出口情况。纯电动出口欧盟的产品由客车和乘用车构成，据图 7 显示，纯电动乘用车是推动出口增长的主力军，2023 年出口 41.7 万辆，同比增长 6.3%，原本近两年出口增长呈现快速发展趋势，但自反补贴调查展开后，出

<sup>5</sup> 国家统计局和联合国贸易数据库。

<sup>6</sup> 乘用车市场信息联席会秘书长崔东树公众号。

口壁垒抑制了出口速度，今年一季度，出 17.6 万辆，与去年同期持平，而纯电动乘用车同期增长 30%，故实际上出口欧盟的纯电动乘用车占比总体有所下降。虽然近五年纯电动客车对欧盟出口数据有所上升，2022 年首次突破了 1000 辆，但是整体占比仍很低，故没有进一步讨论价值。

据 ACEA 最新数据显示<sup>7</sup>，2024 年第一季度，欧盟纯电动汽车注册量为 33.3 万辆，同比上涨 3.8%，并且，在纯电动车市场占据重要份额的比利时和法国均实现两位数增长，说明中国电动汽车大量出口欧盟市场，除了具有自身强大竞争力外，还与欧盟出台一揽子政策推动绿色发展，导致欧盟纯电动汽车消费市场需求旺盛紧密相关。

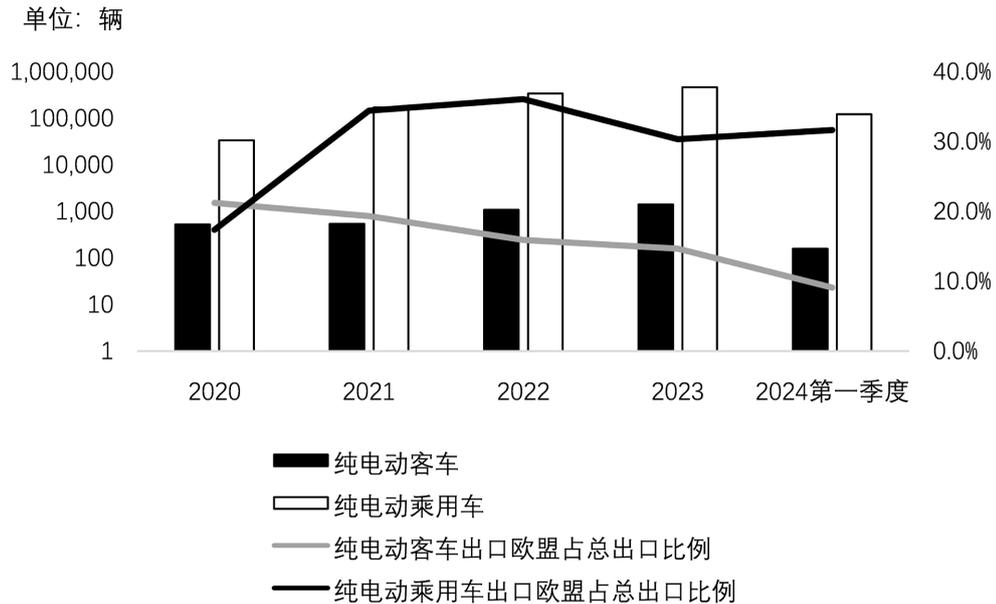


Figure 7. Export status of pure electric vehicles to the European Union from 2020 to 2024

图 7. 2020~2024 年纯电动汽车出口欧盟状况<sup>8</sup>

### 3. “反补贴措施”国际经济学分析

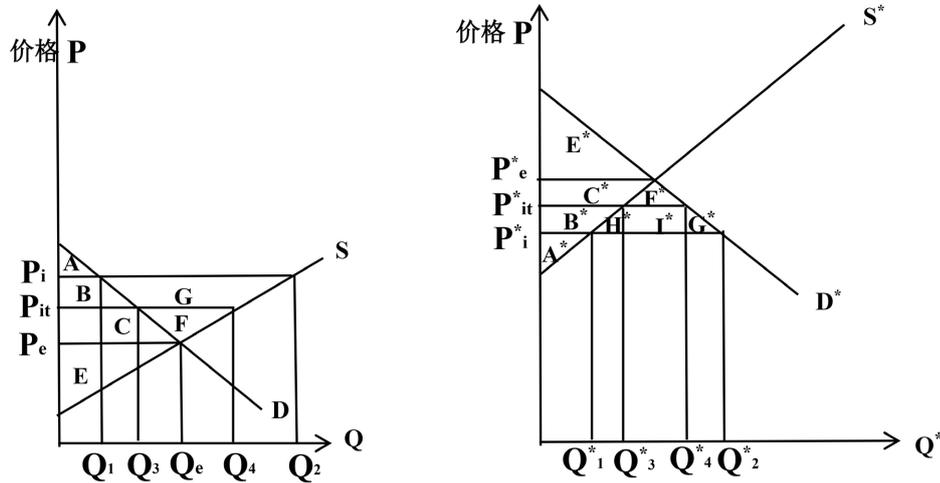
经济学理论中，尤其从福利经济学视角出发，在两国商品贸易中，当进口国对出口国的商品征收附加税时，该商品价格发生变化，进而影响消费者和生产者的行为选择，常用消费者剩余和生产者剩余来分析征税行为对进口国和出口国双方影响程度[13]。其中，消费者剩余是指消费者购买一定数量的某商品所愿意支付最高价格总额减去实际支付的价格总额后的净收益，从几何角度来说，消费者剩余等于需求曲线以下和价格曲线以上的三角形面积。同理，生产者剩余则是指生产一单位某商品的边际成本与该商品市场价格之间差额的总和，在图形中表示为供给曲线以上、价格线以下的三角形区域。由于电动汽车属于技术型产品，所以，下面将从短期和长期两方面展开分析。

图 8 显示：欧盟对华实行反补贴措施，即对中国电动汽车征税。在短期中，技术水平不能瞬时改变，故分析征税造成双方商品价格变化带来的直接影响。图中横轴表示商品数量，纵轴表示商品价格，左图代表中国相关变量，右图则是欧盟的相关变量，并用“\*”加以区别。当两国未展开贸易时， $P_c$  和  $P_c^*$  分别是中国和欧盟的国内均衡价格。 $P_i$  和  $P_i^*$  则是两国进行自由贸易的国内均衡价格，该情况下，商品的进出口没有限制和阻碍，在国内外市场上自由竞争。此时，中国的该商品产量为  $Q_1$ 、国内需求量为  $Q_2$ ， $Q_1Q_2$

<sup>7</sup>资料来源：欧洲汽车制造商协会(ACEA)。https://www.acea.auto/

<sup>8</sup>中华人民共和国海关总署。

则是出口量。欧盟同类商品受到中国物美价廉商品的冲击，产量下降为  $Q_1^*$ 、消费者需求增加到  $Q_2^*$ ，当欧盟深入调查结束，决定对中国商品征收反补贴税后，欧盟的国内价格上升为  $P_{it}^*$ ，对应生产量和需求量分别为  $Q_3^*$  和  $Q_4^*$ ，可以看出产量上升而消费量下降，中国商品价格下降到  $P_i$ ，产量为  $Q_3$ 、消费量为  $Q_4$ ，两者均减少。



**Figure 8.** International economic analysis of the EU’s anti subsidy measures against China  
**图 8.** 欧盟对华“反补贴措施”的国际经济学分析

**Table 2.** Analysis of welfare levels in the EU and China before and after the collection of tariffs  
**表 2.** 征收关税前后欧盟与中国福利水平分析

	自由贸易		征收关税		净损益	
	欧盟	中国	欧盟	中国	欧盟	中国
生产者剩余	$A^*$	$B + C + E + F + G$	$A^* + B^*$	$C + E + F$	$B^*$	$-B - G$
消费者剩余	$B^* + C^* + E^* + F^* + G^* + H^* + I^*$	$A$	$C^* + E^* + F^*$	$A + B$	$-B^* - G^* - H^* - I^*$	$B$
政府	0	0	$I^*$	0	$I^*$	0
社会整体	$A^* + B^* + C^* + E^* + F^* + G^* + H^* + I^*$	$A + B + C + E + F + G$	$A^* + B^* + C^* + E^* + F^* + I^*$	$A + B + C + E + F$	$-G^* - H^*$	$-G$

由图 8 和表 2 可以看出，在未征收关税之前，对欧盟福利水平而言，生产者剩余是  $A^*$  区域，消费者剩余由  $B^* + C^* + E^* + F^* + G^* + H^* + I^*$  部分构成，政府收益为 0，整个社会福利水平是面积  $A^* + B^* + C^* + E^* + F^* + G^* + H^* + I^*$  的部分，征收关税后，生产者剩余在原来基础上增加了  $B^*$ ，即为  $A^* + B^*$  部分，而消费者剩余则减少到  $C^* + E^* + F^*$  的区域，政府获得了  $I^*$  收益，整个国家获益面积为  $A^* + B^* + C^* + E^* + F^* + I^*$  部分，由此可知，欧盟的生产者和政府获得了征税带来的好处，受益分别为  $B^*$  和  $I^*$ ，而消费者则承担了征税的不利后果，利益减少了  $B^* + G^* + H^* + I^*$  部分，整个社会效益也遭受损失，减少了  $G^* + H^*$  部分。此外，对中国而言，在征收关税后，生产者剩余由征税前的  $B + C + E + F + G$  区域变成了  $C + E + F$ ，下降了  $B + G$ ，消费者剩余则从税前  $A$  部分变为  $A + B$ ，效益增加了  $B$ ，由于是欧盟征税，故中国政府没有税收利得，整个国家获益也自面积为  $A + B + C + E + F + G$  部分变作  $A + B + C + E + F$ ，效益下降了  $G$ ，换句话说，征税使得消费者获得了利益，而牺牲了生产者和整个社会的福利水平。假设世界上仅有欧盟和中国两个国家，则对整个世界而言，欧盟实施反补贴措施将对整个世界带来不利影响，国际贸易量下降，

世界经济呈现下滑、衰退趋势，两国福利集体损失。

2012年，欧美等国对我国光伏产品实行贸易救济措施制裁，使得其贸易量急剧下滑，出口额与同期相比降速达42%，进一步加剧光伏产业产能过剩隐患，引发资金链断裂、供需失衡等问题，给中国整个光伏产业带来了“灭顶之灾”，原以为我国光伏产业就此冰消瓦解，但谁曾想，十年后我国不仅成为第一大光伏产品出口国，它还与锂电池、电动汽车构成中国外贸出口“新三样”，成为贸易出口新动能、新引擎，其实现华丽转身的关键是技术创新[14]。由此可知，从长期而言，贸易环境恶化同样会推动中国企业加大电动汽车技术研发和创新，从而产生技术提升效应，进一步影响中国福利水平变化，这属于征税间接影响。图9是技术对福利水平的直接和间接影响路径，图10则反映其对我国福利水平的作用效果。

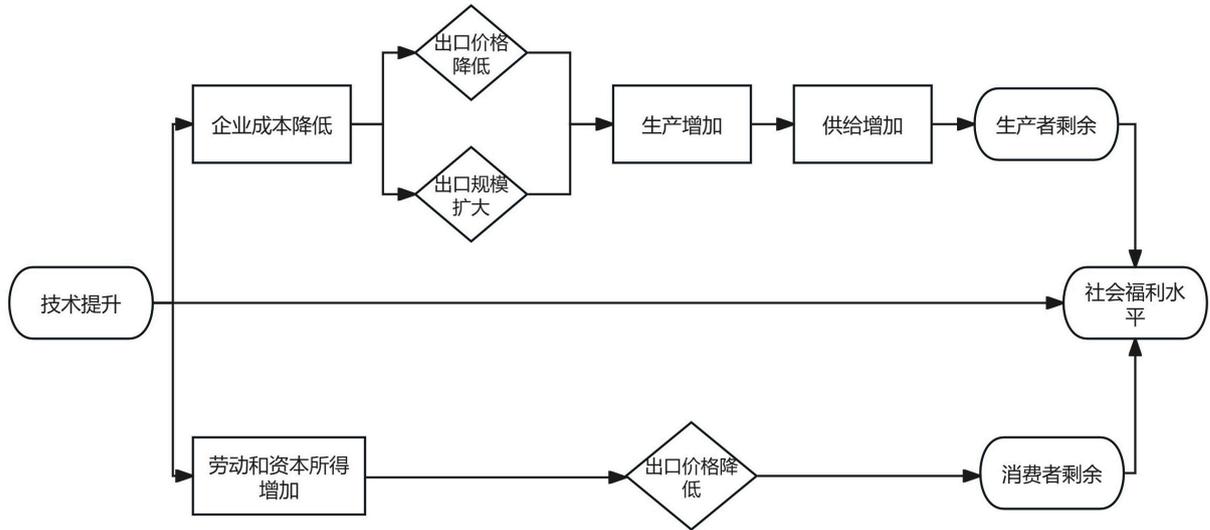


Figure 9. The path of technological enhancement on welfare level  
图9. 技术提升对福利水平作用路径

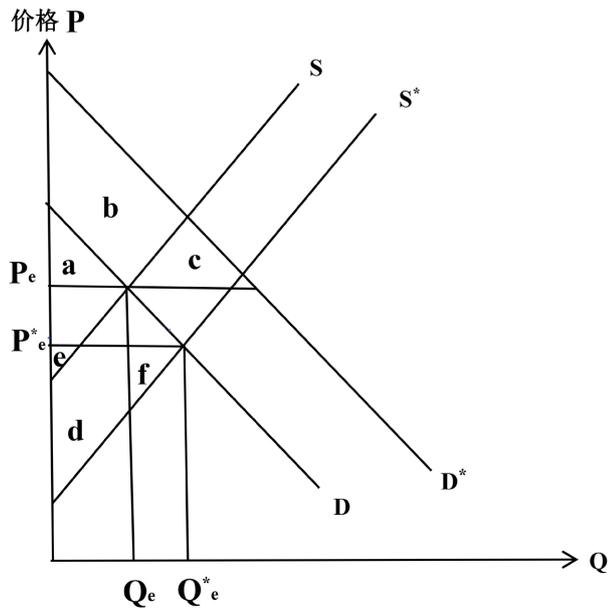


Figure 10. Effect of technological enhancement on welfare level  
图10. 技术提升对福利水平作用效应

图 10 含义是： $P_e$  和  $P_e^*$  分别是技术水平提升前后的国内均衡价格， $Q_e$  和  $Q_e^*$  则是均衡价格下对应的均衡产量。当技术水平提升，一方面，通过降低企业成本，促使企业出口价格降低，在国际市场上竞争力提升，出口规模扩大，从而企业增加生产数量，供给曲线  $S$  向右平移至  $S^*$ ；另一方面，企业扩大生产，增加对劳动力和资本需求，劳动力的薪酬待遇改善，收入增加使得需求曲线  $D$  向平移到  $D^*$ 。对于消费者而言，技术提升前，其收益为  $a$  部分，技术提升后，在原有价格水平下，消费者剩余为面积  $a+c+b$  区域，增加了  $c+b$ 。从生产者角度出发，在技术变化后的价格水平下，原供给曲线的生产者剩余为  $e$  部分，而在现供给曲线下的效益为面积  $e+d+f$  部分，获得了  $d+f$  部分利益，净社会福利水平等于消费者和生产者净收益之和，即为  $c+b+d+f$ ，故此，不论是消费者、生产者，还是整个社会，均得到了技术提升带来的好处。

综上所述，从短期来看，征税直接造成的不利影响，将由欧盟和中国共同承担。其中，欧盟牺牲消费者巨大效益换来了厂商和政府的微薄收益，是贸易保护主义的不良后果，中国生产者面临贸易环境恶化，出口减少，产能过剩，进而造成部分工人失业。但从长期来看，我国电动汽车技术水平受到关税增加的正向影响，进而使得消费者、生产者乃至整个社会效益增加，所以，欧盟应当从整体损益权衡反补贴措施的后果，进一步考虑是否实施反补贴税。

## 4. 我国应对欧盟“反补贴措施”的对策

### 4.1. 加强非政府组织的沟通作用

充分发挥非政府组织中商会、行业协会等的带领作用，集中安排企业积极应诉，并与欧委会展开协商会谈，争取撤销反补贴调查。当我国与发达国家发生贸易争端与摩擦时，国际诉讼较为复杂，涉及诸多因素和很多方面，需要花费大量的人力、财力，成为企业迈出应诉第一步的重大障碍。即使部分企业有能力应诉，但存在大量同行企业“搭便车”行为，使得这部分企业应诉积极性大打折扣。因此，产生贸易纠纷后，行业协会应积极做出相应的行动，给企业做好表率作用，鼓励企业群策群力，达到共担当、共利益的效果。自 2023 年 9 月欧委会提出反补贴调查后，我国非政府组织多次公开呼吁欧盟应公平、公正对待中国电动汽车发展。2023 年 9 月 13 日，欧盟中国商会表示，将敦促欧盟客观看待中国电动汽车产业发展，反对以单边贸易工具阻碍双方正常贸易活动[15]；2023 年 9 月 26 日，中汽协指出中欧汽车经 40 多年的密切合作，早已形成“你中有我，我中有你”的局面，贸易保护主义行为会破坏双方汽车产业链互利共赢的良好发展态势；2023 年 11 月 16 日，中国商务部回应欧盟抽取的三家公司均是中国本土企业，并未按最大出口量作为抽选标准，怀疑欧盟反补贴调查的合理性、公正性；2024 年 3 月 22 日，外交部表示，欧盟反补贴调查为其带来短期的微薄好处，却损害了消费者长期的巨大利益，影响了全球绿色发展进程；2024 年 5 月 22 日，外交部指出，贸易保护主义得到的是落后，失去的是发展，欧盟要慎重权衡实行惩罚性关税带来的利弊；2024 年 5 月 30 日，外交部针对欧盟宣布推迟是否对中国电动汽车征税的决定做出回应，将极力敦促欧盟停止反补贴调查，若欧盟执意一意孤行，我们也将采取必要措施，保护自身利益。实际上，欧盟此次反补贴调查并非同行业申请，而是欧委会依权自主发起的调查，欧盟内部以德国、瑞典为代表的多个国家反对这次反补贴调查，包括德国汽车工业在内的欧盟非政府组织称欧盟要做的是去风险，而非对华“脱钩”[16]。因此，中国非政府组织应加强与德国汽车工业等组织的沟通、协作，争取支持力量，积极应对欧盟反补贴调查，这不仅对欧盟反补贴行为起到一定的劝阻作用，而且给中国汽车企业带来极大的鼓励和信心，使得整个汽车行业同休戚、共进退。

### 4.2. 调节产品的市场结构

一方面，我国电动汽车出口欧盟数量多，2023 年出口欧洲市场约占出口 40%，短期来看，欧盟对华

电动汽车采取贸易救济措施，对我国电动汽车出口造成阻碍，出口数量和规模会缩小，但从长期来看，光伏产品的浴火重生、高锰酸钾[18]的重振旗鼓等，无一不是告诉企业应积极应对挑战，注重产品质量和性能、提高技术水平、加强品牌建设等，受到出口限制措施的影响将越来越小。另一方面，当年光伏产品遭到毁灭性冲击，主要是因为出口产品市场过于集中，所以，电动汽车的出口市场要多元化，出口产品也要多样化、差异化，避免对某一市场过分依赖，从而降低一国政策对该产品出口约束和冲击[17]。据乘联会数据显示<sup>9</sup>，去年中国纯电动汽车出口欧洲同比增速为38%，然而今年第一季度同比下降19%，南美洲、北美洲和非洲同比上升714%、160%和100%，对欧洲出口明显放缓，进一步挖掘南美等潜在市场。此外，在中国汽车出口中，俄罗斯跻身榜首，2024年第一季度向俄罗斯出口了17.6万辆汽车，同比增长24%。因此，我们既要努力维系中欧汽车合作关系，稳住欧盟汽车市场份额，也要积极寻找南美、北美、俄罗斯等新兴市场，拓宽销售渠道，减轻欧盟市场对我国电动汽车的影响程度。

### 4.3. 加强磋商阶段的劝说工作

中国汽车行业应寻找各种方法获得欧盟成员国、进口商、下游产业及消费者的支持，齐心协力劝说欧委会做出有利于双方的最优决策。欧盟实施反补贴措施，涉及欧盟成员国在华电动汽车生产企业的利益、欧盟汽车销售商的利益及欧盟消费者的利益。其一，对欧盟成员国汽车生产企业不利，欧盟部分大企业很依赖中国市场，其大部分销量由中国市场贡献，比如，宝马、奔驰三分之一的汽车出口到了中国市场，中国进口数量占大众全球销量的40%。同时，欧洲从中国进口的电动汽车中至少有50%来自西方品牌，若反补贴措施成立，这些汽车企业利润也会损失，故包括大众、宝马在内的大多数欧洲车企公开反对此次反补贴措施[19]。其二，对于欧盟销售商而言，从中国进口的电动汽车成本较低，有更大的利润空间，限制中国电动汽车进入欧盟市场，会造成经销商销售下滑，还需要花费巨大成本寻找替代产品。其三，对中国电动汽车征税将直接损害消费者利益。欧盟消费者和中国生产者将会共同承担征税带来的不利影响，消费者购买一辆相同的电动汽车需要支付更高的价款，进而消费者剩余会下降。故此，欧盟对电动汽车征收反补贴税，会引发多方利益受到损害，中国政府、非政府等部门应该团结一切可以团结的力量，分化对方的阵营，营造有利态势，逐步瓦解欧盟实行反补贴措施的决心。

### 4.4. 重视政府部门的作用

面对反补贴调查，企业作为补贴接受者要积极寻找证据，政府作为补贴的提供者更需要提供相关证据。根据欧盟《条例》第3.2条规则，政府财政拨款要具有专向性，即补贴给了生产企业，且该企业从中获利，那么政府部门可以找证据证明补贴不是针对企业，而是消费者购买补贴，但根据WTO DS46案件的报告，向消费者提供补贴仍被认定存在补贴行为，故用该办法证明不具有可救济性仍然存在相当的不确定性。事实上，最有力的抗辩依据是欧盟反补贴基本规则第15.1条规定，欧盟无权对已经取消且不会让企业继续获利的补贴项目实行反补贴终裁征税，早在2022年前几月，我国新能源补贴在2021年的基础上退坡30%。在2022年12月31日国内新能源汽车补贴彻底退出，而欧盟以2022年10月~2023年9月为调查期，或未将新能源汽车国补的“退坡”和“退出”机制纳入考虑范畴，政府应以欧盟实行反补贴终裁时，补贴项目不存在并未使中国企业继续获利作为抗辩主要基点。再者，政府应整理归集行业协会、企业收集的证据，并找出欧盟所依法律是否违背WTO规则、《SCM》协定[20]及《工作组报告书》，一旦发现存在相悖行为，应立即提出抗辩申诉，对落实反补贴措施起到遏制作用。其实，自去年9月欧盟宣布反补贴调查以来，欧盟贸易专员东布罗夫斯基斯对中国进行了为期4天的访问，后又有多名欧盟官员前往北京，表达重启中国欧盟贸易关系的愿景[21]，这或许也是欧盟试图降低反补贴调查对双方关系影

<sup>9</sup>数据来源：中国乘用车市场信息联席会。<http://data.cpcauto.com/TotalMarket>

响程度，中国政府也应该抓住机会与欧盟展开磋商，阻止其落实反补贴税。

#### 4.5. 加快海外投资建厂进程

2016 年底，中国“入世”15 年过渡期结束，重获市场经济地位，此前，欧美等试图用反倾销手段阻止中国发展壮大的诡计露出破绽，继而想用反补贴来阻止中国海外市场版图扩张，因此，中国企业要积极采取新的发展策略，有效避免关税和非关税壁垒对出口贸易抑制作用。对中国汽车企业而言，在海外投资建厂，实现本土化生产是防止贸易壁垒的最有效途径[22]。宁德时代已经投资约 73 亿欧元在匈牙利南部建设锂电池工厂，预计 2025 年将投入使用；2017 年比亚迪就已经在匈牙利北部设立电动大巴生产工厂，并计划在欧洲建立第一家工厂和第二家装配厂；2022 年蔚来也在匈牙利成立了首个海外工厂，并已投入运营。此外，上汽、比亚迪、哪吒汽车等加快在缅甸、马来西亚、泰国等东南亚国家建设生产工厂；长城、奇瑞、比亚迪等宣布在拉美地区开展本地化生产事宜。这都说明中国单纯产品出口时代在渐渐退去，技术出海、产业链出海是未来发展趋势。“以技术换市场”何尝不是一种发展战略，深耕海外市场、实现产业本地化，不仅有助于减轻贸易壁垒约束作用，还可以加快实现中国汽车出海的全球战略目标和达到稳出口效果。

#### 4.6. 涉案企业要积极应对和加强预防

积极履行义务，才可以更好维护自身利益，面对反补贴调查，涉案企业要积极配合欧盟调查程序。以这次的调查问卷为例，为了获得与补贴相关的数据，欧盟问卷设置必会提出非常详细的问题，而对问卷的详细、准确回答是后续维护企业利益的重要依据[23]。根据欧盟《条例》规定，当企业不按规定提供相关信息或提供虚假信息，欧盟有权按“利益推定”条款认定企业获得了补贴，破坏欧盟市场秩序，不仅可以对企业征收一定的罚款，还可以采取临时措施，因此，企业要积极回应欧盟反补贴调查。吉利、比亚迪、上汽三家车企表示“身正不怕影子斜”，已提交了欧盟所需的相关材料，但希望欧盟可以公平、公正地展开调查，而非“看人下菜碟”。同时，针对欧盟在调查过程中提出的无理要求，企业要记录在案，并证明这些问题涉及商业敏感信息，不属于义务范畴，防止欧盟据此作为不利证据，倒打一耙。企业也应该积极寻找不存在补贴或未对欧盟市场造成扭曲或其市场扭曲与中国电动车企出口补贴无关的证据，主动参加反补贴调查的应诉，争取最大权益。

### 参考文献

- [1] 单一. WTO 框架下补贴与反补贴法律制度研究[D]: [博士学位论文]. 上海: 华东政法大学, 2007.
- [2] 黄东黎. 欧盟的反补贴法律制度[J]. 法治研究, 2012(7): 84-102.
- [3] 杜敏. 欧盟外国补贴规制变革及因应[D]: [硕士学位论文]. 成都: 西南财经大学, 2024.
- [4] 何梓建, 裴潇. 欧盟对中国电动汽车征收反补贴税的依据、本质与影响[J/OL]. 价格月刊. <https://www.cnki.com.cn/Article/CJFDTotat-JGYK20250414007.htm>, 2025-06-04.
- [5] 蔡杨. 欧盟对中国电动汽车的反补贴税政策分析[J]. 中国投资(中英文), 2024(ZB): 48-49.
- [6] 陈琦. 对华出手, 欧盟征收临时反补贴税[J]. 汽车与配件, 2024(12): 52-53.
- [7] 蓝庆新, 杨鹏辉, 张心平. 欧盟对华电动汽车反补贴案的合规性分析[J]. 国际贸易, 2025(2): 77-86.
- [8] 龚伽萝. 欧盟对中国电动汽车征收反补贴税的“首只靴子”落地[J]. 世界知识, 2024(14): 49-51.
- [9] 青木, 陈子帅, 尹野平. 欧盟宣布对中国电动汽车启动反补贴调查[N]. 环球时报, 2023-09-14(003).
- [10] 王涵, 薛宓, 王珮琪. 欧盟对华电动汽车发起反补贴调查的影响[J]. 中国外汇, 2023(24): 28-30.
- [11] 赖雪仪, 查婷俊. 欧盟对华经贸依赖及其对成员国影响的辨析[J]. 欧洲研究, 2023, 41(6): 1-33+181
- [12] 季晓莉. 俄乌冲突影响中国外贸 有效应对冲击把握更多机遇[N]. 中国经济导报, 2022-07-12(003).

- [13] 李玉娟. 美对华“特殊保障措施”条款的国际经济学与法学分析[J]. 行政论坛, 2010, 17(5): 85-89.
- [14] 王沐丹. 我国光伏产品贸易面临的风险挑战与政策建议[J]. 中国发展观察, 2023(Z2): 116-122.
- [15] 董天意. 欧盟拟对中国电动汽车发起反补贴调查 商务部回应: 坚定维护中国企业合法权益[N]. 每日经济新闻, 2023-09-15(002).
- [16] 青木. 德国车企抱怨欧盟对华反补贴调查[N]. 环球时报, 2023-10-12(003).
- [17] 巫细波, 覃剑, 陈智颖. 欧盟对中国电动汽车实施反补贴调查的影响及对策[J]. 对外经贸实务, 2024, 42(5): 83-87.
- [18] 孟醒. 重庆昌元: “隐形冠军”的创新发展之路[J]. 中国工业评论, 2017(10): 106-110.
- [19] 杨虹. 欧盟拟对华电动汽车加征关税损人害己 多方坚决反对[N]. 中国经济导报, 2024-06-18(001).
- [20] 蒋先平. 探讨 SCM 协定下中国新能源汽车补贴政策的问题[J]. 对外经贸实务, 2019(6): 29-32.
- [21] 丁雅枢, 于超凡. 反补贴调查下, 法外长访华“缓和关系” [N]. 环球时报, 2023-11-22(011).
- [22] 赵青松, 牛艳鑫. 中国新能源汽车出口市场分布及影响因素分析[J]. 天津商务职业学院学报, 2023, 11(6): 10-17.
- [23] 青木, 任重. 中国车企回应欧盟反补贴调查[N]. 环球时报, 2023-10-27(011).