



税与挪威政府并不相干，这一做法也不可取。

尤其依赖在中国的销售的德国汽车制造商，也对加征关税感到担忧，认为这可能损害汽车产业内以及全球供应链内的良性市场竞争。同时，他们本身也会受到欧盟措施的影响，因为这些车企也在中国生产用于出口的汽车，比如奔驰旗下的 Smart 电动车就是在中国生产并销往欧盟，宝马公司也从中国向欧盟出口 iX3 电动 SUV。

宝马集团董事长齐普策直言，欧盟此举是错误的决策，堪称“搬起石头砸自己的脚”。梅赛德斯-奔驰集团就此表态：“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。”大众汽车集团表示，对欧洲尤其是德国汽车行业来说，这一决定弊大于利。欧洲所需要的是促进汽车行业向电动化、气候中和转型的监管环境。

德国智库基尔世界经济研究所

估计，欧盟对中国电动汽车额外征收 20% 左右的关税，可能导致进口量减少四分之一。研究人员指出，欧洲电动汽车产量的增加将在一定程度上弥补缺口，但欧盟消费者可能面临更高的价格。

不言而喻，惩罚性关税将影响欧洲电动车的销售。德国的经济学家们对欧盟计划的惩罚性措施，持有极大异议。德国经济研究所主席克莱门斯·福斯特说中国的廉价电动汽车进入欧洲市场，正在助力欧盟的绿色化进程，推动汽车交通的电气化。他建议欧盟不要这样做，因为“贸易战对任何人都没有好处”。

中国电动汽车倾销欧洲？

中国电动汽车，为何让欧盟如此恐慌？难道真的像欧盟委员会所描述的那样，是“依靠不公平的补贴“大量涌入欧洲市场的”洪水猛

兽？数据是事实真相最好的证明。

2023 年，中国汽车出口达 522 万辆，出口量首次跃居全球第一。在这个令人兴奋的数字里，新能源汽车成为其中的新增量。乘联会的数据显示，2023 年 1-12 月出口新能源车 173 万台，同比强势增长 55%，其中新能源乘用车出口 168 万台，同比增长 62%。

欧盟是中国电动汽车的最大进口区域。据欧洲汽车制造商协会（ACEA）数据显示，2023 年欧洲新能源车销量 300.9 万辆，同比增长 16.2%。欧洲运输与环境协会的数据显示，2023 年欧洲电动汽车销量中有 19.5% 是在中国生产的，但中国自有品牌的电动汽车所占的市场份额仅有 7.9%。显然，在中国制造的西方品牌市场占比更大。比如特斯拉上海工厂 2023 年出口 34 万辆汽车，其中近一半卖到欧洲。

从中国出口到欧洲的电动汽车，既有中国品牌的电动汽车，也有在中国制造的西方品牌的电动汽车，但在某些西方媒体渲染的中国电动汽车“倾销”欧洲的鼓噪声中，中国电动汽车在欧洲市场的占有率被“选择性”夸大。

如此一计算分析，中国自有品牌的电动汽车在欧洲市场的销量占比并不高，更谈不上唱主角。正如汽车业研究机构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吵闹声很大，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”。

所谓“中国依靠大量补贴生产廉价电动汽车出口，从而扰乱了欧

上图：2024 年 3 月 14 日，上海海通国际汽车码头，特斯拉、名爵、比亚迪等国产汽车在码头上一字排开，依次驶入汽车滚装船，运往欧洲、大洋洲及中东地区。