

欧盟将对华电动汽车加征最高38%的关税 欧洲车企率先反对

当地时间6月12日,欧盟委员会宣布,在经过近10个月的“调查”后,从今年7月起对来自中国的进口电动汽车在目前10%的关税基础上,拟征收17.4%—38.1%不等的临时反补贴税。

外界担心,欧盟关税措施的出台会触发中欧间进一步的贸易争端,这对双方来说都不是好事。正处于绿色转型关键阶段的欧洲目前在许多领域都依赖着中国生产的绿色产品来实现其气候目标。

对于欧盟的新政策,中国外交部发言人林剑12日在例行记者会上回应称,这起反补贴调查是典型的保护主义。欧方以此为由,对自中国进口的电动汽车加征关税,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的稳定,最终也会损害欧洲自身的利益。林剑还强调,中方将采取一切必要措施,坚定维护自身合法权益。

“总体来看,欧盟的关税政策不是一个专业问题,而更多是一个政治决定。”交通与发展政策研究所东亚区首席代表刘岱宗对澎湃新闻说。

路透社的报道认为,这一决定或标志着欧盟贸易政策的重大转变,尽管欧盟近年来经常采取贸易保护措施,但从未针对如此重要的行业采取过这样的措施,来限制未来电动汽车进口的增长。

根据国际能源署的年度《全球电动汽车展望》,2023年产销量分别达944.3万辆和949.5万辆,占全球比重超过60%。中国品牌在欧盟销售的电动汽车份额已从2019年的不足1%上升至去年的8%,并可能在2025年达到15%。今年前四个月,中国在欧洲的电动汽车销量增长了23%,达到近12万辆,不过5月首次出现了下滑。

关税高于预期

欧盟委员会12日宣布,从7月4日起将暂时对从中国进口的电动汽车征收五个级别的关税。按照新政策,几家主要的中国汽车厂商分别将增加的额外关税为:比亚迪17.4%、吉利20%、上汽集团38.1%,其他在中国生产电动汽车的车企,包括在中国拥有工厂或合资企业的欧洲公司,将面临21%或38.1%的关税,具体税率取决于企业对欧洲官员调查的配合程度。

欧盟现有的关税为10%,这意味着最高总关税将接近50%。《金融时报》指出,额外关税每年将为欧盟带来超过20亿欧元的收入。

欧盟官员表示,中国在欧盟的汽车厂,包括计划在匈牙利兴建的比亚迪工厂,不在此次调查的范围之内。另据《纽约时报》报道,欧盟官员称,正在上海为欧洲市场生产Model 3和Model Y的特斯拉申请对其汽车单独计算关税。

欧盟副主席玛格丽特·希纳斯表示,初步调查结果显示,中国汽车生产受益于“不公平的补贴,这对欧盟电动汽车生产商造成了经济损害的威胁”。

希纳斯表示,欧盟已与中国方面接触,讨论这些调查结果以及解决问题的可能方式。

欧盟此前以所谓中国“产能过剩”和“不公平竞争”等理由,于去年10月启动针对中国电动汽车、铁路机车、光伏、风电、安检、医疗设备等产品的调查,使中欧经贸摩擦的风险不断上升。

欧盟对华电动汽车反补贴调查初裁结果发布后,6月12日,商务部新闻发言人表示,中方对此高度关切、强烈不满,中国产业界对此深感失望、坚决反对。商务部新闻发言人指出,欧方裁决披露中的认定缺乏事实和法律基

础,是赤裸裸的保护主义行为。欧方此举不仅损害了中国电动汽车产业合法权益,也将扰乱和扭曲包括欧盟在内的全球汽车产业链供应链。

刘岱宗指出,欧盟调查的起因所谓“产能过剩”究竟如何定义值得商榷。“供需是否失衡需要从单一市场还是多边市场来定义。如果从国内市场来看,许多国家都是过剩的,因为更多都是向其他市场出口。但从全球市场来看,需求是巨大的。”刘岱宗说。

数据显示,中国生产的电动汽车绝大部分在国内市场销售,去年生产的约1千万辆电动汽车中,出口约126万,约占12%,出口到欧盟的大概47万辆,约5%左右。

另一方面,德国汽车一年生产420万辆,出口320万辆,法国红酒及欧洲一些农产品等出口量也很大。刘岱宗认为,各国资源禀赋不同,各自发展优势产业,促成了全球化和货物流动,不是简单可用产能过剩去看待。

多数欧洲汽车业者不支持

欧盟此次关税措施不仅加剧了中欧贸易的紧张关系,也加剧了欧盟内部的分歧。

目前该决定在欧盟内部遭到包括德国在内的多国反对。据《联合早报》报道,欧洲大陆的汽车业也几乎没有人支持征收关税。这种情绪在德国汽车制造商中尤为明显,这些企业在中国的销售额占其总收入的很大一部分,中国方面可能的反制措施令其担忧。

德国总理朔尔茨此前对欧盟的关税措施多次直言:“孤立和非法关税壁垒最终只会让一切东西变得更贵,让所有人都变得更穷”。

此外,关税既可能帮助欧洲企业,也可能带来损害,受影响的不仅是中国品牌。许多欧洲汽车制造商在

中国生产汽车,然后在欧洲销售,而关税上调将导致生产成本上升。例如,宝马的iX3电动SUV就是在中国生产并出口到欧洲。该公司还打算进口大量中国制造的电动Mini。

据《金融时报》报道,欧洲传统汽车制造商的高管表示,更严格的关税可能会暂时削弱或消除中国汽车制造商从供应链中获得的成本优势,但这并不能阻止成本更低的中国电动汽车对他们造成影响。

关于中欧经贸摩擦的担忧也在上升。上个月,宝马集团董事长奥利弗·齐普策告诉投资者“参与贸易战可能会很快搬起石头砸自己的脚”,并补充说“我们认为我们的行业不需要保护”。

梅赛德斯-奔驰首席执行官康林松则更进一步,公开呼吁降低而不是提高中国电动汽车进口关税,以鼓励欧洲企业做得更好。

在新政策之下,中国企业如何应对?刘岱宗认为中国新能源汽车未来需要增加“全球性”。“中国必须要把自己的新能源汽车变成世界品牌,此外要跟当地共同发展,共同繁荣。”刘岱宗说。

这些变化也正在发生。目前,中国电动汽车制造商和供应商为了避税也开始投资欧洲,与欧洲汽车制造商建立更多合作,以更低的成本、更快速将电动汽车推向市场。

就在欧盟关税宣布当天,中国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示:“中国企业将继续坚定不移地在欧洲发展,并融入当地市场。”

据《金融时报》报道,为了避免更具破坏性的贸易争端升级,在关税正式实施之前,预计中欧仍留有谈判空间。而欧盟所有成员国将在今年11月前投票决定是否实施这些关税(通常一个周期为5年)。

来源:澎湃新闻

美联储维持利率不变 预计年内最多降息一次

新华社华盛顿6月12日电 美国联邦储备委员会12日结束为期两天的货币政策会议,宣布将联邦基金利率目标区间维持在5.25%至5.5%之间不变。多数联邦公开市场委员会成员预计今年内或最多实施一次降息。

这是美联储自去年9月以来连续第七次会议维持利率不变。美联储在当天发表的声明中说,美国经济活动继续稳健扩张,就业增长保持强劲,通货膨胀率在过去一年有所缓解,但仍处于高位。

声明说,最近几个月,美国物价水平在实现美联储设定的2%长期目标方面“取得了温和的进一步进展”。这一措辞较此前声明中“缺乏进一步进展”有明显变化。

声明重申,在过去一年里,实现

充分就业和物价稳定这两大目标的风险“已经趋于更好的平衡”。在对通胀率持续向2%的长期目标迈进抱有更大信心之前,美联储降低联邦基金利率目标区间是“不合适的”。在评估适当的货币政策立场时,美联储将继续监测即将发布的信息对经济前景的影响。如果出现可能阻碍目标实现的风险,美联储将准备酌情调整货币政策立场。

美联储当天还发布最新一期经济前景预期。与3月相比,美联储维持了今明两年美国经济增长预期在2.1%和2%。预计今明两年美国失业率分别为4%和4.2%。同时,今年以个人消费支出价格指数衡量的通胀预期为2.6%,剔除食品和能源价格后的核心通胀预期为2.8%,均上调了0.2个百分点。



6月12日,美国联邦储备委员会主席鲍威尔在华盛顿出席记者会。新华社发

根据经济前景预期,19名联邦公开市场委员会成员对今年底联邦基金利率目标区间的预测中值为4.9%至5.4%之间。其中,11名成员认为美联储年内最多实施一次降息,8名成员预计美联储年内将实施两次降息。绝大多数官员预计,截至2025年底美联储有望至多实施5次降息。

美联储主席鲍威尔在会后举行的新闻发布会上表示,虽然近期通胀数据较年初更加有利,美联储设定的通胀目标也取得温和的进一步进展,但截至目前数据并未给美联储更大的信心来调整货币政策立场。美联储需看到更多良好的数据表明通胀正持续向2%的方向发展。