

淺談中國大陸電動汽車傾銷對歐洲電動汽車產業之影響及挑戰

車輛中心 產業發展處 李依霖

中國大陸電動汽車競爭白熱化，車廠轉向海外市場擴張

自 2009 年起中國大陸政府透過電動汽車補貼政策、減免購置稅等激勵措施，扶植電動汽車產業快速成長，產銷量位居全球第一；然而隨著 2022 年底購車補貼退場，中國大陸電動汽車產業回歸市場機制，車廠陷入激烈削價競爭局面，本土車企在降價救市同時，也正積極尋求拓展海外市場。

根據中國汽車工業協會統計，2023 年中國大陸電動汽車出口 120.3 萬輛（圖 1），較 2022 年成長 77%，成為全球最大電動汽車出口國。其中歐洲為中國大陸電動汽車主要出口市場，占 38%，主要銷往比利時、英國及西班牙等西歐國家；從品牌看（圖 2），Tesla、BYD 及 MG 名列前三，均出口逾 20 萬輛。

中國大陸電動汽車近5年出口量

（單位：萬輛）

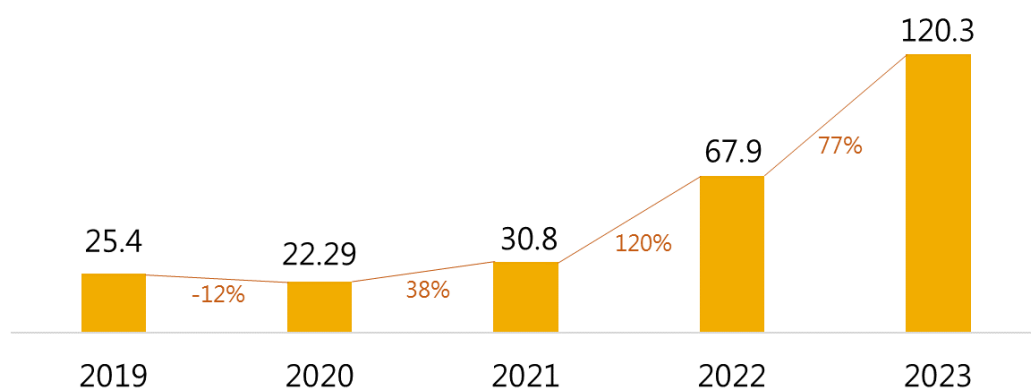


圖 1、中國大陸電動汽車近 5 年出口量

資料來源：中國汽車工業協會，車輛中心整理

2023年中國大陸電動汽車出口量前10大車企

(單位：千輛)

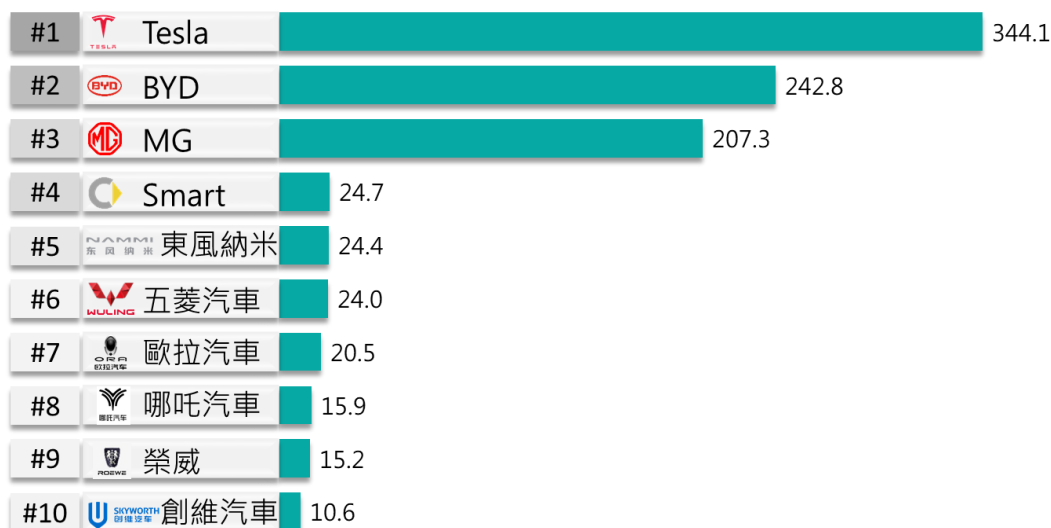


圖 2、2023 年中國大陸電動汽車出口量前 10 大車企

資料來源：中國乘用車市場信息聯席會，車輛中心整理

中國大陸電動汽車大軍壓境，歐盟設立貿易壁壘保護本土產業

根據歐洲運輸與環境聯合會 (T&E) 分析報告，歐洲市場新售之中國大陸電動汽車售價約較本土品牌電動車款低 20%。歐盟意識到中國大陸電動汽車正挾其低成本優勢席捲歐洲市場，恐對歐洲汽車產業構成威脅，因此在 2023 年 9 月宣布對中國大陸製電動汽車進行反補貼調查，並評估對其課徵補償性關稅，以防止中國大陸製電動汽車接受國家補貼後大量出口至歐洲，削弱當地汽車產業競爭力並造成損害（註：當前歐盟對中國大陸汽車進口關稅稅率為 10%）。

法國政府表態支持歐盟對中國大陸電動汽車展開反補貼調查，更在同年 9 月修改了電動汽車購買及租賃補貼規則，不同於以往只計算車輛行駛過程中之碳排放，更將車輛及動力電池原材料、生產組裝及運輸過程之碳足跡納入補貼條件；因此像中國大陸等能源結構主要為燃煤發電的國家製造之電動汽車，如 Dacia Spring、Tesla Model 3 及 MG4 等中國大陸製造之車款將不再獲得補助。此舉旨在削弱中國大陸電動汽車在法國市場之競爭力，同時鼓勵車廠將電動汽車產線移回歐洲。

德國則對歐盟採取關稅保護措施持保留態度，主要係 BMW、Mercedes Benz 及 Volkswagen 等德系車廠與中國大陸車企合作密切，不少已透過成立合資品牌進入當地市場，並建立完整供應鏈體系。也因此德國擔憂歐盟此次發起反補貼調查，將牽一髮動全身，引發中國大陸反制而傷及自身。

結論

近年中國大陸電動汽車出口大幅成長且積極拓銷海外市場，引發歐、美等主要國家關注並接連築起貿易壁壘因應。面對國際地緣政治逆風，諸如比亞迪、長

城汽車等中國大陸電動汽車製造商已規劃至東南亞布局設廠，以規避進口高關稅；另一方面，歐盟設立貿易壁壘也僅能為歐洲傳統車廠在電動化轉型賽道上爭取多一些喘息時間，惟根本解決問題之道仍在於建立歐洲自主電池產業供應鏈及提升本土車廠製造電動汽車之技術能量與價格競爭力。如今，歐盟已訂下 2035 年禁售燃油車大限，在保護本土產業與電動汽車普及目標之間應如何權衡，實為歐洲政府當務之急。