

累積不斷提高製造品質，已逐漸在全球市場上形塑中國電動車產業的競爭優勢。

美國坦承電動車競爭明顯落後中國

也就是說，隨著中國電動車產業在極短期間中崛起，除了讓美國拜登總統於公開場合坦承這場電動車角逐中，已經明顯落後於中國之外，在逐漸對西方國家電動車廠商的生存造成壓力下，以美國為首的西方國家假借各種理由，包括中國政府透過巨額經費補貼電動車業者造成不公平、不合理競爭，先後對來自中國進口之電動車採取加徵“關稅”或“反補貼平衡稅”作法進行制裁，藉此保護其國內電動車產業發展。

其中，美國拜登政府特別依據2022年9月所實施的《通膨削減法案》採取排除中國作法，提供其民眾購買電動車補貼，進而在今年5月15日公布、9月27日正式生效實施新的一輪關稅政策中，特別針對來自中國進口之電動車加徵100%關稅。再者，將代表共和黨角逐此次總統的候選人特朗普，除了主張加徵中國進口之電動車懲罰關稅之外，要求從墨西哥進口的“中資企業”所生產的電動車加徵額外關稅，甚至揚言對全部墨西哥進口的電動車加徵關稅，以落實“美國製造”的主張，使得“特斯拉”電動車公司被迫暫緩對墨西哥的投資。此外，最近加拿大依據其國內法律，也加入了制裁行動，特別對中國進口之電動車加徵100%關稅。

另一方面，歐盟認為中國電動車在接受政府補貼後採取低價銷售，更是提早於2023年10月提出對中國進口之電動車進行貿易調查，歷經一年調查之後，於歐盟時間今年10月4日在10國贊成、5國反對下通過加徵反補貼平衡稅35%；如果加上目前已實施的10%關稅，使得中國出口至歐盟的電動車，未來最高將會被加徵45%的關稅。不過，依據國際新聞報導，歐盟執行委員會表示，雖然對中國進口之電動車加徵反補貼平衡稅，已經取得三分之二成員支持，但是未來將持續與中國談判。

批評政府補貼不如說是生產成本便宜

不過，從西方國家針對中國電動車加徵關稅的論述進行觀察可以發現，皆是聚焦於中國“政府補貼”

電動車業者為焦點，同時為解決其過剩的產能，以較低的價格行銷全球，造成不公平、不合理競爭。其實，目前中國對歐洲出口的電動車之中歐美品牌占比高達六成，包括：美國特斯拉占比28%、法國雷諾(其低價品牌Dacia)占比20%、德國BMW占比6%、其他歐美品牌占比6%。亦即西方國家與其批評中國如此“無私博愛”對上述六成的歐美品牌進行補貼，不如說是中國包括供應體系在內相關生產成本相對優勢，其中勞工成本更是低廉。

很顯然地，未來在中國電動車製造技術持續領先，市場行銷全球各國下，西方國家應該不致輕易停止貿易制裁措施。儘管中國於“世界貿易組織(WTO)”爭端解決機制下控訴西方國家，同時要求WTO成立調查小組進行判定裁決；然而在爭端解決機制功能日益退化下，最終可能是勝方在法理上獲致伸張，相對敗方不會調整貿易制裁措施之結果。亦即面度WTO無力約束之下，各國仍然重返各自援引貿易制裁措施，以保護其自身之利益。

整體而言，近年以來全球車輛產業結構不斷變化，尤其電動車對淨零碳排的重要性與迫切性，勢必與日俱增。同時，隨著中國電動車產業崛起，進而升級為全球最大的製造國家、消費市場及出口國家，無疑是各國貿易制裁的對象，其中加徵關稅為最大共識之貿易政策。此外，在全球淨零碳排的潮流之下，推動電動車發展為各國產業政策之焦點，其中包括：許多新興國家針對如何吸引跨國企業前來投資電動車，更是提出各種優惠。例如最近土耳其為吸引中資企業，而公布對其投資的中國車廠，可以豁免原先對中國進口之電動車40%額外關稅，比亞迪公司馬上公布前往土耳其投資。此種盛行於20世紀的“特別優惠關稅”措施，再度重返產業政策，未來是否導致電動車競爭延伸為全球貿易爭端之焦點，頗為值得拭目加以觀察。



掃碼聆聽原文



掃碼閱讀原文