

# 欧盟“双 95”新政对我国汽车

## 产业开拓欧盟市场的影响

■ 蒙柳翠 柳州职业技术学院

**摘要:** 欧盟“双 95”新能源政策作为一项更细致、更全面的能源管控法案,在气体排放要求、违规惩罚力度方面作出具体规范。这一举措致使中国汽车产业在开拓欧盟市场时,汽车出口、行业投资、开拓成本及利润回报受到显著影响。面对欧盟新能源汽车成为绝对主流的大趋势,中国汽车产业应当以欧盟国家传统汽车退出时间表为基准,落实“保旧创新”发展指示;以《2020 年能源工作指导意见》文件为战略导向,推进新能源汽车全面并购;以汽车产业规划指示为着力点,积极加入欧盟“排放池”联盟体系;结合汽车产业“十四五”发展新政,加快落实汽车产业双循环格局布置。

**关键词:** 欧盟;“双 95”新能源政策;汽车产业;欧盟市场

2019 年,欧盟通过议会决策颁布激进法案,即 EU2019/631 法案。该项法案规定截至 2030 年,欧盟境内车辆碳排放量必须降低 37.5%,即降至每公里 59.375g,对于汽车排放管控趋向严苛。随后,2020 年 9 月欧盟再次针对汽车产业颁布“双 95”新能源政策进行排放的具体限制,规定汽车排放尾气总量不得超过每公里 95g,每逾 1g 将处以 95 欧元罚款。恰逢中国全面推进新能源汽车研发应用,在新能源汽车领域具有显著优势。在此背景下,中国新能源汽车对欧出口订单呈现上涨趋势,面临大好发展机遇。欧洲汽车工业协会数据显示,截止 2020 年 12 月,欧盟向中国汽车行业订购新能源汽车逾 30 万辆,订单金额达到 40 亿欧元。然而,“双 95”新能源政策中有关气体排放、违规罚款、权力放宽、额外税务的规定,导致中国传统汽车领域投资与出口遭受巨

大影响。加之 2021 年欧盟汽车尾气排放清算在即,消除“双 95”新能源政策负面影响更是迫在眉睫。

### 一、欧盟“双 95”新能源政策的主要内容解析

#### (一) 严格规定二氧化碳排放总量

长久以来,欧盟在汽车产业管理方面相当重视汽车尾气排放控制。并且,欧洲经济委员会(ECE)就汽车尾气排放出台了欧 VI 标准规定进行限制。但欧 VI 标准规定与 EU2019/631 法案的 2030 预期排放目标差距显著,因而欧盟经济委员会再次出台“双 95”新能源政策,以阶段形式对汽车碳排放目标进行管理。欧盟“双 95”新能源政策规定:截至 2020 年,欧盟境内所有车辆二氧化碳排放均需达到每百公里 95g 排放标准。但由于

德国对此法案持有强烈反对态度,欧盟委员会在权衡利弊之后,将汽车碳排放每公里 95g 的目标实现延迟至 2021 年。

#### (二) 加强汽车产业违规罚款力度

欧盟在原先有关汽车产业管理政策中,并未针对汽车制造商违规行为设定明确的罚款措施。因此,以往中国汽车产业进入欧洲市场时并不需要面临罚款事项。但 2020 年欧盟“双 95”新能源法案当中规定,单辆汽车每超出碳排放目标值 1g,对应生产厂商需要缴纳 95 欧元罚款,罚款不设上限。依据市场研究公司 jato dynamics 预测,截止 2021 年 12 月,中国在欧汽车生产厂商如若在限定期限内仍然无法满足碳排放要求,遭到欧盟罚款金额可能会升至 65 亿欧元。此外,欧盟“双 95”新能源政策也明确规定,查实车辆违反每公里 95g 的碳排放政策规定之后,欧

[作者简介] 蒙柳翠(1982—),女,柳州职业技术学院讲师;研究方向:贸易营销。

盟官方不仅可以直接召回车辆,也会对该违规车辆生产厂商处以每辆高达3万欧元的罚款。

### (三) 放宽欧盟强制处理权力范围

一直以来,欧盟法律规定欧盟委员会不可直接对成员国采取法律行动,需要先行下发调解通告,予以欧盟委员会和成员国双方两月调解时间。调解期截止后,若双方仍然无法就争议达成一致解决意见,欧盟委员会方可将其诉诸欧盟法庭进行解决。另外,依据欧盟内部现行法律规定,仅各成员国监管部门有权单独批准或吊销新车型许可证,抑或进行违规罚款处罚,欧盟委员会并无权力对涉事企业直接处置。但欧盟“双95”新能源政策的颁布,致使欧盟官方在汽车行业方面的处理权利范围得到拓宽。该政策规定,欧盟委员会针对违反相关事项的企业单位具有直接处理法律权力,包括国外在欧企业、国外出口企业。此外,欧盟同时设定有关违反新车审批规则内容的企业、车辆,具有直接罚款权力。

### (四) 增加汽车碳排放税务政策规定

欧盟委员会以往仅设定航空领域的碳排放税务征收条例,并未将汽车行业纳入碳排放税务收取范畴。但在欧盟“双95”新能源政策当中,欧盟开始着手增加汽车行业碳排放税务政策条例,各成员国也根据自身国情陆续出台相关法律。截止2020年12月,德国、法国、意大利、荷兰等22个欧盟成员国已经建立汽车行业碳排放税制度。例如,德国将于2021年进行碳排放税征收,对于二氧化碳

排放量高于每公里95g的汽车,每超出1克征收4欧元的附加税。

## 二、欧盟“双95”新政对我国汽车行业开拓欧盟市场的具体影响

### (一) 出口影响:冲击传统汽车出口规模,利好新能源汽车出口

欧盟“双95”新能源政策规定:截止2020年,欧盟境内所有车辆二氧化碳排放均需达到每百公里95g排放标准,也就是说百公里油耗不得超过3.24L。但目前来看,中国传统汽车平均排放量为5.25L,远超欧盟排放标准,导致中国传统汽车领域向欧的出口数量显著缩减。据中国汽车工业协会通告,2020年欧盟在中国的传统汽车整车数量订单仅为1000辆,同比降低98.9%,而订单缩减致使中方汽车行业至少损失1.2亿欧元利润。此外,受“双95”新能源政策影响,传统汽车专用配件出口量也骤降。据MBA中国网数据通告,燃油泵、油箱滤芯等传统汽车配件产品出口金额由2019年的132.14万欧元降至2020年的不足1万欧元。很明显,欧盟“双95”新能源政策的颁布意在全面推进新能源汽车应用,虽对国内传统汽车行业出口产生冲击,但新能源汽车出口形势却一片利好。尤其是在中国鼓励新能源汽车发展的政策引导下,新能源汽车出口增加趋势明显。中国海关数据显示,2020年新能源汽车出口欧盟数量就达到17.67万辆,同比增长37.4%。综合来看,欧盟“双95”新政对于传统汽车出口具有负面影响,但对于新能源汽车出口却是具

有利好效应。

### (二) 投资影响:传统汽车绿地投资逐渐消失,新能源汽车跨境并购增加

由于欧盟“双95”新能源政策在排放方面的严格规定,致使中国汽车产业在欧投资方式产生巨大变革。一方面,中国传统汽车产业在排放量规定方面短时间内很难达标,杜绝传统汽车工厂、配件工厂以及其他传统汽车辅助设施的生产和运营,这就导致传统汽车对欧绿地投资逐渐消失。截止2020年6月,中国传统汽车领域在欧绿地投资项目共计46项,投资金额为12.43亿欧元,项目范围包括汽车生产基地、油站服务、汽车维修中心。但截至到12月,有45项绿地投资撤回,仅有上汽集团的小型工程公司转向新能源汽车配件生产得以留存。并且截止2021年3月,中国传统汽车领域对欧绿地投资新增项目为0。相反,中国新能源汽车企业抓住“走出去”风口,对欧汽车领域大力开展并购活动,通过此种方式直接掌握欧洲新能源汽车生产、经营产业链条。截止2020年6月,中国对欧新能源汽车行业跨境并购项目达到35项,涵盖汽车内饰、制造材料、精密金属零件、流水生产车间、智能网络配件等领域,并购金额累计达到237.67亿欧元。且在对欧新能源汽车企业实施并购时,中国汽车行业以并购德国汽车企业为主。据商务局官网显示,截止2020年6月,中国汽车产业并购德国新能源汽车领域的项目数量就达到16项,占总并购数量45.7%。

### (三) 成本影响:传统汽车进欧

## 成本陡然提升,新能源汽车检验成本加大

欧盟于“双 95”新能源政策中增加有关违规罚款力度、施行税务收取、更改检验标准的规定,致使中国汽车产业开拓欧盟市场成本显著增加。就传统汽车领域而言,一是违规罚款成本增加。据欧盟文件显示,截止 2020 年 12 月,除有限上汽集团旗下名爵、沃尔沃以外,广汽本田、中国福特等汽车若无法达标,均面临 10 亿欧元以上的巨额罚款,企业开拓欧洲市场的成本骤然跃升。二是税务成本增加。中国汽车排放平均量若无法达到欧盟要求,企业均需缴纳高昂税费。据东风汽车集团总经理李绍烛言,在 2021 年若无法实现汽车排放目标,仅东风乘用车一款车型就需缴纳高达 0.8 亿欧元的额外排放税费。这也导致企业赴欧成本显著提升。相较新能源汽车领域而言,国内有关新能源汽车产品出口规定为:满足 96+1 强制性检验项目、完成整车 CCC 认证即可准许出口。但欧盟在“双 95”新政出台以后,对汽车领域的 N-ECE 法规和 EC 指令均作出调整,包括一般检测项目增加至 107 项、强制检验项目增加至 4 项。这就致使国内新能源汽车在出口欧盟之前,需要寻找第三方检验机构查验车辆是否符合欧盟标准。据测算,每检验一台新能源汽车动力、电池、材料,就需缴纳 100 欧元以上的检测费用。由此看来,中国汽车产业整体受到欧盟“双 95”新能源政策的影响,开拓欧盟市场的成本骤然提升。

**(四)利润影响:新能源汽车领域成为利润主要来源,整体利润回**

报降低

欧盟“双 95”新能源政策的出台,将中国汽车产业开拓欧盟市场局限于新能源汽车领域,致使整体利润回报降低。一方面,新能源汽车领域的基础设施投资利润偏低。新能源汽车投资集中于充电站建造、电路铺设,与传统汽车的加油站、维修中心相比,投资回报缓慢且利润较低。欧洲汽车制造商协会主席卡洛斯·塔瓦雷斯指出,中国汽车产业转为新能源领域的投资项目,利润回报降低至少 30%。例如上汽集团受“双 95”新能源政策影响,在欧设立的小型工程公司由传统汽车配件转向新能源汽车配件生产。据该企业 2020 年上半年财报显示,半年间净收利润仅为 60.7 万欧元,同比降低 21.2%。另一方面,新能源汽车单价相比传统汽车较低,出口利润大幅缩减。据中国汽车工业协会核算,2019 年传统汽车出口欧盟均价为每辆 1.74 万欧元,利润率为 17%;新能源汽车出口欧盟均价为每辆 1.73 万欧元,利润率为 15%。对比而言,新能源汽车整车低于传统汽车 100 欧元左右,利润回报也降低 2%。综合来看,由于新能源汽车出口单价相较传统汽车较低,加之利润回报相比也相对较低,致使中国汽车行业开拓欧盟市场的整体利润回报降低。

## 三、中国汽车产业应对欧盟“双 95”新政之策略

**(一)以欧盟国家传统汽车退出时间表为基准,落实“保旧创新”发展指示**

在欧盟出台“双 95”新能源政

策以后,传统汽车出口受到较大冲击,退出欧盟市场只是时间问题。中国汽车行业协会常务副秘书长许艳华在新能源市场化发展研讨会中指出,打造“创新保旧”链条发展模式是时下最适合中国汽车行业发展的战略。因此,国内汽车产业应当充分利用“旧”的传统汽车优势与欧盟退出规定时间间隙,为新能源技术提升提供资源支撑,助力新能源汽车获取更大出口突破。具体来说:第一,“保旧”获取资源。欧盟“双 95”新能源政策影响作用下,欧盟国家陆续出台传统汽车退出政策,规定具体传统汽车退出时间。因此,中国汽车产业可以欧盟不同国家传统汽车退出时间表为基准,逐渐退出欧盟市场。例如,德国规定的退出时间为 2030 年、西班牙规定的退出时间为 2040 年,可仍然向这些国家保持传统汽车领域的出口、投资,进而实现创利。第二,资源推动创新。部分欧盟国家的传统汽车退出时间表较早,例如荷兰规定在 2025 年实现传统汽车退出市场。因此,国内汽车产业可以欧盟“双 95”新能源政策规定作为研发目标,利用“保旧”所获资源推进混合动力电动汽车、纯电动汽车、燃料电池电动汽车的研发,向退出时间表相对较早的国家进行出口。通过上述举措,形成固定的“保旧创新”链条发展模式,以此助力国内汽车行业深耕欧盟新能源汽车领域。

**(二)以《2020 年能源工作指导意见》文件为战略导向,推进新能源汽车全面并购**

在欧盟“双 95”新政出台以后,中国传统汽车在欧的绿地投

资停止，新能源汽车跨境并购增加。由此得知，中国汽车产业应当适时放弃传统汽车在欧绿地投资，全面推进新能源汽车领域的并购。事实上，《2020年能源工作指导意见》文件在“节能与新能源汽车”部分早已作出战略指示，鼓励中国汽车产业加强国际合作，学习海外新能源汽车产业链的先进研发技术。因此，中国新能源汽车领域需要深耕欧盟市场，以全产业链并购的方式布局欧盟市场。详细而言，首先，中国汽车产业可以借助行业协会力量，搜集欧盟符合“双95”新能源政策的配件生产企业、新能源基础设施建造企业信息，继而采取正常并购手段实施跨国并购。在并购完成后，利用该企业的生产、经营链条实现初步收益。其次，中国汽车产业可并购汽车研发企业，掌握先进的新能源生产技术，提升国内生产质量。最后，中国汽车产业可并购欧盟的新能源生产企业、购置生产基地，以研发技术为支撑，直接在欧进行汽车生产、销售，实现新能源全产业链布局。

### （三）以汽车产业规划指示为着力点，积极加入欧盟“排放池”联盟体系

《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》指出，中国汽车产业“走出去”的重要方式，即通过联盟体系互相协助。恰遇欧盟“双95”新能源政策出台以后，汽车产业由于排放问题导致出口成本增加这一情况，因而中国汽车产业可通过加入“排放池”联盟体系，统计共享汽车排放分数，充分避免由于违规罚款、税务征收所带来的高昂成本。首先，汽车工业

协会可利用系统优势，征集开拓欧洲市场的汽车企业信息，通过协会推动其以组织形式共同构建“排放池”共享碳排放积分，降低企业投资压力。其次，汽车集团可联动参与“排放池”共享积分。诸如吉利、上汽已经入池，国内其他汽车集团可以股份投资、现金投资等方式，参与吉利、上汽的“排放池”，共享碳排放积分。最后，通过并购已经进入“排放池”的欧洲汽车企业，直接满足“双95”新能源政策要求。另外，“排放池”联盟体系可以共享检测，联盟成员无须付费即可进行检测，查验是否符合欧盟标准，以此充分降低新能源汽车领域成本加大的问题。以多种形式并举推动企业联合参与“排放池”，降低汽车行业欧洲布局成本。

### （四）结合汽车产业“十四五”发展新政，加快落实汽车产业双循环格局布置

在欧盟“双95”新能源政策出台后，国内汽车产业开拓欧盟市场集中于新能源汽车领域，利润却明显降低。《汽车创新政策“十三五”概要与“十四五”展望》提出，中国应当在“十四五”期间，充分对接欧盟汽车行业标准，反向助推中国汽车行业实现创新发展，在产品质量方面充分对标欧盟标准时再进行汽车产品出口，打造汽车行业双循环格局。因此，国内汽车产业应当以汽车产业双循环发展战略为引导，加快落实汽车产业双循环格局布置，通过提升产品质量增加新能源汽车的利润。一方面，培育汽车企业技术优势，强化内循环。国内汽车产业需要持续补齐技术短板，加强前瞻布局及核心技术创新，培育国内汽车

产业面向未来的关键技术储备，确保技术创新的先进性。另一方面，对接欧盟行业标准，加强外循环。首先，对接欧盟E-Mark认证。全面推进国内检验项目对接E-Mark认证中的106+1项检验项目，并靠拢整车ISO9000国际质量认证，满足欧盟E-Mark认证要求。其次，对标REACH法规。设立汽车生产化学检验科目，对国内生产车型进行化学品评估、检验，以此确保汽车行业产品契合欧盟REACH法规对于化学检验的强制要求。最后，满足ELV指令要求。中国车企在生产制造需要严格控制铅、镉、汞、铬用量，采用可重复利用材料进行生产，满足欧盟回收利用、绿色生产的ELV指令要求。▲

### 参考文献：

- [1] 由军强. 欧盟外商直接投资审查条例改革对中国的影响及政策选择[J]. 对外经贸实务, 2020(5): 20-23.
- [2] 黄凌云, 王丽华, 刘妹. 日本-欧盟EPA对中国、日本、欧盟的影响研究——基于GTAP-Dyn的一般均衡分析[J]. 世界经济研究, 2015(1): 102-111.
- [3] 李晶, 李施雨. 新能源汽车产业税收政策的国际借鉴与措施[J]. 税务研究, 2013(10): 89-93.
- [4] 智研咨询. 2020年欧盟碳排放发展现状及欧盟新能源汽车销量发展趋势[EB/OL]. <http://www.chyxx.com/industry/202006/873944.html>. [2020-06-15].
- [5] 前瞻网. 2018年中国对北美和欧洲外国直接投资下降73% 欧洲汽车行业最受青睐[EB/OL]. <https://t.qianzhan.com/caijing/detail/190114-0d85ee30.html>. [2019-01-14].