



中国国际贸易促进委员会
CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION
OF INTERNATIONAL TRADE

中国贸促会 常年海外法律顾问 信息快报



2023年2月20日
第157期

免责声明

本信息快报收集了国际经贸及法律方面最前沿的新闻内容，包含政策的变化、重大案件的开展与进度、政府公告的发布等，并对以上内容进行筛选、编辑、翻译和排版。

本信息快报仅供参考。

CONTENTS 目录

美洲和大洋洲片区

拜登发布新规要求政府资助的电动汽车充电桩必须在美国生产
Li-Bridge 公布建立美国国内锂电池供应链行动计划
美国司法部与商务部成立联合工作组 加强出口管制执法力度
中美等 60 多国签署联合声明 倡议负责任地开发使用军事人工智能
墨西哥总统签署法令 加强锂矿国有化
哥伦比亚和委内瑞拉签署协议以恢复贸易
美国企业对特定便携式启动电池及其组件提起 337 调查申请
美国商务部任命专家成立芯片团队监管半导体制造及研究

欧亚片区

欧盟对大韩航空收购韩亚航空展开深入调查
英国首相表示 《北爱尔兰议定书》协议有待达成
欧盟委员会提交《欧盟-新西兰自由贸易协定》供欧盟理事会批准
泰国希望到 2027 年成为亚洲最大出口国之一
俄罗斯天然气工业股份公司表示 俄罗斯或将成为中国最大天然气供应国
世贸组织电子商务议题谈判进入最后阶段 吉尔吉斯共和国加入议题
索尼表示 对华半导体出口限制对其影响有限
印度致函世贸组织反对碳边境税措施

热点分析

欧盟通过 2035 年禁售燃油车协议

美洲和大洋洲片区

拜登发布新规要求政府资助的电动汽车充电桩必须在美国生产

2023 年 2 月 15 日，白宫消息，拜登政府发布最终规定，要求联邦政府资助的电动汽车充电桩必须在美国生产，该规则还要求，从 2024 年 7 月开始，55%的充电桩所使用的零部件要来自美国，同时特斯拉公司要向其他汽车型号开放充电服务。

新规要求利用联邦资金建设充电桩的公司必须采用美国主要的充电连接器标准，即“联合充电系统”（Combined Charging System；CCS）。拜登政府表示，美国最大的电动汽车制造商特斯拉计划采用 CCS 标准，并扩展其专有连接器使其适配其他产品。

全美电动汽车充电站网络是拜登应对气候变化计划的核心部分，他计划到 2030 年将美国 50%的新车转变为电动汽车，并计划在未来几年在全国安装 50 万个电动汽车充电桩。

对于充电桩在美国本土生产的计划，相关制造商在新规发布前警告称，过早地要求零部件本土化可能会抑制充电网络的扩张。

（来源：白宫，可转载）

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/02/15/fact-sheet-biden-harris-administration-announces-new-standards-and-major-progress-for-a-made-in-america-national-network-of-electric-vehicle-chargers/>

Li-Bridge 公布建立美国国内锂电池供应链行动计划

2023 年 2 月 15 日，美国锂电池供应链公私联盟 Li-Bridge 发布《建立强大而有韧性的美国锂电池供应链》（Building a Robust and Resilient U.S. Lithium Battery Supply Chain）报告。该报告包含了一项行动计划，内容是加速建立国内锂电池制造基地并完善其供应链；其中的主要建议包括原材料采购联盟、加速新电池技术商业化的共享试验系统、对电池行业劳动力培训的大量额外投资，以及允许改革。

报告从三方面指出了锂电池的重要性：1) 在指数级需求的推动下，锂电池及其供电设备将成为 21 世纪经济增长的主要贡献者，与半导体不相上下。如果美国不能在其境内建立安全稳定的锂电池技术供应链，其他国家将享受锂电池技术带来的经济增长和就业机会。如今，约 76%的锂电池芯和绝大部分电池组件在中国制造；2) 锂电池对于实现气候目标也至关重要。如果不能可靠地获得锂电池技术，美国就没有机会实现其 2050 年净零碳排放目标；3) 随着美国国防应用越来越依赖锂电池，依赖国外制造的电池和电池组件会带来国家安全风险。

报告指出，预计到 2030 年，美国对锂电池的需求将增长 6 倍以上，达到每年 550 亿美元，但美国的锂电池供应仍将依赖进口。

(来源: Li-Bridge, 可转载)

<https://www.anl.gov/article/libridge-outlines-steps-for-us-to-double-annual-lithium-battery-revenues-to-33-billion-and-provide>

美国司法部与商务部成立联合工作组 加强出口管制执法力度

2023 年 2 月 16 日，美国司法部发布公告称正牵头与商务部工业与安全局 (BIS) 联合成立一个专项工作小组——“颠覆技术出口违规打击部队” (disruptive technology strike force)，工作组其他成员还包括联邦调查局、国土安全调查局和 14 个遍布全美的检察官办公室。

“打击部队”的职能是防范对手国家获得关键技术和数据，如量子计算、人工智能、先进制造设备和材料和生物科学技术。“打击部队”的目标是那些通过非法向外国对手转让敏感技术而危及美国国家安全和法治的人。

“打击部队”的工作重点是：1) 调查和起诉违反出口管制法的犯罪行为；2) 加强美国出口管制的行政执法；3) 促进与私营部门的伙伴关系；4) 利用国际伙伴关系协调执法行动和打击战略；5) 利用先进的数据分析和全源情报来开展和开展调查；6) 对外地办事处进行定期培训；7) 加强打击部队与情报界之间的联系。

(来源: 美国司法部; 可转载)

<https://www.justice.gov/opa/pr/justice-and-commerce-departments-announce-creation-disruptive-technology-strike-force>

中美等 60 多国签署联合声明 倡议负责任地开发使用军事人工智能

2023 年 2 月 17 日，彭博社消息，包括美国和中国在内的 60 多个国家在荷兰海牙首届军事人工智能国际峰会 (the first international summit on military AI) 上签署了一项温和的“行动呼吁”，倡议在军队中负责任地开发使用人工智能。根据该声明内容，签署方将致力于承担国际法律义务，以不破坏国际安全、稳定和问责制的方式开发和使用军事人工智能。

美国负责军备控制和国际安全事务的副国务卿 Bonnie Jenkins 在会议中提出了美国负责任军事人工智能使用框架，并邀请其他国家参与制定国际规范。Jenkins 表示，人工智能武器系统

应包含适当程度的人类判断，这个提议与美国国防部在 2023 年 1 月发布的《自主武器系统指令》（Autonomy in Weapon Systems）准则保持一致。

（来源：彭博社，可转载）

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-02-17/nations-debate-ai-on-the-battlefield-here-are-some-takeaways?leadSource=verify%20wall>

墨西哥总统签署法令 加强锂矿国有化

2023 年 2 月 18 日，路透社消息，墨西哥总统 Andres Manuel Lopez Obrador 签署了一项法令，在去年 4 月将锂矿国有化后，将该国锂储量的特许权移交给能源部。

在 Sonora 的一次活动中，Lopez Obrador 签署法令，命令能源部“采取必要行动”实施国有化进程。“（让我们）国家成为这种战略矿产的所有者，……我们现在正在做的是将锂国有化，这样它就不能被来自俄罗斯、中国或美国的外国人开采”，Lopez Obrador 在活动中说。

研究表明，墨西哥可能拥有约 170 万吨锂。虽然近十几家外国公司拥有旨在开发潜在锂矿床的采矿特许权，但 Lopez Obrador 表示将对所有这些公司进行“审查”，这给该行业的未来前景蒙上了一层阴影。

上周，国营锂生产公司的首席执行官 Pablo Taddei 表示，墨西哥对合作持开放态度，但联邦政府将在未来的任何合资企业中持有多数股权。

（来源：路透社，可转载）

<https://www.reuters.com/world/americas/mexicos-lopez-obrador-orders-ministry-step-up-lithium-nationalization-2023-02-19/>

哥伦比亚和委内瑞拉签署协议以恢复贸易

2023 年 2 月 16 日，路透社消息，哥伦比亚和委内瑞拉在边境桥上举行的仪式上签署了一项恢复两国贸易的协议，哥伦比亚总统 Gustavo Petro 和委内瑞拉总统 Nicolas Maduro 都在仪式上签字。

Maduro 在委内瑞拉国家电视台播出的活动中说，该协议“更新了与关税、商品交易有关的一切，为扩大哥伦比亚和委内瑞拉之间的贸易奠定了新基础”。

Petro 在竞选期间承诺与委内瑞拉实现外交关系正常化，去年 8 月在 Bogota 就职后，外交和贸易关系于 2022 年 9 月开始正常化进程。

今年 1 月，Petro 前往 Caracas（委内瑞拉首都）会见 Maduro。他们讨论了贸易以及 Petro 政府与民族解放军反叛组织之间的和平谈判。委内瑞拉是与民族解放军和平谈判的担保国，哥伦比亚与反叛组织之间的第一轮重新谈判于去年在 Caracas 举行。

（来源：路透社，可转载）

<https://www.reuters.com/world/americas/colombia-venezuela-sign-deal-revive-trade-2023-02-16/>

美国企业对特定便携式启动电池及其组件提起 337 调查申请

2023 年 2 月 14 日，美国国际贸易委员会消息，美国 The NOCO Company 根据《美国 1930 年关税法》第 337 节规定向美国国际贸易委员会提出申请，主张对美出口、在美进口及销售的特定便携式启动电池及其组件（Certain Portable Battery Jump Starters and Components Thereof）侵犯了其知识产权。

申请书中列明的涉案中国企业包括：1）深圳市华思旭科技有限公司（Shenzhen Carku Technology Co., Ltd.）；2）傲基科技股份有限公司（Aukey Technology Co., Ltd. of China）；3）深圳市钴鲁科技有限公司（Shenzhen Gooloo E-Commerce Co., Ltd）；4）深圳市空惠商贸有限公司（Shenzhen Konghui Trading Co., Ltd.,）；5）深圳市岛寺商贸有限公司（Shenzhenshi Daosishangmao Youxiangongsi）；6）深圳市电加科技有限公司（Shenzhenshi Dianjia Technology Co., Ltd.）；7）深圳市鑫美特木箱包装有限公司（Shenzhenshi Xinmeitemuxiangbao Zhuangyouxiangongsi）；8）广州思浩贸易有限公司（Guangzhou Sihao Trading Co., Ltd）；9）长沙洪茂恺科技有限公司（ChangShaHongMaoKai Keji YouXianGongSI）；10）深圳市授电科技有限公司（Shenzhenshi Shoudiankejiyouxiangongsi）；11）深圳市韦普莱思科技有限公司（Shenzhen Winplus Technology Co., Ltd.）。

（来源：美国国际贸易委员会，可转载）

https://www.usitc.gov/secretary/fed_reg_notices/337/dn_3669_notice_02142023sgl.pdf

美国商务部任命专家成立芯片团队监管半导体制造及研究

2023 年 2 月 17 日，路透社消息，美国商务部表示，将任命十多名成员加入一个团队，负责监管 527 亿美元的政府资金，以促进半导体制造和研究。该部表示，新的团队成员包括具有管理大型联邦项目经验的官员、半导体行业的专家以及具有金融行业经验的高管。

商务部长 Gina Raimondo 表示，该团队将确保资金“刺激制造和创新，振兴我们的国内半导体行业，同时做好纳税人资金的管理工作”。

美国国会在 2022 年 8 月批准了 527 亿美元用于半导体制造和研究，并为芯片工厂批准了 25% 的投资税收抵免（估计价值 240 亿美元），以及 390 亿美元的政府半导体芯片补贴，用于建设新设施和扩大美国现有生产。

（来源：路透社，可转载）

<https://www.reuters.com/technology/us-commerce-names-financial-sector-government-experts-hips-team-2023-02-17/>

政经片区

欧盟对大韩航空收购韩亚航空展开深入调查

2023 年 2 月 18 日消息，欧盟已开始对韩国大韩航空 (Korean Air Co.) 收购韩亚航空 (Asiana Airlines Inc.) 的拟议交易展开最后阶段调查，以决定是否批准该交易。

欧盟委员会表示，作为韩国最大和第二大航空公司，大韩航空和韩亚航空之间的收购交易可能会削弱欧洲经济区 (EEA) 和韩国之间四条主要客运和货运航线的竞争。2020 年 11 月，大韩航空签署收购协议，拟以 1.8 万亿韩元 (合 14.2 亿美元) 收购韩亚航空控股权。欧盟将在 7 月 5 日前决定是否批准该交易。

据报道，四条主要客运和货运航线为韩国前往巴塞罗那、法兰克福、罗马和巴黎的航线。截至 2019 年，这两家韩国航空公司在飞往巴黎航线的总市场份额为 60%，飞往法兰克福的市场份额为 68%，飞往罗马为 75%，飞往巴塞罗那为 100%。

(来源：韩联社，可转载)

<https://en.yna.co.kr/view/AEN20230218001200315?section=economy-finance/economy>

英国首相表示《北爱尔兰议定书》协议有待达成

2023 年 2 月 18 日消息，英国首相里希·苏纳克 (Rishi Sunak) 表示，英国政府已与北爱尔兰政党进行积极对话，《北爱尔兰议定书》 (Northern Ireland Protocol) 协议有待达成。消息人士表示，欧盟和英国最早可能在下周达成该协议。

《北爱尔兰议定书》是英国脱欧协议的重要组成部分，其目的在于确保英国脱欧后，货物在爱尔兰与北爱尔兰之间的边界可自由流通。英国与欧盟对此协议的谈判存在重大分歧，争议焦点在于货物流通和争端解决问题。就货物流通问题，双方已于 2021 年 10 月提出，从英国进入北爱尔兰消费的商品应只接受“轻接触” (light touch) 海关检查，但尚未达成协议。争端解决问题主要涉及欧洲法院 (ECJ) 在脱欧后对北爱尔兰地区的司法管辖权。英方希望淡化欧洲法院的作用，欧盟则要求对北爱尔兰地区拥有司法管辖权。

北爱尔兰议会多数成员赞成以某种形式保留《北爱尔兰议定书》，新芬党 (Sinn Féin)、联盟党 (Alliance Party) 和社会民主工党 (SDLP) 表示，需要对议定书进行改进，以简化其实行。在与英国首相苏纳克会谈后，北爱尔兰多政党表示，对协议达成持乐观态度。

(来源：BBC，可转载)

<https://www.bbc.com/news/uk-northern-ireland-64671210>

欧盟委员会提交《欧盟-新西兰自由贸易协定》供欧盟理事会批准

2023 年 2 月 17 日，欧盟委员会已提交《欧盟-新西兰自由贸易协定》供欧盟理事会批准。获批后，双方可签署协议并将文本提交欧洲议会获准生效。

《欧盟-新西兰自由贸易协定》谈判于 2018 年 6 月开始，经 12 轮谈判后，于 2022 年 6 月 30 日结束。通过该协定，双边贸易有望增长 30%，欧盟年出口额或将增长 45 亿欧元，欧盟对新西兰投资可能增长 80%。该协定将通过以下方式为企业提供新的机会：取消欧盟对新西兰出口的所有关税；在金融服务、电信、海运和快递服务等关键行业开放新西兰服务市场；确保对欧盟和新西兰投资者的非歧视待遇；增加欧盟企业获得新西兰政府货物、服务、工程和工程特许权采购合同的机会；改善数据流动、可预测和透明的数字贸易规则以及消费者的安全在线环境；防止不合理的数据本地化要求，保持个人数据保护的高标准；通过中小型企业特别章节促进小企业出口；大幅降低合规要求和程序，以加快货物流通；对标欧盟标准，以保护知识产权。在农业食品方面，该协定将取消对主要欧盟出口产品的关税，如猪肉、葡萄酒和起泡酒、巧克力、糖果和饼干，以促进欧盟出口。对于某些乳制品、牛羊肉、乙醇和甜玉米等产品，贸易将不会自由化，以保护欧盟敏感农产品生产商利益。

《欧盟-新西兰自由贸易协定》是第一份实行欧盟新贸易和可持续发展（TSD）方法的自贸协定。双方同意在合作和加强执法的基础上，遵守贸易和可持续发展承诺。该协定设有专门的可持续粮食系统章节、贸易和性别平等条款，以及关于贸易和化石燃料补贴改革的具体条款，这是欧盟首次将这些条款纳入自贸协定。

（来源：欧盟委员会网站，可转载）

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_921

泰国希望到 2027 年成为亚洲最大出口国之一

2023 年 2 月 17 日消息，泰国商业部国际贸易促进司司长 Phushit Ratanakul Sereroengrit 表示，该司已制定 2023-2027 五年行动计划，目的在于提高泰国贸易竞争力，到 2027 年成为亚洲五大出口国之一。

国际管理发展学院（Institute for Management Development）评级显示，泰国在亚洲贸易竞争力排名第八，次于新加坡、香港、马来西亚、中国、印度、韩国和台湾地区。2022 年，泰国出口额达 2870 亿美元，占国际贸易总额的 1.24%，位居世界第 24 位。

Phushit Ratanakul Sereroengrit 表示，泰国商业部将根据该行动计划重点加强和支持泰国企业参与国际贸易活动，促进泰国产品和服务增值，扩大泰国产品和服务分销渠道，并提高该部

的服务质量。商业部计划在今年组织 450 场出口促进活动，主要面向中东、南亚、中国、柬埔寨、老挝、缅甸和越南等出口市场。除维持美国、加拿大和欧盟等传统市场外，该部还计划在哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等中亚地区和丹麦、芬兰等北欧国家开辟新的潜在贸易市场。旨在帮助促进出口的产品包括：农产品和食品；宠物食品；生物、循环和绿色经济模式产品；汽车和汽车零部件等工业产品；宝石和珠宝；农业机械；电器；以及电子产品。

(来源：曼谷邮报，可转载)

<https://www.bangkokpost.com/business/2508714/ministry-targets-top-5-rank-for-exports-in-asia>

俄罗斯天然气工业股份公司表示 俄罗斯或将成为中国最大天然气供应国

2023 年 2 月 17 日消息，俄罗斯天然气工业股份公司（Gazprom）表示，俄罗斯未来或将成为中国这一快速增长的市场最大的天然气供应国。

Gazprom 表示，其与中国石油天然气集团（China National Petroleum Corporation）已于 2022 年 2 月签署第二份天然气长期供应协议，经由“远东”（Far East）路线每年为中国供应 100 亿立方米天然气。目前双方正在进行谈判，计划通过蒙古每年向中国供应 500 亿立方米天然气。俄罗斯或将在未来成为中国的主要天然气供应国。Gazprom 还强调了与土耳其的合作，表示正在计划在该国建立大型国际天然气枢纽。

到 2022 年底，俄罗斯通过“西伯利亚力量”（Power of Siberia）天然气管道向中国供应了破纪录的 155 亿立方米天然气。在未来几年，Gazprom 向中国出口的天然气总量将达到每年 480 亿立方米，如将拟建的蒙古过境天然气管道包括在内，将达到每年约 1000 亿立方米。

(来源：塔斯社，可转载)

<https://tass.com/economy/1577959>

世贸组织电子商务议题谈判进入最后阶段 吉尔吉斯共和国加入议题

2023 年 2 月 16 日消息，世界贸易组织（WTO）电子商务议题谈判参与方希望在 2023 年底结束谈判，谈判的共同召集方——澳大利亚、日本和新加坡——欢迎吉尔吉斯共和国加入议题，参与电子商务议题的世贸组织成员总数达到 88 个。

该议题的共同召集人、2023 年全体会议主席、新加坡大使 Hung Seng Tan 表示，该议题致力于建立一套管理数字经济的高标准规则，这些规则将以现有的世贸组织协议为基础。本周会议讨论了未来的电子商务协议在发展中国家和最不发达国家的实行期问题，“单一窗口”（single

windows) 和对数字产品的非歧视待遇问题等。参与方还就电子商务和数字包容提案进行了讨论, 该提案涉及土著人民、妇女、农村社区和微型、中小型企业利益。

议题参与方将继续寻求在电子发票、隐私、电信服务和加密等议题上达成共识, 并希望在年底前结束谈判。

(来源: 世界贸易组织网站, 可转载)

https://www.wto.org/english/news_e/news23_e/ecom_17feb23_e.htm

索尼表示 对华半导体出口限制对其影响有限

2023 年 2 月 16 日消息, 就美国、日本和荷兰针对中国的出口限制, 索尼半导体解决方案公司 (Sony Semiconductor Solutions) 首席执行官 Terushi Shimizu 表示, 索尼受到的影响有限。

2022 年 10 月, 美国宣布全面限制对华半导体出口, 荷兰和日本于上月就半导体出口限制达成一致, 尚未公布具体细节。

Terushi Shimizu 表示, 索尼安全摄像头相关产品的出口可能会受到轻微影响, 其销售额可能会减少 10 亿日元 (合 747 万美元), 但低于 100 亿日元, 即总销售额的 1%。该公司预计, 截至 2023 年 3 月 31 日, 年度总销售额将达到 1.42 万亿日元。由于公司业务通常不涉及尖端芯片, 索尼的微芯片业务几乎不会受到出口限制措施影响。

(来源: 路透社, 可转载)

<https://www.reuters.com/technology/sony-chip-unit-sees-limited-impact-recent-export-curbs-china-2023-02-16/#:~:text=Latest%20Updates&text=The%20negative%20impact%20to%20its,year%20ending%20March%2031%2C%202023>

印度致函世贸组织反对碳边境税措施

2023 年 2 月 16 日消息, 印度上周致函世界贸易组织 (WTO) 抨击一些国家实行的碳边境税措施, 对选择性地将碳边境税应用于钢铁、铝、化学品、塑料、聚合物和化肥等“贸易暴露产业” (trade-exposed industries) 表示担忧, 称其带有歧视性和保护主义色彩。

印度表示, 根据世贸组织规则, 无论生产方法如何, 都必须对同一产品给予非歧视性待遇, 这种碳边境税措施可能导致“边境后” (behind-the-border) 的保护主义做法。印度指出, 为应对气候变化而采取的任何措施, 包括单边措施, 都不应构成对国际贸易的任意或无理歧视或

变相限制。一些国家拟在对进口产品实行的碳边境税措施，实质是将进口国的单一政策优先于出口国政策，并为应对气候变化强加单方面愿景。这些措施不仅会破坏出口国的国家自主贡献（Nationally Determined Contributions, NDC）目标，即各国以自主决定的方式确定其气候目标和行动，而且会为其国内商品提供明显的优惠待遇。

去年 11 月，印度与巴西、南非和中国在埃及举行的联合国缔约方大会（COP27）上反对欧盟推出的碳边境调节机制（Carbon Border Adjustment Mechanism）。根据该机制，从 2026 年起，欧盟将对进口的碳密集型产品征收关税。这些国家表示，碳边境税可能导致市场扭曲。印度环境部长 Bhundera Yadav 表示，向更清洁能源的过渡并不代表所有国家都应努力达到相同的脱碳水平。对印度而言，这一过渡意味着在一定的时间内向低碳发展战略转型，以确保粮食和能源安全、增长和就业。

（来源：商业标准报，可转载）

https://www.business-standard.com/article/economy-policy/india-writes-to-wto-against-carbon-border-tax-here-s-all-you-need-to-know-123021601319_1.html

热点分析

欧盟通过 2035 年禁售燃油车协议

当地时间 2 月 14 日，欧洲议会以 340 票赞成、279 票反对和 21 票弃权的投票结果，通过了欧委会和欧洲理事会达成的《2035 年欧洲新售燃油轿车和轻型商用车零排放协议》（以下简称《禁燃协议》）。根据该协议，从 2035 年起禁止销售新的化石燃料汽车，可见欧洲汽车市场向电动化转型的决心。然而，欧洲本土新能源汽车的发展离不开中国新能源供应链，相较之下，中国汽车产业链更加强大，库存和供给相对充足。欧盟 2035 年禁售燃油车，或利好中国车企在欧产业布局。

（一）《禁燃协议》凸显欧盟能源转型决心

禁售燃油车是欧盟“减碳 55%”（Fit for 55）一揽子气候计划的一部分，最早于 2021 年 7 月正式提出。据悉，该一揽子计划提出了包含欧盟碳排放权交易体系（EU ETS）、碳边境调节机制（CBAM）和能源税指令（ETD）在内的 13 项立法提案。这些具体提案将相互联系，共同作用，目的在于实现欧盟关于 2030 年碳排放相较于 1990 年减少 55% 以及 2050 年实现气候中和的目标。2021 年 7 月 14 日，作为“减碳 55%”计划的一部分，欧委会提交了修订新乘用车和轻型商用车二氧化碳排放性能标准的立法建议，设定了 2035 年实现 100% 二氧化碳减排的新目标。这意味着，从 2035 年起，欧盟将不再有可能在乘用车和轻型商用车上安装内燃机。欧盟表示，拟定的汽车碳排放标准将为其 2030 年和 2050 年的气候目标作出贡献，以期造福欧盟民众并刺激零排放技术的创新。去年 6 月初，欧洲议会表决通过欧委会此前提出的关于 2035 年在欧盟范围内禁售燃油车的“立法建议”。同月，欧盟 27 国环境部长就燃油车禁售计划达成共识，同意至 2035 年禁止在欧盟境内销售燃油车。

2 月 14 日，欧洲议会以 340 票赞成、279 票反对和 21 票弃权的投票结果，通过了欧委会和欧洲理事会达成的《2035 年欧洲新售燃油轿车和轻型商用车零排放协议》，借着欧盟雄心勃勃的气候决心，修订了新乘用车和轻型商用车的二氧化碳排放性能标准。按照要求，到 2030 年，欧洲销售的乘用车和轻型商用车二氧化碳排放量，相较 2021 年分别削减 55% 和 50%。从 2035 年起，欧洲销售的乘用车和轻型商用车必须是零排放车型，即禁售燃油车。同时，协议也拟定了配套的关键措施：

- 欧委会将在 2025 年之前提出具体方案，用以评估和报告在欧销售乘用车和轻型商用车在整个使用寿命内的二氧化碳排放数据，并在适当情况下附上相应的立法建议；
- 到 2026 年 12 月，欧委会将监测排放限值与真实燃料和能源消耗数据之间的差距，调整制造商特定二氧化碳排放量的方法，并提出适当的后续措施；
- 在 2035 年底之前，小批量生产（产量介于 1000 辆至 10000 辆新车或 1000 辆至 22000 辆货车）的制造商可获得豁免。

- 现行零排放和低排放车辆（ZLEV）的激励机制将根据预期的销售趋势进行调整；以及
- 从 2025 年底开始，欧委会将每两年发布一份报告，评估实现道路运输零排放目标的进展情况。

对此，欧盟议会的主要谈判代表、荷兰议员扬·惠特玛称，该协议鼓励生产零排放和低排放汽车，对 2050 年实现气候中立至关重要。这些目标将为欧洲汽车行业创造更清晰的营商环境，并刺激汽车制造商的创新和投资。对消费者而言，购买和驾驶零排放汽车的成本也将有所降低。欧洲理事会预计将于今年 3 月份最终批准该法案。据统计，目前欧盟汽车排放的二氧化碳约占总排量的 15%，而交通运输的二氧化碳排量约占总量的四分之一。

（二）欧盟内部存在分歧，部分矛头直指中国

然而，欧盟内部对此褒贬不一。一方面，协议的支持者认为，新标准将为欧洲汽车制造商提供一个明确的时间框架，将生产转向零排放电动汽车，助力 2050 年达成气候中立，实现温室气体净零排放。同时也可刺激投资，以应对来自中国和美国的竞争。欧委会副主席弗里斯·蒂默曼斯提醒欧洲议会议员，称中国在 2022 年向国际市场推出了 80 款质量上乘的电动车，欧洲必须与其竞争，“不能将电动车市场拱手让给中国品牌”。另一方面，禁燃协议自提出以来，抵制声音不断。反对者认为，无论是欧洲汽车行业还是车主，都没有准备好应对内燃机汽车生产如此戏剧性的大幅削减，数十万个工作岗位也将面临风险。保守的欧洲议会议员也对电动车运营成本更低观点持怀疑态度。向全电动汽车的转变将增加欧洲新车的成本，重新调整工厂和重新培训工人也将带来负担。例如在德国，目前有 60 万人从事内燃机汽车的生产。来自德国的欧洲议会议员延斯·吉塞克称，禁燃协议可能会带来负面效应。在新车销售被禁后，因买不起电动汽车，欧洲人可能会继续驾驶老旧的燃油汽车。

此外，禁售燃油车也遭到了部分欧盟成员国的反对。2 月 16 日，意大利交通部长马泰奥·萨尔维尼表示，过快的电动汽车转型对欧盟来说无异于是“自杀”，却是给中国汽车工业的“礼物”。该计划在意大利很难得到实现，毕竟该国的汽车行业仍主要专注于内燃机技术。根据意大利汽车工业协会（ANFIA）的数据，去年意大利全电动汽车的销量下降了 27%，仅占新车登记总数的 3.7%。马泰奥·萨尔维尼直言，追求更清洁绿色的环境，不意味着要以数百万工人失业，以千计企业倒闭为代价。意大利副总理萨尔维尼认为，需要更多的时间和资金来确保平稳过渡。此前，意大利外交部长安东尼奥·塔亚尼就曾表示将设法降低这一目标，将减排幅度限制在 90% 以内，给各行业适应和过渡的机会。

（三）欧盟汽车市场转型或将利好中国车企

反对声音的背后映射出欧盟禁售燃油车面临的难题。想要在 2035 年前实现禁售燃油车的目标，就必然涉及车企加速向新能源汽车转型，在这一过程中，车企需投入大量的研发经费，成本增加，利润减少。同时，转型意味着需要新建工厂或改造生产线，相关的技术人员或需重

新培养，而传统内燃机相关技术人员则可能面临失业，产业链也将有所改变。目前来看，欧盟充电配套基础设施建设滞后，各国充电设施机构分布不均衡。随着电车增长，欧洲电网也将面临巨大考验。从目前欧盟拟定的配套措施来看，欧盟对全面电动化转型也并不是完全有信心。

然而，禁售燃油车或将利好中国车企未来在欧布局。欧洲汽车市场的电动化转型，意味着必须建立稳定且有价格竞争力的零部件供应链，动力电池及其产业链上的中国供应商可凭借其技术及成本优势，加速向欧洲市场扩张。同时，欧洲也是中国车企新能源车型出口的好选择。根据中汽协数据显示，2021年至2022年中国新能源汽车面向欧洲的出口明显增长，2022年出口欧洲的新能源汽车占比达到总出口量的49%。随着欧盟2035年禁售燃油汽车议案的通过，将更利好中国国内自主品牌发展。但值得注意的是，禁售燃油车协议落地，意味着欧洲纯电动市场的竞争将在未来3至5年内激化，海外车企也将加快电动化转型。因此，如何在全球车企，包括欧洲本土车企密集推出纯电动车型的同时，如何能够保持中国产品竞争力，建立品牌认知和销售服务网络，在欧洲市场立稳脚跟，这将成为中国车企下一阶段海外布阵的重点。

（来源：欧洲议会、法国国际广播电台、路透社）

<https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20230210IPR74715/fit-for-55-zero-co2-emissions-for-new-cars-and-vans-in-2035>

<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/italy-propose-soften-2035-carbon-reduction-targets-cars-minister-says-2023-02-16/>

<https://www.rfi.fr/en/europe/20230214-eu-to-ban-fossil-fuel-car-sales-by-2035-slash-truck-and-bus-emissions>