

# Auto Weekly

WTO裁决我汽车零部件争端败诉追踪

## 零部件争端败诉 中国汽车业竞争力遭遇遏制?

◎本报记者 吴琼

中国遭遇了自2001年加入世界贸易组织(WTO)以来的第一次败诉。

7月18日,世界贸易组织公布了关于中国与欧盟、加拿大三方汽车零部件争端的裁决报告:中国的《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》违反了国际贸易规则。

尽管这一结果与今年2月向当事方公布的中期报告(初步调查结果)内容一致,即支持美国、欧盟、加拿大的观点,认为中国对超过整车60%以上的进口零部件按整车征税的做法构成对进口汽车零部件的歧视。

在沉默数日后,7月22日,中国商务部发布声明:中方并不完全认同专家组报告的内容及结论。根据WTO争端解决程序,中方保留提出上诉的权利。

一场跨国争论未来将再度拉开帷幕。

### 打击偷逃税VS入世承诺

对于《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》合理与否,中外双方各执己见。

我们并不是禁止外国汽车零部件进入中国,而是要求其合法地进来。”中国世界贸易组织研究会常务理事周世俭告诉上海证券报记者,海关方面人员亲口告诉我,其曾经看到一辆底盘车身等均组装好的外国汽车,就差装四个车轮。进口者声称这是零部件,要求按零部件税率缴税(即征税10%)。众所周知,在中国国内装上四个轮子,他们就会按整车销售。这样的零部件和一辆完好的整车有多大区别?”

中国商务部国际贸易经济合作研究院博士梅新育一针见血地指出:抹平两者(整车和构成整车特征的零部件)之间的税率差,相当于鼓励公开走私!

中国商务部相关人士也屡次在不同场合表明:中国并没有违反WTO的相关规则,《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》出台是为了防止不法分子利用整车和零部件的税率规避海关监督、偷逃关税,也是打击非法拼装、保护消费者利益的措施,是符合世贸组织规则的。

但是,欧盟、美国、加拿大方面对此并不认同,他们紧紧咬住中国人世前的承诺不放。WTO争端解决机构专家报告明确指出:中国《汽车产业发展政策》(2004年)、《进口汽车零部件构成整车特征核定规则》、《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》违反了GATT 1994(1994年关税与贸易总协定)第2.1(4)条、第2.1(6)条关于遵守减让义务的规定,也违反了GATT 1994第3.2条和第3.4条关于国民待遇的规定等。

欧盟发言人Peter Power说,不当按整车关税税率来征收汽车零部件关税。欧洲汽车工业协会北京代

表处首席代表戴麟直接指出,加入WTO前,中国政府承诺2005年零部件关税为10%。

欧洲汽车工业协会秘书长伊万·霍达曾告诉上海证券报,针对中国汽车零部件进口争端成立了专家小组,该小组将坚持WTO原则,不会放弃让中国取消《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》的某些规定。”

### 礼让VS紧逼

在这场耗时日久的诉讼中,我们看到一个礼让的中国和一群紧逼的海外势力。

周世俭指出,自《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》出台后,就没有真正实施过,一拖再拖。对构成整车的汽车零部件仍然未加征关税,但海外国家还是紧逼着展开WTO诉讼。

在2005年2月28日中国有关部门发布的《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》指出,自2006年7月1日起,对在中国组装的汽车,若其进口零部件价格总和达到该车型整车总价格的60%以上,这些进口零部件将不再以零部件税率课税,而是按照整车税率课征进口关税,且在组装成整车之前以保税方式处理。

但确如周世俭所言,中国政府于2006年7月5日做出让步,将《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》实施期最终延至2008年7月1日才实施。在两年的拖延中,一些跨国汽车企业坐享了高达15%的关税差。

对此,美国贸易代表Susan Schwab视而不见,其发布声明:世界贸易组织的报告毫无疑问地指出,在世界贸易组织体系中,中国对美国等汽车零部件的歧视性待遇无容身之地。”

在这一进一退中,隐藏着各方利益的角逐。看似简单易懂的问题,因为外方站在本国经济利益和汽车产业政策角度而始终无法达成共识。

美国、欧盟称,中国对进口汽车零部件征税,将迫使海外汽车生产商如通用汽车、大众汽车等向中国大量采购汽车零部件。这一比例占其中国组装汽车的40%或者更高,这大大打击了美国、欧盟本已脆弱的汽车零部件业。

他们在钻空子,其最终结果就是影响核心汽车零部件的国产化率,想让中国永远沦为国际汽车的组装厂。”而周世俭则指出,汽车的核心技术就是汽车动力总成,这也是附加值和利润率最高的汽车零部件组成部分,跨国汽车巨头们进口的散件多为动力总成。”

尽管中方可能上诉,但按照正常程序最多再拖两年。按照惯例,世界贸易争端解决机构专家组裁决鲜有被推翻的案例,因此未来极可能维持原判,那么,届时中国将对“不符合标准”进口汽车零部件征收10%的关税。明知对方在钻空子、刻意逃税,却无法应对!这是一种更大的悲哀!

### 记者观察

## 中印待遇两重天

◎本报记者 吴琼

越有利润和空间的市场,就会被盯得越紧。比起印度,中国汽车产业活得真够难的。

之所以将中国和印度汽车业相提并论,诚如中国世界贸易组织研究会常务理事周世俭所言:其实在两点上,印度和中国一样。其一,同为WTO成员国,印度1948年成为WTO的前身“关贸总协定”缔约方之一。其二,中国、印度均采取了同样的汽车零部件进口政策。但欧美巨头们没有对印度提出诉讼,独独紧盯着中国不放。

其实印度出手比中国狠得多。印度按整车价值60%实行差别税率,进口值不足整车价值60%的按零部件征收进口关税,即税率为10%;进口值超60%的,按整车缴纳100%的进口关税。100%和10%如此悬殊,却没有招来发达国家的反击!

之所以印度未被盯上,并非汽车巨头们不眼热印度市场。印度也是较具潜力的一个国际汽车消费市场,尽管目前其消费能力远不及中国,但作为全球人口排名居前和经济增长稳定的国家,未来谁也不敢小觑其潜力。

在90%的税率差之下,当然会有不法之徒。但为什么印度就可以安然置身事外呢?综合来看,印度的补充措施比较充足,以至于让这些汽车巨头或者发达国家不敢贸然从事。

据了解,为了避免偷逃税,印度税收监管部门全线出动。第一招从消费源下手。既然买进口车者多为有钱人,那么就社会名流下手,或没收名流的豪华进口车,或彻查蒙混过关的走私豪车。第二招为动用重罚。根据相关进口税法,有偷逃税款行为的人将判处3年监禁或缴纳罚款,甚至二者兼具。

周世俭指出,中国其实是全球最开放的一个汽车市场。中国几乎是全球汽车的俱乐部,几乎所有能进来的车都进来了。但中国还落下一个保护主义的恶名。这委实是一大冤案。

除印度之外,另一个值得学习的国家就是韩国。尽管这是一个相对较小的汽车市场,但他们对于本国汽车业的保护真是少见。除了税务部门的配合外,韩国消费者也对本国产品极度支持。在韩国有一个说法就是“生土不二”,即如果有同类产品,那么,仅消费本国生产的产品。

在国内市场和海外市场上,中国汽车业正遭遇前所未有的压力。7月18日,世界贸易组织(WTO)裁定:中国的《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》违反了国际贸易规则,禁止中国对进口汽车零部件追加进口关税。因此,美国、欧盟和加拿大胜诉,中国败诉。这成为中国2001年加入世界贸易组织以来首次在贸易司法争端中败北的案子。

看似不起眼的汽车零部件为何掀起了跨国大风波?这起官司会给中国汽车业带来什么?中国世界贸易组织研究会常务理事周世俭毫不留情地指出,“海外汽车企业们就是希望中国沦为其代工基地,不希望中国汽车在核心零部件上具有竞争力。”



### 关注汽车新能源

## 尴尬柴油荒 大众新能源战略另谋“出路”



大众中国副总裁 张缙新

◎本报记者 宦璐

国内柴油“价格倒挂”的现象必须扭转过来,否则,油价还会往上涨,柴油荒现象也改变不了。”

7月21日,大众汽车发布《可持续发展报告》。随后,大众中国副总裁张缙新向上海证券报透露,由于近期国内柴油供应短缺严重,大众中国内部正在研究:搭载柴油发动机的新能源汽车的国产计划是否需要改变?

现在真正的能源短缺是柴油荒!”著名的汽车分析师贾新光对本报记者表示,愈演愈烈的柴油荒让柴油轿车陷入了两难境地。而“价格倒挂”现象在柴油供应上又更明显——国外采购原油的价格比进入国内炼油后卖出的价格还高,导致了石油公司的供应不能正常保证,所以就出现了柴油荒。”

而大众汽车集团的《可持续发展报告》正是围绕该集团概况、可持续发展面临的挑战、战略与管理等进行分析和阐述,内容主要涉及环保、新能源替代、技术创新等最能体现企业竞争力和创新能力等方面。其中,大众集团未来有哪些新能源替代技术成了万众瞩目的焦点。

据张缙新介绍,除了在柴油车的推广方面遇到一些预料之外的困难外,大众集团已经将最领先的新能源技术带到了国内。与大众在世界其他地方的推广相比,大众在中国汽油机方面的发展是最先进的。”

虽然大众汽车在中国推广柴油

新能源车遭遇“挫折”,但在世界领域内,大众汽车的新能源发展路径已经开始清晰明朗起来:大众汽车在新能源汽车研发道路上,除了混合动力、燃料电池、氢能源等新能源车已取得重大成果外,还在阳光燃料和符合燃烧系统技术上获得突破,并以此作为集团的中期解决方案;同时,大众汽车认为生物燃料是最具有产业化和规模化前景的可再生能源,它代表了大众汽车下一阶段燃料与动力总成战略的发展方向。

记者:在中国,大众汽车面对中国的环境以及能源战略上的部署有哪些?

张缙新:关于能源和节能环保战略,并不是一个地区或者子公司能够做的事,这是整个集团一个完整的战略,包含着近期、中期、长期的发展规划。大众集团在短期内解决能源节能环保的基本供给是进一步优化汽油机、普及推广采用先进的柴油机,这是短期内不需要重大的社会投资就能够实现的一些问题。从中期来讲,目前大众汽车集团在电动汽车、混合动力汽车或其他的一些替代能源。这是我们中期规划。从远期来看,我们会加重氢能源的方案。这在全世界是一样的。

节能技术在大众汽车产品中普及很广。再先进的技术,最后如果只存在于象牙塔里,永远只是一些科研理论成果,这对社会效益没有任何实际意义。只有当你大规模、大面积普及的时候,才能给社会带来节能环保的效益。

记者:大众制定了到2010年油耗和排放都降低20%的目标。在节能减排方面,大众汽车在华企业现在产品和北美、欧洲的大众汽车相差多少?另外,油耗和排放水平降低的最大困难是什么?成本会不会转嫁给消费者?大众这几年在推广柴油车方面也做了很多工作,但现在普及还是有困难,您认为下一步是继续推广柴油车,还是会选择混合动力或者其他的方式?

张缙新:从尾气排放方面来说,我们在世界任何一个地方首先做到满足当地的排放标准,这是一个首要的且不可回避的问题。我们是根据当地的油品供应和环保要求来做的。

在节能方面,我们已经开始在中国全面实施我们的“动力总成战略”,我们新型发动机和变速箱在整个集

团里面甚至是整个汽车行业,都代表最新的技术。我们现在和全世界各个地方相比还有一个弱点,就是柴油车方面。我们在欧洲,现在卖的车里面50%以上是柴油车;在中国只有很少量的柴油车。尽管我们这么多年不遗余力地推广柴油机技术,但是和全世界的普及水平相比,还是有一个差距。原来柴油机只是在欧洲普及范围比较大,现在美国市场也开始使用柴油机了,在日本也开始使用柴油机。在柴油机应用方面,虽然中国还比较落后,但是我相信这是一个趋势。

目前还不清楚国内柴油供应短缺问题到底是长期的问题还是短期的问题,因此,大众内部的研究还要继续。大众内部正研究柴油发动机机产的日程表是否该往后推迟。

记者:大众集团在下一步新能源“动力总成战略”中,认为生物燃料是最有前景的。但是,生物燃料在国内一直被质疑,您怎么看这个问题?

张缙新:生物燃料现在有很大的争议。目前生物燃料技术直接从粮食中提取乙醇添加剂,受到很大质疑。但是,你如果看我们的《可持续发展报告》封面,我们用的是麦秆和稻草。现在我们在德国一家公司、壳牌、奔驰一起投资了一家公司,就是用麦秆、稻草或者其他的生物垃圾,提取乙醇燃料。这是我们所谓“第二代生物燃料”,这个技术是一个很好的技术,有很广泛的发展前景。它对于二氧化碳的回收率超过了90%,发展前景和现在的太阳能、风能发电技术是一样的,值得推广。

记者:这种技术能实现零排放吗?

张缙新:它是把现在的生物垃圾做成燃料,燃料燃烧完排出二氧化碳,再被植物吸收,就形成了二氧化碳的循环。在这个循环里面对二氧化碳的回收率超过90%。

记者:大众是否在做氢燃料等其他新能源方面的开发?

张缙新:其实我们在各个方面都在做,混合动力、燃料电池等等。混合动力方面,我们在两个星期以前刚刚在北京举行了向奥组委交付500多辆“新能源汽车”的活动,其中有20辆帕萨特领驭氢燃料电池轿车,这是我们和同济合作的一个项目。据同济院长告诉我,这些车将在奥运会期间投入使用,这将是全世界第三大投入实际运营的燃料电池车队。

### 资讯

## 6月二手车市偏冷 小排量车逆势走高

◎本报记者 吴琼

与新车市场一样,6月全国二手车陷入低迷;但油价上涨后,小排量二手车受到市场青睐。

来自51汽车网的数据显示,6月,北京、上海、广州、成都、深圳等几大主要城市二手车成交总量约7.5万辆。北京二手车交易总量达1.8万辆,环比下降11%;上海二手车交易量约1.8万台,环比下降11%;广州二手车销量约2万辆,环比下降15%。

6月,排量大小与受欢迎程度成反比。以北京为例,小型车尤其是1.3L及以下的小排量车型销量增长,价格也普遍上扬。据51汽车网统计,捷达价格趋稳,奥拓、夏利上涨了1000元左右,QQ上涨了500元左右。但中高级车雅阁、帕萨特、君越等价格下调500元至2000元。大排量汽车、SUV二手车普遍大幅降价,尤其15万元以内的中低端SUV反应尤为突出,切诺基、长城赛弗、长丰猎豹等二手车平均降价500元至1000元。

在上海,10万元及以下的小排量二手车成为需求主要对象,飞度、花冠、波罗、骐达等车龄5年内的车型最好卖。广州6月畅销三大车型亦为低排量车型,如捷达、飞度、花冠分别占该地区二手车总销量的6.9%、6.8%及6.6%;且二手车交易价较此前抬高500元至1500元。

## 三家汽车商公布业绩 盈利高于市场预期

◎本报记者 吴琼

7月23日,大众汽车、菲亚特汽车、标致汽车公布盈利,均高于市场预期。

大众汽车称,2008年上半年利润为25.7亿欧元,同比增长31%;营收565亿欧元,同比增长3%;营业利润34.3亿欧元,同比增长22%。此前分析师曾预期大众汽车上半年利润为22.5亿欧元,营收为559亿欧元。

在公布了令人耳目一新的业绩后,大众汽车强调,在中国、印度、巴西、俄罗斯,特别是乌克兰的销售非常强劲。受创纪录的销售推动,预期大众汽车2008年营业利润将继续攀升。

菲亚特23日表示,2008年第二季度净利润6.46亿欧元,年增3%。此前,分析师预计菲亚特净利润为6.3亿欧元;且第二季度销售170亿欧元(增长近12%)、营业利润3.6亿欧元(增36%)。无独有偶,菲亚特汽车也并未下调销售预期,该公司表示,尽管美国经济疲弱以及欧洲受其影响,集团2008年销售预期为630亿欧元,净利润为24亿至26亿欧元。菲亚特此举给市场吃了一颗定心丸。

标致雪铁龙23日公布业绩报告则显示,上半年净利润为7.33亿欧元,同比增长49%。这一结果略高于分析师平均预期的7.25亿欧元。