

附件



深圳市商务发展促进中心  
(深圳市世贸组织事务中心)

# 2023 年第三季度 深圳市遭遇贸易摩擦情况简报

深圳市商务发展促进中心

2023 年 10 月

# 目 录

一、2023 年第三季度深圳市遭遇美国 337 调查有关情况 .....	1
(一) 涉深列名被申请人 1 家 .....	1
(二) 涉深裁决结果半数胜诉 .....	2
(三) 涉深处置方式喜忧参半 .....	2
二、2023 年第三季度深圳市遭遇两反一保案件有关情况 .....	5
三、重点关注 .....	9
(一) 欧盟对华新能源汽车反补贴调查的应诉风险和抗辩策略 .....	9
(二) 2023 年欧盟电池法规要点概述 .....	15
四、法律变动分析和风险预警 .....	24
(一) 贸易碎片化冲击全球经济增长 .....	24
(二) 中国当如何应对欧盟对华经济战略的升级和演变 .....	27
(三) 墨西哥突然上调 392 个项目进口关税，中企如何应对冲击？ .....	32
(四) 越南拟利用贸易救济手段保护国内产业，外贸企业应注意防范风险 .....	36
(五) 欧盟中国商会向欧委会提交碳边境调整机制细则评论意见 .....	38
五、2023 年第三季度经贸形势回顾 .....	40

## 一、2023年第三季度深圳市遭遇美国 337 调查有关情况

2023年9月，美国国际贸易委员会（ITC）共发起1起337调查，其中涉华立案0起。

2023年1-9月，美国国际贸易委员会（ITC）共发起24起337调查，其中涉华立案14起，涉深圳8起。

### （一）涉深列名被申请人1家

2023年第三季度，ITC共发起6起337调查，其中涉华立案1起，涉深圳1起。与近年同期相比，2023年第三季度涉深圳立案数量少，但涉深占比高。

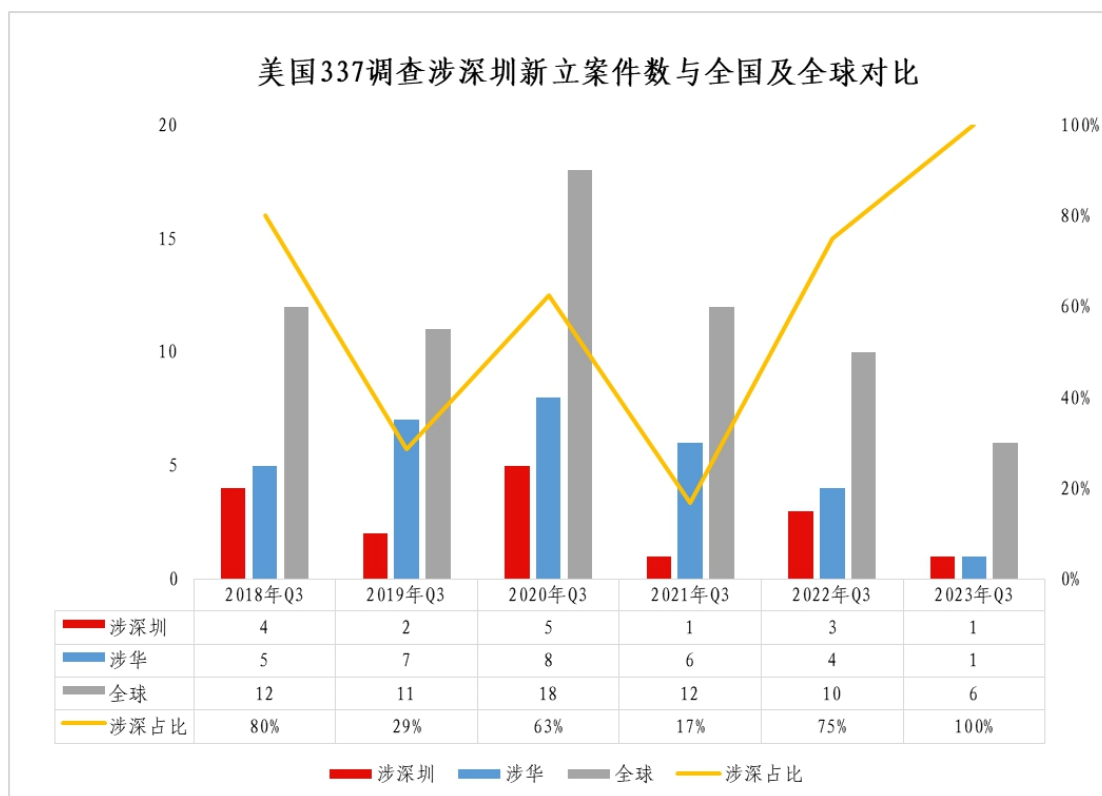


图1 近年第三季度 337 调查涉深圳案件数与涉全国其他地区及非涉华案件对比

ITC发起的以上6起新立案中，共有30家（次）企业或个人成为列名被申请人：美国19家，中国台湾地区8家，

荷兰、韩国和中国大陆各 1 家，其中深圳企业涉案 1 家。

## （二）涉深裁决结果半数胜诉

2023 年第三季度发布裁决的 337 调查中，共有 10 起涉华案件，其中涉深圳市 3 起，分别为位置共享系统、相关软件及其组件和下游产品（337-TA-1347），通用高尔夫球杆杆身和杆头连接适配器及其组件和下游产品（337-TA-1354）、具有可旋转绞线的血流限制装置及其组件（337-TA-1364）。共涉及 11 个省市的 44 家列名被申请人，其中深圳市 14 家，浙江省、除深圳外广东省各 7 家，其余为 5 家以下。

以上涉华 44 家企业或个人的裁决中，共涉及缺席被申请人 17 家、申请人撤回 14 家、和解 9 家、同意令 5 家、有限排除令 4 项、不存在侵权 3 家、禁止令 1 项。其中，从处置方式看，2023 年第三季度深圳被发布申请人撤回 6 家、和解 1 家，总计胜诉 7 家；缺席被申请人 7 家并被发布有限排除令 3 家，总计败诉 7 家。

2023 年第三季度，涉华立案申请仅有 1 起，已于 2023 年 8 月正式立案。

## （三）涉深处置方式喜忧参半

2023 年第三季度，尽管涉及深圳市企业的裁决胜负各 7 家，但胜诉结果是否持久令人担忧，不可放松警惕。

一是尽量积极应诉，避免成为缺席被申请人。具有可旋转绞线的血流限制装置及其组件（337-TA-1364）一案的涉华列名被申请人共有 24 家，其中深圳市企业 10 家，目前处

置方式为申请人撤回 6 家和缺席被申请人 4 家。看起来获得胜诉的 6 家，实际是作为未回答应诉方（the Unserved Respondents）被动地走好运，并非是列名被申请人积极应诉，迫使申请人撤回申诉或被 ITC 宣判专利无效。如果申请方没有主动撤回，那么等待这 6 家列名被申请人的很可能是与该案其余 4 家一样的结果——被判缺席被申请人。而当案件审理进行到收尾阶段，**缺席被申请人**不仅会等同于存在侵权并被发布有限排除令，还有可能被发布普遍排除令，使得整个中国出口的涉案产品都无法进入美国市场，对行业造成重大打击。因此，企业在案件每一个阶段都不应忽视涉案信息，积极与行业协会或当地商务主管部门取得联系，尽量维护自身权益。

二是在被判缺席后需积极补救，避免被发布排除令。通用高尔夫球杆杆身和杆头连接适配器及其组件和下游产品（337-TA-1354）中的 3 家涉深企业正是前车之鉴。2023 年 7 月 13 日，ITC 因 3 家列名被申请人未能回复不出现的原因，将其认定为缺席被申请人；并请利益相关方、机构和个人就裁决和救济措施提交书面意见。如果此时这 3 家企业或其他利益相关方能提交证据充分的反对意见，还有机会获得胜诉或减少损失。但很可惜并没有，因此 ITC 于 9 月 18 日终裁对经由这 3 家列名被申请人进口到美国的侵权产品发布有限排除令，对总统审查期间进口的商品征税 100%，并终止本案调查。或许唯一值得庆幸的是申请人最初并没有申请发布普遍排除令，否则整个行业可能在劫难逃。

总之，当前经济运行面临新的困难挑战，外部环境复杂严峻，企业主体在面对“337调查”时要敢于斗争、善于斗争，积极应诉才能为自己和行业争取有利结果，逃避胆怯只会得到最不利处置。

## 二、2023年第三季度深圳市遭遇两反一保案件有关情况

2023年1-9月，全球涉华贸易救济原审立案59起，其中涉及深圳<sup>1</sup>12起，与去年持平。在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案数量占比为20.34%，累计涉案金额3.42亿美元，同比增加248.14%，在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案金额占比为2.90%。

2023年9月，全球涉华贸易救济原审立案17起，其中涉及深圳3起，与去年持平。在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案数量占比为17.65%，累计涉案金额2076.27万美元，同比减少53.67%，在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案金额占比为0.94%。

2023年第三季度，全球涉华贸易救济原审立案26起，其中，涉及深圳5起，与去年持平，在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案数量占比为19.23%，累计涉案金额1.77亿美元，同比增加2.84倍，在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案金额占比为3.27%。

从季度来看，前三季度，深圳涉案金额逐季攀升，并于第三季度达到峰值，为1.77亿美元，环比增加7.65%。而第二季度涉案数量最多，为7起。

<sup>1</sup> 本报告中，仅当深圳涉案金额在全国涉案金额占比超过4%时才统计为深圳涉案。

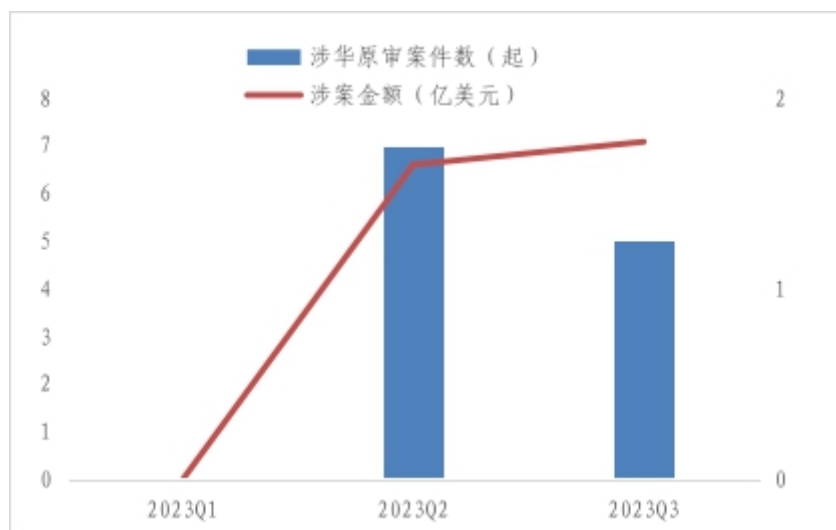


图2 2023年深圳出口救济案件统计（按季度）

从第三季度单月来看，深圳涉案数量呈上升趋势，9月涉案数量最多，为3起，涉案金额呈波动上升态势，8月涉案金额最高，为1.54亿美元。

表1 2023年第三季度涉深贸易救济原审案件数和涉案金额对比

月份	涉深原审（起）	深圳涉案金额（亿美元）
7月	1	0.02
8月	1	1.54
9月	3	0.21

从案件类型来看，2023年第三季度，5起涉深两反一保案件中，反倾销4起，涉案金额为1.75亿美元，保障措施1起，涉案金额234.29万美元。

从国别/地区分布来看，按照案件数量统计，2023年第三季度，涉及印度2起，印度尼西亚、墨西哥和海湾合作委员会各1起。按照案件金额统计，排名前三的国家/地区分别为海湾合作委员会1.54亿美元，印度1806.69万美元，墨西哥269.58万美元。



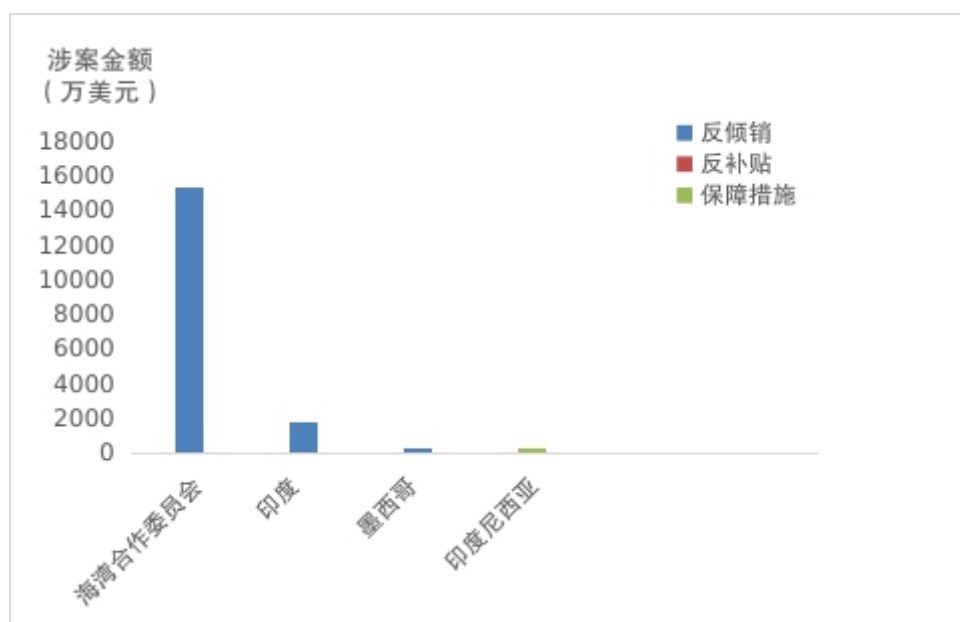


图 3 2023 年第三季度深圳出口救济案件统计 (按申诉国/地区)

从行业分布来看，按照案件数量统计，2023 年第三季度，涉及非金属制品工业 2 起，化学原料和制品工业、金属制品工业和通用设备各 1 起。按照案件金额统计，排名前三的行业分别为非金属制品工业 1.57 亿美元，通用设备 1587.60 万美元，金属制品工业 269.58 万美元。

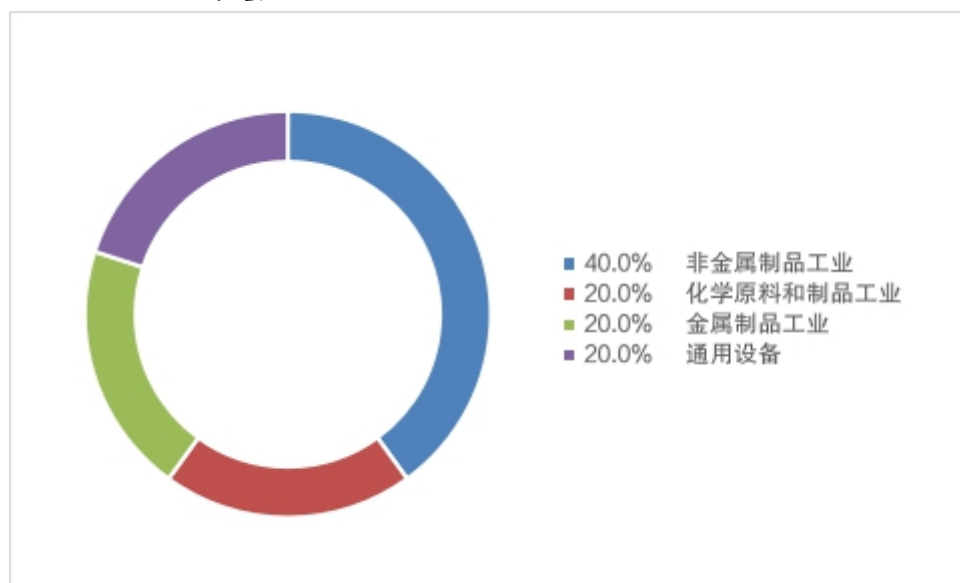


图 4 2023 年第三季度深圳出口救济案件统计 (按行业涉案数量)

从全国涉案金额来看，2023年第三季度，排名前三的分别为山东省 11.26 亿美元，浙江省 5.91 亿美元，江苏省 5.46 亿美元。深圳排名第十，为 1.77 亿美元，在计划单列市中排名第一。

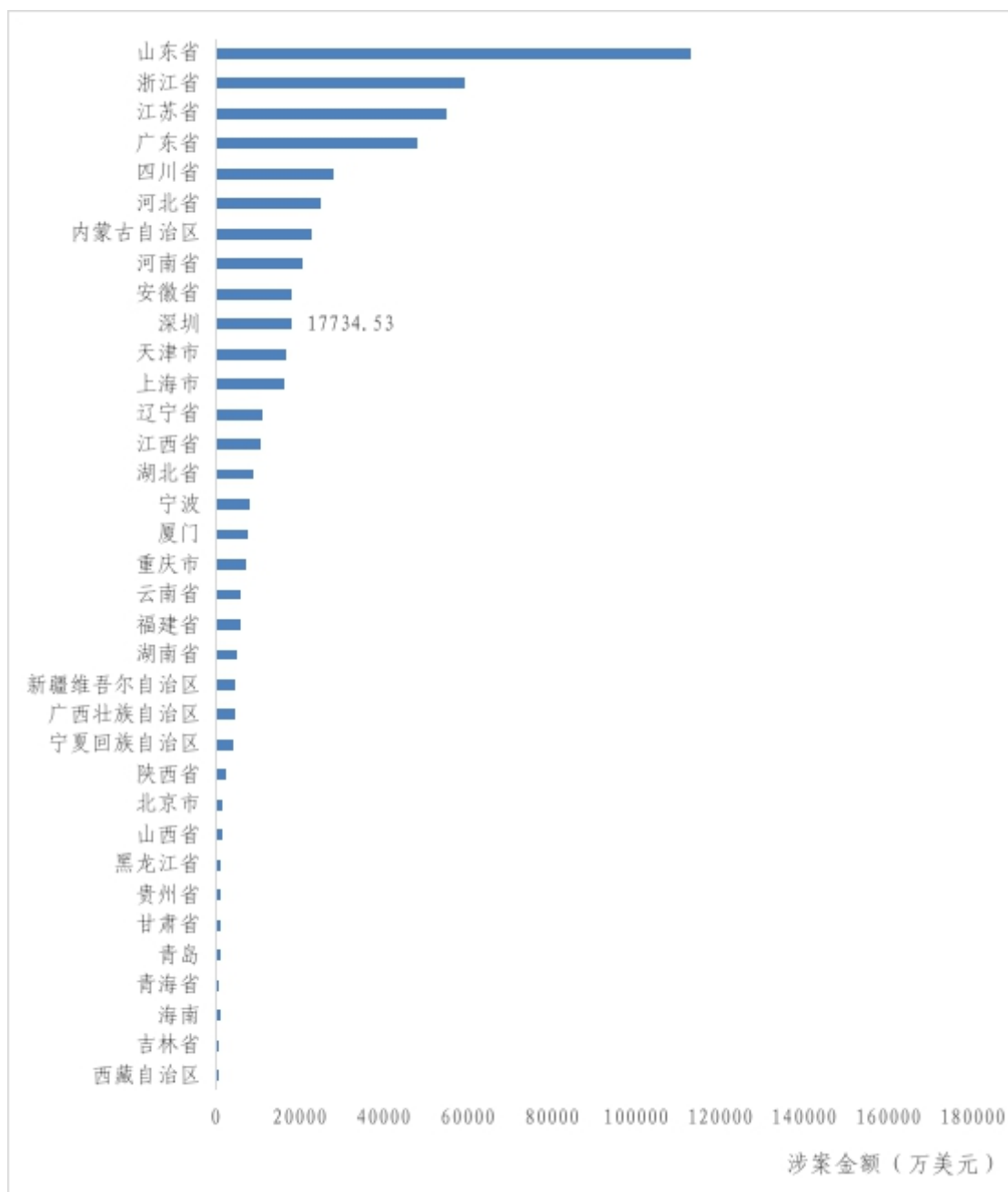


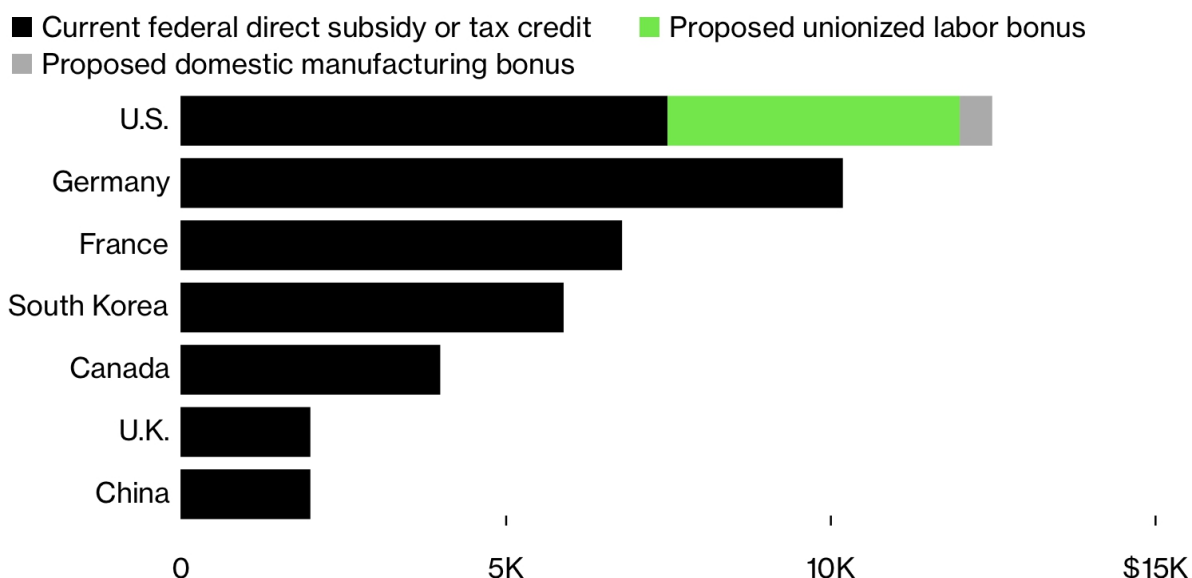
图 5 2023 年第三季度全国出口救济案件统计（按省份及计划单列市）

### 三、重点关注

#### (一) 欧盟对华新能源汽车反补贴调查的应诉风险和抗辩策略

根据彭博社公布的统计数据，实际上，全球各国都在对新能源汽车提供购置补贴。其中，中国的此项财政补贴力度，不但低于欧美等西方发达国家，甚至低于日本、韩国、新加坡等亚洲国家。因此，有一种国内舆论认为，既然欧盟也对电动汽车实施补贴，那凭什么对中国的电动汽车采取反补贴调查和征税？

#### Direct EV Purchase Subsidies in Major Markets



Source: BloombergNEF, respective government agencies

但是，WTO反补贴协定（“SCM”）规则，完全没有限制实施可诉性补贴的成员，对其他成员的同类可诉性补贴进行调查及采取反补贴措施。其根源在于两个方面：第一，可诉性补贴在性质上不具有禁止性；第二，对可诉性补贴采取措施的基础，是存在涉案产品出口。也就是说，WTO成员有权实施可诉性补贴，只是在被补贴的产品出口到另一成员境内，并且对其同类产业造成损害的

情况下，将会被以加征反补贴关税的方式予以抵消。反过来说，如果没有被补贴的产品出口，或者尚未对其他成员的国内产业造成损害，WTO 成员完全可以实施任何类型的可救济补贴，不受任何限制。

因此，基于 WTO 的反补贴规则，欧盟实施类似的补贴制度，虽然不符合“己所不欲，勿施于人”的道义准则，但不能成为中方在调查中提出法律抗辩的基础。

相反，由于“新能源汽车国补”仍然是中国推广新能源汽车最主要的政策抓手，势必成为欧盟此次调查的重点。这一点已经在本案中欧盟下发的反补贴调查问卷中显现出来。问卷 E-4-3 Grant programmes 部分，要求中国涉案企业填报所有与收入有关的财政补贴。

对此，有些观点认为，中国的新能源汽车国补虽然是政府理供的财政补贴，但是，因为属于给消费者的电动汽车购置补贴，因此，不具有“专向性”，也就不能采取反补贴征税措施。

为此，大成 DENTONS 和美瑞 MMM 联合贸易救济律师团队，从欧盟反补贴调查的执法路径和手段、新自源汽车补贴拨付方式、中国新能源汽车推广政策性质等三个方面入手，进行可救济性补贴的风险分析，并在此基础上，提出中方应诉的抗辩策路考虑建议，供中国政府、行业商协会和涉案企业参考：

#### 1. 欧盟反补贴调查的执法路径和手段

包括欧盟在内，所有国别的反补贴调查，只是在立案阶段，从补贴项目的政策文件入手，识别扶持政策实施机构的性质、提

供扶持政策是否具有财政性、补贴政策的申请和享受条件，是否限于某些行业、地区或者企业对象，以及是否可能产生获利等方面，对可救济补贴的构成要件进行调查和判断。

但是，在具体针对反补贴应诉企业的调查中，任何调查机关都不会以被指控的补贴项目的名称或者政策文件为执法路径，而是以企业的财务报表为线索，在营业外收入、补贴收入、递延收益、其他应收、其他应付，甚至货币资金及银行往来等科目中，根据这些科目的性质，直接识别资金的来源，从而判断企业享受到补贴项目范围。这一点，就欧盟而言，至少从2016年修改反补贴基本规则，不仅限于立案调查的补贴项目，把调查中发现的补贴项目，也一并纳入补贴和征税幅度计算就得到了充分的实务体现和事实印证。

因此，只要欧委会在调查中发现企业的会计报表中存在政府来源的资金，就会提出调查需求，要求企业澄清资金性质。在这种情况下，即使补贴政策保密，都难以逃脱反补贴调查，除非补贴资金在企业账外循环。但是，这在企业财务管理中，是绝对不可能被法律允许的。

就我国的新能源汽车国补而言，以中国电动汽车上市企业公布的财务报表为例，国补资金被明确记为补贴收入。在这种情况下，我们很难做出有力的解释，否认补贴的存在。

## 2. 新能源汽车国补的拨付方式

根据中国新能源汽车上市企业的年度财务报表，新能源汽车补贴，在财务处理上，采取了与应收账款挂钩的，收入补贴会计

分录处理。根据上述财务报表，中国电动汽车企业将新能源汽车国补，借记“应收账款”，同时贷记“补贴收入”，保持借贷方平衡。根据欧盟反补贴调查问卷 E-4-3 Grant programmes 部分，中国涉案企业，无论是否就新自源汽车国补进行提出任何抗辩，也不得不就此按照与收入有关的补贴项目进行上述填报。

根据《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建 120161958 号）第一条第三款，新能源汽车国补的补贴资金拨付方式是，“每年初，生产企业提交上年度的资金清算报告及产品销售、运行情况，包括销售发票”等提出申报，经公示核查后，由“财政部根据核查报告按程序拨付补贴资金”。应当说，中国企业的财务处理符合政策规范和会计准则。

### 3. 新能源汽车推广的政策性质分析

根据网络公开的新能源汽车补贴标准第五条第一项的规定，“直接购买”新能源汽车的，“中央财政对汽车生产企业给予补助，汽车生产企业按扣除补助后的价格将新能源汽车销售给私人用户”。

因此，中国新能源汽车国补政策的实现方式是，“政府给企业补贴，企业给买方降价”。因此，这个补贴在政府的财政资金转移上，是从政府到企业，并且是新能源“汽车生产企业”。

在政策法律明确将政府财政资金的转移支付，明确限于某一特定行业企业的情况下，如果我们还坚持主张说中国的新能源汽车补贴，不具有“专向性”，就太过苍白无力。

况且，就中国对外反补贴应诉实务而言，除了低价提供项目

中涉及的原材料下游应用广泛因此判定低价提供项目不具有专向性，因而不属于可救济项目外，财政补贴项目根本就没有以不存在专向性为由，排除可救济性质的先例。其原因在于，只要政府进行了财政转移支付，必然具有一定的政策目的，没有任何行业、地区或者其他导向的财政资金拨付是绝对的例外。

不过，我们并不是没有抗辩空间。虽然公开政策文件明确规定，政府资金转移支付给新能源汽车生产企业，但是，又进一步明确规定，“汽车生产企业按扣除补助后的价格将新能源汽车销售给私人用户”。因此，中国新能源汽车国补的反补贴抗辩理由，绝对不是没有专向性，而是企业没有实际获利，也就是没有 benefit conferred! 如果抗辩成功，欧委会也不可以对中国新能源汽车国补实施反补贴措施。

#### 4. 中国应诉欧盟反补贴调查的抗辩策略考虑

##### (1) 新能源汽车国补不具备“获利”要件的抗辩障碍分析

根据欧盟反补贴基本规则第 3.2 条，可救济补贴的构成要件，不光是公共机构、财政性质、专向性，还要有实际获利，也就是“a benefit is thereby conferred”。

基于上述分析和政策规范的明确规定，中国政府虽然把新能源汽车补贴款拨付给了汽车生产企业。但是，企业又相应的降低了销售价格，把政府补贴进一步转移给了新能源汽车的买方。因此，中国的新能源汽车生产企业本身，并没有实际享受此项政府补贴。

不过，基于“获利/benefit conferred”提出抗辩，也并不

自躺赢。根据 WT/DS46 案件（加拿大诉巴西飞机出口补贴案）的专家组报告，向买方提供的补贴，照样可以被认定为给卖方提供了补贴。理由是，让买方获利，可以增加卖方产品的吸引力。

因此，大成 DENTONS 和美瑞 MMM 联合贸易救济律师团队认为，中方从“获利/benefit conferred”角度提出新能源汽车购置补贴，不具有可救济性仍然存在相当的不确定性。

## （2）新能源汽车国补的过渡性质是中方抗辩的最强根据

按照欧盟反补贴基本规则第 15.1 条第二款的规定，欧委会不得对已经取消，且不会对涉案产品出口造成获利的补贴项目实施反补贴终裁征税。

根据《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2021〕466 号）第二条的规定，新能源汽车购置补贴政策于 2022 年 12 月 31 日终止，2022 年 12 月 31 日之后上牌的车辆不再给予补贴。

此次欧委会在没有同类产业申请的情况下，贸然依职权自主发起对华电动汽车反补贴，并且以 2021 年为调查期的做法，一方面，可能已经考虑到了新能源汽车国补的“退坡”机制；另一方面，也可能是希望避开 2022 年是新能源汽车国补政策的终止年份有很大关系。

但是，无论调查期是哪一年，只要在实施反补贴终裁措施的时候，补贴项目本身已经不存在，并且也不会使中国新能源汽车生产企业继续获利，欧委会就无权以补贴为由实施征税。因此，中方反补贴抗辩的主要基点，就是补贴终止和不存在继续获利的



可能。

信息来源：“国际贸易救济法律评论”微信公众号，作者大成 DENTONS 孙磊

## （二）2023年欧盟电池法规要点概述

“欧盟最严电池法规”——新的欧盟电池条例于2023年8月17日生效以来，引起了不少人的关注。新法案的实施为环境保护和电动汽车发展带来了积极影响的同时，也对中国电动汽车和电池厂商带来了一些挑战。

走出去智库（CGGT）观察到，根据新法规，销售电池或电动汽车的厂商必须为电池提供全周期的回收服务，这无疑将增加出口欧洲的成本和运营难度。此外，相关出口企业还将面临护照数据库建设、护照管理系统维护及国际统一标准构建等挑战。中国企业可加强与欧洲当地企业的合作，研发制造低碳电池技术，以提高产品在欧洲及全球市场的竞争力。

### 要 点

1. 欧盟电池条例的适用范围很广，涵盖所有类型的电池和蓄电池，本质上即为通过转化化学物质能量提供电能并具有存储功能的一切物品。

2. 由于其监管性质，欧盟电池条例在所有欧盟成员国都具有直接效力；实施法律的行为将从根本上规范责任和处罚。鉴于市场的变化、技术的发展和电池使用量的增加，这种统一的现代法规是受欢迎的。

3. 经济经营者必须向市场监督机构披露管理系统和风险管理的大部分内容，以及独立“公告机构”的审核情况。此外，经济经营者还有义务向其客户披露信息，尤其是经济经营者在自身评估过程中获得的信息。

欧盟委员会为新的欧盟电池条例（（EU）2023/1542号条例，“欧盟电池条例”）设置了高标准——欧盟委员会认为，开发和制造电池是一项“战略要务”（参见2020年12月的相关法规草案）。该市场规模巨大：欧洲电池联盟（European Battery Alliance）估计，到2025年，每年的电池市场价值将达到2500亿欧元。

欧盟电池条例计划旨在从三个方面改善现有的欧盟电池市场：

- 为电池的整个生命周期创造统一的法律框架，促进循环经济（再循环），以及
- 减少电池行业对生态和社会的影响
- 这些雄心勃勃的目标促成了一项全面法规的形成。

欧盟电池条例共有143条序言、96个条款和15个附件（共117页）。与之相比，被欧盟电池条例废止的之前的第2006/66/EC号《电池指令》仅有30条序言、30个条款和3个附件（共14页）。原则上，欧盟电池条例自2024年2月18日起适用，但实际上，欧盟电池条例的许多基本条款将随着时间的推移逐渐适用或变得更加严格。

#### 1. 欧盟电池条例材料和对象适用

欧盟电池条例的适用范围很广，涵盖所有类型的电池和蓄电池，本质上即为通过转化化学物质能量提供电能并具有存储功能的一切物品。随着电动交通工具的重要性日益增长，电动汽车电池（“电动汽车电池”）和轻型交通工具电池（欧洲电池条例第3条第11项“LMT电池”）例如电动滑板车的电池，也作为新的电池类别包括在适用的材料范围中。

新的欧盟电池条例将对所有涉及电池的经济经营者（economic operators）产生影响，无论是电池的制造商或生产商、授权代表、进口商、经销商还是仓配物流服务提供商（fulfilment service provider）。紧跟着欧盟《电池指令》的步伐，欧洲电池条例对电池的制造商和生产商进行了区分。在目前已有的德语译文中——至少在通常的产品法的术语中——各自的含义没有保持一致，两者角色区分预计会是这样：“制造商”（德文版本中译为“生产商”，参见欧盟电池条例第3条第33项）是指任何制造电池或使他人以其名义制造电池并进行销售的人，无论“制造商”位于何处，而“生产商”可以是一言以蔽之——首先将电池投放到具体欧盟成员国市场上的任何“制造商”、进口商或经销商。德语版本在短期内是否会更正，我们拭目以待。

## 2. 欧盟电池条例实施期限

欧盟电池条例于2023年8月17日生效，实施期限很紧。原则上，欧盟电池条例自2024年2月18日起适用，但是其中许多重要条款另有开始适用的日期，或者随着时间推移变得越来越严

格。下面是其中一些义务开始适用的日期的示例：

- 第六章中经济经营者的“传统产品合规义务”，包括合规性评估程序，原则上自2024年8月18日起适用。

- 第七章中的经济经营者的（供应链）尽职调查义务自2025年8月18日起适用。

碳足迹：

- 电动汽车电池（单纯）申报碳足迹的义务：自2025年2月18日起适用，前提是欧盟委员会届时已经定义了计算方法。

（参见第7条第1款第2段（a）项）。

- 遵守电动汽车电池最大碳足迹阈值的义务：自2028年2月18日起适用，前提是欧盟委员会届时已定义了碳足迹的最大阈值。（参见第7条第3款第2段（a）项）。

- 第11条关于电池可替换性的规定自2027年2月18日起适用。

### 3. 新欧盟电池条例重大变化

#### （1）以条例而非指令的形式作出规定

欧盟继续采取直接统一法规的方法——如最近的《产品安全条例》（Product Safety Regulation）和《机械条例》（Machinery Regulation）：由于其监管性质，欧盟电池条例在所有欧盟成员国都具有直接效力；实施法律的行为将从根本上规范责任和处罚。鉴于市场的变化、技术的发展和电池使用量的增加，这种统一的现代法规是受欢迎的。

#### （2）经济经营者的义务

在经济经营者的义务方面，欧盟电池条例在很大程度上遵循了所谓的“新立法框架”。相应地，欧盟电池条例为分销链的每个阶段的义务都做出了规定——从电池材料评估和相应的文件准备，到监测电池是否符合“适用法规”。此外，制造商义务也适用于电池的再利用者和再制造商。

欧盟电池条例源自环境产品法领域。上述“适用法规”基本规定在欧盟电池条例的第二章中。根据其标题，第二章涉及环保可持续发展和安全要求。此外，针对特定类型的电池（例如电动汽车电池），欧盟电池条例提及了(EU) 2018/858号《欧洲车辆型式批准条例》（European Type Approval Regulation），参见序言第20条。

### **（3）产品标签和信息：CE标志、二维码和其他信息**

根据新立法框架，产品标签必须提供制造商和进口商的名称、地址和电子邮件地址。电池必须无一例外地使用强制性CE标志。电池还应具有可追溯性；制造商必须在电池上标明型号标识符和批号或序列号。此外，欧盟电池条例第三章还规定了大量其他标签和信息告知义务。所有电池都必须标有单独回收的标志（“画叉的带轮垃圾桶”标志），欧盟电池条例还规定了标志的尺寸。此外，产品还必须贴上可显示不同类型电池的具体信息的二维码，例如适用于LMT电池、容量大于2kWh的工业电池和电动汽车电池的数字电池护照（这也是新规定）。

### **（4）经济经营者的尽职调查义务**

对越来越多的公司来说，（供应链）尽职调查义务和《德国

供应链法》（“LkSG”）是一个日益紧迫的问题。特定的法律尽职调查义务现在也特别适用于电池行业的经济经营者。更多公司将受此影响，其数量将大大超过目前受 LkSG 影响的公司数量。如果相关经济经营者（或其“母公司/姊妹公司”）在最近的会计年度的前一个会计年度的净营业额达到或超过 4000 万欧元，则适用第七章规定的尽职调查义务。欧盟电池条例甚至声称，作为“特别法”，其规定的尽职调查义务优先于其他尽职调查义务。参见前言第 91 条第 1 句。

在这方面，欧盟电池条例采取了一种全面的方法：将电池投放市场或投入使用的经济经营者，有义务对电池所使用的原材料以及对社会和环境带来的风险进行尽职调查。总之，此类经济经营者必须履行三项基本义务：企业必须建立管理体系，实施与尽职调查相关的风险管理，并披露与尽职调查相关的信息。该系统 and 计划应由独立的第三方（“指定机构”）进行核查。

### **（5）管理体系和风险管理**

管理体系由战略部分和监督部分组成。作为战略的一部分，此类经济经营者必须确定：如何采取经过验证的措施来应对电池中的某些原材料对人类和环境造成的风险。该管理体系必须基于公司可用来合理解释风险和措施的文件。例如，必须说明电池中使用的原材料，并记录供应商的名称和地址。

之后，作为风险管理的一部分，此类经济经营者必须确定适当的战略，以充分应对已确定的风险。

管理体系和风险管理是“最高管理层”的任务。公司必须指

派一名“最高管理层”人员负责监督尽职调查义务的履行战略。

## (6) 信息披露

经济经营者必须向市场监督机构披露管理系统和风险管理的大部分内容，以及独立“公告机构”的审核情况。此外，经济经营者还有义务向其客户披露信息，尤其是经济经营者在自身评估过程中获得的信息。最终，经济经营者必须公开一份报告，说明其如何履行关于管理计划和风险管理的义务。

### 4. 对有毒有害物质的限制、最低质量、碳足迹

欧盟电池条例限制了某些物质（的含量），对某些电池的耐用性和碳足迹提出了要求，并规定了新电池中的可回收成分含量。

欧盟电池条例第6条禁止在电池中使用某些（有害）物质（主要来自化学品相关法律）。禁止使用一定量的汞和镉已是众所周知，而目前允许的铅含量今后也将受到限制。

此外，欧盟电池条例对某些电池的性能和耐用性也提出了要求。欧盟委员会最终将在授权法案中定义具体的、与质保相关的最低成分含量，例如，关于允许的性能损耗、效率或使用寿命（参见欧盟电池条例第10条）。在此之前，这些电池类别的制造商必须提供碳足迹声明。

为减少对稀有原材料的需求和保护环境，欧盟电池条例规定了工业、电动汽车和“启动、照明和点火电池”生产中必须遵守的最低回收材料含量要求。这一过程的第一步是关于回收材料含量的最初信息告知义务。在欧盟电池条例的有效期内，将设定电

池可回收材料构成的成分比例，然后再提高这一比例。

#### 5. 废旧电池管理、二次利用

废旧电池的管理在《电池指令》中已有规定。而根据欧盟电池条例，将更有效地避免电池的“能量回收”，即破坏性处置。在这方面，欧盟电池条例绝非“新瓶装旧酒”。欧盟电池条例更具体地贯彻落实了之前的目标。虽然仍保留了众所周知的预防废物产生、废物再利用和二次处置前的回收这“三件套”的基本原则，但欧盟电池条例规定变得更加全面。从雄心勃勃的收集额度（例如，截至2030年12月31日，便携式电池的收集额度至少为73%——根据联邦环境署的数据，2021年的实际收集额达到48.2%），到对处理厂更详细的要求，欧盟电池条例在已有的基础上进行了扩展。为节约资源，电动汽车电池在用于汽车后应作为固定式能源储存。

电池的维修、再制造或再利用者，有权在所谓的电池护照框架内获取某些信息，从知识产权的角度来看，这些信息应受到保护。这样做是为了确保这些人士能够开展欧盟电池条例第77条第2款所倡导的预防废物产生的活动。顺便提一下，根据欧盟电池条例第38条第11款的规定，以可再利用或二次使用的方式制备电池，或对电池进行再利用或再制造的经济经营者，被视为该条例界定的生产商（“制造商”）。一般而言，他们需要遵守欧盟电池条例的全部义务，尽管他们在某些方面享有特权，例如，根据欧盟电池条例第47条第2段的规定，第七章中的尽职调查义务可能不适用于他们。



## 6. 电池更换——“电池可修理性的曙光”

这是向所讨论的维修权迈出的第一步，似乎特别值得注意——欧盟电池条例做了开创性的工作：它规定含有便携式电池的产品必须设计成可以由消费者或最终端用户自己拆卸和重新安装的产品。含有 LMT 电池的产品在设计上必须便于“独立专业人员”随时拆卸或替换。电池替换后，相关产品的功能必须保持不变。

## 7. 数字电池护照——仍未真正实现数字化

根据欧盟电池条例第 77 条，电池必须符合可识别性的要求。自 2027 年 2 月 18 日起，LMT 电池、容量大于 2kWh 的工业电池和电动汽车电池必须拥有所谓的电池护照。这是一份含有每个电池的具体信息电子文件。电池护照分为几个部分：公众可访问的信息（如制造商信息、碳足迹信息）、市场监管部门可访问的信息（如符合性评估测试报告），以及特定人员（如再利用者或再制造商）所需的信息。电池护照必须可以通过二维码访问。二维码必须贴在相应的电池上。

提供某些信息固然重要，以数字电池护照的形式提供信息的举措固然也值得欢迎，但欧盟电池条例缺乏真正的数字化投入。根据欧盟电池条例第 38 条第 1 款（a）项，操作说明和安全信息仍必须“包含”在电池中。因此，纸质印刷的“包装内说明书”仍然存在；真正的数字革命尚未发生。

信息来源：走出去智库

## 四、法律变动分析和风险预警

### （一）贸易碎片化冲击全球经济增长

近年来，经济全球化遭遇逆流、贸易保护主义及地缘政治博弈持续加剧，深刻改变了全球产业链供应链格局。专家分析指出，各国产业链供应链布局从以成本、效率、科技为侧重转向以安全、稳定和政治为侧重，呈现多元化、区域化等特征，并存在进一步碎片化的趋势。这一趋势对世界经济增长动能造成冲击，给经济复苏增添了更多不确定性。

据法国《回声报》网站日前报道，国际货币基金组织（IMF）和世贸组织（WTO）担忧，越来越碎片化的全球贸易让国际“合作逐渐失去动力”。

#### 1. 全球贸易增长放缓

今年年初，IMF发布报告指出，贸易碎片化将导致全球经济产出萎缩0.2%—7%不等，这取决于碎片化的程度。如果再加上技术脱钩，一些国家的GDP萎缩可能达到12%。“每年损失数万亿美元，这不是小问题。”卡托研究所的报告分析称，“贸易联系的瓦解，将对低收入国家和发达经济体中不太富裕的消费者产生最不利的影响。”IMF报告显示，在碎片化的影响下，发达经济体的低收入消费者将无法获得更便宜的进口商品。同时，新兴和发展中经济体将不再受益于技术溢出效应，发展中国家非但不会赶上发达经济体的收入水平，反而会进一步落后。

近期，WTO在最新的《全球贸易展望和统计报告》中称，受

俄乌冲突、居高不下的通胀、紧缩的货币政策和金融市场不确定性的影响，2023年全球贸易增长仍将低于平均水平。继2022年增长2.7%之后，今年全球贸易量预计将增长1.7%。各经济机构对2023年的贸易预测数据更保守：荷兰国际集团（ING）预测今年全球贸易量将增长1%；英国牛津经济研究院预测今年全球贸易量将萎缩0.6%，而且存在长期风险。

“贸易增长放缓表明全球需求增长依然乏力，也预示了全球经济增长依然面临较大的下行压力。”中国社会科学院国家全球战略智库综合研究部主任徐秀军接受采访时表示。

## 2. 国际经贸环境恶化

施压日本、荷兰对华半导体实施新的出口管制，出台《芯片与科学法案》《通胀削减法案》……近年来，为促进产业回流，美国通过长臂管辖、补贴政策与出口管制等措施引发各国产业恶性竞争和全球贸易保护主义加剧，全球产业链供应链产生新的混乱。

中国社会经济系统分析研究会副理事长张建平接受采访时分析，近几年，一些国家以所谓国家安全和意识形态为借口，推行脱钩、断链、友岸外包、近岸外包等逆全球化举措，缩短全球价值链，冲击全球贸易规模和结构。全球贸易呈现出区域化、碎片化和分散性的特点。其中，贸易碎片化导致全球贸易规模、增速快速下降，加剧产业投资下降和就业减少，最终损害全球经济增长动力。

“世界各国对自身产业链供应链的‘安全焦虑’倍增，不断

推进产业链供应链本土化，被动地‘去合作’‘去联系’，进一步加剧全球贸易碎片化倾向。”中国现代国际关系研究院研究员刘军红表示，部分发达经济体为维护在全球产业链供应链上的垄断地位，不断打压遏制新兴国家，竖起一道道关税墙、科技墙、断供墙。受此影响，全球产业链供应链加速重构，并从侧重成本、效率、科技转向侧重安全、稳定和政治。与此同时，为降低本国对外依存度高的基础产品和技术所面临的断供风险，防止在关键能源资源、粮食、核心技术等方面被“卡脖子”，各国纷纷推动本国产业链供应链多元化布局，引导跨国企业主动调整战略、分散投资，推进能源矿产等来源地和运输通道多元化。

### 3. 挫伤经济增长动能

全球产业链供应链相对割裂的状况不仅直接影响各国正常生产和生活秩序，还在很大程度上挫伤了世界经济增长动能，增加了经济复苏的不稳定性和不确定性。

世界经济论坛《全球首席风险官展望》预测，今年下半年，主要经济体间的地缘政治经济关系将持续存在不稳定性，并对供应链产生重大影响，尤其是关键产品供应可能受到更多冲击。

**对于贸易碎片化，IMF 建议采取 3 种方法解决：加强国际贸易体系，帮助脆弱国家处理债务问题以及加强应对气候变化行动。**

受逆全球化、贸易保护主义抬头和发达国家推动产业链回迁等多重因素影响，区域化合作成为许多国家的更优选项。今年以来，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式对所有签署国

全面生效，多方通过关税减免等措施，为区域经济一体化注入强劲动力。

“在消除贸易壁垒方面，新兴市场与发展中国家发挥了重要作用。”徐秀军说，在8月举行的金砖峰会上，五国领导人明确反对贸易壁垒，致力于促进金砖国家成员与其他发展中国家间的贸易和投资流动。同时，很多发展中国家制定了以开放促发展的政策，加大对外开放力度，促进南南合作，以突破发达国家贸易壁垒。

“当前，全球经贸环境更加复杂，影响也更加深远，短期内难以得到根本性改善。”徐秀军说，消除贸易壁垒必须支持以WTO为核心、以规则为基础，构建更加公平合理的多边贸易体制。当前，各国应回到多边渠道，建设性参与推进世贸组织必要改革，保障世贸组织争端解决机制的正常运行，加大对违反世贸组织规则的保护主义措施的约束。

信息来源：人民网

## （二）中国当如何应对欧盟对华经济战略的升级和演变

2023年5月以来，中国几乎成为欧盟所有重大议程的核心话题：5月底美欧贸易和技术委员会(TTC)第四次部长级会议协调了其经贸政策，趋同对华“去风险”战略；6月20日，欧盟委员会出台了备受关注的“欧洲经济安全战略”(European Economic Security Strategy)倡议；在6月29-30日举行的欧盟峰会上，欧盟27国领导人重点讨论了上述倡议中对中欧关系，尤其是经

贸关系有深远影响的举措。

值得特别注意的是，“欧洲经济安全战略”系欧盟委员会主席乌尔苏拉·冯德莱恩（Ursula von der Leyen）在今年3月底提出对华“去风险”路线后，欧盟首次采取的具体措施，被认为是对华“去风险”路径的新抓手，出台前后引起各方广泛讨论。欧盟委员会这份新倡议核心内容是十一项新行动计划，包括对欧盟高新技术清单建立和风险评估、发展欧盟技术主权和欧盟价值链韧性、评估欧盟外国直接投资审查机制、研究欧盟对外投资可能带来的安全风险等。最终，在6月30日结束的欧盟峰会上，欧盟27国领导人签署了联合声明，表示欧盟与中国互为重要的经济和贸易伙伴，未来欧盟将加强与中国在气候变化、生物多样性、粮食安全等领域的合作，共同应对全球挑战。这份联合声明虽然更多的从中欧经贸和全球性议题的视角来总结了当前欧盟对华经济政策，但欧盟同样强调了未来将继续减少在关键领域对中国的战略性依赖，并在必要和适当的情况下“去风险”。

近两年，中国和欧盟始终以自己的模式积极推动经济复苏，在双方共同努力下，中欧经贸合作克服各种困难，展现出较强的韧性。然而，随着全球经济不确定性持续加剧，下行压力日益显著，为增强经济发展韧性，包括欧盟在内的世界主要经济体在产业链供应链、能源供应、贸易、投资等领域推出一系列防御性机制和政策，这可能给中欧经贸关系带来不容忽视的挑战。

### 1. 中国对欧新能源汽车出口或将面临冲击

在欧盟期望进一步稳固其关键领域供应链韧性的背景下，我

国新能源汽车对欧出口在未来可能会面临一定的冲击。2022年，尽管外需收缩，中国新能源汽车出口逆势暴增，与锂电池和太阳能光伏一起成为外贸出口的新引擎。据中国汽车工业协会数据显示，2023年1-4月，我国新能源汽车出口量已达34.8万辆，同比增长1.7倍，以比利时、英国为代表的欧洲地区已成为中国新能源汽车出口的主要增量市场。然而，中国新能源车的快速崛起引起了欧盟的高度警惕，导致欧盟委员会贸易部近期对中国新能源车实施反补贴调查。欧盟成员国中，法国一直较为强势地主张对中国向欧盟出口新能源汽车施压，原因在于该国新能源汽车购车补贴出现了集中流向中国企业产品的趋势，例如2023年第一季度法国约40%购车补贴就流向了在中国的新能源车。若欧盟借反补贴调查提高对中国新能源汽车的关税，这势必对中国对欧新能源汽车出口带来一定的冲击，抑制当前中欧贸易较好的发展势头。

## 2. 欧企在华投资的领域及规模将受到影响

根据荣鼎咨询（Rhodium）2023年5月发布的研究报告，欧盟对华投资已连降三年，从2018年的104.2亿美元降至2021年的63亿美元。德国是对华投资金额和项目最多的欧盟国家，占中国所有欧洲直接投资（FDI）的43%。然而，作为中国在欧最重要的投资伙伴，德国在近些年显著削减了对华的投资担保。此外，根据“欧洲经济安全战略”罗列的行动计划，欧盟预计将与其成员国进一步研究对外投资可能带来的安全风险，这在一定程度上将影响欧企未来在华投资的领域及规模，给本就持续走弱的欧盟对华投资带来更大的挑战。

### 3. 中企在欧投资活动将面临更多限制

长期以来，欧盟对外来投资均实施了较为严苛的审查机制，然而根据近期欧盟发布的一系列政策和倡议，上述趋势有愈演愈烈之势，给原本就不活跃的中企在欧投资活动产生直接的冲击。截至2022年底，中国全球对外投资降至8年新低，对欧投资规模也降到了近十年的新低，仅有79亿欧元，与2021年相比下降了22%。跟踪数据显示，导致中企对欧投资在近三年急剧下降的主要原因便是中国并购交易数量的严重萎缩。然而雪上加霜的是，自2023年以来欧盟进一步加强了对外资监管力度。例如，2023年1月12日，欧盟《外国补贴条例》对获得外国补贴的企业在欧并购、竞争及其他经济活动设置了新的监管机制，使得中企在对欧投资中将面临“反外国补贴”、“反垄断”和“反外商直接投资审查”三重审查机制。6月20日欧委会在“欧洲经济安全战略”中再次计划强化外国直接投资审查机制，尤其是投资欧盟境内关键基础设施或并购欧洲重要企业。在多重审查压力之下，中企将欧洲作为“走出去”战略目标的前景将困难重重。

### 4. 未雨绸缪应对欧盟对华经济战略

首先，针对欧盟已经开始实施的监管机制，中企自身还需要多渠道加强对欧盟政策的分析和理解，以更好地应对合规风险。例如上文提及的《外国补贴条例》虽然于2023年1月12日生效，但其中关于事后调查的规则定于2023年7月12日实施、关于事前申报的规则将于2023年10月12日实施。这就意味着中企需抓紧时间窗口进行准备和调整，避免临时面对调查或申报要求时



处于被动地位、增加交易成本与风险。

其次，虽然中企在欧并购活动在近三年显著萎缩，一定程度上拖累了中国对欧直接投资，不过中企在欧绿地投资（即跨国企业在投资目的地国家设立子公司，从零开始建设项目设施）却出现了相对积极的发展趋势。2022年，中国对欧绿地投资总额达45亿欧元，同比增长53%，占中国对欧直接投资总额的57%，自2008年以来首次超过并购规模，标志着中企在欧投资方式的重大转变。另外，此轮绿地投资主要受到中国电动汽车电池投资的推动，这也使得中企成为欧洲绿色转型的主要参与者。因此，在当前欧盟尚未进一步加强外国绿地投资监管和审查的情况下，我国应鼓励并支持有意布局欧洲的中企，特别是与欧盟绿色转型相关的企业以绿地投资替代并购的方式来“进军”欧洲市场。

此外，为进一步优化营商环境、提升欧洲在华企业的商业信心，我国还需采取更多积极行动，在稳固欧企已有投资规模和重点领域的时候，激发欧企在华拓展业务的意愿。政府可重点考虑为欧企拓宽获取可再生能源渠道、出台针对性的产业脱碳指导政策等，并协助欧企全面了解推进碳中和的首要技术，以制定正确的投资决策。例如，在海事制造和产业服务行业，中国尚未出台任何在国内航运业引入国际技术的政策或法规，导致欧盟商会会员企业对未来该行业主要的燃料来源缺乏清晰认识，投资新的燃料来源和技术的意愿较低。

2023年是中欧建立全面战略伙伴关系20周年。尽管近些年中欧关系受到诸多因素的影响，面临着越来越复杂的挑战，不过，

正如欧盟峰会联合声明所述，中国与欧盟互为对方最重要的经贸伙伴之一，双方在全球挑战性议题领域仍然具有强大的合作潜力。因此，中欧更应以中欧建立全面战略伙伴关系 20 周年为新起点，把握正确方向、保持市场开放，使其合作惠及双边，增益世界。

信息来源：第一财经，作者陈玺为中欧陆家嘴国际金融研究院研究员、博士

### **（三）墨西哥突然上调 392 个项目进口关税，中企如何应对冲击？**

2023 年 8 月 15 日，墨西哥总统签署法令，自 8 月 16 日起临时上调钢铁及轻化行业多种进口产品的最惠国关税。墨方这一贸易政策措施，具有诸多经济、商业和政治效应，不但给墨西哥本国的经济、产业和进口商带来影响，也势必对与墨西哥是否缔结自由贸易协定（FTA）国别的出口商和投资者的商业决策，造成政策性环境改变。

此次墨西哥宣布关税上调预先毫无征兆，且公告语言为西班牙语，影响了其传播速度。然而，这一政策无疑将对以墨西哥为出口市场和转移投资目的国的中国企业造成相当程度的冲击。

为此，大成 DENTONS 和美瑞 MMM 联合国际贸易救济律师团队，就墨西哥此次上调钢铁及轻化进口产品的最惠国关税，对中国出口及转移投资的影响进行了梳理和分析，供关注这一领域政策变化的读者参考：

### 1. 临时上调关税的性质与内容

根据墨西哥的官方说明，此次关税上调在性质上，并非 WTO 规则项下的“保障措施”，而是依据墨西哥在 WTO 协定项下的约束关税范围以内权限，所采取的贸易措施。

总的来说，本次上调关税法令将影响数百种产品的贸易。具体而言，该法令上调了适用于 392 个关税项目的进口关税。上述关税项目中，除特定纺织品将被征收 15% 的关税外，其他所有产品现在都将被征收 25% 的进口关税。

受该法令影响的产品有：钢铁、铝、竹制品、橡胶、化工产品、油、肥皂、纸张、纸板、陶瓷制品、玻璃、电气设备、乐器和家具等多种进口产品的最惠国关税。本次调整可能对国民经济产生多重影响。通过上调关税，该法令明显提高了进口产品的价格，从而转化为工业消费者或终端消费者的最终价格上涨。与此同时，更高的关税可以为墨西哥国内产业提供“保护”，使其免受外国竞争。

### 2. 临时上调关税的理由和考虑

墨西哥总统在法令中说明了上调关税的两个主要原因：第一，目前全球钢铁的产能过剩给市场带来钢铁过剩的压力；第二，纺织、服装和鞋类行业受到了新冠疫情和经济增长放缓的影响。

因此，墨西哥总统认为，上调关税对于向面临不利处境的所有产业部门提供确定性和公平的市场条件、使有关产业得以恢复、促进产业发展，以及支持墨国国内市场而言都是必要的举措。

### 3. 临时上调关税的操作手法和效力

墨方此次关税上调的政策操作手法是：第一，针对 392 个特定的 8 位进口税则产品；第二，排除了与墨西哥签订自由贸易协定（FTA）的国别；第三，调整期间为 2023 年 8 月 16 日至 2025 年 7 月 31 日。

也就是说，来自美国、加拿大、欧盟、越南、日本、新加坡等国的货物，只要有原产地证书，就不必按照提高后税率支付最惠国关税。因此，来自这些原产地的产品，继续基于自由贸易协定享受优惠关税。这一操作手法，可能使墨西哥得以援引“区域经济安排”例外，免于因违反“最惠国待遇”原则，而受到 WTO 的合规性审查和规制。

与此同时，墨方上调的对象是进口关税，而非附加税，可以与正在实施的反倾销、反补贴及保障措施等并行加征。因此，正在接受墨西哥反倾销调查的或者已经实施反倾销征税的产品，将会面临进一步的征税压力。

在这个方面，目前墨西哥经济部正在对从中国进口的钢球和轮胎进行反倾销调查，同时对来自韩国等国别地区的无缝钢管进行反补贴日落和行政复审。上述所有产品都被列入了本次增加关税的范围。除此之外，中国（包括台湾）产不锈钢、涂层扁钢，中国和韩国产冷轧板，韩国、印度和乌克兰产无缝钢管等均将受到此次关税上调的影响。

#### 4. 上调关税对贸易及转移投资的影响

表面上看，墨方的上调关税措施，直接对未与墨西哥缔结自贸协定国别的贸易关系和商品流通产生影响。其中，中国（包括

台湾)、韩国和印度等国家和地区的贸易关系和货物流动所受的冲击最大。

但实际上,自1995年加入WTO,墨西哥在将近30年间,曾经对关税进行过比较频繁的调整。大成DENTONS和美瑞MMM联合国际贸易救济律师团队认为,与币值稳定与否类似,关税不稳定,必然导致进出口贸易双方难以建立稳定的商业合作关系,不利于墨西哥国内企业参与全球分工。

更为重要的是,以墨西哥为投资目的国的外国投资者,也难以预判进口材料成本,不利于墨西哥对接全球供应链体系,承接全球供应链的转移。

#### 5. 中国对墨西哥出口及转移投资企业的应对建议

墨西哥是中国在拉美地区的第二大贸易伙伴;中国是墨西哥全球第二大贸易伙伴。两国经贸合作潜力巨大。自2018年开始的中美经贸摩擦以来,全球供应链发生了深刻的转变。CPTPP和USMCA等区域自贸政策安排,也促动中国企业对墨西哥进行日益提升的跨境转移投资。墨西哥上调对华进口关税,不利于墨西哥承接中国的产业和供应链转移。

基于对墨西哥贸易政策的持续跟踪,大成DENTONS和美瑞MMM联合国际贸易救济律师团队,建议中国政府、商协会和出口及转移投资企业,采取以下应对措施:

**第一,政府层面**,参考中国-智利的局部自由贸易安排模式,调研和启动与墨西哥之间的双边自贸协定谈判,加速CPTPP谈判,争取与墨西哥之间建立自贸协定;

**第二，商协会层面**，基于两国企业之间的紧密商业合作，日益提升的供应链承接关系，加强政策游说、解释和沟通，积蓄墨西哥国内下游产业、进口商、消费者等支持取消对华加征关税的力量；

**第三，企业层面**，一是对出口企业而言，检索税则清单，识别产品是否涉及征税；二是对转移投资企业而言，根据进口材料成本的提升情况，评估供应链的稳定性，并进行必要调整；三是把钢球的生产转移到与墨西哥有自贸协定的国别；四是积极促成中墨政府间的博弈和沟通；五是根据墨西哥 IMMEX 制度，只要企业具有该项资格，可以采取保税进料模式，免税进口原材料生产出口产品。这项规则可以抵消墨西哥此次加税的效果。因此，强烈建议制造、加工和出口服务业（IMMEX）有关企业必须特别注意对于临时进口库存的管控，以及对《美墨加协议》（USMCA）第 2.5 条的非原产货物关税延期规则的合规。

信息来源：走出去智库

#### **（四）越南拟利用贸易救济手段保护国内产业，外贸企业应注意防范风险**

2023年7月7日，越南工贸部发布公告，对原产于马来西亚、泰国和中国的预应力钢绞线进行反倾销立案调查。中国五矿化工进出口商会对此案做了大量的越南市场和贸易政策的调研工作，并提请外贸企业注意防范风险。

近年来，越南广泛开放了市场，签署了自由贸易协定，取消

关税壁垒，进口量快速增长，但其尚未采取任何措施来控制进口，以防止大规模进口可能对国内产业造成的损害。据悉，越南工贸部现已意识到这个问题的严重性，并将在今年下半年加强国内外贸易救济调查的力度和案件的处理效率，以保护越南制造和出口企业的利益。

自越南工业和贸易部 2017 年成立了贸易救济局以来，贸易救济局为保护国内产业发起了一些反倾销调查，但与其他国家针对越南产品提起的案件数量相比，此类案件的数量并不多。近期由于越南从中国大量进口钢铁，中国钢铁随后被贴上越南品牌的标签，出口到第三国，以规避高额关税的情况发生后，越南贸易救济局开始特别关注钢铁、木材和太阳能电池等出口额高的产品的反规避案件，因为这些案件对越国内生产和出口影响较大。越南工贸部副部长已要求贸易救济局加强对每种商品贸易救济案件的影响和损害的评估；同时，在处理贸易救济案件过程中，主管部门还需要与部内相关单位以及越财政部、农业和农村发展部等其他部委密切配合。

另外，除了做好贸易救济案件来加强保护国内产业以外，越南贸易救济局还开始聘请专家开展技术性贸易壁垒的研究工作，以弥补自身制度屏障的薄弱环节；并同时开始加强对越南企业运用贸易救济调查手段保护自身权益的培训工作。

信息来源：中国五矿化工进出口商会法律部

## （五）欧盟中国商会向欧委会提交碳边境调整机制细则评论意见

2023年7月11日，欧盟中国商会针对碳边境调整机制(CBAM)的过渡期报告细则向欧委会提供了反馈意见。商会指出，细则要求出口企业在2025年之前掌握一套建立在欧盟碳市场规则之上的碳核算方法。目前距CBAM过渡期开始只有不到3个月时间，而相关细则尚远不足以提供清晰指引和法律确定性。为避免过渡期给生产者、贸易商以及欧盟行政机关自身带来巨大困扰，商会敦促欧委会尽快拿出清晰的规则。考虑到CBAM核算方法的难度，商会强烈建议欧方提供包含示例的详细指南。

商会针对细则条款提出的意见主要涉及定义、间接排放、默认值、报告的修改、数据保密和罚金等问题。

商会建议对一些关键概念提供清晰准确的定义。例如，“设施”(installation)这一概念是CBAM核算的关键。对于不熟悉欧盟碳市场规则的外国生产者而言，这是一个陌生的概念，极易引发困惑。商会因此建议进一步澄清定义，或者通过指南及示例加以解释。关于“碳价返还”(rebate)，商会建议欧方在定义基础上举例说明，并澄清该定义是否包含生产商在本国碳市场获得的免费配额。总体而言，针对出口国碳价，欧方应提供更多指南。

间接排放的核算方法在细则正文中是个空白。关于在过渡期初期可以接受的非欧盟核算方法，相关条款的表述极其含糊，缺乏指导性。细则并未全面考虑申报方在获取数据时可能遇到的各



种障碍，例如无法获得生产者用电量的情况。在这方面，商会建议欧方进一步细化规则，以涵盖各种可预见的数据收集问题。

商会认为细则中关于默认排放强度的条款必然会引发困惑。该条款实际上只规定了在计算实际排放时有限地使用默认值的情况，而并未解答如何以默认值替代实际排放这一根本问题。另外，关于已提交材料的修改和重新提交，细则也需进一步澄清程序安排。

商会强调，数据保密至关重要。鉴于有评论方建议允许欧盟企业接触国外生产者提交的数据，商会指出这严重违反公平竞争原则。如果出现数据泄露给欧盟企业的情况，CBAM制度的可信性将被颠覆。

商会指出50欧元/吨的处罚上限过高。由于在过渡期内进口产品并无付费义务，故罚金不宜参照欧盟碳市场的相关罚金标准。此外，在确定罚金具体数额方面，欧盟各成员国的自由裁量权过大，这会导致处罚的宽严尺度不一致。商会建议欧委会制定更详细客观的处罚标准并收窄罚金的浮动范围。

关于间接排放，商会建议细则在以下方面加以澄清：如何选取默认电力排放因子，如何以实际值替代默认电力排放因子，如何定义“电力采购协议”（PPA）。商会强调作为原则，CBAM关于间接排放的规则应当起到鼓励，而非阻碍绿电使用和部署的作用。

信息来源：欧盟中国商会

## 五、2023 年第三季度经贸形势回顾

编者按：全球一方面是通胀高企、对外依赖和工人罢工，另一方面是以 WTO 贸易规则为核心的多边贸易稳步前行。与数字化、绿色化相关的产业蓬勃发展，有望形成新的贸易格局。但尽管“脱钩”转为“去风险”，壁垒救济仍然多发，贸易碎片化拖累经济增长。经营主体在其中不仅要防范政治变动带来的贸易风险，还要尽快转向新产业新格局，为挺过危机后的复苏繁荣积蓄力量。

WTO《投资便利化协定》文本谈判胜利完成。2023 年 7 月 6 日，中国牵头和一些发展中国家共同发起的 110 多个 WTO 成员参加的世界贸易组织《投资便利化协定》文本谈判在日内瓦胜利完成。投资便利化协定涉及的内容包括以下四点：1、提高投资措施的透明度和可预测性；2、简化和加快与投资相关的行政程序；3、加强政府和投资者之间的对话，促进公司采用负责任的商业行为做法，以及预防和打击腐败；4、确保为发展中国家和最不发达国家提供特殊和差别待遇、技术援助和能力建设。《投资便利化协定》是全球首个多边投资协定，主要规则包括提升投资政策透明度，简化行政审批程序，促进跨境投资便利化合作和推动可持续发展等。该协定将有助于提升全球投资便利化水平，推动全球投资更加顺畅流动。

欧盟和新西兰签署自贸协定。欧盟和新西兰于 2023 年 7 月 9 日在布鲁塞尔签署自由贸易协定，以促进双边贸易。欧盟委员会在当天发布的新闻公报中说，该协定实施后，预计将每年为欧盟

企业节省约 1.4 亿欧元关税，欧盟年出口额有望增长 45 亿欧元，双边贸易预计在十年内增长 30%。此外，欧盟对新西兰投资也有望增长 80%。在欧盟和新西兰完成批准程序后，该协定将正式生效。

**欧盟 204 种战略产品依赖进口。**据西班牙《先锋报》网站报道，欧盟过去和现在都依赖进口数百种材料和产品。根据欧盟委员会内部市场、工业、创业和中小企业总司的最新报告，多达 204 种产品被定义为“战略依赖”。此外，报告指出，欧盟在很大程度上不仅继续依赖进口数百种战略产品，还依赖于非常具体和有限的市场，尤其是来自中国。从来源国来看，欧洲依赖的 204 种材料和产品中，有 64 种来自中国 (31%)，38 种来自美国 (18%)，15 种来自俄罗斯 (7%)，12 种来自瑞士 (5%)，10 种来自英国 (超过 5%)。欧洲依赖从中国进口的 64 种材料和产品中，有 45 种 (即 70%) 是极其关键的。

**越南承认在当前情况下全年经济增长 6.5% 的目标将难以实现。**越南计划投资部投资总局局长阮氏香 2023 年 7 月 5 日对媒体表示，在当前情况下全年经济增长 6.5% 的目标将难以实现。根据越南统计总局日前公布的数据，第二季度 GDP 同比增长 4.14%，已高于预期。但 1 到 6 月 3.72% 的增长率，已是近 10 年来上半年增速的倒数第二，仅高于疫情暴发初期 2020 年上半年的 1.74%。工业生产动力、出口和旅游未完全复苏，受外部困难和挑战的影响，出口订单下降，拖累经济增长。

**数字税力争 2025 年生效。**包括日美欧、中国和印度等在内

的 138 个国家和地区于 2023 年 7 月 12 日汇总了修改国际征税规则的多边条约的大体框架。各国将有权对于在本国国内没有业务基地的巨大 IT 企业等征税。力争年底前签署相关条约，2025 年生效。充当谈判秘书处的经济合作与发展组织 (OECD) 日前发布了成果文件。条约力争防止税收集中在 IT 大企业众多的美国，确保税收公平分配给各国。将解决美国企业等通过在各国的业务获得收益、但仍以本国为中心缴纳税款、并未在提供服务的国家缴税这一问题。

**特斯拉正与印度谈判建厂。**《印度时报》2023 年 7 月 13 日消息，特斯拉正在与印度当局洽谈建立汽车工厂的事宜，预期中的新工厂将具备 50 万辆级别的年产能，产品起价则在 200 万印度卢比（大约 2.44 万美元）左右。另外，印度当局有消息人士指出，特斯拉还在考虑以印度作为出口基地的可能性，主要出口方向在印太海域周边。

**英国成首个加入 CPTPP 的欧洲国家。**2023 年 7 月 16 日，英国在新西兰奥克兰正式签署并加入《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP），成为继该协议 11 个创始成员国以外的首个签约国，这被视为英国在 2020 年脱欧后试图加强与太平洋地区贸易关系的尝试。

**全球关键矿产需求迅速飙升。**根据环球时报 2023 年 7 月 17 日消息，国际能源署报告显示，新能源产业的发展，特别是对电动汽车电池的大幅推广带动了关键矿产市场实现“前所未有的增长”。其中，被联合国视为“无化石燃料经济的支柱”的锂的开

发增加了 90%，有望成为未来清洁能源储能的主要方式。

**泰国电动汽车产业期待中国投资潮。**据泰国《曼谷邮报》2023 年 7 月 16 日报道，泰国总理府副发言人拉差妲当天表示，中国电动汽车行业对在泰国投资表现出极大兴趣，投资总额预计将超过 14.4 亿美元。泰国政府此前推出名为“30/30”的政策，旨在到 2030 年实现电动汽车在全国汽车生产总量中占比 30% 的目标。政府将继续推动东部经济走廊地区各类产业发展，特别是在电动汽车领域。路透社称，泰国是东南亚最大的汽车生产国和出口国，也是仅次于印度尼西亚的第二大销售市场。

**美半导体协会呼吁拜登政府不要加码对华出口限制。**当地时间 2023 年 7 月 17 日，美国半导体行业协会（SIA）在官网就美国政府对半导体可能实施的额外限制发表声明。SIA 在声明中表示，白宫反复采取过于广泛、模糊不清、有时是单方面的限制措施，可能会削弱美国半导体行业的竞争力，破坏供应链，引发重大市场不确定性。SIA 敦促白宫与行业 and 专家更广泛地进行接触，在评估当前和潜在限制措施的影响之前，不要再实施进一步的限制措施，以确定它们是否狭窄且明确定义，是否一致适用，并且是否与盟友充分协调。

**欧盟光伏“去中国化”失败。**德国 PV 杂志 2023 年 7 月 23 日报道，挪威咨询公司 Rystad Energy 本周公布的分析报告称，目前欧洲仓库中的光伏组件总产量约为 40 吉瓦。它们的总价值约为 70 亿欧元（相当于约 570 亿元）。到今年年底，可能有多达 100 吉瓦的来自中国的太阳能电池板在欧洲的仓库中等待交

付。今年前 7 个月，欧洲累积进口中国光伏组件 69.5 GW，同比增长 35%。但 7 月份组件出口到欧洲的月度同比增长率首现年内的负值——同比降低 22%

**中国汽车出口量上半年首超日本。**2023 年 8 月 8 日消息，中国汽车工业协会的数据显示，主要企业的汽车出口量在上半年同比增长 76%，达到 214 万辆。日本汽车工业协会发布的同一时期的日本汽车出口量为 202 万辆(同比增长 17%)，中国首次超过日本。拉动中国出口的是纯电动汽车等新能源汽车，占整体的 25%。从各车企来看，特斯拉、比亚迪贡献最多。从出口的对象地区来看，俄罗斯最多，中国企业在欧洲（以比利时为中转站）的影响力正在加强。中国企业正在国内确立影响纯电动汽车性能和价格的锂离子电池供应链，提高出口竞争力。

**2023 年中俄贸易额快速增长。**据俄新社 8 月 8 日报道，中国海关总署的最新数据显示，2023 年 1 月至 7 月，中俄贸易额同比增长 36.5%，达到 1341.04 亿美元。据报道，今年前 7 个月，中国对俄货物出口额达到 625.45 亿美元，同比增长 73.4%；俄罗斯对华货物出口额增长 15.1%，达到 715.59 亿美元。2022 年全年，两国贸易额达到创纪录的 1902.71 亿美元，同比增长 29.3%。

**墨西哥跃居美国第一大进口地。**2023 年 8 月 8 日，美国商务部公布了 6 月的贸易统计数据。1-6 月来自墨西哥的进口额达到创纪录的约 2360 亿美元，同比增长超过 5%。超过了减少 2 成以上的中国(2030 亿美元)。加拿大也以 2106 亿美元超过了中国。从在美国商品进口的占比来看，2023 年 1-6 月墨西哥超过中国，

跃居首位。这是中国 15 年来首次跌落榜首。墨西哥则是自有可比数据的 2001 年以来首次成为美国第一大进口地。

**中澳大麦贸易已经恢复。**据彭博新闻社网站 2023 年 8 月 14 日报道，中国开始订购澳大利亚大麦。据知情人士透露，交易商已经预订了至少 4 批澳大利亚谷物，将于 9 月至 10 月运输。北京以中国大麦市场情况发生变化为由，于 8 月 5 日终止对原产于澳大利亚的进口大麦征收反倾销税和反补贴税，表明这两个贸易伙伴之间的关系正在改善。

**商务部回应对台贸易壁垒调查进展情况。**商务部新闻发言人束珏婷在 8 月 17 日举行的商务部例行新闻发布会上回应对台贸易壁垒调查进展情况。她说，初步调查显示，台湾地区对大陆贸易限制措施涉嫌违反世贸组织关于“非歧视原则”“普遍取消数量限制原则”等规则。

**商务部要求美方立即取消违反世贸规则的钢铝 232 措施。**2023 年 8 月 22 日，商务部条约法律司负责人就世贸组织发布美诉中方针对美钢铝 232 关税措施的反制措施世贸争端案专家组报告答记者问。近日，世贸组织公布了美诉中方针对美钢铝 232 关税措施的反制措施世贸争端案专家组报告。中方注意到相关报告，正在对专家组报告内容进行研究，并将按照世贸组织规则做好本案后续工作。中方要求美方立即取消违反世贸规则的钢铝 232 措施，与其他世贸成员相向而行，共同维护以规则为基础的多边贸易体制。

**WTO: 今年三季度全球货物贸易增长动能或有限。**根据新华

社 2023 年 8 月 24 日消息，世界贸易组织日前发布报告说，由于汽车产销强劲，2023 年第二季度全球货物贸易形势出现好转迹象，但如果出口订单仍然疲弱，第三季度及之后的增长动能可能有限。报告指出，由于汽车产品出口激增，日本 2023 年上半年国内生产总值增长强于预期。汽车出口也是近期支撑中国经济增长的因素之一。

**中美商务部宣布成立工作组。**2023 年 8 月 28 日，商务部部长王文涛在京与来访的美国商务部部长雷蒙多举行会谈，就中美经贸关系和共同关心的经贸问题进行了理性、坦诚、建设性的沟通。双方深入交谈近 4 个半小时，宣布在中美两国商务部之间建立新的沟通渠道，成立了一个工作组，由中美副部长级和司局级的政府官员组成，并有企业代表参加，以寻求解决具体商业问题的办法。工作组将每年举行两次副部长级会议。两位部长同意经常性沟通，每年至少会见一次。此外，双方还启动了出口管制信息交流机制，作为解释各自出口管制制度和改善沟通的机制。双方将按照各自法律，就出口管制信息进行交流。双方讨论并同意两国专家将就强化行政许可过程中的商业秘密和保密商务信息保护问题进行技术磋商。

**金砖国家将讨论“出口结算货币”。**塔斯社 2023 年 8 月 29 日报道，巴西总统卢拉表示，金砖国家明年将讨论创建出口结算货币。报道称，南非财政部长埃诺赫·戈东瓜纳负责领导金砖国家在金融工具方面建立新合作机制的工作小组。他早些时候表示，国际货币基金组织和世行 10 月将在摩洛哥举行年会，旨在



扩大成员国在相互贸易中使用本币的金砖国家财长会议将在上述年会期间举行。

**印度—中东—欧洲经济走廊签署。**2023年9月9日，美国、印度、沙特阿拉伯、欧盟在二十国集团（G20）峰会场边签署谅解备忘录，宣布将建设“印度-中东-欧洲经济走廊”（IMEC）。这条野心勃勃的“现代香料之路”被外媒视作意在“对抗”中国“一带一路”倡议，但也有分析认为其未必能达到这一目标。英国《金融时报》9日引述消息人士称，一条将横跨阿拉伯海，从印度延伸至阿联酋，另一条则将穿越沙特、约旦和以色列，将这些中东国家连接至欧洲。美国官员称，这条走廊计划加快海湾地区能源出口并促进贸易流动。

**俄中贸易“实际完成去美元化”。**据参考消息援引《日本经济新闻》7月25日报道，中国双边结算中人民币占比首超美元。据报道，在对华贸易的双边结算中，人民币的使用正在扩大。关于企业和机构投资者等使用的结算货币的统计数据显示，人民币结算所占比例在2023年二季度达49%，首次超过美元。这其中较大的影响因素包括金融开放和中俄贸易增加。虽然全球范围内人民币结算所占比例不到3%，但“去美元化”开始取得进展。据环球时报，今日俄罗斯电视台（RT）网站2023年9月9日报道，俄罗斯外交部官员表示，俄方在与中国的贸易中已经“实际上完成去美元化”，美元在双方贸易中的使用份额已降至历史低点。

**欧盟下调欧盟和欧元区今明两年经济增长预期。**欧盟委员会9月11日发布2023年夏季经济展望报告，决定下调欧盟和欧元

区今明两年经济增长预期。调查指标显示，夏季和未来几个月的经济活动仍将放缓，工业持续疲软，服务业势头减弱。但随着通胀缓和、劳动力市场和实际收入逐渐恢复，预计明年欧盟经济将温和反弹。

**“印太经济框架” 国家对华贸易依赖提升。**韩联社9月17日援引美国智库彼得森国际经济研究所（PIIE）9月6日发布的报告称，通过对“印太经济框架”（IPEF）成员国从2010年至2021年的贸易情况进行分析，以2021年为准，“印太经济框架”成员国的进口来源国中，中国占比平均超过30%，对中国的出口在整体出口中占比约为20%。与2010年相比，在这些国家的进口和出口中，中国所占规模分别提高40%和45%。除文莱外，中国目前是所有“印太经济框架”成员国中最大的进口来源国，也是其中一半成员国中最大的出口目的地。

**中欧双方同意建立出口管制领域对话机制。**9月25日，第十次中欧经贸高层对话在北京举行。中欧双方围绕宏观经济、贸易与投资、产业链供应链、金融合作四个专题，进行了务实、坦诚、富有成效的讨论。双方就宏观经济政策协调、产业链供应链合作、改善营商环境、世贸组织改革、金融业双向开放和监管合作等达成一系列成果和共识。双方承诺保持双向开放，为对方企业提供公平、非歧视的营商环境。双方同意共同维护和加强以世贸组织为核心、以规则为基础的多边贸易体制，反对单边主义和保护主义。双方同意构建稳定互信的产业链供应链，共同维护全球产业链供应链韧性和稳定，反对“脱钩断链”。双方讨论了建立中欧

原材料供应链预警机制等问题，同意保持沟通。双方就欧盟近期推出的国际采购工具、外国补贴审查、碳边境调节机制等贸易政策深入坦诚交换了看法，中方希望欧方审慎使用贸易救济措施，鼓励以电动汽车为代表的新能源行业深化合作，为中欧正常贸易往来和绿色可持续发展创造良好环境。

**海关总署：前三季度我国进出口总值 30.8 万亿元人民币。**

国务院新闻办公室 10 月 13 日上午举行新闻发布会，海关总署新闻发言人、统计分析司司长吕大良介绍 2023 年前三季度进出口情况。今年前三季度，我国坚持稳中求进工作总基调，经济整体回升向好，高质量发展扎实推进，货物贸易进出口平稳运行、积极向好。据海关统计，前三季度我国进出口总值 30.8 万亿元人民币，同比微降 0.2%。其中，出口 17.6 万亿元，同比增长 0.6%；进口 13.2 万亿元，同比下降 1.2%。具体分析，主要有以下五个方面的特点：一是外贸规模稳中有增，9 月创年内单月新高。从季度看，进出口逐季抬升，9 月当月进出口 3.74 万亿元，环比连续 2 个月增长，规模创年内单月新高。二是民营企业进出口较快增长。前三季度，我国民营企业进出口 16.34 万亿元，同比增长 6.1%，占我国进出口总值的 53.1%。同期，外商投资企业进出口 9.42 万亿元，国有企业进出口 4.95 万亿元，分别占 30.6% 和 16.1%。三是对共建“一带一路”国家进出口好于整体。前三季度，我国对共建“一带一路”国家进出口 14.32 万亿元，同比增长 3.1%，占进出口总值的 46.5%。四是机电产品出口占比提升。前三季度，我国机电产品出口 10.26 万亿元，同比增长 3.3%，占

出口总值的 58.3%，较去年同期提升 1.5 个百分点。其中，汽车及其零配件、船舶、电工器材分别增长 48.2%、26.8%、16.2%。五是大宗商品、消费品进口扩大。前三季度，我国能源、金属矿砂、粮食等大宗商品进口量同比增加 16.5%。同期，进口消费品 1.46 万亿元，增长 3.1%。总的看，在世界经济复苏势头不稳的大环境下，我国外贸顶住压力，稳规模、优结构持续推进，积极因素不断积蓄。

