

技术转让新规一旦出炉，让中国车企在欧盟市场前途未卜？

来源：王建光 发布时间：2025-11-12 04:48:49

【导语：虽然中国车企在欧盟市场上大放异彩，在产品力和成本上都占据明显优势，但是，如此大好前景，或将随着欧盟新规的出台而蒙上一层阴霾。】

撰文|张 弛、编辑|禾 子

近日，有外媒报道，欧盟贸易专员和丹麦外交大臣纷纷表示，欧盟正在研究为中国企业在欧洲投资设定先决条件，其中就包括技术转让和专有技术（Know-how）转让。除此以外，欧盟还会提出一些其他要求，包括要求投资企业使用一定数量的欧盟商品或劳动力，并在欧盟境内增加产品的价值。

中国汽车和电池或将首当其冲。欧盟欲从中国新能源汽车产业分一杯羹的司马昭之心已经昭然若揭。相关政策最快或将在11月份出台，欧盟委员会将在年底提交一份综合报告，对这些规则进行全面评估。



欧盟为什么要出台新规？

根据欧洲汽车制造商协会ACEA公布的数据，今年上半年，欧盟共出售新车近558万辆，稳居全球第三大汽车市场的地位，并且欧盟的消费者拥有较强的购买力。在欧盟汽车市场的销售结构中，电动车销量占比的快速攀升，对于在电动车产品力和成本控制上有代际优势的中国车企来说有着很大的吸引力。具体来看，欧盟上半年的纯电动汽车销量为86.93万辆，同比增长8%，增速快于整体欧盟汽车市场的发展，市场份额升至15.6%。此外，混动汽车的

市场份额为34.8%；插电式混动汽车占比为8.4%；汽油车占据超过28%的市场份额，而柴油车市场份额近10%。

尽管欧盟为了牵制中国电动车快速扩张而已在2024年对中国电动车加征最高达到35.3%的关税，但是中国汽车出口欧盟市场的势头通过插电混动和燃油车这些车型得以延续。根据海关数据，今年上半年中国对欧盟出口量约为60.1万辆，同比增长19.6%，高于整体出口增速。所以，中国车企的竞争力已经不仅仅局限在拥有先发优势的电动车车型上，凭借更高的性价比以及更强的产品力，燃油车也开始在欧盟汽车市场攻城略地，直接影响欧盟本土汽车制造业的竞争力。如果中国对欧盟出口插电式混动和燃油车数量持续攀升，下一步不排除欧盟也会对电动车之外的其他车型加征关税。



而让欧盟和欧盟各成员国更为担心的是，除了来自中国出口的整车外，中国车企在欧盟当地设厂的步伐也非常惊人。比亚迪计划在匈牙利设立欧洲总部和乘用车工厂，投资约400亿元人民币来建设20万的产能。奇瑞除了在西班牙巴塞罗那建设一座合资工厂来生产Omoda和Jaecoo等车型，并正与意大利和英国政府商谈建厂事宜，甚至是不是有收购Stellantis旗下品牌的信息传出。上汽集团则有意考虑法国来建设来进一步扩大MG在欧洲市场的销量。至于小鹏和零跑，前者已经找了生产奔驰G Class的麦格纳来代工；后者有望借助股东Stellantis的力量在欧洲生产。此外，吉利、东风、广汽、长城也都传出正在寻址中。毫无疑问，中国车企正在寻求快速扩张在欧洲的市场份额。这样必然会对欧洲当地的车企造成很大的冲击。

进入欧盟的门槛提高

在这种情况下，欧盟祭出新政来牵制中国车企的发展也就理所当然。对于中国企业来说，短期来看，欧盟的新规落地会带来一定的冲击，但欧盟市场绝不能放弃。但凡有一线生机，中国车企肯定会拼尽全力来适应欧盟市场的新规，因此尽快进行评估并做出预案才是当务之急。

知识产权相关工作需要重点关注。如果技术转让在初期势在必行，那么一份完整的知识产权合同对于技术受让方来说就是一个极强的约束。这样可以最大程度保护中国企业的核心利益不受损。



商业计划需要更新。新规的出台，意味着在欧盟投资的整个逻辑将发生实质性变化。无论是设立合资公司，还是在欧盟当地落地研发中心，亦或是招聘更多的当地工人和使用当地的产品等等，整体商业计划都要重新制作，以此来计算投资回报率。汽车行业牵涉甚广，牵一发而动全身。

此外，中国车企在欧盟当地的投资会面临更加严格的审查。更多诸如技术来源、产品增值数据等企业运营数据需要被提交，这些都会增加企业在当地的运营成本。企业也需要调整组织机构，在内部组织专门的合规团队来拉动公司内各个部门，避免不合规的情况发生。

欧盟并非完全赢家

但是任何一件事情都有两面性。

受新规影响企业所在的国家政府对于欧盟的新政必然会采取反击，无论是在WTO的框架体系内，还是使用关税或者市场准入的方法都可以对欧盟企业进行反制。

一旦新规落地之后，如何定义“技术转让”或“知识产权共享”，这也需要打上一个大大的问号。如果只是转让装配技术，那么对于中国企业的影响甚微。毕竟中国车企在欧洲当地组装整车或者电池包，当地如果不知道装配参数，那么相关工作也无法进行。但如果要转让产品设计的know-how，那么就有可能触动到中国企业的核心利益。不过，这个也可以分两个维度来看，如果有些企业愿意进行技术的转让，并且受让企业愿意支付合理金额来购买，那么问题其实并不大，其实在国内就有小鹏向大众转让技术的案例，这毕竟是纯粹的商业决定。最终小鹏和大众双方也是各取所需，实现了共赢。但是，如果是欧盟强迫那些没有意愿的企业来进行核心技术的转让，尤其是一些中国车企在当地的工厂已经投产的情况下，那么

这就是典型的乘火打劫的强盗逻辑。

此外，有一个不得不提的因素就是，欧盟本质上来说是一个松散的联盟，各个成员国政府都有自己的盘算。中国车企在匈牙利、西班牙的投资比较大，德国和瑞典的车企在中国又有着庞大的利益，即便对于中国新能源汽车态度较为强硬的法国，其国内主要品牌雷诺也正在和中国车企开展全面的合作。因此，综合这些因素来看，欧盟也并非铁板一块。毕竟，中欧汽车产业密不可分，一动牵发全身。

其实，相比于政府之间的博弈，企业投资意愿的降低对于欧盟以及其成员国来说才是更大的隐患。以中国整车企业和电池企业为例，它们正纷纷在欧盟设厂，不仅用来避免去年落地的高额的电动车进口关税，同时也为了更好地在欧洲当地扎根，更快地响应客户的各种需求。这种投资本身就带来了大量的就业机会，并且盘活了多家之前已经濒临倒闭或者陷入停产的工厂。如果说整车进口有挤占工作岗位的嫌疑，那么在当地生产的中国车企已经和本地车企没有实质性差异。

点评

中国汽车工业的竞争力今非昔比，不仅在电动车上拥有巨大的优势，即便是在传统燃油车和混动车型上，得益于国内完善的汽车工业产业链和过往积累的经验，也有不错的竞争力。中国车企在全球范围内都已经成为一支不可忽视的力量。因此，欧美等汽车制造大国为了维护自身的利益，对我们进行打压不可避免，各种贸易壁垒将会增多。不过，中国车企正不断练好内功，走向全球市场势不可挡。

（本文系《禾颜阅车》原创，未经授权，不得转载）

HTML版本：[技术转让新规一旦出炉，让中国车企在欧盟市场前途未卜？](#)