

目 录

知识广角

碳关税的内涵及表现形式.....	1
什么是碳边境调节机制（CBAM）？.....	1
碳泄漏的含义.....	1
欧盟公布碳关税过渡期实施细则.....	1
覆盖范围.....	2
欧盟持续推进建立碳边境调节机制双重考量.....	2
欧盟建立碳边境调节机制带来的主要影响.....	3
欧盟 CBAM 的核心要点.....	3
CBAM 的执行时间线.....	4
欧盟 CBAM 对我国的影响.....	4
碳关税的计算中要注意的问题.....	5
欧盟征收碳关税目的.....	5
碳边境调节机制时间线.....	5
碳边境调节机制计算缴纳.....	6

新闻评论

美版“碳关税”雏形显现.....	8
欧盟“碳关税”，环保还是政治？.....	9
中国亟需提升减碳国际话语权.....	10
欧盟实施碳边境税影响几何.....	11
中国财经报：应对欧盟 CBAM 的建议.....	12
欧盟只认绿电，不认绿证！.....	13
阳平坚：对“碳关税”征收的范围及带来潜在风险的认识.....	13
“碳关税”，新能源汽车入欧的又一拦路虎？.....	14
全国政协常委周汉民：碳足迹需精准量化.....	16
助力应对欧盟碳边境调节机制 中国太保首创“碳关税保险”.....	17

小贴士

绿电、绿证、CCER.....	18
绿电、绿证和 CCER 之间的联系与区别.....	18

新电池法

欧盟的新电池法规.....	20
欧盟新电池法规适用范围包括哪几类电池?.....	20
今后电池出口欧盟前需要满足哪些条件?.....	20
“新电池法”的主要内容.....	21
新法规定了限制电池中有害物质的框架.....	22
“新电池法”适用范围.....	22
“新电池法”设定具体的回收目标.....	22
董扬：欧洲《新电池法》有明显偏向欧洲市场的倾向，远未成熟.....	23

欧盟碳边境调节机制（CBAM）法规，即全球首个“碳关税”，从2023年10月1日起开始实施。从现在到2025年为过渡期，从2026年至2034年间逐步全面实施。

知识广角

碳关税的内涵及表现形式

碳关税(Carbon Tariff),是指一国(承担碳减排责任国)对其进口商品(来自非承担碳减排责任国)按照二氧化碳的排放量所征收的税。

主要表现为两种形式：一是要求进口商为进口能源密集型产品交纳与同类国内产品承担的碳税或能源税相对应的费用；二是要求进口商为进口能源密集型产品购买排放配额或排放许可。同时，允许实施减排措施的出口国对国内生产的出口产品进行相应的税收返回，以保证该产品在国际市场上的竞争力。虽然碳关税是当前国际气候制度安排的特有税种，但基本上类似于边境调节税，又被称为碳边境调节税(Carbon-motivated Border Tax Adjustments, CBTAs)。（摘自：低碳经济条件下提升中国制造业贸易竞争力研究. 杜运苏著）

什么是碳边境调节机制（CBAM）？

2019年，欧盟委员会发布《欧洲绿色协议》，首次提出建立欧盟“碳边境调节机制”。“碳边境调节机制”是指：由于某些产品在生产时会释放二氧化碳等温室气体，这些产品进入欧盟关境时，需要向欧盟额外支付一笔款项，其数额与产品制造时释放的温室气体数量相关。

碳泄漏的含义

碳泄漏是指一个国家（地区）采取碳减排措施后，由于成本的上升，导致该国（地区）一些产品的生产商（尤其是碳密集型产业）转移到其他未采取碳减排措施的国家（地区）。

欧盟公布碳关税过渡期实施细则

2023年5月，欧盟对外公布《建立碳边境调节机制》的正式法令，对于其征收范围、排放量计算、申报要求、各方权责、履约规则和程序等进行了最终明确，并于公布之日的次日生效。

欧盟委员会此次公布的过渡期实施细则，就是根据上述法令内容，详细说明欧盟碳边境调节机制产品进口商涉及的义务，计算这些进口产品生产过程中释放温室气体数量的过渡性方法。

细则规定，在过渡阶段，贸易商只需提交每年进口产品隐含的碳排放数据报告，而无需缴纳费用。与此同时，帮助进口商计算和报告排放量的信息技术工具、培训材料以及教程也正在开发中，将于过渡期间为企业提供支持。

按照计划，欧盟碳边境调节机制过渡期至 2025 年底，将于 2026 年正式起征“碳关税”，并在 2034 年之前全面实施。

近日，欧盟委员会通过并公布了欧盟碳边境调节机制过渡期实施细则。该细则从今年 10 月 1 日起生效，一直持续到 2025 年底。按照计划，过渡期结束后，欧盟将成为世界上第一个开始征收“碳关税”的经济体。

覆盖范围

首批被纳入高碳泄漏风险、高碳排放的是：电力、钢铁、铝业、水泥、化工、氢等六个行业。

在过渡期内，即到 2025 年底，这六个行业需要履行报告义务，每年提交进口产品隐含的碳排放数据。而到了 2026 年过渡期结束后，进口商则需为进口产品的排放支付费用。

欧盟持续推进建立碳边境调节机制双重考量

欧盟委员会执行副主席弗兰斯·蒂默曼斯表示：“**碳边境调节机制的唯一目的是防止碳泄漏。**”碳泄漏主要分为两种情况：一是产业外流，即欧盟的碳密集型生产企业为利用外部更宽松的气候政策而迁移到其他国家和地区；二是碳倾销，即高碳进口产品挤占低碳欧盟产品的市场份额。因此，碳泄漏发生就意味着原本在欧盟内部产生的碳排放没有“消失”，而是被转移到了其他地区。对此，欧盟委员会表示，碳泄漏破坏了欧盟气候行动的初心。欧盟希望通过建立碳边境调节机制，促使其贸易伙伴达到与之同样水平的气候雄心，共同应对全球气候问题。

不过，中国社会科学院欧洲研究所欧洲经济研究室副研究员杨成玉在接受采访时表示，**欧盟推动建立碳边境调节机制，也有其对自身经贸利益的考量。**

杨成玉认为，欧盟的气候雄心，促使它在产品生产过程中充分执行绿色低碳的高标准，但也导致其生产成本上升，价格竞争力不足。欧盟建立碳边境调节机制、征收“碳关税”，就是迫使外国企业同样承担节能减排的成本，从而调整自

己的比较优势，提升产品的国际竞争力，扩大国际市场份额。

欧盟建立碳边境调节机制带来的主要影响

杨成玉指出欧盟建立碳边境调节机制带来的影响主要有两方面。

一是在应对气候变化方面，欧盟率先征收‘碳关税’，倒逼出口欧盟市场的企业在生产环节减少温室气体排放，希望在应对全球气候问题上发挥引领作用。二是在国际贸易方面，欧盟此举实质上是给外国企业设置了合规成本，造成绿色贸易壁垒，不利于国际贸易的自由流动。

非洲气候基金会和伦敦经济学院公布的一项研究表明，碳边境调节机制的经济影响是深远的，每年将给非洲国家造成 250 亿美元的损失。美国也对碳边境调节机制表达过担忧，强调该机制必须符合世界贸易组织的规则，并且不能构成变相的贸易壁垒。

“长期来看，欧盟可能发挥其‘布鲁塞尔效应’，使碳边境调节机制和世界贸易组织的多边规则兼容。”杨成玉表示，欧盟一贯善于在自身大市场内部设置单边经贸规则，要求其贸易伙伴执行它的规则，使之逐步向多边规则拓展，直至推广到全球范围。未来，欧盟的碳边境调节机制可能会被其他国家的经贸政策效仿，“碳关税”或将成为世界贸易新规则。

欧盟 CBAM 的核心要点

欧盟 CBAM 自 2026 年 1 月 1 日正式起征，但要到 2034 年才开始全额征收。

欧盟 CBAM 将覆盖所有没有加入 EUETS 的国家，引发了美国政策制定者的担忧。目前，欧盟 CBAM 涉及水泥、钢铁、铝、化肥、电力、氢气 6 个行业。欧盟表示，2030 年将会对 CBAM 所覆盖的行业进行调整，最终目的是至少达到 EUETS 覆盖的 50%排放量对应的行业。在过渡期内，进口商需要向欧盟报送其进口产品的直接和间接碳排放数据。2024—2025 年，进口商可以在以下三种方法中选择一种向欧盟报告碳排放数据：一是根据欧盟方法进行全面报告；二是根据具有同等效力的第三国国家方法进行报告；三是根据默认参考值进行报告。2025 年以后，进口商只能根据欧盟方法进行碳数据报告。

过渡期结束后，欧盟的进口商如果将适用 CBAM 机制的商品进口至欧盟，就需要根据商品隐含的碳排放量购买 CBAM 证书。每吨碳排放需要按照欧盟碳市场的碳价购买一张 CBAM 证书。CBAM 证书价格将根据 EUETS 碳配额的周平均拍卖价格计算。如果原产国支付了碳价，申报人可以要求等额抵消 CBAM，但抵消仅适

用于碳价格未退税或补偿的情况，并且需要独立认证。企业要在欧盟进口国开立 CBAM 账户，每年 5 月前申报进口货物数量、总碳排量、已购买的 CBAM 证书总量等。

CBAM 的执行时间线

2023. 5. 16 CBAM 在欧洲议会通过：CBAM 正式成为欧盟法律，这意味全球首个“碳关税”尘埃落定。

2023. 10. 1-2025. 12. 31 过渡期：企业只需履行报告义务，即每年需提交进口产品数量和碳排放数据，不需要为此缴纳费用。

2026. 1. 1-以后 正式实施：企业不但要报告每年进口产品的碳排放数据，还要支付对应的碳排放费用。

2026-2034 逐步强化：推进速度将与欧盟碳交易市场中免费配额逐步取消的速度保持一致。在此过程中，非欧盟生产商仅需要对其排放量中，与欧盟生产商非免费配额比例一致的部分缴纳碳关税。

2035 年后则完全取消 EU-ETS（欧盟碳排放交易体系）和 CBAM 所覆盖高碳产品的免费碳配额。

欧盟 CBAM 对我国的影响

欧盟 CBAM 将对我国经济发展和国际竞争格局产生深远影响。

目前，我国与欧盟没有电力贸易，对欧盟出口的水泥、化肥、氢气规模非常小，主要受影响的将是钢铁及铝行业的产品。按照 CBAM 规则，依据我国每年出口到欧盟的钢材产品量和总金额、欧盟碳排放交易市场的碳价等因素初步估算，我国钢铁行业出口成本将增加 4%—6%。欧盟 CBAM 对我国经济影响短期总体可控，但作为欧盟第一大贸易伙伴，CBAM 对我国产业发展的中长期影响不可忽视。

欧盟 CBAM 对我国碳定价和绿色税收制度构成了挑战。

一是数据安全问题。高碳行业碳排放数据可能涉及行业生产等敏感信息，相关出口企业根据欧盟 CBAM 要求提交信息存在数据安全隐患。

二是排放数据标准问题。CBAM 数据报送方法和标准是由欧盟单方面制定的，存在标准制定的不公平问题。

三是碳排放交易市场地位问题。由于目前我国碳排放交易市场只包含电力行业，其他行业企业向欧盟出口产品则需要缴纳欧盟 CBAM 的碳差价，造成我国碳排放交易市场的损失并导致我国碳排放交易市场地位受损。

四是低碳措施的成本无法抵扣问题。我国已经对大气污染物、水污染物、固体废物和噪声污染物征收了环境保护税，对汽油等高碳产品征收了消费税，这些涉碳税收政策有效保障了我国应对气候变化目标的实现，但以上措施并非狭义的碳定价措施，无法与 CBAM 兼容并得到相应的抵扣。

碳关税的计算中要注意的问题

CBAM 税费=CBAM 凭证数量×CBAM 凭证价格=(产品碳排放量-欧盟同类产品企业获得的免费排放额度)×(EUETS 碳价-出口国碳价)

公式中，EUETS 碳价指上一周欧盟碳排放权拍卖的周平均结算价格。碳排放量的计算范围包括直接和间接排放，所包含的温室气体有二氧化碳 (CO₂)、一氧化二氮 (N₂O) 和全氟化物 (PFCs)。对于无法准确计算的排放量，将使用缺省值 (即事先确定的默认值) 进行计算。

值得注意的是，缺省值的计算需要包括生产国电网平均排放因子，这是其他国家可以向欧盟提出修改的地方，也意味着各国可以通过降低平均排放因子和完善对缺省值的计算方式来减少碳关税。

碳关税并不是小数目。但就目前来说，中国与欧盟之间的碳排放权交易市场碳价还隔着一道“鸿沟”，企业届时支付的碳排放价款可能大部分还是得进欧盟的“口袋”。

外界普遍认为，欧盟提出碳边境调节机制，征收碳关税主要有两个目的，一方面是限制碳倾销，另一方面是防止产业外流。(综合自：①欧盟开启征收“碳关税”过渡期. 人民网 2023-08-26；②欧盟“碳关税”动态、挑战与中国应对. 中国财经报 2023-11-15；③摘自：“碳关税”，新能源汽车入欧的又一拦路虎？. 财经 2023-11-06)

欧盟征收碳关税目的

1. 应对碳泄漏，刺激欧盟内部减排；
2. 进口商承担同等义务，缓解高碳价；
3. 确定欧盟规则制定者的地位；
4. 提高收益。

碳边境调节机制时间线

2019 年 12 月 欧盟委员会通过了《欧洲绿色协议》，包括提议设定 CBAM。

欧盟委员会随后在 2020 年 7 月至 10 月进行了公开咨询。

2020 年 3 月 欧盟委员会提交 CBAM 影响评估报告。

2020 年 9 月 欧盟委员会主席宣布将 CBAM 纳入到 2021 年立法提案。

2021 年 2 月 欧洲议会环境、公共健康和食品安全委员会 (ENVI) 通过报告呼吁引入 CBAM。2021 年 3 月, 欧洲议会通过《关于建立与 WTO 兼容的欧洲 CBAM 决议》。

2021 年 7 月 欧盟委员会通过了 CBAM 提案。

2022 年 3 月 欧盟理事会通过了关于 CBAM 的一般方法。

2022 年 6 月 CBAM 提案获得欧洲议会通过。

2022 年 12 月 欧盟理事会与欧洲议会就 CBAM 达成临时协定。

2023 年 4 月 18 日 欧洲议会通过 CBAM 法案。

2023 年 4 月 25 日 欧盟理事会通过 CBAM 法案。

2023 年 5 月 17 日 欧盟理事会 CBAM 法案发布并开始生效。

碳边境调节机制计算缴纳

计算方式:

CBAM 税费=CBAM 税率×碳排放量=(EU ETS 碳价-出口国碳价)×(产品碳排放量-欧盟同类产品企业获得的免费排放额度)

其中:

1、EUETS 碳价: 上一周欧盟碳排放权拍卖的周平均结算价格;

2、碳排放量所包含的温室气体: 二氧化碳(CO₂)、一氧化二氮(N₂O)和全氟化物(PFCs);

3、碳排放量核算边界: 主要为直接排放(针对钢铁、铝、氢三大行业), 特定情况下还包含使用外购电力的间接排放(针对水泥、化肥、电力三大行业);

4、直接碳排放量核算方法:

① 简单商品(即直接以自然界中材料进行加工的产品), 碳排放量=生产过程中的直接排放总量;

② 复杂商品(即使用简单商品进行再加工的产品), 碳排放量=生产过程中的直接碳排放量+所使用的简单商品所隐含的直接碳排放量;

5、出口国碳价: 欧盟进口商品在其生产国(即出口国)已经支付的碳排放额度。

如何减少税费：从公式中不难看出有两种方法：减小与欧盟碳价的差值，减小与欧盟同类产品排名前 10% 的单位产品碳排放强度基准的差值。

清缴方式：

CBAM 费用清缴由欧盟设立统一的执行机构负责。欧盟进口商需向该执行机构申请获得 CBAM 征收范围内产品的进口申报资格，经批准后成为“授权申报人”（注册进口商）才能进口相关产品。每一个注册进口商将在 CBAM 管理系统中拥有一个独立账户。

在清缴时间节点方面，CBAM 并非在产品进口环节逐笔征收，而是在第二年的 1~5 月期间统一结算。

具体流程：

(1) 申报清缴。在每年 5 月 31 日前，进口商需向 CBAM 执行机构申报上一自然年度其进口产品中所含碳排放量，以及将要缴纳的与上述排放量相对应的 CBAM 电子凭证（即 CBAM 证书）数量。一张 CBAM 证书对应 1 吨碳排放量；

(2) 回购注销。年度清缴完成后，CBAM 执行机构应回购进口商账户上多余的 CBAM 证书，回购价格为进口商购买时的支付价格，回购数量上限为进口商在上一年度购买 CBAM 证书总数的 10%。若回购后，进口商账户上仍有多余证书，则由 CBAM 执行机构在 7 月 31 日前清零；

(3) 处罚方式。若未完成 CBAM 履约或伪造数据，则进口商（即申报人）将受到处罚，需补足未交的 CBAM 证书，且根据上一年度 CBAM 证书平均价格的 3 倍缴纳罚款；

(4) 二次交易。目前，CBAM 证书是否可以二级市场交易暂不确定。

处罚措施：

未按期足额缴纳 CBAM 电子凭证的产品排放量每吨二氧化碳将被罚款 100 欧元并补足未交的电子凭证。（摘自：欧盟碳边境调节机制最新进展！实施细则公布，附原文及机遇指南！）

来源：市场资讯 2023-08-21

美版“碳关税”雏形显现

2022年6月，美国《清洁竞争法案》(以下简称CCA)草案公布，向外界展示了美国“碳关税”的雏形。相较于欧盟CBAM，CCA呈现了另一种“征税”形式。美国CCA的征税逻辑是，以美国产品的平均碳排放水平为基准，对碳排放水平高于基准的进口产品和本国产品征收碳税。

征收时间上，从2024年开始，对碳排放水平高于基准线值的部分征收55美元/吨的碳税。之后每年在上年碳税价格上按照通货膨胀率叠加5%进行上浮。

在征收范围上，2024年和2025年CCA征收的范围将覆盖21个行业的产品。从2026年开始，对进口产品的征税范围将进一步延伸至下游制成品，如进口产品含有500磅以上CCA纳管产品也将征税。到2028年，这一标准将收紧至100磅。

在进口产品碳排放水平核定层面，如果进口商品原产国具备透明的、可核验的且可信的碳排放信息，且该国是“透明市场经济体(transparent market economy)”的话，美国将承认该产品的碳排放信息。否则，将采用原产国行业产品的平均碳排放强度。如果原产国的排放数据不可靠或无法验证，则采用该国整体碳排放强度。

从整体上看，美国CCA提案还处于初级阶段，离形成正式文本还有一段距离，也存在部分监管漏洞和不明确的地方，例如：如何定义“透明经济体”、是否豁免已经在出口国进行碳排放履约的产品等。但该法案能侧面反映美国在建立自己“碳关税”制度上的设计思路和机制雏形。

从目前的版本看，美版“碳关税”相较于欧盟CBAM实现了与碳市场的脱钩，这与美国尚未建立全国碳市场的国情有关。尽管美国CCA与欧盟CBAM征收机制不同，且双方理论上难以形成互相豁免，但美国紧跟欧盟制定“碳关税”政策，一方面展示出对传统盟友欧盟气候政策的支持，并表达对于“碳关税”的开放态度，另一方面也看到了实施“碳关税”对于保护和发展本国制造业的积极作用。

(摘自：碳关税：欧美的区别与应对思考)

来源：金融时报-中国金融新闻网 2023-02-16

欧盟“碳关税”，环保还是政治？

“碳泄漏”是环境问题，还是经济问题？

欧洲此次改革的重要议题之一就是出台避免“碳泄漏”的措施，也就是被称之为 CBAM 的欧盟“碳关税”。

不少经济学研究显示，“碳泄漏”给应对全球气候变化造成的影响微小、可控，“碳泄漏”并不是应对气候变化中最急需解决的问题。

事实上，与其说“碳泄露”是环境问题，不如说是一个经济问题；“碳关税”所针对的并不是更好的减排，而是更好的贸易竞争地位。

通过征收“碳关税”，欧盟实际上为正常的进出口贸易建立了一种非贸易壁垒。通过要求缴纳“碳关税”，欧盟企业进口成本提高，可能会促使它们转向欧盟本土产品，推动制造业回流欧洲。

无论是欧盟“碳关税”，还是美国等酝酿中类似措施，实际上都违反了全球应对气候变化的一条重要原则，那就是区分历史责任和当代责任，区分发达国家和发展中国家在减排中的义务。“碳关税”的实质是通过经济体的国内法或域内法，在气候变化领域进行“长臂管辖”，把减排成本向发展中国家转移。

“碳关税”是经济手段，更是政治战略

首先，欧盟希望通过“碳关税”建立欧洲产业竞争力优势，并在今后全球应对气候变化的过程中争取“定价权”。

作为一种非贸易壁垒，“碳关税”与其他形式的加征关税没有本质的区别，其目的都是打击贸易伙伴的竞争力。不少西方专家在分析“碳关税”时，首先提到的就是在钢铁、水泥等高碳产品中打击发展中国家。认为“发展中国家受益于‘较低的环保标准’”，是多年来发达国家诟病发展中国家产业竞争力“不正当”的借口。

疫情后，欧洲亟需经济复苏，加之地缘政治紧张局面震动欧洲政坛，推动低碳产业和绿色能源发展成为欧盟下一步最重要产业发展方向。而“碳关税”能够在很大程度上提供额外资本，“补贴”低碳产业发展。

更为重要的是，通过“碳关税”，欧盟在“下一盘大棋”，试图在低碳产业领域构建全球优势。作为早期的“游戏规则制定者”，如果全球适应并广泛应用欧盟的体系和标准，将在今后给欧盟带来巨大优势。

其次，“碳关税”是一种经济手段，更是一种政治战略，是欧盟在全球治理重要话题上扩大影响力的重要手段。

目前，气候变化全球治理处于一种“碎片化”的状态。在这一领域全球领导力的建立，将带来重要的政治利益，提升今后在国际政治博弈中的地位。

欧盟在气候变化领域起步很早，21世纪初就推出了 ETS。不过，现阶段欧盟在这一领域的影响力正在衰退。

此次“碳关税”在欧盟内部通过，标志着欧盟改革 ETS 和“绿色新政”的新进展，是欧盟试图在这一领域重建权威的一种政治工具。

最后，从欧盟内部来说，“碳关税”也是欧盟顺应欧洲部分国家近年来环保激进主义倾向，巩固欧洲一体化成果的重要手段。

来源：环球 2023 年第 3 期

中国亟需提升减碳国际话语权

需要走快速碳中和新路径

中国能源研究会学术顾问、国家能源局原副局长吴吟表示，“发达国家从碳达峰到碳中和用时 40-70 年，是自然碳达峰、缓慢碳中和。我们只有 30 年时间，要走人为碳达峰、快速碳中和的新路子。”

在业内人士看来，中国和西方发达国家在减碳方面最大的不同是，中国减碳的大头在工业领域，西方发达国家则在工农业和生活领域。特别需要注意的是，国际能源署近日将碳减排的评估结果调整为，发达国家须提前 5 年至 2045 年实现碳中和，中国须提前 10 年至 2050 年前实现碳中和，这无疑增加了我国的减排压力。

提升国际话语权至关重要

主要国家均已确定碳中和时间表，碳中和不仅在全球形成了政治共识，更成为道义制高点。中国一直都是应对气候变化的积极参与者。

吴吟表示，中国是气候治理的行动派，主动承担和国情相符合的国际责任，不断提高应对气候变化行动力度。但面对全球低碳发展进程加速之势，我们必须早做谋划，提升应对气候变化的主动权。为此，我国须深挖节能潜力，在持续抓好结构节能、技术节能基础上，细化管理节能、强化文化节能。“建议扭转当前能源管理部门只注重抓供给、不太注重抓消费的格局，明确能源管理部门负责能源全系统、全过程管理。”

对于碳排放国际话语权仍掌握在欧美国家手中，波士顿咨询全球合伙人、董事总经理周园建议，未来中国的重要目标是如何在“双碳”领域拓展国际影响力。

欧盟实行碳关税的重要因素之一是掌握碳标准。因为报碳关税要用欧盟的标准，所以企业在“走出去”时，很大一个瓶颈在于基础设施用的全部是欧洲标准，这无疑将增加产品成本。以新能源为例，中国新能源产业规模世界第一，但是新能源领域的国际标准仍是由国际电工委员会（IEC）与美国主导。所以，如何提升国际话语权，减少生产、设计的成本，至关重要。

来源：中国能源报 2023-10-30

欧盟实施碳边境税影响几何

其一，欧盟绿色保护主义招致广泛批评。

欧盟的主要贸易伙伴如美国、中国、印度、巴西、韩国、南非和其他亚非拉国家都表示，欧盟单方面征税是一种“伪装的绿色保护主义”。欧盟征收碳税将使国际贸易进一步复杂化，并提高非欧盟制造商的出口成本。此外，欧盟消费者也将面临更高的进口价格，因为 CBAM 相关的报告义务会带来更高的成本，可能要转嫁给消费者。

其二，企业负担将越来越重。

为了满足 CBAM 所要求的相关义务，凡是出口欧盟市场的生产企业都要额外承担排放报告和核查的行政成本，这些成本可能转嫁给消费者。当然，为了保证新机制顺利实施，欧盟还要加强海关系统建设，企业也将不得不面对新的官僚机构和繁琐检查，行政负担也将加重。

世界大型企业联合会的调查报告指出，有 83% 的欧洲受访者认为征收碳税会导致进口价格上涨，75% 的受访者预计 CBAM 将影响他们未来的进口选择。为此，该联合会在报告中指出，如果不及采取措解决欧洲进口商面临的行政负担和成本加重问题，随着 CBAM 推进，可能将造成贸易混乱并拖累欧洲经济。

其三，首批六大行业将受到影响。

目前来看，欧盟 CBAM 征收范围率先覆盖了钢铁、水泥、铝、化肥、电力和氢 6 个行业。但在后来修正案中又增加了有机化学品和塑料，因此在未来极有可能随着下一阶段扩大征收范围而被纳入。

欧盟碳关税对于工业生产和出口为主的制造业大国来说影响较大，上述几大行业必然受到冲击。一方面，推高出口成本将加剧基础大宗产品的市场竞争，同时也使得出口贸易面临更大挑战；另一方面，企业生产成本将会增加，一些高污染、高能耗企业甚至还将面临被淘汰的风险。

欧盟 CBAM 有可能导致全球贸易的重新定位和洗牌，排放量最低的国家 and 地区将借机扩大其出口份额，抢占欧盟市场。而碳排放较高的国家和地区有可能被迫转而支持受影响行业实现转型，以降低欧盟碳关税带来的风险。

来源：经济日报 2023-11-01

中国财经报：应对欧盟 CBAM 的建议

第一，进一步完善国内碳定价机制。下一步，我国应摸清各行业能源使用情况及实际碳排放轨迹，整合全国与地方试点碳排放交易市场数据，建立各地区、行业能源使用情况及基础数据库，梳理现有碳排放交易及相关税种缴纳情况，分行业测算当前实际碳排放成本。

第二，进一步优化我国绿色税收政策体系。我国在环境保护税、消费税、资源税、企业所得税等政策方面不断深化改革，重视约束性机制与激励性机制协同作用，已经形成了较为完备的绿色税收体系。虽然我国尚未开征碳税，但成品油消费税、车辆购置税等现有税种在一定程度上已经发挥了对碳减排的引导和调节作用。可进一步测算我国绿色税收措施的降碳效应，对钢铁、水泥、铝等高碳产品所涉及的全产业链产品涉碳税费进行统计，研究其实现的减碳量，结合欧盟 CBAM 和国际主流研究机构的计算方法，及时公布其对应的减少温室气体排放效果，并争取合理的豁免机制。

第三，进一步加快国内产业绿色转型。欧盟 CBAM 举措显示出发达国家普遍将绿色产业视为产业竞争的焦点。我国绿色产业发展势头良好，但也面临“棕色行业”转型成本较高、转型任务重、投资需求巨大等挑战。面对巨大的国际竞争压力，应继续加快完善产业政策措施，为国内产业绿色转型争取时间，赢得空间。考虑设立预警机制，对国际上采取的碳关税措施、贸易保护措施提前预警，减少高碳行业外部压力。识别关键绿色产业技术和关键产业节点，对国外采取的贸易壁垒措施采取合理的反制措施，用好 WTO 等多边协调机制保护我国产业利益。

第四，进一步提升我国在国际气候治理规则制定中的影响力。作为全球最大的发展中国家，我国应该利用好二十国集团、金砖国家等财经领域多边对话机制，加快推动与主要发达国家碳排放等方面标准的对接，深入开展碳减排政策评估方法研究，团结广大发展中国家共同构建应对气候变化的多边机制。（摘自：欧盟“碳关税”动态、挑战与中国应对）

来源：中国财经报 2023-11-15

欧盟只认绿电，不认绿证！

问题一：绿证可以抵销碳关税吗？

商务部国际贸易经济合作研究院绿色经贸合作研究中心主任许英明答：欧盟不认可绿证，只认可绿电购电协议。

注：绿证，即绿色电力证书，绿证是一种具有唯一代码标识的电子凭证，由国家颁发给发电企业每兆瓦时非水可再生能源上网电量，用于确认和属性证明非水可再生能源发电量，同时也是消费绿色电力的唯一凭证。

问题二：低碳产品可以减免碳关税吗？

许英明答：低碳产品不能减免碳关税，因为碳关税针对的是初级产品，低碳产品往往是加工类产品，欧盟有碳关税还有一个是循环经济计划，循环经济计划解决低碳产品的问题。

问题三：在我国碳市场购买的碳配额可以抵扣碳关税吗？

许英明答：目前，我们碳市场只覆盖了电力行业，未来会纳入钢铁、铝等行业，纳入以后会部分程度抵销碳关税。在一级市场中，碳排放配额大多由政府免费发放，由于没有支付对价，根据 CBAM 的规定无法抵扣碳关税。而对于在二级市场购买碳配额的企业，因为碳价的差异，中国的碳价只是欧盟碳价的 1/10，因此虽然可以抵扣但非常有限。

延伸

如果进口产品在原产国已支付嵌入排放量对应的碳价，CBAM 申报人可以在申报时减少清缴的 CBAM 证书数量。申报人应保留于第三国已支付碳价的相关材料，该材料需经独立于 CBAM 申报人和原产国主管机关的认证，即欧盟的认可。

问题四：CBAM 证书可以低买高卖做配额筹划吗？

许英明答：数据运作（合规化改造、配额筹划等）等高级碳资产管理技巧在 CBAM 中可以做，但应用难度高、风险大、成本高。CBAM 证书的交易只能在进口商和 CBAM 主管部门之间进行，不能在企业间进行交易。（原标题：绿证可以抵销碳关税吗？商务部许英明解答企业应对 CBAM 最关心的四个问题）

来源：中国环境报 2023-11-14

阳平坚：对“碳关税”征收的范围及带来潜在风险的认识

欧盟未来是否还会扩大“碳关税”征收的范围？

中国环境科学研究院 环境社会学研究室主任阳平坚：现在过渡期的实施细则之下，欧盟要求钢铁、水泥、铝、化肥、电力和氢这六大行业开始申报数据，

而在过渡期结束、2026年1月1日完全生效后，就要正式开始征收“碳关税”。

而以后涉及“碳关税”的极有可能不仅仅是这六大行业。如果覆盖行业逐步扩大到与欧盟排放交易体系 EU-ETS 一致，或将带动国际绿色贸易壁垒加速建立，形成国际“碳关税俱乐部”。

中国企业如何才能应对 CBAM 带来的潜在风险？

中国环境科学研究院环境社会学研究室主任阳平坚：

实施相关的机制在未来毕竟是大势所趋，对于企业来说，现在就应该未雨绸缪，提前做一些准备。

一是以碳排放报告为标准评估出口欧盟商品碳排放量数据的可用性，特别是未被纳入国内碳排放交易市场但在 CBAM 适用范围内的企业。这些企业应尽快建立碳排放量化和管理机制，在必要时政府应为这些企业提供指导和协助。尚未在该机制适用范围内的企业也应未雨绸缪，提前做好产品的碳排放核查工作，以防该机制在未来扩大适用范围。

二是评估 CBAM 将给企业带来的额外成本。在该机制适用范围内的，特别是与欧盟有大量贸易往来的企业，若不能根据欧盟政策新动向及时调整自身经营策略，则可能需要承受较大的成本上升压力。这些企业应加强与欧盟方面进口商的沟通协商，根据对方要求向其提供碳排放报告。

三是尽快根据 CBAM 带来的成本上升调整企业政策，发掘新的海外市场，减少向欧盟出口货物比例以管控成本。

四是以此为动力倒逼自我提升，引入或研发低碳排放量的生产技术，更新过时的生产设备，采用更先进、对环境更友好的工艺，使出口到欧盟的产品具有足够的价格竞争力。（摘自：专访阳平坚：“碳关税”当前对我国外贸整体影响有限，但部分行业出口企业受冲击较大，需关注欧盟新电池法对我国新兴产业影响）

来源：每日经济新闻 2023-10-20

“碳关税”，新能源汽车入欧的又一拦路虎？

一旦被纳入欧盟碳边境调节机制（CBAM）中国汽车产业出口将面临数亿元的巨额“碳关税”成本

此次欧盟碳边境调节机制主要针对电力、钢铁、铝业、水泥、化工、氢六大行业。但未来汽车产业极有可能成为新一批“征税”对象。这意味着中国汽车企业将与欧洲的进口商共同面对高额的“碳关税”成本，从而丧失掉原来出口欧盟

的价格优势。

这一举动将会对中国企业出口欧盟产生不利影响。在 6 月世贸组织（WTO）对欧盟举行的第 15 次贸易政策审议会议上，中方代表表示，CBAM 等措施将歧视进口产品并限制市场准入，尤其是来自发展中成员方的产品。

中国产品出口到欧洲，在生产国已支付的碳排放价款可以用于抵扣碳关税。但中国 2022 年的碳市场平均碳价预期为 59 元/吨，与欧盟折算后动辄六七百元的价格相差甚远，中国车企想出口欧盟，可能面临大额“绿色”账单。

一旦汽车业被纳入 CBAM，上汽、奇瑞、吉利、比亚迪等如今在欧洲市场表现亮眼的车企，都将深受波及。

华东理工大学商学院特聘教授邵帅指出，欧盟 CBAM 本质是基于气候变化的贸易竞争，而其更深层的目的之一则是保护欧盟企业的国际竞争力。

根据 CBAM 的要求，欧盟将根据进口产品的含碳量来进行价格调整，从而降低欧盟企业与发展中国家企业在碳排放成本上的不对等，这将削弱发展中国家企业在产品价格上的比较优势，进而降低发展中国家的出口量和贸易能力。

几亿元的绿色账单

一旦被纳入 CBAM 的产业适用范围，中国车企想出口欧盟，就将与进口商一起面临大额的“绿色”账单。

碳关税并不是小数目。2022 年欧盟碳市场的平均碳价为 81 欧元/吨（折合人民币约 629 元/吨），并且随着 CBAM 协议制定的不断利好消息传出，碳价在今年一度突破了 100 欧元/吨（折合人民币约 777 元/吨）的大关。

当然，CBAM 规定，进口产品在生产国已支付的碳排放价款可以用于抵扣。也就是说，如果企业在国内已经支付了一部分碳排放价款，那么在出口欧盟的时候就可以少付一些。

但就目前来说，中国与欧盟之间的碳排放权交易市场碳价还隔着一道“鸿沟”，企业届时支付的碳排放价款可能大部分还是得进欧盟的“口袋”。

欧盟 CBAM 无疑是一种更为复杂的隐形碳关税，其真正意图是以应对气候变化之名来行贸易保护之实。

除了环保，还有产业生意

外界普遍认为，欧盟提出碳边境调节机制，征收碳关税主要有两个目的，一方面是限制碳倾销，另一方面是防止产业外流。

来源：《财经》杂志 2023-11-06

全国政协常委周汉民：碳足迹需精准量化

我国工业品种种类齐全，工业产品的碳足迹精准量化，对于打造具有完整性、先进性、安全性的现代产业体系，具有重要意义。

碳足迹的量化，有助于辨识产品全生命周期中主要的温室气体排放过程，并制定有效的碳减排方案。在碳关税制度下，高碳商品的成本将上升，低碳替代品将变得更具吸引力，碳标签则是最直接的衡量指标，一定程度上成为了国际贸易的绿色通行证。

从国际看，国际标准化组织已经对产品碳足迹的核算方法制定了一系列的规范。

我国正在加紧制定相关的碳足迹标准要求。然而，目前国内的评价标准不一致，缺乏贯穿产品全生命周期、打通上下游产业链的统一的和国际接轨的标准体系。如何建立上下游企业的信任机制，是计算产品碳足迹亟待解决的问题。

另一方面，我国的碳足迹标准需要与国际通行标准接轨，经过标准核算的结果才具有一定的权威性和可比性，在国际贸易中才能得到认可。

一是与国际通行的标准和规范接轨，建立精准量化的产品碳足迹标准体系。在与国际通行标准对接的基础上，聚焦特定行业，进一步提供便于评估和落地的细则，包括统一的可靠、权威、精准的工业产品碳足迹评估和认证方法，并支持数据的公开与透明。加强碳足迹领域的国际合作。结合数字技术，完善产品碳足迹透明化追溯。从重点行业产品入手，通过区块链，确保产品数据、产品碳排放数据在生产企业及供应商之间进行安全可靠共享……。

二是开展产品碳足迹精准量化示范试点，加强应对欧盟碳关税的能力。面向新能源汽车、半导体、电子信息等工业领域，在部分地区率先推广工业产品碳足迹可信精算与透明化的试点示范，并有序推广到不同行业。建立出口欧盟企业产品碳足迹、碳排放量方面的数据库，在评估企业与碳排放有关的经营风险方面及时予以警示，为相关 ESG 指数编制提供支持。探索在全国碳排放权交易市场中设立出口欧盟企业自愿参加的板块，中欧相关碳市场的碳排放配额在一定程度上实现互认。

三是完善碳足迹相关产业政策，引导产业高质量发展。完善产业政策，将产品碳足迹精准量化和认证纳入企业数字化和绿色转型示范试点目录予以引导鼓励，并配以相关的产业资金扶持，支持传统企业和工厂进行数字化转型，推动智能化、绿色化、融合化并成为新的发展动能。鼓励企业通过前沿数字化技术应用，

借助动态、精准的产品碳足迹精算系统，采用全生命周期的完整动态数据，实现对不同拟减排措施和参与的碳中和活动的择优与改进，做到精准减碳。（作者系全国政协常委，上海市政协原副主席、上海公共外交协会会长）

来源：人民政协报 2023-11-16

助力应对欧盟碳边境调节机制 中国太保首创“碳关税保险”

中国太保产险创新推出的“碳关税保险”聚焦于解决中国相关行业对欧出口因碳关税带来的成本风险，出口企业可以通过购买“碳关税保险”规避因欧盟碳价在未来一定时间内上涨而带来的碳关税成本上升风险，从而提前锁定贸易成本，保持产品对欧出口的竞争力。

进一步围绕碳市场建设重点领域进行持续深化和创新，紧跟国家绿色发展战略，不断丰富保险服务多层次碳市场体系建设的解决方案，进一步发挥前期在碳市场创新的经验。一方面，中国太保产险将积极发挥碳资产保障和增信，并借助过程风险管理协助高排企业碳足迹管理，促进“双碳”目标实现；另一方面，将积极通过保险产品促进减排信用，帮助企业盘活碳资产，增强碳资产流动性，服务碳市场建设与繁荣，致力于成为行业绿色保险创新的引领者。

来源：深圳新闻网 2023-11-22

小贴士

绿电、绿证、CCER

绿证——即绿色电力购买证名，由水规总院颁发。每 1 兆瓦时的电力生产可以获得一个绿证，但补贴项目购买绿证将失去补贴资格。不带补贴的绿证（平价绿证）目前价格约为 50 元/个左右。绿证的主要用途是抵消范围二碳排放，尤其是火电碳排放。绿证的存在消除了碳排放指标。

绿证是国家对发电企业每 1000 千瓦时非水可再生能源上网电量颁发的具有独特标识代码的电子证书，是非水可再生能源发电量的确认和绿色属性证明。

绿电——绿色电力消费证名，由北京（广州）电力交易中心发放。平价项目或放弃补贴项目可进入绿电市场交易。通过记账方式确定绿电使用，发放绿色电力消费证明。交易时需标明能量价格和环境溢价，通常溢价在 5~8 分/度电之间。这项认证是按照国际最高标准，并且在国际上得到承认。它用于确认电力来自可再生能源，具有零碳排放属性。

绿电交易是在现有电力中长期交易框架下，将风、光等可再生电源从传统电源中分离出来，设立独立的绿电交易品种。

CCER——碳排放权，是国家发展改革委参照全球应对气候变化《京都议定书》清洁发展机制（CDM）设计的政策工具，允许企业在中国本土开发温室气体自愿减排项目，项目开发所产生的温室气体减排量在国家业务主管部门认可的第三方核证机构核证并由业务主管部门签发后，可进入碳交易市场参与交易。CCER 项目包括风电、光伏发电、生物质能等可再生能源项目，还包括水电、甲烷利用、林业碳汇等。

自愿减排企业也可以开发 CCER 项目，一个 CCER 等于 1 吨碳。按照最新全国电力平均排放因子 0.5839tCO₂/MWh，一个绿证对应降低 0.58 吨二氧化碳排放，即 0.58 个 CCER。CCER 可卖给超排企业，最多抵消 5%的碳配额。

绿电、绿证和 CCER 之间的联系与区别

1. 绿电 vs. 绿证

绿电直接消纳新能源电力，而绿证是新能源电力的间接证明。

《绿电交易试点方案》将绿证与绿电统一起来，提供绿色电力消费认证，使绿电购买者拥有唯一的环境价值所有权。

2. 绿电 vs. CCER

绿电具有零碳属性，购买绿电可减少企业的碳排放。

CCER 是一种抵消机制，购买 CCER 不减少企业的碳排放，只是在履约核算时抵消排放。

绿电更为纯粹，环境价值更直接。

3. 绿证 vs. CCER

完成 CCER 备案的可再生能源发电项目可以同时出售绿证和 CCER，获取额外收益。

绿证不允许二次交易，而 CCER 交易没有次数限制。

绿证的交易受补贴影响，而 CCER 的定价受市场供需关系影响。（综合自：①中国绿电、绿证及 CCER 政策现状及趋势比较研究. 中国能源 2022 年第 3 期；②什么是绿电、绿证、CCER：区别与联系。碳中和资料下载公众号）

新电池法

7月28日，欧盟官方公报正式颁布了欧盟关于电池和废电池的法规(EU) 2023/1542(以下简称“欧盟新电池法规”)，该新规于8月17日起生效，同时取代欧盟电池指令2006/66/EC。

欧盟的新电池法规

欧盟新电池法规包含3个章节、96个协议和15个附件，共143条法规，对电池的可持续性、安全性以及一致性等方面提出了更高要求，突出生产、流通等环节的“绿色”义务。新规规定电池生产者需建立强制碳足迹、数字护照、更高的废物管理等制度，规定将电池投放市场或投入使用的经济运营商需尽职调查义务。此外，新规还提出“电池护照”的新概念，要求电池信息进行分级展示，旨在突出绿色环保要求。

欧盟新电池法规适用范围包括哪几类电池？

欧盟新电池法规明确了受管控电池类型。新规适用于欧盟范围内投放市场或投入使用的的所有类型电池(除军事、航天、核能等特殊用途外)，主要包括5类电池：

- (一)便携式电池(Portable Battery)；
- (二)轻型运输工具电池(LMT Battery，简称“LMT电池”)；
- (三)启动、照明和点火电池(SLI Battery)；
- (四)工业电池(Industrial Battery)；
- (五)电动汽车电池(Electric Vehicle Battery，简称“EV电池”)。

今后电池出口欧盟前需要满足哪些条件？

(一)在电池生产阶段

一是电池生产企业需在电池上市或投入使用前，签署有效期为10年的欧盟合规声明；

二是每个生产的电池型号需分阶段计算并报告碳足迹，并标识碳足迹等级，在随附技术文档中证明电池生命周期内的碳足迹低于法规设定阈值；

三是对生产企业提出了更高的设计要求，比如轻型交通工具电池需确保在使用期间可由专业人员轻松拆卸和更换。

(二)在电池原材料使用回收阶段

一是要求对供应链开展尽职调查，建立并运行透明的电池供应链控制系统，保证监管和上游参与者的可追溯性；

二是生产企业需满足更高的循环经济要求，新规规定了某些类别的电池中特定回收元素的占比，并限定了一定期限内循环含量应达到的阈值；

三是提出更高的废物管理要求，要求生产商在欧盟成员国注册，并承担废电池管理义务，确保达到新法规规定的回收率。

(三)在电池使用阶段

一是要求供应商应能够识别电池中存在的有害物质，并提供有害物质存在信息；

二是要求电池需满足规定的性能和耐久性参数的规定限值，具体参数要求包括：额定容量，充电保持率，充电恢复，循环耐久性，抗泄漏性等。

(四)在电池信息披露阶段。

一是对标签、标记提出新要求，比如电池投入使用前需加贴 CE 标志，电池二维码应包含具体规定信息；

二是要求投放市场的每个电池都应具有电子记录，即“电池护照”。“电池护照”应包含规定的信息，同时通过电池信息电子交换系统，向分销者、消费者、回收者和监管者提供获取电池信息的访问权限；

三是要求对电池开展合格评定，对有害物质、性能、耐久性、安全、标签、健康状况、碳足迹和循环含量等信息开展合规性验证。（摘自：欧盟新电池法规政策解读（海关答疑））

来源：人民网 2023-10-21

“新电池法”的主要内容

（一）生产者责任延伸。新法规要求电池制造商除在生产阶段之外，承担电池的全生命周期责任，包括回收和处理废弃电池，并提供相关信息给用户和处理运营商。

（二）引入数字电池护照。在新法规当中，数字电池护照的信息尤为引起行业关注。根据全球电池联盟（Global Battery Alliance，简称 GBA）发布的数字电池护照概念验证，产品信息须具有四个重要的组成部分：电池信息、材料信息、环境社会责任和公司治理信息、数据源信息。

(三) 限制有害物质的含量。“新电池法”提出了有害物质限定、性能和耐用性要求、固定式储能安全要求和符合性评估等规定。

新法规规定了限制电池中有害物质的框架

新法规规定了限制电池中有害物质的框架，确保投放欧盟单一市场的电池只允许含有有限数量的必要有害物质，并将定期审查电池中使用的关注物质。值得一提的是，该法限制了电池中汞、镉和铅等有害物质的含量，以减少其对环境和健康的影响。例如，“新电池法”明确，无论是否用于电器、轻型运输工具或其他车辆，电池按重量计的汞（以汞金属表示）的含量不得超过 0.0005%，便携式电池按重量计的镉含量不得超过 0.002%（以金属镉表示）。自 2024 年 8 月 18 日起，便携式电池（无论是否安装在设备中）的铅含量不得超过 0.01%（以金属铅表示），不过在 2028 年 8 月 18 日之前，该限制不适用于便携式锌-空气纽扣电池。

“新电池法”适用范围

新电池法规适用于欧盟范围内包括废旧便携式电池、电动汽车电池、工业电池等在内的所有类型电池（除军事、航天、核能等特种用途外），并根据使用场景不同，将电池分为以下 5 大类型：便携式电池（portable battery），密封式，5kg 以下；轻型运输工具电池（light means of transport battery），密封式，25kg 以下；启动、照明和点火电池（starting, lighting and ignition battery），用于车辆点火，灯光，或启动等用途；工业电池（industrial battery），重量超过 5kg，为工业用途设计的电池，或重新利用后用于工业用途的电池；电动汽车电池（electric vehicle battery），简称 EV 电池，重量在 25kg 以上，用于混动或纯电动汽车牵引。此外，未经组装但实际投入市场使用的电池单元/模组，也被纳入该法案的管制范围之内。值得注意的是，新电池法规还提到，从 2027 年起，所有便携式的电池都应该采用可拆卸的电池设计，消费者无需使用特殊工具（比如溶剂、加热）或经受培训，即可自行打开设备，取出或者更换电池。而所有 LMT 电池，都应该能让专业人员方便拆卸和更换。

“新电池法”设定具体的回收目标

该法注重原材料的供应风险，通过设定回收目标保障部分原材料供应安全。新法规定，从 2025 年起，将逐步推行回收效率、材料回收及循环目标。所有收集的废电池都必须回收利用，且必须实现高水平的回收，特别是钴、锂和镍等关

键原材料。在材料回收目标方面，新电池法明确：针对废弃便携式电池，法规为生产商设定的回收目标为：到 2023 年为 45%，到 2027 年底，回收率达到 63%，到 2030 年底，达到 73%；轻型交通工具的废电池的回收目标为：到 2028 年底回收率达到 51%，到 2031 年底达到 61%。在回收效率的目标上，法案规定到 2025 年底，镍镉电池回收效率目标为 80%，其他电池则为 50%。2027 年 12 月 31 日之前，所有再循环都应至少达到以下材料回收目标：(a) 钴为 90%；(b) 铜为 90%；(c) 铅含量为 90%；(d) 锂为 50%；(e) 镍含量为 90%；2031 年 12 月 31 日之前，所有再循环都应至少达到以下材料回收目标：(a) 钴含量为 95%；(b) 铜为 95%；(c) 铅含量为 95%；(d) 锂为 80%；(e) 镍含量为 95%。（摘自：《欧盟电池和废电池法规》正式落地）

来源：中国投资 2023 年 10 月

董扬：欧洲《新电池法》有明显偏向欧洲市场的倾向，远未成熟

10 月 15 日，中国汽车动力电池产业创新联盟理事长董扬在《对欧洲新电池法的新认知》一文中，谈到对欧洲实施的《新电池法》的思考。

在董扬看来，第一，该法案还远没有达到成熟完善的程度。主要有三方面：一是从立法程序看，该法案仅仅是一个高层次的法案，还需要一系列低层级的法案和细则才能实施；二是从内容上看，在材料回收方面仅仅考虑了三元锂离子电池，没有考虑将来应用量可能更大的磷酸铁锂电池。三是从应用范围来看，应该还没有考虑同样数量级的储能电池。

第二，该法案有明显的偏向欧洲市场、不利于其他地区企业的倾向。比如作为该法案主要内容的材料回收比例，是按照应用电动汽车和动力电池较早的欧洲市场测算的。主要供应欧洲市场的电池企业比较容易达到要求，而其他企业较难达到要求。再比如，在中国应用较多的水电，在该法案中不被视为清洁能源。

第三，该法案实施难度很大。与以往的排放、安全法规不同，该法案的要求涉及动力电池全产业链和全生命周期，实施难度空前巨大。

董扬认为，中国企业的应对方针也应该有所不同。

一是认真研究，积极应对。中国动力电池产业已经取得一定的领先优势，对此，美国和欧盟的应对方针有所不同。根据美国《削减通胀法案》，其基本方针是排斥中国动力电池产业，联合世界其他地区建立美国动力电池产业。欧盟也要

建立自己的动力电池产业，但并不排斥与中国动力电池产业合作。

“因此，我们应该积极走向欧洲，与欧洲合作建立动力电池产业。这样可以最大程度的拓展我们的发展空间。”董扬表示。

二是积极沟通，争取更好的条件。“正由于欧盟新电池法案尚未发展完善，所以我们有空间去争取更科学、友好的实施方案。这方面我们还可以和欧洲汽车企业合作，比如碳足迹核算方法、碳因子等方面的讨论并达成共识。”董扬说。

三是希望政府有关部门，将动力电池产业列为与欧盟合作的重要发展领域，为中国动力电池产业走向欧洲创造更好的条件。比如对于水电算不算清洁能源，只有政府间谈判才能有所突破。

来源：澎湃新闻 2023-10-17