

内部资料
仅供参考



全球观察

GLOBAL WATCH

对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院主办

2024 年第 38 期 / 总第 163 期

本期聚焦

《外交学者》：欧盟批准对中国电动汽车征收关税，即将面对中国可能的反制

欧盟新闻网：欧盟成员国在是否对华电动汽车征收关税上仍有分歧，但同意让欧委会继续推进

目录

主流媒体报道 1

 （一）德国之声：欧盟批准对中国进口电动汽车加征关税 1

 （二）美国消费者新闻与商业频道：欧盟投票决定对中国电动汽车加征关税 . 3

 （三）英国广播公司：欧盟在电动汽车市场竞争中对华加征高额关税 6

 （四）《外交学者》：欧盟批准对中国电动汽车征收关税，即将面对中国可能的反制..... 9

 （五）欧盟新闻网：欧盟成员国在是否对华电动汽车征收关税上仍有分歧，但同意让欧委会继续推进 13



主流媒体报道

（一）德国之声：欧盟批准对中国进口电动汽车加征关税

欧盟在周五投票决定，对从中国进口的电动汽车加征高达 35.3% 的关税。此举可能会引发与这个亚洲大国的长期贸易战。此前，欧盟委员会已进行了长达一年的反补贴调查，加征关税旨在抵消其认为的不公平的政府补贴。法国、意大利、希腊和波兰等国表示支持。而据德国公共广播公司（Deutschlandfunk）报道，德国与匈牙利、马耳他、斯洛伐克和斯洛文尼亚五国投了反对票。

中欧谈判仍将继续

作为执行机构的欧盟委员会将决定是否从 11 月开始执行这一关税。欧盟委员会在周五发布的一份声明中表示，如果中国解决了欧盟关切的问题，新关税政策可以取消。并称谈判将继续下去，“以期找到完全符合世贸组织规定、有效解决欧盟委员会调查认为的补贴问题的解决方案，同时还应可监测和可执行。”

中方也表达了继续谈判的意愿，指出关税将损害经贸关系。中国商务部发言人表示：“中方希望欧方清醒认识到，加征关税解决不了任何问题，只会动摇和阻滞中国企业对欧投资合作的信心和决心。”并指出，“中方敦促欧方真正展现出落实政治意愿



的实际行动，回到通过磋商解决贸易摩擦的正确轨道上来。”谈判预计将于周一恢复。

德国和西班牙反对关税政策

作为欧盟最大经济体和主要汽车生产国，德国对新关税表示强烈反对，担心这会损害严重依赖中国市场的德国汽车制造商的利益。德国车企大众汽车称其为“错误做法”，对该关税举措持批评态度。德国汽车工业协会（VDA）则称此次投票是“远离全球合作的又一步”。VDA主席希尔德加德·穆勒（Hildegard Müller）呼吁双方避免局势恶化，并表示“理想情况下应停止征收关税，以避免引发贸易战”。新关税对外资企业（如在中国造车的特斯拉）加征7.8%的税率，而对于据称未在调查中配合的中国车企，加征税率高达35.3%。这些关税是在欧盟对进口汽车征收10%关税标准上额外增加的。同时，路透社独家报道称，西班牙经济部长卡洛斯·奎尔波（Carlos Cuerdo）致信欧盟委员会副主席瓦尔迪斯·东布罗夫斯基斯（Valdis Dombrovskis），要求在投票后继续进行谈判，而不是直接征收关税。斯洛伐克和匈牙利也反对拟议中的关税政策。

“关税旨在保护欧洲汽车行业的公平竞争环境”

负责欧盟贸易政策的欧盟委员会认为，关税是为维护欧洲汽车制造商公平竞争环境的必要措施，因为中国汽车制造商受益于国家的政策支持。中方对此表示反对，称其为“贸易保护主义”，并表示会采取相应反制措施。美国和加拿大已宣布对中国电动汽



车征收100%的关税，使欧盟成为中国电动汽车的一个利好市场。中国已开始对欧洲进口的白兰地、乳制品和猪肉产品进行调查，表明其正采取反制措施。欧盟委员会表示，愿意继续与中国进行谈判，并考虑为电动汽车设定最低进口价格。

作者：佚名，2024年10月4日

翻译：王濛梦

(<https://www.dw.com/en/eu-greenlights-tariffs-for-chinese-electric-vehicles/a-70399689>)

（二）美国消费者新闻与商业频道：欧盟投票决定对中国电动汽车加征关税

周五，欧盟进行最终投票，决定对中国制造的纯电汽车(BEVs)征收关税。欧盟在一份声明中表示：“今天，欧盟委员会就对华进口纯电汽车征收反补贴关税的提案，已获得欧盟成员国的必要支持，获得正式通过。” 欧盟最早于今年6月宣布对中国进口电动汽车加征关税，理由是这些车辆“受益于大量不公平政府补贴”，并对欧洲电动汽车生产商构成“经济损害”。

根据中国各大车企在调查中的配合程度，欧盟委员会还公布了对个别公司征收的特定关税税率。临时关税自7月初开始实施，但根据相关方对临时关税提出的“有依据的意见”，这些关税在9月份又进行了调整。



中国欧盟商会在周五发布的一份声明中表示“对这一投票结果深感失望”，并“对欧盟采取贸易保护主义措施感到强烈不满”。

中国欧盟商会还呼吁欧盟对最终措施“保持谨慎”，推迟实施，并专注于通过谈判找到解决方案。尽管关税措施已通过，欧盟在周五表示仍在寻找其他解决方案。

中国欧盟商会进一步重申了其立场，认为欧盟对中国电动汽车的调查是“出于政治动机和不合理的保护主义措施”，并表示更高的关税不光会影响中国本土企业，且会影响在华生产电动汽车的外企。

业界反应

德国汽车制造商对欧盟的决定提出了批评。梅赛德斯奔驰表示，加征关税是一个“可能带来极大负面影响的错误举措”，并表示欧盟与中国继续谈判至关重要，敦促欧盟委员会推迟实施该关税政策。

与此同时，路透社报道称，宝马表示，欧盟的这一举措是欧洲汽车行业的一个“致命信号”。而正陷入困境的大众汽车则表示，这是“错误做法”，无法提升欧洲汽车行业的竞争力。

汽车制造商们敦促欧盟委员会与中国政府继续谈判，目标应该是“防止任何反补贴关税，避免升级为贸易冲突”。大众汽车表示，在本月关税正式实施之前，仍有可能通过谈判达成其他解决方案。

瑞典的沃尔沃汽车（由中国吉利全资控股）在一份声明中表示



示：“我们将继续坚持长期以来的战略，即在汽车销售地进行生产，并已对欧洲做出大量长期投资承诺”。

与此同时，法意合资企业斯特兰蒂斯表示，汽车行业正面临减少碳排放和与中国竞争的双重压力，并指出目前“提振市场需求和确保规则稳定的政策比以往任何时候都更为重要”。截至伦敦时间下午3:01，欧洲汽车股上涨1.72%。

欧盟内部分歧

这一决定是在欧盟成员国经过数月的辩论和审议后作出的，各国对提高关税持不同意见。法国此前推动欧盟与中国进行谈判，如今则支持加征关税，而德国则反对关税政策，担心其对本国陷入困境的汽车制造商产生负面影响。

中国可能采取的反制措施是一些欧盟成员国关注的关键，尤其是在中国已经对欧盟的猪肉和白兰地发起反倾销调查，并对欧盟乳制品展开反补贴调查的情况下。

周五，德国财政部长克里斯蒂安·林德纳（Christian Lindner）呼吁欧盟委员会不要引发贸易战。他在社交媒体平台上的一篇帖子中表示：“尽管投票通过了对中国征收惩罚性关税，但乌尔苏拉·冯德莱恩（Ursula von der Leyen）领导的欧盟委员会不应引发贸易战。我们需要通过谈判解决问题。”——译自美国全国广播公司财经频道。

作者：Sophie Kinderlin，2024年10月4日

翻译：王濛梦



(<https://www.cnn.com/2024/10/04/european-union-votes-to-impose-tariffs-on-chinese-electric-vehicles.html>)

（三）英国广播公司：欧盟在电动汽车市场竞争中对华加征高额关税

在获得大多数成员国支持后，欧盟将对从中国进口到欧盟的电动汽车征收高额关税。欧盟政界人士认为，中国政府对本国汽车进行了欧方认为的不公平补贴，征收关税能使欧洲汽车工业免受其影响，以保护欧洲汽车工业。未来五年，中国制造的电动汽车关税将从10%提高到最高45%，人们担心此举可能会提高消费者购买电动汽车的价格。这一决定使法国、德国等欧盟成员国产生分歧，并可能引发中欧贸易战，中国政府谴责这一关税措施是保护主义行为。

中国一直依赖高科技产品帮助提振经济，欧盟是中国电动汽车产业的最大海外市场。过去二十年里，中国的汽车工业迅速增长，比亚迪等品牌已经开始进军国际市场，这引发了欧盟等国的担忧，担心本国企业无法与其价格优势竞争。

今年夏天，欧盟对不同中国制造商征收了不同水平的进口关税，但周五的投票将决定这些关税是否会在未来五年持续实施。

欧盟调查后，对每家制造商从中国政府获得的补贴进行估算，这些关税正是基于欧盟的计算结果而得出的。欧盟委员会对中国



三大电动汽车品牌——上汽集团、比亚迪和吉利设定了个别关税。

欧盟成员国在关税问题上意见不一。德国的汽车制造业高度依赖对中国的出口，因此反对关税提案。许多欧盟成员国投了弃权票。

德国汽车制造商一直强烈反对。大众汽车称关税是“错误的做法”。然而，据报道，法国、意大利、荷兰和波兰支持征收进口关税。只有当15个成员国投票反对时，这一关税提案才能被否决。

德国头部行业协会德国工业联合会（BDI）呼吁欧盟和中国继续就关税进行贸易谈判，以避免“升级的贸易冲突”。

举行投票的欧盟委员会表示，欧盟和中国将“努力探索其他解决方案”，以解决欧盟所谓的中国电动汽车的“损害性补贴”问题。

中国商务部称，征收关税的决定“不公平”且“不合理”，表示可以通过谈判解决问题。这一争端引发了汽车行业以外的行业组织的担忧，他们担心中国可能对其采取报复性关税。法国白兰地行业的贸易组织表示，法国当局“抛弃了我们”，“我们不明白为什么我们的行业会以这种方式被牺牲”。该组织表示，必须找到一个谈判解决方案，以“防止我们的产品因额外关税而被排除在中国市场之外”。

对英国销售的“严重担忧”

数据显示，今年8月，欧盟电池电动汽车注册量同比下降



43.9%。在英国，9月对新电动汽车的需求创下新纪录，但据行业贸易组织称，订单主要由商业交易和大制造商折扣推动。

汽车制造商和贸易商协会（SMMT）表示，公司“严重担忧”市场不能快速增长，无法满足强制性目标。

该行业警告称，在禁止销售新型汽油车和柴油车之前，需要更多激励措施来让司机购买电动汽车，以帮助制造商落实计划中的销售禁令。在保守党政府执政期间，该禁令的最后期限已从2030年推迟到2035年，但工党已承诺将其恢复到2030年。

汽车制造商被要求达到电动汽车的销售目标。根据零排放车辆（ZEV）规定，今年售出的汽车中至少22%必须为零排放汽车，预计到2030年该年度销售配额将达到80%，到2035年达到100%。未能达到配额的制造商可能面临每辆车15000英镑的罚款。

包括宝马、福特和日产在内的多家汽车公司高管周五致信英国财政大臣瑞秋·里夫斯（Rachel Reeves），称汽车行业可能无法达到这些目标。他们表示，能源与材料成本上升以及利率上升等经济因素使得电动汽车“依然昂贵，消费者对投资持谨慎态度”。电动汽车仍然“顽固地更昂贵，消费者对购买持谨慎态度”，这与能源和材料成本以及利率相关。英国购买电动汽车的平均成本约为4.8万英镑。他们还表示，阻碍人们转向电动汽车的另一障碍是对英国充电基础设施的“信心不足”。

作者：Michael Race，2024年10月4日

翻译：张祎



(<https://www.bbc.com/news/articles/cly20n4d0g9o>)

（四）《外交学者》：欧盟批准对中国电动汽车征收关税，即将面对中国可能的反制

10月4日，欧盟投票批准提高对中国电动汽车的关税。虽然投票通过，但大量弃权票反映了欧洲在应对中国问题上令人忧虑的长期分歧。

投赞成票的是法国、意大利和波兰等10个国家，其人口占欧盟总人口的45.99%。但占欧盟人口总数31.36%的12个国家选择了弃权，而占欧盟人口总数22.65%的德国等5个国家投了反对票。按照欧盟议事程序，要让欧委会搁置加征关税的决定，27个成员国中须有15个国家，代表至少欧盟总人口中65%的人投票反对，也即需要一些弃权的国家改投反对票才行。

关税预计将于10月31日生效，并持续至少五年。拟议的关税最高可达35.3%，旨在解决欧盟认为中国对国内电动汽车企业提供所谓扭曲市场的国家补贴的担忧。然而，中国政府认为这些关税是“赤裸裸的保护主义行为”。中国政府多次强调，不存在市场扭曲性的国家补贴，并指出欧盟的调查结果“缺乏充分依据并被夸大”。

中国电动汽车行业近年来快速发展，生产能力显著提升，中国约有300万辆电动汽车拟对外出口。这一供应量几乎是欧盟年



消费量的两倍。如果拟议的关税得以实施，中国电动汽车在欧洲的出售价格将上涨，可能限制中国向欧洲市场的出口规模。

从中国政府的角度来看，欧盟对中国电动汽车补贴的调查显然是保护主义行为，违反了世界贸易组织的规则。中国官员批评欧盟的举措是典型的保护主义行为，并表示要坚决维护中国企业的利益。因此，在投票之前，中国曾试图影响欧盟成员国，以减轻关税的潜在影响。

9月19日，中国商务部部长王文涛访问欧洲，与欧盟委员会贸易委员瓦尔迪斯·东布罗夫斯基就欧盟对华电动汽车反补贴调查进行磋商。东布罗夫斯基重申，对中国电动汽车的调查严格基于事实和证据，完全符合世界贸易组织规则和欧盟法律。他强调，欧盟市场将继续对中国电动汽车保持开放，欧盟的目标只是抵消已确定的补贴，以实现公平竞争并维护内部市场的公平竞争环境。

在欧盟立场坚定的情况下，中国转而采取更具针对性的方法，重点关注可能对其更加友好的个别成员国。中国向这些国家提供了经济激励措施，如增加投资和市场准入。最明显的例子是匈牙利，该国与中国的政治关系密切，最近成为中国在欧盟投资的最大接受国，尤其是在电动汽车和电池领域。

西班牙则在被承诺在氢能等高科技领域获得重大投资后，改变了对关税的支持立场。作为对中国出口猪肉产品最多的国家，西班牙也可能考虑到中国对欧盟猪肉行业采取反制措施的风险。



中国还向其他欧盟国家提供了激励措施。2024年7月，斯洛伐克媒体报道，中国汽车制造商上汽集团正在考虑将斯洛伐克和捷克作为其欧洲工厂的潜在选址。2024年7月，意大利总理梅洛尼访问中国时，双方就三年行动计划达成一致，以促进经济关系，并签署了一项关于电动汽车和绿色技术的工业合作谅解备忘录。不过，意大利最终投票支持加征关税。

即使投票通过，中国政府仍有希望。双方正在探讨能否达成一项协议，以价格和出口量控制机制代替关税。欧盟内部支持的降低可能会给欧盟委员会带来额外压力，促使其通过谈判找到解决方案。

如果欧盟继续推进征收关税，中国可能采取一系列反制措施，针对关键的欧洲产业予以回应。一个潜在的目标是欧洲汽车行业，尤其是奔驰、宝马和保时捷等德国的汽车制造商。中国曾表示可能对进口的大排量汽油动力汽车征收25%的关税，这将对这些品牌产生重大影响。然而，鉴于德国反对关税以及这些车辆大规模在中国生产，中国政府可能不愿采取这一措施。

相反，中国可能会选择更具针对性的措施，如提高对白兰地、乳制品和猪肉等特定欧洲产品的关税。这些行业在欧盟拥有强大的游说集团，会切实感受到中国反制的影响。中国已经对欧盟的猪肉和白兰地出口展开了调查，这被视为警告，可能预示着会采取更实质性的行动。因此，法国的800名农民已抗议关税可能对法国白兰地出口产生的影响。



东布罗夫斯基斯也表达了欧盟对中国针对欧盟进口白兰地、猪肉和乳制品的贸易保护调查的强烈关切。他强调，这些调查毫无根据，缺乏足够的证据。

最后，欧盟对中国电动汽车的拟议关税能否实现预期目标仍存疑。中国已经通过战略伙伴关系和投资在欧洲电动汽车市场占据了重要地位。中国汽车制造商一直积极与欧洲公司合作，以获得先进技术和制造经验。例如，中国最大的汽车制造商上汽集团与大众汽车合作在中国生产电动汽车，而比亚迪则与戴姆勒合作为欧洲市场开发电动巴士。

此外，中国企业还对欧洲电动汽车初创企业和供应商进行了大量投资。拥有沃尔沃的浙江吉利控股集团收购了戴姆勒9.7%的股份，而总部位于福建的全球最大电池制造商宁德时代在德国建立了一家工厂，为宝马和大众汽车供应电池。此外，名爵和爱驰等中国品牌因提供高质量且价格竞争力强的电动汽车，已在欧洲越来越受欢迎。在此背景下，因中国电动汽车价格实惠、功能先进而选择中国电动汽车的欧洲消费者可能不会支持这些关税。

欧盟对中国电动汽车征收的关税虽然可以理解，但可能不足以有效保护欧盟本土的电动汽车产业。中国已经通过战略伙伴关系、投资和有竞争力的产品在欧洲市场站稳脚跟。欧盟可能需要专注于推动创新，投资本土电动汽车产业，使汽车价格更加实惠，并与全球伙伴合作，才能在快速发展的绿色出行世界中保持竞争力，而不是仅仅依赖关税。



作者：Rakshith Shetty, 2024年10月7日

翻译：张祎

(<https://thediplomat.com/2024/10/beijings-potential-retaliation-looms-as-eu-approves-chinese-ev-tariffs/>)

（五）欧盟新闻网：欧盟成员国在是否对华电动汽车征收关税上仍有分歧，但同意让欧委会继续推进

欧盟对中国进口电动汽车征收关税的提案既未被27个成员国明确拒绝，也未被正式批准，因此可以继续推进。关键在于推进程序，这不仅涉及形式问题，也涉及实质内容。在本周五，即2024年10月4日举行的贸易保护委员会投票中，欧盟国家分为三组：12个弃权国，10个支持国，5个反对国——未能达到法定多数的标准，弃权的国家数量是三组中最多的。根据规定，该议题现已完全交由欧盟执行机构欧盟委员会处理，欧委会对此解释称，成员国的投票已达到“通过关税所需的支持”，但与此同时，他们将继续“努力与中方合作，探索一种替代解决方案，既完全符合世界贸易组织的规定，又能充分解决委员会已查实的有害补贴问题，且该方案需具有可监测性和可执行性”。然而，时间已经不多了，因为“委员会的实施条例，包括调查的最终结果，必须在2024年10月30日之前在《官方公报》上公布”。

根据委员会规则（即一系列程序，包括成员国对欧盟委员会



通过的法案表达意见的代表委员会会议)，可能出现如下四种情况：

第一种情况是，成员国达到合格多数（相当于55%的成员国，即27个国家中的15个，同时代表欧盟65%的人口）支持委员会提出的法规草案。

第二种情况是，合格多数反对：这种情况下草案将被否决，委员会可以在两个月内提交一份新的法案草案，或者在一个月内在同一草案提交上诉委员会，但只有合格多数才能否决它，而在其他情况下，委员会仍可继续执行。

第三种情况也是实际发生的情况：未达成支持或反对的合格多数，此时委员会仍可以继续推进并实施该法规。

第四种情况是，有14个成员国，即简单多数反对该提案：在这种情况下，委员会将务必在30天内提交上诉委员会，届时如未能达到合格多数反对，委员会仍可继续推进该提案的实施。

因此，尽管所有可能的结论都表明，否决关税法案的难度要大于通过，但事实上如今发生的情况是最不让成员国为难的结果，尽管它表明成员国之间在对华问题上存在分歧，甚至可能有所畏惧，才将决定权重新抛回欧盟委员会手里。

这种看似“推卸责任”的态度反映了欧盟国家在应对中国挑战时的不确定性，以及他们对“与亚洲国家经贸合作可能恶化”的担忧，正如一些斯洛伐克外交消息人士向欧盟新闻网指出的那样：“欧盟是否对中国进口电动汽车征收关税，要考虑到中国采



取任何报复措施的情况。”

据报道，最终意大利、法国、波兰、荷兰、爱尔兰、保加利亚、丹麦、爱沙尼亚、立陶宛和拉脱维亚投票支持该提案。比利时、捷克共和国、芬兰、希腊、西班牙、克罗地亚、塞浦路斯、卢森堡、奥地利、葡萄牙、罗马尼亚和瑞典选择弃权。投反对票的国家包括：德国、匈牙利、马耳他、斯洛文尼亚和斯洛伐克。

在支持关税的阵营中，意大利一直既表示支持欧盟提出的关税提案，同时也希望通过谈判解决。而德国却持相反立场，德国财政部长克里斯蒂安·林德纳（Christian Lindner）在会议结束几小时后表示，对中国电动汽车征收关税是“错误的”，并指出“只有失败者才会发起贸易战”。他随后立即呼吁需要“通过谈判解决问题”，强调尽管来自德国的欧盟委员会主席冯德莱恩投票支持了对中国实施惩罚性关税，但“不应发动贸易战”。

这一结论似乎也是欧盟委员会所期待的。欧盟贸易与农业事务发言人奥洛夫·吉尔（Olaf Gill）解释道，欧盟“从未打算为了征收关税而征收关税，而是为了消除调查中发现的有害补贴的负面影响”，并表示欧盟“愿意通过善意的、有建设性的方式与中国谈判，寻找解决方案”。

中国欧盟商会也表示优先考虑对话，一方面对投票结果表示“深感失望”，另一方面“强烈建议欧盟对最终措施保持谨慎，推迟实施关税，并优先通过协商和对话解决贸易争端”。

欧洲汽车制造商协会（ACEA）表示，“预计实施反补贴措施



的法规将于10月底公布”，但同时也承认“布鲁塞尔和北京正在努力谈判，以寻求反补贴关税的替代方案”。根据ACEA的观点，“自由公平的贸易对确保所有竞争者的公平竞争环境至关重要，但这只是全球竞争力的一个方面”，并且“要使欧洲汽车行业在全球电动汽车竞争中保持竞争力，一项全面的产业战略是至关重要的，正如德拉吉（Draghi）报告中所强调的那样”。

在政治层面，绿党联合主席巴斯·艾克豪特（Bas Eickhout）强调，“关税永远不能是唯一的应对措施，正是缺乏严肃的产业政策将我们带到了如今这一步，从长远来看，只有在政策确定、有明确的转型路线且加大对劳动力的投资的情况下，我们的汽车行业才能繁荣，而非单纯依赖保护主义工具。最终，我们需要的是一个推动创新和绿色技术的、具有竞争力的欧洲汽车产业。”

冯德莱恩所在的欧洲人民党表示，他们并不支持贸易壁垒，但“当涉及电动汽车时，已经到了采取行动以恢复与中国之间平衡的时刻”。

社会党和民主党联盟则认为“最后的决定尚未做出”，并表示“还有时间找到共同的解决方案”，“欧盟委员会彻底的且基于事实的调查显示，中国的电动汽车行业存在不公平竞争的情况”，因此“现在应由中方提出如何解决这一中欧贸易不平衡问题的提议”。

意大利民主党议员、欧洲议会工业委员会副主席乔尔乔·戈里（Giorgio Gori）表示，关税“是一种需要谨慎使用的工具。”



因此，该关税政策最好是暂时的，同时，欧洲汽车生态系统应该加速弥补当前的差距”。

2023年10月4日，欧盟委员会对中国进口的纯电汽车展开反补贴调查，原因是其认为中国政府对这些汽车进行了补贴，扭曲了市场，损害了欧洲制造商的利益。欧盟因此提出加征关税，以抵消中国对其企业提供欧盟所认为的不公平援助的负面影响。关税税率因汽车品牌及其在调查中的配合程度而异：特斯拉为7.8%；比亚迪为17%；吉利为18.8%；上汽为35.3%；其他配合调查的中国制造商为20.7%，未配合的为35.3%。

离此事尘埃落定已不到一个月的时间。如果在此期间不进行任何干预，新关税将于10月31日生效，至少持续五年，这将是在现行10%税率基础上的附加关税。届时如何，还有待观察。

作者：Giulia Torbidoni，2024年10月4日

翻译：王濛梦

(<https://www.eunews.it/en/2024/10/04/eu-countries-split-over-duties-on-chinese-e-cars-but-give-ok-for-commission-to-go-ahead/>)

主编：王颖 执行主编：海尔 Pelagia Karpathiotaki 编辑：徐天鹏 黄希韦 版面：徐天鹏



2024 年第 38 期（总第 163 期）

内部资料 免费交流

主办单位：对外经济贸易大学国家（北京）
对外开放研究院

地 址：北京市朝阳区惠新东街 10 号对外
经济贸易大学科研楼 602 室

网 址：<http://acoes.uibe.edu.cn>

电 话：010-64494672

邮 编：100029

声 明：

1. 本报告中的信息和数据来自于公开资料，仅供内部参考，不代表本研究院立场。
2. 未经授权，不得擅自引用及传播。

