中国车企在北美和欧洲
美国走向立法禁售，欧洲以本地化设条件

行业观察 · 数据截至 2026 年 11 月 20 日

2026 年 11 月

美国、加拿大、欧盟和英国对中国车企的进口规则

从美国拟立法禁售到英国未限制进口，各地规则宽严不一，但看的都是车在哪里造、零部件从哪里来、谁控股

美国

关税 + 拟立法禁售

2027 年 1 月 1 日

已有 100% 关税和商务部软硬件规章；参议院 S.4429 拟从 2027 年 1 月 1 日起禁止中国设计、制造或供货的网联汽车，按供货地和控股关系划线

划线依据

加拿大

限量低关税配额

49000 辆 · 6.1%

每年 49000 辆中国产电动车按 6.1% 税率进口，首个配额年已用 16211 辆；政府希望以配额换在当地建厂

划线依据

欧盟

征税 + 限额 + 欧洲制造

混动车年限额 35 万辆

纯电车按企业征反补贴税，混动车 12 月 1 日起年限额 35 万辆，《工业加速法》拟对公共资金采购和补贴要求「欧洲制造」

划线依据

英国

未限制进口

联合声明第 71 条

未限制中国电动车进口；11 月 20 日英欧峰会联合声明第 71 条点名电动车供应链，要求英国结果与欧盟措施一致

划线依据

各方共同的判断标准

车在哪里造 · **零部件从哪里来** · **谁控股**

中国一侧

10%

乘联会预计 2027 年汽车出口增速可能降到 10% 左右

美国参议院 S.4429 立法进度与禁令时间表

法案 9 月 22 日已列入参议院议事日程，联署议员 60 人；整车禁令拟从 2027 年 1 月 1 日起生效，商用车规定最晚 2032 年 12 月 31 日生效

已完成的立法步骤（2026 年，局部放大）



拟议禁令生效时间（2026 年 4 月—2032 年 12 月，按日期比例）



整车禁令
主要在中国设计、开发、制造或由中国供货的网联汽车不得进口美国或在美国制造、销售；俄罗斯、伊朗、朝鲜同样适用

2027 车型年 / 2030 年
2027 车型年起禁止集成中国软件，2030 年起禁止中国网联硬件

商用车
「网联汽车」只含总重 4536 公斤（1 万磅）以下车型；更重的车由商务部在 2028 年 12 月 31 日前出台规定，最晚 2032 年 12 月 31 日生效

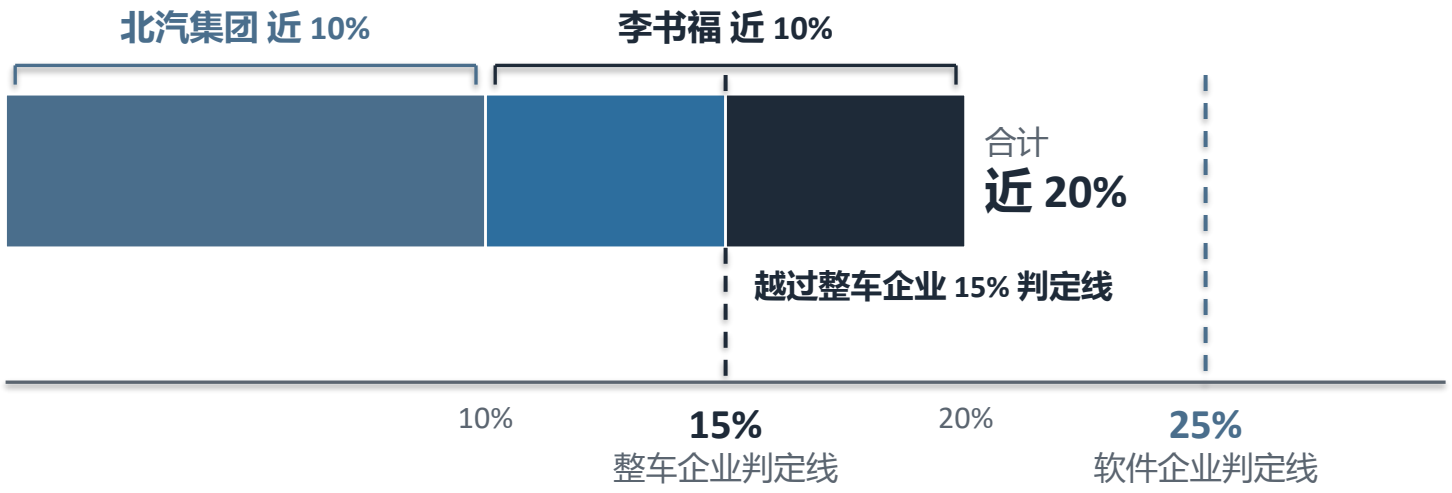
现有门槛 中国产电动车已被征收 100% 关税，商务部另有限制中国车载软件和硬件的规章

彭博社称两党议员接近达成协议，目标在明年 1 月新一届国会开始前将法案提交总统

奔驰中国股东持股与 S.4429 判定线

北汽集团与李书福各持奔驰近 10%，合计近 20%，越过整车企业 15% 判定线；第三国工厂造的车照样在禁止之列

奔驰的中国股东



厂商属于「受关注外国实体」一律禁止：
整车企业为相关国家实体合计持股或控制超过 15%，软件企业超过 25%
美国市场对中国车企基本已经关上

* 据彭博社报道

第三国工厂

法案按供货地和控股关系划线，与关税高低无关；
母公司在中国的车企在第三国建厂，
造出的车照样在禁止之列

阿拉巴马州

奔驰 SUV 的主要生产基地；
该州一位共和党参议员表示奔驰
和阿拉巴马州都会受到保护

修改方向

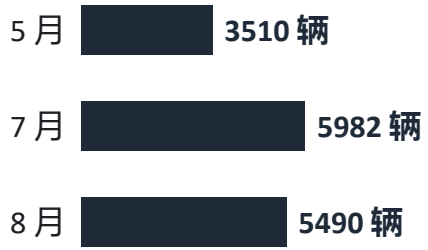
法案提出人 11 月 18 日向车企代表介绍修改方向，
包括放宽对无投票权被动持股的处理*

加拿大中国产电动车配额：首年已用约三分之一

首年 49000 辆配额已用 16211 辆、剩余 32789 辆；配额每年增加 6.5%，到 2031 年约 67000 辆



使用进度



全球事务部 11 月 13 日数据
大部分车辆产自特斯拉上海工厂

已用 16211 辆

首年剩余 32789 辆

政策变化

2024 年 10 月对中国产电动车加征 100% 附加税；
今年 1 月与中国达成初步安排，
3 月 1 日起配额内按 6.1% 税率进口，
100% 附加税随之废止

配额规模

首年 49000 辆，加拿大政府称不到其新车市场的 3%；
每年增加 6.5%，第六个配额年约 67000 辆

平价车预留

进口价 3.5 万加元及以下车型的预留比例从
2027 年的 10% 提高至 2030 年的 50%

投资条件

政府 1 月称预计三年内有中国汽车投资，
至今尚未落地；国际贸易部长本月访华会见比亚迪、
奇瑞和吉利；4 月就配额是否优先分配给能证明
在加拿大投资的厂商征求意见

出口约束

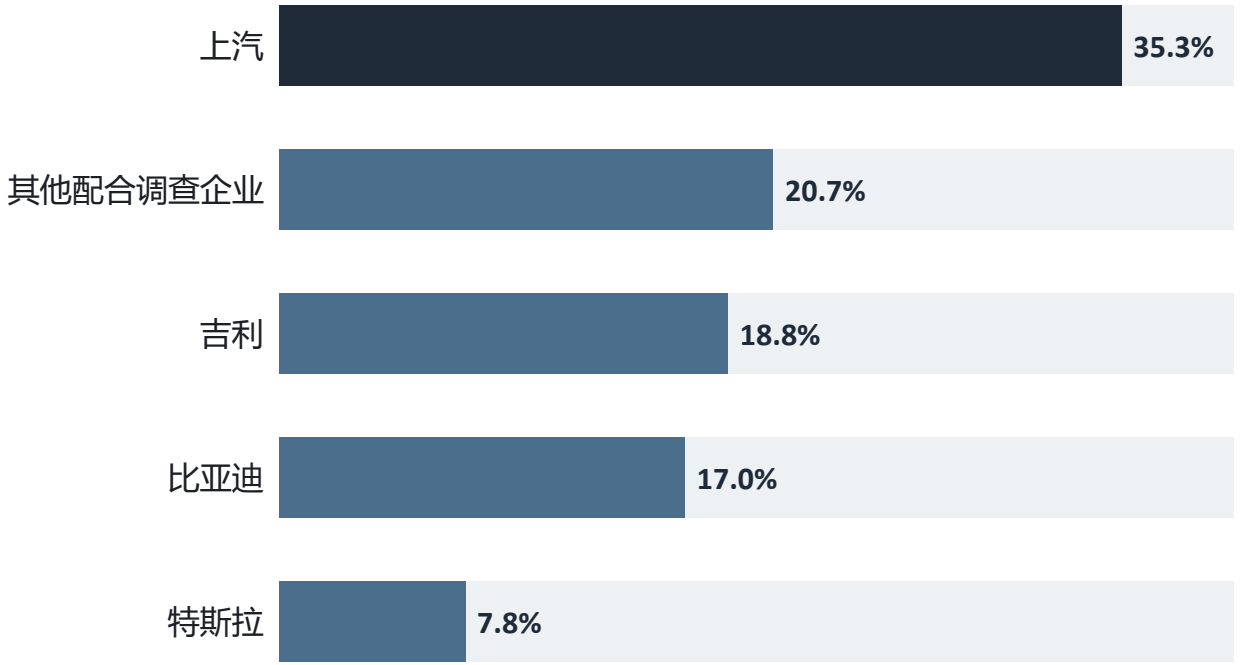
加拿大产汽车 90% 销往美国；按美国法案，
中国车企在加拿大生产的车辆同样无法进入美国

配额规模有限，以此换取当地建厂；投资回报主要只能依靠加拿大本地市场

欧盟对中国产纯电动车反补贴税与混动车进口限额

纯电车按企业交税，混动车按总量排队；在欧盟境内组装可绕开限额

纯电车反补贴税（按企业）



反补贴税 2024 年 10 月起征，为期五年

混动车限额（混动和插混乘用车）

35 万辆

12 月 1 日起每年上限，每年最多增加 6%



今年 10 月欧盟与中国就混动车出口达成协议

计入口径

欧盟官员确认，在匈牙利等欧盟境内组装的中国品牌车不计入限额，欧盟企业在中国造的车反而计入

欧盟《工业加速法》「欧洲制造」三道门槛

获得补贴和公共订单需在欧盟境内制造车辆、使用欧洲零部件；德法共同立场另要求电池含量 10% 来自欧洲

1 **公共资金**

法规范围

欧盟委员会 3 月 4 日提出，
动用公共资金的采购和补贴要求一定比例「欧洲制造」

2 **70%**

「欧洲制造」要求

电动车非电池部件中 70% 产自欧盟

3 **10%**

德法立场

10 月 16 日共同立场另要求电池含量
10% 来自欧洲

福特 Transit

一半以上零部件来自欧洲供应商，
三成以上来自英国和土耳其，在土耳其总装，按
现方案不算欧洲制造；福特欧洲公司总裁称排除英国、
土耳其和摩洛哥是「自我伤害」

比亚迪土耳其项目

今年 6 月暂停土耳其马尼萨约 10 亿美元建厂项目，
表示第二座欧洲工厂在欧盟境内找

立法进度

仍在欧洲议会委员会阶段，
立法观察站列出的一读全会暂定日期为 12 月 14 日

注：挪威、冰岛、瑞士和英国可与欧盟签署协议参与，未提及土耳其和摩洛哥

英欧电动车原产地规则收紧后的双向关税

欧盟对英出口中，不达标的 52 万辆电动乘用车和轻型商用车需缴纳 14.7 亿欧元关税，英国对欧盟出口关税约 4 亿欧元

→ 欧盟对英国出口

82%
对英出口不达标
ACEA 测算

52 万辆
不达标的电动乘用车
和轻型商用车

14.7 亿欧元
不达标车辆应缴关税



关税（亿欧元），左右柱长比例一致

原产地规则

2027 年 1 月 1 日

按《贸易与合作协定》
原定收紧
《金融时报》等报道
可能再次推迟

← 英国对欧盟出口

约 4 亿欧元
英国对欧盟出口关税



关税（亿欧元）

在英国卖车的中国品牌被牵进英欧谈判

贸易规模
英欧汽车贸易每年约
800 亿欧元；
英国至今未跟随欧盟限制
中国电动车进口

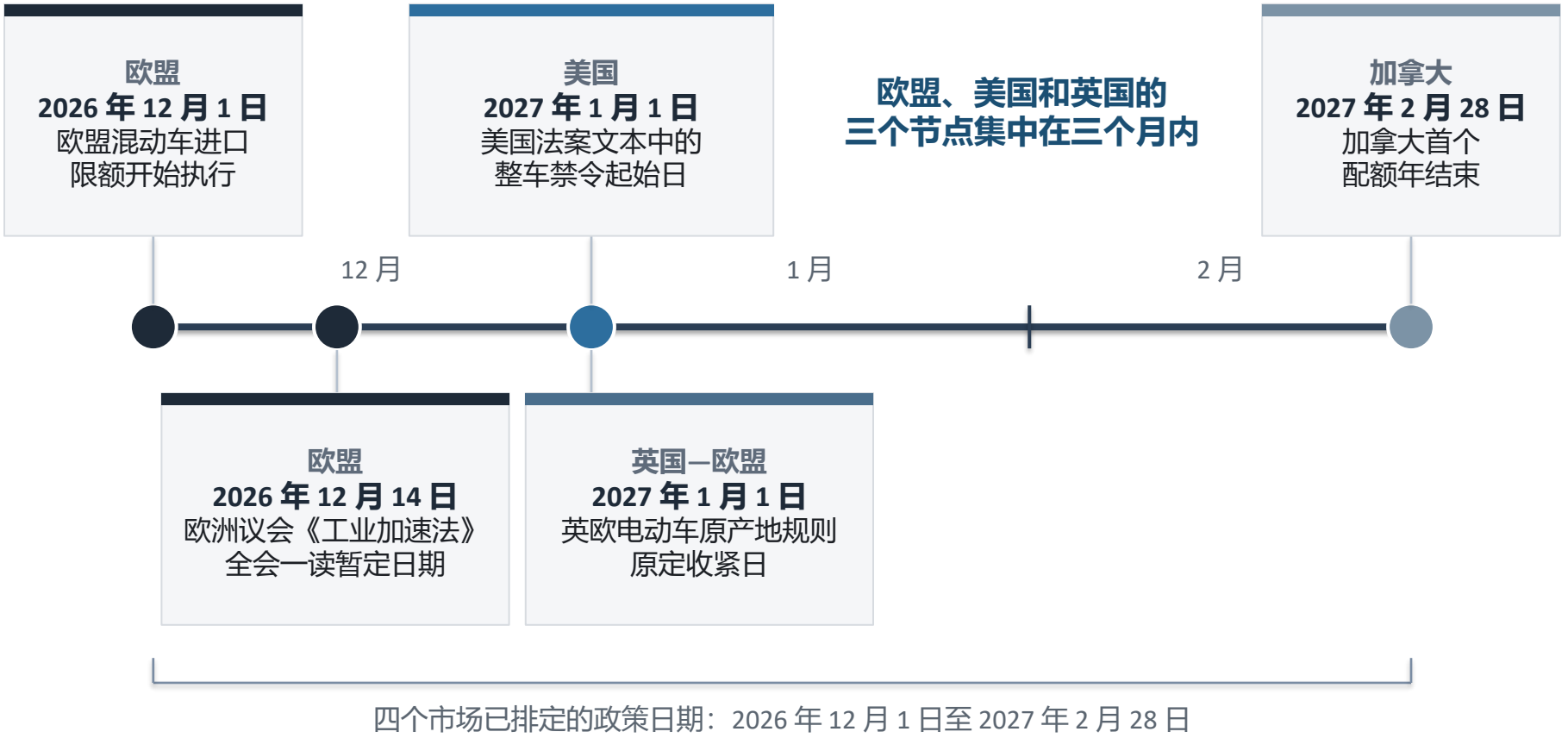
行业诉求
峰会前 ACEA 与
SMMT 要求同时解决
原产地规则和「欧洲制造」

联合声明第 71 条
在双方同意合作的特定供应链上，
英国确保结果与欧盟相关措施一致、防止规避；
钢铁和电动车供应链被列明，每四个月评估进展；
声明未出现原产地规则和「欧洲制造」字样

欧盟条件
RTÉ 报道，欧盟愿在
「欧洲制造」上给英国特殊地位，
条件是英国与欧盟限制
中国电动车进口的政策保持一致

四个市场已排定的政策日期

欧盟混动车限额实施、《工业加速法》一读、美国整车禁令起始、英欧原产地规则收紧及加拿大首个配额年结束集中在三个月内



中国出口预期

今年 10 月乘用车出口

92.8 万辆

同比增长 68.5%

部分海外订单提前交付

2027 年汽车出口增速

10% 左右

乘联会秘书长 11 月 9 日表示，2027 年汽车出口增速可能降至 10% 左右

四个市场对中国车的限制方式与对应条件

各方看的是同样几件事：车在哪里造，零部件从哪里来，谁控股

市场	限制方式	对应条件
美国	**立法禁售**	按供货地和控股关系划线，第三国工厂也不例外
加拿大	**限量低关税配额**	在当地建厂、使用当地供应链和工人
欧盟	**按企业征税、按总量限额**	补贴和公共订单要求在欧盟制造、使用欧洲零部件
英国	**暂无进口限制**	进入欧盟「欧洲制造」的条件可能是对华电动车政策向欧盟靠拢

对中国车企与零部件企业

美国市场基本只能放下；去欧洲和加拿大要拿本地工厂和本地采购换条件；
跟着整车厂出海的零部件企业要把在欧洲建厂排进时间表