欧洲电动商用车 2026 年前三季度
客车、VAN、卡车的电动份额与配套条件

行业观察 · 数据截至 2026 年 11 月 12 日

2026 年 11 月

三类电动商用车的份额、买家与充电

三类车的电动注册量都在以四成上下的速度增长，份额差出数倍；更直接的差别在买家：谁出钱，车在哪里充电

电动份额 前三季度欧盟新客车、VAN、卡车中可外接充电的占比

26.4%
城市客车
出资方
公共机构

14.1%
VAN
出资方
包裹配送商

5.3%
重卡
出资方
租赁商

买家与代表订单 出资方与订单规模

整包招标
公共机构把车、场站充电和维修
放进同一份招标；
佩斯卡拉 **40 辆**电动客车合同约 **2804 万欧元**

成批换车
大型包裹配送商成批换车；
TML 五国测算纯电与柴油 VAN
总拥有成本之比 **0.98 到 1.02**

出资并担残值
租赁商承担购车资金和残值风险，
三笔安排合计 **74 辆**；
同周依维柯一单 **100 辆柴油牵引车**

充电

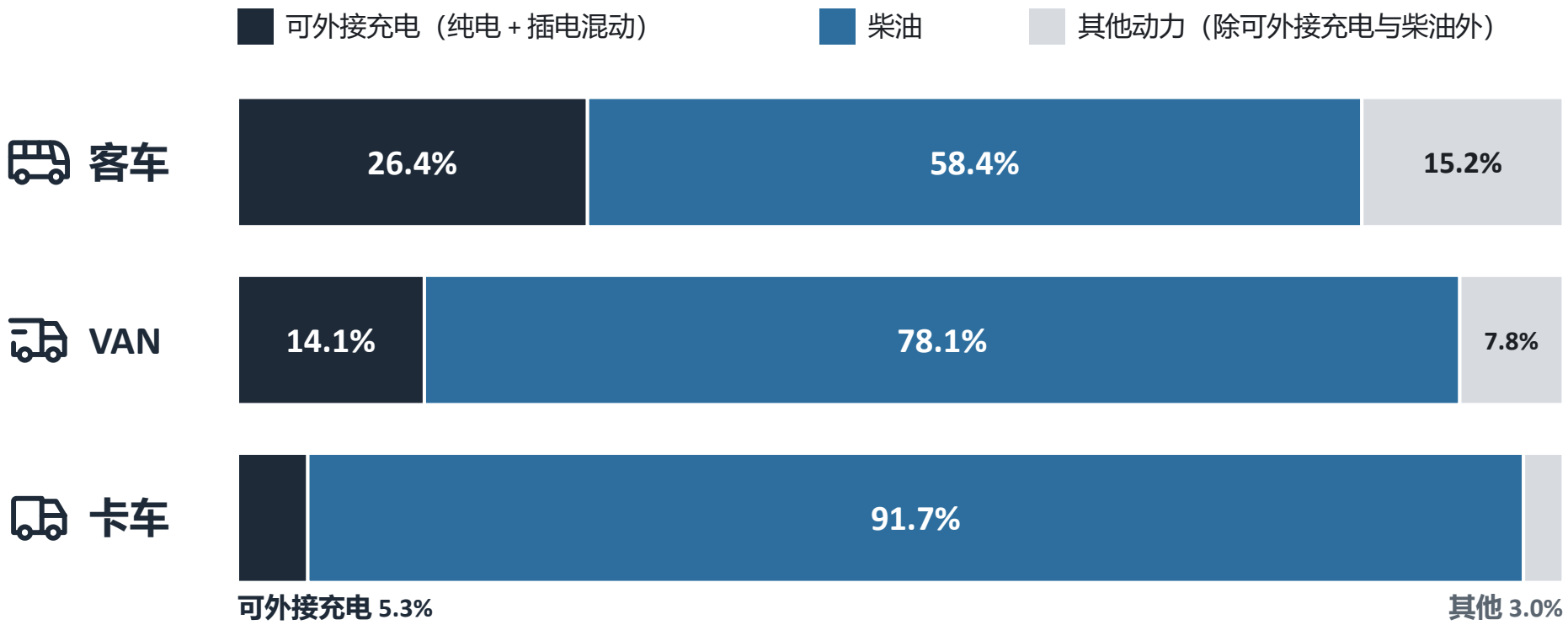
欧盟公共充电点约 120 万个，为 2030 年目标的 34%；
主要走廊到 2030 年需约 35000 个重型车充电点

英欧原产地

2027 年 1 月 1 日起电动车原产地规则收紧，未达标按 10% 征收关税

2026 年前三季度欧盟新注册客车、VAN、卡车动力构成

可外接充电份额分别为客车 26.4%、VAN 14.1%、卡车 5.3%；柴油份额为 58.4%–91.7%，三类车均以柴油为主



可外接充电份额

约 5 倍

客车 26.4% 约为
卡车 5.3% 的 5 倍

三类车的电动注册量均以四成左右的速度增长，份额却相差数倍

口径：可外接充电 = 纯电 + 插电混动；客车份额约为卡车的 5 倍。**零排放口径**：ACEA 11 月 12 日三季度监测报告（TML 编制）：零排放车型占欧盟新 VAN 注册 12%，2025 年为 8%；乘用车 23%。零排放口径与上方可外接充电份额口径不同，不可直接比较。

佩斯卡拉电动城市客车招标与欧盟零排放时间轴

戴姆勒客车意大利公司与 STI 公司中标，中标价较招标方估算价低约 12.3%；2027 年 6 至 7 月首批车辆交付后，市区约 90 辆客车中 60 辆为电动，早于 2030 年起新城市客车 90% 为零排放的要求

约 2804 万欧元

戴姆勒客车意大利公司与 STI 公司中标，
比招标方估算价低约 12.3%，另有 8 辆可选

招标范围
阿布鲁佐大区公交运营商 TUA 将
40 辆电动客车、场站充电设施的
设计建设及后续维修纳入同一招标

单价口径
平均每辆约 70 万欧元，
含充电设施，不代表单车价格

资金
欧洲区域发展基金和
意大利国家可持续出行计划

戴姆勒客车数据

eCitaro 2018 年上市，
至今交付 4600 多辆

2025 年欧洲售出的城市客车
三分之二为电动

佩斯卡拉首批车交付
40 辆电动客车

长途客车
戴姆勒客车 11 月 10 日提议将长途和城际客车
2030 年减排 43% 的目标推迟至 2033 年，
理由是沿途公共充电建设至少滞后三年

2018 — 2025 — **2027** — 2030 — 2033 — 2035

交付安排（2027 年）

4 月 | 5 月 | 6 月 | 7 月

充电设施预计建成

首批车交付

约 90 辆客车

电动 60 辆

届时市区日常运营约 90 辆客车中 60 辆为电动

法规
欧盟重型车 CO_2 标准：
新城市客车 90% 为零排放

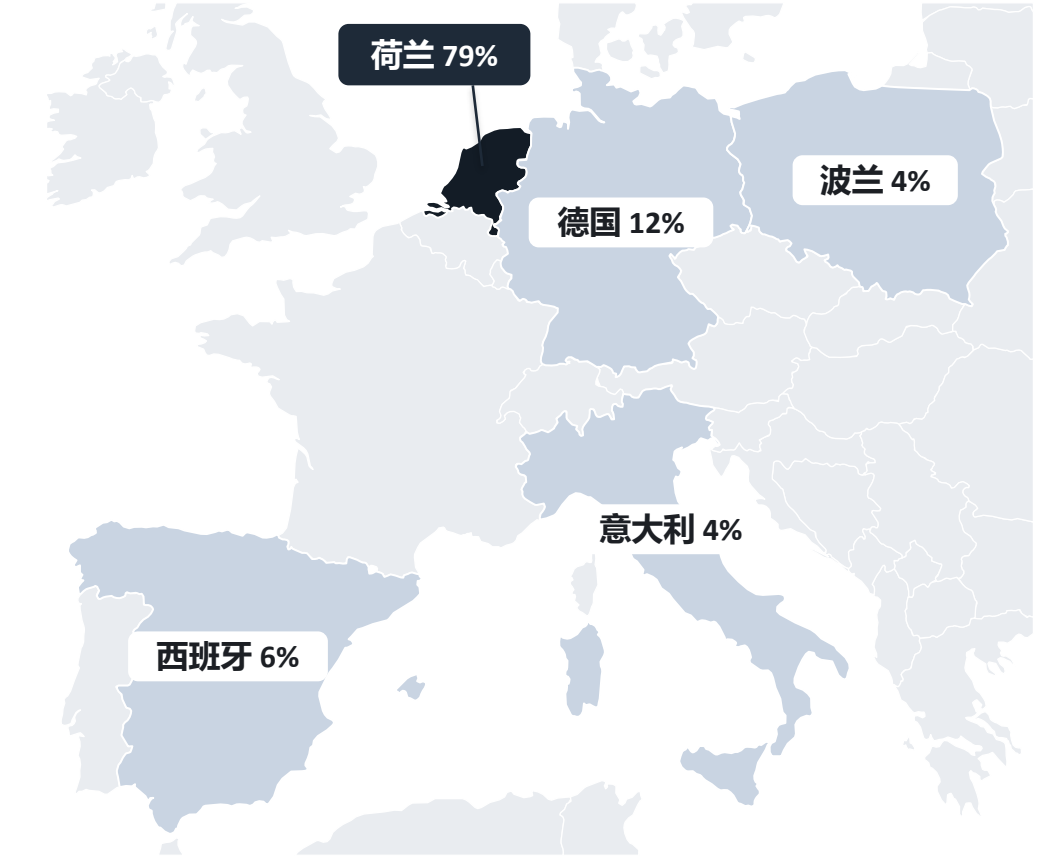
法规
新城市客车
全部零排放

城市客车
线路固定、返回自有场站充电，
资金与充电安排纳入同一份合同

欧洲五国新 VAN 零排放份额

荷兰新 VAN 零排放份额为 79%，德国为 12%，西班牙、意大利和波兰仅为 4%–6%

零排放份额



1073427
2026 年前三季度欧盟 VAN 注册（辆）

+38.2%
可外接充电 VAN 增长

整体同比持平；每有 1 辆可外接充电 VAN 上牌，
同时有约 5.5 辆柴油 VAN 上牌

1	约 5.5 辆柴油 VAN

德国
整体市场下降 4.1%，
可外接充电 VAN 增长 49.7%，到 28755 辆

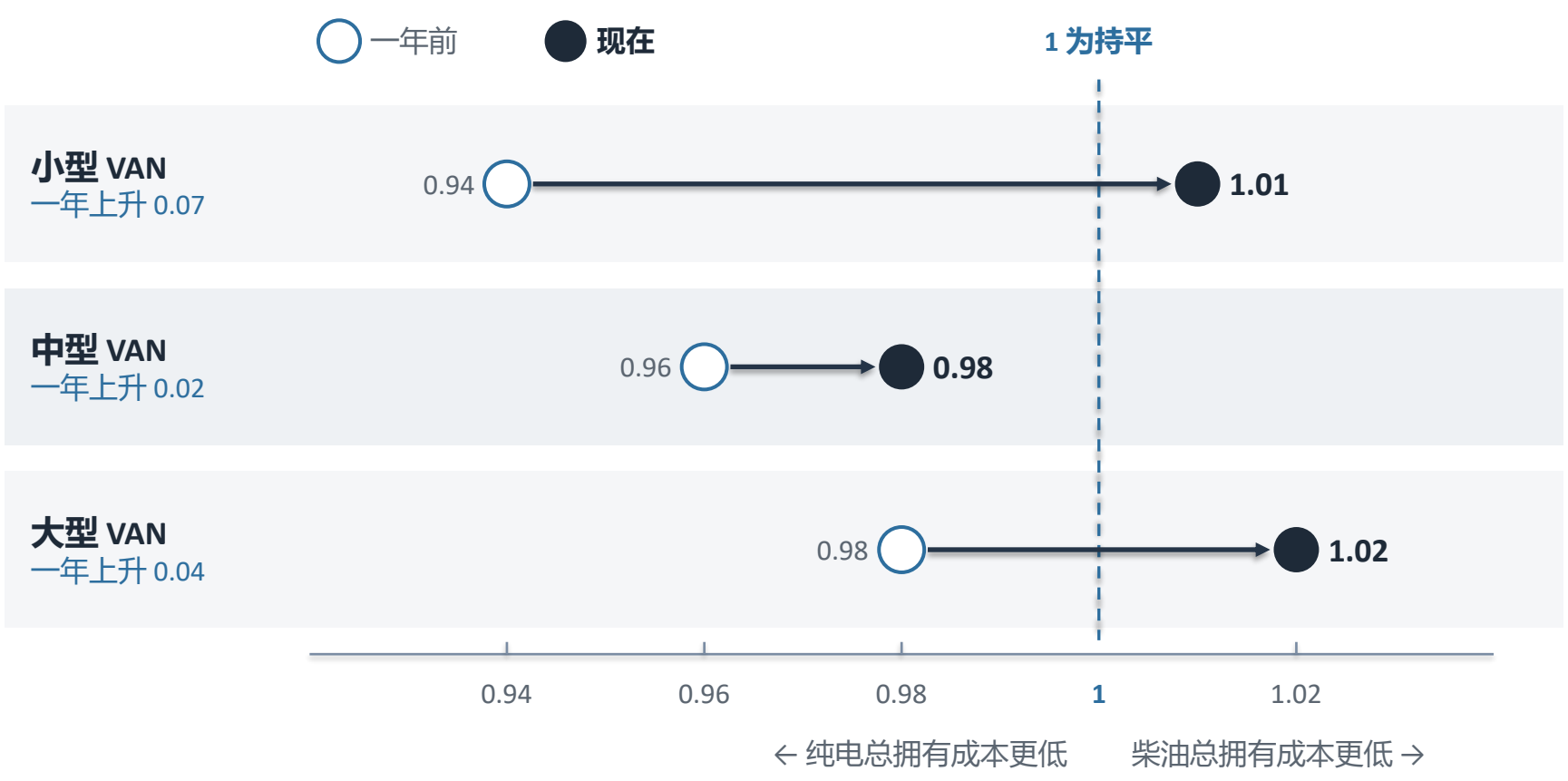
DPD 英国
9 月投用 341 辆奔驰 eSprinter，电动车队超过 4000 辆；
11 月又订 381 辆福特 E-Transit

车队特点
每天从固定站点出发再回到固定站点，
充电桩装在自己的场地里

有固定线路和自有场站的大车队先换，没有场站的小业主换车动力弱得多

纯电与柴油 VAN 总拥有成本之比

小型、中型、大型 VAN 的成本之比都在 1 附近；与一年前的 0.94、0.96、0.98 相比，过去一年成本对比变差



纯电与柴油 VAN 总拥有成本之比（1 为持平）

测算范围

捷克、法国、德国、
意大利、西班牙五国

与二季度相比

德国柴油涨价、
电价回落，比值下降

意大利购车补贴调整，比值上升

**总拥有成本差距在 2% 以内，
关税、补贴或电价的
小幅变化即可改变排序**

11 月订单对照：电动重卡租赁 74 辆，柴油牵引车 100 辆

租赁商承担购车资金和残值风险，每单十几辆到几十辆；跑国际长途的车队成批更新时买的仍是内燃机牵引车

电动重卡 · 租赁安排

20 辆 — **MAN 与 hylane**
11 月 12 日签署框架协议，
追加提供 20 辆纯电 eTGX，电池容量最大 534 kWh，
续航最长 570 公里；hylane 负责购车、
注册登记、维修、保险和充电接入

42 辆 — **DHL 与 hylane**
按里程付费使用 42 辆奔驰 eActros 600

最多 12 辆 — **Rhenus 与 Juna**
意向书约定，到 2027 年底最多使用
12 辆斯堪尼亚纯电卡车

11 月电动重卡租赁安排合计 74 辆

谁出钱
租赁把购车
资金和残值
风险从承运商
转给第三方

柴油重卡 · 直接订购

IVECO **依维柯与 Autamarocchi**

100 辆
柴油 S-Way 牵引车

- 500 马力
- 跑国际长途
- 新闻稿未提电动

交付后车队依维柯车辆超过 350 辆

车价与车队规模 | Juna：
电动卡车售价为同级柴油车的两到三倍；
欧洲约七成卡车属于车队规模不足 10 辆的企业

大货主先例 | 2025 年 1 月
亚马逊一次订购 200 多辆
eActros 600，用于德国和英国

承运商成本 | IRU：三季度欧盟柴油均价每升 2.05 欧元，
同比上涨 32%；欧盟重卡三季度注册 60101 辆*，
同比约 +2.7%，上半年同比 +11.1%
* 按 ACEA 累计数据推算

欧盟公共充电与 2030 年目标的差距

欧盟公共充电点约 120 万个，为 2030 年 350 万个目标的 34%；重型车沿途充电网络仍在建设，长途电动卡车和客车可运营线路有限

公共充电点



现有约 120 万个，欧盟委员会 2030 年目标 350 万个

42.9 GW

充电功率：9 月，比一年前多 24%



可用与所需功率之比（功率停在现水平）；TML 测算针对乘用车和 VAN

重型车需求



到 2030 年欧洲主要运输走廊所需；单位：个，比例尺与上组（万个）不同

工业电价



ACEA：欧洲工业电价与中国、美国相比

乌尔姆多能源站 MB Energy 与依维柯计划在乌尔姆工厂旁建站，靠近 A7、A8 高速：700 bar 与 350 bar 加氢、HVO100、柴油、AdBlue 和两处直流快充；2026 年底前提交许可申请，计划 2027 年年中投用

英欧电动车原产地规则收紧后的关税代价

ACEA 测算，2027 年欧盟对英出口的电动车中 82% 不达标，按 10% 征收关税，一年约 14.7 亿欧元

原产地规则
2027 年 1 月 1 日起，VAN 与乘用车同一套规则

55%	整车	65%	电芯模组	70%	电池包

达不到
按 10% 征关税

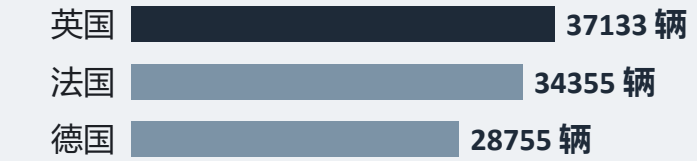
对英出口约 52 万辆
价值约 179 亿欧元 | 2027 年电动乘用车和 VAN（ACEA 测算）

其中 82% 不达标
未达原产地比例，按 10% 征收关税

一年约 14.7 亿欧元关税
每辆约 3450 欧元，约为平均单价 3.44 万欧元的一成

影响 | TCO 只差 2% 以内，10% 关税若转嫁到车价，跨英欧销售的电动 VAN 成本对比会变差

英国市场：前三季度可外接充电 VAN 注册



英国工厂生产的 Stellantis 电动 VAN 部分出口欧盟

推迟先例

2023 年底取消原定于 2024 年起的上调，
过渡规则延长至 2026 年底，
并明确完整规则自 2027 年起适用

可能调整*

欧盟委员会考虑推迟一年，
或在两年内允许以本土市场合规车销量抵扣；
正式谈判将在 11 月 20 日欧英峰会后开展

* 据报道，未经核实

三类电动商用车的买家、资金安排与充电方式

本周订单来自公共招标、大型车队和租赁商，三类车的资金与充电安排各不相同

	买家	资金安排	充电方式
城市客车	公共机构	欧盟与国家基金出资	**场站充电** 车辆、场站充电和维修同一份合同 ①
VAN	大型包裹配送商	成批采购	自有站点充电
重卡	租赁商购车并承担残值 ②	客户按公里或租期付费	长途依赖仍在建设的沿途充电
产品之外 要拿得出的方案	① 可纳入招标的充电与维修方案	② 可承担客户残值风险 的租赁安排	③ 跨英欧销售要算清电池原产地

对进入欧洲的中国商用车企业　**沿途公共充电补上之前，这些安排仍是拿订单时最要紧的筹码**