欧洲电动卡车
配送车先上量，长途牵引车仍卡在补能与车价

行业观察 · 数据截至 2026 年 11 月 18 日

2026 年 11 月

执行摘要：欧盟电动卡车的两条曲线

单体卡车纯电份额为 7.7%，牵引车仅为 1.6%：配送车率先放量，长途牵引车受补能和车价制约

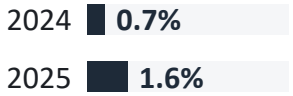
两条曲线

7.7%
单体卡车纯电份额



约 **4.8 倍**

1.6%
牵引车纯电份额



为什么快
可回场站充电的配送车率先放量

为什么慢
长途牵引车受补能和车价制约

单体卡车纯电份额从 4.1% 升到 7.7%，牵引车从 0.7% 升到 1.6%，
同一市场相差约 4.8 倍

牵引车的门槛
电动牵引车车价约为同级柴油车的 2 到 2.5 倍；
公共兆瓦级充电站在 2027 年后才形成规模，
车队多依靠免路费、补贴和自建桩

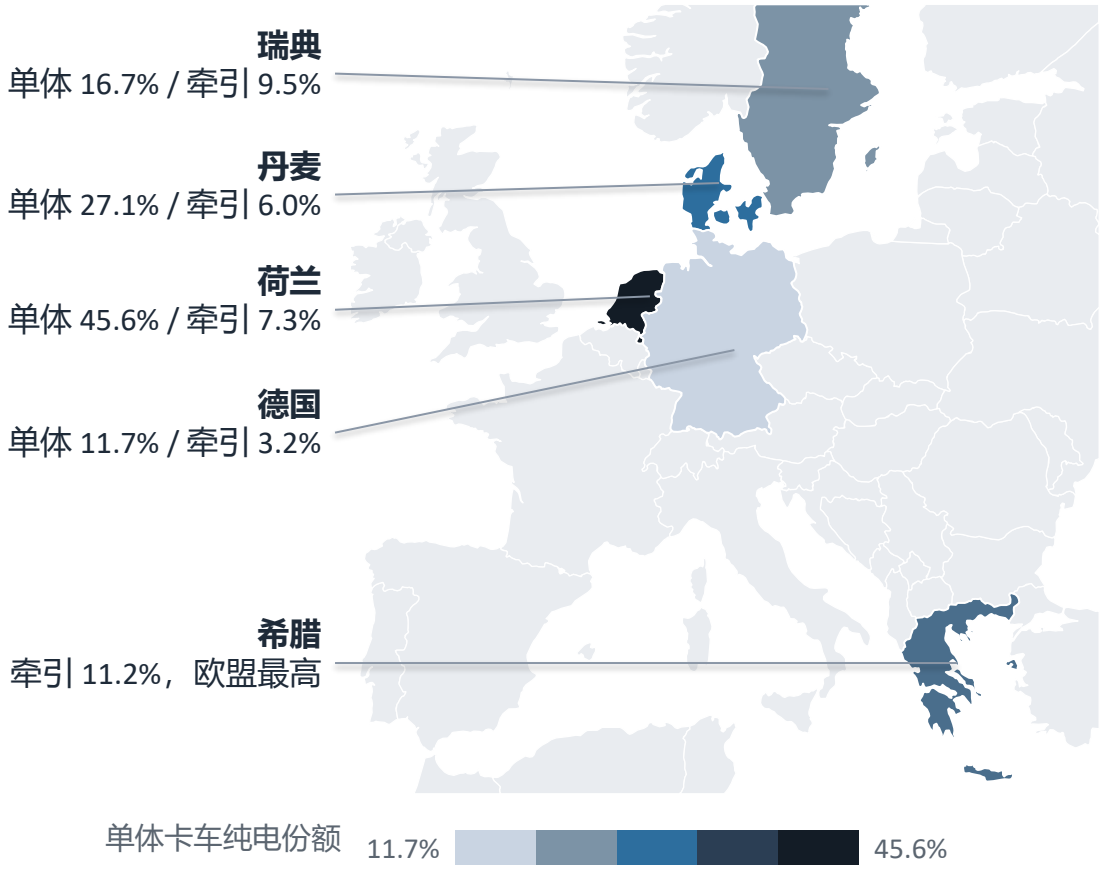
中国厂商
三一称报价比欧洲厂商低 20%；
速豹在奥地利斯泰尔汽车终装，
借 Alltrucks、DHL 补服务网络

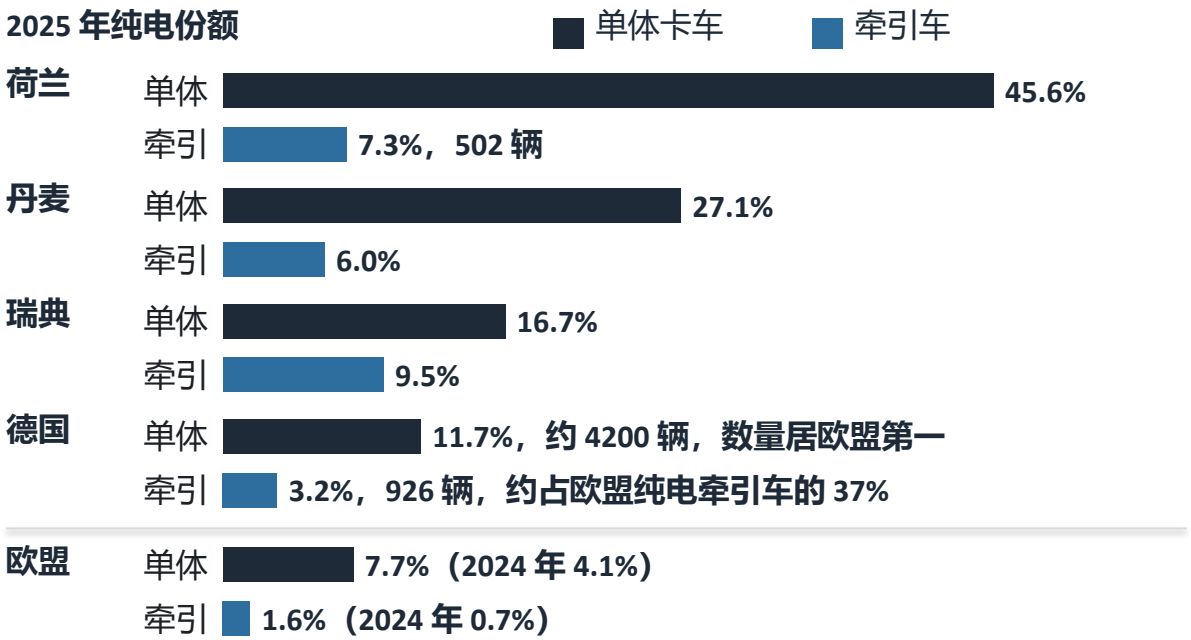
欧洲厂商
以纯电为主线；
戴姆勒卡车与沃尔沃引入丰田入股 cellcentric，
三家各持三分之一，分摊氢能开发与建厂成本

下一步看什么 公共兆瓦级充电网络何时建成，以及欧洲厂商的车价能降低多少；三一给出的 20% 价差是欧洲厂商的对标指标

欧盟各国单体卡车与牵引车纯电份额

2025 年欧盟单体卡车纯电份额 7.7%，牵引车 1.6%，相差约 4.8 倍；荷兰、丹麦单体卡车领先，希腊牵引车纯电份额欧盟最高





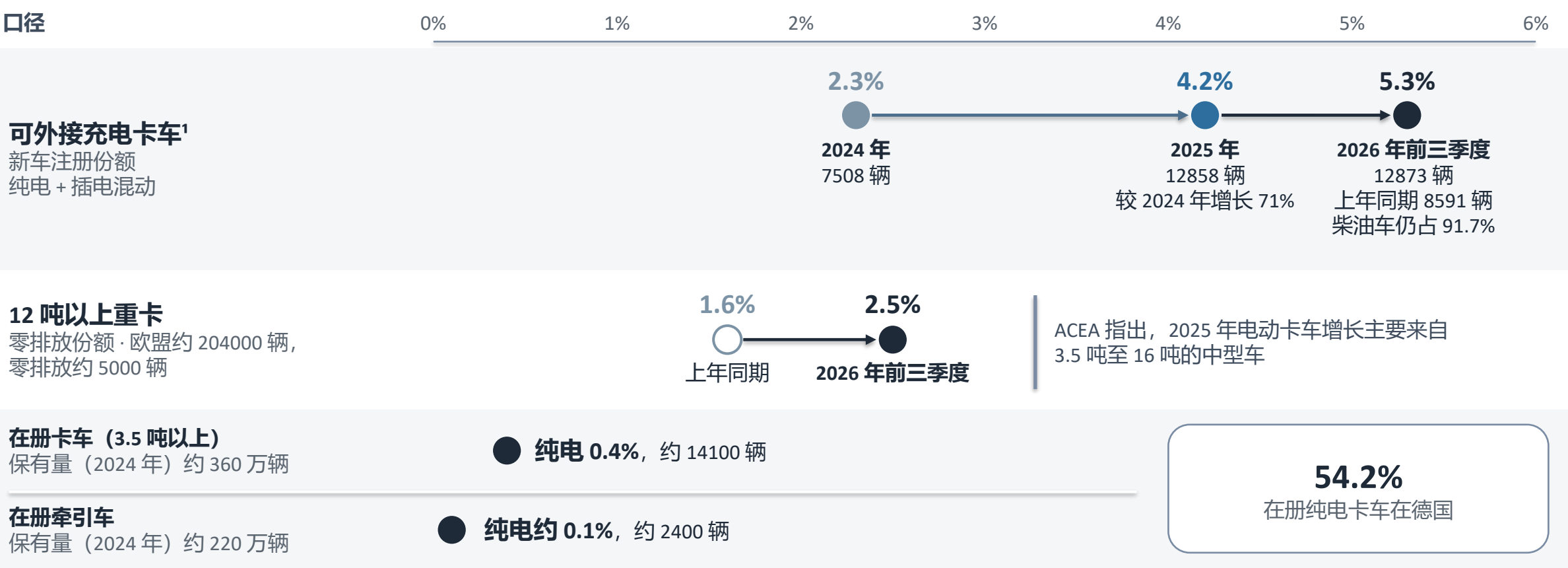
单体卡车（不含牵引车）：新注册 126600 辆，纯电约 9800 辆，纯柴油占 89.0%
牵引车：新注册约 157500 辆，纯电约 2500 辆，纯柴油占 94.7%

单体卡车多用于城市配送、区域配送和工地，
夜间可回场站充电；长途牵引车需要途中补能

注：地图中希腊按牵引车份额单独标色。Destatis 首次按车型分开统计欧盟电动卡车（2026 年 11 月 17 日发布，欧盟统计局数据截至 11 月 5 日）
保加利亚、匈牙利、克罗地亚 2025 年数据不全，未计入

欧盟电动卡车份额：新车、重卡与保有量

可外接充电卡车份额从 2024 年 2.3% 升至 2025 年 4.2%，但 12 吨以上重卡仅为 2.5%，在册车辆中纯电占比仍不足 1%



[1] ACEA 将纯电与插电混动统称为可外接充电卡车；Destatis 两类纯电车合计约 12300 辆，差额主要来自插电混动和三国数据缺失。
各行口径不同（可外接充电新车 / 重卡零排放 / 保有量纯电），份额不可直接比较。

电动牵引车的车价与补能

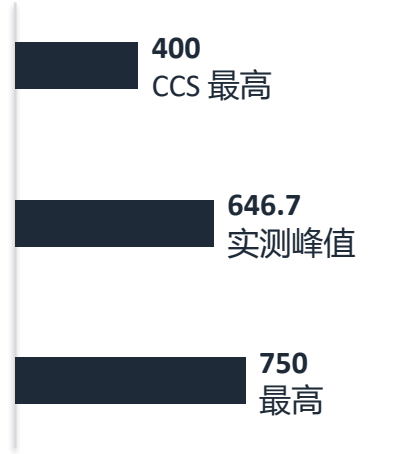
电动牵引车车价约为柴油车的 2 到 2.5 倍，途中补能还需两个大功率充电点同时空闲；单枪兆瓦级充电于 2026 年 8 月才成为国际标准

2–2.5 倍
车价约为同级柴油车
（戴姆勒卡车发布时称）

约 5 年
或约 60 万公里总成本持平
（戴姆勒卡车发布时称）

约 26.5 万欧元
欧洲电动卡车均价
（T&E 2026 年 9 月
按经销商询价估算）

车型	电池容量	最高充电功率	补能条件	补充说明
戴姆勒卡车 eActros 600	621 kWh	CCS 最高 400 kW	兆瓦级充电版本 标注“以后提供”	2023 年 10 月发布
速豹 eTopas 600	621 kWh	双 CCS2 同时充电 斯泰尔汽车 7 月实测 峰值 646.7 kW	需同一地点两个大功率 充电点同时空闲	20% 到 80% 不到 38 分钟
MAN eTGX	最高 534 kWh	兆瓦级充电 最高 750 kW	2026 年 7 月开始量产	支持兆瓦级充电 的卡车



兆瓦级充电标准
IEC 61851-23-3 于 2026 年
8 月 21 日发布为正式国际标准

车队自建充电
Gartner 订购 40 辆电动牵引车，同时在兰巴赫总部建 12 个直流快充；
三一称在欧洲先进入“长途可以，但更多是场站充电”的场景

重卡公共充电网络的法规时间表与过渡补贴

公共兆瓦级充电网络在 2027 年后才形成规模，在此之前，长途车队的电动化节奏主要取决于各国补贴金额

AFIR 2025 年底

15%

跨欧交通网 15% 路段有重卡充电设施

德国

零排放卡车免高速公路通行费延长至
2031 年 6 月 30 日；
联邦购置补贴 KsNI 自 2024 年起停止

法国

自 2026 年 6 月 1 日起，
经节能证书机制对欧洲经济区组装
的电动牵引车给予逾 10 万欧元激励

AFIR 2027 年底

50%

跨欧交通网 50% 路段有重卡充电设施

A8 达辛充电园（计划）

Energie Südbayern 2026 年 11 月动工，
5 个卡车和客车充电点，
兆瓦级充电最高 1000 kW，
计划 2027 年年中投运

德国联邦电动客车补贴

2026 年 4.034 亿欧元，
2027 年拟降至 1.30 亿欧元，降幅约 68%；
预算委员会已通过，待联邦议会全会表决；
VDV 称最多 7200 辆电动客车缺少资金

AFIR 2030 年底

60 公里

核心网每 60 公里一处重卡充电设施

欧盟重型车二氧化碳标准

较 2019 年基准：

2030 年 **减 45%**

2035 年 **减 65%**

2040 年 **减 90%**

中国厂商的切入路径

中国厂商以低约两成的报价和约四个月的交期切入，依托 Alltrucks、DHL 和斯泰尔汽车拓展网点、开展本地组装

中国厂商

三一 e263

续航约 500 公里，
可用电量 620 kWh；
5 月起客户已投入使用，
先建筑业后物流；不设欧洲销量目标

速豹 eTopas 600

首批客户：DHL、GRESS、TEMMEL、LONTEX

2026 年 7 月 27 日

首台量产车下线，
斯泰尔汽车半散件终装

中国重汽

柴油与纯电多种车型；先用半散件，
销量增加后扩至全散件，
含驾驶室制造与涂装

欧洲伙伴

三一服务网络

维修站认证 → **Alltrucks**：约 650 家维修站逐步认证

网点与备件 → **普茨迈斯特**：2012 年起三一全资持有；提供网点、备件物流和保修流程

备件运入 → **DHL**：负责从中国运入备件，并在荷兰 Holtum 汽车园区提供 1300 平方米仓库

车队订单 → **Gartner 订单**：2026 年 10 月订购 40 辆电动牵引车：速豹 eTopas 600 20 辆、MANeTGX 20 辆，2027 年初开始交付；同一车队同时运营欧洲与中国车辆

半散件终装 → **斯泰尔汽车**：速豹：斯泰尔负责半散件终装、调试和质检

首车下线 → 重汽：首辆车于 2026 年 3 月 3 日在斯泰尔完成组装

报价与交期

低 20%
报价比欧洲厂商

约 4 个月
交期

三一欧洲电动卡车业务负责人，
2026 年 9 月 IAA



测算：单车价低约 5.3 万欧元

T&E 模型测算：新进入者车价 21 万欧元，约为欧洲车的 79%；五年总拥有成本低 9%（34.84 万对 38.24 万欧元）

路透*：中国卡车商计划定价较欧洲电动卡车均价 32 万欧元最多低约 30%

* 路透 2026 年 3 月报道，未经核实；T&E 均价 26.5 万与路透均价 32 万欧元口径不同，不可直接比较

欧洲厂商的纯电与氢能取舍

欧洲厂商以纯电为主线；MAN 收缩氢能，戴姆勒卡车与沃尔沃引入丰田，将氢能保留为备选，并由更多股东分担成本

纯电主线

MAN 2025 年 6 月起在
慕尼黑同线生产电动与柴油卡车

约 1.7%

2026 年前三季度纯电卡车占卡车总销量

氢能收缩*
停止现有试点之外的氢能投入，
称氢能卡车和客车“没有可行的商业模式”

氢能留作备选
由更多股东
分担成本

氢能备选

戴姆勒卡车	在沃尔特小批量生产 100 辆燃料电池牵引车， 2026 年底起交付；计划于 2030 年代初大规模量产
cellcentric	2021 年 3 月由戴姆勒卡车与沃尔沃成立， 沃尔沃出资约 6 亿欧元收购 50%； 原计划 2025 年大规模生产， 2025 年 1 月调整为 2030 年前后 首席技术官称，氢价降至每公斤约 6 欧元才建设 大型工厂，魏尔海姆土地选择权保留至 2029 年底
丰田入股	2026 年 3 月 31 日签署谅解备忘录， 以增资方式入股；7 月 27 日签署有约束力的协议， 三家各持三分之一，共同开发、 生产燃料电池单电池；沃尔沃称对其财务没有重大影响



戴姆勒卡车与
沃尔沃各 50%

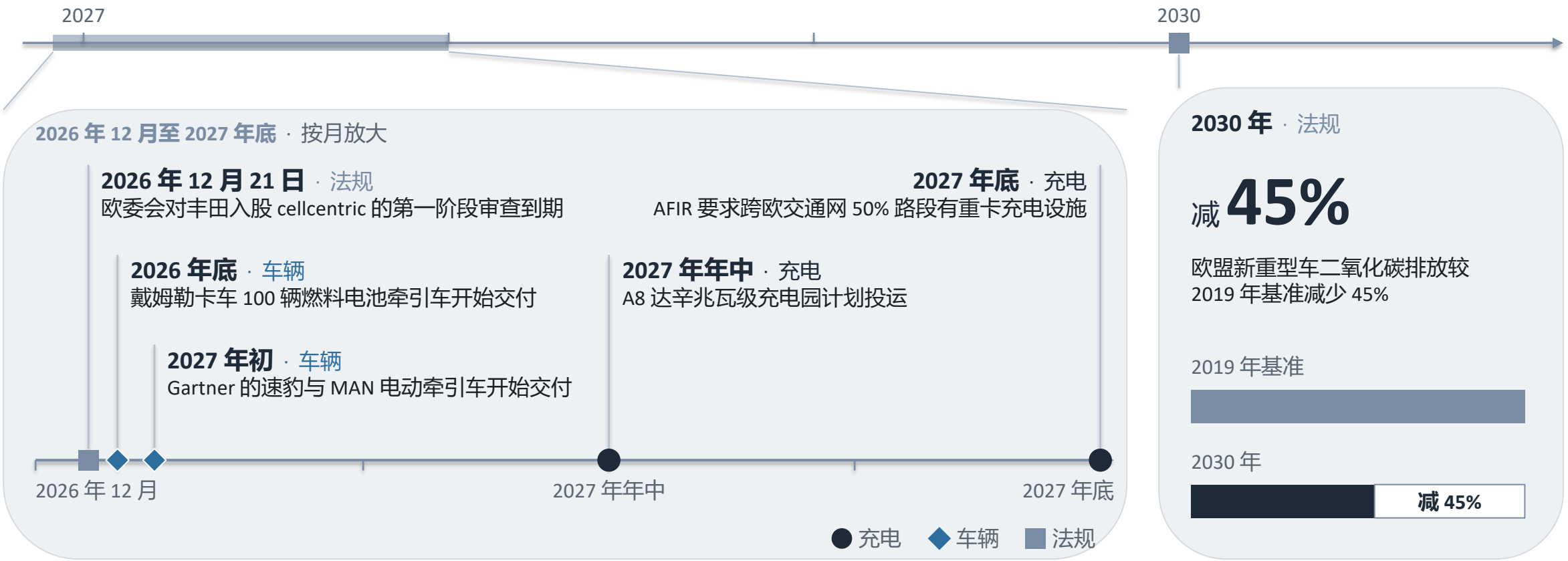
丰田加入后三家
各持三分之一

欧委会审查
案号 M.12430，11 月 16 日受理，
第一阶段暂定截止日为 12 月 21 日；
三方预计于 2026 年底或
2027 年初完成

* 据行业媒体 2026 年 11 月 16 日独家报道，MAN 未发布新闻稿，未经核实

后续关键时间点：充电、车辆与法规

牵引车纯电份额能否追上单体卡车，取决于公共兆瓦级充电网络的建成时间及欧洲厂商的车价降幅



单体卡车的纯电份额还会沿荷兰、丹麦的路径上升；三一给出的 20% 价差是欧洲厂商要对标的数字