

2026-HG-E018
EUN/NEV/IRR



区域国别研究报告

上海市哲学社会科学规划办公室

2026 年 8 月 3 日

中企进入欧盟新能源汽车市场的 合规路径研究报告

上海对外经贸大学区域国别研究院

上海市企业走出去综合服务平台

《**区域国别研究报告**》是上海市哲学社会科学规划办公室依托上海市各高校和科研院所专业研究力量，紧扣服务企业走出去现实需要，专为“上海市企业走出去综合服务平台”打造的区域国别研究品牌。

《报告》基于学者“在地研究”田野调研、企业出海实务经验以及其他信息，聚焦国别/区域、产业/行业、在地合规运营三类场景，推出三类系列成果。其中，“**国别报告**”系列以对象国政治、经济、社会、文化等内容为研究对象，重点围绕宏观经济形势、营商环境、中资企业经营状况、机遇挑战等维度，解析对象国各领域的发展态势，为企业海外布局提供决策参考；“**行业报告**”系列针对重点产业跨境布局或企业走出去的行业赛道，深入研判对象国的重点行业发展格局；“**合规报告**”系列回应企业海外合规运营实务关切，系统梳理对象国重点领域的监管要点，为企业在地运营提供应对策略参考。

摘要

匈牙利是欧盟成员国和中东欧汽车制造业传统重镇，凭借欧盟市场通道、良好的产业配套基础和营商环境优势和具有竞争力的税收激励政策，成为中国新能源汽车产业链进入欧洲市场的优先目的地之一。本报告围绕比亚迪对匈牙利的投资展开，全面梳理当地的法规体系、合规路径和风险挑战，对计划在欧盟投资或出口新能源汽车及关键零部件的中国企业具有参考价值。研究发现，对中国企业而言，匈牙利的市场机会不再只是利用低成本制造基地出口整车，而在于构建“投资-制造-认证-合规-双基地”的布局。

目 录

一、欧盟相关政策法规	1
（一）从“高关税”向“价格承诺”的转换	1
（二）《欧盟电池和废电池法规》	2
（三）欧 7 正式法规	4
（四）碳边境调节机制	4
（五）其他法规	5
二、匈牙利的政策	7
（一）税收政策优惠	7
（二）绿色车牌政策	7
（三）购车补贴政策	8
三、相关风险	9
（一）本地化生产的约束	9
（二）2026-2027 年的关键窗口期	9
（三）政策连续性问题	10
（四）隐性壁垒	10

(五) 价格承诺机制问题	11
四、建议	13
(一) 建立合规路线图	13
(二) 加速供应链本地化	13
(三) 提升项目本土化深度	14
(四) 善用价格承诺过渡期	15
结 语	17

一、欧盟相关政策法规

2026 年以来,欧盟新能源汽车市场准入的门槛持续抬高,关税、碳足迹、数字追溯、网络安全和化学品合规等壁垒对中国企业出海带来挑战。

(一) 从“高关税”向“价格承诺”的转换

2024 年 10 月,欧盟对中国电动汽车反补贴调查落地,比亚迪被加征 17%反补贴税,叠加 10%基础关税后综合税率达 27%。但 2026 年 1 月 12 日,中欧达成重要框架共识,引入“最低进口价格承诺”(MIP)机制作为关税替代方案。据欧盟委员会发布的《关于提交价格承诺申请的指导文件》,中国车企可通过承诺最低出口价格换取反补贴税豁免,仅需缴纳 10%基础关税。

MIP 机制的核心是将关税负担转化为价格底线约束。欧盟设定了两种定价路径:一是基于调查期到岸价(CIF)叠加反补贴税幅度;二是对标欧盟境内同类型非补贴纯电动车的售价。值得注意的是,欧盟要求每一款车型、每一种配置都要设定独立的最低价格,且承诺必须具体、有限、可监控,以防止交叉补贴规避。这意味着企业不能通过简

单的统一报价来应付，而必须建立精细化的车型价格对应体系。^①与此同时，欧盟工业战略专员、执行副主席斯特凡纳·塞茹尔内（Stéphane Séjourné）多次在内部推动将现有纯电动汽车关税扩展至混合动力车型。如 2026 年下半年，欧盟委员会发布对混合动力汽车的调查立案公告，当前以混合动力车型规避关税的策略将面临失效风险。^②

（二）《欧盟电池和废电池法规》

2023 年 8 月生效的《欧盟电池和废电池法规》（下称《新电池法》）是全球首部对电池全生命周期实施系统性监管的法规，其影响深度和广度远超此前的电池指令。根据《新电池法》，自 2027 年起，动力电池出口到欧洲必须持有符合要求的“电池护照”，记录电池的制造商、材料成分、碳足迹、供应链等信息。^③该法采用分阶段实施策略，关键时间节点如下表所示：

^①<https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-history?caseId=2684#AS689>.

^②“EU mulls tariffs on Chinese hybrid cars,” January 16 2026, <https://www.euractiv.com/news/exclusive-eu-mulls-tariffs-on-chinese-hybrid-cars/>.

^③相关内容参见：Official Journal of the European Union, Regulation (EU) 2025/1561 of the European Parliament and of the Council, July 31, 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02023R1542-20250731>.

表 1： 欧盟《新电池法》合规要求

合规项目	EV 动力电池	工业电池 (>2kWh, 非外部存储)	LMT 电池
碳足迹声明	2025.2.18 (已生效)	2026.2.18 (已生效)	2028.8.18
性能等级标签 (A-E)	2026.8.18	2027.8.18	2030.2.18
最大碳足迹阈值 (超标禁售)	2028.2.18	2029.2.18	2031.8.18
数字电池护照	2027.2.18	2027.2.18	2027.2.18
供应链尽职调查	2027.8.18	2027.8.18	2027.8.18

碳足迹声明是电池进入欧盟市场的第一道硬门槛。自 2025 年 2 月 18 日起，所有在欧盟市场销售的 EV 动力电池必须附有经第三方机构验证的碳足迹声明，披露单位 kWh 电池全生命周期的 CO₂当量排放量，并按原材料获取、主产品生产、分销、报废回收四个阶段分别列示，不合规电池不得进入欧盟市场。

对本地化生产企业而言，碳足迹规则具有重要意义。在欧盟境内生产可大幅缩减分销阶段（B4）的碳足迹--从中国海运电池到欧洲的碳排放约为本地陆路运输的 15-20 倍。这意味着匈牙利生产的电池在碳足迹评级上更易获得 A/B 级性能等级，从而在 2028 年最大碳足迹阈值生效后，拥有更充裕的合规缓冲空间。

（三）欧7 正式法规

欧7 正式法规(Euro 7 Regulation (EU) 2024/1257, Euro 7) 将于 2026 年 11 月 29 日起对新车型认证生效, 2027 年 11 月 29 日起覆盖所有在售车型。与前几代标准仅关注尾气排放不同, Euro 7 首次将非尾气排放(刹车颗粒 $\leq 7\text{mg/km}$) 和电动车电池耐久性纳入统一监管框架。法规要求电动车电池在 5 年/10 万公里后容量保持率不低于 80%, 8 年/16 万公里后不低于 72%。^①

（四）碳边境调节机制

2026 年 1 月 1 日起, 碳边境调节机制 (CBAM) 进入实质性实施阶段, 进口商须为嵌入碳排放购买 CBAM 证书, 价格与欧盟碳排放交易系统 (ETS) 挂钩, 约 70-100 欧元/吨 CO_2 。虽然乘用车整车尚未直接纳入 CBAM 范围, 但车轮、变速箱、车身结构件等钢铁和铝制汽车零部件已受影响。欧盟委员会提议自 2028 年 1 月 1 日起, 大幅扩展 CBAM 适用范围, 将征税对象从钢铁、铝等核心原材料延伸至约 180 种下游产品, 包括更多汽车零部件和工程

^① 参见: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/eng>.

机械。^①据估算，CBAM 将导致中国电动车出口欧盟的单车碳关税成本提高约 3000-5000 元。^②

（五）其他法规

REACH 法规（Regulation (EC) 1907/2006）要求物品中 SVHC（高度关注物质）含量超过 0.1% 时须向下游披露。2026 年 2 月，欧洲化学品管理局（ECHA）将 SVHC 候选清单更新至 253 种，电池行业需特别关注铅、邻苯二甲酸酯类等物质的合规。此外，自 2024 年 7 月起，欧盟将联合国欧洲经济委员会（UNECE）制定的 R155（网络安全）和 R156（软件更新）相关要求纳入法律体系，中国车企出口须建立网络安全管理体系（CSMS）和软件更新管理体系（SUMS），且通过认证后方可进入。以上要求自 2026 年 7 月 7 日起拓展至所有新型整车，这意味着 OTA 升级能力和网络安全管理体系成为市场准入的必要条件。^③

^① 参见：<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52025PC0989>.

^② 《中国汽车出海战略谋变》，载《经济参考报》，2025 年 11 月 6 日，<http://jjckb.xinhuanet.com/20251106/5e444a641e45493299a5f48370da288f/c.html>.

^③ “Vehicle Certification Agency, Cyber Security and Software Updating,” <https://www.vehicle-certification-agency.gov.uk/connected-and-automated-vehicles/cyber-security-and-software-updating/>.

二、匈牙利的政策

（一）税收政策优惠

2021 年 10 月，匈牙利同意全球最低企业税率设为 15%，但申请了 10 年缓冲过渡期。目前，匈牙利企业所得税率 9%，在欧盟成员国中保持低位。2025 年 12 月 17 日，欧盟委员会批准匈牙利总额 41 亿欧元的国家援助计划，项目有效期至 2030 年 12 月 31 日，为鼓励清洁技术制造投资，匈牙利政府提供的发展税收抵免可达合格成本的 15%（布达佩斯地区）至 35%（其他地区）。^①此外，纯电动汽车还可享受免征车辆购置税、年度车辆税、财产转让税、公司用车税免除等多重税收优惠。^②

（二）绿色车牌政策

自 2024 年 9 月 1 日起，匈牙利仅有纯电动汽车(BEV)可享受绿色车牌，插混（PHEV）和增程式（REEV）汽车现有的绿色牌照须在 2026 年 11 月 30 日前更换为白色

^① UNCTAD. Hungary-Provides State aid to support clean technology manufacturing capacity, <https://investmentpolicy.unctad.org/investment-policy-monitor/measures/5280/hungary-provides-state-aid-to-support-clean-technology-manufacturing-capacity>.

^② 参见：

<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/hungary/incentives-legislations>.

普通车牌。绿色车牌纯电动汽车在布达佩斯、杰尔、德布勒森等城市享受免费停车，布达城堡、城堡山（Citadella）等限行区域免费通行和部分道路优先权。^①这一政策调整对比亚迪塞格德工厂构成直接利好。该工厂专注纯电车型生产，与绿色车牌的激励方向高度契合。

（三）购车补贴政策

2024 年 2 月，匈牙利推出 300 亿匈牙利福林（约 7500 万欧元）的企业购车激励计划。补贴标准按电池容量分级： $\leq 41\text{kWh}$ 车型补贴 280 万福林（约 7000 欧元）， $41\text{-}59\text{kWh}$ 补贴 360 万福林， $>59\text{kWh}$ 补贴 400 万福林（约 10000 欧元）。截至 2025 年初，已有 4300 多家公司提交申请，其中约 3400 家获批。该计划采用报销制，要求车辆至 2027 年 12 月 31 日前不得转售。

^① 参见：<https://eleport.com/ev-incentives/#Hungary>.

三、相关风险

(一) 本地化生产的约束

若在匈牙利本地生产，比亚迪可规避关税壁垒（10%基础关税+17%反补贴税或价格承诺约束）、CBAM 碳关税以及电池碳足迹声明中的分销阶段高排放劣势，本地化生产还将使车辆获得匈牙利绿色车牌资格和欧盟各国购车补贴资格。然而，“欧洲制造”标签并不自动解决所有合规问题，企业仍需提交电池碳足迹声明，需通过 Euro 7 认证，REACH 法规对原材料的化学品限制依然适用，网络安全认证（R155/R156）须独立完成。换言之，本地化生产将“硬门槛”（关税、CBAM）转化为“软约束”（认证、合规、品质），后者难度虽低，但流程复杂。新能源汽车企业在是否进行本地化生产的战略决策过程中，应综合考量包括关税减免、CBAM 规避、碳足迹评级优势和补贴获取能力等在内的单车全生命周期要素。

(二) 2026-2027 年的关键窗口期

未来一年，多个重要法规的强制执行节点逼近。如 2026 年 11 月 29 日，Euro7 新车型认证生效，匈牙利工厂

首批车型必须在此之前完成认证，否则将无法在欧盟合法销售；2027年8月18日，供应链尽职调查义务生效，年营业额超4000万欧元的企业须建立钴、锂、镍等原材料风险管理体系等。因此，对中国车企而言，2026-2027年的核心任务不是“投产”，而是“取证”。需特别注意的是，欧盟授权性法规（delegated acts）的发布常伴随“合规准备期”，企业必须在法规发布后预留足够时间完成系统改造和认证流程。

（三）政策连续性问题

2026年4月12日，反对党蒂萨党（TISZA）领袖毛焦尔·彼得在大选中当选总理。目前看，中方已签署的投资协议和合同义务具有法律连续性，短期内应不受影响。中长期看，新总理的内外政策对比亚迪及其他在匈投资的中国企业带来的潜在影响有待观察。

（四）隐性壁垒

电池碳足迹声明和数字护照制度客观上构成了欧盟新能源产业的竞争性门槛，其深层逻辑在于掌握碳足迹计算方法和追溯标准的主导权。其深层逻辑在于设定碳足迹

计算方法和追溯标准。欧盟通过数字护照系统，建立起覆盖全球电池产业链的数据监控网络。上述两项设计要求中国企业将生产过程中的核心数据（能耗、材料来源、工艺参数）向欧盟开放。

2028 年最大碳足迹阈值生效后，欧盟将拥有选择性禁入的市场调控能力。阈值的具体数值由欧盟委员会根据 2025-2026 年申报数据的分布情况设定，欧盟可通过调整阈值来控制市场准入。

（五）价格承诺机制问题

目前，尚未完成本地化生产的中国车企可通过中欧价格承诺机制，绕过 17%-35% 的反补贴税，仅缴纳 10% 的基础关税，即可进入欧盟市场。对比亚迪等车企而言，这意味着在塞格德工厂产能爬坡期间（预计 2026-2028 年），仍可通过出口方式补充欧洲市场供给，避免因产能不足丢失市场份额。

但价格承诺机制的内在约束不容忽视。首先，每一款车型、每一种配置都须设定独立最低价格，合规管理成本高昂。其次，欧盟对“交叉补贴”保持高度警惕，若企业通过其他渠道变相降价（如大幅优惠、捆绑销售），可能

触发违约追责，面临追溯性征税。再次，价格承诺的有效期与反补贴税绑定（五年，可延长），出口模式的成本结构长期来看高于本地化生产。因此，价格承诺机制应被视为过渡期工具，而非企业的长期战略选择。

四、建议

（一）建立合规路线图

比亚迪等中国车企应尽快成立专职合规团队，覆盖法规研究、认证管理、数据系统和对外沟通四个职能，及时跟踪细化规则和实施细则。团队由欧洲总部直接领导，对中国总部和匈牙利工厂实行双向汇报，核心任务是制定和维护动态的合规路线图，设定关键节点及可执行的项目计划。

表 2：合规路线图安排

时间节点	合规动作	交付标准
2026 年 Q3 前	完成 Euro 7 整车型式认证	首批下线车型可在欧盟合法销售
2026 年 Q3 前	完成 EV 动力电池碳足迹第三方验证	确保获得 A/B 级性能等级
2026 年 Q4 前	建立数字电池护照数据系统原型	启动与欧盟电池护照服务提供商的技术对接
2027 年 Q2 前	完成供应链尽职调查体系建设	覆盖钴、锂、镍等关键原材料的风险识别和缓解措施
2027 年 Q4 前	实现碳足迹声明的自动化数据收集和实时更新能力	为 2028 年最大阈值生效做好准备

（二）加速供应链本地化

供应链本地化的深层目标是降低成本，构建一个从原材料采购到整车下线的碳合规闭环线，使全链路数据可追

溯、碳排放可计算、合规证书可验证。以上闭环一旦建成，将成为比亚迪在欧洲市场的结构性优势。企业可重点推进以下工作，见下表：

表 3：供应链本地化方向与措施

方向	具体措施	预期效果
电池本地化	优先采购宁德时代（德布勒森，100GWh 产能）或亿纬锂能（德布勒森，30GWh 产能）的匈牙利产电池	分销碳足迹极低，数据护照体系更易对接
钢材绿色化	扩大与奥钢联（voestalpine）的合作，采用其基于氢能冶炼的绿色钢材	从源头降低车身材料的碳足迹
数字化供应链	要求所有一级供应商接入统一的供应链数据平台，实时共享碳排放、材料成分、合规证书等数据	为数字电池护照和尽职调查提供数据基础

（三）提升项目本土化深度

中国车企可从三个维度提升项目质量。经济上，加速实现供应链本地化率达到 70%以上，使项目成为匈牙利汽车产业从燃油车向电动车转型的支点。当车企供应商网络深度嵌入匈牙利经济体系时，任何政策调整都将面临巨大的经济代价。社会服务上，扩大本地雇佣规模，通过教育捐赠、环保项目、技能培训等积极参与当地社区建设，塑造本土企业公民形象。技术上，深化与塞格德大学、布达佩斯技术与经济大学等高校的联合研究，将匈牙利研发中心打造成中国车企在欧洲的技术创新节点。

（四）善用价格承诺过渡期

在塞格德工厂产能爬坡期间（预计 2026 年第四季度至 2028 年底），比亚迪可采取“双轨供给”策略。匈牙利工厂生产聚焦欧洲主力市场（德国、法国、荷兰、挪威）的走量车型，利用欧洲制造标签获取绿色车牌资格和购车补贴。中国出口补充方面，通过价格承诺机制，以 10% 基础关税成本向欧洲市场出口高端车型和特色车型，填补本地化产能不足期间的产品线空白。在价格承诺谈判中，企业可将投资承诺作为价格谈判的重要筹码。在提交价格承诺方案时，明确列出在欧盟的投资规模、时间表、就业创造目标和本地采购率等。欧盟委员会在评估价格承诺时，对在欧盟有实质性投资贡献的企业通常给予更宽松的定价空间。

同时，比亚迪可考虑提升欧洲第二工厂评估和谈判工作的战略优先级，构建“匈牙利+南欧”双基地格局。布局南欧基地不仅可以分散地缘风险，还能获得额外市场优势，如更接近伊比利亚半岛和地中海沿岸市场，享受西班牙政府的新能源产业激励，以及在欧洲内部形成南北双支点制造网络。

结 语

本报告围绕比亚迪投资匈牙利案例，系统梳理了中国车企应进入欧盟新能源汽车市场的多层准入门槛和合规要求。核心结论有三：第一，本地化生产是中国车企进入欧盟市场的最优路径，但“欧洲制造”标签并非万能通行证，碳足迹、数字护照、网络安全等“软门槛”同样需高度重视。第二，2026-2027 年是决定后续市场准入资格的合规窗口期，企业应注意关键的时间节点。第三，中国车企应以“深度本土化+双基地布局”的组合策略应对风险。

张琳（上海对外经贸大学中东欧研究中心）

本报告数据来源包括欧盟官方公报、匈牙利政府公开文件、企业公告和权威行业媒体。所有数据均经过交叉验证，但由于部分法规的授权法规尚未完全发布，未来可能存在调整。需特别提醒以下事项：中欧价格承诺机制方面，欧盟委员会正在细化具体车型的最低价格标准，预计 2026 年第三季度发布首批核准清单，建议密切跟踪。匈牙利新政府的经济政策框架预计 2026 年第三季度发布，可能涉及外资激励、税收优惠和新能源补贴的调整。企业在使用本报告时，应结合自身情况和专业法律顾问意见，进行具体合规评估。



联系地址：淮海中路 622 弄 7 号 308 室

联系电话：021-33165460

联系邮箱：zbzh@sh-popss.gov.cn

本报告为研究团队基于公开信息、行业调研、数据分析及专业研究方法独立编制完成的研究成果，仅供行业研究、学术研讨、决策参考交流使用，不构成任何商业、投资、法律、财税及其他专业实操建议。报告免费获取，未经书面正式授权，任何机构及个人不得擅自转载、复制、篡改、摘抄、传播本报告全部或部分内容。