

車輛工業

385
386
月刊

中華民國八十三年二月五日創刊 一一五年四月一日出刊



「2026年日本國際汽車工業技術展」展後報導

「2025年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展」展後報告

114年12月工業生產統計

2025年歐盟新車銷售統計HEV強勢成長

中國大陸2025年12月汽車銷量簡析

緬懷巨大集團創辦人暨本會前常務理/監事 劉金標先生



◎ 宗緒順

地緣與貿易震盪下的韌性成長

全球車輛產業正處於一個關鍵的轉型階段，同時也籠罩在地緣政治與貿易保護主義的陰影之下。烏俄戰爭的長期化與美以伊戰爭引發的中東局勢動盪，導致能源價格反覆波動與關鍵原物料供應鏈持續脆弱，加上川普政府關稅政策造成全球成本上升、供應鏈在地化強制啟動、技術領先優勢被稅率削平。

在市場端，中國汽車產業因產能過剩而引發的極端「內捲」競爭，不僅迫使全球車廠陷入價格戰，更導致貿易壁壘在全球範圍內加劇。在這樣的震盪下，汽車產業的競爭邏輯已從單純的生產規模與成本效率，轉向智慧製造能力、技術整合能力以及永續發展實力之上的「韌性生存競賽」。

此外，全球電動車（EV）的發展亦進入了新階段，根據 2026 年初的最新數據，全球新能源車銷量成長預計將縮減至 14%，顯示出整體市場已從爆發期進入穩健成長的盤整階段。其中，中國作為全球最大的電動車市場，儘管新能源車滲透率已突破 50%，但受補貼退場及基期過高影響，國內銷量成長已顯著趨緩，在此環境促使比亞迪（BYD）、吉利等中國車企加速海外擴張，比亞迪更於 2025 年正式超越特斯拉（Tesla）成為全球純電車銷售冠軍。

在此發展趨勢，混合動力（HEV）與增程式電動車（EREV）在中國與全球範圍內皆呈現超預期回升。這種動力系統需求的快速擺盪，要求車輛供應鏈必須具備更高的生產彈性與數位化管理能力，以應對不同動力平台並行的複雜格局。

在追求續航力與節能的浪潮下，六和機械作為全球金屬零件關鍵供應鏈的一員，投入新工法與新材料特性的研發。除了深耕傳統鑄鐵、鍛鋼、鋼板沖壓等鋼製品領域外，更全面布局鋁製品的高端工法，涵蓋重力鑄造、低壓與高壓鑄造、鋁合金鍛造、鋁品沖壓、輕合金半固態鑄造成型等多元技術。在關鍵安全件如剎車盤的研發上，六和機械更具備複合盤、碳陶盤、熔覆盤等前瞻應用能力，透過持續優化製程，以滿足市場對卓越品質與極致成本控制的嚴苛要求。

台灣車輛產業雖然在整車製造規模上不如部分大型汽車國家，但在精密製造、金屬加工與電子產業方面具有深厚基礎。若能結合數位轉型與智慧製造優勢，並同步推動節能減碳與ESG永續發展，台灣車輛產業將有機會在全球汽車供應鏈重組的過程中，建立更具價值與競爭力的產業定位，成為國際車廠值得信賴的智慧製造與綠色供應鏈合作夥伴，並持續為產業發展與經濟成長作出貢獻。

(本文作者現任本會常務理事暨六和機械股份有限公司董事長)



六和機械

金屬零件的專家

金屬零件的全方位解決方案



事業部	聯絡人	電話	分機	Email
鑄鐵加工業務部	張勝凱	03-453-2131	1709	c22136@liofo.com.tw
輪圈業務部	蔡翔宇	03-453-2131	1608	shawn@liofo.com.tw
沖壓板金業務部	鄭洋	03-453-2131	1421	c80e18@liofo.com.tw
輕合金業務部	杜治寬	03-487-0688	3201	g31008@liofo.com.tw
ABS業務部	黃國興	03-487-0688	3406	kchung@liofo.com.tw

目 錄

常務理事的話

地緣與貿易震盪下的韌性成長

宗緒順

廣告頁

六和機械股份有限公司
友誠股份有限公司

專題報導

- 1 「2026年日本國際汽車工業技術展」展後報導 邱啓棠
- 26 「2025年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展」展後報告 宋文彬
- 42 歐盟《網路韌性法案》簡介 吳進昌
- 50 有關墨西哥政府公告對未簽署FTA國家1,463項貨品調高關稅 編輯部
- 57 114年12月工業生產統計 編輯部
- 65 歐盟擴大CBAM適用範圍及反規避(anti-circumvention) 措施之修訂提案(Proposal) 簡介 編輯部
- 71 歐盟碳邊境調整機制(CBAM)執行法規簡介 產品碳含量計算方式及建立預設值執行規章 編輯部
- 76 歐盟汽車放寬減排政策 車廠面臨轉型考驗 鄭育佳
- 79 2025年歐盟新車銷售統計 HEV強勢成長 邱啓棠
- 94 中國大陸2025年12月汽車銷量簡析 邱啓棠
- 109 中國大陸2026年1月汽車銷量簡析 編輯部
- 118 驅動運輸工具製造業雙軸轉型：智慧化減量路徑之應用 編輯部
- 128 從碳盤查到營運思維的整合：運具製造產業淨零轉型的下一步 編輯部

自行車專欄

- 140 緬懷巨大集團創辦人暨本會前常務理/監事劉金標先生 編輯部
- 144 2025年中國自行車產業重點事項 編輯部

產業ESG專欄

- 149 產業淨零最新資訊 編輯部

會員動態

- 153 「六和機械股份有限公司」簡介 編輯部

活動預告

- 159 2026年印尼國際汽車零配件展 編輯部
- 160 2026年越南(胡志明市)國際汽車零配件及售後服務展覽會 編輯部
- 161 2026年法蘭克福汽車零配件展 編輯部
- 162 2026年墨西哥汽車零配件展 編輯部
- 164 2026年美國汽車零配件展(AAPEX) 編輯部
- 166 2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展 編輯部

新聞選粹

- 168 汽車類 鄭育佳 整理
- 179 機車類 宋文彬 整理
- 187 自行車類 鄭育佳 整理
- 194 汽機車零組件類 陳明德 整理

產銷統計

- 202 產銷統計 邱啓棠 整理

廣告頁

易格斯廣告
車輛工業月刊廣告服務
TAIPEI AMPA

服務 • 專業 • 效率

中華民國83年2月5日創刊

中華民國115年4月1日出刊

車輛工業

月刊

第385/386期



發行人：李建輝

總編輯：吳智魁

主編：吳進昌、邱啓棠

編輯委員：薛耀輝、陳明德、宋文彬
林憶苓

執行編輯：鄭育佳

發行所：台灣區車輛工業同業公會

地址：台北市復興南路一段390號9樓之4

電話：(02) 2705-1101

傳真：(02) 2706-6440

出版登記：局版台誌第10813號

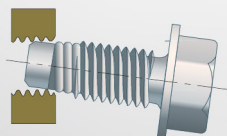
網際網址：<http://www.ttvma.org.tw>

電子信箱：ttvma@ttvma.org.tw

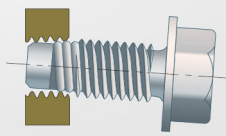
股票代號: 7718



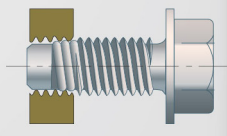
守護您的精密製程 確保每一顆螺絲都完美到位



Misaligned Screw



MATHread forces threads into position



Threads drive normally

- 產品品質全面升級。 *Improved Product Quality*
- 人體工學全面進化。 *Improved Ergonomics*
- 扭力控制精準到位。 *Improved Torque Control*
- 高效能有效省成本。 *A Money Saver*



MATHREAD

MATHread Always Works



- 組裝效率提高30%-40%
- 規格尺寸從M3-M30
- 歡迎合作開發
- 量夠大免開發費
- 協助庫存管理，隨時出貨

- 自導入導角 (Lead-in feature)
- 防卡死 (Anti cross-threading)
- 降低裝配成本與降低失敗率 (Lower assembly costs) (Lower failure rates)
- 兼容性好 (Good compatibility)



友鉸股份有限公司 SPEC PRODUCTS CORP.

WWW.SPEC.COM.TW ☎+886-6-2360687 ✉spec.pro@msa.hinet.net
3F., No. 358, Sec. 1, Dongmen Rd., East Dist., Tainan City 701002, Taiwan



IATF 16949:2016



ISO 9001:2015



ACCREDITED



ISO 14001



「2026年日本國際汽車工業技術展」 展後報導

◎ 邱啓棠

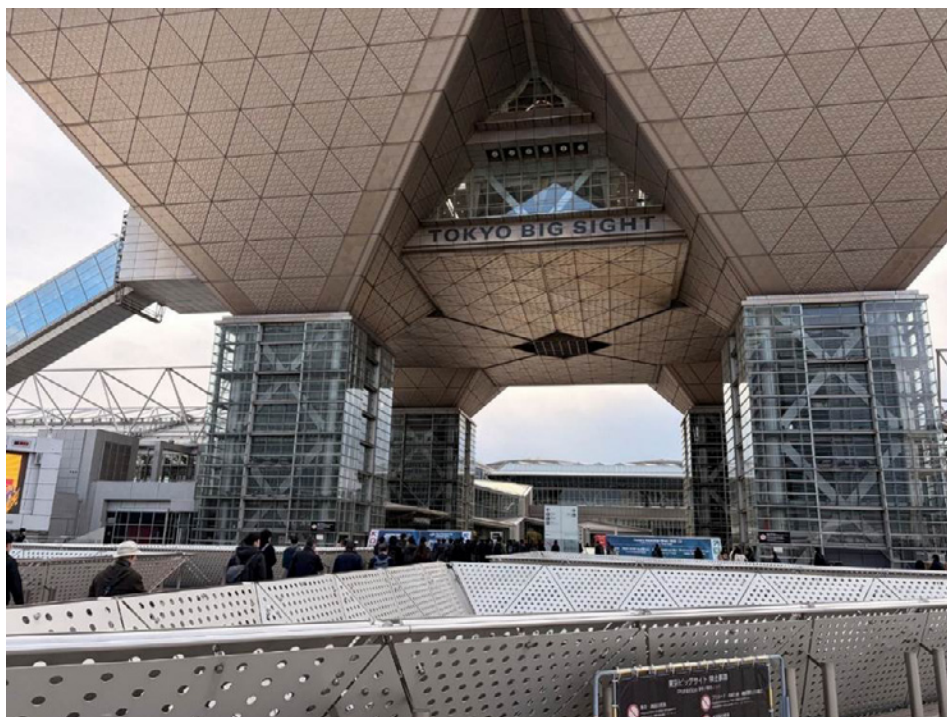
一、展覽概況

「2026年日本國際汽車工業技術展（AUTOMOTIVE WORLD 2026）」由RX Japan Ltd.主辦，於2026年1月21日至23日假日本東京有明國際展覽中心（Tokyo Big Sight）盛大舉行。本展會由七大專業展區組成，涵蓋了汽車產業從設計、研發到製造的完整供應鏈，包括：「日本國際汽車電子技術展 CAR-ELE JAPAN」、「日本國際汽車零件/加工技術展 CAR-MECHA JAPAN」、「日本國際車載資通訊展 CONNECTED CAR JAPAN」、「永續行動技術展 Sustainable Mobility Technology Expo」、「自動駕駛技術展 Autonomous Driving Technology Expo」、「日本國際EV/HEV驅動系統技術展 EV JAPAN」以及「日本車載軟體開發展 Software-Defined Vehicle Expo」。

本屆（2026年）展會展現了全球展覽景氣的大幅復甦，共集結來自台灣（Taiwan）、日本（Japan）、中國（China）、德國（Germany）、香港（Hong Kong）、印度（India）、以色列（Israel）、韓國（South Korea）、



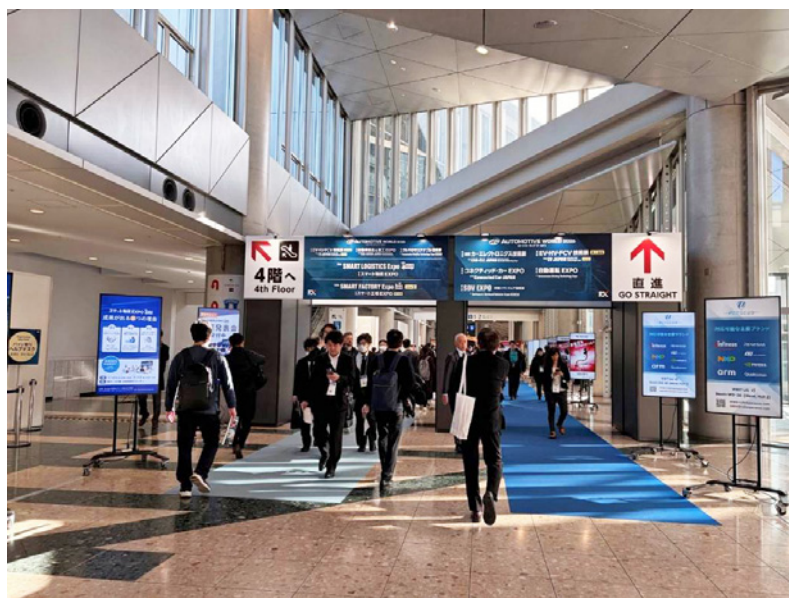
馬來西亞 (Malaysia)、新加坡 (Singapore)、瑞典 (Sweden)、瑞士 (Switzerland)、英國 (United Kingdom)、美國 (United States)、荷蘭 (Netherlands)、加拿大 (Canada)、希臘 (Greece)、西班牙 (Spain)、斯洛伐克 (Slovakia)、挪威 (Norway)、匈牙利 (Hungary)、法國 (France)、波蘭 (Poland)、葡萄牙 (Portugal)、等等24個國家，總計1,711家參展商共襄盛舉。



東京有明國際展覽中心 (Tokyo Big Sight)



三天展期更吸引了來自全球總計78,673人次的專業買主與參觀者，其中包括OEM車廠、Tier 1供應商及汽車電子零配件製造商等。專業觀眾人數的穩定增長，顯示出全球買主對AUTOMOTIVE WORLD作為亞洲最大汽車技術專業展的高度認可，以及對展出之創新產品與技術的強烈需求。



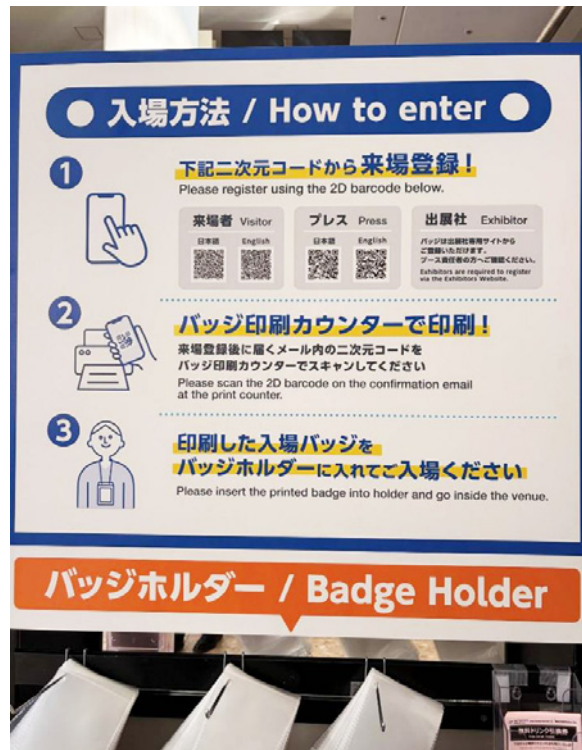
西館入口



展館位置標示清楚



沿路走廊螢幕廣告輪播台灣廠商攤位訊息



買主自動登録取證系統反映日本少子化労働力缺乏



日本少子化的關係，主辦單位於展會前即透過電子郵件將參展證與參觀證寄送予參展廠商及買主，方便其事先自行列印使用；同時，現場亦提供高度自動化的取證流程，參展廠商與買主只需掃描各展館入口處的 QR Code進行登錄，完成入場登錄後，再於證件列印櫃檯掃描確認電子郵件中的二維碼以進行列印，列印好的入場證放入證件套中，即可進入會場，全程無需人工介入，流程順暢且極為便利。



AUTOMOTIVE WORLD 2026 開幕典禮

AUTOMOTIVE WORLD不僅展出傳統車輛技術，更廣泛涵蓋未來汽車產業的關鍵主題，如電動車（EV）、混合動力車（HEV/FCV）、自動駕駛、車聯網、輕量化技術、MaaS（交通行動服務）及SDV（軟體定義汽車）



等，本展匯聚電子元件、材料、軟體、製造設備及測試技術等多元汽車關鍵技術，吸引來自全球的汽車 OEM 原廠與一級供應商踴躍參與，積極尋求最新、最先進的技術與產品，同時拓展供應鏈布局，發掘潛在供應商與策略合作夥伴，是台灣廠商拓展亞洲市場及進入國際供應鏈的重要平台。

AUTOMOTIVE WORLD 展會規模逐年擴大，已成為全球汽車產業人士每年固定參與的重要國際盛會之一。該展會聚焦汽車產業最新技術與應用，主要展出內容涵蓋以下領域：

一、汽車零組件與車載資通訊系統

包含引擎控制系統、安全與舒適控制系統、底盤控制系統、汽車輕量化材料、輕量化加工技術、相關設備與模組，以及軟體開發工具、測試與驗證工具。此外，亦展出車用物聯網（IoT）、車用資訊娛樂系統、車載資訊通訊設備與模組，以及各類車用應用程式（Apps）。

二、半導體、電子元件及相關設備

涵蓋車載半導體、感測器、電容器、電池、連接器、電纜與線束、電阻、觸控式螢幕與顯示模組、攝影模組、通訊模組，以及精密加工技術等。

三、電動車技術

展出內容包括馬達驅動技術、電力轉換系統技術，以及充電與動力電池相關零組件。

四、測試與驗證技術

包含各類測試工具與軟體、診斷與驗證服務，以及車內網路系統相關軟體。



五、自動駕駛與先進駕駛輔助系統（ADAS）

展出項目包括駕駛輔助系統、雷達與感測器元件、車載攝影模組、影像處理系統、半導體與積體電路、車載作業系統，以及AI人工智慧學習與應用。

六、整合式出行服務（Mobility as a Service, MaaS）

涵蓋出行平台建置商與營運商、地圖與交通預測系統、行動服務、電信與數據分析，以及其他相關IT解決方案。

七、沖壓製程技術與設備

包括鑄造與鍛壓製程及其工具、板金加工製程與技術，以及模具的開發與製作。

回顧自2024年電動車邁入高速成長期以來，電動化已確立為全球汽車產業不可逆轉的主流趨勢。隨著市場滲透率與消費者接受度的雙重提升，相關創新技術持續成為買主關注焦點。面對日益嚴苛的環保法規，以及電池重量對續航力的影響，『輕量化技術』已成為產業刚需；透過導入新材料與新工藝，供應鏈正致力於在減輕車重的同時，兼顧燃油/電能效率、安全性與舒適性。

另一方面，地緣政治局勢正深刻重塑全球產業版圖。自2024年起，美、歐等國相繼對中國製電動車築起關稅壁壘，致使全球供應鏈至2025年已明顯分化為『美系』與『非美系』兩大陣營。此一供應鏈重組浪潮為台灣業者開啟了嶄新的戰略機遇：一方面可協助陸系車廠提供符合海外組裝規範的非中國產零組件，另一方面則積極融入歐美車廠建立的『非紅供應鏈』



體系。這不僅是挑戰，更是台灣汽車產業升級轉型的關鍵契機。

Automotive World 2026為專業觀眾準備了許多場重量級專業技術論壇，邀請來自世界各國知名講師發表重要趨勢技術議題，如駕駛艙中的AI互動設計、車載電子零件的熱與可靠度評估服務介紹、AI車輛管理最新動向、高電壓 大功率與AI自動駕駛、不依賴硬體的車載軟體開發、車載Android OS軟體開發加速、開放原始碼與虛擬ECU（電子控制單元）標準化、中國市場的技術革新速度與成本競爭力、保時捷熱管理與扭矩管理技術、以色列汽車生態系與企業介紹、次世代產業投資目的地：希臘、全球智慧眼鏡爆發性成長趨勢等，參與技術論壇的觀眾非常踴躍。

新製品 新技術セミナー 公開		プログラム		Exhibitors' Product / Technology Seminar ~New Tech Trend~ Venue Program	
1 / 21 (水) Wed.	14:00 ~ 14:30	HWに依存しない世界最速の車載ソフトウェア開発 - SoDeV -	W12-68	JAPANESE	Linux Foundation Automotive Grade Linux
	15:00 ~ 15:30	車載 Android OS の SW 開発環境を加速! Accelerating Software Development for Automotive Android OS	W24-11	JAPANESE	インフレティビルドジャパン(株) IncredBuild Japan LTD.
	16:00 ~ 16:30	オープンソースにおけるVirtIO標準化への課題と今後 Challenges and future prospects for VirtIO standardization	W24-9	JAPANESE	Linaro Linaro LTD.
1 / 22 (木) Thu.	1. Opening Speech from Embassy of Israel in Japan 2. Overview of Automotive Ecosystem in Israel by Ministry of Transport 3. CZA Security LTD. W10-20 4. Foretellix W10-20 5. EVR Motors LTD. W10-20 6. Imagry Autonomous Driving LTD. W10-20 7. Valens Semiconductor LTD. W10-20				
	13:00 ~ 13:30	EMC設計を改善する解析ツール活用 ~EMIとEMSの関係~	W11-78	JAPANESE	サイバネットシステム(株) Cybernet Systems CO., LTD.
	11:00 ~ 11:30	MIPI A-PHY: 日本発の次世代自動車コネクティビティ MIPI A-PHY: Next-Gen Connectivity, with Momentum from Japan	W10-20	ENGLISH	バレンスセミコンダクター(株) Valens Semiconductor LTD.
	13:00 ~ 13:30	[EMC設計を効率化できる考え方] ~ノイズ放射の直感的理解~	W11-76	JAPANESE	サイバネットシステム(株) Cybernet Systems CO., LTD.
	14:00 ~ 14:30	高信頼性実装を実現するはんだ材料の新動向	W6-32	JAPANESE	千住金属工業(株) SENJU METAL INDUSTRY CO., LTD.
	15:00 ~	現場から学ぶモビリティ革新とRAGで実現する次世代サービス Mobility Innovation from Field & Next-Gen Services with RAG	W12-30	JAPANESE	
	1 / 23 (金) Fri.				

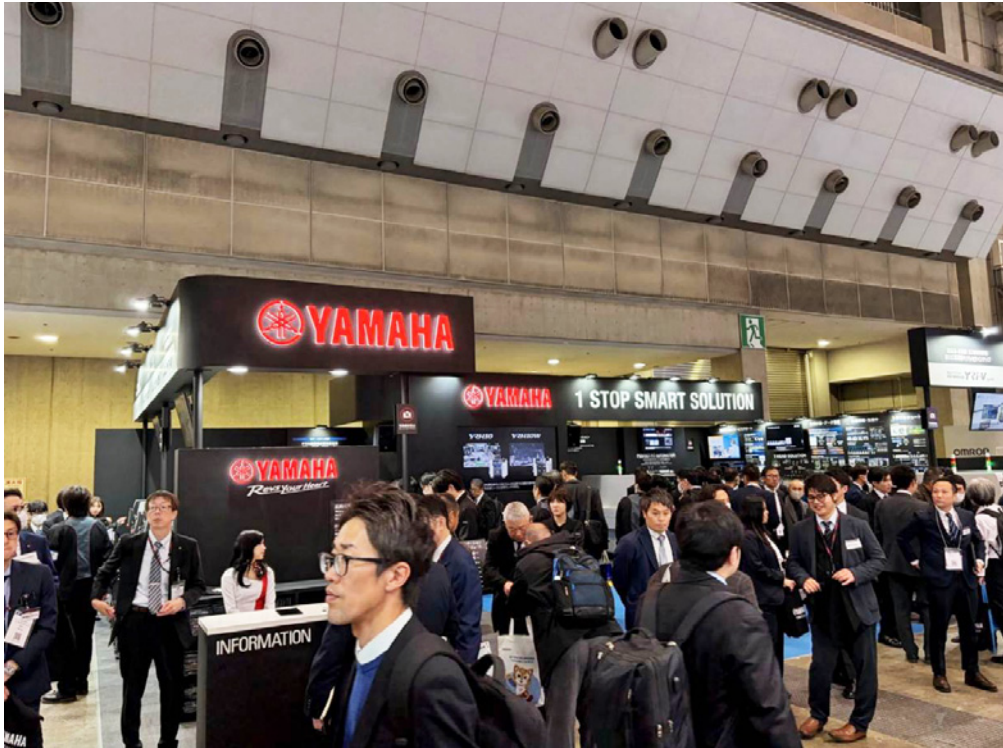
展覽期間舉辦多場研討會



研討會現場



BOSCH 展位



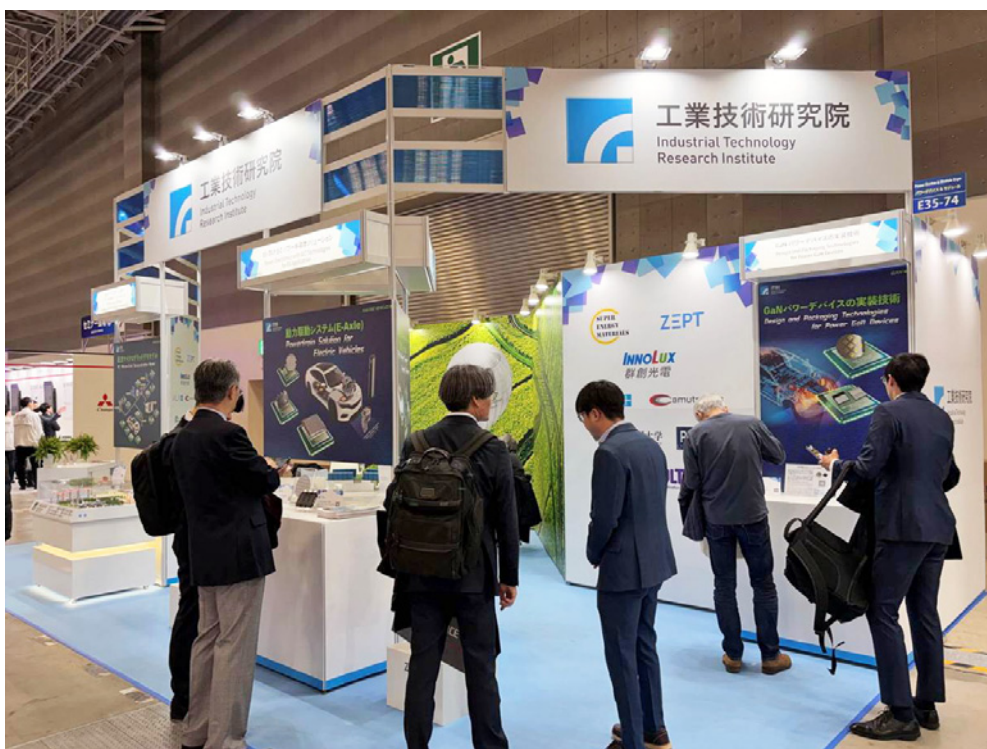
YAMAHA 展位



Panasonic 展位



財團法人資訊工業策進會展位



工業技術研究院展位



上銀科技展位



神達電腦展位



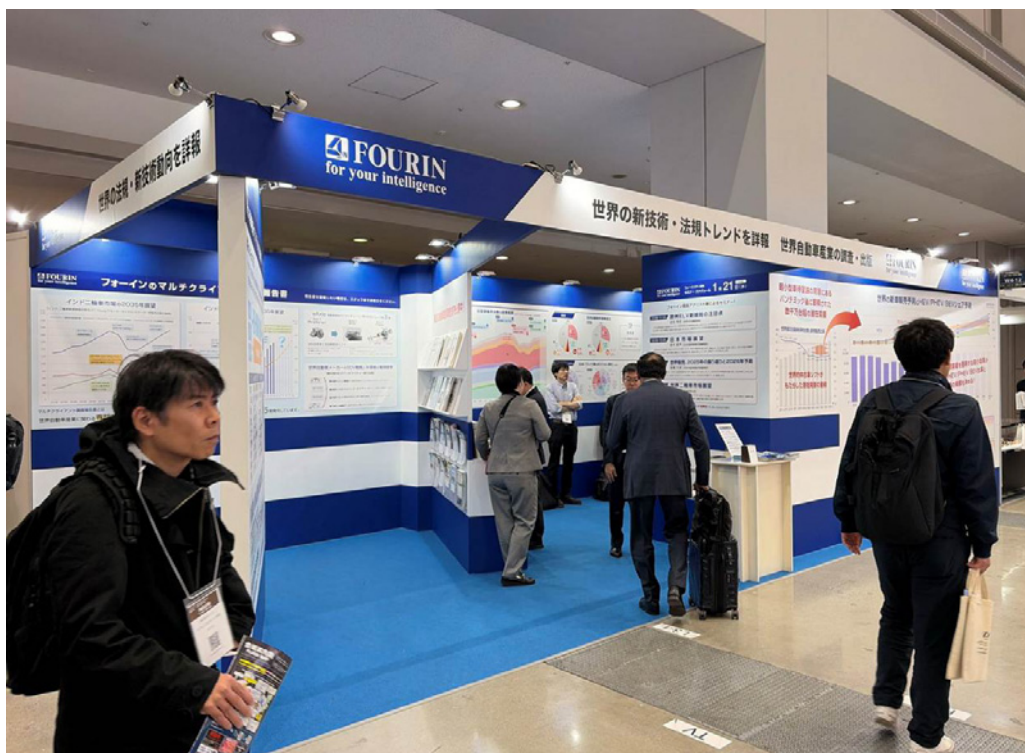
台達電展位



韓國館展位



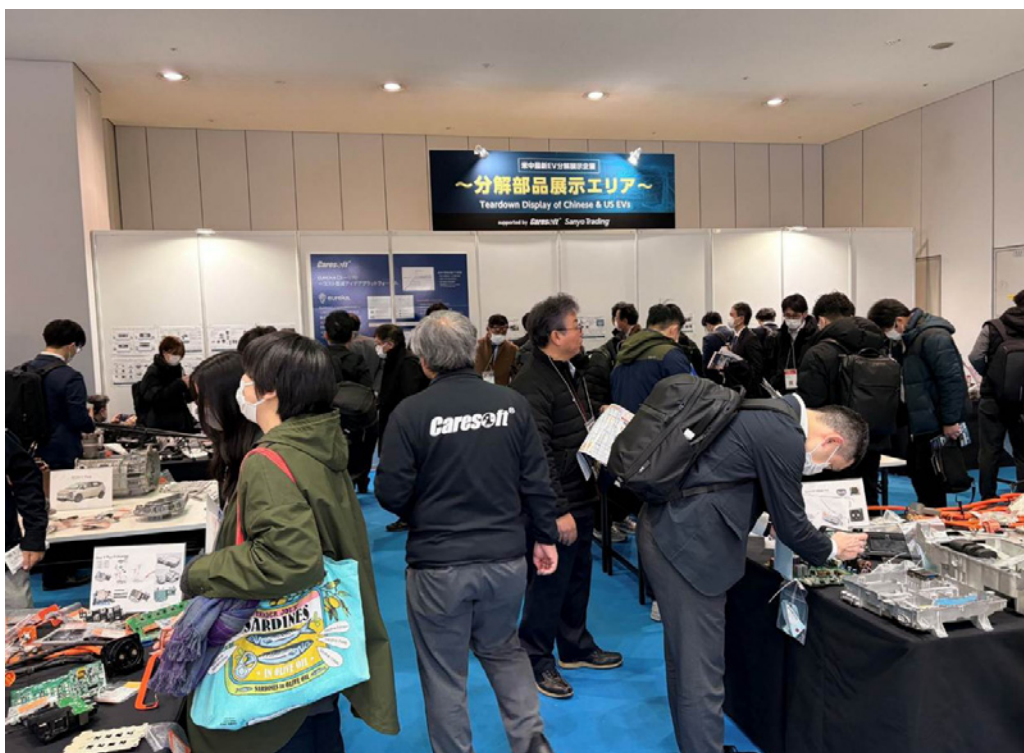
以色列館展位



FOURIN 展位



中國大陸 Unitree 展位



中國大陸與美國電動車分解部品展示現場，人潮眾多



Tesla Model Y 分解部品展示，吸引眾多買主圍觀

二、台灣館展出情形

本會（TTVMA）籌組之台灣參展團位於西一館，共有11家廠商參與，展位面積達113.4平方公尺。展出產品聚焦於具備國際競爭力的關鍵零組件與車用電子系統，主要包括：

聲學與電子元件：蜂鳴器、喇叭、麥克風、聲學模組

車用電子與系統：車用訊息娛樂系統、智能進出車輛啟閉系統、中央網關；

OTA測試仿真機櫃；車載行車記錄儀、AI攝影機、電子後視鏡及駕駛疲勞偵測系統。

車燈與光學：LED車燈模組（咸瑞科技）；車用鏡頭、環景系統。



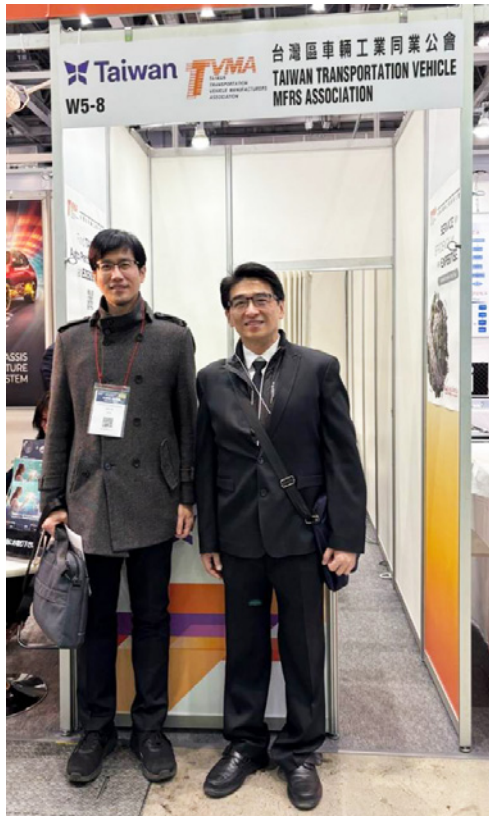
膠帶與材料：各類車用、線束及工業膠帶。

底盤與安全系統：車輛四輪定位智能感知器、底盤結構異常檢知系統；汽車安全囊零件、感應傳導接頭；油封、O型環、汽門墊片；各類管接頭、冷鍛零配件及緊固件。

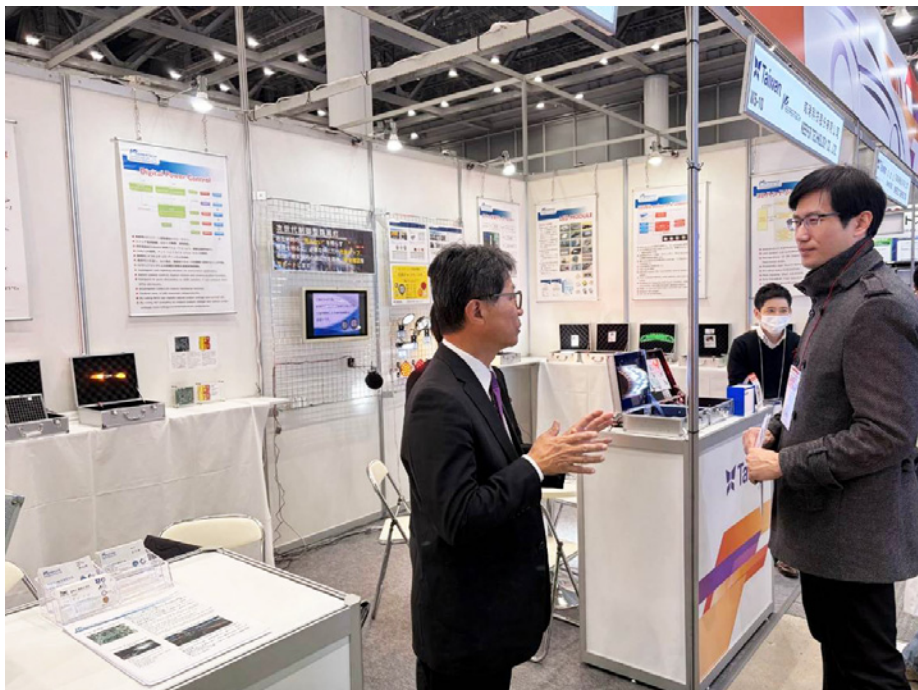
台灣館整體造型及參觀路徑都非常顯目，讓專業買主很容易就找到台灣館，廠商對參展效果多有正面的評價。本會在會場中設置一個服務攤位，並免費提供買主本會所印製之台灣車輛暨零配件總覽及USB電子型錄，推廣有關我國汽機車零配件產業及產品資訊，加強為台灣產品宣傳，拓展商機，展覽期間台北駐日經濟文化代表處經濟組謝緯杰秘書蒞臨指導。



台灣館位置醒目



台北駐日經濟文化代表處經濟組謝緯杰秘書蒞臨指導（左）



台北駐日經濟文化代表處經濟組謝緯杰秘書（右一）關心廠商需求



展覽期間展位預定已達五成以上，顯見廠商對該系列展覽前景看好

三、結論

日本國土面積37萬7,880平方公里，世界排名第60，略大於德國，約為台灣的10.4倍，人口達1億2,374萬人，是世界人口第11大國，2025年日本GDP約為4.46兆美元－世界排名第4，僅次於美國、中國大陸、德國，2025年日本人均GDP約為3萬4,720美元。

回顧過去一年與展望2026年，全球汽車產業正處於劇烈變動的十字路口。除了電動化（Electrification）與智慧化（Intelligence）的技術驅動外，地緣政治與貿易保護主義已成為影響產業佈局的重大變數。



觀察日本地方產業佈局，台積電熊本設廠所引發的連鎖反應正深刻改變日本產經版圖。除索尼（Sony）與東京威力科創（TEL）等大廠相繼落腳並啟動生產與研發計畫外，相關供應鏈的集結亦帶動了基礎設施的全面升級。熊本的繁榮象徵著日本製造業的復興，讓九州從傳統產區蛻變為引領國家經濟成長的『矽島』核心，成為支撐日本未來汽車電子與半導體競爭力的重要支柱。

2025年隨著美國貿易政策的調整，日本車廠在北美市場的布局出現重大轉變，美國政府於2025年9月正式宣布將日本汽車關稅調降至15%，並追溯生效，此舉雖緩解了部分壓力，但15%的稅率仍對成本構成挑戰，相較之下，韓國因韓美關稅協議定案為15%（原享FTA零關稅優勢不再），使得韓系車喪失了原本對日系車的價格優勢，這為日本車廠在北美市場創造了較公平的競爭環境。

韓國汽車業者擔憂這將削弱其價格競爭力，現代汽車（Hyundai）已表示將透過擴大在美生產比重與削減成本來因應，對於台灣與日本供應鏈而言，韓國競爭對手成本優勢的縮小，可能是一個重新爭取市佔率的有利窗口。

儘管關稅壓力稍獲緩解，但為了避免未來貿易摩擦死灰復燃，日本企業正積極響應美國的「交易」（Deal）外交風格。在2025年10月美國總統川普訪日期間，包括豐田汽車（Toyota）、三菱商事、索尼（Sony）等產業巨



頭皆與其進行高層會談，並承諾擴大對美投資以展現貢獻，例如Hitachi宣布投資10億美元在維吉尼亞州新建變壓器工廠，Honda與Toyota也紛紛調整生產策略，將部分在美生產的車款回銷日本，以平衡貿易逆差，這顯示出「在地化生產」與「投資換市場」將是未來日本車廠在美生存的關鍵策略。

為應對美國對進口汽車及電池的關稅壁壘，日本車廠採取了更積極的在地化生產與結盟策略，Honda與Toyota的歷史性合作，為降低成本並符合北美自製率要求，Honda美國分公司改變過往從日本或中國採購電池的模式，於2025年3月宣布直接向Toyota在北卡羅來納州的新電池工廠採購鋰電池，用於其主力休旅車款（CR-V等），這顯示出在貿易壁壘高築的時代，昔日的競爭對手正轉向務實的資源共享合作。

儘管市場曾有電動車發展趨勢放緩的雜音，但Toyota實際上正採取更積極且靈活的全球佈局策略，為了因應美國對全球進口汽車加徵關稅的威脅，以及分散供應鏈過度集中於特定區域的風險，Toyota計劃將電動車（EV）生產基地擴展至美國、泰國及阿根廷等多個國家。例如在美國肯塔基州與印第安納州生產三排座電動SUV，並計劃大幅提升全球EV產量，以維持與Tesla及BYD競爭的市場份額。

供應鏈的穩定性持續受到地緣政治干擾。2025年10月爆發的Nexperia（安世半導體）控制權爭議，導致中國政府限制該公司產品出口，進而引



發全球車用半導體（特別是ECU與車窗控制晶片）的供應短缺疑慮，包括Toyota、Honda在內的日本車廠及歐洲車廠皆受波及，不得不緊急尋求替代方案，擔憂重演2021年的晶片短缺危機，此事件再次凸顯了過度依賴單一供應來源的風險，也提醒台灣供應鏈業者，在全球分化局勢下，具備「非中系」生產能力的台灣廠商將迎來更多轉單與合作機會。

此事件再次凸顯了過度依賴單一國家供應鏈的風險，隨著歐美日等國加速構建「非中供應鏈」，具備完整半導體與電子製造能力的台灣廠商，將成為國際車廠尋求「China+1」替代方案時的首選合作夥伴。

綜觀2026年，汽車產業充滿挑戰與機遇，汽車產業正處於「百年一遇」的變革期，電動化（Electrification）與智慧化（Intelligence）仍是不可逆的趨勢，但貿易保護主義促使供應鏈從「全球化」轉向「區域化」與「陣營化」，對於台灣廠商而言，美國對中資產品的限制以及日系車廠調整供應鏈的動作，皆是台灣切入國際大廠供應體系的良機，台灣廠商應密切關注美日貿易動態，善用台灣在ICT與精密製造的優勢，積極卡位日系車廠在美國及東南亞的新供應鏈體系，並在SDV（Software Defined Vehicle, SDV）與電動化轉型中，提供具備韌性與創新的解決方案，積極爭取成為日系與歐美系車廠在建構「非中供應鏈」時的首選合作夥伴。



2025 年 1-11 月台灣汽車零件對日出口前 10 大產品

排序	ccc code	貨名	Description of Goods	新台幣千元	成長率
1	87089990903 合計	其他機動車輛之零件及附件	Parts and accessories for other motor vehicles	2,346,248	1.91%
2	87087090005 合計	其他車輪及其零件與附件	Other road wheels and parts and accessories thereof	2,190,891	16.19%
3	40111000105 合計	輻射層輪胎·小客車(包括旅行車及賽車)用	Radial tyres, of a kind used on motor cars (including station wagons and racing cars)	1,340,274	3.61%
4	85443000001 合計	點火線組及其他車輛、飛機或船用線組	Ignition wiring sets and other wiring sets of kind used in vehicles, aircraft or ships	857,658	-8.69%
5	87082990007 合計	其他第 8 7 0 1 節至 8 7 0 5 節機動車輛車身(包括駕駛臺)之其他零件及附件	Other parts and accessories of bodies (including cabs), of the motor vehicles of headings 87.01 to 87.05	821,845	-2.00%
6	87088010000 合計	懸吊避震器	Suspension shock-absorbers	325,071	-4.36%
7	85122011106 合計	機動車輛用車頭大燈及尾燈	Electrical head-lighting and tail-lighting for motor vehicles	285,095	-18.60%
8	85122019108 合計	其他機動車輛用照明設備	Other electrical lighting equipment for motor vehicles	283,694	-9.79%
9	87089190000 合計	散熱器零件	parts of Radiators	234,629	17.30%
10	85122020007 合計	機動車輛及機器腳踏車用視覺信號設備	Visual signalling equipment for motor vehicles and motorcycles	180,349	33.04%
	其他			2,526,570	-0.73%
	總計			11,392,324	2.22%

資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。



當前汽車產業正面臨結構性的變革，從燃油車轉向新能源車的過程，不僅是零件數從 3,000 件大幅削減至 1,500 件的技術精簡，更是從機械導向轉向電控與軟體導向的本質轉變。機械運動型元件（如活塞、轉軸）的需求遞減，取而代之的是自動化駕駛所需的 ADAS 運算能力與感測技術。

台灣作為全球汽車供應鏈的重要夥伴，已建立起穩固的出口地位，以日本市場為例，台灣零組件在車身件與電子設備上的優勢，已深獲日商認可，面對日本市場對高品質與精準技術的高門檻，台灣廠商不應止步於傳統零件供應，更應瞄準日本汽車電子化的布局，開發高附加價值且符合當地需求的創新產品，利用我國 ICT 產業的跨領域優勢，在國際競爭中穩佔鰲頭。



2026 年日本國際汽車工業技術展台灣團員名冊

No	公司名稱	主要產品中文名稱
1	志豐電子股份有限公司	聲學零件：蜂鳴器、喇叭、麥克風、聲學模組
2	英業達股份有限公司	車用訊息娛樂系統、智能進出車輛閉系統、中央網關
3	炎洲股份有限公司	車用膠帶、線束膠帶、包裝膠帶、電氣膠帶、文具膠帶、工業膠帶、保護膠帶、雙面膠帶、綠色膠帶、紙類膠帶以及特殊膠帶系列
4	咸瑞科技股份有限公司	LED 車燈模組
5	昕銳智能車輛科技有限公司	車輛四輪定位角度偵測智能感知器、底盤結構異常檢知系統專利應用。
6	英鈿工業股份有限公司	汽車安全囊零件、感應傳導接頭、傳感轉導零件、液壓 / 氣壓接頭 (不鏽鋼、銅材質)
7	喬勝機動車配件有限公司	油封、O 型環、華司油封、汽門墊片、汽門油封。
8	德聿佳工業股份有限公司	車用鏡頭、螢幕、環景系統、車用門鎖
9	沅宜企業有限公司	油壓 / 空壓機器管接頭、連接器、手工具、汽車緊固件配件、冷鍛零配件、CNC 車修零配件、銑床配件
10	帷享科技股份有限公司	車載行車記錄儀、AI 攝影機、AI 盲點偵測報警系統、電子式後視鏡、駕駛疲勞偵測系統、智能車速輔助系統。
11	英屬開曼群島商科絡達股份有限公司台灣分公司	OTA 測試仿真機櫃

(本文作者現任會務處處長)



「2025 年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展 (Automechanika Dubai 2025)」展後報告

◎ 宋文彬



展館入口



入口大廳人潮

一、前言：

阿拉伯聯合大公國（UAE）作為連接東方與西方的戰略樞紐，長期以來在國際貿易版圖中佔據著不可撼動的核心地位。杜拜，這座沙漠中的商業綠洲，不僅是海灣合作委員會（GCC）國家的經濟心臟，更是輻射至中東、北非（MENA）、獨立國協（CIS）乃至南亞次大陸的關鍵轉運中心。隨著阿聯酋政府積極推動「阿聯酋2031」願景（We the UAE 2031）以及杜拜經濟議程（D33），該國正加速從石油依賴型經濟向多元化、知識驅動型經濟轉型。在國家發展藍圖中，汽車產業扮演著舉足輕重的作用。根據國



際研究機構的數據顯示，阿聯酋汽車售後市場在2025年展現出強勁的韌性與爆發力，市場規模已突破70億美元大關，並預計在未來五年內維持穩健的增長態勢。

2025年的中東汽車市場正處於一個歷史性的轉折點。一方面，當地極端的氣候條件與高人均車輛保有量，造就了龐大且剛性的傳統維修零件需求；另一方面，全球淨零排放的浪潮已席捲至波斯灣沿岸，阿聯酋政府對綠色交通與智慧移動的政策支持，催生了電動車（EV）基礎設施與相關服務的快速增長。汽車售後市場不再僅是更換機油或煞車片的簡單服務，而是演變為一個涵蓋數位診斷、電池管理、車隊監控以及循環經濟的高科技生態系。正是基於這樣的市場背景，「2025年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展」成為了全球業者觀察中東產業脈動、搶佔轉型先機的最佳觀測站。

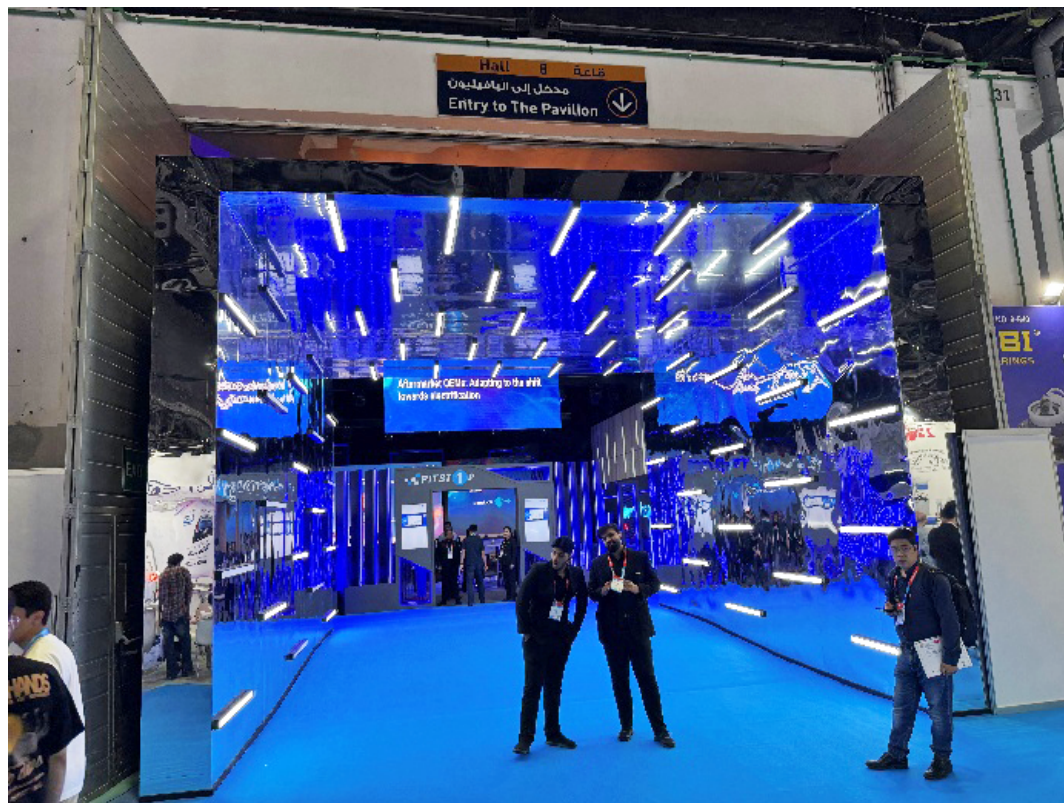
二、展覽概況：

「2025年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展（Automechanika Dubai 2025）」於2025年12月9日至11日，在杜拜世界貿易中心（Dubai World Trade Centre, DWTC）隆重舉行。作為中東及非洲地區規模最大、最具指標性的汽車售後服務展覽，本屆展會不僅延續了過往的輝煌，更在多項數據上刷新了歷史紀錄，充分彰顯了該地區作為全球汽車供應鏈關鍵節點的活力。



本屆展會的規模空前宏大，總展示面積超過92,000平方公尺，橫跨杜拜世貿中心的20個主要展館，包括 Sheikh Saeed 館、Za'abeel 館以及 Trade Centre Arena 等核心區域。根據主辦單位法蘭克福展覽公司（Messe Frankfurt Middle East）的官方統計，本屆展會共吸引了來自全球63個國家的2,273家參展商共襄盛舉，較上屆增長顯著。在參觀人次方面，展會期間共有來自162個國家的50,408名專業買主與產業人士入場參觀，人數較2024年成長了6.4%。這些數據不僅反映了市場的熱度，更突顯了杜拜作為國際買主採購中心的地位，買主來源國除了地主國阿聯酋外，沙烏地阿拉伯、印度、伊朗、中國、伊拉克及埃及等國的買主佔比極高。

展會內容規劃緊扣「創新驅動移動未來（Innovation4Mobility）」的核心主題，現場規劃了十大產品類別，涵蓋零件與組件、電子與系統、配件與改裝、輪胎與電池、洗車與保養、油品與潤滑劑、診斷與維修等傳統強項，並特別強化了對未來移動科技的展示。展會亮點之一的「Innovation4Mobility」專區，集中展示了電動車基礎設施、氫能技術、自動駕駛輔助系統（ADAS）以及智慧互聯車輛解決方案，具體回應了阿聯酋政府推動綠色交通的政策方向。此外，同場舉辦的 Automechanika Academy 論壇，則邀請了全球產官學界領袖，針對供應鏈數位化、電動車維修人才培訓及循環經濟等議題進行深度對話，為產業轉型提供了具體的知識路徑。



Automechanika Academy 技術論壇

值得一提的是，由於展會規模的持續擴張，現有的杜拜世界貿易中心已難以滿足未來的成長需求。主辦單位在展會期間正式宣布，Automechanika Dubai將於2026年移師至位於杜拜南部的全新杜拜展覽中心（Dubai Exhibition Centre, DEC）舉行。這一戰略性的遷移不僅象徵著展會將邁入一個全新的發展階段，也預示著中東汽車售後市場將迎來更廣闊的發展空間。

三、台灣館展出情形：

在眾多國際參展團中，台灣參展團以其整齊的陣容、精良的產品品質以



及鮮明的「台灣製造 (Made in Taiwan)」形象，成為展場中備受矚目的焦點。據統計，台灣是本屆展會中第三大參展國，僅次於中國與美國，參展廠商總數約為230家，展出規模創下歷年新高，展現了台灣廠商深耕中東市場的決心與實力。



杜拜台灣貿易中心蕭欽沈主任 (左一) 和沈時芃經理 (左二)
蒞臨展會和台灣廠商交流

漫步於台灣館區，可以強烈感受到台灣汽車零配件產業已從單純的「代工製造」華麗轉身為「技術創新」的解決方案提供者。參展廠商在各個細分領域皆展出了具備國際競爭力的旗艦產品，成功吸引了大量尋求售後零件的國際買主。



杜拜台灣貿易中心蕭欽沈主任（左三）和公協會代表在台灣館宣傳光盒前合照

透過這些具體且豐富的展出產品，台灣參展廠商成功向國際買主傳遞了台灣產品不僅是價格合理的選擇，更是品質可靠、技術領先的合作夥伴。許多廠商在展後表示，此次參展不僅鞏固了與既有代理商的關係，更成功接觸到了來自伊朗、伊拉克及沙烏地阿拉伯等新興市場的潛在客戶，收穫頗豐。





台灣館攤位及人潮



四、市場商機：

市場規模持續擴大與轉口貿易的關鍵性是該地區最顯著的特徵。根據市場分析，阿聯酋汽車售服市場規模預計在2025年達到70億美元以上，並持續以約3.5%至3.8%的年複合成長率（CAGR）穩健增長。這主要歸因於當地車輛保有量的持續增加（預計突破350萬輛）以及車輛平均車齡的增長，這直接帶動了維修零件的剛性需求。更重要的是，杜拜作為「中東轉運站」的角色不可動搖。根據展會現場的買主結構分析，許多買主並非僅針對阿聯酋本地市場進行採購，而是將貨物轉運至伊朗、伊拉克、東非及中亞國家。這些轉口市場往往具有貿易壁壘高、資訊不透明的特點，而杜拜正是進入這些「高壁壘、高成長」市場的最佳跳板。台灣廠商可善用杜拜的平台優勢，透過當地經銷商的網絡輻射至周邊國家。

其次，品質意識抬頭與反仿冒商機正在重塑市場競爭格局。過去中東市場常被視為價格導向的「紅海」，充斥著來自低成本國家的廉價且品質不穩的產品。然而，隨著當地消費者安全意識的提升，以及阿聯酋政府加強對車輛檢驗標準（如ESMA認證）與打擊仿冒零件的力度，市場對高品質售服零件的需求顯著增加。台灣製造的產品憑藉著精良的品質與合理的價格，恰好填補了原廠件與廉價件之間的中高階市場空缺。這對於堅持品



質、重視品牌的台灣廠商而言，是一個巨大的利多，也是擺脫低價競爭泥淖的關鍵。

電動車與智慧移動的崛起已勢不可擋。雖然中東地區仍是傳統產油國，但阿聯酋政府正積極推動綠色交通政策，目標是在2050年大幅提高電動車與油電混合車的佔比。2025年，杜拜的電動車註冊量顯著增長，充電樁等基礎設施也正快速佈建。這意味著未來對於EV專用零配件、充電設備以及具備高階診斷功能的智慧維修工具的需求將會爆發性成長。台灣在資通訊（ICT）與半導體產業的全球優勢，若能與汽車零件業深度結合，開發出具備智慧聯網功能的車用電子產品，將極具競爭力。

數位化與電商平台的滲透正在改變傳統的商業模式。隨著B2B與B2C汽車零件電商平台在中東地區的普及，線上零件交易正在逐步侵蝕傳統的實體經銷模式。報告指出，阿聯酋汽車零件電商市場正以雙位數的速度快速成長。這要求台灣供應商需具備更靈活的數位對接能力，包括提供完整的數位產品目錄、支援線上訂單處理以及關注跨境電商的物流解決方案。



各國國家館展區









五、結論：

「2025年杜拜國際汽車零配件展」以創紀錄的規模圓滿落幕，這不僅是一場產業的盛會，更是中東汽車市場蓬勃生機的縮影。對於台灣廠商而言，本次參展成果豐碩，不僅鞏固了既有的訂單，更在新能源與智慧化浪潮中找到了新的切入點。

展望未來，中東市場的傳統維修件剛性需求仍將是台灣廠商的獲利基石。儘管電動車話題火熱，但中東及非洲地區龐大的燃油車保有量，保證了引擎件、底盤件、煞車系統等傳統零件在未來十年內仍將維持強勁的出口動能。同時，升級與改裝市場亦不容忽視。中東地區擁有獨特的改裝車



文化，對於高性能避震器、特殊外觀件及越野車（4x4）改裝配件的需求持續暢旺，這是台灣廠商擅長且利潤較高的利基市場。此外，在全球供應鏈重組的背景下，中東買主正積極尋求供應鏈的多元化，台灣作為可信賴的合作夥伴，有機會承接更多轉單與OEM合作機會。

總結來說，2025年杜拜國際汽車零配件展再次證明了其作為中東、非洲及南亞市場門戶的戰略價值。隨著展會將於2026年移師至更大的杜拜展覽中心（DEC），未來的商機將更加廣闊。



車輛公會「2025年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展 (Automechanika Dubai 2025)」組團參展廠商名單

No	公司名稱	展覽項目
1	川方企業股份有限公司	車用絞盤、沙灘車絞盤、工業絞盤、工業吊車、國防救援絞盤、物流搬運吊車、吊貨捲揚機
2	耿鼎企業股份有限公司	引擎蓋、葉子板、車門、保桿、輪弧、車尾門、引擎下護板、引擎隔熱棉等
3	萬在工業股份有限公司	汽車車用空調系統、冷卻系統
4	盛詠實業股份有限公司	活塞、汽缸套、引擎零件
5	興菱實業股份有限公司	空壓機、離合器總泵&氣泵、剎車活門、乾燥器、油水分離器、變速補助缸
6	筌振實業股份有限公司	手動套筒、氣動套筒、棘輪扳手及相關零件
7	皇興展業有限公司	保險桿支架、塑膠固定扣、車門內外把手、升降機、鼓手、方向盤
8	均牧實業股份有限公司	同步環
9	煌裕汽車材料有限公司	球頭、拉桿、惰桿、防傾桿連桿、穩定桿連桿、中心連桿、拖曳桿、控制臂、惰輪臂、連桿臂等底盤零件

(作者為本會現任業務處高級專員)



歐盟《網路韌性法案》簡介

◎ 吳進昌

歐盟網路韌性法案（Cyber Resilience Act, 簡稱 CRA）已於2024年底生效，並預計在2027年實施，核心目的是要讓現代無所不在的連網設備變得更安全，主要目標與適用範圍如下：

一、主要目標

法案主要是為了解決目前市場上數位產品普遍存在的漏洞問題，以及消費者在購買時難以判斷產品是否安全的情況，其主要目標包括：

1. 提升產品整個生命週期安全：要求製造商在產品設計、上市到維護的全過程中，都必須嚴格納入網路安全考量，減少漏洞並建立明確的安全邊界。
2. 持續安全更新：強制建立漏洞處理與更新機制，避免設備因缺乏更新而成為攻擊目標。



3. 資訊透明化：讓消費者能清楚掌握產品的安全支援期限與相關資訊，將安全性納入購買與使用的決策。
4. 強化整體供應鏈安全：確保從零組件到最終產品的整個供應鏈都符合網路安全要求，提升整體市場的安全水準。

二、適用範圍

1. 基本上涵蓋了所有「具備數位元素的產品」（Products with digital elements），只要軟體或硬體產品能直接或間接透過連線到設備或網路，就受到本法案的規範。這不僅包含最終產品（例如智慧型手機、智慧家電、路由器），也包含單獨在市場上販售的軟硬體零組件，以及維持產品運作所需的「遠端資料處理解決方案」。
2. 以商業活動為前提
這項法案主要針對在歐盟市場上進行「商業活動」而提供的數位產品（無論該產品是付費販售或是免費提供以換取其他商業利益）。
3. 排除條款
為了避免與現有的法規重複或因應某些特殊領域的需求，法案排除



了以下幾類產品：

- (1) 已有專屬歐盟安全法規管轄的產品：例如醫療器材、體外診斷醫療器材、汽車與其系統零件、航空產品以及航海設備，這些產品將繼續由其專屬的嚴格法規來規範。
- (2) 國家安全與國防專用產品：專為國家安全或國防目的開發的產品不在管轄範圍內。
- (3) 非商業性質的免費與開源軟體：為了鼓勵創新與研究，純粹由非營利組織或個人公開分享的開源軟體不在此限。
- (4) 特定備用零件：用於替換舊產品中相同元件，且依據與原元件相同規格製造的備用零件。

三、汽車售後服務零件不包含在規範範圍內，主要基於法案中以下的排除條款：

1. 汽車及其零組件有專屬的排除條款，法案指出，適用於歐盟第 2019/2144 號法規（關於汽車及其拖車、系統、零組件和獨立技術單元的型式認證要求）的產品，不適用於本法案。因為汽車領域已經具備專屬的網路安全規範（例如聯合國的 UN Regulation



No 155 已經涵蓋了車輛整個生命週期、設備與服務的網路安全風險管理），為了避免法規重複，汽車的系統與零件交由其原本的專屬法規來嚴格管轄。

2. 針對「備用零件」的普遍豁免，即使不考慮汽車的專屬排除條款，法案本身也對「備用零件」（Spare parts）給予了豁免。為了確保市場上的數位產品能夠被有效地維修、進而延長使用壽命，法案明文規定：只要該備用零件是用來替換產品中相同的元件，並且是依照與預定替換的原元件「相同的規格」製造的，就不在此法案的管轄範圍內。這項豁免同時涵蓋了本法案生效前已上市的舊產品備用零件，以及已經通過本法案合格評定的產品備用零件。

四、根據《網路韌性法案》（CRA），製造商在產品生命週期內，針對漏洞處理與提供安全性更新方面負有嚴格且明確的法律義務，主要包含以下幾個要求：

1. 制定明確的「支援期間」

製造商必須為產品訂定一段「支援期間」，在這段期間內必須確保有效處理產品的漏洞。



支援期間的長短必須反映產品預期使用的時間，且原則上不得少於 5 年；除非產品的預期使用壽命本來就短於 5 年，在此情況下支援期間才可與預期壽命相同。

2. 免費且及時的安全性更新

製造商必須毫不遲延地處理與修復漏洞，包含發布安全性更新。除非是針對特定企業用戶客製化產品且另有合約規定，否則安全性更新必須免費提供給使用者。

為了避免強迫使用者為了修復漏洞而更新不需要的功能，若技術上可行，安全性更新必須與功能性更新分開提供。

任何發布過的安全性更新，必須在發布後至少保留提供 10 年，或者保留至支援期間結束。

3. 建立漏洞追蹤與揭露機制

製造商必須實施「協同漏洞揭露政策」，以系統化的方式處理內部與外部通報的漏洞。

為了有效掌握產品風險，製造商必須識別和記錄產品所包含的元件和漏洞，包含建立機器可讀的「軟體物料清單」（Software Bill of Materials, 簡稱 SBOM），至少涵蓋產品的最上層依賴關



係。

必須為使用者建立一個容易識別的單一聯絡窗口，讓使用者可以直接且快速地與製造商溝通並通報漏洞。

4. 嚴格的強制通報義務 (24 / 72 小時規則)

當製造商發現產品存在「被主動利用的漏洞」或發生「嚴重資安事件」時，必須透過單一通報平台，同時通報負責的電腦安全事件應變團隊（CSIRT）與歐盟網路安全局（ENISA）。通報時限規定如下：

24 小時內：在得知漏洞或事件後的 24 小時內提交預警通報。

72 小時內：提交正式的漏洞或事件通報，提供初步評估與已採取的緩解措施。

14 天內：在修復措施（例如安全性更新）可用後的 14 天內，提交最終報告。

5. 資訊透明與主動告知使用者

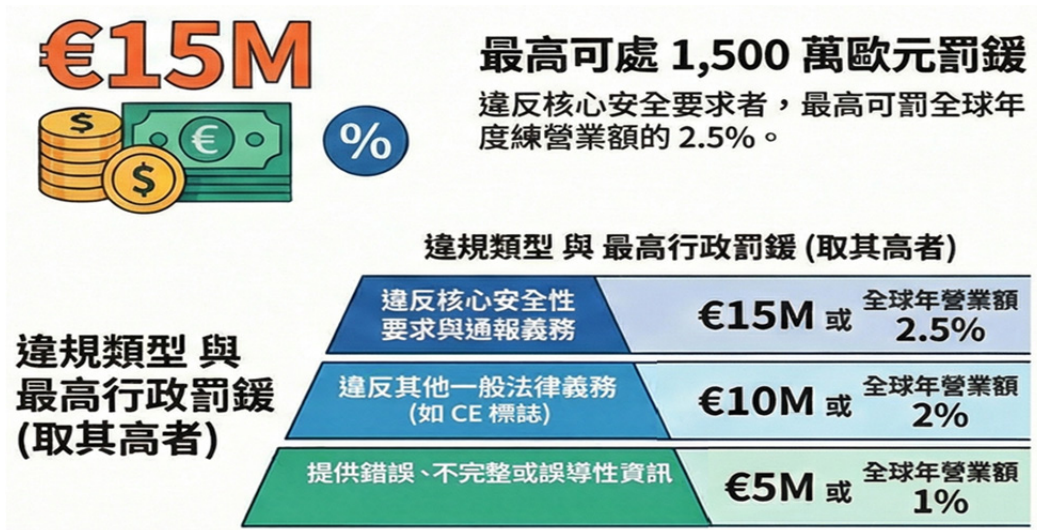
一旦發現被利用的漏洞或嚴重資安事件，製造商有義務主動通知受影響的使用者，並告知使用者可以採取哪些風險緩解或糾正措施。



當安全性更新發布時，必須隨附建議訊息，向使用者說明相關資訊以及潛在應採取的行動。

五、網路韌性法案訂有非常明確且嚴格的行政罰款機制，以確保各項規定能被有效落實，罰款金額會根據違規的嚴重程度分為三個層級：

1. 最高級罰款:違反核心安全與通報義務（例如產品上市時帶有已知漏洞、未提供安全性更新機制），或是違反了「製造商的具體義務與強制通報義務」（例如未依規定處理漏洞、未及時通報被主動利用的漏洞或嚴重資安事件），將面臨最嚴厲的處罰。
2. 中級罰款:（針對違反行政程序與其他營運商義務）違反了其他的義務，例如：未正確標示 CE 標誌、未妥善擬定歐盟符合性聲明、技術文件不完整，或是進口商、經銷商、授權代表未履行其法定義務等。
3. 輕級罰款:（針對提供不實或誤導性資訊），企業在回覆市場監督機關或公告機構的要求時，提供了不正確、不完整或具誤導性的資訊。



歐盟資安韌性法強制製造商必須從設計、製造到售後維護，負起資安責任，對台灣供應鏈而言，既是考驗也是機會，若能藉此提升資安實力，升級為全球車廠戰略合作夥伴，將有助於在競爭激烈的全球車輛產業中，搶先佈局商機。

(作者現任本會業務處處長)



有關墨西哥政府公告對未簽署 FTA 國家 1,463 項貨品調高關稅

◎ 編輯部

說明：

- 一、依據駐墨西哥代表處經濟組114年12月29日墨經字第1140000474號函辦理。
- 二、上揭來函指出，墨西哥聯邦公報2025年12月29日依據國會審查結果進行公告，修正進出口關稅法調增1,463項產品關稅，並於2026年1月1日生效。另墨國聯邦政府授權該國經濟部得因維持墨國製造業競爭力之需，採取自未簽署FTA國家進口原物料之機制。
- 三、本次墨國政府調增關稅1,463項產品包括汽車及汽車零配件、紡織、鋼鐵及鋼鐵製品、塑膠及化工製品、傢俱及玩具等。本文僅針對車輛相關產品彙整成表，相關內容倘有疑義，應以西文資料為主。
- 四、上述聯邦公報網站請參閱：https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5777376&fecha=29/12/2025#gsc.tab=0



墨國政府調增車輛相關產品關稅彙整表

稅號	品名	單位	進口稅 關稅稅率 %
39269014	固定帶或夾具,但明確標示專為汽車用設計的除外	Kg	25
40111010	用於乘用車(包括家用轎車(或“旅行車”)和賽車)的類型	Pza	35
40112004	內徑大於 44.45 厘米,徑向結構	Pza	25
40112005	內徑大於 44.45 厘米,對角線結構	Pza	25
40112006	內徑小於或等於 44.45 公分	Pza	35
40117003	內徑大於 35 公分	Pza	35
40117099	其他	Pza	35
70031202	整體著色、不透明、鍍層或帶有吸收層、反射層或防反射層	Kg	35
70140004	硼矽酸鹽玻璃透鏡或反射鏡,專為汽車密封式大燈設計	Kg	25
73181101	車用螺釘	Kg	35
83023091	其他適合機動車輛用之架座、配件及類似品	Kg	25
84099901	汽缸蓋或整體式汽缸體	Kg	25
84099904	搖臂、搖臂桿、鐘形閥、閥頭直徑大於或等於 26 毫米,但不超過 52 毫米的閥門,包括成套組件	Kg	25
84099905	連桿或連桿支架	Kg	25
84099908	活塞銷(「螺栓」),稅號 8409.99.09 和 8409.99.10 所包含的除外	Kg	25
84099911	可辨識專為柴油燃油噴射器設計的	Kg	25
84099912	其他	Kg	25



墨國政府調增車輛相關產品關稅彙整表(續)

稅號	品名	單位	進口稅 關稅稅率 %
84099913	用於內燃機的非管狀(實心)氣門推桿	Kg	25
84099914	鋼、灰鑄鐵或鋁活塞草圖,外徑大於 140 毫米	Kg	25
84133003	用於汽油	Pza	25
84143006	開放式,每轉排量大於 108 立方厘米但不超過 161 立方厘米,無油泵,由磁力片驅動,用於汽車空調。	Pza	25
84143010	功率小於 1 馬力的全封閉式馬達壓縮機,最低能效為 4.9(BTU/Wh),最大容量為 750 BTU/h。	Pza	35
84798908	煞車引擎	Pza	25
84879003	安裝煞車片	kg	25
85013103	功率小於或等於 264 瓦、電壓為 12 伏特的電機,用於汽車,如雨刷、車窗升降器、散熱器和加熱器。	Pza	25
85013204	馬達用於無軌電車	Pza	25
85013206	專門設計用於 8703.80 子目項下電動車推進的馬達	Pza	25
85111003	其中心電極由鎳、鎢、鉑、鈦或金合金製成;或含有兩個或更多接地電極;但專為飛機、農業和工業拖拉機或摩托車設計的除外。	kg	25
85118003	加熱塞(預熱氣))	Pza	25
85122002	方向燈和/或尾燈,但稅號 8512.20.01 所列的除外	kg	25
85167901	用於汽車暖氣	Pza	30
85198105	專為汽車用途而設計的、使用雷射光束的光學讀取系統(光碟播放器),但稅號 8519.81.06 所列的除外。	Pza	25
85272901	專為汽車使用而設計的 AM 廣播接收器	Pza	25



墨國政府調增車輛相關產品關稅彙整表(續)

稅號	品名	單位	進口稅 關稅稅率 %
87032299	其他(汽油車)	Pza	50
87032399	其他(汽油車)	Pza	50
87032499	其他(汽油車)	Pza	50
87033299	其他(柴油車)	Pza	50
87033399	其他(柴油車)	Pza	50
87034099	其他(油電混合)	Pza	50
87036099	其他(插電混合)	Pza	50
87038001	電動車,二手車除外	Pza	50
87042199	其他(貨車)	Pza	50
87043199	其他(貨車)	Pza	50
87044199	其他(貨車)	Pza	50
87045199	其他(貨車)	Pza	50
87046002	電動車,二手車除外	Pza	50
87081001	無軌電車擋泥板	Kg	7
87081003	完整的保險槓,專為最多可容納 10 人的機動車輛設計的	Pza	25
87082906	適用於輪式拖拉機	Pza	36
87082910	玻璃框架	Pza	25
87082911	鱗片,不論有無框架,玻璃材質除外	Pza	25
87082920	車身用模切零件	Pza	25



墨國政府調增車輛相關產品關稅彙整表(續)

稅號	品名	單位	進口稅 關稅稅率 %
87082923	安全帶收緊裝置及其零件或散裝	Pza	25
87083001	用於無軌電車	Pza	7
87083004	安裝式煞車來令片,但稅號 8708.30.01、8708.30.02 所包含的以及被認定為專用於稅號 8701.30.01 所包含的煞車來令片除外。	Pza	25
87083008	凸輪式鼓式煞車或其組成部件	Pza	25
87084008	用於汽車變速箱的箭形鍛造件	Pza	35
87084099	其他(變速箱零件)	Pza	25
87085001	用於無軌電車	Pza	7
87085013	軸承軸,其設計用途用於稅號 87.03 所涵蓋的用途	Pza	25
87085015	用於載重能力大於或等於 8,626 公斤(19,000 磅)但小於或等於 20,884 公斤(46,000 磅)的車輛後軸的鍛造冠狀軸承	Pza	25
87085018	用於製造恆速(均速)軸的鍛造設備	Pza	25
87085022	後牽引力控制動力輸出裝置	Pza	25
87085023	用於旋轉穩定的液壓差速器組件	Pza	25
87085024	用於後驅動橋的軛架鍛件或鑄件,單位重量大於 6.4 公斤但小於或等於 14 公斤	Pza	25
87085025	後軸差速器的輸入軸和輸出軸鍛造件;載重能力大於 8,626 公斤(19,000 磅)但小於或等於 20,884 公斤(46,000 磅)的車輛的半軸鍛造件	Pza	25
87085026	由以下鑄件組成的組件:差速器殼體、軸承座、差速器殼體、變速箱和小齒輪殼體,所有這些鑄件都用於整合貨車的後軸差速器殼體。	Pza	25



墨國政府調增車輛相關產品關稅彙整表(續)

稅號	品名	單位	進口稅 關稅稅率 %
87085028	用於製造載重能力大於 8,626 公斤 (19,000 磅) 但小於或等於 20,884 公斤 (46,000 磅) 的車輛後軸差速器蓋的鋼製沖壓板 (預成型件)	Pza	25
87085029	適用於載重能力大於或等於 8,846 公斤 (19,501 磅) 但小於或等於 20,884 公斤 (46,000 磅) 的車輛的後驅動橋十字接頭鍛件	Pza	25
87085030	後驅動橋小齒輪鍛件，適用於載重能力大於或等於 7,258 公斤 (16,000 磅) 但小於或等於 20,884 公斤 (46,000 磅) 的車輛	Pza	25
87085099	其他 (傳動零件)	Pza	25
87088006	液壓升降叉	Pza	25
87088009	扭力桿	Pza	25
87088012	懸吊襯套	Pza	25
87089101	專為稅則編號 8701.91.01、8701.92.01、8701.93.01、8701.94.01、8701.94.05 和 8701.95.01 所列商品而設計的	Pza	35
87089102	散熱片	Pza	25
87089103	壓燃式活塞引擎(柴油或半柴油引擎)用油冷卻器)	kg	25
87089502	安全氣囊含充氣系統;及其零件	Pza	7
87089908	除被認定為專用於無軌電車的或包含在稅則號列 8701.30.01 中的吊架或鞦韆外，其他吊架或鞦韆	Pza	25
87089909	其他(板簧接頭 (夾具或支架) ，但不包括專門用於無軌電車的或稅則編號 8701.30.01 中的接頭	Pza	25



墨國政府調增車輛相關產品關稅彙整表(續)

稅號	品名	單位	進口稅 關稅稅率 %
87111003	裝有內燃活塞引擎,其汽缸容量不超過 50 立方公分者	Pza	25
87112005	裝有內燃活塞引擎,其汽缸容量超過 50 立方公分,但不超過 250 立方公分者	Pza	25
87113004	裝有內燃活塞引擎,其汽缸容量超過 250 立方公分,但不超過 500 立方公分者	Pza	25
87114001	三輪摩托車(三輪車),無汽車式轉向裝置、差速器及倒擋	Pza	25
87114002	摩托車包括由車架和活塞發動機組成的組件,排氣量大於 500 立方厘米但小於或等於 550 立方厘米,已組裝或未組裝	Pza	25
87114099	其他	Pza	25
87115003	裝有內燃活塞引擎,其汽缸容量超過 800 立方公分者	Pza	25
87116001	裝有電動機動力者(電動機車)	Pza	25
87163904	帶轉向軸的模組化平台拖車,包括帶有輸送橋段、液壓聯軸器/或鵝頸/或液壓驅動馬達的設備	Pza	35
87164091	其他全拖車及半拖車	Pza	35
87169099	其他(拖車零件)	Pza	25
90141003	電子羅盤,專為汽車用途設計的	Pza	25
90292006	速率指示器及轉速計;光測頻器	Pza	10
96139001	專為汽車電阻式點煙器設計的	kg	25

(資料來源：經濟部國際貿易署發文字號：貿雙二字第 1147046374 號函)



114年12月工業生產統計

◎ 編輯部

一、工業生產變動

1.與上月比較

114年12月工業生產指數131.76，較上月增加11.01%，其中製造業增加11.44%；經季節調整後，工業生產增加5.80%，製造業增加5.70%。

2.與上年同月比較

工業生產增加21.57%，其中製造業增加22.98%，礦業及土石採取業增加3.00%，電力及燃氣供應業減少3.45%，用水供應業增加0.98%。

3.與上季及上年同季比較

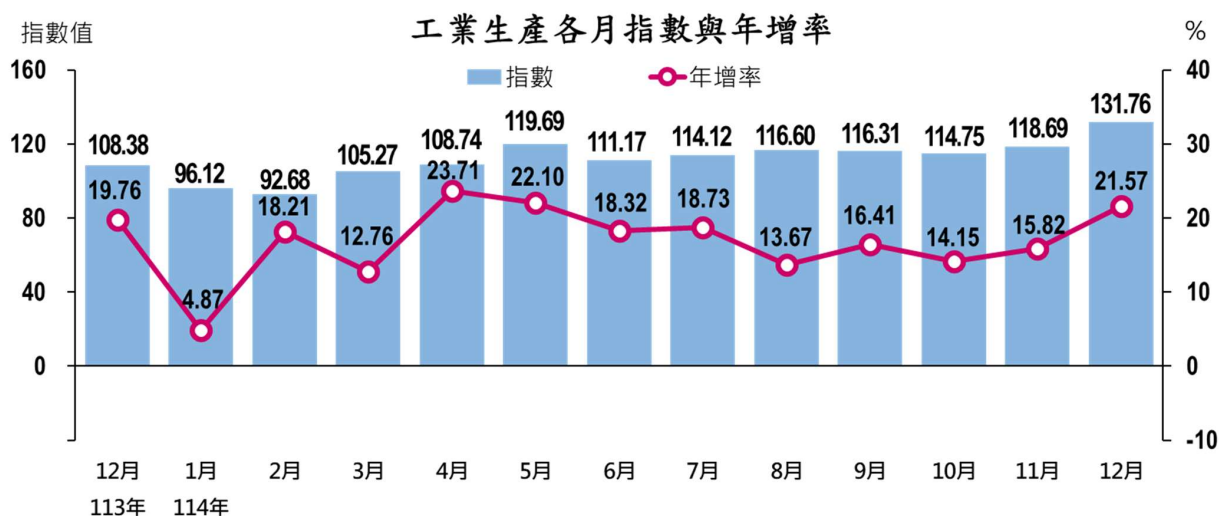
114年第4季工業生產指數121.73，較上季增加5.23%，其中製造業增加5.71%；與上年同季比較，工業生產增加17.27%，其中製造業增加18.36%。



4.全年與上年比較

工業生產增加16.70%，其中製造業增加17.87%。

分 類	113 年 權重 (%)	114 年 12 月				114 年 第 4 季		114 年 1 至 12 月平均	
		生產指數 (110 年=100)	月增率 (%)	季調後 月增率 (%)	年增率 (%)	生產指數 (110 年=100)	年增率 (%)	生產指數 (110 年=100)	年增率 (%)
工 業	1000.00	131.76	11.01	5.80	21.57	121.73	17.27	112.16	16.70
礦業及土石 採取業	2.05	104.96	24.94	10.81	3.00	92.85	-0.72	91.02	-4.47
製造業	946.30	133.94	11.44	5.70	22.98	123.27	18.36	113.12	17.87
電力及燃氣 供應業	48.19	91.45	0.12	-2.50	-3.45	93.64	-1.16	94.69	-4.14
用水供應業	3.45	103.98	3.57	0.05	0.98	101.77	-0.30	100.31	-0.40





二、製造業生產統計

分 類	113 年 權重 (%)	114 年 12 月			114 年第 4 季		114 年	
		生產指數 (110 年=100)	月增率 (%)	年增率 (%)	生產指數 (110 年=100)	年增率 (%)	1 至 12 月平均 生產指數 (110 年=100)	年增率 (%)
製 造 業	946.30	133.94	11.44	22.98	123.27	18.36	113.12	17.87
按主要中行業分								
• 電子零組件業	491.03	138.39	5.21	19.32	134.97	19.29	124.36	24.71
積體電路業	386.91	157.06	5.74	20.12	152.12	19.84	139.44	27.54
面板及其組件業	19.44	53.59	11.76	4.00	52.45	2.58	53.19	3.28
• 電腦、電子產品 及光學製品業	86.59	403.73	34.29	133.10	298.87	101.97	218.70	56.43
• 基本金屬業	45.86	72.40	5.36	-9.56	70.93	-7.84	73.17	-5.53
• 機械設備業	33.67	99.50	15.30	1.60	90.36	-0.78	88.19	5.26
• 化學材料及肥料業	31.65	72.08	4.40	-3.42	71.45	-2.83	73.67	-2.90
• 汽車及其零件業	19.21	97.47	13.44	-1.57	90.45	-7.15	88.59	-8.08
按四大業別分								
• 金屬機電工業	188.07	91.84	12.47	-1.51	85.33	-3.39	85.64	0.61
• 資訊電子工業	577.62	166.81	11.63	37.33	152.23	30.85	133.99	29.46
• 化學工業	96.93	86.69	7.09	-1.98	83.54	-1.99	84.17	-1.65
• 民生工業	83.69	95.65	11.82	-1.96	89.49	-4.03	89.86	-0.77

1. 電子零組件業

年增19.32%，主因高效能運算與人工智慧應用需求續呈暢旺，帶動12吋晶圓代工、IC封測、IC設計、動態隨機存取記憶體等產品生產成長。114年全年較上年增加24.71%。



2.電腦電子產品及光學製品業

年增133.10%，主因人工智慧應用及雲端資料服務需求熱絡，加以半導體產業投資動能續強，推升伺服器、通訊傳播設備、半導體檢測設備及零組件、固態硬碟等產品生產上揚。114年全年較上年增加56.43%。

3.基本金屬業

年減9.56%，主因國際鋼鐵市場需求持續不佳，加以部分廠商產線歲修，致鋼胚、熱軋鋼捲板、鋼筋、冷軋鋼捲板等減產較多，惟靶材、銅箔受惠電子零組件需求增溫而增產，抵銷部分減幅。114年全年較上年減少5.53%。

4.機械設備業

年增1.60%，主因受惠電子零組件相關產業持續擴充產能，帶動半導體生產用設備及零組件、印刷電路板生產設備及零組件、自動化倉儲設備等產品增產，加以其他電子生產設備及零組件配合交貨期程而增產所致。114年全年較上年增加5.26%。

5.化學材料及肥料業

年減3.42%，主因終端市場需求疲弱，復受海外同業低價競爭影響，部分廠商因應市況調節減產或進行產線檢修，致液鹼、丙二酚、ABS樹脂、丙烯、異辛醇等產品減產較多，惟拋光矽晶圓受惠半導體客戶需求成長而增產，抵銷部分減幅。114年全年較上年減少2.90%。



6. 汽車及其零件業

年減1.57%，主因受車市需求保守及車廠庫存去化影響，客貨兩用車、小型貨車、燃油小型轎車等生產呈現減少，加以部分汽車零件內外銷訂單減少，惟隨各品牌油電車改款上市，加以客運車輛電動化政策持續推進，挹注電動轎車、電動大型客車產量穩健成長，抵銷部分減幅。114年全年較上年減少8.08%。

三、製造業綜合分析及動向指數

1. 12月份製造業生產指數133.94，年增22.98%，主因人工智慧、高效能運算及雲端資料服務等需求持續熱絡，挹注資訊電子產業生產動能穩步成長，惟部分傳統產業因市況不佳而續呈減產，抵銷部分增幅；114年全年生產指數113.12，年增17.87%。
2. 資訊電子產業方面，受惠人工智慧浪潮帶動新興科技應用持續擴展，以及半導體產業投資動能延續，致電子零組件業、電腦電子產品及光學製品業分別年增19.32%、133.10%，為推升製造業生產成長之主要貢獻。
3. 傳統產業方面，受海外同業競爭及終端需求續疲影響，部分廠商調節減產或進行產線排修，致基本金屬業年減9.56%、化學材料及肥料業年減3.42%、汽車及其零件業年減1.57%；機械設備業則受惠半導體及印刷電路板產業持續擴充產能，轉為年增1.60%。



4. 展望未來，地緣政治及貿易政策等不確定性風險持續影響全球經濟成長動能，惟高效能運算與AI熱潮延續，加以各國積極布建AI基礎設施，持續推升我國半導體先進製程與伺服器等供應鏈生產動能，復以農曆春節前之備貨動能，有助我國製造業生產表現穩健增長。
5. 依據統計處調查，製造業者認為115年1月生產量將較114年12月增加之廠商家數占8.7%，持平者占71.6%，減少者占19.7%，以家數計算之製造業生產動向指數為44.5，按產值計算之動向指數為49.9，預期115年1月生產指數將較114年12月減少。

製造業生產動向指數

— 受查廠商對115年1月營運與上月比較之看法 —

分 類	按家數 計算				按產值 計算			
	增加	持平	減少	增加	持平	減少		
製 造 業	44.5	8.7	71.6	19.7	49.9	4.5	90.7	4.8
電子零組件業	49.3	8.9	80.9	10.3	50.8	3.9	93.9	2.2
電腦、電子產品及 光學製品業	44.9	9.9	69.9	20.2	50.4	3.3	94.3	2.4
基本金屬業	43.0	6.8	72.4	20.8	48.7	3.0	91.3	5.7
機械設備業	41.2	6.4	69.5	24.1	45.5	4.3	82.4	13.3
化學材料及肥料業	46.0	7.4	77.2	15.4	51.2	8.4	85.6	6.0
汽車及其零件業	45.1	12.4	65.5	22.1	42.5	6.9	71.2	21.9

說明：以產值計算之生產動向指數係（預期下期增產之廠商產值比率＋預期下期生產持平之廠商產值比率 × 0.5）。

（資料來源：經濟部統計處發布新聞稿）



114年12月工業生產指數變動因應對策

近來全球地緣政治情勢多變，例如區域衝突頻傳、美國關稅新政等，為協助產業因應美國關稅政策及國際地緣政治動態，因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例已於114年8月1日制定公布，明定11項強化經濟社會及民生國安韌性措施，自114年3月12日起施行至116年12月31日止。其後為配合臺美關稅談判進展等國際情勢，加強對產業支持，擴大協助範圍，支援各產業需求，預留後續編列特別預算額度，本條例復於114年9月5日修正公布。經濟部共推動4項支持措施，包含「外銷貸款優惠保證加碼」、「中小微企業多元發展貸款加碼」、「研發轉型補助」及「爭取海外訂單」等，已自114年8月7日起全面受理申請，以解決業者資金周轉困境，與強化研發創新及汰舊換新設備，以及提升技術門檻並加強海外市場布局，提高我國產業競爭力，強化產業韌性。

AI是產業創新變革的核心驅動力，尤其面對全球少子化趨勢，產業需透過智慧化生產減少勞動力需求，並提升產線效率、強化競爭力，經濟部已籌組產業競爭力服務團，整合法人與大專校院專家資源，針對受美國關稅衝擊之產業及北中南各區廠商，提供產業訪視、專業諮詢與輔導服務，協助導入AI應用，涵蓋數位轉型、淨零轉型、金融、經營管理及研發創新等



面向，並輔導廠商申請支持方案。

此外，經濟部也積極協助產業邁向高值化、跨業合作，包含依據業者需求，鼓勵產業投入技術開發，朝高值化發展；也引導產業間跨領域合作與技術整合，以切入關鍵產業供應鏈，如運用我國半導體產業發展優勢，引導機械、石化等業者，跨域發展半導體設備及材料，協助進行終端客戶驗證，導入半導體供應鏈體系。

（資料來源：經濟部產業發展署提供）



歐盟擴大CBAM適用範圍及反規避(anti-circumvention)措施之修訂提案(Proposal)簡介

◎ 編輯部

一、前言

歐盟於2023年通過並實施碳邊境調整機制(REGULATION (EU) 2023/956，下稱CBAM法規)，自2023年10月起進入過渡期，並將於2026年起進入正式課徵階段。CBAM之核心目的在於防止「碳洩漏」(carbon leakage)，避免歐盟境內企業因面臨較嚴格之氣候政策與碳定價機制，而將高碳排產品製造移至第三國，或被高碳但成本較低之進口產品取代，導致全球溫室氣體排放無法有效減少。

為使進口品與歐盟本地生產承擔等同之碳成本，確保歐盟氣候政策之環境完整性與競爭中立性，歐盟執委會於2025年12月16日晚間公布CBAM相關措施，包括執行法規(implementing acts)、擴大CBAM適用範圍及反規避(anti-circumvention)措施之修訂提案，以提升CBAM整體效能。



二、擴大CBAM適用範圍及反規避(anti-circumvention)措施之修訂提案

現行CBAM主要適用於鋁、水泥、電力與鋼鐵等基礎材料，自2026年起，該些產品之進口商需支付與EU ETS相當之碳價，以確保歐盟境內生產與進口產品負擔相同之碳成本。但實務上，歐盟下游製造商須負擔較高之原材料成本，而未被CBAM規範之下游產品可能以較低價進入歐盟市場，造成不公平競爭。為有效防止碳洩漏，CBAM法規第30條第3款已明確要求歐盟執委會評估下游產品的碳洩漏風險，並提出擴大適用範圍之立法建議，2025年公布的歐洲鋼鐵與金屬行動計畫(European Steel and Metals Action Plan⁴)進一步將CBAM範圍擴展至鋼鐵與鋁密集型下游產品列為政策優先事項，並強調需同步強化反規避措施，有關本次歐盟擴大CBAM適用範圍及反規避(anti-circumvention)措施之修訂提案，謹簡摘要點如次。

三、修正提案之總體目標

本次修正提案之整體目標在於強化CBAM之有效性與完整性，具體可歸納為三大方向：

- (一) 將CBAM適用範圍延伸至特定鋼鐵與鋁下游產品，以防止碳洩漏向價值鏈下游轉移。



- (二) 加強對規避行為之防範與監管，避免CBAM效果被不當削弱。
- (三) 改革進口電力的碳排放計算方法，使其更能反映第三國電力脫碳化進展，並提供正向誘因。

四、CBAM適用範圍延伸至特定鋼鐵與鋁下游產品

執委會依據產品碳洩漏風險(包括貿易密集度及成本推升效應兩項指標)、氣候相關性、將其納入CBAM之技術可行性等三項進行評估，由於鋼鐵與鋁相關產品具備碳排放量高，以及國際貿易程度高，易受成本差異影響而移轉生產地點等特性，因此，本次修正案優先選擇鋼鐵與鋁密集型下游產品作為擴大CBAM範圍之第一步，擴大至180項鋼鐵與鋁密集型下游產品(詳修訂提案第1條第2款、第6款、第21款至第23款及附錄1相關規定)，而水泥、肥料、氫氣等其他部門之下游產品，將留待未來立法修正再行評估，本次擴大鋼鐵與鋁密集型下游產品說明如下：

- (一) 94%為工業供應鏈產品，其鋼鐵與鋁含量平均高達79%，主要用於重型機械與專業設備，如基本金屬構件(base metal mountings)、鋼瓶(cylinders)、工業散熱器(industrial radiators)、鑄造機械(machine for casting)、起重機、不鏽鋼含量超過95%之絞線、鋼索、電纜、內燃機引擎、機油、汽油濾清器、底盤、車輪、座椅和變速箱等汽車零組件，亦屬納入之下游產品。



- (二) 約6%為家用產品，如部分家電或耐久消費財，亦包括結構較複雜由多種CBAM原料構成之產品，如洗衣機(組成約為60%鋼鐵、5%鋁、5%水泥)、冰箱、烘乾機等。
- (三) 受影響的產業包括：機械、五金與金屬製品(hardware and fabrications)、車輛零組件、家電、建築設備等。

五、CBAM如何適用於下游產品：

- (一) 依據修訂提案第1條第6款及第24款相關規定，針對納入適用範圍之下游產品，僅計入前驅物(precursors)之排放，不包含下游製程之排放。如在第三國生產之車門，CBAM僅針對其生產所使用之鋼板之碳含量課徵，不包括鋼板加工成零件或組裝過程之碳排。
- (二) 由於下游產品通常涉及多種材料與複雜之全球價值鏈，計算下游產品實際隱含碳排放量之複雜性高，爰依據修訂提案第1條第6款相關規定，針對結構較為複雜之下游產品，尤其是來自多種CBAM原料組成，採用實際碳含量數據相當困難，爰其預設值不含加成(mark-up)。

六、CBAM反規避措施：

- (一) 為因應規避行為帶來之風險，執委會本次提案提出一系列協調措施，旨在加強CBAM的穩健性和完整性，同時最大限度地減少不



必要之行政負擔，依據修訂提案第1條第3款、第5款及第8款相關規定，執委會將負責密切監測CBAM對內部市場的影響，監測依據包括海關和CBAM申報以及成員國共享的資訊。如果發現有較高的濫用風險，執委會將被授權並在三個月內通過授權法案，針對特定商品和產地，制定相應的補充資訊和證據要求，以規範實際排放量的使用。另為加強可追溯性並防止虛假申報，將要求CBAM申報人提供證據，證明商品確由申報設施及在申報生產期間生產。

(二) 另依據修訂提案第1條第6款及第24款相關規定，為推動能源密集型產品使用廢料(scrap)以降低排放，將前端加工金屬廢料(pre-consumer metals scrap)視為前驅物(precursor)，納入CBAM計算，確保歐盟製產品與進口產品皆適用公平的碳定價，並將製定監測和核查措施，以防止將前端加工金屬廢料錯誤申報為加工後廢料(post-consumer scrap)等規避行為。

七、改革進口電力的碳排放計算方法：

原CBAM法規對進口電力採用以化石燃料為基礎之預設排放值，往往高估來自低碳電力系統國家之實際排放，且實際排放值之適用條件過於嚴格，抑制低碳電力貿易。依據修訂提案第1條第22款及附錄2相關規定，進口電力排放因子的計算方法應進行修訂，改以出口國「平均



電網排放係數」(average grid emission factor)作為預設值，將再生能源之電力之去碳化貢獻納入考量，以涵蓋所有來源的電力，更能反映第三國去碳化現況。此外，為確保一致性，第三國提出之任何間接排放替代預設值必須採用與歐盟執委會相同的計算方法。本次提案並取消證明電網無擁塞、直接連接到歐盟輸電系統等要求。

八、對中小企業的影響與緩衝：

依據歐方提案文件說明，有關2025年10月通過之CBAM簡化套案措施，單一進口商每年50噸之最低門檻於本次提案仍予以保留，超過90%的下游進口商仍被排除在CBAM義務之外，但同時涵蓋超過99%的排放量。整體而言，新增納入CBAM之中小企業約3,800至3,900家。

九、後續程序及生效：

本提案仍須經歐洲議會和歐盟部長理事會討論批准後，於歐盟公報公告後第3日生效(截至2025年12月19日尚未公告)，且本提案有關CBAM下游產品範圍擴大將於2028年1月1日起生效。

(資料來源：經濟部國貿署官網 - 全球商機資訊；
駐歐盟兼駐比利時代表處經濟組)



歐盟碳邊境調整機制 (CBAM) 執行法規簡介

產品碳含量計算方式及建立預設值執行規章

◎ 編輯部

一、前言

歐盟於2023年5月16日正式公告碳邊境調整機制(CBAM)規章¹，向進口產品收取與適用歐盟境內「碳排放交易體系」(ETS)產品同等之碳費，以鼓勵其他國家產業進行減碳。為使歐盟進口商更容易遵循CBAM申報義務，提升CBAM執行效率，歐盟執委會於2025年2月26日提出CBAM修訂規範提案，並於同年10月17日公告²，公告後第3日生效。

為利CBAM於2026年1月1日正式實施，歐盟執委會於2025年12月17日公布多項執行法規(Implementing Acts)，謹針對「產品碳含量計算方式執行規章」³、「建立預設值執行規章」重點簡介如下。

二、「產品碳含量計算方式執行規章」重點簡介

¹: Regulation (EU) 2023/956 <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/956/oj>

²: Regulation (EU) 2025/2083 <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2083/oj>

³: Implementing Regulation (EU) 2025/2547 http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2547/oj



(一)使用實際值：

1. 針對非電力產品(母法Regulation (EU)2023/956第7條第2項)之碳含量，若選擇使用實際值，則須遵循本規章第二章之規定，其系統邊界(system boundaries)⁴包括直接排放、間接排放及任何前驅物(precursor)⁵之碳含量。
2. **生產流程與功能單位(functional unit)⁶**：生產流程之鑑別應確定相關投入、產出及排放可被監測，且其相關之直接與間接排放，可對應相關產品之功能單位。一般產品之功能單位為公噸、電力為kWh、肥料為氮含量或補充單位。
3. **設施層級之監測方式**：生產流程之直接排放、功能單位生產涉及熱能(heat flow)、複合產品(complex goods)、間接排放等，應依附錄II之各點所訂之監測方法進行，且營運者(operators)須制訂並提交英文監測計畫。
4. **排放歸屬**：產品之特定碳含量應依附件III，將生產流程之直接、間接排放歸屬於特定產品。
5. **報告期間之認定**：如產品係2026年進口，報告期間為2026年；若產

⁴: 系統邊界係指指於同一彙總貨品類別下，納入計算產品碳含量之化學或物理製程之集合。

⁵: 前驅物係指CBAM納規產品，且作為某一生產流程之投入材料。

⁶: 功能單位係指用於計算產品碳含量之參考單位。



品係2026年以外之其他年進口，原則上以進口年度之曆年(calendar year)為報告期間。但若有充分證據鑑別實際生產時間，則以實際生產時間為報告時間。

6. **電力與間接排放使用實際值**：電力使用實際值，須嚴格證明電力實際流向、無電網雍塞、智慧電表數據等，且須提供主排放報告及申報人專屬附錄(addendum)。
7. **多電力來源之間接排放**：原則採用排放係數之加權平均，但若可證明某流程只用特定電源，可單獨計算。
8. **營運者之排放報告**：使用實際值者，需準備完整排放報告(即營運者之排放報告)、摘要版及申報人專屬附錄(若涉及電力)，報告須為英文，並透過CBAM registry提交。

(二)使用預設值：

1. 針對非電力產品(母法Regulation (EU)2023/956第7條第2項)之碳含量，若選擇使用預設值，則須遵循母法附錄IV所訂之預設值。
2. 複合產品之碳含量使用實際值，而其前驅物之碳含量使用預設值者，其前驅物應使用母法附錄IV所訂之預設值。
3. 間接排放與歐盟進口電力之碳含量，除依本執行規章第8條所列得使用實際值外，應使用母法附錄IV所訂之預設值。
4. 執委會最遲應於2027年12月前檢討預設值。

(三)複合產品(complex product)之特別規定：



1. **前驅物之報告期間**：前驅物預設報告期間，應為複合產品之生產年度；惟營運者如能向查驗機構(verifier)提出充分證據以識別實際生產時間，則應以該實際生產期間為報告期間。
2. **不同報告期間或不同設施生產之前驅物**：
 - (1) 複合產品之前驅物來自不同報告期間或不同設施生產，則該項前驅物之碳含量，應以不同報告期間或不同設施生產之碳含量加權平均計算。
 - (2) 但若營運者能向查驗機構提出充分證據，證明於單一生產流程僅使用單一設施或特定設施組合之前驅物，則該生產流程所生產之複合產品，其前驅物碳含量得分別依該單一設施或特定設施組合之前驅物碳含量計算。
3. **實際值與預設值併用**：複合產品之特定碳含量，得以實際值計算該複合產品生產流程之生產設施碳含量，並同時就一項或多項前驅物使用預設值。

(四)生效：本規章於2025年12月22日於歐盟公報公告，公告後第3日生效，且本規章直接適用於所有歐盟會員國。

三、「建立預設值執行規章」重點簡介

(一)非電力產品：針對非電力產品(母法Regulation (EU)2023/956第7條第2項)之碳含量，若選擇使用預設值，則必須使用本規章附錄I所列之預



設值。(臺灣相關產品碳含量預設值詳附錄第1178-1212頁)。

(二)複合產品之前驅物：

1. 當複合產品之碳含量使用實際值，但生產所使用之前驅物碳含量使用預設值，則前驅物之碳含量預設值必須使用本規章附錄I所列之預設值，計算方式須依「產品碳含量計算方式執行規章」之規定計算。
2. 若前項之前驅物生產國無法辨別，則須使用本規章附錄IV之預設值，該預設值係排放強度最高之第三國預設值。

(三)電力所產生之間接碳含量：針對電力所產生之間接碳含量(母法 Regulation (EU)2023/956第7條第4項)之碳含量使用預設值，須使用本規章附錄II所列之預設值。依據本規章前言，其計算邏輯係以原產國電力系統近五年可靠資料之排放係數平均值。**(臺灣電力所產生之間接碳含量預設值為0.561 tCO₂eq/MWh，詳附錄第1571頁)**。

(四)歐盟進口電力之直接碳含量：針對歐盟進口電力之直接碳含量使用預設值，須使用本規章附錄III所列之預設值。

(五)生效及修訂：本規章於歐盟公報公告後第3日生效(截至2025年12月22日尚未公告)，且本規章應自2026年1月1日直接適用於所有歐盟會員國。本規章應於2027年前修訂。

(資料來源：經濟部國貿署官網 - 全球商機資訊；
駐歐盟兼駐比利時代表處經濟組)



歐盟汽車放寬減排政策 車廠面臨轉型考驗

◎ 編輯部

歐盟研議放寬汽車減排目標，恐衝擊電動車市場發展

回聲報（L'Echo）報導，依據永續運輸組織「運輸與環境」（T&E）之最新研究，歐盟執委會近期研議放寬汽車電動化目標之舉，將對歐洲電動車產業及氣候目標產生重大影響。

減排目標調整

歐盟執委會原定於2035年全面禁售燃油車，為因應重重的產業壓力，遂於2025年12月提案修正，擬將2035年汽車新車平均減排目標由100%調降至90%，其餘10%之缺額，製造商可透過使用歐盟生產之低碳鋼（7%）或推出合成燃料車輛（3%）抵銷。T&E估算，此變動預計將使2035年電動車市占率由原定之100%降至85%。

市場不確定性與競爭力隱憂

T&E警告，政策轉向恐損及產業投資所需之預測性。在政策不確定氛圍下，歐洲電動車銷量預計將跌落 50% 至 95%，不利於本土車廠抗衡中國競爭對手。T&E批評，此舉將引導投資流向不利氣候與經濟之舊技術，變相獎勵轉型緩慢之企業。



氣候目標受阻

歐盟執委會前於2025年3月對製造商做出首波讓步，將原定2025年應達成之減排目標調整為3年過渡期，容許車廠於2027年前補足缺額即可。若採行新版方案，2025年至2050年間全歐車輛排放總量將額外增加7.2億噸，其規模相當於德國8年之排放總額，將對歐盟氣候中和目標構成重大挑戰。

歐洲汽車工業陷入生存保衛戰

BNP Paribas Fortis首席經濟學家Koen De Leus於比利時財經媒體《L' Echo》發表評論，分析歐洲汽車產業當前正面臨能源成本高漲、強制電動化轉型及中國低價競爭等三重打擊，致使該產業陷入前所未有之系統性危機。

美中夾殺危機

作者認為歐洲汽車業已處在生存邊緣。在美國市場，現有關稅加上歐元走強，致使歐洲車自2025年初以來成本大增30%，嚴重侵蝕獲利。而在歐洲本土，高昂的能源價格使鋼鐵、鋁材等耗能產業鏈面臨結構性成本劣勢。更嚴峻之挑戰來自中國，中國業者憑藉鉅額補貼、低廉勞動力、自有電池技術及無傳統包袱等優勢，其入門級電動車價格較歐洲車款便宜17%且配備更為豐富。



歐盟政策轉向與市場衝擊

現行歐盟對中國電動車課徵之進口關稅（10%標準稅率外加15%至35%額外稅率），原為歐洲製造商抵禦中國車廠之重要防線。惟為緩解中國可能採取之貿易報復措施，歐盟執委會擬以「最低價格承諾」取代關稅。作者指出，由於價格承諾對於提高中國車輛成本之效果不及關稅顯著，此舉恐致保護歐洲製造商之壁壘逐漸崩解；但另一方面，車價降低將提升消費者負擔能力，有助加速電動化轉型。

歐洲亟需加速轉型因應

以比利時為例，目前電動及插電式混合動力車市占率已過半，正邁向類似挪威之高速成長期（挪威電動車新車占比已逾90%）。面對此不可逆之趨勢，歐洲車廠正處於宛如過去「傳統底片轉型數位影像」之存亡時刻。單靠貿易保護僅能爭取時間，無法保證未來。歐洲亟需加速法規簡化、大規模投資電池技術並重組產業供應鏈，透過減少車型並擴大經濟規模，方能在此場生存戰役中追趕具技術領先優勢之中國對手。

（資料來源：經濟部國際貿易署官網 - 全球商機資訊；
駐歐盟兼駐比利時代表處經濟組）

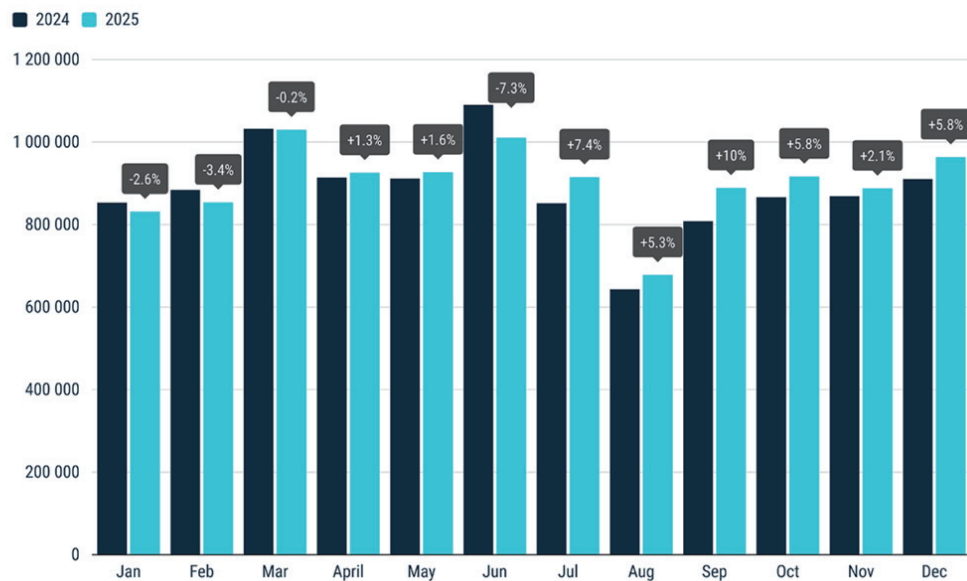


2025 年歐盟新車銷售統計 HEV 強勢成長

◎ 鄭育佳

2025 年 1-12 月歐盟新車註冊量成長 1.8%

+5.8% in December
+1.8% Full-year 2025



電動化轉型的關鍵轉折與市場版圖重組

2025年1-12月歐盟新車註冊量成長1.8%，12月單月新車註冊量增加5.8%

據歐洲汽車製造商協會（the European Automobile Manufacturers’



Association, ACEA) 最新公布，2025年全年及12月份的歐盟新車註冊統計，數據顯示，2025年歐盟新車市場在經歷了數年的波動後，呈現出溫和復甦的跡象。全年度新車註冊量較2024年成長了1.8%，雖然這一成長為市場帶來了一絲暖意，但整體銷量規模(約1,080萬輛)仍遠低於疫情前的水準，這反映出歐洲汽車市場尚未完全從供應鏈中斷、通膨壓力和經濟不確定性的長期影響中恢復過來。

2025年1-12月歐盟新車註冊-按動力來源分析

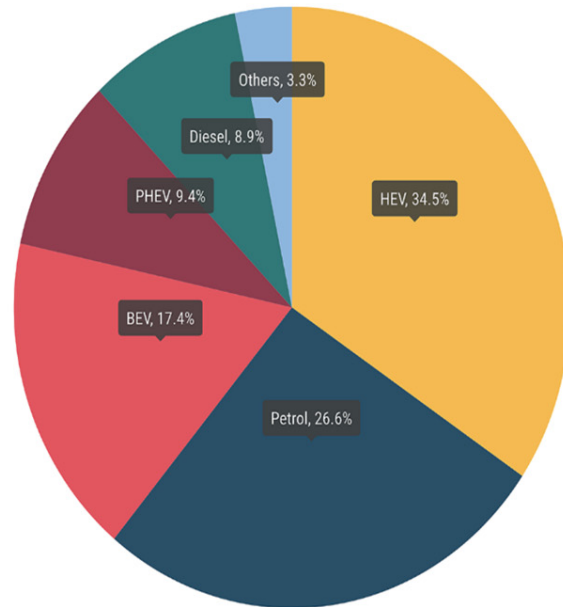
然而，從統計數據可以看出2025年的市場亮點並非在於總量的微幅增長，而是在於市場結構的劇烈變化，這一年被視為歐洲汽車工業電動化轉型的關鍵節點，純電動車(BEV)的市占率攀升至17.4%，不僅符合年初的預期，更較前一年的13.6%有顯著提升，但仍有努力的空間，以確保落實歐盟往減碳的目標前進，這顯示出儘管面臨補貼退場和基礎設施建設的挑戰，電動車在歐盟市場的滲透率仍持續深化。

在新能源車裡，以混合動力車(HEV)鞏固了其作為市場主流的地位，成為消費者在燃油車與純電車之間過渡的首選，註冊量佔比達到34.5%。反觀傳統燃油車(汽油與柴油)，其合計市場占有率在2025年進一步萎縮至35.5%，較2024年的45.2%大幅下滑近10個百分點，這一數據表示著傳統內燃機車輛在歐洲市場逐漸衰弱。



2025年1-12月歐盟地區新車註冊比例 - 按動力來源分析

■ Petrol ■ Diesel ■ Battery electric vehicle (BEV) ■ Plug-in hybrid vehicle (PHEV) ■ Hybrid electric vehicle (HEV) ■ Others
% market share



acea

2025年1-12月歐盟新能源車市場統計分析

2025年對於歐盟純電動車市場而言是重拾信心的一年，全年度BEV註冊量達到1,880,370輛，市佔率達17.4%。特別值得注意的是12月份的單月表現，BEV註冊量同期相比激增51%，顯示出年底衝刺效應顯著，以及消費者對電動車接受度的回升。

BEV的銷售成長主要得益於歐盟四大核心市場的激增，這四個國家的BEV註冊量合計佔據了歐盟車市註冊量62%：德國BEV與去年相比成長43.2%，作為歐洲最大的汽車市場，德國在經歷了補貼政策調整的陣痛期後，2025年純電動車銷量強勢反彈，年註冊量達到545,142輛，年增長率超過四成，重



新確立了其在電動化轉型中的火車頭地位；荷蘭為電動化滲透率極高的成熟市場，2025年BEV註冊量全年繼續保持穩健發展，成長18.1%、共計156,139輛，為歐盟地區第3大市場；歐盟第二大汽車市場的法國保持了雙位數的增長，成長12.5%、共計326,922輛；比利時則為歐盟第4大BEV市場，同比成長12.6%、共計143,849輛。

儘管如此，ACEA報告指出，歐盟2025年BEV註冊量17.4%的市佔率雖然達標，但距離實現全面電動化的長遠目標仍有增長空間，未來的成長將更多依賴於平價車型的推出和充電基礎設施的完善。

在純電動車仍受制於價格門檻與里程焦慮的背景下，混合動力車(HEV)憑藉其實用性，成為2025年歐盟市場最大贏家。HEV全年註冊量高達3,733,325輛，以34.5%的市占率一舉超越汽油車，確立了其作為歐盟最受歡迎動力類型的地位。

HEV的強勁成長動能遍及歐洲核心市場，其中以西班牙(成長23.1%)和法國(成長21.6%)的漲幅最為顯著，而德國(成長8%)與義大利(成長7.9%)亦維持穩健的上升軌跡。HEV之所以能成為家庭用戶與租賃市場的主力選擇，關鍵在於其具備親民的價格優勢，且能無縫銜接傳統燃油車的駕駛習慣，無需改變使用模式即可實現減碳。

曾一度被視為過渡性技術的插電式混合動力車(PHEV)，在2025年展現出驚人的市場韌性，其全年註冊量成功突破百萬大關，達到1,015,887輛，與



2024年相比，PHEV的市場占比由7.2%顯著攀升至9.4%。PHEV的成長主要由南歐和中歐市場驅動，西班牙成長111.7%和義大利成長86.6%銷量幾乎翻倍，德國也有62.3%的顯著增長。

燃油車市場統計分析

2025年是汽油和柴油車在歐盟市場進一步萎縮的一年。汽油車雖然仍是第二大動力來源，但全年註冊量下跌18.7%，總量降至2,880,298輛，市佔率從33.3%跌至26.6%。法國市場的跌幅最為驚人，註冊量驟降32%，德國下跌21.6%、義大利下跌18.2%及西班牙下跌16%。

柴油車在2025年註冊量進一步下跌24.2%，市佔率僅剩8.9%，不足一成，嚴格的排放法規和城市限行政策使得柴油車在乘用車市場幾乎失去了生存空間。

區域市場表現—前五大汽車銷售國家的發展

總體市場2025年1月至12月，歐盟（EU）新車市場呈現溫和復甦態勢，新車註冊總量達到10,822,831輛，較2024年同期的10,631,346輛增長了1.8%。若將範圍擴大至包含歐洲自由貿易聯盟（EFTA）及英國在內的廣義歐洲市場，總註冊量則達到1,327萬輛，成長2.4%。

動力系統趨勢分析，電氣化加速，燃油車萎縮，數據顯示，廣義歐洲市



場（EU+EFTA+UK）汽車市場的動力結構正在經歷劇烈轉型，電氣化車型（純電、插混、油電）全面成長，而傳統燃油車則大幅衰退。

在廣義歐洲市場（EU+EFTA+UK）分析各動力來源的新車註冊量，純電動車BEV總量更突破258萬輛、成長29.7%；插電式混合動力車PHEV成長速度最快，歐洲市場全年註冊量突破百萬大關127萬輛，年增率高達33.4%；混合動力車HEV是市場上銷量最大的單一動力類別，歐洲市場註冊量達450萬輛，成長12.4%，顯示消費者對於油電混合技術的接受度極高；汽油車在歐洲市場銷量下滑18.9%，總量降至346萬輛；柴油車跌幅最大，達24.0%，全年僅剩102萬輛，顯示柴油車在乘用車市場正加速邊緣化。

● 德國：歐洲最大汽車銷售市場

德國作為歐洲汽車工業的心臟，2025年全年新車登記總量達到2,857,591輛，較2024年的285萬輛小幅成長1.4%，儘管總體增幅不大，但市場內部的動力結構發生了歷史性的翻轉，主要得益於混合動力車(HEV)全年登記量達到816,111輛，年增長8.0%，正式超越汽油車，成為德國消費者最喜愛的動力類型；純電動車BEV全年登記量為545,142輛，較去年同期激增43.2%，顯示德國作為汽車工業核心，其電動車市場已走出調整期，重回高速增長軌道；插電式混合動力車PHEV成長幅度居所有動力類型之冠，年增率高達62.3%；燃油車皆呈現雙位數負成長，顯示市場份額正在快速流失，電氣化車型（BEV + PHEV + HEV）合計佔比已超過58%，徹底主導了市場。



● 英國：歐洲第二大汽車銷售市場

2025年對於英國汽車市場而言是復甦的一年，全年新車登記總量達到2,020,523輛，相較於2024年的1,952,778輛，成長3.5%。這顯示英國車市在經歷供應鏈挑戰後，正持續回溫，且成長幅度優於歐盟整體的1.8%。混合動力車（HEV）全年登記量達到745,388輛，較去年成長8.0%，是英國消費者最主要的購車選擇，其銷量遠高於汽油車529,285輛，顯示「棄油轉電」的過渡性選擇已成為市場新常態。而BEV + PHEV的合計銷量已接近70萬輛，佔總市場約35%。

● 法國：歐洲第三大汽車銷售市場

法國新車市場在2025年呈現顯著的萎縮，與德國、英國的增長趨勢不同，全年度新車登記總量為1,632,152輛，較2024年的1,718,416輛下滑5.0%，由於法國市場正處於劇烈的結構調整期，傳統燃油車的下滑速度超過了新能源車的上升速度，導致整體量縮。和其他歐洲國家一樣混合動力車HEV全年登記量高達716,154輛，大幅成長21.6%，銷量不僅是所有動力類型中最高的，甚至是排名第二的汽油車兩倍以上。純電動車BEV保持穩健增長，成長12.5%，總銷量已逼近汽油車，預計很快將取而代之成為第二大動力來源；反而PHEV出現顯著衰退，大幅下跌25.8%。燃油車（汽油+柴油）合計佔比已跌至約26%，顯示傳統燃油時代在法國逐漸式微。



- 義大利：歐洲第四大汽車銷售市場

義大利新車市場微幅衰退，總量維持150萬輛水準。義大利新車市場在2025年表現相對疲軟，全年度新車登記總量為1,524,843輛，較2024年的1,558,071輛下滑2.1%。義大利車市最顯著的特徵是混合動力車HEV的絕對優勢，全年登記量高達671,923輛，年增長7.9%，銷量也是幾乎是排名第二的汽油車（37.2萬輛）的兩倍。PHEV的總銷量竟超越純電動車BEV，這與許多歐洲國家（如德國、法國、英國）純電動車銷量遠高於插電式混合動力車不同，年增率高達86.6%，全年登記量達到98,340輛。汽油車大幅衰退18.2%；柴油車跌幅更深，達31.5%，傳統燃油車加速邊緣化。

- 西班牙：歐洲第五大汽車銷售市場

2025年西班牙車市展現強勁的活力，2025年全年新車登記總量達到1,148,650輛，較2024年的101萬輛大幅成長了12.9%，顯示當地經濟復甦與換購需求強烈。混合動力車HEV與其他歐洲國家類似，也成為西班牙市場的中流砥柱，登記量高達482,880輛，成長23.1%。以PHEV表現最為驚人，全年登記量達到123,989輛，年增率高達111.7%，這意味著PHEV銷量在一年內翻了一倍以上，且總量超過了BEV。BEV同樣成長幅度顯著，全年登記量突破10萬大關，成長77.1%。汽油車雖然仍是第二大動力類別，但全年登記量下滑至31萬輛，跌幅為16.0%。柴油車面臨崩盤式下跌，跌幅高達35.0%，全年僅剩62,670輛。



表一、2025年1-12月歐洲各國新能源車登記台數 - 按動力來源分
(包含歐洲自由貿易聯盟 EFTA 及英國)

	BATTERY ELECTRIC			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC ¹			OTHERS ²		
	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change
	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24
Austria	60,651	44,622	+35.9	28,820	16,928	+70.3	83,044	64,090	+29.6	2	13	-84.6
Belgium	143,849	127,703	+12.6	39,584	66,611	-40.6	47,023	41,675	+12.8	3,161	3,518	-10.1
Bulgaria	2,420	1,494	+62.0	566	467	+21.2	2,045	1,005	+103.5	200	178	+12.4
Croatia	1,266	1,793	-29.4	2,529	1,405	+80.0	22,538	17,736	+27.1	1,280	1,404	-8.8
Cyprus	1,474	1,193	+23.6	773	664	+16.4	6,899	6,438	+7.2	0	0	
Czechia	13,806	10,912	+26.5	11,033	5,872	+87.9	57,120	45,505	+25.5	6,487	5,676	+14.3
Denmark	126,542	89,092	+42.0	4,692	7,090	-33.8	25,128	29,868	-15.9	28	0	
Estonia	868	1,320	-34.2	1,403	1,269	+10.6	6,748	11,535	-41.5	0	146	-100.0
Finland	26,745	21,869	+22.3	14,516	14,864	-2.3	19,569	22,510	-13.1	9	157	-94.3
France	326,922	290,614	+12.5	108,627	146,398	-25.8	716,154	588,891	+21.6	55,819	59,805	-6.7
Germany	545,142	380,609	+43.2	311,398	191,905	+62.3	816,111	755,493	+8.0	12,277	14,115	-13.0
Greece	8,892	8,707	+2.1	11,656	8,262	+41.1	73,125	57,917	+26.3	4,715	3,431	+37.4
Hungary	11,002	8,565	+28.5	7,136	5,695	+25.3	65,369	56,034	+16.7	639	363	+76.0
Ireland	23,601	17,460	+35.2	18,934	12,538	+51.0	29,692	26,840	+10.6	0	0	
Italy	94,624	65,611	+44.2	98,340	52,701	+86.6	671,923	622,678	+7.9	140,529	146,918	-4.3
Latvia	1,602	1,258	+27.3	2,742	766	+258.0	-	-		402	374	+7.5
Lithuania	3,150	1,779	+77.1	4,448	1,685	+164.0	19,603	13,891	+41.1	689	577	+19.4
Luxembourg	12,663	12,777	-0.9	3,721	3,831	-2.9	13,821	10,460	+32.1	4	1	+300.0
Malta	2,450	2,886	-15.1	421	515	-18.3	1,538	1,410	+9.1	1	0	
Netherlands	156,139	132,167	+18.1	73,445	52,757	+39.2	102,331	107,350	-4.7	1,367	2,189	-37.6
Poland	43,311	16,564	+161.5	34,137	15,562	+119.4	272,968	256,475	+6.4	19,177	16,579	+15.7
Portugal	52,256	41,757	+25.1	34,166	28,346	+20.5	50,117	35,020	+43.1	20,326	15,077	+34.8
Romania	8,849	9,795	-9.7	-	-		77,140	58,470	+31.9	22,470	15,392	+46.0
Slovakia	4,377	2,227	+96.5	4,085	2,243	+82.1	32,168	28,206	+14.0	1,680	1,807	-7.0
Slovenia	6,419	3,148	+103.9	1,939	1,253	+54.7	7,969	5,481	+45.4	498	834	-40.3
Spain	101,627	57,376	+77.1	123,989	58,565	+111.7	482,880	392,384	+23.1	59,275	33,521	+76.8
Sweden	99,723	94,333	+5.7	72,787	63,113	+15.3	30,302	27,416	+10.5	1,892	5,234	-63.9
EUROPEAN UNION	1,880,370	1,447,631	+29.9	1,015,887	761,305	+33.4	3,733,325	3,284,778	+13.7	352,927	327,309	+7.8
Iceland	5,988	2,661	+125.0	2,932	1,647	+78.0	3,143	2,089	+50.5	0	3	-100.0
Norway	172,231	114,400	+50.6	2,750	3,489	-21.2	2,391	7,015	-65.9	0	9	-100.0
Switzerland	53,250	46,141	+15.4	26,189	20,801	+25.9	82,603	80,513	+2.6	10	23	-56.5
EFTA	231,469	163,202	+41.8	31,871	25,937	+22.9	88,137	89,617	-1.7	10	35	-71.4
United Kingdom	473,348	381,970	+23.9	225,143	167,178	+34.7	745,388	689,973	+8.0	0	0	
EU + EFTA + UK	2,585,187	1,992,803	+29.7	1,272,901	954,420	+33.4	4,566,850	4,064,368	+12.4	352,937	327,344	+7.8

* 註 1. : 包括全混合動力與輕度混合動力車

* 註 2. : 包括燃料電池電動車、天然氣車、液化石油氣車、E85 / 乙醇車, 以及其他燃料車



表二、2025年1-12月歐洲各國燃油車登記台數 - 按動力來源分
(包含歐洲自由貿易聯盟 EFTA 及英國)

※ 右側「TOTAL」為包含表一新能源車之總和

	BATTERY ELECTRIC			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC ¹			OTHERS ²		
	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change	Jan-Dec	Jan-Dec	% change
	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24	2025	2024	25/24
Austria	60,651	44,622	+35.9	28,820	16,928	+70.3	83,044	64,090	+29.6	2	13	-84.6
Belgium	143,849	127,703	+12.6	39,584	66,611	-40.6	47,023	41,675	+12.8	3,161	3,518	-10.1
Bulgaria	2,420	1,494	+62.0	566	467	+21.2	2,045	1,005	+103.5	200	178	+12.4
Croatia	1,266	1,793	-29.4	2,529	1,405	+80.0	22,538	17,736	+27.1	1,280	1,404	-8.8
Cyprus	1,474	1,193	+23.6	773	664	+16.4	6,899	6,438	+7.2	0	0	
Czechia	13,806	10,912	+26.5	11,033	5,872	+87.9	57,120	45,505	+25.5	6,487	5,676	+14.3
Denmark	126,542	89,092	+42.0	4,692	7,090	-33.8	25,128	29,868	-15.9	28	0	
Estonia	868	1,320	-34.2	1,403	1,269	+10.6	6,748	11,535	-41.5	0	146	-100.0
Finland	26,745	21,869	+22.3	14,516	14,864	-2.3	19,569	22,510	-13.1	9	157	-94.3
France	326,922	290,614	+12.5	108,627	146,398	-25.8	716,154	588,891	+21.6	55,819	59,805	-6.7
Germany	545,142	380,609	+43.2	311,398	191,905	+62.3	816,111	755,493	+8.0	12,277	14,115	-13.0
Greece	8,892	8,707	+2.1	11,656	8,262	+41.1	73,125	57,917	+26.3	4,715	3,431	+37.4
Hungary	11,002	8,565	+28.5	7,136	5,695	+25.3	65,369	56,034	+16.7	639	363	+76.0
Ireland	23,601	17,460	+35.2	18,934	12,538	+51.0	29,692	26,840	+10.6	0	0	
Italy	94,624	65,611	+44.2	98,340	52,701	+86.6	671,923	622,678	+7.9	140,529	146,918	-4.3
Latvia	1,602	1,258	+27.3	2,742	766	+258.0	-	-		402	374	+7.5
Lithuania	3,150	1,779	+77.1	4,448	1,685	+164.0	19,603	13,891	+41.1	689	577	+19.4
Luxembourg	12,663	12,777	-0.9	3,721	3,831	-2.9	13,821	10,460	+32.1	4	1	+300.0
Malta	2,450	2,886	-15.1	421	515	-18.3	1,538	1,410	+9.1	1	0	
Netherlands	156,139	132,167	+18.1	73,445	52,757	+39.2	102,331	107,350	-4.7	1,367	2,189	-37.6
Poland	43,311	16,564	+161.5	34,137	15,562	+119.4	272,968	256,475	+6.4	19,177	16,579	+15.7
Portugal	52,256	41,757	+25.1	34,166	28,346	+20.5	50,117	35,020	+43.1	20,326	15,077	+34.8
Romania	8,849	9,795	-9.7	-	-		77,140	58,470	+31.9	22,470	15,392	+46.0
Slovakia	4,377	2,227	+96.5	4,085	2,243	+82.1	32,168	28,206	+14.0	1,680	1,807	-7.0
Slovenia	6,419	3,148	+103.9	1,939	1,253	+54.7	7,969	5,481	+45.4	498	834	-40.3
Spain	101,627	57,376	+77.1	123,989	58,565	+111.7	482,880	392,384	+23.1	59,275	33,521	+76.8
Sweden	99,723	94,333	+5.7	72,787	63,113	+15.3	30,302	27,416	+10.5	1,892	5,234	-63.9
EUROPEAN UNION	1,880,370	1,447,631	+29.9	1,015,887	761,305	+33.4	3,733,325	3,284,778	+13.7	352,927	327,309	+7.8
Iceland	5,988	2,661	+125.0	2,932	1,647	+78.0	3,143	2,089	+50.5	0	3	-100.0
Norway	172,231	114,400	+50.6	2,750	3,489	-21.2	2,391	7,015	-65.9	0	9	-100.0
Switzerland	53,250	46,141	+15.4	26,189	20,801	+25.9	82,603	80,513	+2.6	10	23	-56.5
EFTA	231,469	163,202	+41.8	31,871	25,937	+22.9	88,137	89,617	-1.7	10	35	-71.4
United Kingdom	473,348	381,970	+23.9	225,143	167,178	+34.7	745,388	689,973	+8.0	0	0	
EU + EFTA + UK	2,585,187	1,992,803	+29.7	1,272,901	954,420	+33.4	4,566,850	4,064,368	+12.4	352,937	327,344	+7.8



	PETROL			DIESEL			TOTAL		
	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24
Austria	79,457	84,004	-5.4	33,004	44,132	-25.2	284,978	253,789	+12.3
Belgium	168,444	186,891	-9.9	12,709	21,879	-41.9	414,770	448,277	-7.5
Bulgaria	38,875	33,984	+14.4	5,313	5,813	-8.6	49,419	42,941	+15.1
Croatia	32,365	30,479	+6.2	9,863	12,203	-19.2	69,841	65,020	+7.4
Cyprus	5,093	6,394	-20.3	395	368	+7.3	14,634	15,057	-2.8
Czechia	117,692	113,606	+3.6	42,581	50,029	-14.9	248,719	231,600	+7.4
Denmark	23,477	39,902	-41.2	4,774	7,043	-32.2	184,641	172,995	+6.7
Estonia	2,842	6,695	-57.6	1,194	4,421	-73.0	13,055	25,386	-48.6
Finland	8,118	11,257	-27.9	2,924	3,413	-14.3	71,881	74,070	-3.0
France	345,233	507,756	-32.0	79,397	124,952	-36.5	1,632,152	1,718,416	-5.0
Germany	777,641	991,948	-21.6	395,022	483,261	-18.3	2,857,591	2,817,331	+1.4
Greece	40,861	48,923	-16.5	4,950	9,835	-49.7	144,199	137,075	+5.2
Hungary	30,920	36,280	-14.8	14,374	14,674	-2.0	129,440	121,611	+6.4
Ireland	31,376	36,735	-14.6	21,351	27,743	-23.0	124,954	121,316	+3.0
Italy	372,150	455,197	-18.2	147,277	214,966	-31.5	1,524,843	1,558,071	-2.1
Latvia	14,638	11,012	+32.9	3,122	3,721	-16.1	22,506	17,131	+31.4
Lithuania	8,929	7,844	+13.8	5,155	4,346	+18.6	41,974	30,122	+39.3
Luxembourg	12,276	13,824	-11.2	4,673	5,763	-18.9	47,158	46,656	+1.1
Malta	1,818	2,558	-28.9	240	294	-18.4	6,468	7,663	-15.6
Netherlands	50,749	83,235	-39.0	3,993	3,765	+6.1	388,024	381,463	+1.7
Poland	185,299	198,209	-6.5	42,543	48,178	-11.7	597,435	551,567	+8.3
Portugal	55,185	71,072	-22.4	12,989	18,440	-29.6	225,039	209,712	+7.3
Romania	35,658	49,005	-27.2	12,686	18,443	-31.2	156,803	151,105	+3.8
Slovakia	38,089	44,118	-13.7	12,704	14,808	-14.2	93,103	93,409	-0.3
Slovenia	32,022	32,644	-1.9	8,709	9,658	-9.8	57,556	53,018	+8.6
Spain	318,209	378,688	-16.0	62,670	96,429	-35.0	1,148,650	1,016,963	+12.9
Sweden	52,882	60,716	-12.9	15,412	18,770	-17.9	272,998	269,582	+1.3
EUROPEAN UNION	2,880,298	3,542,976	-18.7	960,024	1,267,347	-24.2	10,822,831	10,631,346	+1.8
Iceland	1,239	1,538	-19.4	1,245	2,280	-45.4	14,547	10,218	+42.4
Norway	487	986	-50.6	1,773	2,938	-39.7	179,632	128,837	+39.4
Switzerland	55,732	69,527	-19.8	15,953	22,530	-29.2	233,737	239,535	-2.4
EFTA	57,458	72,051	-20.3	18,971	27,748	-31.6	427,916	378,590	+13.0
United Kingdom	529,285	658,853	-19.7	47,359	54,804	-13.6	2,020,523	1,952,778	+3.5
EU + EFTA + UK	3,467,041	4,273,880	-18.9	1,026,354	1,349,899	-24.0	13,271,270	12,962,714	+2.4



各大車廠於歐洲市場新車登記數量統計(包含歐盟、歐洲自由貿易聯盟及英國)

- 福斯集團(Volkswagen Group)不僅是歐洲最大的汽車集團，2025年全年市佔率更從26.2%提升至26.9%，全年銷量成長5.1%，達到357萬輛。旗下品牌表現：Volkswagen以10.9%的市佔率穩居歐洲單一品牌冠軍，成長5.9%；Skoda(增加9.6%)、Audi(增加0.3%)和Cupra(增加35.6%)是集團內的成長引擎，顯示平價實用與新興品牌的策略奏效。集團內的高階與豪華品牌陷入衰退，Porsche(減少14.6%)以及Seat(減少18.2%)皆呈現負成長，顯示集團正面臨產品週期或市場定位調整的挑戰。
- Stellantis全年銷量下跌3.9%，市佔率從15.2%縮水至14.3%，唯一的亮點是Alfa Romeo，全年成長32.5%，其餘品牌都呈現下滑；除此之外，集團內主流品牌如Peugeot下滑0.6%、Opel下滑3.4%、Fiat下滑10.9%等皆呈現下滑，Lancia更重挫64.0%。
- 法系品牌復甦，雷諾集團(Renault Group)逆勢成5.9%，銷量達135.8萬輛。旗下品牌Renault成長7.4%，市佔率5.7%；Alpine表現亮眼成長145.3%；Dacia則維持3.1%的穩健成長。
- 德系豪華品牌BMW與Mercedes-Benz相對穩健，BMW集團表現優異，整體成長5.1%、計97萬輛，品牌BMW佔據6%市佔率，與2024年持平；Mini品牌表現搶眼，繳出14.4%的雙位數成長。Mercedes-Benz表現持平，微幅衰退0.6%，市佔率維持在5.1%，顯示雙B品牌在市場波動中保持了穩



定的客群。

- 日韓系主要汽車集團皆面臨挑戰，Toyota集團全年銷量為931,051輛，雖然在混合動力領域佔據優勢，但整體下跌6.9%，旗下主要品牌Toyota下滑7.4%，市佔率為6.4%，以單一品牌來看，其市佔率次於Volkswagen (10.9%)，位居歐洲第二；Lexus全年微幅衰退1.5%，其他日本車廠皆呈現衰退，Nissan下跌4.8%(市佔率2.2%)、Suzuki下跌14.6%、Mazda下跌9.8%、Honda下跌3.8%、Mitsubishi下跌23.4%(是日系品牌中跌幅最大)。Hyundai Group集團全年銷量突破百萬，達1,042,509輛，小幅下跌2.0%，旗下品牌Hyundai表現平穩，微幅成長0.2%；Kia衰退4.1%，銷量為507,304輛。
- 美國汽車品牌特斯拉(Tesla)，2025年對於特斯拉來說是充滿挑戰的一年，其在歐洲市場的銷量大幅下滑26.9%，市佔率從2024年的2.5%跌至1.8%，這可能歸因於產品線老化、來自傳統車廠電動車的激烈競爭，以及補貼政策變化對其主要市場的衝擊。相比之下，中國汽車品牌比亞迪(BYD)呈現爆發式增長，銷量飆升268.6%，雖然其市佔率僅1.4%，但與2024年的0.4%相比，其快速的擴張已引起了歐洲業界的高度警惕；上汽集團(SAIC Motor)也保持了24.9%的高成長，市佔率達到2.3%(2024年為1.9%)，兩個中國車廠都在瓜分Tesla原有的市場空間。



表三、2025 年 12 月及 1-12 月歐洲各大車廠登記台數、與去年同期相比
(包含歐洲自由貿易聯盟 EFTA 及英國)

	12 月					1-12 月				
	% share ¹		Units		% change	% share ¹		Units		% change
	2025	2024	2025	2024	25/24	2025	2024	2025	2024	25/24
Volkswagen Group	26.2	25.6	307,297	278,929	+10.2	26.9	26.2	3,571,429	3,399,294	+5.1
Volkswagen	10.5	10.3	123,641	112,804	+9.6	10.9	10.6	1,452,704	1,371,854	+5.9
Skoda	5.9	6.0	69,387	65,241	+6.4	6.3	5.9	840,179	766,469	+9.6
Audi	5.5	4.6	64,491	49,722	+29.7	5.0	5.1	664,680	662,664	+0.3
Cupra	2.1	2.0	24,922	21,306	+17.0	2.2	1.7	297,724	219,637	+35.6
Seat	1.5	1.8	17,554	19,759	-11.2	1.6	2.0	215,636	263,771	-18.2
Porsche	0.6	0.9	6,673	9,625	-30.7	0.7	0.8	91,304	106,922	-14.6
Others ²	0.1	0.0	629	472	+33.3	0.1	0.1	9,202	7,977	+15.4
Stellantis	11.2	11.6	131,874	126,225	+4.5	14.3	15.2	1,892,556	1,969,927	-3.9
Peugeot	3.5	4.2	41,108	45,435	-9.5	4.8	4.9	637,834	641,376	-0.6
Opel/Vauxhall	2.5	2.4	29,371	26,660	+10.2	3.0	3.2	399,782	414,042	-3.4
Citroen	2.3	2.1	27,259	23,429	+16.3	2.7	2.8	352,521	358,892	-1.8
Fiat ³	1.6	1.2	18,723	13,631	+37.4	2.0	2.3	271,098	304,151	-10.9
Jeep	0.7	0.8	7,722	8,980	-14.0	1.0	1.0	126,284	130,486	-3.2
Alfa Romeo	0.4	0.4	4,441	4,089	+8.6	0.4	0.3	59,532	44,919	+32.5
DS	0.2	0.3	2,057	2,737	-24.8	0.2	0.3	29,042	37,480	-22.5
Lancia/Chrysler	0.1	0.1	820	725	+13.1	0.1	0.3	11,754	32,651	-64.0
Others ⁴	0.0	0.0	373	539	-30.8	0.0	0.0	4,709	5,930	-20.6
Renault Group	10.8	11.9	127,156	129,966	-2.2	10.2	9.9	1,358,242	1,282,405	+5.9
Renault	6.5	6.6	76,248	72,426	+5.3	5.7	5.4	750,605	699,151	+7.4
Dacia	4.2	5.2	49,380	56,931	-13.3	4.5	4.5	597,088	578,953	+3.1
Alpine	0.1	0.1	1,528	609	+150.9	0.1	0.0	10,549	4,301	+145.3
Hyundai Group	7.1	7.2	83,253	78,885	+5.5	7.9	8.2	1,042,509	1,063,355	-2.0
Hyundai	4.3	4.1	50,939	44,453	+14.6	4.0	4.1	535,205	534,198	+0.2
Kia	2.8	3.2	32,314	34,432	-6.2	3.8	4.1	507,304	529,157	-4.1
BMW Group	7.3	7.7	86,037	83,529	+3.0	7.3	7.1	970,279	923,422	+5.1
BMW	6.0	6.2	70,014	67,579	+3.6	6.0	6.0	800,585	775,119	+3.3
Mini	1.4	1.5	16,023	15,950	+0.5	1.3	1.1	169,694	148,303	+14.4
Toyota Group	6.9	8.1	80,742	88,502	-8.8	7.0	7.7	931,051	1,000,126	-6.9
Toyota	6.4	7.4	74,690	80,603	-7.3	6.4	7.1	855,185	923,124	-7.4
Lexus	0.5	0.7	6,052	7,899	-23.4	0.6	0.6	75,866	77,002	-1.5
Mercedes-Benz⁵	5.6	6.0	66,086	65,840	+0.4	5.1	5.3	680,830	685,088	-0.6
Ford	2.8	2.8	33,018	30,444	+8.5	3.2	3.3	426,459	425,934	+0.1
Volvo Cars	2.9	3.0	34,092	32,895	+3.6	2.5	2.9	333,129	369,879	-9.9
SAIC Motor	2.7	2.5	31,806	27,537	+15.5	2.3	1.9	305,717	244,798	+24.9
Nissan	1.9	2.2	22,631	24,049	-5.9	2.2	2.4	291,920	306,500	-4.8
Tesla	3.0	4.1	35,280	44,190	-20.2	1.8	2.5	238,656	326,525	-26.9
BYD	2.4	0.8	27,678	8,395	+229.7	1.4	0.4	187,657	50,912	+268.6
Suzuki	1.2	1.3	13,992	13,924	+0.5	1.3	1.6	173,475	203,112	-14.6
Mazda	1.2	1.4	14,635	15,553	-5.9	1.2	1.3	155,512	172,351	-9.8
Jaguar Land Rover Group	0.8	1.0	9,245	10,499	-11.9	0.9	1.2	125,280	151,213	-17.1
Land Rover	0.8	0.9	9,244	9,708	-4.8	0.9	1.0	122,434	128,590	-4.8
Jaguar	0.0	0.1	1	791	-99.9	0.0	0.2	2,846	22,623	-87.4
Honda	0.4	0.4	4,665	4,567	+2.1	0.5	0.6	71,825	74,682	-3.8
Mitsubishi	0.5	0.5	5,821	5,775	+0.8	0.4	0.5	46,655	60,873	-23.4

* 註 1：ACEA 根據各市場總量的估算

* 註 2：包括賓利 (Bentley)、布加迪 (Bugatti)、藍寶堅尼 (Lamborghini) 和曼恩 (MAN)

* 註 3：包括 Abarth

* 註 4：包括道奇 (Dodge)、瑪莎拉蒂 (Maserati) 和 RAM

* 註 5：僅含 Mercedes-Benz 品牌



2025歐洲汽車市場回顧與未來展望

回顧2025年，歐洲汽車市場正經歷蛻變期，在動力結構方面，電動化轉型已跨越臨界點，BEV與PHEV的合計市佔率逼近27%，納入HEV，廣義電氣化車款已佔據市場逾六成市佔率，純燃油車的生存空間遭排擠，此一趨勢預計在2026年將更加劇烈。

歐洲本土巨頭表現分化：福斯（Volkswagen）與雷諾（Renault）憑藉穩健轉型守住陣腳，而Stellantis則深陷調整期。最顯著的變數在於市場勢力的消長，以比亞迪為首的中國品牌正以成長逾260%驚人速度竄升，對較之下，昔日電動車霸主特斯拉則面臨成長瓶頸，銷量出現顯著雙位數衰退。

與此同時，歐洲汽車工業正陷入重重挑戰，由於高昂的能源價格導致鋼鐵與鋁材成本居高不下，加上歐元走強，歐洲車廠在美國市場的成本自2025年初以來大增30%，還有關稅影響侵蝕車廠獲利。中國品牌憑藉完善的電池供應鏈與補貼優勢，其入門電動車價格比歐洲品牌便宜17%且配備豐富。

展望2026年，市場挑戰將更趨複雜，儘管通膨緩解可望提振消費需求，但地緣政治摩擦、供應鏈波動，以及歐盟減排目標調整後的三年過渡期（2025-2027年）政策動向，均為市場埋下不確定性。對於所有市場參與者而言，如何在獲利能力與電動化轉型賽道間取得平衡，將是各車廠重要課題。

※以上資料來源：歐洲汽車製造商協會（ACEA）官網彙整

（作者現任本會業務處專員）



中國大陸 2025 年 12 月汽車銷量簡析

◎ 邱啓棠

（註：同比是與去年同期比較；環比是與上月同期比較）

2025年12月汽車工業經濟運行情況

「十四五」期間，在中共中央領導下，在各級政府主管部門指導下，在全行業企業共同努力下，汽車行業取得多方面突破，產銷規模躍升3000萬輛，營業收入突破10萬億人民幣，出口躋身世界第一，電動化與智能化、網聯化加速融合，形成產業領先優勢。剛剛過去的2025年，是「十四五」規劃收官之年，汽車行業繼續展現出強大的發展韌性和活力，多項指標再創新高，實現「十四五」圓滿收官。

2025年，汽車產銷累計完成3453.1萬輛和3440萬輛，產銷量再創歷史新高，連續17年穩居全球第一，其中，乘用車市場穩健增長，作為汽車消費的核心組成部份，有效拉動汽車市場的整體增長；商用車市場回暖向好，產銷實現10%以上增長，回歸400萬輛以上；新動能加快釋放，新能源汽車產銷超1600萬輛，中國國內新車銷量佔比超50%，成為中國汽車市場主導力量；對外貿易呈現出強韌性，汽車出口超過700萬



輛，新能源汽車出口達261.5萬輛，出口規模再上新臺階。

2026年，中國經濟工作堅持穩中求進，提質增效，堅持內需主導。中國國家有關部委聚焦中央經濟工作會議部署的重點任務，緊抓時間窗口，主動靠前發力。「兩新」政策已於2025年底發布，政策平穩有序銜接。近日，商務部等9部門聯合印發《關於實施綠色消費推進行動的通知》，加快發展方式和消費模式綠色轉型，「十五五」時期培育綠色消費新增長點。隨著系列政策落地實施，將有利於堅定發展信心，穩定市場預期，提振汽車消費。2026年，中國汽車產業將持續推進高質量發展，整體市場保持穩健運行。

一、汽車總體產銷、內銷、出口情況：汽車產銷量再創歷史新高、汽車內銷受益於政策驅動內需進一步釋放、汽車出口超過700萬輛、新能源汽車出口規模再上新臺階

中國汽車產銷總量連續17年穩居全球第一。2025年汽車行業頂住貿易保護和全球產業鏈重構等外部壓力，克服技術攻關難題、行業內卷等多重挑戰，展現出強大的發展韌性和活力，實現了產業規模與發展質量雙提升。汽車產銷連續三年保持3000萬輛以上規模。

2025年，汽車產銷分別完成3453.1萬輛和3440萬輛，同比分別增長10.4%和9.4%，高於年初預期。



2025年，「兩新」政策加力擴圍，實現平穩過渡與有序銜接，企業新品密集上市，終端需求持續釋放，全年汽車產銷實現超預期增長。

12月，汽車產銷分別完成329.6萬輛和327.2萬輛，環比分別下降6.7%和4.6%，同比分別下降2.1%和6.2%。

2025年，汽車中國國內銷量2730.2萬輛，同比增長6.7%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量1342.7萬輛，同比下降4%。

12月，汽車中國國內銷量251.9萬輛，環比下降6.7%，同比下降15.6%，其中，傳統燃料汽車中國國內銷量110.9萬輛，環比下降5.9%，同比下降27.1%。

2025年，企業愈加重視海外市場開拓，中國品牌國際競爭力持續提升，合資企業出口也有良好表現，新能源汽車出口快速增長，帶動中國汽車出口再上新臺階。全年汽車出口超700萬輛，達到709.8萬輛，同比增長21.1%。

12月，汽車出口75.3萬輛，環比增長3.5%，同比增長49.2%。

2025年，新能源汽車出口261.5萬輛，同比增長1倍；傳統燃料汽車出口448.3萬輛，同比下降2%。

12月，新能源汽車出口30萬輛，環比下降0.1%，同比增長1.2倍；傳統燃料汽車出口45.3萬輛，環比增長6%，同比增長22%。



2025年12月汽車產銷情況

單位：萬輛，%

	12月	1-12月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	329.6	3453.1	-6.7	-2.1	10.4
銷售	327.2	3440.0	-4.6	-6.2	9.4

二、乘用車產銷、內銷、出口情況：產銷突破3000萬輛、中國品牌乘用車銷量佔比接近70%、新能源乘用車市場表現好於傳統燃料乘用車、乘用車15-20萬價格區間市場，新能源好於傳統燃料、乘用車內銷接近2017年歷史高點、乘用車出口突破600萬輛

2025年，中國乘用車產銷突破3000萬輛，整體穩健增長。全年乘用車產銷量分別完成3027萬輛和3010.3萬輛，同比分別增長10.2%和9.2%。

12月，乘用車產銷分別完成287.9萬輛和284.7萬輛，環比分別下降8.4%和6.3%，同比分別下降4.2%和8.7%。

2025年，中國品牌乘用車共銷售2093.6萬輛，同比增長16.5%，市場銷售佔有率達到69.5%，比上年同期上升4.3個百分點。

12月，中國品牌乘用車共銷售195.8萬輛，同比下降5.1%，市場銷售佔有率達到68.8%，比上年同期上升2.7個百分點。

2025年，傳統燃料乘用車中，銷量主要集中在10-15萬價格區間，



累計銷售453.5萬輛，同比下降10%。

2025年，新能源乘用車中，30-40萬價格區間銷量同比下降，其他價格區間銷量均呈正增長，目前銷量主要集中在10-20萬價格區間，累計銷量694.1萬輛，同比增長24%。

2025年，中國乘用車國內銷量2406.5萬輛，同比增長6.4%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量1106萬輛，比上年同期減少49.7萬輛，同比下降4.3%。

12月，中國乘用車國內銷量220.6萬輛，環比下降8.6%，同比下降18.1%，其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量91.6萬輛，比去年同期減少38.5萬輛，環比下降7.4%，同比下降29.6%。

2025年，乘用車出口603.8萬輛，同比增長21.9%。

12月，乘用車出口64.1萬輛，環比增長2.8%，同比增長50.5%。

2025年12月乘用車產銷情況

單位：萬輛，%

	12月	1-12月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	287.9	3027.0	-8.4	-4.2	10.2
銷售	284.7	3010.3	-6.3	-8.7	9.2



三、商用車產銷、內銷、出口情況：商用車市場回暖向好，產銷重回400萬輛以上、貨車產銷兩位數增長、客車產銷兩位數增長、皮卡產銷兩位數增長、商用車中國國內市場有所恢復、商用車出口首次超過100萬輛

2025年，商用車市場呈現「內需與出口」雙增態勢。在「兩新」政策強力推動下，新能源商用車滲透率快速提升，疊加出口持續向好，中國商用車市場實現回暖向好與結構性增長。全年，商用車產銷分別完成426.1萬輛和429.6萬輛，同比分別增長12%和10.9%。其中，天然氣商用車銷量24.6萬輛，同比增長11.6%。

12月，商用車產銷分別完成41.6萬輛和42.5萬輛，環比分別增長7.4%和8.5%；同比分別增長15.5%和15.3%。其中，天然氣商用車銷量1.6萬輛，環比下降29.9%，同比下降9.1%。

2025年，貨車產銷分別完成369.3萬輛和372.3萬輛，同比分別增長12%和10.7%。其中，重型貨車銷量114.5萬輛，同比增長27%；中型貨車銷量12.5萬輛，同比下降1.9%；輕型貨車銷量202.4萬輛，同比增長6.5%；微型貨車銷量42.9萬輛，同比下降1%。

12月，貨車產銷分別完成35.7萬輛和36.1萬輛，環比分別增長7.2%和6.7%，同比分別增長17.6%和17.2%。其中，重型貨車銷量10.3萬輛，環比下降9.3%，同比增長22%；中型貨車銷量1.3萬輛，環比增長



39.6%，同比增長15%；輕型貨車銷量20萬輛，環比增長11.4%，同比增長13.5%；微型貨車銷量4.5萬輛，環比同比均增長24.8%。

2025年，客車產銷分別完成56.8萬輛和57.4萬輛，同比分別增長11.8%和12.3%。其中，大中型客車銷量12.6萬輛，同比增長5.9%；輕型貨車銷量44.8萬輛，同比增長14.3%。

12月，客車產銷分別完成5.9萬輛和6.4萬輛，環比分別增長8.6%和20.1%，同比分別增長3.9%和5.5%。其中，大中型客車銷量1.9萬輛，環比增長53.3%，同比下降6.4%；輕型客車銷量4.4萬輛，環比增長9.7%，同比增長11.7%。

2025年，皮卡產銷分別完成59.1萬輛和60.9萬輛，同比分別增長12.6%和11.1%。分燃料類型看，汽油車產銷分別完成14.6萬輛和15.4萬輛，同比分別下降3.3%和2.1%；柴油車產銷分別完成36.7萬輛和37.9萬輛，同比分別增長6.4%和4.5%。

2025年，排名前五位的皮卡生產企業銷量合計為41.5萬輛，與去年同期持平，佔皮卡銷售總量的68.1%，低於上年同期7.6個百分點。

2025年，商用車中國國內銷量323.7萬輛，同比增長9%。其中，貨車中國國內銷量281.5萬輛，同比增長8.9%；客車中國國內銷量42.2萬輛，同比增長9.8%。

12月，商用車中國國內銷量31.3萬輛，環比增長8.9%，同比增長



8%。其中，貨車中國國內銷量26.8萬輛，環比增長8.3%，同比增長11.6%；客車中國國內銷量4.6萬輛，環比增長12.7%，同比下降9.2%。

2025年12月商用車產銷情況

單位：萬輛，%

	12月	1-12月累計	環比增長	同比增長	同比累計增長
生產	41.6	426.1	7.4	15.5	12.0
銷售	42.5	429.6	8.5	15.3	10.9

四、新能源汽車產銷、內銷、出口情況：新能源汽車產銷突破1600萬輛、新能源汽車內銷快速增長、新能源汽車中國國內銷量佔比突破50%，新能源汽車出口規模再上新臺階、插混汽車出口保持高速增長

中國新能源汽車連續11年位居全球第一。2025年，在政策利好、供給豐富和基礎設施持續改善等多重因素共同作用下，新能源汽車持續增長，產銷量突破1600萬輛。

2025年，新能源汽車產銷分別完成1662.6萬輛和1649萬輛，同比分別增長29%和28.2%，新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的47.9%，較2024年提高7個百分點。

12月，新能源汽車產銷分別完成171.8萬輛和171萬輛，同比分別增長12.3%和7.2%，新能源汽車銷量達到汽車新車總銷量的52.3%。



單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	112.0	18.9	110.8	13.8
插電式混合動力	59.5	1.2	59.9	-3.7
燃料電池	0.3	952.6	0.4	1238.4
合計	171.8	12.3	171.0	7.2

單位：萬輛，%

動力類型	累計產量	同比	累計銷量	同比
純電動	1073.7	38.4	1062.2	37.6
插電式混合動力	588.1	14.8	586.1	14.0
燃料電池	0.8	49.6	0.8	52.9
合計	1662.6	29.0	1649.1	28.2

2025年，新能源汽車中國國內銷量1387.5萬輛，同比增長19.8%。其中，新能源乘用車中國國內銷量1300.5萬輛，同比增長17.7%；新能源商用車中國國內銷量87.1萬輛，同比增長63.7%。

12月，新能源汽車中國國內銷量141萬輛，環比下降7.4%，同比下降3.6%。其中，新能源乘用車中國國內銷量129萬輛，環比下降9.4%，同比下降7.4%；新能源商用車中國國內銷量12萬量，環比增長23.2%，同比增長72%。

2025年，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為



50.8%；新能源乘用車中國國內銷量佔乘用車中國國內銷量比例為54%；新能源商用車中國國內銷量佔商用車中國國內銷量比例為26.9%。

12月，新能源汽車中國國內銷量佔汽車中國國內銷量比例為56%；新能源乘用車中國國內銷量佔乘用車中國國內銷量比例為58.5%；新能源商用車中國國內銷量佔商用車中國國內銷量比例為38.3%。

2025年，新能源汽車出口261.5萬輛，同比增長1倍。其中，新能源乘用車出口253.2萬輛，同比增長1倍；新能源商用車出口8.3萬輛，同比增長86.8%。

12月，新能源汽車出口30萬輛，環比下降0.1%，同比增長1.2倍。其中，新能源乘用車出口29.4萬輛，環比增長0.2%，同比增長1.4倍；新能源商用車出口0.6萬輛，環比下降13.7%，同比下降33.5%。

2025年，純電動汽車出口164.6萬輛，同比增長66.7%；插混汽車出口96.9萬輛，同比增長2.3倍。

12月，純電動汽車出口17.3萬輛，環比下降2%，同比增長1.1倍；插混汽車出口12.7萬輛，環比增長2.7%，同比增長1.5倍。

五、重點企業集團銷量、內銷、出口情況：汽車銷量前五集團合計銷量同比增長、新能源汽車銷量前五集團合計銷量佔比



提高、中國整車出口超700萬輛

2025年，汽車銷量排名前五位的企業集團銷量合計為3174.1萬輛，同比增長9.1%，佔汽車銷售總量的92.3%，低於去年同期0.3個百分點。

單位：萬輛，%

2025年市場集中度	企業名稱	12月銷量	環比	同比	2025年銷量	同比增長	市場份額
前三家 36.6%	比亞迪	42.0	-12.5	-18.3	460.2	7.7	13.4
	上汽	38.7	-14.0	-17.8	438.7	12.4	12.8
	吉利	30.3	-16.1	18.5	359.8	37.5	10.5
前五家 54.7%	一汽	30.7	0.4	-9.5	330.2	3.2	9.6
	長安	25.5	-10.3	1.7	291.3	8.5	8.5
前十家 83.9%	奇瑞	24.5	-10.1	-17.9	280.3	7.7	8.1
	東風	26.8	3.6	9.0	247.3	-0.3	7.2
	北汽	19.6	17.6	10.4	175.2	2.4	5.1
	廣汽	18.7	4.3	-33.8	172.1	-13.9	5.0
	長城	12.4	-6.9	-8.2	132.3	7.4	3.8
前五家 92.3% 同比+9.1%	特斯拉	9.7	12.1	3.6	85.2	-7.1	2.5
	零跑	6.0	-14.1	42.1	59.7	104.7	1.7
	華晨寶馬	4.8	-5.0	-23.1	53.6	-14.2	1.6
	重汽	3.4	-19.7	12.8	45.2	25.9	1.3
	小鵬	3.8	2.1	2.2	42.9	125.9	1.2
合計					3174.1	9.1	92.3

2025年，新能源企業銷量排名前五位的企業集團合計為1566.9萬輛，同比增長29.2%，佔新能源汽車銷售總量的95%，高於上年同期0.7個百分點。



單位：萬輛，%

2025年市場集中度	企業名稱	12月銷量	環比	同比	2025年銷量	同比增長	市場份額
前三家 49.9%	比亞迪	42.0	-12.5	-18.3	460.2	7.8	27.9
	吉利	20.5	-7.3	47.3	207.3	78.9	12.6
	上汽	13.4	-33.4	-8.6	155.1	31.1	9.4
前五家 63%	長安	11.5	-8.8	26.0	111.0	51.1	6.7
	東風	13.5	8.8	62.3	105.3	22.3	6.4
前十家 82.6%	奇瑞	8.9	-23.7	-13.5	90.9	58.3	5.5
	特斯拉	9.7	12.1	3.6	85.2	-7.1	5.2
	零跑	6.0	-14.1	42.1	59.7	104.7	3.6
	一汽	5.4	27.1	62.8	43.8	29.2	2.7
	廣汽	6.3	10.5	-18.8	43.7	-3.3	2.7
前五家 95% 同比+29.2%	小鵬	3.8	2.1	2.2	42.9	125.9	2.6
	小米	5.0	8.6	94.5	41.4	387.9	2.5
	理想	4.4	33.3	-24.4	40.6	-18.8	2.5
	長城	3.9	-2.9	-7.7	40.3	25.7	2.4
	北汽	5.3	-1.9	110.4	39.3	55.1	2.4
合計					1566.9	29.2	95.0

2025年，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達134.4萬輛，同比增長17.4%，佔總出口量的18.9%。與去年同期相比，比亞迪出口增速最為顯著，出口達105.4萬輛，同比增長1.4倍。

12月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達14.4萬輛，同比增長46.9%，佔總出口量的18.9%。與去年同期相比，比亞迪出口增速最為顯著，出口達13.3萬輛，同比增長1.2倍。



六、中國海關出口數據：

據中國汽車工業協會整理的海關總署數據顯示，2025年1-11月，汽車進口44.7萬輛，同比下降29.9%；出口733.1萬輛，同比增長25.7%。

2025年11月，汽車進口4.3萬輛，環比下降1.8%，同比下降29.1%；出口81.8萬輛，環比下降1.2%，同比增長49.2%。

七、2026年中國汽車市場預測：

2026年有利因素

1、宏觀保障

中共中央經濟工作會議明確指出，2026年經濟工作將堅持「穩中求進、提質增效」，堅持「內需主導」。2026年是「十四五」開局之年，促消費依然是重點工作之一。「十五五」規劃適度超前佈局，項目投資對經濟拉動作用比較顯著。

2、政策支持

「兩新」政策持續優化實施，已實現平穩過渡與有序銜接，政策更加注重提質增效。2025年9月，中共工信部等八部門發布《汽車行業穩增長工作方案（2025-2026年）》的通知，包括擴大汽車服務消費等多項措施的落地實施，有助於行業平穩運行。



3、行業治理

在多方共同努力下，綜合整治「內卷式」競爭成效顯現。中共國家市場監督管理總局起草《汽車行業價格行為合規指南（徵求意見稿）》，將極大促進「價格透明」。2026年持續深入整治「內卷式」競爭，隨著行業治理效能持續提升，將促進行業高品質發展。

4、國際市場

海外深耕：企業積極開拓海外市場，持續挖掘增長潛力。結構性優勢：電動化領先、全球性成本與技術優勢；產品力提升、設計、智能化和性價比等比肩國際競品；供應鏈韌性。全球化最完整、響應最快的供應鏈，保障快速生產和交付能力。

2026年不利因素

1、國際形勢

出口形勢嚴峻：全球地緣政治不確定性、經濟低迷、經貿爭端加劇。本地化生產替代出口：全球化運營深化，統計數據上可能表現為出口增速放緩甚至下滑。

2、需求不足

當前中國國內汽車市場政策刺激增長乏力，經濟下行壓力依然存在，居民收入預期不穩與就業壓力制約消費能力。



3、零公里二手車出口下降

治理零公里二手車，長期有利於行業發展，短期加劇中國國內庫存壓力。

4、政策收緊

「兩新」政策邊際效應減弱，對市場的刺激作用降低。新能源汽車購置稅政策實施「減半徵收+技術設限」的雙重調整。

八、中國汽車市場統計

單位：萬輛

類別	2024 年	2025 年	年增率	2026 年(預測)	年增率
銷量	3143.6	3440.0	9.4%	3475.0	1%
乘用車	2756.3	3010.3	9.2%	3025.0	0.5%
商用車	387.3	429.6	10.9%	450.0	4.7%
新能源汽車	1286.6	1649.0	28.2%	1900.0	15.2%
出口	585.9	709.8	21.1%	740.0	4.3%

資料來源：中國汽車工業協會、台灣區車輛工業同業公會整理。

(作者現任本會會務處處長)



中國大陸 2026 年 1 月汽車銷量簡析

◎ 邱啓棠

（註：同比是與去年同期比較；環比是與上月同期比較）

2026年1月汽車工業經濟運行情況

1月，汽車行業總體運行平穩，乘用車市場有所下降，商用車市場延續向好態勢，新能源汽車市場平穩運行，汽車出口繼續保持增長。導致市場下降的主要因素有：一是新能源汽車購置稅政策切換調整；二是多地購車補貼政策處於年度交替之際；三是部分消費需求在2025年提前釋放。

2026年開年首月，中國國家密集推出一系列惠民惠企政策，助力民生與經濟發展。其中，「兩新」政策平穩有序銜接，各地陸續跟進、發布實施細則；《加快培育服務消費新增長點工作方案》聚焦汽車後市場服務等重點領域，激發市場活力。隨著相關政策的細化、落實，有助於推動車市需求企穩回升，助力行業平穩運行。「十五五」時期是中國



汽車產業向高質量轉型的關鍵窗口期，需要行業在保持市場穩健運行的同時，著力提質增效。

一、汽車總體產銷情況：汽車行業總體運行平穩、環比同比雙降、汽車出口繼續保持增長、新能源汽車出口保持高速增長

1月，汽車產銷分別完成245萬輛和234.6萬輛，產量同比增長0.01%，銷量同比下降3.2%，環比分別下降25.7%和28.3%。

1月，汽車中國國內銷量完成166.5萬輛，同比下降14.8%，環比下降33.9%。其中，傳統燃料汽車中國國內銷量102.2萬輛，同比下降11.9%，環比下降7.9%。

1月，汽車出口68.1萬輛，同比增長44.9%，環比下降9.5%。

1月，新能源汽車出口30.2萬輛，同比增長1倍，環比增長0.5%；傳統燃料汽車出口38萬輛，同比增長18.8%，環比下降16.1%。

2026年1月汽車產銷情況

單位：萬輛，%

	1月	環比增長	同比增長
生產	245.0	-25.7	0.01
銷售	234.6	-28.3	-3.2



二、乘用車產銷情況：乘用車市場有所下降、中國品牌乘用車銷量佔比保持高位、新能源乘用車市場表現好於傳統燃料乘用車、乘用車25萬以上價格區間市場，新能源好於傳統燃料、乘用車內銷環比同比雙降、乘用車出口同比快速增長

1月，乘用車產銷分別完成206.2萬輛和198.8萬輛，同比分別下降4.1%和6.8%，環比分別下降28.4%和30.2%。

1月，中國品牌乘用車銷量為132.9萬輛，同比下降8.9%；銷量占有率為66.9%，較去年同期降低1.5個百分點。

1月，傳統能源乘用車中，銷量主要集中在10-15萬，累計銷量35.6萬輛，同比下降11.3%。

1月，新能源乘用車中，8萬以下和15-25萬價格區間銷量同比下降，其他價格區間銷量均呈正增長。目前銷量主要集中在10-20萬價格區間，累計銷量35.2萬輛，同比下降11.4%

1月，乘用車中國國內銷量139.9萬輛，同比下降19.5%，環比下降36.6%。其中，傳統燃料乘用車中國國內銷量81.6萬輛，同比下降16.9%，環比下降10.9%。

1月，乘用車出口58.9萬輛，同比增長48.9%，環比下降8.2%。



2025 年 12 月乘用車產銷情況

單位：萬輛，%

	1 月	環比增長	同比增長
生產	206.2	-28.4	-4.1
銷售	198.8	-30.2	-6.8

三、商用車產銷情況：商用車市場延續向好態勢、貨車產銷同比雙位數增長、客車產量同比增長，銷量同比下降、商用車中國國內市場較去年同期有所恢復、商用車出口快速增長

1 月，商用車產銷分別完成 38.8 萬輛和 35.9 萬輛，同比分別增長 29.9% 和 23.5%，環比分別下降 6.8% 和 15.6%。其中，天然氣商用車銷量 2.3 萬輛，同比增長 65.7%，環比增長 41.1%。

1 月，貨車產銷分別完成 35 萬輛和 32.3 萬輛，同比分別增長 33.7% 和 27.9%，環比分別下降 1.8% 和 10.4%。其中，重型貨車銷量 10.5 萬輛，同比增長 46%，環比增長 2.6%；中型貨車銷量 1.4 萬輛，同比增長 32.6%，環比增長 4.9%；輕型貨車銷量 16 萬輛，同比增長 8.5%，環比下降 20.2%；微型貨車銷量 4.5 萬輛，同比增長 93.4%，環比下降 1.1%。

1 月，客車產銷分別完成 3.8 萬輛和 3.5 萬輛，產量同比增長 2.7%，銷量同比下降 6.3%，環比分別下降 36.7% 和 44.9%。其中，大中型客車銷量 0.8 萬輛，同比增長 18.7%，環比下降 57.6%；輕型客車銷量 2.7 萬



輛，同比下降11.9%，環比下降39.3%。

1月，商用車中國國內銷量完成26.6萬輛，同比增長23.4%，環比下降15.1%。其中，貨車中國國內銷量24.4萬輛，同比增長29.7%，環比下降8.8%；客車中國國內銷量2.2萬輛，同比下降19.8%，環比下降52%。

1月，商用車出口9.3萬輛，同比增長23.6%，環比下降17.1%。其中，貨車出口7.9萬輛，同比增長22.7%，環比下降15.1%；客車出口1.3萬輛，同比增長29.5%，環比下降27%。

2026年1月商用車產銷情況

單位：萬輛，%

	1月	環比增長	同比增長
生產	38.8	-6.8	29.9
銷售	35.9	-15.6	23.5

四、新能源汽車產銷情況：新能源汽車市場平穩運行、新能源汽車中國內銷市場有所下降、新能源汽車中國國內銷量佔比有所下降、新能源汽車出口保持高速增長、新能源汽車純電和插混出口都快速增長

1月，新能源汽車產銷分別完成104.1萬輛和94.5萬輛，同比分別增長2.5%和0.1%，新能源汽車新車銷量達到汽車新車總銷量的40.3%。



單位：萬輛，%

動力類型	產量	同比	銷量	同比
純電動	65.9	3.8	59.7	4.0
插電式混合動力	38.2	0.5	34.8	-5.9
燃料電池	0.0051	-13.6	0.007	-47.0
合計	104.1	2.5	94.5	0.1

1月，新能源汽車國內銷量64.3萬輛，同比下降18.9%，環比下降54.4%。其中，新能源乘用車中國國內銷量58.3萬輛，同比下降22.9%，環比下降54.8%；新能源商用車中國國內銷量6萬輛，同比增長61.9%，環比下降49.9%。

1月，新能源汽車中國國內銷量占汽車國內銷量比例為38.6%；新能源乘用車中國國內銷量佔乘用車中國國內銷量比例為41.7%；新能源商用車中國國內銷量佔商用車中國國內銷量比例為22.6%。

1月，新能源汽車出口30.2萬輛，同比增長1倍，環比增長0.5%。其中，新能源乘用車出口29.5萬輛，同比增長1.1倍，環比增長0.3%；新能源商用車出口0.6萬輛，同比下降1.4%，環比增長9.9%。

1月，純電動汽車出口20.2萬輛，環比增長16.9%，同比增長1倍；插混汽車出口9.9萬輛，環比下降21.8%，同比增長97.3%。



五、重點企業集團銷量情況：汽車銷量前五集團合計銷量同比下降、新能源汽車銷量前五集團合計銷量同比下降、中國整車出口前十企業，九家企業出口實現正增長

1月，汽車銷量排名前五位的企業集團銷量合計為219.2萬輛，同比下降3.8%，佔汽車銷售總量的93.4%，低於去年同期0.6個百分點。

單位：萬輛，%

1月市場集中度	企業名稱	1月銷量	環比	同比	市場份額
前三家 38.5%	上汽	32.0	-17.3	24.5	13.6
	吉利	30.9	1.9	5.2	13.2
	一汽	27.5	-25.2	-3.0	11.7
前五家 56.0%	比亞迪	21.0	-50.0	-30.1	9.0
	奇瑞	20.0	-18.2	-10.7	8.5
前十家 83.6%	東風	18.9	-29.6	31.8	8.0
	長安	13.5	-47.1	-51.9	5.7
	北汽	11.8	-39.7	-2.1	5.0
	廣汽	11.7	-37.8	18.5	5.0
	長城	9.0	-27.2	11.6	3.8
前五家 93.4% 同比-3.8%	特斯拉	6.9	-28.9	9.3	2.9
	華晨寶馬	4.3	-9.9	-0.03	1.9
	重汽	4.3	25.5	36.8	1.8
	小米	3.9	-22.3	70.3	1.7
	江汽	3.5	-6.7	-2.1	1.5
合計		219.2		-3.8	93.4

注：自 2026 年 1 月起，一汽集團本期、同期數據包含零跑汽車數據



1月，新能源企業銷量排名前十五位的企業集團合計為90.9萬輛，同比下降0.7%，佔新能源汽車銷售總量的96.2%，低於去年同期0.8個百分點。

單位：萬輛，%

1月市場集中度	企業名稱	1月銷量	環比	同比	市場份額
前三家 47.1%	比亞迪	21.0	-50.0	-30.1	22.2
	吉利	15.2	-26.1	13.6	16.1
	東風	8.3	-38.8	112.1	8.8
前五家 62.8%	上汽	8.0	-40.6	40.8	8.4
	特斯拉	6.9	-28.9	9.3	7.3
前十家 84.6%	奇瑞	5.1	-42.3	-10.2	5.4
	一汽	5.1	-55.3	9.0	5.4
	小米	3.9	-22.3	70.3	4.1
	長安	3.7	-68.2	-48.5	3.9
	*零跑	3.2	-46.9	27.4	3.4
	理想	2.8	-37.5	-7.5	2.9
前十五家 96.2% 同比-0.7%	蔚來	2.7	-43.5	96.1	2.9
	廣汽	2.6	-58.6	163.2	2.8
	小鵬	2.0	-46.6	-34.1	2.1
	北汽	1.8	-65.6	1.1	1.9
	長城	1.8	-53.6	-19.0	1.9
合計		90.9		-0.7	96.2

注：1.自 2026 年 1 月起，一汽集團本期、同期數據包含零跑汽車數據

2.*表示此企業數據已計入集團數據中



1月，整車出口前十企業中，奇瑞出口量達11.9萬輛，同比增長47.2%，佔總出口量的17.4%。與去年同期相比，吉利出口增速最為顯著，出口達7.7萬輛，同比增長1.4倍。

六、海關進出口數據：

據中國汽車工業協會整理的海關總署數據顯示，2025年，汽車進口47.6萬輛，同比下降32.4%；出口832.4萬輛，同比增長29.9%。

2025年12月，汽車進口3.0萬輛，環比下降30.4%，同比下降56.1%；出口99.4萬輛，環比增長21.4%，同比增長73.2%。

資料來源：中國汽車工業協會、台灣區車輛工業同業公會整理。

（作者現任本會會務處處長）



驅動運輸工具製造業雙軸轉型： 智慧化減量路徑之應用

◎ 編輯部

1. 國內運輸工具製造業的轉型挑戰與機會

在全球邁向2050淨零排放的趨勢下，臺灣的運輸工具製造業正站在一個關鍵的轉折點，作為全球汽車與零組件供應鏈體系中不可或缺的一環，國內業者正面臨前所未有的外部壓力，這股壓力不僅來自於國際品牌大廠對其供應鏈碳中和的要求，更來自於歐盟碳邊境調整機制（CBAM）等國際氣候政策的合規挑戰。在此背景下，「雙軸轉型」—即數位轉型與低碳轉型的深度結合，已不再是企業的選擇題，而是維持市場生存韌性的必修課。對於運輸工具製造業而言，這場轉型是一場關於企業經營本質的重構，涉及從生產流程優化、能源結構調整到供應鏈協同管理的全方位改革。

然而，綜觀目前臺灣製造業的轉型進程，多數企業在推動減碳行動時



仍面臨著極大的策略門檻。核心痛點在於「專業化人力」與「規劃能力」的缺位。即便許多企業在政府政策引導下完成了初步的組織型溫室氣體盤查，但當面臨如何將盤查數據轉化為具體可行的減碳藍圖時，往往陷入迷茫。規畫能力的不足使得許多減碳倡議停留在紙上談兵，或僅能採取零散、隨機的節能作為，缺乏長期的財務效益評估與系統性的技術路徑安排。在人力資源市場上，具備環境工程背景、能源管理專業且懂數位化分析的高階人才極其稀缺，導致「減碳專業門檻」成為中小規模製造商轉型路上的最大絆腳石。

深入分析目前的轉型困境，可以發現現行製造業在制定減量計畫時，普遍存在效率低下、成本過高及資訊分散的三大困境。傳統的減碳診斷模式高度依賴外部專業顧問，顧問必須逐一走訪廠區進行現場設備評估，而詳細的能源使用調查與歷史資料蒐集過程往往耗時數月。對於資源有限的中小企業而言，這種高額的諮詢成本與時間成本是沉重的財務負擔。此外，由於缺乏系統化的資料整合基礎，企業內部的能源資訊往往零散地記錄在不同的表單或孤立的監測系統中，缺乏一個科學且統一的經濟效益比較平台。在缺乏數據支撐的情況下，決策者難以精準判斷設備汰換的優先順序，或預測各項措施的投資回收期（ROI），最終導致減碳投資計畫推



遲，限制了企業自主轉型的速度與靈活性。

因此中經院致力於探討如何透過科學的理論框架與創新的人工智慧工具，為臺灣運輸工具製造業開闢出一條具備實務落地價值的智慧化減量路徑。我們引入環境經濟學中的「邊際減量成本曲線」（Marginal Abatement Cost Curve, MACC）理論，並結合AI工具應用，建構出一套兼顧環境效益與經濟可行性的轉型方案，希望能夠解決企業在面對複雜設備與技術選擇時「從何處開始」與「如何資源配置」的核心難題，將氣候挑戰轉化為提升企業長期全球競爭力的契機。

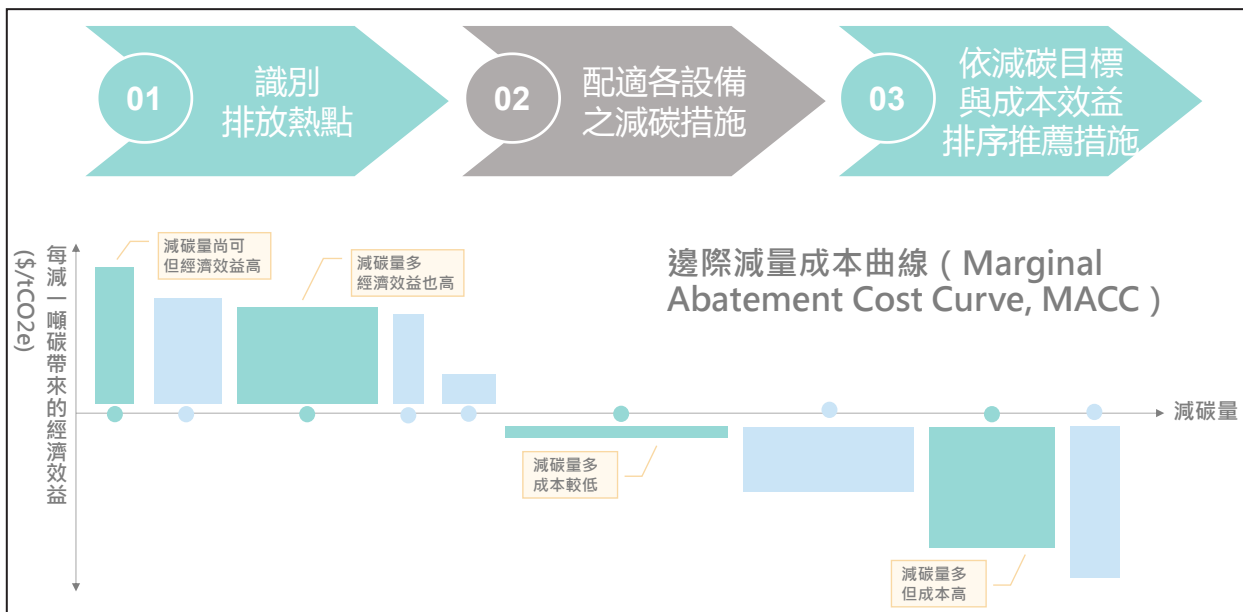
2.邊際減量成本曲線（MACC）之理論與實踐

邊際減量成本曲線的核心精神在於提供一個量化的排序工具，幫助企業在預算有限的條件下達到減量效率的最大化。MACC的建構邏輯由橫軸的「減量潛力」（即各項措施預計可減少的碳排放總量）與縱軸的「單位減碳成本」（即每減少一噸二氧化碳當量所需投入的淨成本）所組成。透過這條曲線，企業決策者可以直觀地識別出哪些措施屬於「低掛果實」，即那些不僅能顯著減少排放，且在長期營運中能因能源節約而產生經濟收益的項目。這種專業的分析模型，使得減量行動不再被視為純粹的合規成



本支出，而是轉化為具備財務績效的積極投資（Du Plessis, 2022; Kesicki, 2011; Zhou et al., 2025）。

在國際應用的實踐範例中，全球頂尖管理顧問公司麥肯錫（McKinsey & Company）已成功結合MACC理論與AI應用協助全球農業、重工業及製造業供應鏈優化其排放情形，其能夠根據企業特定的生產特徵與能源結構，精準識別並優先排序各類減量計畫，同時透過動態模型估算每一項策略的長期財務價值與風險敏感度分析（Helmcke et al., 2025）。這種減量路徑規劃模式，不僅證實了MACC理論可在指引產業達成淨零目標扮演關鍵角色，也為臺灣製造業提供了重要的策略參考方向。



資料來源：中華經濟研究院國際經濟所 / 能源與環境中心。

圖一、邊際減量成本曲線



3. GreenAI Taiwan 智慧工具之功能架構與診斷邏輯

針對上述國內產業面臨的轉型困境與智慧工具應用成果，中經院與日本GreenAI公司共同開發了GreenAI Taiwan系統平台，致力於成為臺灣企業在轉型路上的「數位管理顧問」，以解決「Beyond Measurement, Into Action」（跨越量測，邁向行動）的執行難題。GreenAI Taiwan透過人工智慧驅動的自動化系統，顯著提升了從數據資料分析到最優路徑規劃的效率，旨在降低企業對昂貴外部人力顧問的過度依賴、降低減碳規劃的「執行門檻」，讓第一線的廠務管理人員也能具備顧問級的分析能力。

系統的核心優勢在於其龐大減量措施與技術資料庫。GreenAI Taiwan目前完整收錄了1,700項成熟的減量措施與節能技術，並持續將臺灣在地的減量措施更新至資料庫中。每一項措施皆設定了詳盡的減量效果計算公式、投資估算初始值及技術參數。在實際診斷過程中，在使用者輸入範疇一與範疇二的年度排放基準數據、用電設備清單，以及短期和長期減碳目標後，AI演算法會根據這些輸入的數據與內部資料庫進行匹配，篩選出最符合經濟效益的解決方案，並自動計算出每一項措施在該廠區環境下的投資金額、節省成本、減量效益與淨現值（NPV）等量化結果。



此外，系統產出的成果也不僅是單一的表格，也包含邊際減量成本曲線、投資回收年限與減碳量象限圖等視覺化指標。這些指標能引導管理階層迅速區分出低成本、高減碳量的「優先措施」，加速措施導入速度。透過從基準年到長期淨零目標的路徑模擬，企業可以精準預覽每年度的預期減量結果、資本支出需求以及整體成本節省金額。這種將減碳目標與企業財務流結合的診斷邏輯，提升了減量計畫落實的可行性。



資料來源：中華經濟研究院國際經濟所 / 能源與環境中心。

圖二、智慧工具節能減碳診斷架構



4. 案例分享：運輸工具製造供應鏈之智慧減碳實務

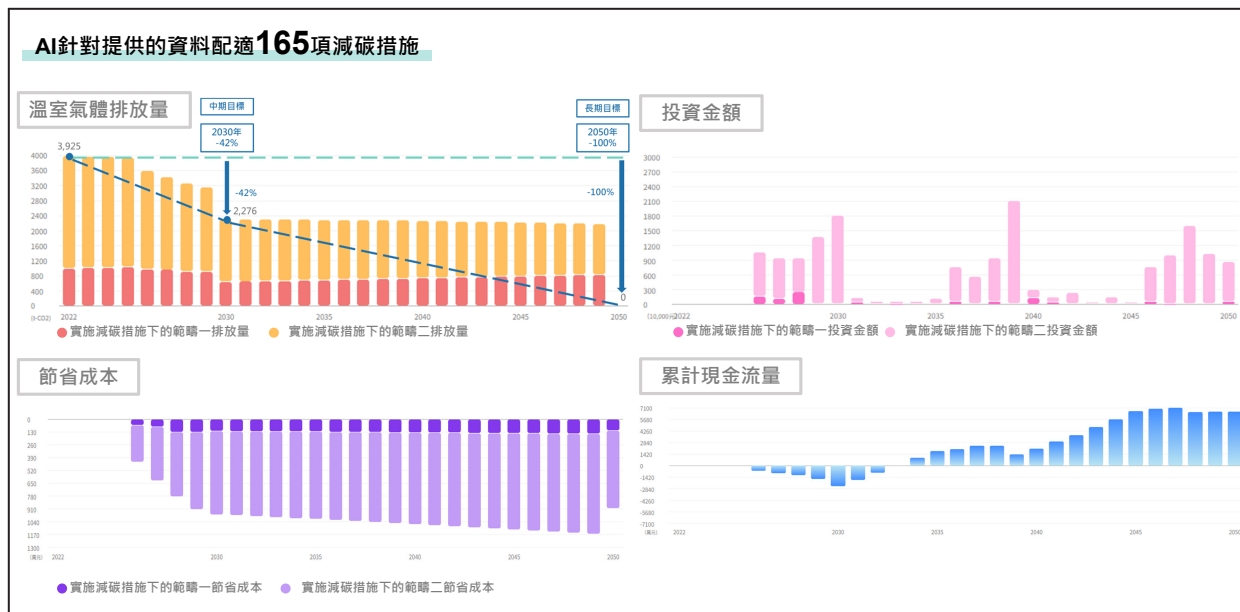
本文將以一家金屬加工廠作為應用案例進行介紹。首先GreenAI Taiwan系統精準識別出該企業的排放熱點主要集中在熱處理製程與動力供應系統。在範疇一（直接排放）方面，排放量最大的設備為製程關鍵的「淬火爐」，在範疇二（電力間接排放）部分，電力消耗主要源自樹脂射出成型機、空壓機、電鍍槽與空調設備等核心機台，識別出這些具體設備的排放權重，是制定精準減量路徑的先決條件。

在措施篩選方面，AI系統依據廠內設備自動推薦了165項的減量措施，在透過進一步與廠商確認每項措施的可行性後，共篩選出了81項尚未執行但評估可執行的減量措施，為廠商提供了未來的減碳策略，另外還有15項已在廠內部分執行的措施（如廢熱回收預熱技術、改善室外機周邊環境等），可進一步試算將措施推廣至全廠設備可帶來的節能潛力。

在執行期程規劃方面，採取了分階段的資本配置策略，首先推動不須投資的節能作為，其次是購置輔助型節能設備，最後則是核心設備的汰舊換新。這種從「營運優化」到「資本密集型設備更新」的漸進路徑，能有效緩解企業的資金壓力。經系統分析顯示減量路徑的整體淨現值（NPV）



為正，表示本減量路徑規劃在追求碳中和的同時，也能創造長期的經濟效益。



資料來源：中華經濟研究院國際經濟所 / 能源與環境中心。

圖三、智慧工具減量路徑規劃與經濟效益成果

5. 結論與未來展望

智慧化減量路徑規劃是驅動臺灣運輸工具製造業實現「雙軸轉型」的關鍵步驟，面對日益緊迫的全球淨零時程，國內業者不應僅將減碳視為一種被動的法規應對或額外的成本負擔，而應將其視為重塑企業競爭優勢、提



升營運效率與強化韌性的策略之一。結合邊際減量成本曲線（MACC）的經濟理論基礎與人工智慧工具的強大運算能力，能夠有效彌補產業在專業人才儲備與策略規劃能力上的短板，將原本複雜難解的減碳目標，轉化為方向清晰、具體可行且具財務量化成果的一系列執行步驟。

展望未來，隨著AI技術的不斷演進，減量路徑規劃將朝向更精準的「實時動態優化」邁進，且產業內部的減量措施共享與廠內協作亦將成為常態。臺灣運輸工具製造業若能以前瞻性的戰略眼光，積極導入智慧減碳工具，將能在維繫全球供應鏈競爭力的同時，開創兼顧企業獲利與環境永續的雙贏局面。

參考文獻

Du Plessis, D. (2022). Marginal abatement cost curves for the built environment: Developing a methodology (BRANZ Study Report SR470). BRANZ Ltd.

Helmcke, S., Nauc ler, T., Pendrey, S., & Vroman, T. (2025). Understanding



the price of decarbonization. McKinsey Sustainability.

Kesicki, F. (2011). Marginal abatement cost curves for policy making – expert-based vs. model-derived curves. Paper presented at the 33rd IAEE International Conference, Rio de Janeiro, Brazil.

Zhou, S., Chen, Q., Gu, W., Xia, P., Yuan, B., Lu, G., & Wang, Y. (2025). Marginal abatement cost and carbon reduction potential assessment for energy-intensive Industries: Case studies in China. *Energy Strategy Reviews*, 60, 101804. <https://doi.org/10.1016/j.esr.2025.101804>

(資料來源：中華經濟研究院運輸淨零團隊)



從碳盤查到營運思維的整合： 運具製造產業淨零轉型的下一步

◎ 編輯部

近年來，在國際品牌減碳要求、金融監理機構永續揭露規範，以及各國氣候政策逐步推動的影響下，全球製造業正加速邁向淨零轉型。台灣運輸工具製造業亦逐漸面臨來自國際供應鏈與國內外政策監管的減碳壓力，企業如何回應氣候要求並建立自身的碳管理能量，持續性推動減碳工作，已逐漸成為影響產業競爭力的重要課題。

為追蹤了解國內運具製造業在淨零轉型上的推動現況，中華經濟研究院(下稱中經院)於112年與114年分別針對汽車、機車與自行車製造業進行問卷調查與評估，累計蒐集超過150家次運具製造業者資料¹，並從「淨零壓力」、「企業碳管理能力」與「實際減碳作為」等面向進行綜合分析。本

¹: 本研究112年與114年調查樣本在汽車產業之樣本結構相對穩定，因此相關結果具有較高可比較性；惟自行車產業兩期樣本組成差異較大。本研究在進行趨勢分析時已一併考量樣本結構差異對結果可能產生的影響。



文將依據調查結果，整理目前運輸工具製造業在淨零轉型上的三項重要觀察：第一，產業所面臨的淨零壓力來源正逐漸由單一供應鏈要求，轉變為政策、金融揭露與國際品牌共同推動的多重壓力結構；第二，企業碳管理能力正逐步建立，但在策略決策與氣候風險治理層面的整合仍有待深化；第三，企業實際減碳行動仍以製程節能為主，產業之間的推動模式與成熟度亦存在明顯差異。

觀察一：淨零壓力正由自行車產業擴散至車輛製造體系

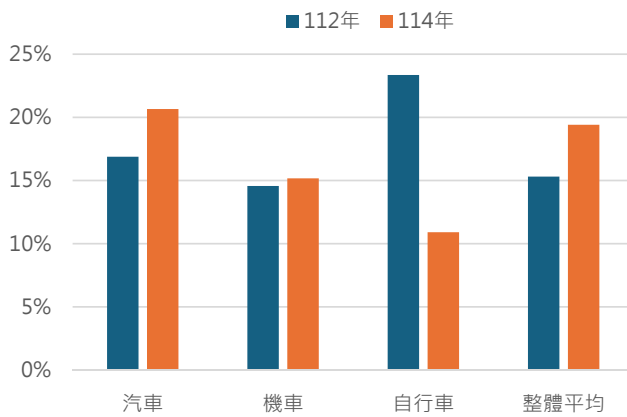
從112年的調查結果來看，當時運輸工具製造業中最早感受到淨零壓力的產業為自行車零組件製造業。其主要原因在於台灣自行車零組件業者多位於國際品牌供應鏈Tier 1位置，直接供應歐洲與國際品牌，因此在品牌商推動減碳管理與碳揭露要求時，自行車產業成為最先被要求提供碳盤查資料與減碳計畫的運具製造企業。國際品牌通常要求供應商回報能源使用數據、制定減碳目標，甚至推動再生能源使用等實質減碳措施，使得自行車供應鏈成為較早感受到淨零壓力的次產業。

然而，在114年的調查結果中，產業壓力的結構開始出現明顯變化。相較於過去由自行車零件製造業者承受較高壓力，本次調查顯示國內汽車產



業所感受到的淨零壓力已明顯提升，甚至高於自行車產業。這樣的變化主要來自於多項國內外制度與市場要求的同步推動。

淨零壓力程度調查



汽車產業淨零壓力逐步上升

受車輛碳足跡揭露與供應鏈減碳要求影響，淨零壓力逐步上升，並由整車廠向 Tier 2、Tier 3 供應鏈擴散。同時，國內 IFRS 永續揭露規範與碳費制度逐步推動，也使汽車與零組件產業面臨更多來自政策與金融揭露的轉型壓力。

自行車產業面臨多元化永續議題

為最早受減碳要求衝擊的產業之一，近年永續議題擴展至數位化與人權，使淨零壓力相對分散，但預期未來 CBAM 與產品數位護照政策落地仍可能再次提升要求。

資料來源：中華經濟研究院國際經濟所 / 能源與環境研究中心

首先，在國內政策方面，國內碳費制度的推動使得部分汽車製造業者成為需直接面對碳成本的產業；同時，金管會逐步推動上市櫃公司永續揭露要求，而目前運具產業中多數上市櫃企業集中於汽車整車與汽車零組件製造領域，因此相關企業在氣候治理、碳盤查與減碳策略上承受更直接的揭露壓力。

另一方面，隨著國際汽車品牌積極推動低碳車輛發展與產品碳足跡管



理，相關減碳要求也逐步由整車廠向供應鏈擴散。近年來，部分國際汽車品牌（如BMW、VW Group）已開始要求Tier 1零組件供應商提供產品碳排放資料，並透過資料交換體系（如Catena-X），逐步將相關要求向下延伸至Tier 2供應鏈。部分國際汽車零組件Tier 1業者（如ZF）亦開始要求其供應商回報碳排放數據與減碳規劃，使得國內出口導向的汽車零組件企業逐漸面臨更具體的減碳與揭露壓力。

此外，在國際貿易制度方面，歐盟碳邊境調整機制（CBAM）亦逐漸對部分外銷導向的運具零組件產業產生影響。由於CBAM主要針對鋼鐵與金屬相關產品，因此無論是汽車零件或自行車零組件，只要涉及金屬加工或原材料使用，皆可能面臨申報要求。例如螺絲、金屬件等產品已開始納入碳排放申報範圍。雖然目前多數企業仍處於申報與資料準備階段，尚未進入正式查驗與收費，但隨著未來CBAM制度逐步進入課費階段，相關碳成本亦可能進一步影響企業的貿易條件與價格談判。

整體而言，運輸工具製造業所面臨的淨零壓力，正逐漸從過去以「單一供應鏈要求」為主的型態，轉變為「政策制度、金融揭露與國際品牌」共同推動的多重壓力結構。產業壓力來源也從早期主要集中於自行車供應鏈，逐步擴散至汽車與機車整車品牌及其零組件供應體系。未來，隨著國



內永續揭露制度持續升級、國際汽車品牌對供應鏈減碳要求進一步向上游延伸，以及歐盟碳邊境調整機制（CBAM）逐步進入數據查驗與正式收費階段，再加上歐盟電池與產品護照制度對產品環境資訊揭露的要求，企業所面臨的淨零轉型壓力預期將持續升高。

觀察二：產業碳數據能力逐步建立，減碳工作與企業營運整合仍是關鍵挑戰

因應淨零轉型壓力，從企業內部政策與管理能力來看，本研究將企業的氣候管理能力分為「淨零治理」、「策略與風險管理」以及「指標與目標」三個面向進行評估。若以達成比例比較112年與114年的調查結果，可以觀察到運輸工具產業在不同管理構面的發展呈現出不同趨勢。

企業淨零減碳推動程度指標-管理面	112 推動率	114 推動率	
指標與目標 著重於企業是否建立具體的碳管理指標，包括溫室氣體排放盤查、減碳目標設定，以及排放數據的揭露與管理等。	29.4 %	39.6 %	↑
策略與風險管理 評估企業是否已開始辨識氣候變遷可能帶來的風險與機會，例如是否將氣候風險轉化為財務指標以評估其影響、是否將相關影響納入企業策略規劃與經營決策。	25.7 %	29.4 %	↑
淨零治理 衡量企業是否已建立氣候議題的治理架構，例如董事會或高階主管對氣候議題關注度、設置跨部門推動機制，以及企業內部持續推動氣候管理的制度與提升組織能力。	54.7 %	36.0 %	↓

資料來源：中華經濟研究院國際經濟所 / 能源與環境研究中心



(一) 碳數據能力逐步建立，數據應用成為推動實質減碳的關鍵

首先，在「指標與目標」面向上，企業能力出現明顯提升。根據抽樣調查結果，112年整體產業在此面向的推動率約為29.41%，而114年已提升至39.62%，其中汽車零組件產業在協力體系「大帶小」的策略推動下進展最為明顯，平均達成率自28.22%提升至43.2%。

這樣的進展也與近年產業發展署輔導資源的投入密切相關，相關計畫協助企業逐步建立範疇一與範疇二溫室氣體盤查能力，使企業在排放數據揭露、減碳目標設定，以及部分範疇三排放資料蒐集等工作上逐步建立基礎。整體而言，運輸工具製造業在碳排放盤查與減碳目標管理方面，已較過去有明顯進展。

未來，建議企業還是需持續精進碳排放數據管理流程，並透過數位化與智慧化工具導入，減輕例行性數據蒐集與整理的人力負擔。穩定且可信的排放數據是企業推動回應減碳議題的重要基礎，若缺乏良好的數據品質與管理制度，後續要進一步將碳排放資訊轉化為氣候風險的財務指標或決策依據，將較難有效推動。



(二) 碳排放營運風險逐步受到重視，數位決策工具輔助策略規劃潛力浮現

其次，在「策略與風險管理」面向上，整體能力則呈現小幅提升的狀態。112年該構面整體比例為25.74%，114年約為29.41%，顯示企業已逐漸開始關注氣候議題對營運績效的影響。然而，在將氣候風險進一步量化為財務指標，並納入企業經營決策與投資評估方面，實務執行上仍存在一定難度。

對多數以中小企業為主的運具零組件產業而言，一方面碳排放數據的細緻度仍有待提升，另一方面氣候風險與機會的辨識往往需要蒐集大量國際氣候情境與產業相關資料。然而，多數企業內部仍缺乏足夠的人力與分析工具，使得氣候風險管理目前多停留在政策關注或初步評估階段。

未來若要進一步強化企業在策略層級的氣候管理能力，仍需要發展更適合車輛產業或中小企業使用的風險評估與決策工具，協助企業將碳排放資訊轉化為可能影響企業財務績效的管理指標，進而納入經營決策與投資評估之中。

(三) 永續治理議題擴散，AI與數據工具成為減碳推動關鍵

相較之下，「淨零治理」面向的比例則出現較明顯的下降，從112年



的54.65%降至114年的36.03%。這樣的變化並不完全代表企業治理能力退步，而較可能反映近2年產業環境的變化，包括汽車產業面臨國際關稅與市場競爭壓力、自行車產業則在疫後面臨高庫存與人權議題等挑戰，使得部分企業主對氣候議題的關注程度出現暫時性降溫。

此外，在企業內部推動氣候管理往往需要跨部門合作與持續投入，但目前許多企業仍面臨跨領域人才不足的情況，使得減碳與氣候相關工作多集中在特定同仁或單一部門手上。然而，若要持續推動減碳轉型並回應供應鏈與政策要求，單一部門往往難以長期支撐，唯有透過跨部門協作機制，企業才能逐步建立具備持續推動能力的淨零治理架構。從本次調查結果來看，多數企業在建立跨部門工作小組並長期推動相關工作的制度化機制上，仍面臨相當程度的挑戰。未來若能善用數據管理與AI工具協助企業整合資訊與分析決策，輔助跨部門工作，將有助於降低治理負擔，並提升企業持續推動減碳工作的能力。

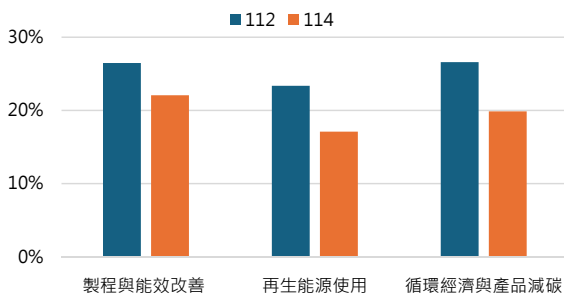
觀察三：減碳行動仍以製程節能為主，產業間推動模式存在差異

從企業實際減碳作為來看，本研究主要觀察三類減碳行動，包括「製程與能效改善」、「再生能源使用」以及「循環經濟與產品減碳」。

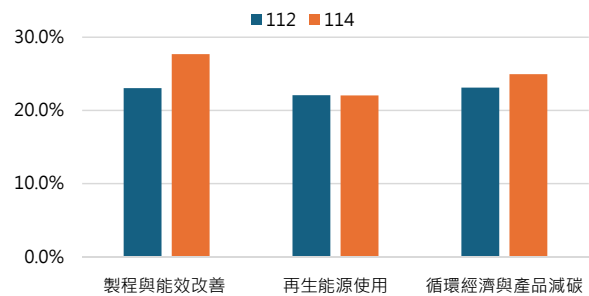


在各類減碳行動中，汽車及零組件製造產業在「製程與能效改善」方面的推動最為明顯。這一方面與經濟部近年透過特別預算推動產業減碳計畫有關，另一方面也與整車廠帶動供應鏈共同減碳的策略密切相關。部分整車廠透過分享長期累積的節能管理經驗，協助供應鏈建立節能管理制度，使整體車輛產業在製程改善與廠內能效提升方面呈現較為積極的推動情形。

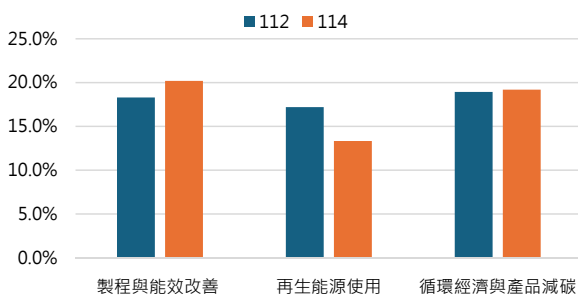
運具製造產業 - 實質減碳推動率



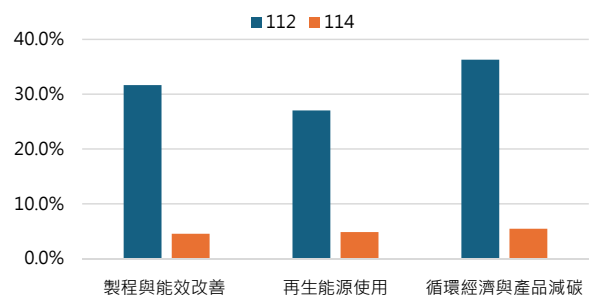
汽車產業 - 實質減碳推動率



機車產業 - 實質減碳推動率



自行車產業 - 實質減碳推動率



資料來源：中華經濟研究院國際經濟所 / 能源與環境研究中心



相較之下，自行車產業過去在減碳策略上較著重於循環材料與再生產品的開發，但114年的調查亦觀察到企業逐步開始加強工廠能源效率的提升。這與國際品牌近年逐步強化供應鏈減碳要求有關。自113年起，部分國際品牌除了要求供應鏈使用再生能源外，也進一步要求企業提出年度節能目標，並從整廠、製程區與重大設備等不同層級進行系統性能源管理，同時建立企業內部的節能推動機制。在經濟部產業發展署的支持下，中經院亦於114年成立節能服務團，從內部能源政策、數據蒐集、節能改善到績效計算等面向，協助5家自行車業者逐步建立企業內部的節能管理制度，以培養企業自主持續推動節能改善的能力。

在再生能源使用方面，自行車產業因長期受到國際品牌綠電要求影響，多較早投入自發自用或簽訂綠電採購協議；汽機車產業亦有部分企業逐步導入。然而，114年的調查結果顯示，受限於國內綠電市場供給與制度仍存在不確定性，近兩年投入再生能源轉型的企業數量並未明顯增加。

整體而言，目前運輸工具製造業的減碳行動仍以製程節能與效率改善為最主要的推動方式。然而，在企業實務決策中，減碳投資往往需要與其他營運投資進行資源配置的競爭。當企業同時面臨多項投資選擇時，若某些投資能帶來較為直接的營運效益，而減碳投資僅能反映在長期碳排放減



量或供應鏈評價上，企業在景氣波動與資源有限的情況下，往往會優先選擇對營運績效影響較為明確的投資。因此，若要促使企業持續推動減碳行動，未來仍需發展以經濟效益為基礎的減碳策略工具，協助企業在兼顧營運與減碳目標的情況下，逐步推動長期性的節能與減碳投資。

結論與建議

整體而言，台灣運輸工具製造業在淨零轉型的推動上，已逐步從早期回應國際客戶要求的階段，進入建立企業碳管理能力的發展階段。從壓力來源來看，產業所面臨的淨零要求已不再僅限於單一國際品牌或供應鏈要求，而是逐漸擴展至國內政策監管、金融揭露制度以及國際市場環境資訊揭露等多重因素共同推動的結構性壓力。在此趨勢下，企業必須逐步建立更系統性的碳管理能力，才能持續維持市場競爭力。

在碳排管理能力方面，運具製造產業在碳排放盤查與減碳目標管理上已有明顯進展，特別是在政策輔導與整車廠「大帶小」的協力體系推動下，企業逐步建立範疇一與範疇二盤查能力，並開始嘗試蒐集部分範疇三排放資料。然而，當企業進一步將碳排放資訊轉化為營運決策時，仍面臨數據品質、分析能力與決策工具不足等挑戰。對多數以中小企業為主的運具零



組件產業而言，如何將碳排放數據轉化為影響成本、投資與風險管理的營運指標，仍是下一階段的重要課題。

此外，在企業治理層面，近年國際供應鏈對企業的要求逐漸從單一減碳議題擴展至人權治理、供應鏈透明度與數位化管理等多元永續議題，使企業在推動永續治理時面臨更複雜的管理挑戰。如何在有限的人力與資源條件下，同時回應多元永續議題並持續推動減碳行動，已成為企業治理的重要考驗。

展望未來，運具製造產業的淨零轉型將不僅是減碳技術或單一專案的推動，更需要將碳排放數據、風險管理與企業營運策略進行整合。隨著數據管理工具與AI分析技術逐步成熟，若能善用相關工具協助企業進行排放數據整合、風險評估與策略規劃，將有助於降低企業在推動淨零轉型過程中的治理負擔，並使減碳工作逐步融入企業長期營運與投資決策之中，成為支撐產業永續競爭力的重要基礎。

（資料來源：中華經濟研究院運輸淨零團隊）



緬懷巨大集團創辦人暨本會前常務理 / 監事 劉金標先生

◎ 編輯部



巨大集團創辦人劉金標先生於2026年2月16日安詳辭世，享壽93歲，不僅是巨大集團的深切損失，同時也是車輛產業痛失了一位深具遠見的產業前輩，在業界，「標哥」是許多人對他親切的稱呼，對台灣自行車產業而言，



創辦人不僅是將本土製造推向國際的推手，更是始終走在前方、引領產業聚落向前邁進的「領騎人」與「自行車傳教士」。為感念 劉創辦人對台灣車輛工業的卓越貢獻，特撰此文追思其不凡的一生。

一、奠基造車工藝，推動產業標準化

劉金標先生於1934年出生於台中沙鹿。早年就讀台中一中期間，便對機械與自行車展現出無比的熱忱，隨後更進入台中高工深造專業技術。踏入社會後，他歷經木材、螺絲釘等多達十餘種產業的創業洗禮，淬鍊出堅韌不拔的企業家底蘊。

1972年，與友人集資創立「巨大工業」。面對當時「Made in Taiwan」品質在國際市場備受質疑的逆境，劉創辦人極具遠見地堅持建立嚴格的品質體系，推動台灣自行車產業零件的標準化。這份對製造工藝的堅持，不僅讓巨大在1980年躍升為台灣最大、亞洲第二大的自行車製造廠，更為台灣日後成為全球高階自行車研發重鎮奠定了最堅實的基石。

二、突破代工格局，打造世界級品牌

帶領企業從代工製造跨步邁向自有品牌，為台灣車輛工業樹立了品牌經營的絕佳典範，1981年創立了享譽全球的自有品牌「捷安特」。



（GIANT）」，並於1986年跨足歐洲，在荷蘭成立首間海外分公司，正式啟動全球化佈局；同年，巨大領先業界推出全球首台量產的碳纖維公路車CADEX，展現強大的技術研發實力。1998年起，贊助職業車隊進軍環法賽等國際頂級賽事，成功將台灣精湛的造車實力推向世界舞台的最前端。

在帶領企業征戰全球市場的同時，劉創辦人亦不忘回饋產業、提攜同業，代表巨大機械工業股份有限公司，於台灣區車輛工業同業公會連續幾屆獲推舉擔任「常務理事」或「常務監事」之重任。致力於促進台灣車輛產業界交流與協同發展，其無私奉獻的長者風範，深印在同業心中。2003年，發起「A-TEAM」產業結盟，帶動台灣自行車產業轉型為全球高階研發重鎮。

三、傳遞單車信仰，形塑城市新文化

對劉創辦人而言，自行車不只是一門跨國事業，更是一種值得用一輩子去實踐與推廣的生活方式。在2007年以73歲高齡完成927公里的單車環島；75歲完成1,668公里的「京騎滬動」長征；80歲（2014年）時更以12天，再度完成966公里的環島壯舉。在他的推動下，2012年YouBike正式營運，將自行車完美融入都會大眾的日常生活；2020年，



位於台中的「自行車文化探索館」落成開放，進一步實現了深耕單車文化的夙願。

回顧劉金標先生一生獲獎無數，包含1982年榮獲台灣第八屆「十大傑出企業家」、2004年經濟部「推廣台灣國際品牌特別貢獻獎」、2008年第九屆工業精銳獎「卓越創新成就獎」、2009年Bicycle Retailer & Industry News評選為「年度國際風雲人物」、2010年國家品質獎個人獎實踐類、2016年正式退休交棒，獲日本政府頒發「旭日中綬章」、2022年獲聯合國世界自行車日「特別終身成就獎」，肯定其對全球單車文化的貢獻，以及2025年獲頒台灣觀光特別貢獻獎。

標哥雖已安詳辭世，但他那份對品質的苛求永不妥協、對創新的追求永不停歇，以及帶領台灣產業走向世界的無畏精神，將永遠是車輛產業界繼續前行的標竿。哲人已逝，典型在夙昔，在此致上最深切的哀悼，並感念標哥一生為台灣自行車產業的付出。

(資料來源：巨大集團)



2025 年中國自行車產業重點事項

◎ 編輯部

2025年為「十四五」規劃的最後一年，在全球經濟環境仍充滿不確定性、市場壓力持續存在的情況下，中國自行車產業透過政策推動、產業標準升級、市場拓展等方面發展，過去一年中，電動自行車「以舊換新」政策帶動內需市場成長；新的國家標準逐步推動落實，強化產品安全與品質管理；出口市場也持續調整布局，整體而言，中國自行車產業正由過去以規模優勢為主，逐步朝向技術升級、品牌發展與價值提升的方向邁進。

一、「十四五」規劃告一段落，產業發展邁入新階段

「十四五」為中國第十四個五年發展規劃，涵蓋2021年至2025年，而2025年為整體規劃的最後一年。期間各產業以「高品質發展」為主要目標，自行車產業在多項指標上也呈現成長。

統計顯示，過去五年間，規模以上企業營收年均成長約3.1%，出口金額相較2020年已翻倍，全球市占率維持領先。研發投入方面，產業整體研發支



出占比由1.73%提升至2.01%，專利申請數量累計成長61%；關鍵製程的數位化控制（NC）比例亦已達75%。

在產業結構方面，前十大自行車與電動自行車企業的產量占比分別達57.5%與74.4%，顯示產業集中度逐漸提高。同時新增5家國家級「專精特新」小巨人企業。節能減碳方面亦持續推動綠色轉型，高產值企業的能源效率已有明顯改善。

截至2025年底，中國大陸自行車與電動自行車保有量約達5.8億輛。整體而言，產業正逐步由「規模導向」轉向「品質導向」。

二、「以舊換新」政策帶動市場需求

在政府推動消費品「以舊換新」政策下，2025年各地陸續展開電動自行車汰舊換新活動，有效促進合規新車銷售，同時加速淘汰舊型車輛。

統計指出，2025年汰舊換新數量超過1,250萬輛，老舊電動自行車淘汰量較2024年大幅增加。截至2025年底，31家重點企業累計投放符合新國家標準的車輛超過130萬輛。

相關政策除提升道路安全外，也促進綠色消費與產業升級，對內需市場形成一定支撐，進一步帶動產業發展動能。



三、新版國家標準上路，強化產品安全與品質

中國修訂的《電動自行車安全技術規範》（GB17761—2024）於2024年12月31日發布，並自2025年9月1日起正式實施。產業協會與標準化技術委員會合作舉辦多場培訓與宣導活動，針對車體結構、電氣安全及防火阻燃等重要規範進行說明，同時提供CCC（強制性產品認證）相關實務指導。

2025年12月1日，電動自行車新國家標準過渡期正式結束。為協助市場順利銜接新制度，產業協會持續透過政策宣導與媒體合作，加強消費者對新標準的理解。

四、出口市場持續多元化

在國際貿易環境仍具不確定性的背景下，2025年中國自行車產業持續調整出口策略，積極拓展新興市場，以降低對單一市場的依賴。

產業逐步深耕「一帶一路」沿線國家，同時拓展拉丁美洲及中亞等市場。統計顯示，2025年對「一帶一路」相關國家的自行車出口年成長約5.1%，其中對拉丁美洲市場出口更成長39.2%。

部分大型企業透過在地化合作、品牌經營及產品創新等策略，持續提升海外市占率。



五、產業活動平台擴大全產業價值鏈

2025年中國自行車產業持續擴大相關活動規模，涵蓋研發設計、產業交流及市場推廣等不同層面。

包括4月舉辦的自行車與電動自行車設計大賽暨品牌活動、5月的第33屆中國國際自行車展覽會、8月的產業發展大會，以及11月舉辦的兩輪出行產業大會與車迷活動等，除促進產業交流與商務合作外，也提升產業整體曝光度與市場影響力。

六、啟動「十五五」規劃研究

隨著「十四五」規劃結束，中國自行車協會於2025年啟動「十五五」產業發展規劃研究工作。

透過對整車、零組件與通路等產業鏈的調查研究，以及多場專家與企業座談，初步提出未來發展的五項重點方向，包括智慧化、綠色化、品質化、融合化與國際化。

規劃內容亦聚焦新材料應用、智慧安全系統及國際標準接軌等議題，希望突破產業發展瓶頸，並提出至2035年建構自行車產業發展目標。



從2025年中國自行車產業的發展重點，可觀察到的趨勢，在政策層面中國政府透過「以舊換新」補貼政策與安全標準升級，帶動內需市場更新與產品升級，對整體產業形成一定支撐。

面對中國自行車產業透過研發、產能規模、供應鏈整合與市場拓展等各方面的發展，台灣產業未來需持續強化研發創新、高值化產品與品牌差異化，同時積極布局電動自行車、智慧化與永續材料等新興領域，以維持國際市場競爭力。

(資料來源：中國自行車協會)



產業淨零最新資訊

◎ 編輯部

以下內容由經濟部產業發展署支持，中經院團隊整理，為車輛公會提供產業淨零最新資訊。更多內容可由「淨零運勢週報」閱覽<https://www.zeromobility.net/about-1>。

一、CBAM 擴大納管，下游機械與汽車零組件成新一波重點

IISD (2026) 指出，隨著原物料納管制度趨於穩定，歐盟已於 2025 年底提案將 CBAM 延伸至約 180 項下游產品，包括高鋼鋁含量的機械設備、工業機器人及汽車零組件（如變速箱、輪圈等）。隨其於 2026 年進入正式實施階段，立法機關正審議擴張範疇，預計 2028 年起，合規壓力將正式從上游原料端全面延伸至下游成品製造端。

請參閱：<https://www.iisd.org/articles/explainer/eu-carbon-border-adjustment-mechanism-bigger-trade-implications>

二、台灣緊固件與螺絲產業面臨價格競爭風險

台灣作為螺絲、螺絲等鋼鐵下游產品的重要出口國，將在 2026 年 CBAM 正式實施後首當其衝。由於產業毛利偏低，難以吸收約 2% 至 5% 的潛在碳關稅成本。鋼鐵公會與產業專家指出，隨著歐盟進口商開始強制要求提供實質排碳數據，若中小企業未能加速導入低碳鋼材或優化製程，恐因碳足跡競



爭力不足，將市場份額拱手讓予土耳其或具地緣優勢的歐盟本土供應商。

請參閱：<https://money.udn.com/money/story/5612/9310378>

三、CBAM 首月效應顯現，鋼鐵進口量明顯萎縮

2026 年 1 月的市場回饋與初步申報情況顯示，CBAM 正式上路後，歐盟鋼鐵進口量已開始下降。由於採購商不願承擔碳憑證成本不確定性及排放數據不透明所帶來的風險，部分原本依賴進口的訂單逐步轉向歐盟本地供應商或具備較低碳強度的供應鏈，反映 CBAM 已開始影響歐洲鋼鐵貿易結構與市場行為（OneStop ESG, 2026）。

請參閱：<https://onestopesg.com/esg-news/cbam-s-first-month-early-signals-from-europe-s-carbon-border-tax-1770219422067>

四、循環經濟逐步成為製造業重要的減碳與韌性策略

IMD（2026）指出，製造業正逐步將減碳策略與「資源安全」結合，以因應關鍵礦產與原物料供應趨緊的風險，企業加速導入回收、翻新與再利用等循環機制。此類作法不僅有助於降低上游供應鏈排放（Scope 3），亦可減少對地緣政治高度敏感原物料的依賴，使減碳行動轉化為提升供應鏈穩定性的關鍵商業策略。

請參閱：<https://www.imd.org/ibyimd/industry/energy/sustainability-trends-businesses-must-watch-in-2026/>

五、日本 GX-ETS 啟動，為製造業低碳轉型奠定制度基礎

日本於 2026 年正式啟動 GX（綠色轉型）排放交易制度（GX-ETS），逐步建立更明確的碳定價框架，為鋼鐵、化工與重工等高排放產業投資氫能



與碳捕捉等減碳技術創造政策條件。此舉顯示亞洲主要工業國正朝向與歐美碳市場接軌的方向前進，有助於降低未來面對跨境碳定價與碳邊境調整機制（如 CBAM）時的風險（BloombergNEF, 2026）。

請參閱：<https://about.bnef.com/insights/clean-energy/progress-despite-fragmentation-the-energy-transition-to-2030/>

六、包裝再生成分與回收責任加嚴，中小包裝業承壓

隨著歐盟與英國於 2024–2027 年間逐步推動包裝延伸生產者責任（EPR）制度，包裝材料的回收責任與資訊揭露要求持續升高。中小企業需更精準申報包裝材質與重量，並強化材料來源與合規證明。若持續使用非再生塑料，整體包裝合規與環保相關成本可能上升 20% 至 40%，對中小包裝業者形成明顯壓力，並促使企業評估再生材料、生物基材料、循環設計及生命週期評估（LCA）等替代方案（Sustainability Suite, 2025）。

請參閱：<https://sustainabilitysuite.co.uk/policy-news/sme-regulations-2026/>

七、電池護照過渡期啟動，2026 年關鍵資訊揭露要求提前到位

根據歐盟電池法規的推進，2026 年起工業與電動車電池必須開始揭露關鍵成分、有害物質與回收資訊，並建立可追溯性資料架構，為 2027 年全面實施電池護照（Battery Passport）做準備。此階段側重於技術與數據準備，中小型電池供應商需加速建立數據數位化流程與可驗證追溯系統，以符合客戶與車廠在 2027 年起普遍要求的供應鏈資訊門檻（PSQR, 2026）。

請參閱：<https://psqr.eu/publications-resources/supply-chain-trends-2026/>

八、SBTi 強化汽車供應鏈範疇三減碳要求

科學基礎減碳目標倡議（SBTi）於 2026 年 2 月發布新版汽車業淨零標準



草案，強調車廠必須更聚焦「已售產品使用階段」的 Scope 3 排放（占汽車業排放的 70–80%），並提升對價值鏈碳排放的管理與目標設定清晰度。此趨勢將促使汽車供應商加速數位化與碳數據揭露，並以更完整的排放資訊滿足車廠採購與供應鏈要求。

請參閱：<https://sciencebasedtargets.org/news/sbti-launches-new-public-consultation-on-updated-automotive-net-zero-standard-draft>

九、永續報告從「年度專案」轉變為「日常營運要求」

2026 年，企業不再將永續報告視為年度性的文書作業，而是整合進「單一資料真實來源」與內部資料治理系統。中小企業開始建立單一數據來源，確保碳排與其他永續數據具備可審核、可驗證性，並能支援多種報告與供應鏈需求，成為衡量治理成熟度的重要指標（NewPolis Media, 2026）。

請參閱：<https://newpolis.media/esg-reporting-trends-2026-7-moves-for-sustainable-business-after-the-2025-reset/>

十、AI 與數位孿生推動中小企業低成本減碳

2026 年，工業數位孿生與 AI 製程優化技術由大型工廠擴散至中小製造業，促使「數位化即綠色化」成為轉型主流。透過軟體優化與預測分析，企業可在無需大規模設備投資的情況下，在特定製程中實現約 30%–40% 的排放下降，顯示數位工具已成為中小企業低成本減碳的重要路徑（Greencode, 2026）。

（資料來源：中華經濟研究院）



物生自天、工開於人

六和機械股份有限公司簡介



六和機械，如同一部持續、穩定運轉的機器。每位夥伴，都是重要的螺絲。

因此，六和，必須從自己開始。了解自己、接受自己，就能體會責任，面對挑戰。



六和機械股份有限公司



愉快、活力、尊重

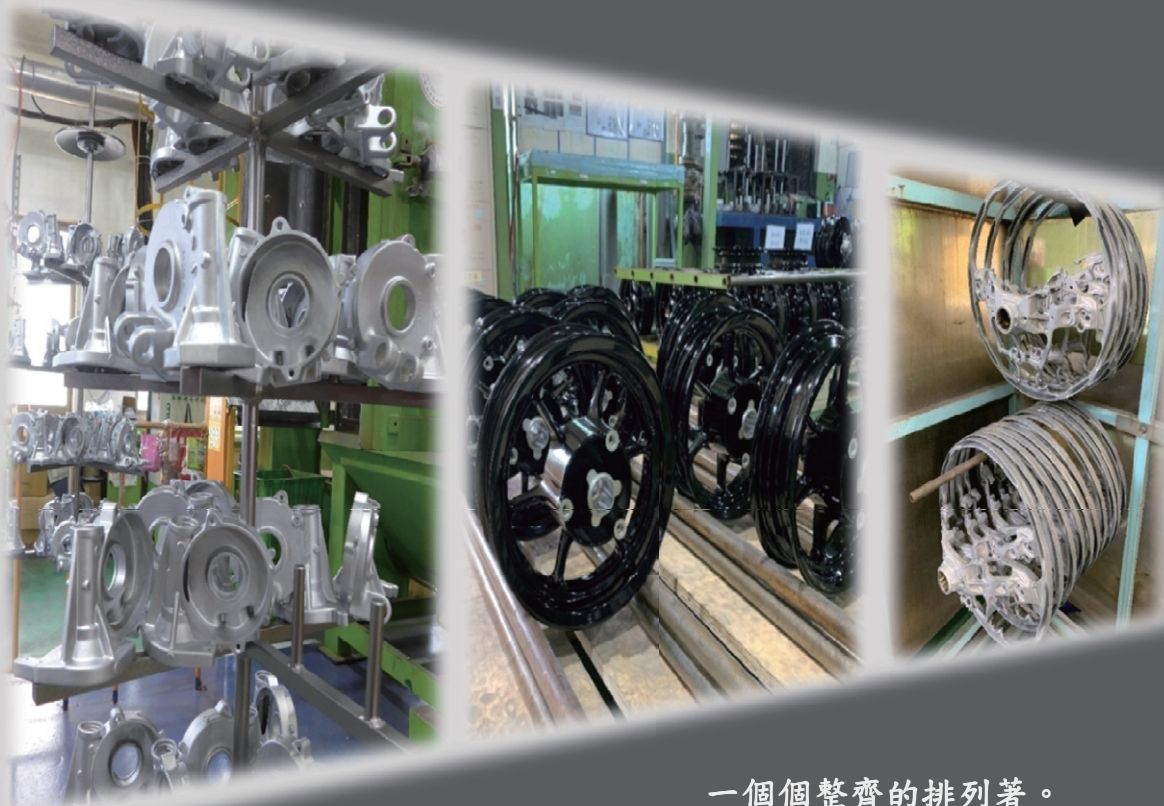
在六和工作的每一天，我們
光明開朗，同心協力，面對
挑戰。

我們尊重自己，尊重別人，
所以在六和的團隊合作，更
能求新求變。

六和機械股份有限公司



傳承工藝、傳承態度



一個個整齊的排列著。
都有著我們賦予的紮實與可靠

正如六和機械傳承給每一位員工的
DNA，都如實地灌注在每一個產品中。

六和機械股份有限公司



負責守紀、感恩惜福

六和機械五大感恩：
感謝天地萬物，
感謝父母恩情，
感謝夫妻家人，
感謝同事朋友，
感謝所有人類。

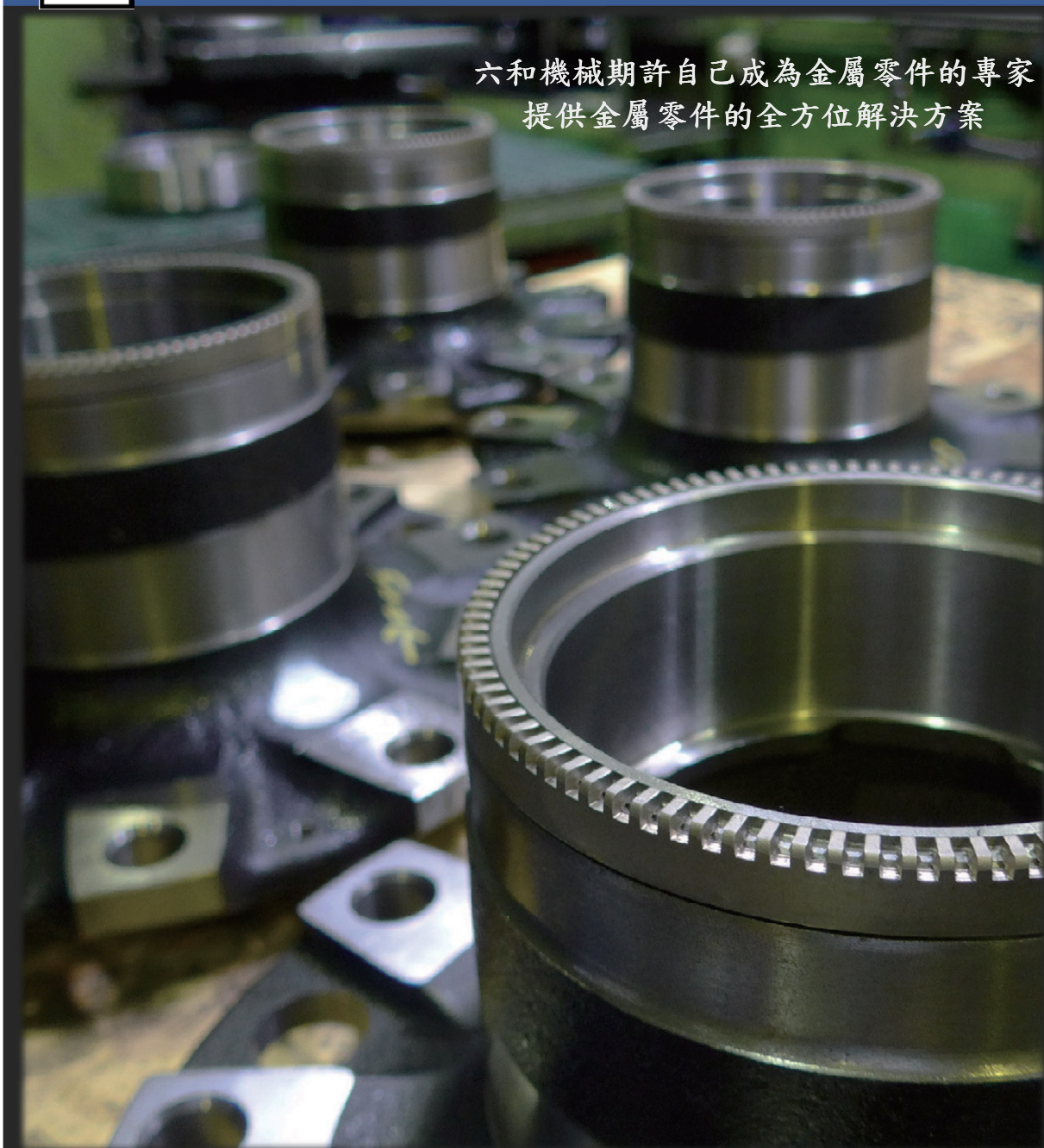
時時心存感念，
一起團結努力，
共渡困難，互相幫忙。

六和機械股份有限公司



誠誠懇懇待人、規規矩矩做事

六和機械期許自己成為金屬零件的專家
提供金屬零件的全方位解決方案



六和機械股份有限公司



六轡在手、隨心所欲，和衷共濟、點石成金



在六和機械，我們用六個和，
創造六和新文化

期許凡是為他人著想的心
發揮潛能，凝聚力量，
掌握市場需求，確保顧客滿意。

六和機械，與全體同仁，
一起追求卓越

六和機械股份有限公司



2026年印尼國際汽車零配件展 (INAPA 2026)

◎ 編輯部

一、展覽日期：2026年5月20日~5月22日。

二、展覽地點：雅加達國際會展中心

三、展覽項目：汽車零配件、維修保養設備工具等相關產品。

四、報名日期：自即日起至攤位額滿截止。

五、攤位費用：USD\$3,950元(未稅)；

六、說明：2026年印尼國際汽車零配件展(INAPA 2026)預訂於2026年5月20日~22日(共3天)假雅加達國際會展中心舉行，2025年有來自26個國家1,402家廠商參展，參觀買主30,803人次，展出面積達到35,000平方公尺。此展覽與印尼國際巴士&卡車暨商用車IIBT和印尼國際雙輪車暨零配件展INABIKE以及印尼國際輪胎及橡膠工業展TYRE & RUBBER同時舉行。

七、聯絡人：會務處 邱啓棠先生 分機132

電話：(02)27051101；傳真：(02)27066440

e-mail:chitang@ttvma.org.tw

※備註：本展擬申請國際貿易署補助，並將依規定回饋參展廠商。



「2026年越南 (胡志明市) 國際 汽車零配件及售後服務展覽會」

Automechanika HO CHI MINH CITY

!! 報名9平方米補助12萬 !! 補助攤位有限

(一) 活動簡介：

- 1.展覽名稱：2026年越南 (胡志明市) 國際汽車零配件及售後服務展覽會
Automechanika HO CHI MINH CITY 2026
- 2.展覽日期：2026年6月18日～6月20日
- 3.展覽地點：西貢會議展覽中心
Saigon Exhibition & Convention Center(SECC)
- 4.展覽項目：汽車零配件及相關產品
- 5.展覽說明：上一屆本展在越南西貢展覽會議中心 (SECC) 圓滿舉行，此次展覽在商業交流、投資機會、培訓課程和娛樂等多個專業平台上取得卓越成果，並獲得了來自全球業界買主廣泛好評。展覽共吸引了來自48個國家和地區的17,075名專業觀眾。此外，來自韓國、柬埔寨、馬來西亞、美國、日本、泰國、新加坡、印度、印尼和越南等16個國家和地區的401家企業積極參展。展覽總面積達22,600平方米，展示了汽車零部件和售後服務領域的眾多創新和技術進步

- (二) 標準攤位費用：新台幣132,000元/ 9平方米(未稅)
角位加收每平方米新台幣650元(未稅)

- (三)聯絡人：業務處 鄭專員
電話：(02)27051101分機：131
E-mail：joyce@ttvma.org.tw

**FREE
SHIPPING**

**9平米提供1CBM 展品
單程運送服務**

※本展擬申請經濟部國際貿易署海外展覽補助，
故向車輛公會報名參展廠商須符合參展補助之核銷規定。



「2026年法蘭克福汽車零配件展」

◎ 編輯部

展覽日期：2026年9月8日至9月12日(星期二~星期六)

展覽地點：德國法蘭克福展覽會場

參展費用：

1. 標準攤位：

標準攤位：	12 平方公尺【最小可規劃 9 平方公尺，可以 3 或 4 平方公尺為基準遞增】 <ul style="list-style-type: none">● 一面開攤位 - 歐元 661 / 平方公尺● 二面開(轉角)攤位 - 歐元 675 / 平方公尺 上述費用除包含攤位租金外，尚包括下列設備與服務： ◎台灣館造型設計 ◎基本傢俱配備 ◎電力 ◎清潔費 ◎攤位保全 ◎網路 ◎電源插座 1 個 (僅限電子產品充電使用) ◎台灣館名錄 ◎宣傳用品 ◎茶水服務休息區 ◎參展證 (依面積大小分配)
升級攤位：	24 平方公尺，可以 3 或 4 平方公尺為基準遞增 <ul style="list-style-type: none">● 一面開攤位 - 歐元 751 / 平方公尺● 二面開(轉角)攤位 - 歐元 768 / 平方公尺 上述費用除包含攤位租金外，尚包括下列設備與服務： ◎木造台灣館造型設計 ◎基本傢俱配備 ◎電力 ◎清潔費 ◎攤位保全 ◎網路 ◎電源插座 1 個 (僅限電子產品充電使用) ◎台灣館名錄 ◎宣傳用品 ◎茶水服務休息區 ◎參展證 (依面積大小分配)

2. Media Package：

報名參展須同時加入Media Package，費用為**歐元985/每家**參展商，服務內容如下：

大會目錄，簡易版目錄（免費提供予參觀買主），展會主網頁搜尋系統，線上平台服務等。

報名方式：一律採線上報名，請至[報名網址] - <https://tinyurl.com/yrjommhd>

聯絡人：車輛公會業務處鄭小姐 電話：(02)2705 1101 分機：131



※本展擬申請經濟部國際貿易署海外展覽補助，故向車輛公會報名參展廠商須符合參展補助之核銷規定。



國貿署補助展覽代碼
MXI0182784



經濟日報
Economic Daily News
中經社 CENS

墨西哥國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展 2026 INA PAACE Automechanika Mexico

7/8 (三) - 7/10 (五) CENTRO BANAMEX, Mexico City



第**28**屆 (自1996)
拉丁美洲最大汽配售後市場

650+家
來自35國廠商 (2025)

28,000+人次
來自37國買家 (2025)

- ◆ 墨西哥全球第5大汽車生產國，第6大汽車出口國，2024年共生產398.94萬輛小客車 ◆
- ◆ 「IMMEX 製造、加工裝配和出口服務業」墨西哥計畫掌握內外銷優勢 ◆

展品分類

- ⊗ 汽車零組件
- ⊗ 電器與電子
- ⊗ 汽車碰撞及維修
- ⊗ 配件、輪胎及客製化
- ⊗ 連結及自動駕駛
- ⊗ 車身及烤漆
- ⊗ 車隊與配送
- ⊗ 輪框及輪胎
- ⊗ 洗車、保養、改裝
- ⊗ 數位解決方案服務
- ⊗ 診斷及維修
- ⊗ 摩托車零件
- ⊗ 商用車輛
- ⊗ 油、潤滑油及燃料



報名流程

1. 填妥報名表及用印回傳
2. 繳交參展費用 (i)攤位費 及 (ii)預備金

參展費用 (i)攤位費 每9sqm NT\$231,525 (含稅)

公會會籍	車輛公會會員	一般廠商(非會員)
匯款繳交予	車輛公會	經濟日報
戶名	台灣區車輛工業同業公會	聯合報股份有限公司
匯款銀行 (帳號)	台灣中小企業銀行 復興分行 (07012810721)	合作金庫商業銀行 忠孝分行 (0450705012551)
繳款後請提供水單，以利登記選位順序及查帳 請 Email 陳妍貝小姐 yanbei.tan@udngroup.com.tw		
聯絡人	車輛公會 - 宋文彬先生	經濟日報 - 企劃組 陳妍貝小姐
聯絡電話	02-2705-1101 #172	02-8692-5588 #5595
Email	ben@ttvma.org.tw	yanbei.tan@udngroup.com.tw

※攤位配備含：隔間工程 9sqm、地毯 9sqm、公司看板、投射燈*2、圓桌*1、椅子*3、層板*2、插座*1

參展費用 (ii)預備金 NT\$15,000

(展後扣除雜費、轉角費，多退少補)

匯款/支票	公會會員及一般廠商統一繳交予「經濟日報」
戶名/抬頭	聯合報股份有限公司
匯款銀行 (帳號)	合作金庫商業銀行 忠孝分行 (0450705012551)
備註	1. 預備金 展後扣除雜費、轉角費，多退少補 2. 如以支票付款， 票期：115.3.13 支票郵寄收件資訊： 地址 22161 新北市汐止區大同路一段 369 號 2 樓 收件人 經濟日報 - 服務組趙珮雲小姐收 電話 02-8692-5588 #3313
轉角費	如選轉角攤位，每個轉角增收轉角費 NT\$12,075(含稅) [該費用由預備金支付，多退少補]



報名須知

1. 繳費後提出退展，恕不退全額攤位費。
2. 攤位位置於組團會議依攤位大小及繳費先後依序圈選。
(選位順序 | 匯款按匯款時間；支票繳款按郵戳時間)
3. 裝潢設計、物流服務、旅行事項，將於組團會議由協力單位說明。
4. 組團單位保留修改變更之權利。
5. 參展廠商可申請車輛公會及電電公會補助款，名額有限額滿為止。
歡迎參展廠商加入公會，入會詳情請洽本報或以上公會窗口

展務諮詢

陳妍貝 02-8692-5588 #5595
yanbei.tan@udngroup.com.tw



2026年美國汽車零配件展(AAPEX 2026) 參展辦法

日期：2026年11月3日(二)至11月5日(四)

地點：美國內華達州拉斯維加斯 Venetian Expo Convention Centre/ Caesar's Forum

展覽介紹：

美國汽車零配件展(Automotive Aftermarket Products Expo, AAPEX)為北美最大、最專業的汽車零配件展，與SEMA同期展出。上屆展會來自超過46個國家、約2,500家廠商參展，吸引來自110個國家，47,000名以上目標買主及162,000名以上專業人士參與。展會供應鏈新品與解決方案齊聚，現場洽談更趨務實、合作對接效率提升。

展覽項目：

汽車零配件、汽車OEM、車用電子、整車、維修工具、輪胎、清潔、裝飾用品、冷暖、傳動系統、烤漆設備、電動、能源車、商店設備與科技、倉儲智慧機器人運用、汽車車庫設備、汽車再造相關技術等。

費用說明：

項目	金額	付款方式	備註
保證金/ 預備金	NT\$40,000 每一攤位	【開立支票】 支票抬頭：聯合報股份有限公司 支票票期：115年6月30日	<ul style="list-style-type: none"> ● 115年1月20日開始繳交保證金支票，郵局收件日期列入選位排序基準 ● 支付現場電費雜支、轉角費；多退少補 ● 確認有攤位後，保證金會轉為預備金 ● 若無獲得攤位則無息全數退還
團區 攤位費	大會 尚未公告	【銀行匯款】	● 待主辦單位分配攤位後，另 email 通知參展商繳交
個別展區 攤位費	大會 尚未公告		

注意事項說明：

- 若廠商經大會核准，獲得攤位，保證金即轉為預備金（支付營業稅、電費、雜支、其他）
- 報名後要求退展者，恕不退款，敬請見諒。
- 凡報名2個攤位以上之廠商，第2個攤位起每攤位優惠30,000元。
- 轉角費於攤位選定後由廠商保證金/預備金中扣除。（以下暫定：兩面開17,600元-含稅、三面開：92,000元-含稅、島形四面開：197,000元-含稅）



- 2025參展商享有優先排序，報名期間為115年1月20日至1月30日，1月30日以後報名之舊參展廠商，排序同新參展廠商。新參展廠商與舊參展廠商同時報名者，排序一律從115年1月30日起始計算。排序問題如有疑問，請洽經濟日報聯絡窗口。

報名方式：

1. 請填妥附件報名表，以公司大小章完成用印後，以郵局掛號方式繳交正本報名表並附上保證金支票
2. 郵寄資訊：
 - (1) 請將正本報名表和保證金支票一同寄送至下列收件地址：
地址：22161新北市汐止區大同路一段369號
收件人：聯合報股份有限公司(經濟日報-服務組) 趙珮雲小姐
聯繫電話：02-86925588分機3313
 - (2) 請以掛號方式寄送，並保留掛號的執據聯，以利確認郵局系統掛號時間。
 - (3) 建議將報名表電子檔email至下列電子信箱，確認徵展方是否收到正本資料：
戴志蘭小姐 bella.tai@udngroup.com
3. 攤位費用待分配攤位確認後，另email通知參展商繳交。

主辦單位負責辦理下列事項：

1. 展示場地標準攤位之規劃、佈置設計及攤位分配。
2. 辦理參加手續及有關事宜。
3. 對海外發布消息。
4. 派員隨團協助。

參加廠商應遵守及配合事項：

1. 參加廠商須派員準時出席相關會議及參加展覽。
2. 參加廠商不得與其他非本團團員共用其攤位，亦不得擅自轉讓攤位。
3. 參加廠商之展品、出版品及所提供之大會手冊刊登產品圖文，不得涉及商品仿冒或侵害國內外其他廠商之專利權或商標權、或其他智慧財產權，如涉及仿冒事宜，由廠商自行負擔所有責任，並支付衍生之訴訟仲裁等費用，以及活動主辦國行政或司法裁定之賠償或罰鍰。
4. 活動結束後應適當處理其展品。
5. 攤位公司招牌板之名稱須與向經濟部國際貿易局登記之名稱一致，否則經濟部國際貿易局不予補助。

其他事項：參展辦法未規定事項，適用中華民國法律或其它法律規定。

聯絡窗口：

經濟日報 戴志蘭小姐

電話：02-86925588分機5716 email：bella.tai@udngroup.com

台灣區車輛工業同業公會 宋文彬專員

電話：02-27051101分機172 email：ben@ttvma.org.tw



「2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展」 (AUTOMECHANIKA DUBAI)

◎ 編輯部

一、組團說明：

(一) 活動簡介：

1. 展覽名稱：2026年杜拜國際汽車零配件、維修工具及檢測設備展
(AUTOMECHANIKA DUBAI 2026)
2. 展覽日期：2026年11月10日～11月12日
3. 展覽地點：Dubai Exhibition Centre (DEC)
4. 展覽項目：汽車零配件及相關產品

(二) 預定徵集攤位數：12個標準攤位

1. 報名表傳送方式：**只接受電子郵件(E-mail)至賀友信箱：maureen_chen@wesexpo.com**
(統一報名至賀友信箱，請勿傳真或電郵至公會)
聯絡人：賀友展覽公司-陳宇軒02-25982630*105
2. 遞交報名表後，必須於二週內完成全額繳款，方完成正式報名。
3. 確認報名成功後，**車輛公會將另行通知匯款**，4月30日前完成正式報名業者並繳費者，享早鳥優惠價。

二、報名方式：

攤位圈選方式：

1. 攤位面積：面積大的廠商先選位。
2. 攤位面積相同者：以報名時間較早者為先；

報名時間以賀友收到之email報名表時間順序為準(傳真不算、mail至公會不算)。



3.攤位面積非9平米倍數者(如12sqm或20sqm)位置會有限制，須依最終提供之選位平面圖規劃。

三、攤位費用說明：

1.台灣館標準攤位4月30日前報名早鳥價：美金783.5元/每平米(原價美金805元/每平米)

2.行銷套裝：美金500元/每攤位，主辦方規定此項每家都必須支付，包含列於活動官方網站、手機應用程式及配對功能、預約會議及掃描參觀者證以獲取潛在客戶資訊的功能。

3.轉角費(選位作業結束後，選到轉角攤位者需支付轉角費)

● 兩面開：美金10元/每平米(例：9sqm兩面開攤位轉角費用 USD 10 x 9sqm= USD 90)

● 三面開：美金20元/每平米

● 四面開：美金30元/每平米(限24 sqm以上)

4.以上費用未含台灣5%營業稅。

四、攤位展出禁止規定：違者將影響未來報名資格。

1.嚴禁合併攤位及私下轉售攤位：不論攤位大小，攤位空間不可做切割，或私下轉售。

2.公司招牌板：招牌板及LOGO只能以同一家公司露出。

車輛公會聯絡人：業務處鄭專員

電話：(02)27051101分機：131

E-mail：joyce@ttvma.org.tw

**※本展擬申請經濟部國際貿易署海外展覽補助，
故向車輛公會報名參展廠商須符合參展補助之核銷規定。**



新聞選粹

汽車類

【1/2】

歐盟自2024年底針對中國大陸電動車正式加徵最高可達45.3%的反補貼關稅，但根據最新統計，2025年11月大陸電動車在歐洲市場的市占率仍達12.8%，創下歷史新高，在混合動力車領域也取得13%以上的市占率。突顯歐洲仍是大陸電動車的關鍵海外市場，並未被反補貼關稅所嚇退。

即便面臨歐盟開徵的關稅大刀，比亞迪與上汽集團仍持續加碼歐洲市場，奇瑞與零跑等新進品牌亦在快速進軍。有歐洲汽車巨頭斯泰蘭蒂斯（Stellantis）入股的零跑汽車，2025年截至10月的歐洲銷量暴增逾4,000%，奇瑞旗下子品牌Omoda同期成長1,100%。

在市場屢屢斬獲里程碑的同時，2025年12月大陸商務部與歐盟已重啟「最低價格談判」，希望透過設定出口底價來換取部分關稅減免，但歐盟仍認為補貼造成的影響難以抵消。

不過，歐盟碳邊境調整機制（CBAM）也在元旦正式上路，更計畫擴大至汽車及零組件，仍可能為大陸車企帶來新的關稅壓力。

為此，大陸車企亦展開本土化布局以降低相關成本。如比亞迪就在匈牙利建廠，預計於2026年第一季啟動試產，第二季開始全面量產。同時也擴充插電式混合動力與高端車型，進一步加深其在歐洲的投入。此外，也在品牌建設、經銷商網路與

歐洲充電設施上投資，確保其目前的領先地位。

面對大陸電動車品牌的攻城掠地，歐洲本土車企除加快推出平價電動車型外，歐盟執委會更於2025年3月正式提出「汽車產業行動計畫」，預計投入18億歐元，用於建立本地電池供應鏈。計畫還涵蓋自動駕駛技術、單一市場整合及勞動力培訓，期望協助歐洲車廠在建立競爭優勢。

另外，包括義大利總理梅洛尼（Giorgia Meloni）、波蘭總理杜斯克（Donald Tusk）在內的六個歐盟國家領袖，曾在2025年12月聯名要求取消歐盟的「2035年禁售燃油車」計畫，以避免能源轉型過程過於劇烈。（工商時報）

【1/3】

2025年全台新車銷售量出爐，12月全台新車銷量拉尾盤，單月衝上4萬7303輛，月增29.7%、年增14.5%，帶動全年新車領牌數達41萬4436輛，年減9.5%，成功守住40萬輛關卡。

其中進口車在TESLA電動車一口氣領牌5547輛挹注下，12月領牌數達2萬4802輛，較11月成長36.8%，並較前年同期成長24.8%，市占率飆上52.4%；累計去年進口車領牌數20萬1988輛，年減8.4%，市占率48.7%。

受到台美進口關稅和貨物稅影響，各大品牌去年銷量普遍較前年衰退，其中，和泰汽車代理的TOYOTA和LEXUS去年領牌數15萬3535輛，與前年持平、市占率37%。

中華汽車旗下MITSUBISHI、CMC



和MG去年領牌數共4萬2898輛，年減16.3%、市占率10.4%；裕日車旗下NISSAN+INFINITI領牌數1萬3118輛，年減33.9%、市占率3.2%。

三陽旗下南陽實業代理的HYUNDAI去年領牌數1萬9017輛，年減16.2%、市占率4.6%；台灣本田去年領牌數2萬3569輛，年減12%，市占率5.7%；MAZDA去年領牌數1萬4676輛，年減0.7%、市占率3.5%。

去年豪華進口車領牌數10萬2101輛，年減11.6%，其中LEXUS領牌數達2萬8628輛，較前年微增0.4%，拿下豪華車市占率第一名；M.BENZ共2萬2893輛，年減12.9%；BMW共1萬7278輛，年減15%，在豪華進口車市占率16.9%。

TESLA去年領牌數1萬6590輛，年增8.6%；PORSCHE、VOLVO、AUDI各為5088輛、4940輛和3039輛，較前年衰退12.3%、50.1%和23%。

車商表示，2025年年初受到台美進口關稅議題影響新車銷售，第三季受惠於政府推出新購貨物稅補助及延長汰舊換新政策，成功刺激需求，預期今年元月在各大品牌加碼促刺激農曆年前買氣激勵下，單月領牌數可達4萬3000輛。（自由時報）

【1/3】

挪威官方數據顯示，當地2025年登記新車將近96%為純電動車，特斯拉（Tesla）連續5年成為挪威最暢銷品牌，不過中國製汽車的市占率也在持續攀升。

路透社報導，產油國挪威快速朝電動車轉型，這點與歐洲其他地方大異其趣；因目前許多地方電動車需求疲軟、傳統車企大力遊說，歐盟2025年12月月決定撤銷原訂2035年上路的燃油新車禁售令。

挪威道路交通資訊委員會（OFV）資料顯示，在稅制誘因推動下，2025年挪威登記新車有95.9%為電動車，從2024

年的88.9%持續增長，而12月單月更高達97.6%。

挪威道路交通資訊委員會表示，2025全年挪威新車登記數達17萬9549輛寫下新高，較2024年增加40%。

特斯拉連續第5年成為挪威最暢銷汽車品牌，市占率為19.1%；福斯汽車（Volkswagen）13.3%居次，富豪（Volvo）7.8%排名第3。

在主力車款Model Y帶動下，特斯拉2025年在挪威賣出2萬7621輛，創下單一車廠單年在挪威銷售的新紀錄，顯示特斯拉逐漸擺脫之前因執行長馬斯克（Elon Musk）支持極右翼政黨、力挺美國總統川普而在歐洲引發消費者抵制的陰霾。

中國製汽車2025年在挪威市占率，也從前一年10.4%攀升至13.7%，其中又以比亞迪表現最為突出，在挪威的銷量較前一年翻倍。

挪威自2023年開始對電動車課稅，並於去年10月宣布自2026年元旦起，將對每輛電動車加徵最高約5000美元的增值稅，促成買家與車廠一波趕在2025年底搶購與交車熱潮。

挪威電動車協會（NEVA）表示，雖然一些電動車優惠已被削減，但政府同時也持續提高汽、柴油車的稅金，使燃油車的成本也在不斷增加。

挪威2025年為數不多的登記燃油新車，主要為特殊用途車輛，像是供身障者搭乘的復康巴士、警用或其他緊急救援車輛，以及少量油電混合車與跑車。

由於售價低於30萬挪威克朗（約新台幣94萬）的電動車2026年仍可免徵增值稅，預期將為小型電動車市場帶來新的成長動力。（中央社）

【1/6】

美國電動車製造商特斯拉(Tesla)去年12



月在英國的銷量年減29%，顯示特斯拉在英國面臨激烈競爭。

運輸研究機構New AutoMotive公布的數據顯示，特斯拉12月在英國的新車註冊量跌到6323輛。就2025全年，特斯拉在英國銷售減少8.9%。

在英國的銷量下滑，呼應了特斯拉在歐洲其它市場的類似趨勢，顯示由於市場競爭、產品老化、馬斯克在歐洲的政治立場，使得特斯拉銷量受到影響。

儘管有比亞迪的追趕，以及銷量暴跌，但特斯拉12月在英國仍維持最暢銷電動車品牌的寶座。

就全球而言，特斯拉2025年銷量連續第二年下滑，並將銷售寶座拱手讓給了比亞迪。

英國汽車製造商與貿易商協會(SMMT)的初步數據顯示，英國2025年新車銷售增加了3.5%，達到約200萬輛，為疫情爆發以來首次達到此一水準。SMMT執行長Mike Hawes說，電動車普及率上升。無疑是正面的一件事，但速度仍然太慢，對業界來說成本也太高。（時報資訊）

【1/9】

金融時報報導，中國大陸汽車出口今年可望再創新高。多家分析師與產業團體預測，中國汽車出口量年增上看25%，可望首次突破700萬輛，主要是國內燃油車銷售崩跌、電動車成長放緩，各家車廠轉向海外市場以消化產能。

UBS分析指出，今年中國燃油車出口將成長4%至340萬輛，電動車出口則大增逾50%至370萬輛。

主要出口市場包括墨西哥、中東、俄羅斯，以及部分歐洲國家。在關稅與貿易壁壘升高下，中國車廠加速於海外設廠與布局銷售網絡，但美國市場仍因關稅與國安限制而受阻。中國乘用車市場信息聯席會

也預估，今年出口成長動能主要來自比亞迪等電動車業者。

UBS指出，海外銷售已貢獻中國汽車業約20%營收、接近一半的獲利。在大陸市場補貼退場、競爭加劇下，出口正成為中國車企維持成長與獲利的關鍵戰場。（經濟日報）

【1/13】

歐盟針對輸入歐盟的中國電動車發布指導方針，中國將提出最低價格。中國專家指出，該舉措初期可能因定價調整產生短期銷量波動，但後續會逐步回升，預期2026至2028年，中國電動車對歐盟出口將保持20%左右的年均增速。

歐盟執委會宣布，針對輸入歐盟的中國電動車發布指導方針。中國商務部昨天也通報，雙方一致同意，向對歐盟出口純電動汽車的中國出口商，提供「關於價格承諾的通用指導」。

中國乘聯分會秘書長崔東樹表示，中國自主品牌企業在歐盟增速迅猛，此次成果將進一步鞏固這一勢頭。他說，中歐以價格承諾替代高額關稅的磋商成果，是雙方務實共贏的重要突破。這一機制為中國電動車保留了歐盟市場核心準入通道，規避高額關稅衝擊，穩定市場準入基礎，穩定了行業預期。

崔東樹表示，價格承諾機制落實初期，部分車企因調整產品定價與結構，可能出現銷量短期波動。但隨著車企適應新規則、本地化產能釋放及產品競爭力提升，中國電動車在歐盟市場的銷量將逐步回升。預計2026至2028年，中國電動車對歐盟出口將保持20%左右的年均增速。

崔東樹指出，長期來看，中歐將從貿易層面的博弈轉向產業層面的深度協作。此外，在電池回收、碳足跡管理等領域，雙方也將加強合作，共同推動歐盟汽車市場



的電動化轉型。

乘聯分會的最新數據顯示，2025年1至11月中國對歐盟出口的整車輛已經達到了百萬輛規模。在純電、插混和普通混合動力三類中國整車出口市場中，歐盟都排在第一。

上汽、比亞迪、奇瑞、零跑、小鵬等中國車企，2025年均加大歐洲市場的開拓力度。（中央社）

【1/14】

根據中國汽車工業協會（中汽協）發布數據，2025年中國汽車產銷量分別為3453.1萬輛和3440萬輛，分別年增10.4%和9.4%，產銷量再創歷史新高，連續17年居全球第1。2025年，新能源汽車產銷量逾1600萬輛，其中中國國內新車銷量比重逾50%，成為中國汽車市場主導力量。

在對外貿易方面，汽車出口逾700萬輛，出口規模再升至新階段。其中，新能源汽車出口261.5萬輛，年增1倍。2024年中國汽車出口585.9萬輛，新能源汽車出口128.4萬輛。

中國於2023年首度超越日本成為全球最大汽車出口國。據先前日媒報導，2025年中國車企的全球新車銷量首次超越日本，躍居第1。

央視報導引述中國汽車工業協會相關負責人表示，2025年中國「兩新」（設備更新與以舊換新政策）政策加力擴圍，企業新品密集上市，汽車市場終端需求持續釋放，汽車產銷量實現超預期增長。

值得注意的是，2025年中國品牌乘用車銷量比重接近70%，較2024年同期上升4.3個百分點。在政策利好、供給豐富和基礎設施持續改善等多重因素共同作用下，新能源汽車持續增長，新能源汽車產銷量連續11年位居全球第1。

中汽協表示，2026年「兩新」政策平

穩有序銜接。9部門聯合印發的「關於實施綠色消費推進行動的通知」，將加快發展方式和消費模式綠色轉型，這將穩定市場預期，提振汽車消費。2026年，中國汽車產業將持續推進「高質量發展」，整體市場保持穩健運行。中汽協預測，2026年中國汽車總銷量3475萬輛，年增1%。（中央社）

【1/17】

加拿大將中國電動車關稅從100%大降為6.1%，每年限額4.9萬輛進口。分析指出，這對特斯拉有利，也為中國汽車品牌在加拿大開拓市場創造條件。

加拿大總理卡尼（Mark Carney）14日至17日訪問中國，並在中國簽署一系列協議，其中，大降中國電動車關稅受到矚目，讓其享有最惠國關稅稅率6.1%。

2024年10月起，加拿大跟進美國的關稅措施，對中國產電動汽車加徵100%關稅。加拿大官方最新公告表明，加國以配額制代替了加徵關稅政策，並指4.9萬輛的配額相當於2023和2024年中國電動汽車每年對加拿大的出口量，在同期加拿大新車市場占比不到3%。

陸媒財新網報導，中國向加拿大出口的電動汽車主要來自特斯拉（Tesla）中國，此外還有少量來自極星和瑞典車企富豪（Volvo）汽車，極星是富豪與吉利共同組建的初創企業。

加拿大表示，將在3年內推動中國企業在加拿大設立合資企業，促進加本國電動汽車供應鏈發展，並在未來5年內確保超過一半的進口車輛售價低於3.5萬加元（約新台幣79萬元），為加拿大消費者提供更多實惠選擇。

中國企業在加拿大建廠，將獲得向美國銷售汽車的潛在機會。加拿大和美國、墨西哥簽訂了「美墨加協定」（USMCA），



滿足原產地規則的汽車在3國市場貿易可以享受零關稅。今年7月，3國將就此協定是否延期進行談判。

加拿大廣播公司（CBC）報導，加拿大汽車製造商協會主席金士頓（Brian Kingston）表示，加拿大汽車行業與美國深度融合，如今正要重新審查「美墨加協定」（USMCA），與中國的協議為USMCA帶來了變數。他說：「我們已經明確表示，在這個時期與中國就電動車進行任何形式的合作都將極其危險。」（中央社）

【1/20】

德國為提振汽車銷售，推出補貼民眾購買電動車計畫，規模達30億歐元（約35億美元），適用對象也包括中國大陸的電動車品牌。

德國19日公布這項新一輪獎勵措施。先前的電動車補貼政策在2023年底結束，需求隨之大幅下滑。政府希望銷售能夠復甦，扶持陷入困境的汽車產業，也繼續讓電動車更為普及，雖然目標是支持本土車廠，但補貼將不會對車輛的產地設限。

德國這項決定，對中國大陸的比亞迪等價格實惠、正在歐洲不斷擴大市占的車廠來說，是一大利多。彭博新聞指出，中國大陸的電動車雖已面臨歐盟對進口電動車徵收關稅，但製造成本較低，在歐洲市場仍能獲利。

德國向中國大陸汽車品牌開綠燈的做法，與其他國家不同。英國去年推出的補貼計畫，實際上將中國大陸電動車排除在外，因為強制要求滿足包括電池及組裝過程低碳排等環境標準。法國所謂的社會租賃計畫也包括類似條件。

德國環境部表示，新一輪補貼最早將於10月展開，預期至2029年將支持約80萬輛電動車的購置。補貼金額在1,500歐元至6,000歐元之間，取決於家庭收入、家庭規

模以及車型，主要是提供給中低收入的購車者。

補貼該計畫也預期能令福斯汽車（Volkswagen）和Stellantis等車廠受益，這些車廠正在推出更多價格實惠的電動車型。（經濟日報）

【1/27】

根據中國乘聯分會秘書長崔東樹27日最新披露的資料顯示，2025年全年，中國對墨西哥汽車出口達到62.52萬輛，較同期增長18.05萬輛，墨西哥超過俄羅斯成為中國汽車出口的第一目的國。

界面新聞報導，2025年全年中國汽車實現出口832萬輛，較2024年全年增速30%；全年新能源汽車出口量343萬輛，年增70%，增速遠高於2024年全年的16%。

2025年中國汽車出口版圖發生顯著變化，從依賴單一市場轉向多元布局。出口市場的結構上，2025年中東、中南美和歐洲市場的占比提升。

從具體資料看，2025年累計整車出口總量的前10國家：墨西哥62.52萬輛、俄羅斯58.27萬輛、阿拉伯聯合大公國（阿聯酋）57.19萬輛、英國33.56萬輛、巴西32.21萬輛、沙烏地阿拉伯30.22萬輛、比利時30.01萬輛、澳洲29.74萬輛、菲律賓25.67萬輛、哈薩克21.15萬輛。

從增量角度看，阿聯酋成為2025年中國汽車出口增長最迅猛的市場，較同期增長24.17萬輛，墨西哥以18.05萬輛的增量位居第二。

自2023年首次超越日本後，中國汽車出口已連續三年蟬聯全球第一。新能源汽車成為帶動增長的核心。

中國新能源車2025年全年出口表現好於預期，主要是插混和混動替代純電動成為出口增長的新增長點，尤其是插混的皮卡出口表現較強，成為商用車新能源車出口



亮點。

中國新能源車出口向中東和發達國家市場呈現高品質發展的局面，主要是出口西歐和亞洲市場。

2025年新能源汽車出口的前五大市場分別是比利時、英國、墨西哥、巴西和菲律賓。這些市場的新能源汽車出口增量顯著，其中墨西哥增長14.06萬輛，阿聯酋增長11.52萬輛，英國增長11.19萬輛。

2025年中國汽車出口均價為1.6萬美元，較2023年的1.9萬美元和2024年的1.8萬美元持續回落。崔東樹分析認為，這一變化主要源於特斯拉出口占比下降帶來的結構性影響。

展望2026年，中國汽車工業協會副秘書長陳士華預計，中國汽車整體市場將保持穩健運行。產銷有望達到3475萬輛，呈現1%左右的增長。

中國乘聯分會秘書長崔東樹表示，未來，隨著海外產能布局的持續完善、技術研發的不斷深入以及市場多元化戰略的推進，中國汽車出口有望繼續保持增長態勢，但同時也需關注海外貿易壁壘、供應鏈風險及全球市場競爭加劇等挑戰。（工商時報）

【1/27】

儘管歐盟政策官員已經提議放寬了相關碳排規定，但公布的數據顯示，歐盟地區12月純電動車銷量已經超過燃油車。

歐洲汽車製造商協會(ACEA)公布的數據顯示，相較於中國的比亞迪和歐洲的福斯汽車，美國的特斯拉(Tesla)持續在歐盟流失市占率。

就歐洲地區而言，歐洲整體汽車銷量在12月為連續第6個月的正成長，2025年的新車銷售數量來到近5年最高水準，但是仍遠低於疫情前的水準。

ACEA公布的數據顯示，包括歐盟、英

國和歐洲自由貿易聯盟(EFTA)的歐洲地區12月整體汽車銷量為增加7.6%，來到120萬輛。2025年整體銷量成長2.4%，達到1330萬輛。

在12月福斯集團和Stellantis集團的銷量分別增加10.2%和4.5%，表現亮眼，而雷諾汽車(Renault)卻減少2.2%。

以品牌來看，特斯拉銷量減少20.2%，比亞迪則大增229.7%。

就歐盟地區而言，12月汽車銷量增加5.8%，來到接近100萬輛；全年銷售增加1.8%，至1080萬輛。

12月歐盟的純電動車、插電式混合动力車、油電混合車分別增加51%、36.7%、5.8%。三者廣義的電動車總共銷售佔比為67%，高於2024年同期的57.8%，其中純電動車銷量超越了燃油車。

歐盟去年12月公佈了一項計劃，暫停原定於2035年生效的燃油車銷售禁令，希望放緩汽車製造商的轉型壓力。但分析師預計，儘管政策有所放鬆，電動車仍將越來越受歡迎。（時報資訊）

【1/27】

根據TrendForce最新電動車產業研究，增程式電動車(Range-Extended Electric Vehicle, REEV)近年漸成為車廠轉向純電化的過渡選項，日前歐盟宣布調整2035年禁售燃油車政策，更為REEV提供重要法規彈性和發展空間。TrendForce預估，在政策彈性、技術成熟度、市場接受度支撐下，2030年全球REEV年銷量將可達300萬台，較2025年翻倍成長。

歐盟於2025年末宣布，計畫將原本「新車100%零排放」的規定，放寬為「整體新車平均減排90%」，其餘可透過使用低碳鋼、合成燃料等方式抵銷，此案尚待歐盟成員國和歐洲議會審議通過。

TrendForce表示，REEV的架構與插電式



混合動力車(PHEV)相似，但其內燃機僅負責發電、不直接驅動車輪，所以更能提供近似純電車(BEV)的體驗，實際碳排放量也較PHEV低。更重要的是，REEV可透過內燃機及電池包雙重供電，能大幅降低駕駛者里程焦慮。

REEV於全球新車市場的滲透率已從原本不到3%，至2025年第三季穩定維持在4%左右。中國車廠憑藉相對較低車價、電池成本優勢主導市場，指標業者如賽力斯集團、理想汽車、長安汽車集團。不過，BMW、Volkswagen、Volvo、Stellantis等歐洲車廠也已陸續宣布、或傳出有意於2026年導入REEV車型，作為純電市場成熟前的重要過渡。在內燃機技術領先的Toyota，以及Hyundai同樣有類似計畫。

從供應鏈分析，REEV同時搭載內燃機、動力電池與純電驅系統，若滲透率能提升，相關零組件供應鏈皆可受惠。此外，REEV的主流功率輸出範圍與SiC功率晶片的目標市場有著高度適配性，有助於支撐車用SiC的應用需求。

然而，由於REEV系統複雜度高，車型高度集中於高階SUV，較高的車價是普及化的挑戰。而REEV利用內燃機發電，能量轉換效率遠低於BEV，加上背負較其他混合動力車型更大的電池包和電驅系統，續航力也易受影響。(時報資訊)

【2/2】

公布今年1月台灣新車掛牌數3.5萬輛，比原先預估的4.3萬輛低，也較2025年12月的4.73萬輛減少，主要是1月中美國進口車關稅政策仍未明，市場氛圍轉趨保守，消費者觀望情緒升溫，使銷售動能略受影響。

展望2月，車界人士分析，因農曆年假及228連假，工作天數減少，預期2月台灣總市場登錄2.6萬輛，較2025年同期減少

6%。

展望今年車市，和泰車先前評估，在政策延續與需求回補的雙重推動下，加上關稅政策逐漸明朗，預期今年車市將比2025年更為活絡，全年新車掛牌總市場可望上看44萬輛。

根據統計資料，鴻海與裕隆合資的鴻華先進，攜手裕隆推出納智捷(LUXGEN)品牌電動車n7，今年1月共交付128輛新車，2025年全年交付3431輛，加上2024年全年交車7121輛，累計到今年1月，納智捷n7共計交車達1萬680輛。

資料顯示，今年1月台灣新車掛牌3萬5073輛，較去年12月4萬7303輛減少25.9%，較2025年同期3萬5064輛微增。

業者分析，1月車市有政府新購貨物稅補助及汰舊換新政策延長等因素帶動，各大品牌在2月農曆年前，也積極推出促銷活動搶攻買氣，整體需求維持穩定。不過，1月中旬因美國進口車關稅政策未明，市場氛圍轉趨保守，消費者觀望情緒升溫，使銷售動能略受影響。

根據統計，和泰車旗下TOYOTA在1月登錄數1萬1614輛，市占率33.1%，續居台灣新車市場品牌第1，累計TOYOTA與LEXUS品牌1月合計登錄1萬4787輛，市占率42.2%，創歷年次高，僅次於2025年1月的市占率46.6%。和泰車評估，今年2月TOYOTA與LEXUS品牌合計新車掛牌數約8000輛，市占率30.8%。

觀察進口車，根據統計，1月進口車登錄數1萬4561輛，較去年12月的2萬4802輛大減41.3%，年減12.2%，市占率降至41.5%。

觀察高級車市況，根據統計，1月台灣高級車市場總登錄數7234輛，月減44.7%，較2025年同期減少26.1%。

業者分析，1月高級車持續受到美製進口車關稅議題影響市場買氣，消費者普遍



抱持觀望心態，導致購車決策遞延。（中央社）

【2/6】

中國官媒新華社報導，加拿大總理卡尼（Mark Carney）當地時間5日宣布包括重啟購車補貼的電動汽車發展新戰略，並指將與中國合作推動加國本土生產和出口電動汽車。

新華社發自渥太華的報導說，加拿大將啟動一項為期5年、耗資加幣23億元（約合新台幣532億元）的「電動汽車可負擔計畫」，為相關消費者提供補貼。加國政府還將實施更嚴格的溫室氣體排放標準，目標是到2040年實現90%的電動汽車普及率。

此外，加國政府還將撥款30多億元幫助汽車行業轉型發展，投資15億元擴建全國的電動汽車充電網絡基礎設施，並透過實施減稅政策，鼓勵企業投資清潔技術和電動汽車領域。

報導引述加拿大總理府公布的聲明，加拿大將致力促進電動汽車領域的大規模投資，包括加強對中國合作，以實現加拿大汽車出口市場多元化，並將加拿大打造成全球電動汽車領域的領導者之一。

目前，逾9成加拿大製造的汽車以及6成加拿大製造的汽車零部件出口至美國，而美國汽車關稅正威脅加拿大的汽車製造業以及12.5萬個直接相關的就業崗位。

卡尼1月與中國簽署了系列協議，包括將中國電動車關稅從100%大降為6.1%，每年限額進口4.9萬輛。

加拿大政府當時表示，將在3年內推動中國企業在加拿大設立合資企業，促進本國電動汽車供應鏈發展。（中央社）

【2/7】

巴西電動車市場近年快速成長，消費者滿意度更位居全球前列。根據最新調查，

92%的巴西車主表示願意再次購買電動車，僅有1%考慮回到燃油車，顯示電動車已逐漸成為巴西人長期的交通選擇。

巴西新聞網站UOL近期報導引述全球電動車駕駛調查（Global EV Driver Survey 2025）數據顯示，巴西消費者的滿意度（92%）高於全球平均（87%），與德國（91%）和挪威（95%）相近。受訪者指出，低運行成本、科技配備、環保意識以及駕駛舒適度是主要原因。約68%的巴西車主認為減少碳排放是購車的重要動機，顯示環境因素在消費決策中日益重要。

另據巴西Forbes網站指出，在銷售數據方面，巴西2025年電動與混合動力車銷量達22.3萬輛，較前一年成長26%，占輕型車市場的9%。其中，插電式車型（純電與插電式混合）占比最高，顯示消費者對續航力與充電便利性的需求逐漸提升。地理分布上，聖保羅所在的東南部仍是最大市場，但南部與東北部成長顯著，反映電動車逐步走向全國普及。

進入2026年，電動化趨勢更加明顯。根據巴西汽車製造商協會（Anfavea）統計顯示，今年每6輛新車中就有1輛為電動或混合車，創下歷史新高。其中35%為本地生產，凸顯國產化在轉型中的重要角色。政府推動的「永續汽車計畫」更進一步刺激市場，透過減免工業產品稅（IPI）鼓勵高效能、低排放的國產小型車，銷量在一年內成長逾20%。

報導指出，儘管基礎設施仍是挑戰，約40%的巴西車主在長途旅行時仍擔心充電站不足或故障，但業界已加速布局，從聖保羅、里約等大城市擴展至中西部與東北部。專家認為，隨著充電網絡擴張與更多平價車型上市，巴西電動車市場有望持續成長。（中央社）



【2/9】

中汽協汽車市場研究分會秘書長崔東樹表示，2025年大陸新能源乘用車世界市占率達68.4%，其中第四季大陸新能源乘用車市占率達到71.9%。2025年1~12月大陸在世界純電動車市占率為64.3%，較2024年微增1個百分點。

財聞報導，2025年1~12月份世界汽車銷量達到9,647萬台，新能源汽車達到2,271萬台，世界廣義新能源車銷售比例達到世界汽車銷量占比為30%，比2024年全年增長4個百分點，而狹義新能源車占比23.5%，呈現相對較強的狀態。全年新能源車份額達到23.5%，其中純電動車的占比達到15.6%，插電混動達到7.9%的汽車比例，新能源表現優秀。

歐美市場方面，美國新能源的銷量163萬台增速1%，相對近幾年增速較好。由於高關稅和新能源補貼取消的漲價因素，美國新能源車12月銷量11萬台，年減31%。歐洲新能源乘用車銷量383萬台，增量93萬台，增32%。初步統計，歐洲新能源乘用車12月40萬台，年增35%。（工商時報）

【2/10】

龔明鑫主持「臺美關稅談判車輛產業影響說明及後續措施座談會」，邀請車輛公會與9大本土車廠討論關稅事宜。針對業者關切未來若台美談妥汽車關稅，是否會外溢適用至其他國家，龔明鑫強調，台美屬雙邊貿易協定，與其他國家無關，其他國家不會比照適用，相關措施僅限於美國汽車。

至於美國汽車的認定方式，龔明鑫說，仍須符合一定的原產地與附加價值規定，即在美國製造並具備相當附加價值，這也是國際間既有的原產地認定原則，此外，「小客車」與「小貨車」屬不同項目，未

來將分開談判，關稅結果不一定相同。

龔明鑫提到，目前已委託智庫以模型初步評估汽車關稅調整對產業的影響，產值影響約為1%多，整體仍屬可控。龔明鑫指出，雖然表面上看似對美國汽車市場開放，「感覺好像要防守」，但座談中不少國內車廠也提出外銷與國際布局規劃，政府將協助業者行銷全球，不僅固守國內市場。

針對30億元專案內容，龔明鑫表示，經濟部將透過輔導團隊，主動與車廠接洽，了解其轉型或升級方向，並結合車輛中心、工研院等單位共同協助。

產業發展署署長邱求慧補充指出，部分國內車廠屬於技術母廠授權生產，30億元專案的重點之一，是協助業者建立自主研發能力，唯有掌握自主技術，才能真正出口並布局國際市場，補助也將擴及上下游零組件、設備與模具廠商，並納入國際認證費用，協助業者在國內完成驗證、加速進軍海外市場。

在出口布局方面，龔明鑫表示，台灣汽車零組件在國際售後市場原本就具備高度市占，未來希望進一步帶動整車出口，尤其透過自主開發技術，降低對母廠限制。龔明鑫指出，除傳統車廠外，電動車MIH體系已與日本車廠合作，部分產品可望回銷日本，電動商用車等新型態車輛也具發展潛力，不僅侷限於小客車，「將來電動化對台灣來講也有很大的發展機會」。（中央社）

【2/11】

據中國汽車工業協會11日公布的最新資料顯示，2026年1月份，大陸汽車行業總體運行平穩。汽車生產與銷售分別完成245萬輛和234.6萬輛，產量與去年同期比增長0.01%，銷量則下降3.2%。



其中，新能源汽車市場平穩運行，產銷分別完成104.1萬輛和94.5萬輛，同比分別增長2.5%和0.1%。此外，商用車市場延續向好態勢，產銷與同期相比均保持兩位數增長。

出口部分，汽車出口與同期相比增長44.9%至68.1萬輛。其中，新能源汽車出口保持高速增長，出口30.2萬輛，同期相比增長1倍；純電動汽車出口20.2萬輛，同期相比增長一倍。整車出口前十企業中，有9家企業出口實現正增長。

中國汽車工業協會表示，2026年開年首月，政府密集推出一系列惠民惠企政策，助力民生與經濟發展。隨著相關政策的細化、落實，有助於推動車市需求企穩回升，助力行業平穩運行。

此前，由於補貼與新能源汽車減稅政策的施行，大陸的車市一度迎來繁榮，但自去年底起，由於消費預期與其他多種因素，汽車銷售數字便罕見出現下滑。各界都預估，因補貼退場與產能過剩，今年度的大陸車市將出現一定的銷量下跌。（工商時報）

【2/13】

台美正式簽署對等貿易協定（ART），美製進口車關稅將降至零，市場預期將迎來進口車降價潮，不過盤點財政部現行稅費機制，以2001cc以上小客車為例，進口車仍須負擔貨物稅、營業稅合計達35%，若銷售價格或完稅價格達新台幣300萬元，整體稅率增至45%。

值得注意的是，去年立法院三讀通過，購買2000cc以下小客車並完成掛牌，每輛減徵5萬元，由於排氣量低的小客車相較於排氣量高者，售價較為平價，也不觸及奢侈稅，民眾若是汽車汰舊換新，可再享有貨物稅免徵5萬元，因此經濟部預期，國產車

廠仍具一定競爭力優勢。

行政院發布新聞稿指出，民眾關心的小客車將降至零關稅，但保留中小貨車維持一定關稅，以確保軍工韌性；另符合美國聯邦機動車輛安全標準（FMVSS）的美規車，將取消美規車進口數量限制。

龔明鑫解釋，目前美國進口車關稅17.5%是針對進口到岸價格課徵，消費者實際購車價格還包含貨物稅與營業稅等，因此最終降幅未必等同關稅調降，但已經趨近關稅影響程度。

目前台灣對車輛進口相關稅費，除關稅外，另有貨物稅、營業稅，以及其他可能稅費，如推廣貿易服務費、特種貨物及勞務稅等。

其中，根據貨物稅條例規定，汽缸排氣量2000cc以下（含）小客車貨物稅稅率為25%，不過去年立法院三讀通過可減徵5萬元貨物稅；2001cc以上者為30%；另電動小客車享免徵貨物稅優惠，但以完稅價格140萬元稅額為限，超過部分則採減半徵收，稅率為12.5%或15%。

營業稅方面，依據加值型及非加值型營業稅法規定課徵，目前稅率為5%。需要注意的是，營業稅額的計算方式，是加計關稅完稅價格、進口稅、貨物稅等稅目後再乘以5%。

至於其他可能的稅費，還包括俗稱奢侈稅的特種貨物及勞務稅。特種貨物及勞務稅條例明定，每輛銷售價格或完稅價格達300萬元的小客車，將加徵10%奢侈稅。特貨稅完稅價格為關稅完稅價格與進口稅加總，而實際稅額則需再加上貨物稅、營業稅，並乘以稅率10%。

換言之，即使美製車進口關稅降至零，但高檔車款仍須負擔貨物稅、營業稅與奢侈稅合計45%。因此經濟部也認為，增加進口美系車不一定會直接衝擊到國產車市



場，反而是可能與歐系車或日本車競爭。

此外，為了協助廠商拓展貿易及辦理相關貿易活動，現行貿易法設有收取推廣貿易服務費的規定，目前費率為0.04%，計算方式是以關稅完稅價格乘以0.04%。（中央社）

【2/17】

俄烏戰爭2022年2月爆發後，歐美日車廠配合制裁而退出俄羅斯市場。但路透社報導，部分日本、德國品牌汽車不但被中國中間商轉銷俄羅斯市場，且使用中國汽車界一度猖獗的「零公里二手車」手法，以中古車名義把新車賣往俄羅斯。

報導提到，這種「灰色市場」的操作，讓數以萬計的汽車從中國轉口到俄羅斯，避開了相關國家對俄羅斯的制裁，也打破了這些車廠先前退出俄羅斯市場的承諾。

在操作上，這些新車在中國被經銷商或貿易商登記為「已售出」，即可被歸類為中古車加以出口。但不同的是，這些新車在俄羅斯的售價，與未曾登記為「已售出」的新車相差無幾，這已從查閱到的文件及俄羅斯經銷商的口中獲得證實。

根據報導，賓士（Mercedes-Benz）、BMW、福斯（Volkswagen）等對俄羅斯執行制裁的車廠，都強調禁令依然有效，並正盡最大努力防止未經授權的出口，其中包括在合約中設置條款及教育經銷商。但這些車廠也強調，調查潛在違規行為難度很高。

根據俄羅斯車市研究機構Autostat的數據顯示，在俄羅斯市場的歐美及日本品牌汽車中，從中國進口的比重不斷上升。

報導提到，有數據顯示，自俄烏戰爭以來，外國汽車品牌在俄羅斯的累計銷量已超過70萬輛，其中豐田是銷量高居第2的品牌，僅次於中國品牌。

豐田對此透過聲明強調，該公司2022年就已停止向俄羅斯出貨；馬自達則表示，在俄羅斯銷售的任何馬自達汽車，均透過不受該公司控制的第三方轉售。（中央社）

【2/23】

德國總理梅爾茨（Friedrich Merz）預計24日至26日訪問中國，並率經濟代表團同行，將與中國國家主席習近平及國務院總理李強會晤。根據聯邦政府新聞稿，雙邊關係及經濟、安全政策議題將是會談重點。

訪問前夕，德國汽車工業協會（VDA）主席穆勒（Hildegard Müller）接受「週日世界報」（Welt am Sonntag）訪問時表示，德國政府應在會談中明確指出中國在市場中造成的競爭扭曲，並強調雙方應朝「相互開放市場」方向推進，而非走向彼此封閉。

穆勒表示，德國車廠近年在中國銷量下滑，除當地電動車品牌獲高度補貼、快速崛起外，中國針對高價汽車加徵的奢侈稅，對德國品牌造成衝擊。

她同時對歐洲內部日益升高的保護主義聲音提出警告，歐盟若透過公共採購優先採用歐洲車、提供購車補貼或加徵關稅等偏向本地製造的政策，恐引發中國反制。穆勒並表示，這類目前由法國所倡議的措施，對德國汽車製造業帶來不利影響。

另一方面，中國政府可能在即將公布的下一個五年計畫中，降低對電動車產業的補貼力度，因官方認為轉型已大致完成。穆勒表示，梅爾茨此行正值五年計畫制定前夕，是了解中國相關產業政策下一步的重要時機。

德國智庫也將梅爾茨此行定位為一場「壓力測試」。歐洲最大中國研究智庫柏



林墨卡托中國研究中心（MERICS）分析指出，在跨大西洋關係出現不確定性之際，歐洲是否能在對中政策上展現一致立場與戰略自主，值得觀察。（中央社）

鄭育佳整理

機車類

【1/2】

交通部規畫駕照管理三策略，今年1月起陸續實施，公路局今宣布，1月30日起，機車筆試取消是非題，改全部選擇題，危險感知情境題從10題增至15題，新制題庫1050題已上線提供民眾參考；另3月30日起汽車場考將新增無號誌路口停讓動作考驗項目，大型車也要做指差確認，考試時未落實將一口氣扣32分直接不及格。

據統計，去年機車駕照筆試考試人數為29萬人、汽車筆試30萬人，機車筆試及格率79%、機車筆試及格率為72%。

公路局長林福山說明，1月30日起實施機車駕照筆試題庫新制，全面取消是非題，統一改採50題選擇題形式測驗。先前已開過3次外審題目會議並完成編訂，原共有約1600題含選擇題932題，新制題庫共1050題選擇題，並導入以人為本核心理念，題型架構分為「正確觀念與態度」、「主動停讓文化」、「安全駕駛能力」及「危險感知能力」4大類。

林福山提到，其中「危險感知能力」相關的情境題與影片題，將由現行10題調整增加至15題，占整體考題比率由20%提高至30%，強化考生對道路風險之辨識與因應能力。

根據最新機車筆試題型舉例，「機車

駕駛人於紅燈期間，以牽引方式通過停止線或號誌管制路口，此行為如何認定？」選項有「以牽引方式視同行人無違規」、「行為人視同闖紅燈」及「僅違反不遵守標線指示非屬闖紅燈」，此題正確選項為行為人視同闖紅燈。

另也有一題考到「機車於設有待轉區之路口進行兩段式左轉時，關於進入待轉區之方式，下列敘述何者正確？」選項有「利用直行車道進入待轉區，進入前減速，顯示煞車燈即可」、「利用右轉車道進入待轉區，以避免妨礙執行車輛通行」及「待轉區空間有限時，得暫停於行人穿越道上等候進入」，此題正確選項為利用直行車道進入待轉區，進入前減速，顯示煞車燈即可。

林福山說，機車筆試新制將於115年1月30日正式實施，民眾即日起預約115年1月30日（含）以後之考試日期，將適用新制。為便利民眾提前瞭解新制題型，公路局監理服務網同步提供舊制及新制筆試模擬測驗系統。（中時即時）

【1/6】

2025年台灣機車市場受關稅風暴等經濟不確定因素干擾，買氣疲軟，全年總銷量僅70萬8,417輛，較2024年衰退5.85%，連續第二年衰退，更創下近十年來新低。

在市場一片慘澹中，三陽SYM續展現強大抗跌實力，為前三大品牌中唯一逆勢正成長贏家，穩居國內機車銷售冠軍寶座，全年市占進一步擴增至44.3%。

展望2026年，各廠認為，隨著消費者信心回穩與換購需求釋放，預估全年總市場可望回到成長軌道，光陽推估，今年機車總市場應可突破75萬輛水位。

根據最新統計，三陽2025年領牌數突破31.35萬輛，續為國內較前一年逆勢成



長1.85%，市占續增狠甩競爭對手。光陽KYMCO與台灣山葉YAMAHA，全年領牌分別下滑至18.32萬輛與12.51萬輛，衰退幅度分別為8.67%與1.79%，市占率分別為25.9%與17.7%。

在電動機車市場，全年電動機車總銷量腰斬至4.9萬輛，年減幅顯著，市占率滑落至6.9%，龍頭Gogoro全年領牌2萬8,176輛，市占率約4%。其中，入門車款Gogoro EZZY上市半年即累積逾7,000張訂單，連續七個月蟬聯電動機車銷售冠軍。

三陽表示，品牌能夠在大環境逆風中持續攻城掠地，歸功於旗下車款精準切中消費者需求。其中，國民旗艦機種「全新迪爵」去年累計銷售達5萬8,195輛，成功蟬聯年度銷售總冠軍。

為延續銷售熱度並搶攻開春商機，各廠持續強化各項促銷優惠，三陽趕在2025年最後一天推出DRGBT改款升級上市；另如宏佳騰AEON也率先在新年鳴槍，發表全新多功能輕檔車「MK150」，主打跨界冒險風格與親民座高，意圖在年後市場搶得先機。

Gogoro同樣祭出車價現折及0利率等優惠，試圖在農曆年前催出買氣。業者普遍認為，今年各品牌新車競出與促銷加碼力道將更強勁，都將成為推升2026年機車市場走出谷底，力拚重返成長軌道。（工商時報）

【1/6】

2025年台灣電動機車銷量出爐，睿能創意Gogoro統計，去年台灣電動機車銷售4萬9228輛，相較2024年銷售7萬8930輛，下滑37.64%。Gogoro指出，今年規劃在越南市場與嘉實多（Castrol）合作推出大眾車款，Gogoro設計車輛，授權Castrol銷售與營運。

展望2026年營運，Gogoro執行長姜家焯

先前表示，今年將推出3款電動機車，同步開發能量密度更高、成本更具競爭力的電池，今年目標能源事業損益兩平。

Gogoro先前指出，持續朝向2027年能源服務產生自由現金流，以及2028年車輛事業損益兩平目標邁進。

展望越南市場布局，Gogoro接受記者電訪指出，已與全球潤滑油品牌Castrol成立合資公司，前進電動運具潛力巨大的越南市場，因地制宜建立彈性的合作模式，Gogoro協助設計與提供核心技術，授權Castrol銷售與營運。

Gogoro表示，2025年已與Castrol在越南進行小範圍物流車隊試點計劃，蒐集用戶的第一手回饋資訊。Gogoro指出，Castrol於越南深耕數十年，越南規劃今年7月1日起，啟動燃油機車禁入市中心，未來胡志明市也將跟進。

觀察台灣電動機車市場，Gogoro統計，去年12月電動機車銷售量4946輛，較去年11月4120輛成長20%，其中Gogoro去年12月領牌數2697輛，較去年11月2093輛成長28.9%。

去年12月台灣機車整體銷售量6萬3544輛，較去年11月銷售5萬4311輛月增17%，Gogoro市占率升至4.24%。

Gogoro統計，台灣電動機車去年總銷量4萬9228輛，年減37.64%，其中Gogoro去年銷量2萬8176輛，相比去年台灣機車銷售70萬8392輛，市占率約3.98%。

Gogoro分析，去年受全球經濟環境不穩定影響，台灣機車市場整體買氣疲軟，消費者對大額支出趨於保守。（中央社）

【1/11】

台灣山葉機車工業在9日宣布，近期已完成股權轉移，即日起成為日本山葉發動機株式會社全資子公司，藉此強化總社與



子公司間資源整合，提升營運效率與服務品質。

台灣山葉機車指出，股權轉移後日常營運、財務往來、所有對供應商與經銷商權利義務、現行合作關係與交易條件等，均不受所有權調整影響，之後進一步活用全球YAMAHA資源，持續專注整車及相關部品開發、製造與銷售。

為提升業務與資源運用效率，台灣山葉機車指出，將整併台灣山葉電裝工業與台灣山葉興業，強化自身技術開發與商貿業務能力，原本所屬部分非核心資產，以售後租回方式持續使用，藉此達到資金運用效益最大化，兼顧新商品開發測試計畫推進。

根據統計，2025年台灣山葉掛牌數12萬5928輛，全年累計台灣機車掛牌數70萬8406輛，山葉市占率17.8%。

根據官網資料，1987年日本YAMAHA發動機株式會社在功學社與萬山公司整併後，與功學社合資成立台灣山葉機車工業股份有限公司，同年新竹工廠及全台5大販售管理公司成立。

1990年，台灣山葉機車累計生產量達到100萬輛，1993年，台灣山葉累計生產量達到200萬輛，1998年桃園中壢過嶺工廠成立，2012年，台灣山葉導入大型重型機車銷售，2017年，台灣山葉累計生產量達到1000萬輛，2022年，中壢工廠和新竹工廠廠辦合一。（中央社）

【1/26】

為了加速邁向淨零碳排並改善空氣品質，彰化縣政府延續電動機車汰舊換新補助計畫，2026年最大改變是大幅放寬淘汰年限，將原本限定2010年底前出廠的門檻，放寬至2016年底前出廠的車輛。換言之，更多車主只要汰換老舊機車並換購電動機車，最高可申領2萬3300元的補助金。

相較2025年補助條件，金額維持不變，單純淘汰老舊機車，報廢2016年底前出廠且設籍彰化滿1年的機車，可獲得1800元補助（縣府1500元、環境部300元）；汰舊換購電動機車，除縣府加碼補助至1萬2000元外，結合環境部與經濟部的各項獎勵（含減碳、空污減量、回收及購車獎勵），總計最高可領2萬3300元補助。

環保局表示，彰化機車84萬輛，近3年已淘汰逾11萬輛老舊機車，減碳效益相當於種植1.2萬棵樹木。不過，目前縣內仍有約40萬輛屬於五期標準以前的高車齡機車，其排放的碳氫化合物濃度隨車齡增加而上升，成為空污防制的重點對象。

環保局強調，今年的調整重點在於門檻放寬、金額不減，希望讓更多10年車的車主也能享有補助優惠。這次補助收件期限至明2027年1月10日止，申請流程已全面線上化，可上環保局官網機車補助網站查詢（<https://moto.chepb.gov.tw>）。（自由時報）

【2/3】

電動機車銷量，首月達2738輛，相較12月的年底銷售旺季，月減44.64%、但年比大幅成長104.02%。2026年政府補助方案陸續公布中，其中新北市、桃園市、新竹縣及台南市等，更祭出補助條件放寬和加碼好康，預期將帶動整體電動機車市場銷售持續成長。

電動機車市場今年1月整體銷量為2738輛，相較十二月的年底銷售旺季下降44.64%，但年增104.02%。Gogoro在今年1月領牌數1682輛，月減37.63%、年增115.92%，市占率2.91%。

Gogoro EZZY持續發揮明星車款效益，連續七個月位居電動機車銷量冠軍，銷量表現穩健。白牌電動機車銷量前五名皆由Gogoro包辦，分別為Gogoro CrossOver S、



Gogoro EZZY 500、Gogoro Delight、Gogoro VIVA XL、Gogoro VIVA MIX。其中，Gogoro CrossOver S以靈活多變、高實用性和擴充性，成為許多企業車隊首選。中華郵政再度評選採購此車款作為全台郵務士公務車，Gogoro特別配置專屬設計，大幅提升郵務士工作效率。（時報資訊）

【2/4】

揮別2025年冷清局面，國內機車市場2026年迎來亮眼開局，1月機車銷量達5.79萬輛，雖月減8.93%，但較去年同期大幅成長33.24%，更創近六年同期新高，釋出市場回溫訊號。

尤其隨著三大廠三陽、光陽、台灣山葉明星車款，包括DRGBT、K1、勁戰七代熱銷，目前待交車訂單平均各有逾3,000輛規模，為滿足市場爆單需求，各廠陸續啟動產線加班因應，樂觀將帶動第一季機車市場回春。

觀察1月各廠表現，三陽續穩居國內機車龍頭，1月新領牌2.5萬輛、年增22.6%，市占率43.1%。三陽統計，旗下DRGBT待交車訂單逾3,000輛。

光陽1月以1.42萬輛、年增30.4%，市占率24.5%的表現，排名居次。光陽表示，主要受惠於新國民神車K1熱銷，目前待交車訂單已突破4,300張，平均候車期超過一個月。

光陽董事長柯俊斌表示，為消化龐大訂單，工廠內銷產線自1月下旬啟動加班趕工，每天加班2至3小時，這也是光陽內銷產線睽違一年多來首度啟動加班機制。柯俊斌指出，為加快交車腳步，已評估產能調控，評估於3月再開模增產。

台灣山葉在全新勁戰七代助攻下，單月領牌1.31萬輛，年增高達72.5%，成長力道居燃油車廠之冠，市占率回升至22.6%，緊

追光陽之後。

為延續銷售熱度，各廠皆強化推出新車及促銷，以光陽為例，近日再推出「Like Euro 125歐風特仕版」與「Yogurt Slim 125優格塑身特仕版」兩款新車，鎖定重視設計感的年輕族群。光陽指出，去年時尚車款銷量已突破3萬輛，今年將透過更細分化的產品策略，擴大在年輕與時尚市場的滲透率。

業者分析，今年開春機車市場有不錯開局，三大品牌皆有主力機種熱銷缺車，加上電動機車補助到位，可望挹注全年機車市場增溫，不過，是否可延續熱度，仍是全年機車市場規模的關鍵。（工商時報）

【2/4】

交通部擬最快於今年下半年開放三輪機車（駕艙機車），極智移動（Lean Mobility）今天表示，已將台灣定位為首發市場，預計今年在台灣上市推出第1代微型電動車產品。

產業人士分析，Lean Mobility去年已推出企業版微型電動車，單輛售價約新台幣31.8萬元，預期Lean Mobility今年規畫推出的個人版微型電動車，售價可能高於企業版。

交通部規劃最快下半年開放具封閉式車室及方向盤式轉向系統的三輪機車（駕艙機車），積極耕耘微型電動車市場的Lean Mobility對中央社記者表示，已經把台灣定位成首發市場，Lean3將是品牌推出的第1代微型電動車產品，預計今年正式在台灣上市。

根據資料，Lean Mobility成立於2022年，是由前豐田總工程師谷中壯弘創立的台日合作新創企業，獲Tech Sphere Investments董事長楊涵淳重視。

Lean Mobility說明，2025年6月已在日



本愛知縣豐田市設立總部，台灣子公司負責運用地供應鏈生產，日本豐田市研發中心專注開發產品與技術，形成「日本研發、台灣生產、全球銷售」的三大據點運作體系。

交通部擬於今年開放駕艙機車，規定領用機車車牌，但駕駛資格需有小型車以上駕照，路權比照小型車但不得行駛國道及快速公路，最快下半年開放。（中央社）

【2/10】

根據Motolatom最新的區域機車市場報告，受惠於需求成長、就業市場回溫以及融資管道多元化，秘魯在2025年底創下南美洲機車銷量最高成長紀錄。

秘魯機車市場在2025年以425,884輛的銷售紀錄寫下新高，較2024年成長25.3%，成為南美市場的主要成長引擎。單看12月銷量就達到37,388輛，年增率高達72.4%。相較之下，2024年12月的銷量僅為21,692輛，顯示該產業的成長動能十分強勁。

秘魯汽車協會（AAP）經濟研究與統計經理阿爾貝托·莫里薩基在接受《共和國報》訪問時指出，受移動需求、特定產業經濟成長以及缺乏效率的公共運輸替代方案等因素推動，預計未來幾年市場將維持類似趨勢。秘魯在各個級距的表現均相當出色，兩輪機車銷量年增75%居冠，三輪機車成長率則為66.3%。他補充表示，當兩輪與三輪車款出現如此漲幅時，數據反映的是移動力、工作機會與剛性需求，因此這個市場需要明確的規範與全面的考量。

受秘魯等國強勁表現帶動，南美機車市場在2025年12月較去年同期成長1.7%。這段期間，秘魯與哥倫比亞的增幅最為顯著，分別成長72.4%與30.7%。相反地，根據Motolatom數據顯示，委內瑞拉大幅衰退74.6%。以全年累計來看，除了秘魯以外，成長較明顯的國家還包括哥倫比亞

（+35.2%）、阿根廷（+33.1%）以及厄瓜多（+25.4%），而委內瑞拉則在2025年面臨16%的萎縮。

雖然機車銷量明顯成長，但該產業也面臨安全相關挑戰。在秘魯的公眾輿論中，機車往往與竊盜或雇傭殺手等犯罪行為聯想在一起，導致相關單位評估可能抑制市場擴張的管制措施。在此背景下，共和國議會交通暨通訊委員會通過一項議案，建議在利馬與卡亞俄省實施緊急狀態期間，限制或暫停犯罪率高區域的機車通行。

此外，機車車牌持續短缺也是一大難題，儘管行政部門已做出承諾，問題仍未解決。根據業界團體報告，交通暨通訊部（MTC）宣稱解決此問題的最高行政命令已準備就緒，但截至目前該法令尚未正式頒布。此問題直接影響全國超過6萬輛新機車，車主因非自願因素被迫無法上路，產生顯著經濟衝擊並導致數千輛車停擺。

莫里薩基認為，將機車與犯罪劃上等號具有極高風險，因為這可能促使當局採取缺乏技術依據的草率措施，進而無理限制機車族的移動權益。他指出，目前的管制措施缺乏專業數據支撐，且其他國家的經驗已證實，限制機車使用對降低犯罪率並無顯著成效。他評論道，政府不應訴諸簡單化的手段，而應考量到國內許多地區缺乏完善的公車或捷運系統，對成千上萬的人（尤其是農村地區）來說，機車是唯一的移動工具。

除了移動便利性，機車銷量持續成長也歸功於其在職場中扮演的關鍵角色。快遞、外送以及醫療照護與安保相關服務，對機車及三輪車的依賴度日益增加。莫里薩基強調，這些車輛協助家庭移動，更是支撐基本服務的重要生計工具，為家庭（特別是低收入族群）創造關鍵收入。若缺乏全面視角便貿然限制，恐將衝擊數百



萬家庭的經濟狀況。

專家強調，決定性因素在於機車的購車與維修成本遠低於汽車或皮卡。秘魯市場上有近300個品牌，競爭異常激烈，許多品牌提供的車型價格低於1,500美元（約新台幣4.8萬元），這使得機車成為廣大民眾負擔得起的選擇。他表示，這些低成本車輛讓更多秘魯人能擁有一台符合日常需求、高效且實用的自有交通工具。（La República）

【2/12】

中華車與台鈴機車達成策略合作，宣布旗下電動機車品牌eMoving的產銷體系將策略性轉由SUZUKI台鈴機車負責，整併雙方二輪事業資源，強化營運分工。中華車未來將聚焦四輪及電動商用車發展，二輪事業則以技術輸出為主軸，形成垂直整合與專業分工的新布局。

依規劃，中華車將轉型為「技術輸出母廠」，透過CARTEC技術平台，授權eMoving電動機車相關核心技術，包括馬達、電池管理系統（BMS）及電控系統等予台鈴機車。台鈴則負責品牌產銷與通路整合，藉其在機車市場的營運經驗與資源，提升電動機車事業經營效率與市場競爭力，同時接軌SUZUKI日本原廠全球戰略。

中華車此次策略調整有助於發揮雙方優勢。透過資源重組與專業分工，中華車可持續深化核心技術研發，並維持高國產化供應鏈布局；台鈴則整合既有機車產銷體系，擴大規模經濟效益，建構更具競爭力的電動機車營運模式。

eMoving自2010年成立以來，肩負中華車電動載具核心技術研發任務，已累積馬達、BMS及電控系統等關鍵技術成果，並應用於E300電動小客車及3.5噸電動商用車

ET35。透過CARTEC平台，中華車持續推進自主研發與軟硬體整合能力，並深化本土供應鏈合作。

面對全球智慧移動與電動化趨勢，中華車將集中資源發展四輪車與電動商用車市場，強化智慧化與電動化技術應用，聚焦綠色物流與多元商用場景需求。未來相關研發成果亦將延伸至自動化設備等新事業領域，提升技術價值與產業應用層面。

此次二輪事業分工調整，代表中華車發展重心轉向四輪與商用電動車市場，並透過與台鈴合作，維持電動機車技術布局，同時強化整體集團資源配置效率。（工商時報）

【2/16】

嘉義市今年持續辦理淘汰老舊機車、新購及換購電動二輪車加碼補助，除了既有的市民、中低收入戶及低收入戶補助外，針對學生家庭推出「低碳上學嘉市GO」補助專案，汰舊換新每輛補助3萬5300元，新購機車每輛補助2萬5000元，鼓勵家長配合學校設置的零排放接送區接送學童，打造安全、低碳、友善的通學環境。

嘉義市環保局表示，今年補助對象將汰舊車輛擴大為2015年12月31日前出廠燃油機車，並提高各項補助金額，環境部、經濟部產業發展署及嘉市加碼補助，淘汰老舊機車，換購電動二輪車、微型電動二輪車、電動輔助自行車的市民，最高每輛可獲2萬4300元補助，中低收入戶最高3萬7300元補助；新購電動二輪車最高每輛補助1萬5000元，中低收入戶最高2萬7000元補助；單純淘汰老舊機車每輛補助1800元。

針對學生家庭推出的「低碳上學嘉市GO」專案補助對象，家有2010年1月1日（含）後出生且2025年12月31日（含）前設籍嘉義市未成年人的市民，可持申請前或



後有效的戶籍謄本申請補助，即日起至今年12月31日前受理申請，補助經費市府預算800萬元用完為止。

嘉義市環保局表示，透過補助政策與校園零排放接送區雙軌並行，希望降低校園周邊空氣污染與噪音，提升學童通學安全，補助詳洽嘉義市環境保護局網站補助資訊專區。（自由時報）

【2/24】

新竹縣政府配合新竹區監理所連6年推動機車考照的駕訓疊加補助，更獲得企業和宗教團體支持，從3月3日起，提供600個名額，提高到每人可補助2700元，名額有限，歡迎竹縣民眾或縣內就學的學子們爭取。

縣府交通處長姜禮仙今天在縣府主管會報中指出，新竹縣政府自2021年起持續補助新竹區監理所推動「機車考照駕訓補助」計畫，今年再度延續辦理，補助期間回溯自2026年1月1日起至11月30日止，凡設籍新竹縣民或於新竹縣就讀的學生，參加機車考照駕訓課程，縣府將加碼補助400元，預計嘉惠750人，鼓勵民眾在取得駕照前接受專業訓練，強化道路安全觀念。

縣府統計，2021年至2025年間已補助1460人完成機車駕訓。以去年度數據分析，新竹縣接受機車駕訓者相較未受訓者，違規率降低60.7%、肇事率降低51.9%，顯示透過專業教學與實地演練，可有效減少交通違規並降低事故風險，政策成效明顯。

今年補助除縣府加碼400元外，中央原有補助1300元也持續實施。另有企業與宗教團體響應支持，包含新竹物流、福雄工程、竹北天后宮各自捐款再加碼協辦，鼓勵青年學子與尚未考取駕照的民眾，把握名額先行參加駕訓課程，建立正確、安全的騎乘習慣。

縣府交通處長姜禮仙說明，今年補助將分2階段辦理。第一階段自今年1月1日起，提供150名額，可申請交通部1300元與縣府400元補助，目前已經額滿；第二階段自3月3日起，再提供600名額，除中央1300元與縣府400元外，另加上企業與宗教團體補助1000元。依目前新竹縣機車駕訓班費用約3700元（不含行政費）計算，民眾最高可節省2700元，經濟實惠，名額有限，歡迎縣民或在縣內就學的學子們爭取。（經濟日報）

【2/24】

在台灣，近年來電動機車不僅受到民眾青睞，機車更是民眾外出通行不可或缺的交通工具，台南市政府今年持續推動電動機車補助政策，補助對象除延續以往專案外，更擴大納入天然災害災損戶，汰舊換新最高補助3萬0200元、新購電動機車最高可補助2萬0200元。

環保局表示，今年度持續推動電動機車補助政策，補助方案除延續幼幼、青年、偏遠地區及中低收入戶等專案外，也納入天然災害災損戶等對象，且合併中央補助，一般民眾汰舊換新最高可補助3萬0200元、中低收入戶可補助3萬6200元。

另外，若為新購電動機車，一般民眾合併中央補助最高2萬0200元、中低收入戶2萬6200元。環保局說，去年度受理換購電動機車共1689台、新購2002台，電動機車占整體機車設籍率已逾5%，今年補助範圍更全面，且凡設籍台南市並申請汰舊換新或新購電動機車者，皆可享電池月租費補助，依車輛級距一次核發，重型7200元、輕型3600元。

環保局強調，為協助民眾降低換車負擔，近年來也將申請流程簡化，民眾若有意辦理汰舊換新補助，可先至環境部「車



輛汰舊換新抵換媒合平台」完成申請，並在溫室氣體減量效益填選為「台南市」，邀請民眾把握年節好時機，安心選擇低碳交通工具。（經濟日報）

【2/25】

調整體質後營運大幅轉佳，電動機車龍頭Gogoro正式啟動下一階段的產品佈局，Gogoro 執行長姜家煒25日表示，今年將推三款新車，瞄準消費者生活情境與用車需求分眾化趨勢，Gogoro 將分別為女性、家庭客推出兩款新車、以及越南市場專屬車款，使產品更精準切合不同族群的使用情境，並聚焦前進越南市場。

Gogoro不僅 2025 年營運現金流以 3,110 萬美元寫下近兩年新高、年增逾 2 倍，調整後 EBITDA 亦同步攀升至 5,990 萬美元的歷史巔峰，年增達 34%，淨損收斂至 8,080 萬美元。在財務結構轉強下，Gogoro 更宣布今年將推三款新車、優化能源網路與推進越南布局，加速實現可獲利的財務目標。

歷經十年發展已成為台灣第四大車廠，並隨著 2025 年「聚焦」策略見效、營運體質大幅優化。Gogoro 自 2018 年切入女性市場以來，便以差異化美學突圍，顛覆甜美可愛的傳統框架，轉而結合風格與實際用車需求，成功穩坐女性車主佔比最高的機車品牌。因應中高階女性車款需求逐年攀升，Gogoro 也將於今年 6 月發表全新產品，以更細膩的需求考量與設計思維，持續鞏固「最懂妳」的機車品牌領導地位。

入門車款為機車市場最大宗級距，家庭客為主要購買族群。因應少子化，家庭資源更趨集中，「陪伴品質」與產品所帶來的「情感價值」逐漸成為父母關注重點。此一變化也使家庭型消費不再僅止於基本功能，而是追求能夠創造更多情感連結與

共同回憶的產品。Gogoro 瞄準此需求，即將於 3/3 推出兼具實用功能和親子樂趣的聯名車款，打造入門車市場差異化，陪伴每個家庭度過生活中的移動時光。

Gogoro也宣布見證台灣電動車產業十年發展的第一代電池已完成階段性任務，於今年全面退役，並將再投資新台幣 10 億元用於支持能源事業穩健發展；而在全台換電需求的核心熱區，Gogoro 也預計新增逾 100 座 GoStation，提供車主更優質的換電服務。

Gogoro 更揭示了全新換電站產品「GoStation Q」，將扮演海外市場落地的關鍵角色。GoStation Q 具備「快、快、快」三大特色：所需面積僅為既有 GoStation 的 1/3，熱門商圈點位選擇更多、佈點更快；使用現成 220V 電力，建置時間更快；散熱結構再進化，電池充電速度更快。Gogoro 計畫於今年底在台灣進行小型試點，並於 2027 年正式導入越南市場，能夠有效降低建置門檻、縮短部署時程和確保佈建彈性，加速推動電動機車普及。

海外市場方面，因越南政府積極推動運具電動化政策，自 2026 年起河內特定區域和時段限制燃油機車通行。Gogoro 瞄準政策轉型契機，2025 年與 Castrol 成立合資公司 Castrol Gogoro Mobility，Gogoro 負責產品設計和技術提供，Castrol 負責通路銷售與在地營運，展現強強聯手的優勢。

姜家煒表示，雙方將於第二季展開商用車隊試點計畫，邀請數家商用平台夥伴加入，並建設 24 座換電站，蒐集當地使用數據與反饋；同時針對越南消費者用車情境量身打造全新車款，預計於 2026 年第四季開賣。（中時即時）

宋文彬整理



自行車類

【1/3】

大陸《人民日報》海外版3日報導，大陸商務部統計，2025年以舊換新政策取得顯著成效，全年以舊換新相關商品銷售額逾2.6兆元（人民幣，下同），惠及逾3.6億人次。其中，汽車以舊換新逾1150萬輛，電動自行車以舊換新逾1250萬輛。

2025年1—11月，社會消費品零售總額同比增長4.0%，較上年同期加快0.5個百分點，以舊換新帶動社零總額增長逾1個百分點，突破兆元大關並創歷史新高。

自2024年9月政策全面實施以來，已累計發放直達消費者的補貼逾4.8億份，一大批綠色、低碳、智慧的新產品進入生活。2025年，每賣出兩輛家用新車，就有一輛享受汽車以舊換新補貼。老舊電動自行車淘汰更新量逾2024年9倍，換新電動自行車均具備符合現行國家標準的產品合格證和CCC證書，安全性更好的鉛酸電池車輛占比約90%。（中時即時）

【1/12】

自行車雙雄巨大今天公布2025年12月合併營收新台幣35.94億元，較2024年同期減少13%，2025年合併營收602.65億元，較2024年減少15%。

巨大說明，自有品牌方面，歐洲市場營運表現回穩，單月營收較2024年同期微幅成長，英國、德國及義大利地區12月營收皆成長逾三成，顯示當地經濟活動與消費信心逐步復甦。

巨大表示，12月合併營收年減13%，主要是美國市場受全球經濟環境影響，消費動能仍顯保守，整體營收表現較預期疲弱。中國市場隨2024年同期基期下滑，營

收年減幅度持續收斂，但冬季為傳統銷售淡季，12月營收仍呈現年減。

美利達指出，2025年12月合併銷售4萬763台，年減6%，主因中國內需市場降溫影響，其中單價較高的公路車銷售占比下降，使中國市場銷售金額年減幅逾三成；不過，台灣廠2025年12月銷售3萬3230台，年減僅2%，營收15.45億元，年減13%。

美利達統計，2025年合併銷售102萬5207台，年減28%，合併營收267.34億元，年減近10%；台灣廠2025年銷售36萬7777台，年減3%，但平均單價較高，營收達192.99億元，年增6%。

美利達說明，2025年度台灣廠的表現相對穩健，在高階車款占比提高下，帶動平均單價提升，雖年銷量微幅減少，但整體營收仍成長，反映歐美自行車市場需求緩步回溫。（中央社）

【1/12】

2025年台灣自行車產業陷入近年最嚴峻寒冬，在全球景氣復甦乏力、北美市場去庫存遲滯，以及大陸需求降溫等多重不利因素夾擊下，整車廠與零組件廠營運同步承壓！自行車雙雄巨大、美利達，股價甚至下探近15年低點，反映產業景氣持續探底。

巨大集團表示，自有品牌方面，歐洲市場營運已出現回穩跡象，12月營收微幅成長，其中英國、德國與義大利12月營收皆成長逾三成，顯示當地經濟活動與消費信心逐步修復。惟美國市場仍受整體經濟不確定性影響，消費動能偏保守，營收表現低於預期；大陸市場則因2024年基期已明顯下滑，年減幅持續收斂，但受冬季傳統淡季影響，12月營收仍呈年減。

自行車零組件龍頭-桂盟2025年12月合併營收3.7億元，年減10.55%；累計2025年



合併營收46.86億元，年減5.99%，相較於整車廠，營收衰退幅度相對溫和。

值得一提的是，桂盟12日收盤價89元，首度超越巨大（88.70元）與美利達（80.40元）雙雄，罕見出現零組件廠股價高於整車廠的現象。（工商時報）

【1/20】

台灣自行車產業在歷經近兩年庫存調整與需求降溫後，產業復甦輪廓逐漸浮現。根據台灣自行車公會最新草本統計，2025年整車出口雖仍深陷修正期、全年出口值年減近三成，惟電動輔助自行車（E-bike）表現相對穩健，關鍵零組件出口甚至率先由負轉正，成為產業回溫的重要指標。

根據統計數據顯示，2025年台灣自行車整車出口值為7.43億美元，年減27.77%，美國與歐洲市場同步下滑。其中，美國市場衰退幅度高達三成，歐洲市場年減18%，跌幅明顯小於全球與美國市場，展現相對韌性。2025年台灣整車出口歐洲前五大國家，依序為荷蘭、英國、比利時、法國與德國。

相較之下，E-bike展現高度抗壓性。2025年E-bike出口總值達6.68億美元，僅年減0.6%，美國與歐洲市場年減幅皆在2至3%之間，顯然未受到美國關稅政策明顯衝擊，電動化趨勢仍是支撐產業的重要動能。2025年台灣E-bike出口歐洲前五大國家，依序為荷蘭、德國、英國、義大利及西班牙。

最具指標意義的是，關鍵零組件出口表現亮眼！2025年總出口值達到14.64億美元，年增4.6%，由年減轉為年增，反映產業庫存調整告一段落。進一步觀察市場別，2025年零件出口美國市場為1.65億美元，年增幅僅0.3%、出口歐洲市場達9.15億

美元，年增幅高達9.97%。

法人分析，歐美通路去庫存進展順利，加上維修與汰換市場需求回溫，率先帶動零組件需求復甦，也為整車市場後續反彈鋪路，歐洲回溫跡象尤其明顯。

法人進一步表示，從2025年出口數據顯示，全球自行車產業雖在復甦途中，但「E-bike撐場、零組件領跑」的格局相當明確。隨著庫存回到健康水位、外部政策壓力趨緩，2026年自行車產業可望迎來由上游向下游擴散的結構性復甦。

歐美市場歷經近兩年的庫存調整，目前已逐步回到相對健康水位。如今，隨著台美對等關稅確定調降至15%且不疊加的利多到位、終端市場拉貨需求回溫，產業期待已久的復甦動能，可望在今年逐步顯現。（工商時報）

【1/20】

自行車產業歷經近三年庫存調整後，在美國對台對等關稅降至15%且不疊加、歐美市場通路庫存回歸健康水位帶動下，產業期待已久的復甦動能，可望在2026年逐步顯現。法人研判，自行車產業將呈現「上游零件先行、整車廠跟進」的結構性反彈，零組件族群率先轉強，反映市場對自行車產業景氣觸底回升的期待升溫。

法人分析，零組件廠具備交期短、訂單調整彈性高、去庫存速度快等優勢，往往能在產業復甦初期率先反映終端需求回溫。

從產業面觀察，歐美主要自行車市場庫存週轉天數已明顯下降，部分通路庫存水位甚至回到疫情前水準。業界指出，自2025年下半年起，零組件廠已陸續接獲補庫存與小量急單，訂單結構也由低階通勤車款，逐步轉向中高階運動車與電動自行



車（E-bike）相關零件，顯示需求結構持續改善。

從自行車族群2025年營收表現分析，更可看出上下游復甦節奏差異明顯。零組件廠桂盟、日馳、利奇，全年營收衰退幅度明顯小於整車廠，桂盟2025年營收46.86億元、年減約6%，利奇營收大致持平，日馳更逆勢年增約7%；反觀巨大、美利達、愛地雅、明係等整車廠，2025年營收年減1至3成。

展望2026年，自行車業界認為，全球通膨趨緩、利率環境轉向，有助歐美消費信心回升，加上各國推動低碳交通政策，E-bike長期成長動能仍在。（工商時報）

【1/21】

自行車廠巨大集團今天宣布在永續經營領域的最新進展，在低碳轉型的道路上取得重大里程碑。巨大集團台灣廠自主開發「產品碳足跡計算平台」已正式完成，並順利通過第3方認證機構SGS的AUP（Agreed-Upon Procedures）執行商定程序查證。

巨大說明，上述平台依循ISO 14067、ISO 14040與ISO 14044等國際標準開發，展現巨大在數據治理上的透明度與可信度。

巨大指出，為突破數位轉型瓶頸，解決傳統人工盤查痛點，自2020年起即超前部署，針對旗下六款具代表性的車款進行產品碳足跡（PCF）盤查，透過「生命週期分析（LCA）」方法，深入檢視包含原物料採購、生產製造、運送和經銷、產品使用及廢棄處理等5大關鍵階段。

巨大表示，在盤查過程中發現，傳統的人工處理模式常面臨多重挑戰，由於數據散落於不同部門與廠區，過去高度仰賴Excel彙整與外部顧問協助，不僅耗時數

月，且數據難以即時連動，導致決策者難以即時掌握產品生命週期碳排現況，形成「資訊孤島」。

為了解決此瓶頸，巨大集團透過建置數位化平台，將複雜的數據轉化為可管理的企業決策工具。該平台具備規模化計算能力，能將原本需耗時數月的生命週期評估（LCA）作業，大幅縮短至數天甚至數小時，顯著提升數據的時效性與決策精確度。

除此之外，為精準識別「排碳熱點」，從設計源頭落實減碳透過產品碳足跡（PCF）盤查可發現，自行車生命週期中的環境衝擊主要集中於「原物料採購」與「生產製造」階段，其中車架組件、輪胎及製程能源使用被列為關鍵減碳熱點。（中央社）

【1/21】

國內自行車市場隨電動自行車的出貨相對較佳，加上台美關稅談判已有結果，自行車庫存調整也已完成中，市場看好整體自行車業的谷底已過，分析師看好美利達等營運後市。

法人機構表示，台灣2025年的自行車出口雖仍下滑，但電動自行車的出貨相對較佳，自行車產業先前因產業調整及台美關稅等負面影響而表現偏弱，但台美關稅談判已大致底定，台灣對等關稅調降為15%且不疊加最惠國待遇、半導體及半導體衍生品等232關稅取得最優惠待遇。

以自行車產業來看，台灣自行車業者銷美的產品大多在台灣組裝生產，隨出口美國關稅降至15%、且不疊加MFN，稅率將與日本、韓國相同，有利於台灣業者產品的競爭力，加上庫存調整也已完成，預期2026年僅中國市場因需求不佳與基期因素而偏弱，整體自行車業的谷底已過。



其中，美利達在2025年時，轉投資的SBC營運已有明顯改善，去年前三季認列SBC的獲利為4.98億元，相較前一年同期已順利由虧轉盈，且SBC的庫存及通路運營已回到正常健康的水準，預期未來不會再發生像2024年第4季一次性高額減損認列的情況，整體來看，SBC已經完全走出疫情期間快速擴大造成的營運壓力，可使美利達的獲利回到正常的水準，有利今年營運表現。（經濟日報）

【1/26】

自行車龍頭巨大受惠台美對等關稅降至15%且不疊加消息，近期股價一度重返百元大關。法人認為，隨關稅不確定性消除，先前觀望的外銷訂單可望逐步回流，以台灣為產地、外銷歐美市場為主的自行車族群，營運前景轉趨正向。

自行車產業歷經逾三年的庫存去化，目前通路端庫存水位已接近健康水準，在平均售價回升及匯率環境相對有利的支撐下，法人預期將推升自行車族群2026年獲利表現。

歐洲市場占巨大營收比重逾3成，隨當地需求逐步回升，加上價格環境改善與新車款陸續推出，法人預期巨大2026年獲利可望踏上穩健復甦之路。

不過，巨大在坐享關稅紅利的同時，仍得先面對台灣廠輸美受限的現實挑戰。巨大台灣廠目前仍受美國海關暨邊境保護局（CBP）暫扣令影響，尚未全面恢復正常輸美。巨大表示，2025年12月已完成所有現職移工招聘費用返還，全面落實「零招聘費政策」，並正式向CBP提交撤銷申訴書與改善行動計畫，雙方亦已進行實體會面，目前正積極爭取撤銷暫扣令，以加速恢復正常輸美作業。

巨大2025年合併營收602.65億元、年

減15.42%。巨大指出，除中國內需市場持續疲弱外，台灣廠輸美受阻亦影響營收表現。相較之下，歐洲市場營運已逐步回穩，但美國市場消費動能偏保守，巨大美國分公司營收表現不如預期。

法人認為，台美關稅調降為自行車產業注入關鍵利多，產業復甦方向已趨明朗；惟對巨大而言，短期內能否順利解除CBP暫扣令，將成為業績重返成長的關鍵觀察指標。（工商時報）

【2/2】

自行車大廠美利達歷經近兩年產業調整與市場修正後，法人認為，2026年在歐美市場需求回溫、電動自行車穩定成長、台美關稅利多發酵及轉投資SBC體質改善等多重因素帶動下，美利達營運展望轉趨正向，雖仍需留意大陸市場復甦速度，但整體營運表現可望優於2025年，後市維持審慎樂觀評價。

美利達2025年合併營收267.35億元、年減9.82%，主要受到中國大陸市場需求持續疲弱拖累。事實上，大陸市場在疫後快速降溫，美利達2024年大陸產銷量曾突破百萬台，但去年已萎縮至60多萬台，年減幅達4成，成為影響美利達合併營收的最大變數。

不過，從區域市場來看，美利達主攻歐美外銷的台灣廠已出現回溫跡象。美利達表示，去年台灣廠銷售量約36.78萬台、年減約3%，但受惠高階車款出貨比重提升、平均銷售單價上揚，全年營收193億元、年增6%，顯示歐美市場需求回穩，產品結構優化有效支撐營收。

法人指出，歐洲市場在歷經長時間庫存去化後，去年下半年已開始恢復正常拉貨節奏；美國市場雖僅占美利達營收約1成，但隨著台灣產品輸美關稅調降為15%，對



以台灣組裝生產為主的美利達而言，將直接改善成本結構與價格競爭力，今年對美出貨可望回溫。

法人分析，台灣自行車產業在去年仍處修正階段，整車出口表現偏弱，但電動自行車（E-bike）出貨相對穩健，已成為支撐產業的重要動能。隨庫存調整逐步完成、關稅不確定性消除，2026年僅大陸市場因需求疲弱與基期因素持續承壓，其餘市場可望同步改善。

此外，美利達轉投資的美國頂級自行車品牌Specialized（SBC）營運狀況明顯好轉。美利達去年前三季認列SBC獲利4.98億元，虧轉盈，且SBC庫存與通路營運已回到健康水準。（工商時報）

【2/2】

為進一步強化移工權益保障並完善零招聘費政策，巨大集團今天表示，近期啟動第3階段招聘費用補償方案，補償適用範圍擴大至在暫扣令（WRO）生效日（2025年9月24日）前2年內離職符合資格移工。

美國海關暨邊境保護局（CBP）於美東時間2025年9月24日，針對巨大集團台灣製造據點發布暫扣令，暫停輸美的自行車、自行車零件及配件。

巨大說明，此回溯方案追溯範圍超出一般國際實務標準（如部分符合RBA指引作法通常採約6個月追溯期），且與美國海關暨邊境保護局過往暫扣令案件的追溯範圍一致，展現巨大深化零招聘費政策與補救機制的決心。

巨大指出，自2025年起，即分階段推進零招聘費政策（Zero Recruitment Fee Policy）落實與制度建構，第一階段自2025年1月1日起，針對新進移工落實零招聘費原則；第2階段於2025年10月中旬擴大適用至所有現職移工，並完成相關費用返還，第3階段

於近期進一步擴大至2年內離職移工，持續完善補償與補救機制。

巨大強調，已於官網正式公布第3階段補償方案，將透過多元管道公告與聯繫，包括泰國與越南當地仲介公司、台商協會、就業服務中心及在地媒體等，確保符合資格者可順利取得資訊並提出申請，以提升資訊可及性並確保補償機制有效落實。

同時，巨大解釋，各項改善行動計畫（Corrective Action Plan, CAP）持續推進中，相關作業正配合第3方獨立稽核機構的驗證程序進行，以確保制度符合國際規範並回應主管機關期待。

巨大重申，將秉持誠信、透明與實際行動，持續配合美國海關暨邊境保護局審查程序，推動改善措施落實，並持續推進儘速撤銷暫扣令目標。（中央社）

【2/11】

第一季向為自行車業傳統淡季，加上今年歐洲遭遇異常酷寒天候，終端消費與通路動能同步受到壓抑，自行車雙雄巨大、美利達元月營收表現均不如預期。

巨大1月合併營收36.75億元，年減約22%；美利達1月合併營收13.91億元，年減幅更達44.36%。

巨大指出，在自有品牌表現方面，歐洲市場受冬季氣候影響，整體銷售動能放緩，導致1月營收小幅下滑，不過德國市場相對突出，仍維持逾2成的年增；美國市場方面，整體營收走勢偏弱，但透過調整產品組合與銷售策略，一般公路車品項銷售呈現成長；至於中國市場，則因冬季淡季效應與整體經濟環境影響，需求持續保守，單月營收仍呈年減。

法人分析指出，自行車雙雄1月營收走弱，主要反映產業淡季效應與歐洲嚴寒氣



候交互影響，整體表現仍在市場原先預期範圍內。從產業面觀察，目前自行車市場正處於庫存去化接近尾聲、終端需求尚未全面回溫的過渡階段。不過，隨著第二季歐洲氣候逐步回暖，通路補庫與消費需求可望啟動，帶動雙雄營運動能逐季回升，整體產業復甦輪廓仍以今年下半年較為明確。（工商時報）

【2/23】

自行車零件廠利奇表示，整體產業景氣尚未出現明確復甦訊號，終端消費力道偏弱，導致市場回溫步調緩慢。以季度營收觀察，仍僅為疫情前單季5至6億元規模的六、七成。不過在低基期下，營運呈現緩步持穩回溫態勢，年度復甦幅度約低個位數百分比，雖未見明顯成長，但整體維持一年比一年改善的方向。

公司指出，目前訂單能見度約2至3個月，生產模式以配合客戶下單節奏為主，維持短鏈彈性調度。現階段已非單純庫存去化問題，雖然通路庫存水位偏低，但因消費力不振，庫存週轉速度不若以往，需求面仍是最大變數。第一、二季營運表現預估大致與去年同期持平，仍須觀察下半年市況變化。

就區域市場來看，主要的歐盟未見到明顯回溫；中國市場仍面臨內地品牌價格競爭壓力；美國市場相對穩定，但關稅變動仍存不確定性，客戶態度轉趨審慎；新興市場動能則與過往相近，未見明顯起伏。公司表示，去年曾吸收部分成本並與客戶協商，不過進口關稅仍由客戶端為主要負擔。

成本面亦持續承壓，人工與原物料價格走升，加上需求動能不足，使整體毛利率表現面臨挑戰。公司坦言，今年台北國際自行車展因客戶仍處於去庫存與貼近實際

需求階段，暫無大幅新品推出規劃，2026年度亦未見明確新車種放量時程。對於後續展望，公司仍冀望第四季傳統零件旺季帶動拉貨動能，並預期第三季可望較為明確掌握2027年新年度車種規劃。（MoneyDJ新聞）

【2/25】

台北市部分自行車道因行經公車站牌時路線中斷，導致騎士誤騎進候車區與民眾發生碰撞。議員針對此現象多次質詢市長蔣萬安與交工處，近日表示，市府已承諾將優先於「8橫8縱」主要幹道的公車站中斷處，全面補齊人車共道標誌、當心行人標字及鋸齒狀警示標線，預計今年6月底前完成。

議員指出，自前年及去年11月市政總質詢時，便多次提及自行車道於公車站牌處中斷、標示不清，造成人車共處危險，曾要求在公車站範圍補齊警示標線與圖示，但初期全市僅中山、松山區有少數示範點，並未全面推動。對此，交工處去年回應，將於今年上半年將「8橫8縱」路段的人車共道標示全面補齊。

市府已承諾將優先在8橫8縱主要幹道的公車站，自行車道中斷處全面補齊人車共道標誌、當心行人標字及鋸齒狀警示標線，劃設進度為主幹道路段8橫8縱，將在今年6月底前完成；其餘路段，則會納入後續年度計畫，逐年盤點、逐年增設，讓全市慢慢補齊，而不是永遠只停在少數示範點。

交工處補充，目前已在去年完成北市8橫8縱路段自行車優先車道遇公車停靠區中斷盤點，規劃於中斷點前加繪鋸齒型標線，並於中處繪設人車共道和當心行人標誌加強警示，目前正針對前開盤點地點繪設設計圖，後續將錄交工處工程案辦理，



預計於6月底前陸續錄案完成改善。(中時)

【2/25】

台北市交通局25日於道安會報中彙整去年度交通事故資料，死傷車種以機車占75.6%最多、行人5.6%次之，雖整體死傷仍以機車為主，但少年騎乘自行車及微型電動二輪車事故明顯攀升，成為新的道安警訊。台北市長蔣萬安表示，自行車事故將責成教育局研擬駕訓與教學計畫；另因高齡化趨勢，微型電動二輪車使用增加，已訂有配戴安全帽、限速等規範，將要求交大加強執法與宣導，全面降低風險。

交通局指出，機車事故肇因以恍神、緊張、心不在焉等分心駕駛，以及未保持行車安全距離、超速駕駛為主；行人事故肇因則以車輛未依規定暫停讓行人先行、行人未依標誌或標線穿越道路為主；另去年與前3年同期平均相比，有3大事故類型呈現上升趨勢，分別為少年騎乘自行車增加66.7%、大型車涉入事故增加65%、微型電動二輪車增加52%；其中12至17歲少年騎乘自行車事故雖然非死傷人數最高族群，但增加幅度明顯。

道安委員表示，少年騎乘自行車多在於國、高中階段，學校交通安全課程是否落實值得檢視，另電輔車及微型電動二輪車的管控，包括是否能行駛於人行道等，也應由交通局規畫；道安委員建議，市府應設計自行車教學指引，包括遇臨停車輛、公車靠站等情境的安全應對方式，循序推動試辦計畫；道安委員也說，民眾騎乘自行車於車道上該如何確保安全，都是當前需要加強的教育訓練。

蔣萬安裁示，自行車駕訓將提交給教育局研擬計畫；至於微型電動二輪車，使用人數將會隨著未來高齡化趨勢增加，微型

電動二輪車是介於機車跟自行車中間的運具，有些車體甚至跟機車差不多，中央日前也宣布電輔車須懸掛綠色車牌、強制保險、配戴安全帽、時速不得超過25公里、不可載人等的相關規範，但就他個人觀察，很多人還是沒戴安全帽，也有多家長騎乘電輔車接送小孩上下課，既然有相關法律，要請交大落實相關指導工作。

交通局補充，目前北投區設有自行車訓練場地，並安排學生校外教學實作，但全市僅此一處，未來將評估於各行政區增設兒童交通公園或訓練場域，強化實務訓練量能，全面提升交通安全意識。(中時)

【2/25】

針對美國政府因應聯邦最高法院判決而對全球啟動150天10%臨時關稅，並宣布未來將把關稅提高至15%，經濟部部長龔明鑫2月24日出席行政院記者會說明美國加徵臨時關稅對我產業影響與因應措施。龔部長表示，經委託智庫進行總體影響評估，結果顯示在排除232項目下，初步估算美國對全球加徵122條款臨時關稅15%(疊加MFN)對我國產業之影響，相較2024年(無加徵對等關稅情況)，對我國出口、產值、GDP及工業就業面臨負面影響與挑戰，但相對於去(2025)年美國課徵暫時性對等關稅20%(疊加MFN)，推估結果相比是有所改善。如將232項目納入考量因素，因我國在232已取得了最優惠待遇，對我國出口、產值GDP及工業就業影響正向效果更為明顯。

在個別產業影響評估部分，龔部長表示，以自行車為例，由25.6%降為20.6%，在關稅差距上我國仍有努力空間，此即台美對等貿易協定談判成果政府需堅持的部分，讓產業基於立足點平等的競爭基礎。

龔部長強調，倘若與台美貿易協定談判



成果 (15%不疊加)相比，台美對等貿易談判模擬結果對我出口、產值GDP及工業就業影響效果將為最佳情境，顯示台美談判結果對我產業帶來正面效益，政府會盡力爭取落實台美貿易協定。

經濟部已編列460億元韌性特別預算辦理「外銷貸款優惠保證加碼」、「中小微企業多元發展貸款加碼」、「研發轉型補助」及「爭取海外訂單」等支持產業之4大措施，龔部長表示，目前所有申請案件已經超過了3,000件，已核保、通過的案件約1,500件，經濟部將持續加強對企業界的支持。此外，除特別預算外，115年政府中央總預算也編列100億元，用於中小微企業實質的多元振興提供相關協助與輔導，政府將持續推動各項協助措施，盼預算盡速通過以利業者運用相關措施，能夠提供產業最大的協助。(MoneyDJ新聞)

【2/25】

勞動部24日發布「企業防制強迫勞動參考指引」，將國際勞工組織 (ILO) 11項強迫勞動指標轉化為可操作工具，並以同心圓說明指標內涵，核心為抵債勞務，外延含扣留證件、欺騙、超時加班等。指引設計五大構面 (政策承諾、內部盤點、風險辨識、改善補救、供應鏈管理) 與四大核心工具 (指標說明、自我評估表、國際稽核標準對照、QA與案例)，並對應《勞動基準法》《就業服務法》，協助企業辨識與改善風險。

勞動部指出，去年自行車大廠「巨大」遭美國CBP以強迫勞動疑慮發布暫扣令，凸顯我國供應鏈風險；指引屬行政勸導性質，將優先對電子、紡織、汽車零組件與自行車等產業展開宣導與入場輔導，並強化直聘與仲介評鑑機制，推動移工「零付費」與「有服務才收費」原則，必要時研

議修法，以明確禁止扣留移工重要證件。(MoneyDJ新聞)

鄭育佳整理

汽機車零組件類

【1/2】

歐盟碳邊境調節機制 (CBAM) 於元旦上路，成為全球首個跨境碳關稅制度。規定要求，進口商依產品碳排強度購買憑證，以防止「碳洩漏」並維護歐洲產業競爭力。而中國作為鋼鐵、鋁材、水泥等產品的主要出口國，必將面臨成本壓力與市場挑戰，中國商務部已揚言，將採取一切必要措施進行反制。

根據歐盟近期提出的草案，還將自2028年起將CBAM擴展至下游產品，包括機械、汽車零件與家電，對中國出口商的衝擊尤為明顯。新規定中，以中國產熱軋鋼卷為例，在2026年每噸額外成本約189歐元，2028年將增至302歐元。針對歐盟祭出新規，中國商務部1日表示，歐方設定中國產品碳排放強度的預設值顯著偏高，屬於不公平與歧視性待遇。

報導引述研究指出，若嚴格執行歐盟新規，中國對歐盟的鋼鐵出口可能驟降3成。但中國若通過開拓其他出口市場，或提供政府補貼緩衝衝擊，實際影響可能減弱。此外，碳關稅可能對中小企業衝擊更大，尤其是尚未投資綠色生產的企業將面臨出口成本上升壓力。不過，目前中國也在加快推進國內的碳市場建設，將鋼鐵、水泥和鋁納入碳交易體系。近年中國官方更以「淘汰落後產能」為號召，推動不符合環保規範的高污染工廠關閉或搬遷，歐盟本



輪碳關稅成為推動中國重工業加速轉型的外因。(工商時報)

【1/3】

隨著中國大陸2025年末拍板「國補」政策延續，明確2026年將繼續實施大規模設備更新及消費品以舊換新補貼，最高額度維持2萬人民幣。這項政策雖為市場投下定心丸，但也釋出明確的結構轉型訊號。對台廠供應鏈而言，法人認為，2026年大陸新能源車購置稅將從全額免徵轉向減半徵收，加上補貼機制有利於中高階車款，具備「技術升級」與「高效元件」業者，方能抗衡大陸內需市場的利潤稀釋風險。其中，全球車用整流二極體大廠朋程與類比IC公司矽力，正憑藉在高階功率半導體與電源管理技術的深耕，展現強勁的抗壓性與技術護城河。

在新能源車(xEV)領域，朋程布局48V MOSFET產線展現強勁動能，目前兩條產線穩定運行，預計第三條產線量產後，年產能將從300萬套攀升至450萬套。此外，朋程研發的SiC(碳化矽)模組鎖定電動車主驅逆變器，法人預期2026年xEV產品營收佔比將提升至50%，有效規避低價車市衝擊，從傳統二極體廠成功轉型為高壓功率元件核心供應商。

而在大陸車市具備高度戰略地位的類比IC龍頭矽力，其技術路徑也與政策導向高度吻合。矽力近年積極推動Gen 4製程平台，並將重心從消費電子轉向高性能運算與電動車。法人分析，矽力正透過高性能功率晶片提升整體毛利率，其Gen 4技術已與全球Tier 1供應商並駕齊驅，預期2026年將進一步反映於營收。(工商時報)

【1/5】

新年伊始，歐美地區常出現暴風雪，增

加汽車碰撞事故發生率，推升維修零件需求，汽車零組件廠喜迎AM(售服)汽車零件銷售旺季，昭輝、為升、帝寶、宇隆、六暉等中部汽零股營運可望受惠。

昭輝表示，歐美地區下雪期間，容易造成行駛車輛常發生碰撞事件，間接帶來公司保險桿與水箱護罩的銷售商機。尤其，美國汽車市場常受到罷工影響，消費者可能轉往二手車市場購車，推升AM零件銷售可為昭輝AM事業儲備2026年業績成長動能。昭輝表示，美國車險公司State Farm全面擴大使用AM件賠付，帶來AM剛性需求，也成為台灣AM汽零業者營運利多。

六暉將2026年胎壓偵測系統(TPMS)氣門嘴營收占比目標提升至30%，尤其原廠零件(OE)訂單動能強勁，讓公司獲利結構再提升，加上全球車輛安全法規趨嚴，及TPMS於新車市場的滲透率，持續提升，使得六暉對2026年TPMS氣門嘴業務展望樂觀。六暉強調，歐美及新興市場持續強化車輛安全規範，加上電動車與新世代車款，對即時監測與行車安全需求提升，帶動整車廠對高可靠度TPMS氣門嘴的訂單需求，呈穩定成長。

帝寶透露，自有品牌DEPO車燈在市場具有競爭優勢，尤其顛覆傳統車燈設計手法、高階製程技術，及自動倉儲系統超過10萬個儲位、100個以上的物流碼頭，可滿足超過170個國家的售後市場車燈需求。(工商時報)

【1/10】

汽車零件族群2025年營運表現亮眼，精確、虎山9日公告2025年營收雙創歷史新高，廣華維持正成長。精確延續去年新能源車及AI伺服器水冷散熱訂單動能，近日再獲華為驗證，預計年中開始出貨；虎山強攻高階AM(售後維修)市場、廣華受惠



中國汽車舊換新補貼，皆樂觀今年營運動能。

電動車電池盒大廠精確連續三個月站穩7億元大關，並連續四個月改寫單月新高，累計2025年營收77.69億元、年增63.50%，創歷年新高。精確表示公司切入AI伺服器水冷領域，已通過多家客戶浸沒式液冷櫃及不鏽鋼分水器驗證，12月相關營收貢獻近千萬元，預估今年液冷板產品將穩定出貨，成為營運第二成長曲線。

車用把手大廠虎山12月雖較前月略減，但車門把手、車用鏡頭及雷達等高毛利產品組合優化。累計2025年營收16.64億元，年增約22%，同樣寫下歷史新高紀錄。展望2026年，虎山認為，面臨美國關稅政策及匯率波動等不確定性，客戶短期營運可能趨於保守，虎山將加速推出車用感測與結構模組等多元產品，並拓展新通路與高成長市場，以強化核心競爭力維持穩健成長。

廣華12月受到歐美聖誕假期及農曆年較晚導致備貨遞延影響，月減8.62%，但全年營收52.3億元，恢復正成長年增2.79%。廣華表示對2026年營運，廣華看好中國政府延續並調整汽車「以舊換新」補貼政策，針對中高價車輛提供較高補助，加上主要客戶新車上市排程密集，預期農曆年前及春季車展前拉貨將快速回溫，帶動塗裝件與智能氛圍燈等產品需求，助力營運重回成長軌道。（工商時報）

【1/14】

美國線材價格漲破每噸1,000美元，成為台灣螺絲扣件製造商良機，有望帶來轉單效益。專家表示，台灣螺絲成品銷往美國即便加上運費，往往仍比美國本土產品具備價格優勢，此外中高端、客製化螺絲技術領先，也是台灣螺絲銷美接單的利

多。線材是製作螺絲扣件的原料，而美國的線材價格自2024年11月起漲，迄今15個月累計每噸大漲160~170美元，目前售價已超過1,000美元。

專家認為，美國線材價格呈上行趨勢，美國當地螺絲生產商首當其衝，對於台灣螺絲扣件業是好事，最明顯的就是帶來轉單效應，當原物料價格居高不下，美國螺絲扣件成品價格也會跟著大幅調升。相比之下台灣螺絲價格更具競爭力，銷往美國即便加上運費仍比美國本土產品具備價格優勢。其次，台灣螺絲扣件業擁有完整產業聚落，供應鏈穩定性高，且台灣中高端、客製化的螺絲扣件技術領先，能將線材漲價的衝擊降到最低。更重要的是，美國近年來，針對大陸螺絲扣件實施多項貿易限制，只要台灣能維持良好的貿易關係並規避高額關稅，在美國線材稀缺或昂貴之際，台灣的產品就成了最理想的替代來源。（工商時報）

【1/17】

台美對等關稅降至15%，出口美國的中小型傳統產業無不額手稱慶。汽車零件廠表示，將可扭轉2025年客戶觀望保守拉貨狀態，輪胎廠直言「總計等於節省9%關稅」。

汽車零件龍頭廠表示「15%」對台灣汽零廠絕對是「非常好的消息！」美國是台灣汽車零件廠主要外銷市場之一，2025年受美國232條款25%及原關稅2.5%疊加影響，銷美關稅達27.5%，競爭對手日本、韓國僅需負擔15%關稅，造成雙方成本差距高達12.5%，使得原本在國際間已具有競爭優勢的汽零廠，也面臨客戶下單心態趨於觀望保守，壓抑整體拉貨動能。

輪胎方面，建大計算，台灣出口至美國對等關稅原是20%，現在降5%，加上不再



疊加最惠國關稅4%，總計節省9%關稅。感謝政府的努力，讓台灣與日本、韓國及歐盟輸美輪胎關稅稅率均為15%，並遠低於美國對中國大陸課徵47%，建大在大陸也有輪胎廠，但主要是內銷，且除美國外，其他國家未對中國關稅設限，都是建大旗下大陸廠輪胎銷往的重點國家（工商時報）

【1/20】

透過專業密切磋商，我國政府終於成功說服美方在雙方沒有自由貿易協定（FTA）基礎下，為我方爭取到擁有與FTA國家同等級的15%對等關稅稅率，與全球第一個在美國市場得到232條款（國家安全調查）中多項產品最惠國待遇（MFN）的國家。

此次談判最重要成果是美國對台灣對等關稅調降至15%，且不再疊加原有最惠國待遇稅率，這使台灣與日、韓、歐盟等競爭位置拉到前所未有的齊點。這不只對長期受到關稅壓力影響的傳統產業在美國市場的競爭力得以大幅提升，亦對傳統產業具有決定性戰略意義。

更重要是協議不僅是關稅數字的調整，更包含「投資換市場」的台灣模式。

如前所述，此次談判結果使台灣成為全球第一個美國232條款最惠國待遇國家，令人振奮的是產品別不只是半導體及其衍生品，更包括傳統產業中汽車零組件等多項產品，使得台灣傳統產業領先競爭對手一大步。未來不只這些產品的關稅不會高於其他競爭對手國，台灣企業若赴美設廠所需設備、原物料及零組件，均可豁免相關關稅。（工商時報）

【1/27】

國內發生過多起電動巴士電池起火燃燒事件，但目前國內仍欠缺電動巴士電池退

役相關法律規範。有鑑於電動巴士用鋰電池與公共安全息息相關，近期電池產業界專家計畫整合電動巴士、電池產業界共同推動電動巴士電池退役相關規範計畫，並呼籲政府重視電巴電池安全與退役規範。

2030年公車全面電動化政策目標下，近幾年台灣電動巴士已逐漸在全台各縣市上路運行服務，目前計有成運、華德、創奕、鴻華及總盈汽等五家電動巴士製造業者，通過法規認證，獲政府補助資格。國內五家電巴業者，各有不同的動力電池來源，成運汽車採用東芝的鋰鈦氧（LTO）電池，其他電巴業者基本上都用鋰鐵電池（LFP），鋰鐵電池一般都有長期監控電池運作的資料，很適合退役後降階利用。

業者指出，為了保障公車乘客的公共安全，交通部應該可以採用一般汽車出廠後驗車模式，在電巴出廠5年後，每年檢驗一次電池的健康度，10年後可以每年檢驗2次，至於採用何種檢驗方式與安全規範等議題，則可集思廣益再討論。（工商時報）

【1/29】

勞動部28日公告「僱用安定措施」，從2月1日起延至7月31日，共有9大行業適用。值得注意的是，經地方勞政機關列冊通報、與雇主協議減班休息達30日以上的受僱勞工，可申請薪資差額補貼，最高補助減班前後薪資差額的70%，每月最高領11,500元。

勞動部表示，實施至今年1月底的「僱用安定措施」，考量關稅政策遞延效應及部分傳統產業仍承壓，決定續辦。共適用9大行業，包含食品及飼品製造業、紡織業、橡膠製品製造業、塑膠製品製造業、金屬製品製造業、電力設備及配備製造業、機械設備製造業、汽車及其零件製造



業、其他運輸工具及其零件製造業。

勞動部進一步說明，減班休息勞工如屬受僱於「僱用安定措施」公告適用行業所僱用，可申請薪資差額補貼，計算方式為勞工實施減班休息日前1個月至前3個月的平均月投保薪資，及實施減班休息後實際協議薪資差額的70%發給，每人每月最高可領新11,500元。除申領薪資差額補貼外，勞動部指出，如果同時參加「減班休息勞工再充電計畫」的訓練課程，可以在薪資差額內合併請領薪資差額補貼及訓練津貼。（工商時報）

【1/29】

中鋼28日公布2025年自結損益，稅前虧損46.84億元，年減202%，為47年來首度虧損；不過12月獲利轉盈，成功終止連8個月虧損，為低迷鋼市注入一劑強心針。中鋼表示，隨著全球經濟緩步復甦、台美關稅調降，鋼鐵業有望迎來落底回升。激勵鋼鐵大軍強勢發動，中鋼領軍一度飆近9%，重返2字頭，共5檔齊步攻上漲停。

中鋼指出，去年12月營運改善主要來自兩大動能，一是鋼鐵本業報價趨穩，銷售毛利回升，二是旗下中能風場發電量大增，單月為公司貢獻約3~4億元營收與獲利，綠能事業逐步發揮穩定效果。至於全年仍陷虧損，主要因單位毛利與銷售量下滑，導致營收萎縮，另礦業投資股利減少、財務成本上升，也使業外支出同步增加。

展望後市，中鋼表示，全球經濟持續緩步復甦，隨美國聯準會進入降息循環，民間投資與基礎建設需求可望逐步釋放。（工商時報）

【2/4】

為提升駕駛行車安全，交通部公路局

3日宣布，2月28日起實施汽車隔熱納管檢驗，新申領牌照的車輛若黏貼隔熱紙，一般車輛前擋玻璃透光率需達70%以上、前側窗透光率40%以上；計程車及幼童專用車的隔熱紙，前擋70%以上、其餘車窗及後擋風玻璃均為40%以上。檢驗違規最高罰1,800元甚至吊銷牌照。

推動隔熱紙納管的政策，因應國內氣候、道路環境、用車習慣及價格負擔，並比較各國規範後，於去年中公布指引，同時考量國內新車銷售模式、民眾容易選用、檢驗方式明確等要件，多次與車商、業界溝通，決定以隔熱紙單品管理方式，從源頭推動隔熱紙產品符合標準新制。

公路局說明，合格隔熱紙產品合格標識有2種方式，一是由業者自行烙印，樣式可參考財團法人車輛安全審驗中心的「車輛安全資訊網」合格產品專區；另一種是由專業機構印製、車安中心核發。其中，由業者自行烙印的合格標識，其格式由申請者訂定，標識內容至少應包含廠牌、型號及可見光透過率；由車安中心核發的合格標識，應黏貼於車內前擋風玻璃右下角處（從車內方向往外看，副駕駛座側），黏貼張數以1廠牌、1型號、黏貼1張為原則。（工商時報）

【2/6】

汽車零件龍頭廠東陽5日公告1月營收達21.51億元，雖較去年同期微減3.56%，但較上月成長3%。東陽說明，受惠於北美地區大規模冬季風暴頻傳，加上傳統旺季效應發酵，持續推升售後維修（AM）碰撞零件需求，帶動AM事業表現亮眼，創下歷年同期次高紀錄。

觀察兩大事業體表現，東陽指出，AM事業1月營收貢獻達16.79億元，不僅較上月成長7%，亦較去年同期成長1%，顯示北



美AM市場需求強勁，成為支撐1月營收的主要動能。

在原廠委託製造（OEM）事業方面，1月營收為4.71億元。若加計非具控制權之轉投資事業，OEM整體累計營收則達21.63億元，較去年同期成長2%，顯示在新車配套業務上逐步回到穩健增長態勢。

去年關稅亂流影響下，東陽自結2025年稅後賺39.04億元，每股稅後純益（EPS）6.43元，仍創歷史次高。展望2026年，東陽分析，隨美國對台關稅將降至15%，有助於出口產業競爭力提升，汽車零件業也將受惠。

為迎接未來訂單需求，東陽提前布局已全面啟動產能擴充計畫，包括台南科工區、七股及新市等新廠布局均在積極推進中。（工商時報）

【2/9】

全球市場對再生鋁的應用需求快速升溫，汽車鍛造輪圈廠巧新積極拓展再生鋁販售與熔煉代工業務，並已取得7家國際車廠認證，第二座熔煉廠預計於今年內完工投產，可再提升業績競爭力。另外，巧新挾多年鋁合金研發與鍛造技術，積極跨足半導體設備產業，開發先進製程前段設備使用的關鍵零件與消耗品，未來可依客戶訂單需求出貨，挹注公司營收。

巧新指出，儘管全球新車銷售市場歷經庫存與利率環境的結構性調整，但在手訂單能見度清晰，目前多家國際品牌車廠已陸續發表2026年款的新車，包括Porsche Cayenne E4 GT、Lamborghini Urus、Rolls-Royce Spectre等高規格車款，均指定搭載高強度、輕量化的鋁合金鍛造輪圈，將有利於巧新的營運。

在汽車零組件傳統旺季帶動下，搭配再生鋁銷售與熔煉代工需求，將持續提

升，逐步建構「高技術零件+再生鋁」雙引擎，有利於公司未來營運布局。巧新表示，除既有的汽車業務穩健成長，將持續強化再生鋁與循環經濟優勢，並積極開拓非汽車產業市場，包括半導體設備、航太等其他高端製造領域。（工商時報）

【2/9】

美國針對鋼鋁232條款祭出高達50%的重稅，讓台灣扣件產業面臨嚴峻挑戰。經濟部長龔明鑫9日南下主持座談會，與9家扣件業者面對面「聽真話」。龔明鑫強調，儘管目前關稅條件與主要對手國處於平等立足點，但政府仍將持續與美方交涉，爭取更優惠待遇；同時，產發署也正式啟動「AI模組、研發補助、高階認證、海外設館」4大措施，協助螺絲螺帽國家隊升級，切入航太與車用供應鏈。

面對業者對美國關稅的憂慮，龔明鑫指出，扣件產業受鋼鋁232條款影響，目前適用50%關稅，相較於多數產業的15%確實負擔較重。他承諾，政府除了透過外交管道爭取降稅，更將在金流端成為業者後盾，秉持「雨天不收傘」原則，業者若有週轉或紓困需求，可透過「馬上辦服務中心」尋求專案協助。

為拉開競爭力差距，產發署署長邱求慧於會中提出四大具體輔導方案，力求從「量產」轉向「高價值」；首先是AI專屬模組，成立「扣件產業輔導團」，開發產業專屬AI模組，解決老師傅經驗傳承斷層並推動低碳化。

其次是研發補助加碼，結合設備汰舊換新補助，驅動企業導入高效能機台，強化技術升級動能，第3點則是切入高階市場，透過引導業者跨足汽車、航太等高利潤領域，輔導取得國際認證，撕掉中低階產品標籤，最後則是透過國家隊行銷，鎖定科



隆五金展、日本DIY展等國際大展設立「台灣館」，以國家隊形象爭取全球訂單。
（工商時報）

【2/23】

儘管全球鋼鐵需求可望觸底回升，但產業鏈面臨的挑戰卻並未消失，市場人士指出，今年鋼鐵業雖有基建與降息等利多加持，但隨之而來的「綠色通膨」、地緣政治引發的貿易保護主義，及中國大陸鋼材外溢的結構性壓力，將成為今年景氣能否「穩中求進」的關鍵變數。

今年鋼市最大的變數，莫過於歐盟碳邊境調整機制CBAM正式啟動，對仰賴出口的亞洲鋼廠而言，這不僅是環保課題，更是生存戰爭。中鋼高層表示，若依歐盟公布的「預設值」推估，以台灣鋼鐵產品情境扣除相關基準值後，每噸成本會增加超過50歐元。

不過中鋼高層強調，中鋼長期投入減碳製程改善，若採經第三方授權機構認證之「實際排放數據」，預期費用將低於預設值。然而這股「綠色通膨」效應，若下游營造業與汽車業無法有效轉嫁成本，恐反過來壓抑終端用鋼需求。此外，中小鋼廠若因資金不足導致設備減碳進度落後，將面臨被踢出供應鏈的邊境風險，產業大者恆大趨勢將更明顯。

第二個變數則是貿易壁壘帶來的不確定性。隨美國、加拿大、墨西哥等國築起關稅壁壘，區域保護主義從單純針對大陸，擴散至對所有非自由貿易協定國家的圍堵，今年鋼鐵貿易環境顯著收縮，導致區域性供需失衡頻傳。

各國頻繁發起的反傾銷調查與關稅配額調整，使得鋼鐵流通性下降，海運運費的波動與地緣政治緊張，亦讓鋼廠在原料採

購與成品外銷的成本控管上，面臨前所未有的高度不確定性。

第三個變數則是大陸鋼鐵出口狀況。專家指出，只要大陸內需無法回升，低價鋼品透過東南亞轉進全球市場的壓力難以去化，將嚴重擠壓其他鋼廠獲利空間。
（工商時報）

【2/24】

美國對等關稅遭裁定無效，對產品輸美適用232條款的鋼鐵、汽車零件產業來說，業者咸認無直接影響；高球用具代工業者認為，美改徵15%的關稅，即使疊加原有關稅後，稅率仍低於去年對等關稅談判初期的20%~25%，初步判斷對行業無負面影響。

鋼鐵業者指出，鋼鋁產品出口美國是適用232條款，並非對等關稅，對等關稅無效也不影響目前鋼鋁輸美50%的稅率。專家點出，對等關稅無效雖然不會直接衝擊台灣鋼鐵業，但對於用鋼產業的影響，則可能延伸到鋼廠，例如工具機產業原本在台美簽署對等貿易協定後接單有增加趨勢，可望受惠不少，如今對等關稅生變，原本取得的諸多優惠是否也將出現變化，則將間接影響上游的鋼鐵業者。

售後維修（AM）汽車零件業龍頭東陽指出，台美貿易協定已於農曆年前拍板定案，汽車零件輸美適用232條款，稅率由原先疊加後的27.5%大幅調降至15%，經評估，最新的全球加徵令初期對多數汽車零件業應不構成影響，仍將適用先前台美談判確立的15%稅率條件。東陽認為，隨著輸美關稅稅率確立，不確定性消除，對國內汽車零件業者而言，近期已可看出客戶恢復旺季明確下單力道，無疑是一顆定心丸。
（工商時報）



【2/24】

汽車零組件龍頭東陽受惠於北美暴風雪帶動AM（售後維修）汽車零件需求，自結1月稅前盈餘達5.59億元，大幅年增21%，除為歷年最賺1月，亦為史上單月獲利第五高，同時寫下近十個月獲利高點，每股稅前盈餘達0.95元，強勢宣告今年將重返成長軌道。

東陽樂觀未來3~5年市場需求成長動能，除持續強化產能供應，繼1.5萬坪七股科工區新廠於去年5月動土興建後，23日宣布啟動台南新市產業園區的建廠規劃。東陽表示，占地約4.8萬坪的新市園區，目前也進入廠區設計畫圖階段，預計最慢明年動土興建。

針對近期全球關注美國關稅變化，儘管美國總統川普在農曆年後喊出對全球加徵15%關稅，引發市場波動。但東陽指出，台灣與美國的台美貿易協定已於農曆年前拍板定案，汽車零件輸美適用232條款，稅率由原先疊加後的27.5%大幅調降至15%，經評估，最新的全球加徵令初期對多數汽車零件業應不構成影響，仍將適用先前台美談判確立的15%稅率條件。

東陽強調，雖然國際地緣政治與經貿環境變數仍然存在，但產業發展終將回歸基本面。透過台南科工、七股科工及新市產業園區等三大新廠的產能布局，東陽將持續強化產品力與技術創新，建立競爭對手無法跨越的護城河，全力衝刺今年營運穩健成長。（工商時報）

【2/25】

美國政府近日動作頻頻以重建貿易壁壘！在美最高法院否決對等關稅後，美國總統川普除援引1974年貿易法122條款對各國徵收10%臨時關稅，並威脅將稅率提

高至15%，更考慮動用1962年貿易擴張法232條款，以國安為由對六大產業課徵新關稅，再度引發市場憂慮。

最高法院裁定川普援引國際緊急經濟權力法（IEEPA）課徵關稅違法，促使他改依第122條實施10%關稅，暫時取代被撤銷的對等關稅，待期滿後（最多150天，後須國會同意）再依301條款推出更多關稅措施。美官員聲稱，關稅仍是貿易政策的核心，且將加速展開一系列調查，使川普能單方面加徵關稅，以重建遭法院裁決瓦解的關稅體系。

根據外電最新報導，目前美方評估對六個產業徵收關稅的部份，包括大型電池、鑄鐵及鐵製配件、塑膠管材、工業化學品，以及電網與電信設備等。這批研議中的關稅將與川普上周五宣布的10%關稅分開實施，後者已於24日起正式生效。據悉白宮正起草一項命令，要將全球關稅稅率提高至15%，但尚未確定時間表。

知情人士表示，川普政府也有調整現有鋼鋁關稅的計畫，例如可能降低部分商品名目稅率，改為對產品整體價值課稅，而非僅對其中鋼或鋁價值部分課稅。這可能導致許多企業最終繳納的關稅金額攀升。（工商時報）

陳明德整理



2026年 1 月

汽車銷售統計月報表

單位：輛

規 格		廠 名							合 計	%	
		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田			
內 銷 數 量	本期銷售	小客車	1,676		1,473	1,720	7,287	0	2,486	14,642	65.10
		商用車(3.5噸以下)	0		3,201	434	1,904	8	0	5,547	24.66
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	527	29	0	556	2.47
		合 計	1,676	1,748	4,674	2,154	9,718	37	2,486	22,493	100.00
		%	7.45	7.77	20.78	9.58	43.20	0.16	11.05	100.00	
	去年同期銷售	小客車	2,390	0	879	1,455	7,845	0	1,298	13,867	65.30
		商用車(3.5噸以下)	0	0	2,986	284	2,540	32	0	5,842	27.51
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	511	28	0	539	2.54
		合 計	2,390	989	3,865	1,739	10,896	60	1,298	21,237	100.00
		%	11.25	4.66	18.20	8.19	51.31	0.28	6.11	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小客車	0		0	0	3,189	0	0	3,189	98.00
		商用車(3.5噸以下)	0		65	0	0	0	0	65	2.00
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	65	0	3,189	0	0	3,254	100.00
		%	0.00	0.00	2.00	0.00	98.00	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小客車	0	0	0	0	4,013	0	0	4,013	98.75
		商用車(3.5噸以下)	0	0	51	0	0	0	0	51	1.25
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	51	0	4,013	0	0	4,064	100.00
		%	0.00	0.00	1.25	0.00	98.75	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計	1,676	1,748	4,739	2,154	12,907	37	2,486	25,747		
	%	6.51	6.79	18.41	8.37	50.13	0.14	9.66	100.00		
	去年同期	2,390	989	3,916	1,739	14,909	60	1,298	25,301		
	%	9.45	3.91	15.48	6.87	58.93	0.24	5.13	100.00		

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。(出廠數)



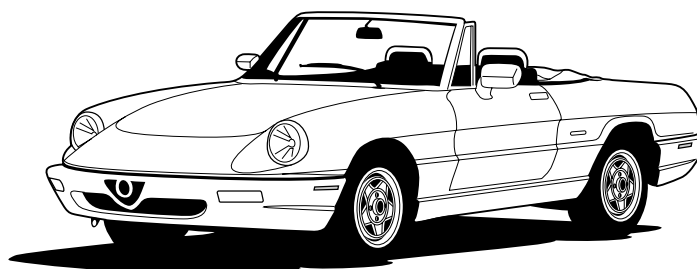
2026年1月

汽車生產統計月報表 (含年累計)

單位：輛

規 格		廠 名							合 計	%	
		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田			
生 產 數 量	本 期 一 月 生 產	小 客 車	1,976		893	1,050	9,324	0	3,143	16,386	73.99
		商用車(3.5噸以下)	0		2,677	255	1,155	0	0	4,087	18.45
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	384	0	0	384	1.73
		合 計	1,976	1,290	3,570	1,305	10,863	0	3,143	22,147	100.00
		%	8.92	5.82	16.12	5.89	49.05	0.00	14.19	100.00	
	去 年 同 期 一 月 生 產	小 客 車	1,149	0	353	1,095	8,665	0	2,318	13,580	72.72
		商用車(3.5噸以下)	0	0	2,481	322	1,138	0	0	3,941	21.10
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	381	32	0	413	2.21
		合 計	1,149	741	2,834	1,417	10,184	32	2,318	18,675	100.00
		%	6.15	3.97	15.18	7.59	54.53	0.17	12.41	100.00	
累 計 生 產 數 量	本 期 一 月 生 產	小 客 車	1,976		893	1,050	9,324	0	3,143	16,386	73.99
		商用車(3.5噸以下)	0		2,677	255	1,155	0	0	4,087	18.45
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	384	0	0	384	1.73
		合 計	1,976	1,290	3,570	1,305	10,863	0	3,143	22,147	100.00
		%	8.92	5.82	16.12	5.89	49.05	0.00	14.19	100.00	
	去 年 同 期 一 月 生 產	小 客 車	1,149	0	353	1,095	8,665	0	2,318	13,580	72.72
		商用車(3.5噸以下)	0	0	2,481	322	1,138	0	0	3,941	21.10
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	381	32	0	413	2.21
		合 計	1,149	741	2,834	1,417	10,184	32	2,318	18,675	100.00
		%	6.15	3.97	15.18	7.59	54.53	0.17	12.41	100.00	

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。





2026年 1月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
裕隆	LUXGEN G91 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	G92 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	180kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	150kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	C71 (GPK)	1800	0	0	1	1	0	0	1	1
	C71 (GPK)	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCS S61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCH H61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SUPER SENTRA B17	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C12	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN MARCH K13	1500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN LIVINA L11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T33	1500	67	67	265	265	0	0	265	265
	LUXGEN D31 電動車	172kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN KICKS P15	1500	391	391	360	360	0	0	360	360
	LUXGEN URX L71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SENTRA B18	1600	306	306	294	294	0	0	294	294
	MG G50	1500	473	473	621	621	0	0	621	621
	Foxtron BRIA D21	172kw	739	739	135	135		0	135	135
	DF重車 KNP	6700	0	0	0	0	0	0	0	0
	KLH	8900	0	0	0	0	0	0	0	0
合計			1,976	1,976	1,676	1,676	0	0	1,676	1,676
福特六和	國產車	排氣量	1,290	1,290	1,748	1,748	0	0	1,748	1,748
	合計		1,290	1,290	1,748	1,748	0	0	1,748	1,748



2026年 1月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
中華	ET35木床	160KW	0	0	9	9	0	0	9	9
	ET35底盤		2	2	3	3	0	0	3	3
	CT木床		31	31	9	9	0	0	9	9
	CT底盤車		0	0	1	1	0	0	1	1
	得利卡底盤	2400	34	34	27	27	0	0	27	27
	得利卡貨車		365	365	351	351	0	0	351	351
	得利卡廂車		155	155	234	234	0	0	234	234
	得利卡幼童車		17	17	26	26	0	0	26	26
	菱利底盤	1500	5	5	7	7	0	0	7	7
	菱利貨車		193	193	192	192	42	42	234	234
	菱利廂車		12	12	0	0	19	19	19	19
	菱利電動車	127KW	20	20	13	13	0	0	13	13
	ZINGER貨車	2400	19	19	25	25	0	0	25	25
	ZINGER廂車	1500	377	377	516	516	0	0	516	516
	J SPACE貨車	1500	577	577	689	689	0	0	689	689
	J SPACE廂車	1500	849	849	1,082	1,082	3	3	1,085	1,085
	J SPACE貨車底盤	1500	21	21	17	17	1	1	18	18
	COLT Plus	1500	2	2	264	264	0	0	264	264
	OUTLANDER	2400	27	27	126	126	0	0	126	126
	XFORCE	1500	645	645	689	689	0	0	689	689
MG	1500	219	219	394	394	0	0	394	394	
	合計		3,570	3,570	4,674	4,674	65	65	4,739	4,739
三陽	KU KU CUSTIN	1500	0	0	274	274	0	0	274	274
	KU KU CUSTIN	2000	300	300	352	352	0	0	352	352
	ELANTRA ADD	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA ADG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA ADG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA MDG	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	KONA OSG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	VENUE QXG	1600	240	240	367	367	0	0	367	367
	TUCSON NX4 HEV	1600	180	180	274	274	0	0	274	274
	TUCSON NX4	1600	90	90	57	57	0	0	57	57
	TUCSON NX4	2000	0	0	6	6	0	0	6	6
	TUCSON TLG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLD	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	MUFASA NU2	2000	240	240	390	390	0	0	390	390
	SANTA FE DMD	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	SANTA FE DMG	2400	0	0	0	0	0	0	0	0
	QT 500 2.7噸	2776	15	15	15	15	0	0	15	15
	PORTER 3.25噸	2500	240	240	419	419	0	0	419	419
	HD35 3.5噸	3500	0	0	0	0	0	0	0	0
MIGHTY 6.5噸	6500	0	0	0	0	0	0	0	0	
MIGHTY 7.8噸	7800	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計		1,305	1,305	2,154	2,154	0	0	2,154	2,154



2026年 1月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱			排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計		
					本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
國瑞	大客車	RK	商用車3.5噸以上	7684	10	10	8	8	0	0	8	8	
		RN		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		RM		7684	20	20	20	20	0	0	20	20	
		FCA		6403	0	0	0	0	0	0	0	0	
		HS		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		MS		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
	大貨車	SR	(700系列)	12913	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		SH	(700系列)		0	0	1	1	0	0	1	1	
		FR			0	0	3	3	0	0	3	3	
		FS			13	13	19	19	0	0	19	19	
	中貨車	FC7J	(新福將)	6403	7	7	10	10	0	0	10	10	
		FD7J			38	38	55	55	0	0	55	55	
		FG8J		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		GH8J			56	56	68	68	0	0	68	68	
		XZU	(5.5噸)	4009	220	220	325	325	0	0	325	325	
		XZU	(6.5噸)		5	5	6	6	0	0	6	6	
		XZU	(7.4-7.5噸)		4	4	3	3	0	0	3	3	
		XZU	(8-8.5噸)		11	11	9	9	0	0	9	9	
	貨卡車	XZU	(3.49噸)	4009	28	28	67	67	0	0	67	67	
	小貨車	TOWN ACE	1.5L	1496	490	490	848	848	0	0	848	848	
	小貨車	TOWN VAN	1.5L	1496	637	637	989	989	0	0	989	989	
	小客車	SIENTA	1.8L	1798	0	0	0	0	0	0	0	0	
		VIOS	1.5L	1497	296	296	301	301	0	0	301	301	
		YARIS CROSS	1.5L	1496	1,099	1,099	1,171	1,171	0	0	1,171	1,171	
		COROLLA	1.5L	1490	504	504	0	0	466	466	466	466	
		COROLLA	1.6L	1598	632	632	0	0	594	594	594	594	
		COROLLA	1.8L	1794	511	511	705	705	0	0	705	705	
	COROLLA	1.8L HV	1798	443	443	346	346	110	110	456	456		
	COROLLA	2.0 L	1998	1,721	1,721	49	49	1,557	1,557	1,606	1,606		
	COROLLA	CROSS 1.8L	1798	1,687	1,687	1,701	1,701	65	65	1,766	1,766		
	COROLLA	CROSS 1.8L HV	1798	2,431	2,431	3,014	3,014	397	397	3,411	3,411		
	合計			10,863	10,863	9,718	9,718	3,189	3,189	12,907	12,907		
臺塑	DAF		12902	0	0	16	16	0	0	16	16		
	DAF		6700	0	0	13	13	0	0	13	13		
	VDL		10837	0	0	0	0	0	0	0	0		
	廂框貨車	DFSK	1500	0	0	0	0	0	0	0	0		
	廂式貨車	DFSK	1500	0	0	8	8	0	0	8	8		
	合計			0	0	37	37	0	0	37	37		
台灣 本田	CR-V 1.5		1498	1,058	1,058	839	839	0	0	839	839		
	FIT 1.5		1498	662	662	535	535	0	0	535	535		
	HR-V 1.5		1498	1,423	1,423	1,112	1,112	0	0	1,112	1,112		
	合計			3,143	3,143	2,486	2,486	0	0	2,486	2,486		



2026年 1月

機車銷售統計月報表

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
內銷數量	50CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	90CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	100CC	0	41	0	0	0	41	0.07
	110CC	3,679	1,740	0	0	0	5,419	9.35
	115CC					311	311	0.54
	125CC	15,525	8,526	1,669	4,274	618	30,612	52.81
	135CC		170				170	0.29
	150CC	1,343	3,394		4,876		9,613	16.58
	160CC	7,185	874				8,059	13.90
	170CC	0				0	0	0.00
	180CC	0	189			37	226	0.39
	200CC	0	0			0	0	0.00
	220CC	0					0	0.00
	250CC	0	152			16	168	0.29
	280CC						0	0.00
	300CC	113	0		79		192	0.33
	320CC		19				19	0.03
	350CC		1				1	0.00
	400CC	33	0				33	0.06
	450CC		0				0	0.00
	470CC	0					0	0.00
	500CC	11	0				11	0.02
	550CC		38				38	0.07
	600CC	0					0	0.00
	650CC		0				0	0.00
	700CC		0				0	0.00
	300w		2				2	0.00
	350w	111					111	0.19
	400w		1				1	0.00
	500w		3			0	3	0.01
	690w						0	0.00
	700w		0				0	0.00
	1000w						0	0.00
	1200w				0		0	0.00
	1350w			0			0	0.00
	2000w		890				890	1.54
	2500w				126		126	0.21
	3000w					13	13	0.02
	5500w					204	204	0.35
	6000w					17	17	0.03
	6200w			51			51	0.09
	6400w					0	171	0.29
	7000w				0		293	0.51
	7200w						8	0.01
	7400w						19	0.03
7600w				0	0	108	0.19	
8400w						0	0.00	
9000w						60	0.10	
本期小計	28,000	16,040	1,720	9,355	1,012	1,844	57,971	100.00
去年同期	21,500	13,039	1,295	7,653	582	1,045	45,388	
外銷數量	50CC	0	2,852	0	0	0	2,852	14.21
	90CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	100CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	110CC	0	4	0	0	0	4	0.02
	115CC						0	0.00
	125CC	939	5,434	0	2,901	0	9,274	46.22
	135CC		4				4	0.02
	150CC	0	590		304	50	944	4.70
	160CC	0	0				0	0.00
	170CC	0				0	0	0.00
	180CC	33	0			0	33	0.16
	200CC		1,500				1,500	7.48
	220CC						0	0.00
	250CC	176	1,195			0	1,371	6.83
	280CC						0	0.00
	300CC	14	825		0		839	4.18
	320CC		310				310	1.54
	350CC		0				0	0.00
	400CC	510	174				684	3.41
	450CC		509				509	2.54
	470CC	0					0	0.00
	500CC	130	52				182	0.91
	550CC		380				380	1.89
	600CC	0					0	0.00
	650CC		0				0	0.00
	700CC		574				574	2.86
	300w		330				330	1.64
	350w	0					0	0.00
	400w		0				0	0.00
	500w		0			0	0	0.00
	690w						0	0.00
	700w		0				0	0.00
	1000w						0	0.00
	1200w				0		0	0.00
	1350w			0			0	0.00
	2000w		0				0	0.00
	2500w				0		0	0.00
	3000w					0	0	0.00
	5500w					0	0	0.00
	6000w					0	0	0.00
	6200w			0		0	0	0.00
	6400w					0	0	0.00
	7000w				0		0	0.00
	7200w						0	0.00
	7400w						0	0.00
7600w				0	0	0	0.00	
8400w						0	0.00	
9000w						0	0.00	
本期小計	1,802	15,009	0	3,205	50	0	20,066	100.00
去年同期	1,358	8,917	0	2,706	380	56	13,417	
總計	本期合計	29,802	31,049	1,720	12,560	1,062	1,844	78,037
%		38.19	39.79	2.20	16.09	1.36	2.36	100.00
去年同期	22,858	21,956	1,295	10,359	962	1,101	58,805	
%		38.87	37.34	2.20	17.62	1.64	1.87	100.00

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年 1月

機車生產統計月報表 (含年累計)

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
規格								
本月生產	50CC	0	2,935	0	0	0	2,935	3.74
	90CC	0	241	0	0	0	241	0.31
	100CC	0	42	0	0	0	42	0.05
	110CC	3,600	1,839	0	0	0	5,439	6.92
	115CC					200	200	0.25
	125CC	16,241	15,026	1,565	7,278	553	40,663	51.76
	135CC		204				204	0.26
	150CC	1,100	4,640		5,192	51	10,983	13.98
	160CC	6,591	905				7,496	9.54
	170CC	0				0	0	0.00
	180CC	33	192			29	254	0.32
	200CC		1,500			0	1,500	1.91
	220CC						0	0.00
	250CC	176	1,519			12	1,707	2.17
	280CC						0	0.00
	300CC	139	612		80		831	1.06
	320CC		646				646	0.82
	350CC		38				38	0.05
	400CC	679	146				825	1.05
	450CC		469				469	0.60
	470CC	0					0	0.00
	500CC	139	147				286	0.36
	550CC		372				372	0.47
	600CC	0					0	0.00
	650CC		0				0	0.00
	700CC		544				544	0.69
	300w		395				395	0.50
	350w	150					150	0.19
	400w		3				3	0.00
	500w		4			0	4	0.01
	690w						0	0.00
	700w		23				23	0.03
	1000w						0	0.00
	1200w			0	0		0	0.00
	1350w						0	0.00
	2000w		1,023				1,023	1.30
	2500w				126		416	0.53
	3000w					0	0	0.00
	5500w						462	0.59
	6000w					0	47	0.06
6200w			45			45	0.06	
6400w					0	80	0.10	
7000w				0		161	0.20	
7200w					0	0	0.00	
7400w					0	0	0.00	
7600w				0	0	80	0.10	
8400w						0	0.00	
9000w						0	0.00	
本期小計	28,848	33,465	1,610	12,676	845	1,120	78,564	100.00
%	36.72	42.60	2.05	16.13	1.08	1.43	100.00	
去年同期	22,718	25,537	1,220	10,401	465	1,841	62,368	
%	36.43	40.95	1.96	16.68	0.75	2.95	100.00	
本年生產累計	50CC	0	2,935	0	0	0	2,935	3.74
	90CC	0	241	0	0	0	241	0.31
	100CC	0	42	0	0	0	42	0.05
	110CC	3,600	1,839	0	0	0	5,439	6.92
	115CC					200	200	0.25
	125CC	16,241	15,026	1,565	7,278	553	40,663	51.76
	135CC		204				204	0.26
	150CC	1,100	4,640		5,192	51	10,983	13.98
	160CC	6,591	905				7,496	9.54
	170CC	0				0	0	0.00
	180CC	33	192			29	254	0.32
	200CC		1,500			0	1,500	1.91
	220CC						0	0.00
	250CC	176	1,519			12	1,707	2.17
	280CC						0	0.00
	300CC	139	612		80		831	1.06
	320CC		646				646	0.82
	350CC		38				38	0.05
	400CC	679	146				825	1.05
	450CC		469				469	0.60
	470CC	0					0	0.00
	500CC	139	147				286	0.36
	550CC		372				372	0.47
	600CC	0					0	0.00
	650CC		0				0	0.00
	700CC		544				544	0.69
	300w		395				395	0.50
	350w	150					150	0.19
	400w		3				3	0.00
	500w		4			0	4	0.01
	690w						0	0.00
	700w		23				23	0.03
	1000w						0	0.00
	1200w			0	0		0	0.00
	1350w						0	0.00
	2000w		1,023				1,023	1.30
	2500w				126		416	0.53
	3000w					0	0	0.00
	5500w						462	0.59
	6000w					0	47	0.06
6200w			45			45	0.06	
6400w					0	80	0.10	
7000w				0		161	0.20	
7200w					0	0	0.00	
7400w					0	0	0.00	
7600w				0	0	80	0.10	
8400w						0	0.00	
9000w						0	0.00	
本期小計	28,848	33,465	1,610	12,676	845	1,120	78,564	100.00
%	36.72	42.60	2.05	16.13	1.08	1.43	100.00	
去年同期	22,718	25,537	1,220	10,401	465	1,841	62,368	
%	36.43	40.95	1.96	16.68	0.75	2.95	100.00	

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。



2026年 1月

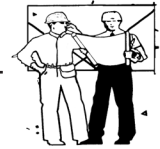
機車出口地區統計表

單位：輛

廠名		三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%	
出口地區										
本月	香港/大陸地區	CBU	0	0	0	228	0	0	228	2.81
		KD	0	11,200	0	0	0	0	11,200	93.76
	亞洲 其他地區	CBU	706	159	0	2,467	0	0	3,332	41.03
		KD	660	86	0	0	0	0	746	6.24
	歐 洲	CBU	300	1,536	0	0	0	0	1,836	22.61
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美 洲	CBU	136	1,797	0	510	50	0	2,493	30.70
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	非 洲	CBU	0	150	0	0	0	0	150	1.85
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大 洋 洲	CBU	0	81	0	0	0	0	81	1.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中 東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合 計	CBU	1,142	3,723	0	3,205	50	0	8,120	100.00
		KD	660	11,286	0	0	0	0	11,946	100.00
	合 計		1,802	15,009	0	3,205	50	0	20,066	100.00
	%		8.98	74.80	0.00	15.97	0.25	0.00	100.00	
去年同期	CBU	1,178	3,241	0	2,706	380	56	7,561		
	KD	180	5,676	0	0	0	0	5,856		
	合計	1,358	8,917	0	2,706	380	56	13,417		
%		10.12	66.46	0.00	20.17	2.83	0.42			
年累計	香港/大陸地區	CBU	0	0	0	228	0	0	228	2.81
		KD	0	11,200	0	0	0	0	11,200	93.76
	亞洲 其他地區	CBU	706	159	0	2,467	0	0	3,332	41.03
		KD	660	86	0	0	0	0	746	6.24
	歐 洲	CBU	300	1,536	0	0	0	0	1,836	22.61
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美 洲	CBU	136	1,797	0	510	50	0	2,493	30.70
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	非 洲	CBU	0	150	0	0	0	0	150	1.85
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大 洋 洲	CBU	0	81	0	0	0	0	81	1.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中 東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合 計	CBU	1,142	3,723	0	3,205	50	0	8,120	100.00
		KD	660	11,286	0	0	0	0	11,946	100.00
	合 計		1,802	15,009	0	3,205	50	0	20,066	100.00
	%		8.98	74.80	0.00	15.97	0.25	0.00	100.00	
去年同期	CBU	1,178	3,241	0	2,706	380	56	7,561		
	KD	180	5,676	0	0	0	0	5,856		
	合計	1,358	8,917	0	2,706	380	56	13,417		
%		10.12	66.46	0.00	20.17	2.83	0.42			

註：1. 2001年1月份起，一律包含KD套件，KD套件不論佔整車比率多少，均以整台份計算。

2. 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年 1月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計			
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計		
三陽	速克達 機車	速可達	100CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		速可達	110CC	3,600	3,600	3,679	3,679	0	0	3,679	3,679		
		速可達	125CC	15,540	15,540	15,473	15,473	279	279	15,752	15,752		
		速可達	150CC	1,100	1,100	1,343	1,343	0	0	1,343	1,343		
		速可達	160CC	6,591	6,591	7,185	7,185	0	0	7,185	7,185		
		速可達	180CC	33	33	0	0	33	33	33	33		
		速可達	250CC	40	40	0	0	40	40	40	40		
		速可達	300CC	139	139	113	113	14	14	127	127		
		速可達	400CC	679	679	33	33	510	510	543	543		
		速可達	470CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		速可達	500CC	139	139	11	11	130	130	141	141		
		速可達	600CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		跨騎式 機車	跑車	125CC	41	41	52	52	0	0	52	52	
	跑車		250CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
	跑車		300CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
	一般 機車小計				27,902	27,902	27,889	27,889	1,006	1,006	28,895	28,895	
	ATV				250CC	136	136	0	0	136	136	136	136
	電動機車				800W	150	150	111	111	0	0	111	111
	KD套件				50CC	0	0	0	0	0	0	0	0
					100CC	0	0	0	0	0	0	0	0
					110CC	0	0	0	0	0	0	0	0
125CC					660	660	0	0	660	660	660	660	
150CC					0	0	0	0	0	0	0	0	
180CC					0	0	0	0	0	0	0	0	
				300CC	0	0	0	0	0	0	0		
				400CC	0	0	0	0	0	0	0		
合 計				28,848	28,848	28,000	28,000	1,802	1,802	29,802	29,802		
台鈴	速克達 機車	UZ125	125CC	1,565	1,565	1,669	1,669	0	0	1,669	1,669		
		UT125	125CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
	跨騎式 機車	JR80	80CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		RM85/L	90CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
	一般 機車小計				1,565	1,565	1,669	1,669	0	0	1,669	1,669	
	ATV	Ltz50	50CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		Ltz90	90CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
	電動機車		1.35KW	0	0	0	0	0	0	0	0		
		6.2KW	45	45	51	51	0	0	51	51			
合 計				1,610	1,610	1,720	1,720	0	0	1,720	1,720		
台灣山葉	速克達 機車	速克達	50CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		速克達	115CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		速克達	125CC	7,278	7,278	4,274	4,274	2,901	2,901	7,175	7,175		
		速克達	150CC	5,192	5,192	4,876	4,876	304	304	5,180	5,180		
		速克達	300CC	80	80	79	79	0	0	79	79		
	一般 機車小計				12,550	12,550	9,229	9,229	3,205	3,205	12,434	12,434	
	電動機車		1.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0		
		2.5KW	126	126	126	126	0	0	126	126			
		7.6KW	0	0	0	0	0	0	0	0			
合 計				12,676	12,676	9,355	9,355	3,205	3,205	12,560	12,560		



2026年 1月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
光陽	速克達 機車	速克達	100CC	42	42	41	41	0	0	41	41	
		速克達	110CC	1,839	1,839	1,740	1,740	4	4	1,744	1,744	
		速克達	125CC	9,226	9,226	8,515	8,515	34	34	8,549	8,549	
		速克達	135CC	204	204	170	170	4	4	174	174	
		速克達	150CC	3,732	3,732	3,394	3,394	0	0	3,394	3,394	
		速克達	165CC	905	905	874	874	0	0	874	874	
		速克達	180CC	192	192	189	189	0	0	189	189	
		速克達	200CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	250CC	147	147	152	152	11	11	163	163	
		速克達	300CC	259	259	0	0	0	0	0	0	
		速克達	320CC	646	646	19	19	310	310	329	329	
		速克達	400CC	118	118	0	0	118	118	118	118	
		速克達	500CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	550CC	354	354	38	38	362	362	400	400	
		速克達	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式 機車	跑車	125CC	0	0	11	11	0	0	11	11	
		跑車	150CC	28	28	0	0	0	0	0	0	
		跑車	300CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跑車	400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				17,692	17,692	15,143	15,143	843	843	15,986	15,986
	ATV		50CC	335	335	0	0	252	252	252	252	
			70CC	0	0	0	0	276	276	276	276	
			90CC	241	241	0	0	0	0	0	0	
			100CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			125CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			150CC	80	80	0	0	90	90	90	90	
			250CC	72	72	0	0	84	84	84	84	
			300CC	253	253	0	0	713	713	713	713	
			350CC	38	38	1	1	0	0	1	1	
			400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			450CC	469	469	0	0	509	509	509	509	
			500CC	147	147	0	0	52	52	52	52	
			700CC	544	544	0	0	574	574	574	574	
電動自 行車		300W	395	395	2	2	330	330	332	332		
		400W	3	3	1	1	0	0	1	1		
		500W	4	4	3	3	0	0	3	3		
	700W	23	23	0	0	0	0	0	0			
電動機車		2000W	1,023	1,023	890	890	0	0	890	890		
KD套件		50CC	2,600	2,600	0	0	2,600	2,600	2,600	2,600		
		110CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		125CC	5,800	5,800	0	0	5,400	5,400	5,400	5,400		
		150CC	800	800	0	0	500	500	500	500		
		200CC	1,500	1,500	0	0	1,500	1,500	1,500	1,500		
		250CC	1,300	1,300	0	0	1,100	1,100	1,100	1,100		
		300CC	100	100	0	0	112	112	112	112		
		320CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		350CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		400CC	28	28	0	0	56	56	56	56		
		450CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		500CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
	550CC	18	18	0	0	18	18	18	18			
	650CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
合 計				33,465	33,465	16,040	16,040	15,009	15,009	31,049	31,049	



2026年 1月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
摩特動力	速克達機車	比雅久 50	50cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力110	110cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力115	115cc	200	200	311	311	0	0	311	311	
		比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力125	125cc	553	553	618	618	0	0	618	618	
		比雅久 150	150cc	51	51	0	0	50	50	50	50	
		摩特動力150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力168	170cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力180	180cc	29	29	37	37	0	0	37	37	
		摩特動力200	200cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
	摩特動力250	250cc	12	12	16	16	0	0	16	16		
	一般機車小計				845	845	982	982	50	50	1,032	1,032
	ATV			150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
	KD套件	比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		比雅久 150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電動機車	摩特動力GA-MB	6.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	摩特動力GA-MD	6.0KW	0	0	17	17	0	0	17	17		
	摩特動力GA-S	7.6KW	0	0	0	0	0	0	0	0		
	摩特動力GB-S	3.0KW	0	0	13	13	0	0	13	13		
電動代步車	比雅久PA-EA	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	比雅久PS-EANP	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計				845	845	1,012	1,012	50	50	1,062	1,062	
睿能	電動機車	gogoro	2.5KW	290	290	784	784	0	0	784	784	
		gogoro	3KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	5.5KW	462	462	204	204	0	0	204	204	
		gogoro	6KW	47	47	197	197	0	0	197	197	
		gogoro	6.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	6.4KW	80	80	171	171	0	0	171	171	
		gogoro	7.0KW	161	161	293	293	0	0	293	293	
		gogoro	7.2KW	0	0	8	8	0	0	8	8	
		gogoro	7.4KW	0	0	19	19	0	0	19	19	
		gogoro	7.6KW	80	80	108	108	0	0	108	108	
		gogoro	8.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
gogoro	9.0KW	0	0	60	60	0	0	60	60			
合計				1,120	1,120	1,844	1,844	0	0	1,844	1,844	



2025年台灣汽車零組件出口金額國別統計表

單位：台幣千元

排名	國別	十一月			一~十一月累計		
		金額	結構比	去年同期比	金額	結構比	去年同期比
1	美國	8,193,267	48.15%	-19.62%	98,977,940	50.35%	-6.13%
2	日本	953,751	5.60%	-12.78%	11,392,324	5.80%	2.22%
3	墨西哥	615,174	3.61%	-13.95%	7,458,585	3.79%	-3.41%
4	德國	573,154	3.37%	-7.19%	6,264,831	3.19%	-6.92%
5	澳大利亞	488,839	2.87%	3.00%	5,011,502	2.55%	-11.93%
6	英國	382,072	2.25%	-23.44%	4,990,407	2.54%	-12.61%
7	中國大陸	505,635	2.97%	-8.94%	4,825,755	2.45%	-4.74%
8	加拿大	390,249	2.29%	-10.55%	4,801,473	2.44%	6.25%
9	荷蘭	352,553	2.07%	-0.66%	4,152,605	2.11%	-14.35%
10	義大利	315,900	1.86%	-19.90%	3,756,712	1.91%	-19.16%
11	波蘭	377,189	2.22%	6.87%	3,531,986	1.80%	-4.00%
12	阿拉伯大公國	369,827	2.17%	32.61%	3,463,340	1.76%	-12.83%
13	西班牙	276,088	1.62%	15.26%	2,489,405	1.27%	-0.22%
14	泰國	215,655	1.27%	2.71%	2,405,629	1.22%	-1.15%
15	沙烏地阿拉伯	192,361	1.13%	3.17%	2,234,062	1.14%	2.22%
16	比利時	193,228	1.14%	32.47%	1,522,622	0.77%	-4.56%
17	俄羅斯	113,038	0.66%	-52.36%	1,507,895	0.77%	-28.64%
18	巴西	131,364	0.77%	14.92%	1,475,293	0.75%	0.67%
19	印尼	112,956	0.66%	-4.73%	1,295,566	0.66%	-1.97%
20	土耳其	99,644	0.59%	-27.69%	1,232,299	0.63%	-2.46%
21	馬來西亞	125,951	0.74%	14.41%	1,060,413	0.54%	-10.55%
22	菲律賓	92,380	0.54%	17.56%	1,033,421	0.53%	-4.50%
23	南非	69,988	0.41%	-23.34%	862,640	0.44%	-11.44%
24	大韓民國	95,967	0.56%	16.78%	851,456	0.43%	28.65%
25	法國	49,826	0.29%	-10.80%	824,024	0.42%	10.21%
	其他	1,731,529	10.17%	-2.47%	19,163,845	9.75%	-0.08%
	總計	17,017,585	100.00%	-12.95%	196,586,030	100.00%	-5.43%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。

2025年台灣汽車零組件進口金額國別統計表

單位：台幣千元

排名	國別	十一月			一~十一月累計		
		金額	結構比	去年同期比	金額	結構比	去年同期比
1	中國大陸	2,746,635	32.90%	-1.17%	30,225,110	30.84%	-11.43%
2	日本	2,163,994	25.92%	10.17%	21,723,618	22.16%	-10.92%
3	泰國	632,780	7.58%	-22.64%	10,220,172	10.43%	-8.12%
4	德國	510,182	6.11%	-13.83%	6,207,070	6.33%	-4.38%
5	大韓民國	338,037	4.05%	-24.86%	6,034,042	6.16%	-7.40%
6	印尼	402,011	4.82%	12.63%	4,132,357	4.22%	-33.97%
7	瑞典	323,893	3.88%	109.82%	4,027,979	4.11%	92.68%
8	美國	164,535	1.97%	-9.46%	1,964,429	2.00%	-4.49%
9	義大利	146,110	1.75%	25.69%	1,426,290	1.46%	-5.38%
10	西班牙	76,461	0.92%	-9.56%	1,312,615	1.34%	-0.28%
11	越南	90,809	1.09%	1.10%	1,023,103	1.04%	-3.49%
12	捷克	71,195	0.85%	-6.77%	948,815	0.97%	-6.01%
13	法國	78,736	0.94%	47.62%	917,723	0.94%	2.64%
14	墨西哥	71,593	0.86%	-41.29%	916,129	0.93%	-26.81%
15	波蘭	60,243	0.72%	-28.72%	858,999	0.88%	-2.35%
16	菲律賓	64,443	0.77%	-14.91%	800,767	0.82%	-3.60%
17	印度	47,574	0.57%	-8.46%	604,796	0.62%	0.39%
18	荷蘭	12,290	0.15%	-80.16%	593,011	0.60%	31.45%
19	匈牙利	49,187	0.59%	23.52%	550,297	0.56%	-2.44%
20	英國	55,330	0.66%	-5.89%	456,985	0.47%	11.15%
	其他	242,828	2.91%	-6.11%	3,076,416	3.14%	-1.78%
	總計	8,348,866	100.00%	-1.43%	98,020,723	100.00%	-8.36%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。



2025年台灣自行車輸出數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	十一月	結構比	去年同期比	一~十一月累計	結構比	去年同期比
1	美國	19,950	26.67%	-50.48%	340,362	35.11%	-11.58%
2	荷蘭	14,153	18.92%	-1.84%	180,895	18.66%	2.08%
3	英國	5,338	7.14%	-23.92%	66,066	6.81%	-7.45%
4	德國	6,797	9.09%	128.55%	54,370	5.61%	-28.07%
5	澳大利亞	4,594	6.14%	54.16%	49,023	5.06%	37.96%
6	中國大陸	508	0.68%	-95.62%	25,427	2.62%	-75.49%
7	加拿大	2,251	3.01%	-13.32%	24,983	2.58%	-30.10%
8	法國	1,505	2.01%	-28.94%	21,538	2.22%	37.03%
9	比利時	734	0.98%	-37.43%	20,693	2.13%	-13.88%
10	西班牙	1,584	2.12%	-31.96%	19,682	2.03%	-3.85%
11	日本	1,451	1.94%	-31.85%	17,293	1.78%	-50.71%
12	義大利	981	1.31%	-43.29%	15,770	1.63%	-19.10%
13	丹麥	2,893	3.87%	1754.49%	11,507	1.19%	-27.62%
14	紐西蘭	1,391	1.86%	78.10%	10,898	1.12%	52.63%
15	大韓民國	888	1.19%	-3.58%	9,437	0.97%	-32.59%
16	捷克	324	0.43%	-67.95%	9,135	0.94%	-4.55%
17	挪威	2,242	3.00%	100.00%	8,396	0.87%	-36.17%
18	墨西哥	443	0.59%	22.38%	7,226	0.75%	56.00%
19	波蘭	570	0.76%	-66.13%	7,011	0.72%	-56.86%
20	南非	514	0.69%	43.58%	6,574	0.68%	52.32%
	其他	5,695	7.61%	-25.70%	63,236	6.52%	-32.81%
	總計	74,806	100.00%	-28.27%	969,522	100.00%	-17.70%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。

2025年台灣自行車輸出金額國別統計表

單位：台幣千元

排名	國別	十一月	結構比	去年同期比	一~十一月累計	結構比	去年同期比
1	美國	686,893	21.84%	-46.37%	12,122,458	29.75%	-21.80%
2	荷蘭	795,756	25.30%	0.07%	9,720,955	23.86%	-1.43%
3	英國	192,287	6.11%	-25.41%	2,546,571	6.25%	-3.29%
4	德國	192,946	6.13%	37.95%	1,899,227	4.66%	-18.98%
5	澳大利亞	216,121	6.87%	66.66%	1,873,911	4.60%	20.79%
6	加拿大	131,846	4.19%	4.54%	1,316,414	3.23%	-29.82%
7	中國大陸	16,151	0.51%	-96.78%	1,226,511	3.01%	-73.00%
8	西班牙	98,817	3.14%	-24.14%	1,127,181	2.77%	-5.58%
9	法國	82,922	2.64%	-22.80%	1,090,571	2.68%	41.18%
10	比利時	42,476	1.35%	-11.45%	980,773	2.41%	23.07%
11	義大利	70,555	2.24%	-30.87%	939,349	2.31%	-15.47%
12	紐西蘭	91,502	2.91%	215.96%	580,128	1.42%	45.82%
13	日本	46,243	1.47%	-45.92%	555,931	1.36%	-40.40%
14	大韓民國	45,605	1.45%	-26.61%	490,254	1.20%	-38.02%
15	南非	37,397	1.19%	40.56%	433,335	1.06%	40.32%
16	墨西哥	22,609	0.72%	49.71%	402,026	0.99%	84.35%
17	哥倫比亞	44,169	1.40%	375.14%	331,082	0.81%	122.56%
18	挪威	54,859	1.74%	100.00%	292,567	0.72%	-34.19%
19	瑞士	20,173	0.64%	-73.19%	255,146	0.63%	-80.48%
20	巴西	16,822	0.53%	205.19%	248,603	0.61%	141.01%
	其他	239,382	7.61%	28.12%	2,308,821	5.67%	-24.41%
	總計	3,145,531	100.00%	-23.78%	40,741,814	100.00%	-18.45%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。



2025年台灣機車外銷數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	十一月	結構比	去年同期比	一~十一月累計	結構比	去年同期比
1	阿拉伯聯合大公國	7,613	47.12%	-17.52%	59,541	29.71%	22.36%
2	馬達加斯加	2,398	14.84%	-6.40%	35,405	17.66%	27.62%
3	奈及利亞	1,989	12.31%	42.07%	23,836	11.89%	31.84%
4	日本	756	4.68%	-53.93%	22,770	11.36%	32.75%
5	西班牙	112	0.69%	300.00%	10,488	5.23%	293.99%
6	迦納	399	2.47%	-53.71%	9,303	4.64%	63.30%
7	伊拉克	294	1.82%	100.00%	5,200	2.59%	-76.49%
8	美國	28	0.17%	-94.18%	4,982	2.49%	136.67%
9	義大利	420	2.60%	150.00%	4,974	2.48%	83.14%
10	以色列	342	2.12%	470.00%	3,128	1.56%	-43.37%
11	多明尼加	356	2.20%	72.82%	2,867	1.43%	-9.16%
12	象牙海岸	570	3.53%	621.52%	1,970	0.98%	61.74%
13	香港	184	1.14%	50.82%	1,697	0.85%	10.92%
14	馬來西亞	120	0.74%	100.00%	1,688	0.84%	329.52%
15	希臘	42	0.26%	100.00%	1,308	0.65%	-14.62%
16	菲律賓	0	0.00%	-100.00%	1,182	0.59%	102.40%
17	大韓民國	0	0.00%	0.00%	1,174	0.59%	-71.83%
18	德國	136	0.84%	100.00%	1,174	0.59%	5.39%
19	比利時	0	0.00%	0.00%	922	0.46%	-85.25%
20	澳門	110	0.68%	-27.63%	777	0.39%	-9.97%
	其他	289	1.79%	10.31%	6,053	3.02%	-58.64%
	總計	16,158	100.00%	-7.36%	200,439	100.00%	5.43%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。

2025年台灣機車外銷金額國別統計表

單位：台幣千元

排名	國別	十一月	結構比	去年同期比	一~十一月累計	結構比	去年同期比
1	日本	42,564	13.58%	-49.12%	1,225,246	21.85%	40.72%
2	西班牙	19,728	6.30%	747.79%	980,201	17.48%	284.89%
3	義大利	66,302	21.16%	295.86%	650,324	11.60%	87.45%
4	以色列	28,875	9.21%	447.19%	293,101	5.23%	-37.22%
5	澳大利亞	0	0.00%	0.00%	262,766	4.69%	3196.11%
6	阿拉伯聯合大公國	36,083	11.52%	-11.31%	242,151	4.32%	15.22%
7	德國	27,360	8.73%	100.00%	207,649	3.70%	2.66%
8	馬來西亞	14,478	4.62%	100.00%	203,002	3.62%	216.67%
9	美國	2,413	0.77%	-95.33%	201,873	3.60%	20.36%
10	希臘	7,470	2.38%	100.00%	180,465	3.22%	-4.02%
11	香港	15,667	5.00%	83.73%	132,304	2.36%	21.09%
12	馬達加斯加	9,500	3.03%	-2.71%	125,569	2.24%	23.79%
13	多明尼加	19,125	6.10%	287.46%	116,286	2.07%	-0.22%
14	比利時	0	0.00%	0.00%	113,461	2.02%	-90.06%
15	大韓民國	0	0.00%	0.00%	109,968	1.96%	-71.85%
16	菲律賓	0	0.00%	-100.00%	84,526	1.51%	37.34%
17	阿根廷	2,670	0.85%	-44.15%	71,696	1.28%	161.33%
18	澳門	8,075	2.58%	-23.47%	55,009	0.98%	-12.20%
19	奈及利亞	3,931	1.25%	37.35%	47,229	0.84%	29.89%
20	英國	0	0.00%	0.00%	36,102	0.64%	15.11%
	其他	9,108	2.91%	-28.43%	269,429	4.80%	-62.06%
	總計	313,349	100.00%	20.60%	5,608,357	100.00%	-1.46%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。



2026年 1月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)			
				本月	年累計	本月	年累計		
光陽 工業	大陸 常州 光陽 廠	Scooter	50CC	1,176	1,176	1,633	1,633		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	3,042	3,042	3,181	3,181		
		Scooter	150CC	1,415	1,415	540	540		
		Scooter	175CC	0	0	0	0		
		Scooter	180CC	0	0	0	0		
		Scooter	200CC	12	12	380	380		
		Scooter	250CC	460	460	356	356		
		Scooter	300CC	577	577	873	873		
		Scooter	400CC	0	0	0	0		
		Scooter	550CC	0	0	0	0		
		Scooter	600CC	0	0	6	6		
		Scooter	700CC	0	0	0	0		
		Scooter	1200CC	0	0	0	0		
		Scooter	1500CC	0	0	0	0		
			2026年小計			6,682	6,682	6,969	6,969
			2025年小計			6,465	6,465	4,829	4,829
		越南光陽	Scooter	125CC	374	374	374	374	
			2026年小計		374	374	374	374	
			2025年小計		275	275	275	275	
		2026年同期合計			7,056	7,056	7,343	7,343	
	2025年同期合計			6,740	6,740	5,104	5,104		



2026年 1月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)			
				本月	年累計	本月	年累計		
三陽 工業	越南 VMEP	Scooter	50CC	2,190	2,190	2,618	2,618		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	85CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	530	530	563	563		
		Scooter	115CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	2,193	2,193	1,636	1,636		
		Scooter	150CC	0	0	114	114		
		Scooter	174CC	0	0	0	0		
		Scooter	183CC	1	1	0	0		
		Scooter	184CC	0	0	0	0		
		Scooter	200CC	0	0	0	0		
		Scooter	300CC	0	0	0	0		
		Scooter	408CC	0	0	0	0		
		Scooter	508CC	0	0	0	0		
		Scooter	其他	0	0	0	0		
			2026年小計			4,914	4,914	4,931	4,931
			2025年小計			4,576	4,576	3,560	3,560
		中國 大陸 廈門 杏	Scooter	50CC	2,689	2,689	3,845	3,845	
	Scooter		100CC	0	0	0	0		
	Scooter		110CC	1,980	1,980	0	0		
	Scooter		125CC	8,646	8,646	9,098	9,098		
	Scooter		150CC	8,276	8,276	7,568	7,568		
	Scooter		200CC	6,337	6,337	6,260	6,260		
	Scooter		250CC	1,147	1,147	117	117		
	Scooter		300CC	1,328	1,328	2,362	2,362		
	Scooter		400CC	29	29	40	40		
	Scooter		500CC	0	0	0	0		
	Scooter		電動車	0	0	0	0		
		2026年小計			30,432	30,432	29,290	29,290	
		2025年小計			22,084	22,084	26,189	26,189	
		2026年同期合計			35,346	35,346	34,221	34,221	
		2025年同期合計			26,660	26,660	29,749	29,749	



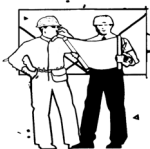
2026年 02 月

汽車銷售統計月報表

單位：輛

規 格		廠 名							合 計	%	
		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田			
內 銷 數 量	本期銷售	小客車	1,081		992	636	3,788	0	1,462	7,959	65.09
		商用車(3.5噸以下)	0		1,948	226	721	9	0	2,904	23.75
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	353	20	0	373	3.05
		合 計	1,081	992	2,940	862	4,862	29	1,462	12,228	100.00
		%	8.84	8.11	24.04	7.05	39.76	0.24	11.96	100.00	
	去年同期銷售	小客車	1,407	0	592	474	4,236	0	1,591	8,300	61.98
		商用車(3.5噸以下)	0	0	2,422	338	998	41	0	3,799	28.37
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	409	27	0	436	3.26
		合 計	1,407	857	3,014	812	5,643	68	1,591	13,392	100.00
		%	10.51	6.40	22.51	6.06	42.14	0.51	11.88	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小客車	0		0	0	2,519	0	0	2,519	97.41
		商用車(3.5噸以下)	0		67	0	0	0	0	67	2.59
		商用車(3.5噸以上)	0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	67	0	2,519	0	0	2,586	100.00
		%	0.00	0.00	2.59	0.00	97.41	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小客車	0	0	0	0	2,940	0	0	2,940	98.07
		商用車(3.5噸以下)	0	0	56	0	2	0	0	58	1.93
		商用車(3.5噸以上)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計	0	0	56	0	2,942	0	0	2,998	100.00
		%	0.00	0.00	1.87	0.00	98.13	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計	1,081	992	3,007	862	7,381	29	1,462	14,814		
	%	7.30	6.70	20.30	5.82	49.82	0.20	9.87	100.00		
	去年同期	1,407	857	3,070	812	8,585	68	1,591	16,390		
	%	8.58	5.23	18.73	4.95	52.38	0.41	9.71	100.00		

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。(出廠數)



2026年01~02月

汽車銷售統計月報表 (含年累計)

單位：輛

規 格		廠 名		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田	合 計	%
		裕隆	福特六和									
內 銷 數 量	本期銷售	小 客 車		2,757		2,465	2,356	11,075	0	3,948	22,601	65.09
		商用車(3.5噸以下)		0		5,149	660	2,625	17	0	8,451	24.34
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	880	49	0	929	2.68
		合 計		2,757	2,740	7,614	3,016	14,580	66	3,948	34,721	100.00
		%		7.94	7.89	21.93	8.69	41.99	0.19	11.37	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車		3,797	0	1,471	1,929	12,081	0	2,889	22,167	64.01
		商用車(3.5噸以下)		0	0	5,408	622	3,538	73	0	9,641	27.84
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	920	55	0	975	2.82
		合 計		3,797	1,846	6,879	2,551	16,539	128	2,889	34,629	100.00
		%		10.96	5.33	19.86	7.37	47.76	0.37	8.34	100.00	
外 銷 數 量	本期銷售	小 客 車		0		0	0	5,708	0	0	5,708	97.74
		商用車(3.5噸以下)		0		132	0	0	0	0	132	2.26
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	132	0	5,708	0	0	5,840	100.00
		%		0.00	0.00	2.26	0.00	97.74	0.00	0.00	100.00	
	去年同期銷售	小 客 車		0	0	0	0	6,953	0	0	6,953	98.46
		商用車(3.5噸以下)		0	0	107	0	2	0	0	109	1.54
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		合 計		0	0	107	0	6,955	0	0	7,062	100.00
		%		0.00	0.00	1.52	0.00	98.48	0.00	0.00	100.00	
總 計	本期合計		2,757	2,740	7,746	3,016	20,288	66	3,948	40,561		
	%		6.80	6.76	19.10	7.44	50.02	0.16	9.73	100.00		
	去年同期		3,797	1,846	6,986	2,551	23,494	128	2,889	41,691		
	%		9.11	4.43	16.76	6.12	56.35	0.31	6.93	100.00		

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。(出廠數)

2026年02月

汽車生產統計月報表 (含年累計)

單位：輛

規 格		廠 名		裕隆	福特六和	中華	三陽	國瑞	臺塑	台灣本田	合 計	%
		裕隆	福特六和									
生 產 數 量	本期生產	小 客 車		884		794	660	5,891	0	1,769	9,998	72.40
		商用車(3.5噸以下)		0		1,762	255	716	0	0	2,733	19.79
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	348	7	0	355	2.57
		合 計		884	724	2,556	915	6,955	7	1,769	13,810	100.00
		%		6.40	5.24	18.51	6.63	50.36	0.05	12.81	100.00	
	去年同期生產	小 客 車		1,065	0	844	816	8,813	0	1,423	12,961	72.39
		商用車(3.5噸以下)		0	0	2,228	413	1,032	18	0	3,691	20.61
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	422	36	0	458	2.56
		合 計		1,065	795	3,072	1,229	10,267	54	1,423	17,905	100.00
		%		5.95	4.44	17.16	6.86	57.34	0.30	7.95	100.00	
累 計 生 產 數 量	本期生產	小 客 車		2,860		1,687	1,710	15,211	0	4,912	26,380	73.39
		商用車(3.5噸以下)		0		4,439	510	1,862	0	0	6,811	18.95
		商用車(3.5噸以上)		0		0	0	732	7	0	739	2.06
		合 計		2,860	2,014	6,126	2,220	17,805	7	4,912	35,944	100.00
		%		7.96	5.60	17.04	6.18	49.54	0.02	13.67	100.00	
	去年同期生產	小 客 車		2,214	0	1,197	1,911	17,478	0	3,741	26,541	72.56
		商用車(3.5噸以下)		0	0	4,709	735	2,170	18	0	7,632	20.86
		商用車(3.5噸以上)		0	0	0	0	803	68	0	871	2.38
		合 計		2,214	1,536	5,906	2,646	20,451	86	3,741	36,580	100.00
		%		6.05	4.20	16.15	7.23	55.91	0.24	10.23	100.00	

* 資料來源：依本會各汽車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。



2026年 02月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
裕隆	LUXGEN G91 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	G92 (SUV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	L91 (MPV)	180kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	L92 (MPV)	150kw	0	0	0	0	0	0	0	0
	C71 (GPK)	1800	0	0	1	2	0	0	1	2
	C71 (GPK)	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCS S61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN LCH H61	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	LUXGEN SEDAN S71	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SUPER SENTRA B17	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TIIDA C12	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN TEANA J32	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN MARCH K13	1500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN LIVINA L11	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T32X	2500	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN X-TRAIL T33	1500	37	104	7	272	0	0	7	272
	LUXGEN D31 電動車	172kw	0	0	6	6	0	0	6	6
	NISSAN KICKS P15	1500	285	676	300	660	0	0	300	660
	LUXGEN URX L71	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	NISSAN SENTRA B18	1600	96	402	94	388	0	0	94	388
	MG G50	1500	252	725	272	893	0	0	272	893
Foxtron BRIA D21	172kw	214	953	401	536	0	0	401	536	
DF重車 KNP	6700	0	0	0	0	0	0	0	0	
KLH	8900	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計			884	2,860	1,081	2,757	0	0	1,081	2,757
福特六和	國產車	排氣量	724	2,014	992	2,740	0	0	992	2,740
	合計		724	2,014	992	2,740	0	0	992	2,740



2026年 02月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱	排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計	
			本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計
中華	ET35木床	160KW	0	0	3	12	0	0	3	12
	ET35底盤		0	2	2	5	0	0	2	5
	CT木床		0	31	6	15	0	0	6	15
	CT底盤車		0	0	2	3	0	0	2	3
	得利卡底盤	2400	45	79	34	61	4	4	38	65
	得利卡貨車		235	600	303	654	0	0	303	654
	得利卡廂車		106	261	131	365	3	3	134	368
	得利卡幼童車		16	33	13	39	0	0	13	39
	菱利底盤	1500	0	5	5	12	0	0	5	12
	菱利貨車		70	263	123	315	16	58	139	373
	菱利廂車		11	23	0	0	14	33	14	33
	菱利電動車	127KW	8	28	14	27	0	0	14	27
	ZINGER貨車	2400	16	35	6	31	0	0	6	31
	ZINGER廂車	1500	275	652	307	823	3	3	310	826
	J SPACE貨車	1500	394	971	388	1,077	0	0	388	1,077
	J SPACE廂車	1500	581	1,430	605	1,687	21	24	626	1,711
	J SPACE貨車底盤	1500	5	26	6	23	6	7	12	30
	COLT Plus	1500	2	4	81	345	0	0	81	345
	OUTLANDER	2400	38	65	57	183	0	0	57	183
	XFORCE	1500	733	1,378	564	1,253	0	0	564	1,253
MG	1500	21	240	290	684	0	0	290	684	
	合計		2,556	6,126	2,940	7,614	67	132	3,007	7,746
三陽	KU KU CUSTIN	1500	60	60	10	284	0	0	10	284
	KU KU CUSTIN	2000	180	480	152	504	0	0	152	504
	ELANTRA ADD	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA ADG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA ADG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	ELANTRA MDG	1800	0	0	0	0	0	0	0	0
	KONA OSG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	VENUE QXG	1600	240	480	243	610	0	0	243	610
	TUCSON NX4 HEV	1600	60	240	102	376	0	0	102	376
	TUCSON NX4	1600	0	90	23	80	0	0	23	80
	TUCSON NX4	2000	0	0	1	7	0	0	1	7
	TUCSON TLG	1600	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLD	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	TUCSON TLG	2000	0	0	0	0	0	0	0	0
	MUFASA NU2	2000	120	360	105	495	0	0	105	495
	SANTA FE DMD	2200	0	0	0	0	0	0	0	0
	SANTA FE DMG	2400	0	0	0	0	0	0	0	0
	QT 500 2.7噸	2776	15	30	7	22	0	0	7	22
	PORTER 3.25噸	2500	240	480	219	638	0	0	219	638
	HD35 3.5噸	3500	0	0	0	0	0	0	0	0
MIGHTY 6.5噸	6500	0	0	0	0	0	0	0	0	
MIGHTY 7.8噸	7800	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計		915	2,220	862	3,016	0	0	862	3,016



2026年 02月

各汽車廠機種別產銷統計表

公司別	機種名稱			排氣量	生產台數		內銷台數		外銷台數		內外銷合計		
					本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
國瑞	大客車	RK	商用車3.5噸以上	7684	0	10	3	11	0	0	3	11	
		RN		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		RM		7684	21	41	19	39	0	0	19	39	
		FCA		6403	0	0	0	0	0	0	0	0	
		HS		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		MS		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
	大貨車	SR	(700系列)	12913	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		SH	(700系列)		0	0	0	1	0	0	0	0	1
		FR			0	0	0	3	0	0	0	0	3
		FS			1	14	2	21	0	0	2	21	
	中貨車	FC7J	(新福將)	6403	1	8	1	11	0	0	1	11	
		FD7J			8	46	8	63	0	0	8	63	
		FG8J		7684	0	0	0	0	0	0	0	0	
		GH8J			7	63	11	79	0	0	11	79	
		XZU	(5.5噸)	4009	260	480	260	585	0	0	260	585	
		XZU	(6.5噸)		6	11	7	13	0	0	7	13	
		XZU	(7.4-7.5噸)		4	8	2	5	0	0	2	5	
		XZU	(8-8.5噸)		40	51	40	49	0	0	40	49	
	貨卡車	XZU	(3.49噸)	4009	48	76	45	112	0	0	45	112	
	小貨車	TOWN ACE	1.5L	1496	268	754	269	1,117	0	0	269	1,117	
	小貨車	TOWN VAN	1.5L	1496	400	1,032	407	1,396	0	0	407	1,396	
	小客車	SIENTA	1.8L	1798	0	0	0	0	0	0	0	0	
		VIOS	1.5L	1497	173	465	177	478	0	0	177	478	
	YARIS CROSS	1.5L	1496	644	1,743	627	1,798	0	0	627	1,798		
	COROLLA	1.5L	1490	332	836	0	0	357	823	357	823		
	COROLLA	1.6L	1598	471	1,103	0	0	542	1,136	542	1,136		
	COROLLA	1.8L	1794	251	762	250	955	0	0	250	955		
	COROLLA	1.8L HV	1798	245	688	106	452	128	238	234	690		
	COROLLA	2.0 L	1998	905	2,626	12	61	1,083	2,640	1,095	2,701		
	COROLLA	CROSS 1.8L	1798	981	2,668	846	2,547	80	145	926	2,692		
	COROLLA	CROSS 1.8L HV	1798	1,889	4,320	1,770	4,784	329	726	2,099	5,510		
	合計				6,955	17,805	4,862	14,580	2,519	5,708	7,381	20,288	
臺塑	DAF		12902	0	0	3	19	0	0	3	19		
	DAF		6700	0	0	9	22	0	0	9	22		
	VDL		10837	7	7	8	8	0	0	8	8		
	廂框貨車	DFSK		1500	0	0	0	0	0	0	0		
	廂式貨車	DFSK		1500	0	0	9	17	0	0	9	17	
	合計				7	7	29	66	0	0	29	66	
台灣 本田	CR-V 1.5		1498	777	1,835	589	1,428	0	0	589	1,428		
	FIT 1.5		1498	255	917	238	773	0	0	238	773		
	HR-V 1.5		1498	737	2,160	635	1,747	0	0	635	1,747		
	合計				1,769	4,912	1,462	3,948	0	0	1,462	3,948	



2026年 02月

機車銷售統計月報表

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
內銷數量	50CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	90CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	100CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	110CC	2,271	1,507	0	0	0	3,778	9.06
	115CC	0	0	0	0	212	212	0.51
	125CC	8,907	5,665	1,173	3,117	346	19,208	46.07
	135CC	0	23	0	0	0	23	0.07
	150CC	948	3,227	0	3,623	0	7,798	18.70
	160CC	7,140	497	0	0	0	7,637	18.32
	170CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	180CC	0	128	0	0	13	141	0.34
	200CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	220CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	250CC	0	135	0	0	12	147	0.35
	280CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300CC	125	28	0	81	0	234	0.56
	320CC	0	23	0	0	0	23	0.05
	350CC	0	1	0	0	0	1	0.00
	400CC	4	5	0	0	0	9	0.02
	450CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	470CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	500CC	17	0	0	0	0	17	0.04
	550CC	0	21	0	0	0	21	0.05
	600CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	650CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	700CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300w	0	0	0	0	0	0	0.00
	350w	88	0	0	0	0	88	0.21
	400w	0	3	0	0	0	3	0.01
	500w	0	25	0	0	0	25	0.06
	690w	0	0	0	0	0	0	0.00
	700w	0	23	0	0	0	23	0.05
	1000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1200w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1350w	0	0	0	0	0	0	0.00
	2000w	0	664	0	0	0	664	1.59
	2500w	0	0	0	126	0	126	0.31
	3000w	0	0	0	0	25	25	0.06
	5500w	0	0	0	0	233	233	0.56
	6000w	0	0	0	0	10	10	0.02
	6200w	0	0	1	0	171	172	0.43
	6400w	0	0	0	0	0	0	0.00
	7000w	0	0	0	0	105	105	0.25
	7200w	0	0	0	0	180	180	0.43
	7400w	0	0	0	0	13	13	0.03
	7400w	0	0	0	0	0	0	0.00
	7600w	0	0	0	0	74	74	0.18
8400w	0	0	0	0	0	0	0.00	
9000w	0	0	0	0	27	27	0.06	
本期小計	19,500	11,981	1,174	6,947	618	1,472	41,692	100.00
去年同期	26,000	15,917	1,509	9,942	698	2,125	56,484	
外銷數量	50CC	0	3,551	36	0	0	3,587	22.39
	90CC	0	0	22	0	0	22	0.14
	100CC	0	196	0	0	0	196	1.22
	110CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	115CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	125CC	871	2,350	0	2,354	0	5,575	34.80
	135CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	150CC	0	2,036	0	182	50	2,268	14.16
	160CC	60	0	0	0	0	60	0.37
	170CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	180CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	200CC	0	500	0	0	0	500	3.12
	220CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	250CC	176	772	0	0	0	948	5.92
	280CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	300CC	48	484	0	0	0	532	3.32
	320CC	0	746	0	0	0	746	4.66
	350CC	0	36	0	0	0	36	0.22
	400CC	434	0	0	0	0	434	2.71
	450CC	0	20	0	0	0	20	0.12
	470CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	500CC	191	121	0	0	0	312	1.95
	550CC	0	108	0	0	0	108	0.67
	600CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	650CC	0	0	0	0	0	0	0.00
	700CC	0	233	0	0	0	233	1.45
	300w	0	141	0	0	0	141	0.88
	350w	0	0	0	0	0	0	0.00
	400w	0	0	0	0	0	0	0.00
	500w	0	0	0	0	0	0	0.00
	690w	0	0	0	0	0	0	0.00
	700w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1200w	0	0	0	0	0	0	0.00
	1350w	0	0	0	0	0	0	0.00
	2000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	2500w	0	0	0	0	0	0	0.00
	3000w	0	0	0	0	300	300	1.87
	5500w	0	0	0	0	0	0	0.00
	6000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	6200w	0	0	0	0	0	0	0.00
	6400w	0	0	0	0	0	0	0.00
	7000w	0	0	0	0	0	0	0.00
	7200w	0	0	0	0	0	0	0.00
	7400w	0	0	0	0	0	0	0.00
	7400w	0	0	0	0	0	0	0.00
	7600w	0	0	0	0	0	0	0.00
8400w	0	0	0	0	0	0	0.00	
9000w	0	0	0	0	0	0	0.00	
本期小計	1,780	11,294	58	2,536	50	300	16,018	100.00
去年同期	11,859	15,809	53	3,962	0	0	31,683	
總計	本期合計	21,280	23,275	1,232	9,483	668	1,772	57,710
%	36.87	40.33	2.13	16.43	1.16	3.07	100.00	
去年同期	37,859	31,726	1,562	13,904	698	2,125	88,167	
%	42.94	35.98	1.77	15.77	0.79	2.41	100.00	

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年01~02月

機車銷售統計月報表 (年累計)

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%	
規格									
內銷數量累計	50CC	0	0	0	0	0	0	0.00	
	90CC	0	0	0	0	0	0	0.00	
	100CC	0	41	0	0	0	41	0.04	
	110CC	5,950	3,247	0	0	0	9,197	9.23	
	115CC					523	523	0.52	
	125CC	24,432	14,191	2,842	7,391	964	49,820	49.99	
	135CC		199				199	0.20	
	150CC	2,291	6,621		8,499	0	17,411	17.47	
	160CC	14,325	1,371				15,696	15.75	
	170CC	0				0	0	0.00	
	180CC	0	317			50	367	0.37	
	200CC	0	0			0	0	0.00	
	220CC	0					0	0.00	
	250CC	0	287			28	315	0.32	
	280CC						0	0.00	
	300CC	238	28		160		426	0.43	
	320CC		42				42	0.04	
	350CC		2				2	0.00	
	400CC	37	5				42	0.04	
	450CC	0	0				0	0.00	
	470CC	0					0	0.00	
	500CC	28	0				28	0.03	
	550CC		59				59	0.06	
	600CC	0					0	0.00	
	650CC		0				0	0.00	
	700CC		0				0	0.00	
	300w		2				2	0.00	
	350w	199					199	0.20	
	400w		4				4	0.00	
	500w		28			0	28	0.03	
	690w						0	0.00	
	700w		23				23	0.02	
	1000w						0	0.00	
	1200w				0		0	0.00	
	1350w			0			0	0.00	
	2000w		1,554				1,554	1.56	
	2500w				252		1,453	1,705	1.71
	3000w					38	0	38	0.04
	5500w						437	437	0.44
	6000w					27	368	395	0.40
	6200w			52			0	52	0.05
	6400w					0	276	276	0.28
	7000w				0		473	473	0.47
	7200w						21	21	0.02
	7400w						19	19	0.02
7600w				0	0	182	182	0.18	
8400w						0	0	0.00	
9000w						87	87	0.09	
本期小計	47,500	28,021	2,894	16,302	1,630	3,316	99,663	100.00	
去年同期	47,500	28,956	2,804	17,595	1,280	3,170	101,872		
外銷數量累計	50CC	0	6,403	36	0	0	6,439	17.84	
	90CC	0	0	22	0	0	22	0.06	
	100CC	0	196	0	0	0	196	0.54	
	110CC	0	4	0	0	0	4	0.01	
	115CC	0					0	0.00	
	125CC	1,810	7,784	0	5,255	0	14,849	41.15	
	135CC		4				4	0.01	
	150CC	0	2,626		486	100	3,212	8.90	
	160CC	60	0				60	0.17	
	170CC	0				0	0	0.00	
	180CC	33	0			0	33	0.09	
	200CC		2,000			0	2,000	5.54	
	220CC						0	0.00	
	250CC	352	1,967			0	2,319	6.43	
	280CC						0	0.00	
	300CC	62	1,309		0		1,371	3.80	
	320CC		1,056				1,056	2.93	
	350CC		36				36	0.10	
	400CC	944	174				1,118	3.10	
	450CC		529				529	1.47	
	470CC	0					0	0.00	
	500CC	321	173				494	1.37	
	550CC		488				488	1.35	
	600CC	0					0	0.00	
	650CC		0				0	0.00	
	700CC		807				807	2.24	
	300w		471				471	1.31	
	350w	0					0	0.00	
	400w		0				0	0.00	
	500w		0			0	0	0.00	
	690w						0	0.00	
	700w		0				0	0.00	
	1000w						0	0.00	
	1200w				0		0	0.00	
	1350w			0			0	0.00	
	2000w		0				0	0.00	
	2500w				0		300	0.83	
	3000w					0	0	0.00	
	5500w					0	0	0.00	
	6000w					0	0	0.00	
	6200w			0		0	0	0.00	
	6400w					0	0	0.00	
	7000w				0	0	0	0.00	
	7200w					0	0	0.00	
	7400w					0	0	0.00	
7600w				0	0	0	0.00		
8400w					0	0	0.00		
9000w					0	0	0.00		
本期小計	3,582	26,303	58	5,741	100	300	36,084	100.00	
去年同期	13,217	24,726	53	6,668	380	56	45,100		
本期合計	51,082	54,324	2,952	22,043	1,730	3,616	135,747		
%	37.63	40.02	2.17	16.24	1.27	2.66	100.00		
去年同期	60,717	53,682	2,857	24,263	1,660	3,226	146,972		
%	41.31	36.53	1.94	16.51	1.13	2.19	100.00		

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析 (出廠數)。



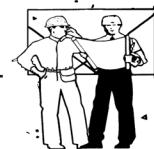
2026年 02月

機車生產統計月報表 (含年累計)

單位：輛

廠名	三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%
本月生產								
規格								
50CC	0	2,935	0	0	0	0	2,935	4.90
90CC	0	0	0	0	0	0	0	0.00
100CC	0	267	0	0	0	0	267	0.45
110CC	2,075	1,524	0	0	0	0	3,599	6.01
115CC					91		91	0.15
125CC	8,342	11,283	1,375	5,347	399		26,746	44.63
135CC		4					4	0.01
150CC	900	4,683		3,796	49		9,428	15.74
160CC	6,814	550					7,364	12.30
170CC	0				0		0	0.00
180CC	42	128			12		182	0.30
200CC		1,500			0		1,500	2.50
220CC							0	0.00
250CC	176	1,512			10		1,698	2.84
280CC				80			80	0.13
300CC	173	581					834	1.39
320CC		631					631	1.05
350CC		36					36	0.06
400CC	285	161					446	0.74
450CC		469					469	0.78
470CC	0						0	0.00
500CC	201	147					348	0.58
550CC		312					312	0.52
600CC	0						0	0.00
650CC		0					0	0.00
700CC		544					544	0.91
300w		395					395	0.66
350w	40						40	0.07
400w		8					8	0.01
500w		21			0		21	0.04
690w							0	0.00
700w		30					30	0.05
1000w							0	0.00
1200w				0			0	0.00
1350w			0				0	0.00
2000w		593					593	0.99
2500w				126		480	606	1.01
3000w					0	0	0	0.00
5500w						210	210	0.35
6000w						210	210	0.35
6200w			0				0	0.00
6400w					0	130	130	0.22
7000w					0	110	110	0.18
7200w						18	18	0.03
7400w						0	0	0.00
7600w				0	0	81	81	0.14
8400w						0	0	0.00
9000w						0	0	0.00
本期小計	19,048	28,314	1,375	9,349	561	1,239	59,886	100.00
%	31.81	47.28	2.30	15.61	0.94	2.07	100.00	
去年同期	37,619	31,215	1,448	13,878	874	1,147	86,476	
%	43.50	36.10	1.67	16.05	1.01	1.33	100.00	
本年生產累計								
50CC	0	5,870	0	0	0	0	5,870	4.24
90CC	0	241	0	0	0	0	241	0.17
100CC	0	309	0	0	0	0	309	0.22
110CC	5,675	3,363	0	0	0	0	9,038	6.53
115CC					291		291	0.21
125CC	24,583	26,309	2,940	12,625	952		67,409	48.69
135CC		208					208	0.15
150CC	2,000	9,323		8,988	100		20,411	14.74
160CC	13,405	1,455					14,860	10.73
170CC	0				0		0	0.00
180CC	75	320			41		436	0.31
200CC		3,000			0		3,000	2.17
220CC							0	0.00
250CC	352	3,031			22		3,405	2.46
280CC							0	0.00
300CC	312	1,193		160			1,665	1.20
320CC		1,277					1,277	0.92
350CC		74					74	0.05
400CC	964	307					1,271	0.92
450CC		938					938	0.68
470CC	0						0	0.00
500CC	340	294					634	0.46
550CC		684					684	0.49
600CC	0						0	0.00
650CC		0					0	0.00
700CC		1,088					1,088	0.79
300w		790					790	0.57
350w	190						190	0.14
400w		11					11	0.01
500w		25				0	25	0.02
690w							0	0.00
700w		53					53	0.04
1000w							0	0.00
1200w				0	0		0	0.00
1350w							0	0.00
2000w		1,616					1,616	1.17
2500w				252		770	1,022	0.74
3000w					0	0	0	0.00
5500w						672	672	0.49
6000w					0	257	257	0.19
6200w			45			0	45	0.03
6400w					0	210	210	0.15
7000w				0		271	271	0.20
7200w						18	18	0.01
7400w						0	0	0.00
7600w				0	0	161	161	0.12
8400w						0	0	0.00
9000w						0	0	0.00
本期小計	47,896	61,779	2,985	22,025	1,406	2,359	138,450	100.00
%	34.59	44.62	2.16	15.91	1.02	1.70	100.00	
去年同期	60,337	56,752	2,668	24,279	1,339	2,988	148,844	
%	40.54	38.13	1.79	16.31	0.90	2.01	100.00	

* 資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析。



2026年 02月

機車出口地區統計表

單位：輛

廠名		三陽	光陽	台鈴	台灣山葉	摩特動力	睿能	合計	%	
出口地區										
本月	香港/大陸地區	CBU	72	0	0	100	0	0	172	2.81
		KD	0	8,800	0	0	0	0	8,800	88.91
	亞洲 其他地區	CBU	281	134	0	2,232	0	300	2,947	48.15
		KD	720	18	0	0	0	0	738	7.46
	歐洲	CBU	570	985	0	0	0	0	1,555	25.41
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	137	945	0	204	50	0	1,336	21.83
		KD	0	360	0	0	0	0	360	3.64
	非洲	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	52	58	0	0	0	110	1.80
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合計	CBU	1,060	2,116	58	2,536	50	300	6,120	100.00
		KD	720	9,178	0	0	0	0	9,898	100.00
合計		1,780	11,294	58	2,536	50	300	16,018	100.00	
%		11.11	70.51	0.36	15.83	0.31	1.87	100.00		
去年同期	CBU	1,259	3,997	53	3,962	0	0	9,271		
	KD	10,600	11,812	0	0	0	0	22,412		
	合計	11,859	15,809	53	3,962	0	0	31,683		
%		37.43	49.90	0.17	12.51	0.00	0.00			
年累計	香港/大陸地區	CBU	72	0	0	328	0	0	400	2.81
		KD	0	20,000	0	0	0	0	20,000	91.56
	亞洲 其他地區	CBU	987	293	0	4,699	0	300	6,279	44.09
		KD	1,380	104	0	0	0	0	1,484	6.79
	歐洲	CBU	870	2,521	0	0	0	0	3,391	23.81
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	美洲	CBU	273	2,742	0	714	100	0	3,829	26.89
		KD	0	360	0	0	0	0	360	1.65
	非洲	CBU	0	150	0	0	0	0	150	1.05
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	大洋洲	CBU	0	133	58	0	0	0	191	1.34
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	中東	CBU	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		KD	0	0	0	0	0	0	0	0.00
	合計	CBU	2,202	5,839	58	5,741	100	300	14,240	100.00
		KD	1,380	20,464	0	0	0	0	21,844	100.00
合計		3,582	26,303	58	5,741	100	300	36,084	100.00	
%		9.93	72.89	0.16	15.91	0.28	0.83	100.00		
去年同期	CBU	2,437	7,238	53	6,668	380	56	16,832		
	KD	10,780	17,488	0	0	0	0	28,268		
	合計	13,217	24,726	53	6,668	380	56	45,100		
%		29.31	54.82	0.12	14.78	0.84	0.12			

註：1.2001年1月份起，一律包含KD套件，KD套件不論佔整車比率多少，均以整台份計算。

2.資料來源：依本會各機車製造會員廠每月報會之產銷月報統計分析（出廠數）。



2026年 02月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
三陽	速克達機車	速可達	100CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	110CC	2,075	5,675	2,271	5,950	0	0	2,271	5,950	
		速可達	125CC	7,588	23,128	8,866	24,339	151	430	9,017	24,769	
		速可達	150CC	900	2,000	948	2,291	0	0	948	2,291	
		速可達	160CC	6,814	13,405	7,140	14,325	60	60	7,200	14,385	
		速可達	180CC	42	75	0	0	0	33	0	33	
		速可達	250CC	40	80	0	0	40	80	40	80	
		速可達	300CC	173	312	125	238	48	62	173	300	
		速可達	400CC	285	964	4	37	434	944	438	981	
		速可達	470CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速可達	500CC	201	340	17	28	191	321	208	349	
		速可達	600CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跨騎式機車	跑車	125CC	34	75	41	93	0	0	41	93
	跑車		250CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跑車		300CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				18,152	46,054	19,412	47,301	924	1,930	20,336	49,231
	ATV		250CC	136	272	0	0	136	272	136	272	
	電動機車		800W	40	190	88	199	0	0	88	199	
	KD套件		50CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			100CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		110CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		125CC	720	1,380	0	0	720	1,380	720	1,380		
		150CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		180CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
	300CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
	400CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
合計				19,048	47,896	19,500	47,500	1,780	3,582	21,280	51,082	
台鈴	速克達機車	UZ125	125CC	1,375	2,940	1,173	2,842	0	0	1,173	2,842	
		UT125	125CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式機車	JR80	80CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		RM85/L	90CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				1,375	2,940	1,173	2,842	0	0	1,173	2,842
	ATV	LTZ50	50CC	0	0	0	0	36	36	36	36	
		LTZ90	90CC	0	0	0	0	22	22	22	22	
	電動機車		1.35KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
			6.2KW	0	45	1	52	0	0	1	52	
	合計				1,375	2,985	1,174	2,894	58	58	1,232	2,952
台灣山葉	速克達機車	速克達	50CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	115CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	125CC	5,347	12,625	3,117	7,391	2,354	5,255	5,471	12,646	
		速克達	150CC	3,796	8,988	3,623	8,499	182	486	3,805	8,985	
		速克達	300CC	80	160	81	160	0	0	81	160	
	一般機車小計				9,223	21,773	6,821	16,050	2,536	5,741	9,357	21,791
	電動機車		1.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
			2.5KW	126	252	126	252	0	0	126	252	
		7.6KW	0	0	0	0	0	0	0	0		
合計				9,349	22,025	6,947	16,302	2,536	5,741	9,483	22,043	



2026年 02月

各機車廠機種別產銷統計表

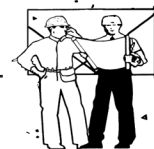
公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
光陽	速克達機車	速克達	100CC	26	68	0	41	0	0	0	41	
		速克達	110CC	1,524	3,363	1,507	3,247	0	4	1,507	3,251	
		速克達	125CC	5,483	14,709	5,650	14,165	150	184	5,800	14,349	
		速克達	135CC	4	208	29	199	0	4	29	203	
		速克達	150CC	3,801	7,533	3,225	6,619	0	0	3,225	6,619	
		速克達	165CC	550	1,455	497	1,371	0	0	497	1,371	
		速克達	180CC	128	320	128	317	0	0	128	317	
		速克達	200CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	250CC	140	287	135	287	0	11	135	298	
		速克達	300CC	229	488	27	27	0	0	27	27	
		速克達	320CC	631	1,277	23	42	446	756	469	798	
		速克達	400CC	133	251	5	5	0	118	5	123	
		速克達	500CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		速克達	550CC	294	648	21	59	90	452	111	511	
		速克達	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	跨騎式機車	跑車	125CC	0	0	15	26	0	0	15	26	
		跑車	150CC	0	28	0	0	0	0	0	0	
		跑車	300CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
		跑車	400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
	一般機車小計				12,943	30,635	11,262	26,405	686	1,529	11,948	27,934
	ATV		50CC	335	670	0	0	151	403	151	403	
			70CC	0	0	0	0	0	276	0	276	
			90CC	0	241	0	0	0	0	0	0	
			100CC	241	241	0	0	196	196	196	196	
			125CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			150CC	82	162	2	2	76	166	78	168	
			250CC	72	144	0	0	72	156	72	156	
			300CC	252	505	1	1	384	1,097	385	1,098	
			350CC	36	74	1	2	36	36	37	38	
			400CC	0	0	0	0	0	0	0	0	
			450CC	469	938	0	0	20	529	20	529	
			500CC	147	294	0	0	121	173	121	173	
			700CC	544	1,088	0	0	233	807	233	807	
電動自行車		300W	395	790	0	2	141	471	141	473		
		400W	8	11	3	4	0	0	3	4		
		500W	21	25	25	28	0	0	25	28		
		700W	30	53	23	23	0	0	23	23		
電動機車		2000W	593	1,616	664	1,554	0	0	664	1,554		
KD套件		50CC	2,600	5,200	0	0	3,400	6,000	3,400	6,000		
		110CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		125CC	5,800	11,600	0	0	2,200	7,600	2,200	7,600		
		150CC	800	1,600	0	0	1,960	2,460	1,960	2,460		
		200CC	1,500	3,000	0	0	500	2,000	500	2,000		
		250CC	1,300	2,600	0	0	700	1,800	700	1,800		
		300CC	100	200	0	0	100	212	100	212		
		320CC	0	0	0	0	300	300	300	300		
		350CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		400CC	28	56	0	0	0	56	0	56		
		450CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		500CC	0	0	0	0	0	0	0	0		
		550CC	18	36	0	0	18	36	18	36		
	650CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
	700CC	0	0	0	0	0	0	0	0			
合計				28,314	61,779	11,981	28,021	11,294	26,303	23,275	54,324	



2026年 02月

各機車廠機種別產銷統計表

公司名	分類	機種別	排氣量 瓦數	生產台數		內銷數量		外銷數量		內外銷合計		
				本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	本月	年累計	
摩特動力	速克達機車	比雅久 50	50cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力110	110cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力115	115cc	91	291	212	523	0	0	212	523	
		比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力125	125cc	399	952	346	964	0	0	346	964	
		比雅久 150	150cc	49	100	0	0	50	100	50	100	
		摩特動力150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力168	170cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力180	180cc	12	41	13	50	0	0	13	50	
		摩特動力200	200cc	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力250	250cc	10	22	12	28	0	0	12	28	
		一般機車小計				561	1,406	583	1,565	50	100	633
		ATV		150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
		KD套件	比雅久 125	125cc	0	0	0	0	0	0	0	0
			比雅久 150	150cc	0	0	0	0	0	0	0	0
	電動機車	摩特動力GA-MB	6.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力GA-MD	6.0KW	0	0	10	27	0	0	10	27	
		摩特動力GA-S	7.6KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		摩特動力GB-S	3.0KW	0	0	25	38	0	0	25	38	
	電動代步車	比雅久PA-EA	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	
		比雅久PS-EANP	500W	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計				561	1,406	618	1,630	50	100	668	1,730	
睿能	電動機車	gogoro	2.5KW	480	770	669	1,453	300	300	969	1,753	
		gogoro	3KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	5.5KW	210	672	233	437	0	0	233	437	
		gogoro	6KW	210	257	171	368	0	0	171	368	
		gogoro	6.2KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	6.4KW	130	210	105	276	0	0	105	276	
		gogoro	7.0KW	110	271	180	473	0	0	180	473	
		gogoro	7.2KW	18	18	13	21	0	0	13	21	
		gogoro	7.4KW	0	0	19	19	0	0	19	19	
		gogoro	7.6KW	81	161	74	182	0	0	74	182	
		gogoro	8.4KW	0	0	0	0	0	0	0	0	
		gogoro	9.0KW	0	0	27	87	0	0	27	87	
合計				1,239	2,359	1,472	3,316	300	300	1,772	3,616	



2025年台灣汽車零組件出口金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	十二月			一~十二月累計		
		金額	結構比	去年同期比	金額	結構比	去年同期比
1	美國	8,900,518	49.15%	-12.99%	107,878,458	50.25%	-6.74%
2	日本	1,000,931	5.53%	8.59%	12,393,255	5.77%	2.71%
3	墨西哥	686,044	3.79%	-6.93%	8,144,629	3.79%	-3.71%
4	德國	700,324	3.87%	-2.46%	6,965,155	3.24%	-6.49%
5	澳大利亞	427,173	2.36%	-19.57%	5,438,675	2.53%	-12.59%
6	英國	414,729	2.29%	-21.25%	5,405,136	2.52%	-13.34%
7	中國大陸	466,345	2.57%	-31.13%	5,292,100	2.46%	-7.85%
8	加拿大	335,254	1.85%	-27.19%	5,136,727	2.39%	3.16%
9	荷蘭	411,303	2.27%	-36.08%	4,563,908	2.13%	-16.90%
10	義大利	309,529	1.71%	-22.68%	4,066,241	1.89%	-19.44%
11	波蘭	352,185	1.94%	-5.44%	3,884,171	1.81%	-4.13%
12	阿拉伯大公國	305,563	1.69%	-13.83%	3,768,903	1.76%	-12.91%
13	西班牙	257,570	1.42%	9.39%	2,746,975	1.28%	0.61%
14	泰國	198,002	1.09%	-19.66%	2,603,631	1.21%	-2.85%
15	沙烏地阿拉伯	217,273	1.20%	-27.60%	2,451,335	1.14%	-1.38%
16	比利時	167,011	0.92%	-6.50%	1,689,633	0.79%	-4.76%
17	巴西	182,220	1.01%	-2.98%	1,657,513	0.77%	0.26%
18	俄羅斯	140,590	0.78%	-41.25%	1,648,485	0.77%	-29.92%
19	印尼	121,770	0.67%	-11.53%	1,417,336	0.66%	-2.88%
20	土耳其	92,209	0.51%	-13.89%	1,324,508	0.62%	-3.35%
21	馬來西亞	93,803	0.52%	-22.89%	1,154,216	0.54%	-11.70%
22	菲律賓	85,494	0.47%	12.92%	1,118,915	0.52%	-3.36%
23	南非	77,330	0.43%	14.75%	939,970	0.44%	-9.74%
24	大韓民國	82,641	0.46%	-14.69%	934,097	0.44%	23.11%
25	法國	94,435	0.52%	-0.10%	918,459	0.43%	9.06%
	其他	1,990,260	10.99%	2.54%	21,154,105	9.85%	0.16%
	總計	18,110,506	100.00%	-12.09%	214,696,536	100.00%	-6.03%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。

2025年台灣汽車零組件進口金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	十二月			一~十二月累計		
		金額	結構比	去年同期比	金額	結構比	去年同期比
1	中國大陸	3,640,967	35.40%	31.43%	33,866,077	31.27%	-8.21%
2	日本	2,293,961	22.30%	-8.81%	24,017,579	22.18%	-10.72%
3	泰國	1,082,235	10.52%	-24.88%	11,302,407	10.44%	-10.05%
4	德國	564,202	5.49%	11.30%	6,771,272	6.25%	-3.24%
5	大韓民國	443,623	4.31%	-29.21%	6,477,665	5.98%	-9.31%
6	印尼	694,285	6.75%	-0.09%	4,826,642	4.46%	-30.58%
7	瑞典	248,959	2.42%	72.99%	4,276,938	3.95%	91.42%
8	美國	204,462	1.99%	4.38%	2,168,891	2.00%	-3.72%
9	義大利	108,588	1.06%	-2.57%	1,534,878	1.42%	-5.19%
10	西班牙	66,615	0.65%	-69.81%	1,379,230	1.27%	-10.26%
11	越南	113,610	1.10%	-0.86%	1,136,713	1.05%	-3.23%
12	捷克	73,941	0.72%	-15.13%	1,022,756	0.94%	-6.73%
13	墨西哥	86,053	0.84%	-48.04%	1,002,182	0.93%	-29.29%
14	法國	74,185	0.72%	88.80%	991,908	0.92%	6.27%
15	波蘭	68,443	0.67%	-11.23%	927,442	0.86%	-3.06%
16	菲律賓	85,173	0.83%	-16.37%	885,940	0.82%	-4.99%
17	印度	48,625	0.47%	-9.89%	653,421	0.60%	-0.45%
18	荷蘭	29,875	0.29%	-74.21%	622,886	0.58%	9.86%
19	匈牙利	40,006	0.39%	-7.07%	590,303	0.55%	-2.77%
20	英國	38,023	0.37%	22.92%	495,008	0.46%	11.97%
	其他	280,274	2.72%	-9.42%	3,356,690	3.10%	-2.47%
	總計	10,286,105	100.00%	-0.77%	108,306,828	100.00%	-7.69%

* 資料來源：海關進出口統計，車輛公會整理。



2025年台灣自行車輸出數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	十二月	結構比	去年同期比	一~十二月累計	結構比	去年同期比
1	美國	22,851	28.67%	-23.79%	363,213	34.62%	-12.46%
2	荷蘭	18,269	22.92%	-21.61%	199,164	18.98%	-0.67%
3	英國	5,846	7.34%	7.80%	71,912	6.85%	-6.37%
4	德國	5,447	6.83%	-41.69%	59,817	5.70%	-29.56%
5	澳大利亞	5,052	6.34%	2.45%	54,075	5.15%	33.63%
6	加拿大	1,660	2.08%	-50.92%	26,643	2.54%	-31.90%
7	中國大陸	219	0.27%	-95.48%	25,646	2.44%	-76.38%
8	法國	1,963	2.46%	-21.26%	23,501	2.24%	29.05%
9	西班牙	1,878	2.36%	9.50%	21,560	2.05%	-2.82%
10	比利時	634	0.80%	-63.71%	21,327	2.03%	-17.26%
11	日本	2,200	2.76%	18.41%	19,493	1.86%	-47.24%
12	義大利	1,709	2.14%	-23.60%	17,479	1.67%	-19.56%
13	丹麥	163	0.20%	-93.26%	11,670	1.11%	-36.29%
14	紐西蘭	701	0.88%	-40.44%	11,599	1.11%	39.46%
15	挪威	1,838	2.31%	32.90%	10,234	0.98%	-29.60%
16	捷克	781	0.98%	-50.79%	9,916	0.95%	-11.12%
17	大韓民國	201	0.25%	-71.00%	9,638	0.92%	-34.40%
18	波蘭	1,032	1.29%	-58.32%	8,043	0.77%	-57.05%
19	南非	1,422	1.78%	126.43%	7,996	0.76%	61.73%
20	墨西哥	52	0.07%	-90.17%	7,278	0.69%	41.02%
	其他	5,775	7.25%	-48.15%	69,011	6.58%	-34.43%
	總計	79,693	100.00%	-29.66%	1,049,215	100.00%	-18.75%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。

2025年台灣自行車輸出金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	十二月	結構比	去年同期比	一~十二月累計	結構比	去年同期比
1	美國	660,666	19.58%	-36.45%	12,783,124	28.98%	-22.72%
2	荷蘭	1,017,804	30.16%	-14.79%	10,738,759	24.34%	-2.88%
3	英國	228,699	6.78%	-1.33%	2,775,270	6.29%	-3.13%
4	德國	177,413	5.26%	-51.28%	2,076,640	4.71%	-23.32%
5	澳大利亞	181,203	5.37%	-24.94%	2,055,114	4.66%	14.63%
6	加拿大	93,703	2.78%	-46.36%	1,410,117	3.20%	-31.23%
7	中國大陸	13,546	0.40%	-94.80%	1,240,057	2.81%	-74.18%
8	西班牙	105,960	3.14%	22.55%	1,233,141	2.80%	-3.68%
9	法國	108,107	3.20%	-30.35%	1,198,678	2.72%	29.21%
10	義大利	84,955	2.52%	-33.21%	1,024,304	2.32%	-17.29%
11	比利時	43,078	1.28%	-55.51%	1,023,851	2.32%	14.55%
12	日本	74,838	2.22%	15.96%	630,769	1.43%	-36.75%
13	紐西蘭	43,960	1.30%	-27.67%	624,088	1.41%	36.08%
14	南非	78,545	2.33%	76.46%	511,880	1.16%	44.87%
15	大韓民國	5,680	0.17%	-86.28%	495,934	1.12%	-40.42%
16	墨西哥	2,288	0.07%	-91.78%	404,314	0.92%	64.43%
17	哥倫比亞	45,177	1.34%	60.35%	376,259	0.85%	112.66%
18	挪威	48,841	1.45%	13.54%	341,408	0.77%	-29.98%
19	巴西	49,043	1.45%	35.32%	297,646	0.67%	113.53%
20	智利	32,332	0.96%	384.81%	274,881	0.62%	140.73%
	其他	278,538	8.25%	-4.78%	2,599,956	5.89%	-21.31%
	總計	3,374,376	100.00%	-28.03%	44,116,190	100.00%	-19.27%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號：87120010），車輛公會整理。



2025年台灣機車外銷數量國別統計表

單位：輛

排名	國別	十二月	結構比	去年同期比	一~十二月累計	結構比	去年同期比
1	阿拉伯聯合大公國	9,087	46.55%	4.42%	68,628	31.20%	19.64%
2	馬達加斯加	3,336	17.09%	-16.01%	38,741	17.61%	22.16%
3	奈及利亞	2,679	13.72%	50.00%	26,515	12.05%	33.48%
4	日本	2,071	10.61%	-3.58%	24,841	11.29%	28.70%
5	西班牙	90	0.46%	10.00%	10,578	4.81%	297.37%
6	迦納	540	2.77%	-31.21%	9,843	4.47%	51.85%
7	伊拉克	0	0.00%	-100.00%	5,200	2.36%	-76.76%
8	美國	2	0.01%	-99.91%	4,984	2.27%	16.53%
9	義大利	0	0.00%	-100.00%	4,974	2.26%	55.83%
10	以色列	368	1.89%	-56.40%	3,496	1.59%	-45.10%
11	多明尼加	0	0.00%	-100.00%	2,867	1.30%	-10.57%
12	香港	344	1.76%	209.91%	2,041	0.93%	24.38%
13	象牙海岸	69	0.35%	-40.52%	2,039	0.93%	52.85%
14	馬來西亞	300	1.54%	733.33%	1,988	0.90%	363.40%
15	希臘	30	0.15%	-83.33%	1,338	0.61%	-21.85%
16	菲律賓	28	0.14%	-20.00%	1,210	0.55%	95.48%
17	德國	30	0.15%	-83.33%	1,204	0.55%	-6.96%
18	大韓民國	3	0.02%	-99.12%	1,177	0.54%	-73.89%
19	比利時	30	0.15%	-83.15%	952	0.43%	-85.19%
20	澳門	43	0.22%	43.33%	820	0.37%	-8.17%
	其他	471	2.41%	75.75%	6,524	2.97%	-56.22%
	總計	19,521	100.00%	-14.71%	219,960	100.00%	3.27%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。

2025年台灣機車外銷金額國別統計表

單位：新台幣千元

排名	國別	十二月	結構比	去年同期比	一~十二月累計	結構比	去年同期比
1	日本	107,859	35.04%	-0.65%	1,333,105	22.53%	36.14%
2	西班牙	11,323	3.68%	100.00%	991,524	16.76%	289.33%
3	義大利	0	0.00%	-100.00%	650,324	10.99%	57.26%
4	以色列	34,795	11.30%	-52.95%	327,896	5.54%	-39.37%
5	阿拉伯聯合大公國	39,361	12.79%	24.51%	281,512	4.76%	16.43%
6	澳大利亞	0	0.00%	-100.00%	262,766	4.44%	2606.14%
7	馬來西亞	36,804	11.96%	416.98%	239,806	4.05%	236.69%
8	德國	4,049	1.32%	-80.15%	211,698	3.58%	-4.93%
9	美國	166	0.05%	-99.70%	202,039	3.42%	-9.28%
10	希臘	4,349	1.41%	-80.73%	184,814	3.12%	-12.24%
11	香港	28,485	9.25%	245.48%	160,789	2.72%	36.84%
12	馬達加斯加	12,101	3.93%	-3.69%	137,670	2.33%	20.77%
13	比利時	3,036	0.99%	-82.48%	116,497	1.97%	-89.95%
14	多明尼加	0	0.00%	-100.00%	116,286	1.97%	-2.22%
15	大韓民國	329	0.11%	-98.61%	110,297	1.86%	-73.39%
16	菲律賓	3,252	1.06%	47.02%	87,778	1.48%	37.68%
17	阿根廷	0	0.00%	-100.00%	71,696	1.21%	114.09%
18	澳門	2,965	0.96%	24.89%	57,974	0.98%	-10.84%
19	奈及利亞	6,212	2.02%	74.64%	53,441	0.90%	33.88%
20	英國	2,914	0.95%	-43.75%	39,016	0.66%	6.77%
	其他	9,843	3.20%	-53.73%	279,272	4.72%	-61.82%
	總計	307,843	100.00%	-37.89%	5,916,200	100.00%	-4.38%

* 資料來源：海關進出口統計（稅則稅號前4碼：8711），車輛公會整理。



2026年 02月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)			
				本月	年累計	本月	年累計		
光陽 工業	大陸 常州 光陽 廠	Scooter	50CC	966	2,142	781	2,414		
		Scooter	80CC	0	0	0	0		
		Scooter	100CC	0	0	0	0		
		Scooter	110CC	0	0	0	0		
		Scooter	125CC	1,390	4,432	2,383	5,564		
		Scooter	150CC	1,166	2,581	983	1,523		
		Scooter	175CC	0	0	0	0		
		Scooter	180CC	0	0	0	0		
		Scooter	200CC	0	12	12	392		
		Scooter	250CC	216	676	464	820		
		Scooter	300CC	82	659	169	1,042		
		Scooter	400CC	0	0	0	0		
		Scooter	550CC	0	0	0	0		
		Scooter	600CC	18	18	5	11		
		Scooter	700CC	0	0	0	0		
		Scooter	1200CC	0	0	0	0		
		Scooter	1500CC	0	0	0	0		
			2026年小計			3,838	10,520	4,797	11,766
			2025年小計			5,873	12,338	6,395	11,224
		越南光陽	Scooter	125CC	252	626	252	626	
			2026年小計		252	626	252	626	
			2025年小計		878	1,153	878	1,153	
		2026年同期合計			4,090	11,146	5,049	12,392	
	2025年同期合計			6,751	13,491	7,273	12,377		



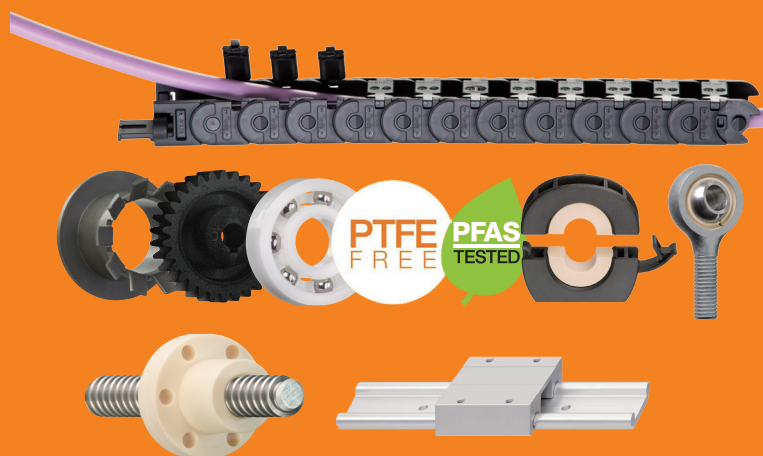
2026年 02月

機車海外產銷月報表

公司別	海外投資國名 及廠名	車型	排氣量 CC	生產台數		銷售台數(出廠數)		
				本月	年累計	本月	年累計	
三陽 工業	越南 VMEP	Scooter	50CC	1,550	3,740	1,418	4,036	
		Scooter	80CC	0	0	0	0	
		Scooter	85CC	0	0	0	0	
		Scooter	100CC	0	0	0	0	
		Scooter	110CC	811	1,341	53	616	
		Scooter	115CC	0	0	0	0	
		Scooter	125CC	861	3,054	1,531	3,167	
		Scooter	150CC	929	929	47	161	
		Scooter	174CC	0	0	0	0	
		Scooter	183CC	0	1	0	0	
		Scooter	184CC	0	0	0	0	
		Scooter	200CC	0	0	0	0	
		Scooter	300CC	0	0	0	0	
		Scooter	408CC	0	0	0	0	
		Scooter	508CC	0	0	0	0	
		Scooter	其他	0	0	0	0	
			2026年小計		4,151	9,065	3,049	7,980
			2025年小計		5,399	9,975	4,291	7,851
			中國 大陸 廈門 杏	Scooter	50CC	2,674	5,363	3,505
	Scooter	100CC		0	0	0	0	
	Scooter	110CC		0	1,980	1,980	1,980	
	Scooter	125CC		6,412	15,058	6,476	15,574	
	Scooter	150CC		6,088	14,364	4,134	11,702	
	Scooter	200CC		3,578	9,915	4,079	10,339	
	Scooter	250CC		103	1,250	882	999	
	Scooter	300CC		478	1,806	1,884	4,246	
	Scooter	400CC		914	943	360	400	
	Scooter	500CC		0	0	0	0	
	Scooter	電動車		0	0	0	0	
		2026年小計		20,247	50,679	23,300	52,590	
		2025年小計		25,084	47,168	25,619	51,808	
		2026年同期合計			24,398	59,744	26,349	60,570
		2025年同期合計			30,483	57,143	29,910	59,659

易格斯 自潤式軸承 滑軌

讓您輕鬆運轉和調整



關於汽車座椅影片介紹 更多關於我們

igus.tw
motion plastics®



German Technology      

台灣易格斯有限公司 40850台中市南屯區工業區24路35號5樓 電話:04-2358-1000 www.igus.com.tw

《車輛工業月刊》電子版

廣告招募

本會《車輛工業月刊》自1994年2月創刊以來，即受到會員廠商及各界的肯定與熱烈的迴響。為朝普遍化、專業化發展，自72期（2000年元月號）起，由原『車輛公會會訊』更名為『車輛工業月刊』，並於2024年起因應減碳趨勢轉為電子版，內容除介紹國內外車輛產業的發展現況之外，同時針對車輛相關之技術、法規、展覽、產銷統計以及會務活動做詳盡報導。鑒於各界廠商反映，希望月刊能提供適當版面作為廣告之用。有關廣告刊登費用說明如下表，貴單位如有興趣，請先傳真【車輛工業月刊廣告委刊書】再將費用以支票掛號郵寄或電匯本會即可。

【車輛工業月刊廣告委刊書】

茲委託車輛工業月刊於____年____月號至____年____月號出版，刊出下列廣告：

(新台幣計價)

廣告版面位置	1~3期 (每期)	4~6期 (每期)	刊登 期數	費用 (總計)
目錄頁後 - 彩色全頁	30,000	27,000		
內頁 - 彩色全頁	10,000	9,000		

廣告尺寸：全頁 21x28cm (出血 21.6x28.6cm)

※ 以上價格不含稅、不含完稿

日期：西元____年____月____日

委刊公司：_____ 統編：_____

地 址：_____

聯 絡 人：_____ 電話：_____ 分機_____

備 註：_____

負 責 人：_____ 公司用印：_____

【說明事項】

1. 本會會員八折優待；刊登廣告七期以上，另有優惠。
2. 截稿日期：每月15日，請提供完稿。
3. 付款方式：
 - A. 支票：抬頭「台灣區車輛工業同業公會」之禁止背書轉讓支票 (票期三個月內)。
 - B. 匯款：台灣中小企業銀行-復興分行 (代碼 050-0706)
戶名：台灣區車輛工業同業公會帳號：070-12-810721



 **TAIPEI AMPA**
台北國際汽機車零配件展

E-MOBILITY TAIWAN 2025
台灣國際智慧移動展

 **AUTOTRONICS TAIPEI**
台北國際車用電子展

全球買主齊聚， 熱烈徵展中！

- 產業聚焦：車輛零組件 × 智慧移動 × 車用電子
- 國際買主：直通歐美 × 東協 × 新興市場
- 專業交流：跨產業鏈洽談
- 品牌加值：官方推廣 × 全球媒體曝光



立即報名參展
掌握全球市場商機

2026.4.14-17
台北南港展覽1&2館



日本富士山春景

台灣區車輛工業同業公會
服務、專業、效率