

2026-HY-E055
EUN/NEV/ESG



区域国别研究报告

上海市哲学社会科学规划办公室

2026 年 9 月 28 日

中国新能源汽车出海与欧盟 ESG 准入 风险研究报告

上海财经大学全球南方财经研究院

上海市企业出海综合服务平台

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

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

摘 要

欧盟新能源汽车领域的环境、社会 and 治理（ESG）及相关准入规则正从产品合规向供应链、企业治理和数据管理等环节深入，并与贸易救济、产业竞争和供应链安全相互交织。中国新能源汽车企业加快进入欧洲市场，不同出海方式面临的风险重点存在明显差异。

本报告围绕产品出口、绿地投资、合资并购和技术合作四类路径及对应案例，分析企业在碳足迹与供应链信息、本地用工与环境许可、治理与责任边界、数据访问与软件更新等方面面临的主要风险。欧盟相关规则虽然分属不同监管领域，但车型准入、供应商管理和海外经营等环节相互关联。中国企业需尽早将合规要求纳入日常经营，明确内部责任，持续跟踪海外政策和舆情变化，建立可追溯的证据链。同时，企业可借助政府公共服务、行业协调和专业支持降低规则识别和合规应对成本；通过行业组织参与规则咨询、标准交流和行业对话，提高企业应对欧盟规则调整、参与相关规则讨论的能力。

目 录

一、欧盟汽车行业 ESG 准入规则与风险	1
（一）欧盟 ESG 规则由软性倡议转向硬性约束	1
（二）欧盟 ESG 准入风险的含义、类型与后果	4
（三）欧盟 ESG 注重绿色转型、产业竞争与供应链安全	5
二、中企出海现状与 ESG 合规挑战	9
（一）产品出口中的碳足迹与配套供应链压力	12
（二）绿地投资中的本地用工、环评与供应链溯源	13
（三）合资并购中的企业治理、文化磨合与法规权衡	14
（四）技术合作中的数据安全与当地法规适配	14
三、ESG 风险管理建议	17
（一）企业合规经营	17
（二）出海生态协同	18
（三）证据链与常态化管理	19
结 语	21

一、欧盟汽车行业 ESG 准入规则与风险

（一）欧盟 ESG 规则由软性倡议转向硬性约束

欧盟汽车行业的环境、社会 and 治理（ESG）要求正在从企业自愿披露和声誉管理，转化为影响产品投放、供应链合作和本地经营的硬性准入约束。近几年，欧盟先后以《欧盟电池法规》、企业可持续发展报告和尽职调查制度、数据治理规则等为抓手，把原本分散在环保、劳工、公司治理和信息披露领域的要求嵌入汽车产业链。对于中国新能源汽车企业而言，ESG 合规已不再只是加分项，而是进入欧盟市场、获得客户订单并持续经营的基础条件。

这种转变发生在欧盟汽车市场持续电动化的背景下。2023 年《欧盟电池法规》生效后，电池碳足迹、再生材料、供应链尽职调查和数字电池护照等要求按照不同时间节点逐步实施；^①2024 年，欧盟开始对首批适用企业实施《企业可持续发展报告指令》（CSRD）的相关报告要求，同年 10 月对原产地中国的纯电动汽车征收最终反补贴税；

^① European Parliament and the Council. Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>

①2025 年《数据法》开始适用，进一步影响联网汽车数据访问和使用；②自 2027 年 2 月 18 日起，投放欧盟市场的电动汽车电池还需配置数字电池护照。③与此同时，2026 年上半年欧盟纯电动车注册量已达 122 万辆，市场份额突破 20%（见图 1）。④

① European Parliament and the Council of the European Union. Directive (EU) 2022/2464 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 amending Regulation (EU) No 537/2014, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Directive 2013/34/EU, as regards corporate sustainability reporting; European Commission. Commission Implementing Regulation (EU) 2024/2754 of 29 October 2024 imposing a definitive countervailing duty on imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>; https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj

② European Parliament, Council of the European Union. Regulation (EU) 2023/2854 on harmonised rules on fair access to and use of data and amending Regulation (EU) 2017/2394 and Directive (EU) 2020/1828 (Data Act). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>

③ European Parliament and the Council. Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>

④ ACEA. New car registrations +5.7% in H1 2026; battery-electric 20.7% market share. <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-5-7-in-h1-2026-battery-electric-20-7-market-share/>

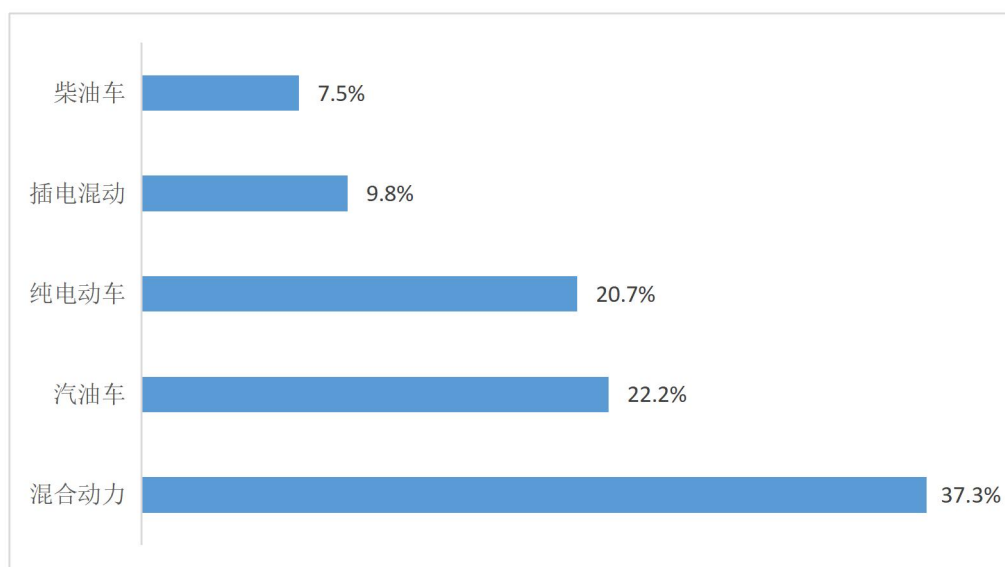


图 1 2026 年上半年欧盟乘用车主要动力类型市场份额

数据来源：ACEA.^①

欧盟统计局 (Eurostat) 的存量数据进一步说明，电动化已从增量市场扩展为存量市场治理问题。截至 2025 年，欧盟纯电动车保有量已达 759 万辆，同比增长 31.5%；仅 2025 年新注册量就达 189 万辆，同比增长 29.7%。^② 车辆和电池规模扩大后，监管关注从终端车型延伸到电池来源、碳排放核算、材料循环、供应链追溯和售后数据管理等环节。

^① ACEA. New car registrations +5.7% in H1 2026; battery-electric 20.7% market share. <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-5-7-in-h1-2026-battery-electric-20-7-market-share/>

^② Eurostat. New battery-only electric cars up 30% in 2025. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260731-1>

（二）欧盟 ESG 准入风险的含义、类型与后果

ESG 准入风险是指企业因环境、社会或治理要求未能达到欧盟法规、客户采购标准、投资合作条件或社会监督期待，而在进入欧盟市场或持续经营过程中遭遇限制、成本上升或商业机会流失的风险。其内涵不限于传统 ESG 信息披露，也包括与 ESG 高度交叉的产品合规、供应链审查、贸易救济、数据治理和软件更新管理等规则。

从风险类型看，环境（E）风险主要表现为电池碳足迹核算不充分、回收和再生材料要求衔接不足、环境许可和施工处置不合规，可能导致产品投放受限、项目暂停、罚款或整改成本上升。社会（S）风险主要表现为供应链劳工、职业安全、本地用工、社区关系和承包商管理问题，可能引发审计失败、供应关系中断、订单流失、生产中断或声誉损害。治理（G）风险主要表现为信息披露口径不一、数据访问权限不清、合资合作责任边界模糊、软件更新和网络安全管理不到位，可能削弱客户信任，增加监管核查、合同争议和事故追责风险。

这些风险的重要性在于，欧盟规则之下并非只有行政处罚才会影响企业。在消费端，可能出现车型或电池无法

顺利投放市场，以及反补贴税、价格承诺推高交易成本等问题；在供应链端，上游材料与零部件若无法通过客户审查，可能被整车厂或欧洲客户替换；在经营端，企业还可能面临罚款、停工整改、劳资争议和当地舆论压力。例如，比亚迪匈牙利工厂建设中的土壤外运问题已显示，本地环境许可和施工管理会直接影响项目节奏；类似风险若发生在海外生产、供应链或劳工环节，也会抬高企业在目的地市场的准入和经营成本。

（三）欧盟 ESG 注重绿色转型、产业竞争与供应链安全

欧盟新能源汽车政策正呈现绿色转型、产业竞争与供应链安全相互叠加的特征。新能源汽车既是欧盟推进交通领域绿色转型的重要载体，也是当前全球汽车产业竞争和供应链调整较为集中的领域。欧盟围绕新能源汽车形成的绿色监管、贸易救济与供应链政策也因此具有较强的交叉性。

在绿色转型方面，《欧盟电池法规》将碳足迹、材料追溯、供应链尽职调查和数字电池护照纳入监管体系，使监管范围由最终产品扩展至原材料来源、生产过程和供应

链管理。^①锂、镍、钴、天然石墨等关键原材料具有明显的跨境供应特征,相关规则在服务减排和循环利用目标的同时,也要求企业提供更多关于原材料来源、生产过程和供应链的信息。欧盟的绿色转型要求不仅体现为终端产品减排,还逐步延伸至关键原材料来源、生产过程和全生命周期信息管理,通过规则体系推动新能源汽车产业链整体向低碳和可追溯方向调整。

在产业竞争方面,欧盟对中国电动汽车实施反补贴措施是较为直接的体现。2024年10月,欧盟正式对原产地中国的纯电动汽车征收最终反补贴税,并保留通过价格承诺等方式寻求替代性解决方案的可能。^②2026年1月,欧洲委员会(以下简称欧委会)发布中国纯电动汽车价格承

^① European Parliament and Council of the European Union. Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>

^② European Commission. Commission Implementing Regulation (EU) 2024/2754 of 29 October 2024 imposing a definitive countervailing duty on imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China; European Commission. EU imposes duties on unfairly subsidised electric vehicles from China while discussions on price undertakings continue (Press release IP/24/5589). http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_5589

诺申请指导文件；同年 2 月，欧委会接受大众汽车（安徽）有限公司及其欧盟关联进口商 SEAT, S.A. 就 CUPRA Tavascan 车型提出的最低进口价格承诺。^①除环境和可持续发展要求外，进口竞争、价格秩序和本土产业发展也已成为欧盟新能源汽车政策中的重要内容。

在供应链安全方面，欧盟电池和供应链规则更多涉及产业链上游。欧盟通过《欧盟电池法规》、CSRD 和《企业可持续发展尽职调查指令》（CSDDD）等制度掌握原材料来源、碳排放、劳工和供应链风险等信息。虽然欧盟第 2026/470 号指令收窄了 CSRD 和 CSDDD 的直接适用范围，并对向中小型价值链企业索取信息设置了限制，^②欧

^① European Commission, Directorate-General for Trade and Economic Security. Commission issues Guidance Document on submission of price undertaking offers for battery electric vehicles from China; European Commission, Directorate-General for Trade and Economic Security. Commission accepts price undertaking from Chinese electric car producer. https://policy.trade.ec.europa.eu/news/commission-issues-guidance-document-submission-price-undertaking-offers-battery-electric-vehicles-2026-01-12_en; https://policy.trade.ec.europa.eu/news/commission-accepts-price-undertaking-chinese-electric-car-producer-2026-02-10_en

^② European Parliament and Council of the European Union. Directive (EU) 2026/470 of the European Parliament and of the Council of 24 February 2026 amending Directives 2006/43/EC, 2013/34/EU, (EU) 2022/2464 and (EU) 2024/1760 as regards certain corporate sustainability reporting requirements and certain corporate sustainability due diligence requirements (Text with EEA relevance). <http://data.europa.eu/eli/dir/2026/470/oj>

洲整车企业、进口商和大型客户仍会通过采购关系、客户审计和供应商准入向上游企业提出相关要求。相关信息要求由此不仅影响法规直接覆盖的企业，也会通过供应链关系影响境外供应商。

二、中企出海现状与 ESG 合规挑战

国际能源署（IEA）数据显示，2025 年，中国电动汽车出口翻倍至超过 250 万辆，电动车型占中国全部汽车出口 35% 以上；^①2026 年上半年，中国汽车出口同比增长约 65%，其中电动汽车出口同比增长超过 120%，电动车在中国汽车出口中的占比升至 45% 以上。^②新华社转引的中国汽车工业协会数据也印证了这一趋势。2025 年，中国新能源汽车出口 261.5 万辆，^③2026 年上半年出口 235.5 万辆，^④半年出口量已接近 2025 年全年水平。中国新能源汽车出口规模快速扩大，其对欧洲汽车市场竞争格局的影响也随之上升。从欧盟市场看，中国制造纯电动汽车在欧盟纯电动汽车销量中的占比由 2020 年的 2.9% 升至 2024 年的 23%，2025 年虽回落至 20%，仍明显高于 2020 年水平（见图 2）。

^① IEA. Global EV Outlook 2026, Manufacturing and trade. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026/manufacturing-and-trade>

^② IEA. Electric car markets in a time of uncertainty, Executive summary. <https://www.iea.org/reports/electric-car-markets-in-a-time-of-uncertainty/executive-summary>

^③ 新华网. 2025 年我国新能源汽车产销量双超 1600 万辆. <https://www.news.cn/20260114/751ac93c5125463cb86951ecbcb6b3e9/c.html>

^④ 新华网. 6 月新能源乘用车国内销量占比达 67.2%. <https://www.news.cn/fortune/20260709/addd1fab1054a338f6263473e5f413c/c.html>

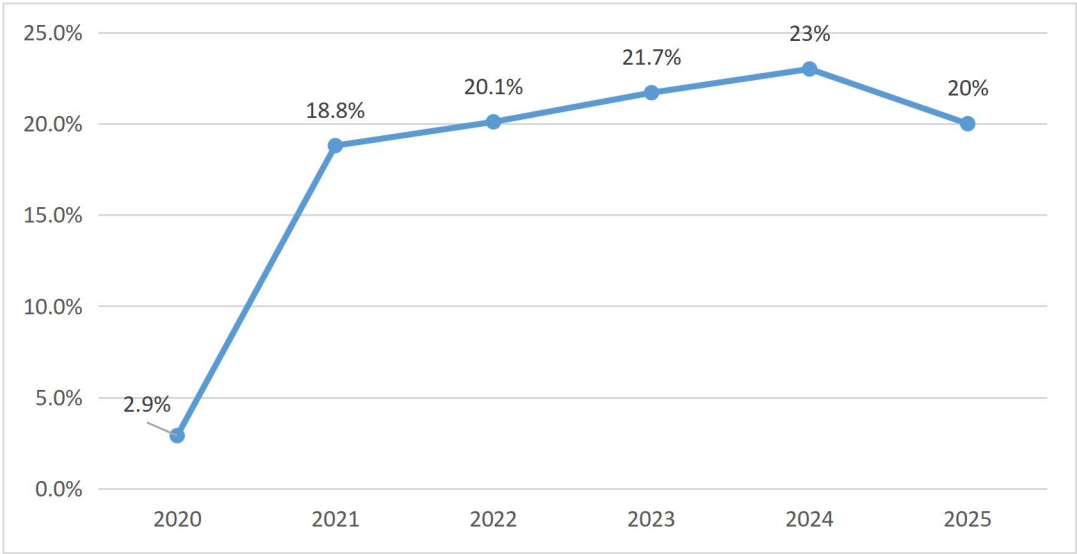


图 2 2020—2025 年中国制造纯电动汽车在欧盟纯电动汽车销量中的占比

数据来源：ACEA.^①

注：中国制造汽车包括在中国生产的中国品牌和非中国品牌汽车。

按照 IEA 统计口径，2025 年，欧洲销售的中国制造电动汽车约 94 万辆，同比增长约 50%；在欧盟电动汽车进口中，中国来源占比约为 60%。^②欧洲汽车制造商协会（ACEA）数据显示，2025 年，中国制造汽车约占欧盟全

^① ACEA. Fact sheet: EU-China vehicle trade; ACEA. Fact sheet: EU-China vehicle trade.

<https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-eu-china-vehicle-trade-2/>; <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-eu-china-vehicle-trade-2024/>

^② IEA. Global EV Outlook 2026, Manufacturing and trade. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026/manufacturing-and-trade>

部乘用车销量的 7%，在欧盟纯电动车销量中的占比达到 20%。^①随着中国制造汽车市场份额和产业影响力提升，欧盟对新能源汽车的政策考量也更多涉及产业竞争、供应链安全和战略自主。贸易救济、绿色产业政策与供应链监管呈现出更加明显的交叉特征，ESG 要求也不再只是企业履行环境和社会责任的软性约束，而逐步成为企业进入目的地市场、参与当地产业竞争必须面对的硬性制度条件。

在上述背景下，本报告按照产品出口、绿地投资、合资并购和技术合作四类路径，分析中国企业进入欧盟市场时面临的主要风险。产品出口主要涉及碳足迹、电池护照和供应链信息等合规要求；绿地投资增加了环境许可、本地用工、社区关系和供应商管理等事项；合资并购主要涉及治理结构、历史责任和决策边界；技术合作则集中于数据安全、软件更新、知识产权和责任划分。

四类出海路径虽然风险重点不同，但都涉及产品之外的经营责任。客户和监管机构关注的不只是产品本身，还可能涉及电池和材料来源、软件维护主体、数据管理以及供应链争议处置。不同业务环节之间的信息和责任能否衔

^① ACEA. Fact sheet: EU-China vehicle trade. <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-eu-china-vehicle-trade-2/>

接，是企业在欧经营需要处理的共同问题。

（一）产品出口中的碳足迹与配套供应链压力

产品出口到欧盟的合规要求已经延伸至电池碳足迹和供应链信息。《欧盟电池法规》要求电动汽车电池按电池型号和生产工厂披露碳足迹，并将排放量细分到不同生命周期阶段；投放欧盟市场的电动汽车电池还需配置数字电池护照，该要求自 2027 年 2 月 18 日起适用。^①相应的信息采集需要从整车端向电池生产、原材料采购和制造环节扩展。

企业层面的合作亦反映了这一要求。电池配套合作已经涉及碳数据和供应链信息的跨境交换。对于通过整车厂进入欧洲市场的中国电池及零部件企业，能否提供可核验、可交换的碳足迹和供应链数据，正成为配套合作中的实际问题。

电池企业正在将碳数据要求传递至上游供应商。对整车、电池和零部件企业而言，产品出口阶段的压力既来自

^① European Parliament and the Council. Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council of 12 July 2023 concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>

最终产品准入，也来自上下游碳数据能否衔接并形成可验证的信息链条。

（二）绿地投资中的本地用工、环评与供应链溯源

绿地投资把企业带入当地生产经营体系，土地使用、环境许可、施工管理和本地用工等问题随之成为新的合规重点。企业在欧洲建设工厂或配套基地后，除了产品本身需要符合欧盟规则，项目建设和后续运营还要接受当地土地、环境、职业安全、劳动关系、承包商管理等制度约束。

取得项目许可并不等于后续建设活动可以脱离持续监管。施工过程中涉及的土壤处置、环境监测和承包商作业仍需按照当地许可条件执行，项目进度与环境合规之间也可能发生直接冲突。

进入正式运营阶段后，员工管理、工会关系、本地供应商和社区沟通等事项都会进入企业日常经营。随着本地采购增加，供应商资质、原材料来源和承包商行为也需要持续管理；采购地点发生变化，并不会削弱材料追溯和供应链审查要求，企业仍需掌握关键原材料来源及供应商合规情况。绿地投资的合规要求贯穿审批、建设和运营全过程，环境许可、劳动管理和供应链要求都需要在后续经营

中持续落实。

（三）合资并购中的企业治理、文化磨合与法规权衡

合资并购使中国车企与欧洲企业在资本、生产和经营层面形成更紧密的联系。

合资与并购面临的风险重点有所不同。合资项目需要处理股东之间的决策权限、资料共享和责任分工；并购项目还要关注标的企业原有的环境责任、劳资关系、供应商争议以及既有合规体系。跨境合作中，各方在决策程序、信息报送、管理习惯和合规标准上的差异，也可能增加项目协调难度。如果交易安排只明确投资比例和收益分配，而对重大合规事项的决策权、资料提供义务和事故处置责任约定不足，一旦发生产品质量、数据安全或供应链争议，责任认定可能更加复杂。

（四）技术合作中的数据安全与当地法规适配

技术合作涉及软件平台、数据接口和远程更新，对数据权限和责任划分提出了新的要求。欧盟《数据法》自 2025 年 9 月 12 日起适用，对联网产品产生的数据访问、使用和共享作出规定。^①技术提供方参与车辆数据采集、后台

^① European Parliament, Council of the European Union. Regulation (EU) 2023/2854 on

处理或远程更新时，需要与整车企业明确数据访问权限、软件更新主体和事故处置责任。与此同时，联合国欧洲经济委员会（UNECE）第 155 号法规和第 156 号法规分别对车辆网络安全管理和软件更新管理提出要求。^①技术提供方若参与相关系统开发，其软件架构、更新流程和数据处理方式需要与整车企业的型式批准和合规要求相衔接。与硬件交付相比，汽车软件和数据服务会伴随车辆使用持续运行，后续版本更新、数据访问和安全事件处理也会持续涉及双方责任。

企业在欧洲市场可能同时采用多种进入方式，需要处理的合规事项也会随经营模式的组合而变化。

harmonised rules on fair access to and use of data and amending Regulation (EU) 2017/2394 and Directive (EU) 2020/1828 (Data Act). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj/eng>

^① United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). UN Regulation No. 155 — Cyber Security and Cyber Security Management System; United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). UN Regulation No. 156 — Software Update and Software Update Management System. <https://unece.org/transport/documents/2021/03/standards/un-regulation-no-155-cyber-security-and-cyber-security>; <https://unece.org/transport/documents/2021/03/standards/un-regulation-no-156-software-update-and-software-update>

三、ESG 风险管理建议

(一) 企业合规经营

企业在欧洲经营所面对的 ESG 问题分布在采购、生产、项目建设、劳动用工、数据管理等不同业务环节，单独交由法务部门处理，很难覆盖实际经营中的全部风险。企业需要先明确内部责任体系。欧洲业务规模较大的企业可以设置专职 ESG 岗位，业务仍处于拓展阶段的企业则可以通过跨部门机制统筹采购、质量、法务、信息安全和海外业务。无论采取哪种组织形式，都应明确具体事项的判断、执行和报告责任，避免业务部门作出对外承诺后，再由合规部门补充审查。将责任落实到具体部门和岗位，也有助于减少制度要求与业务执行之间的脱节。

企业还需要持续跟踪欧盟及成员国经营环境的变化。法规修订、执法要求、行业规则以及当地媒体、工会和社区关注的问题，都可能改变项目实施和经营管理的条件。政策和舆情监测应直接服务于业务判断，及时识别与企业相关的法规、执法和社会评价变化，并传递到具体部门。例如，产品标准调整需要研发和质量部门及时评估影响，劳动监管或社区争议则需要人力和海外项目团队及时处

理。建立固定的信息传递和研判机制，可以使相关变化更早反馈至产品开发、供应商管理和项目决策，减少业务方案确定后的反复调整。

企业对外披露的信息还需与实际经营记录保持一致。在客户审计、投资者问询和监管核查中，公开披露的碳排放、供应链尽职调查、劳动用工和重大争议等信息，都可能与企业内部资料相互核验。不同报告、客户材料和内部记录若口径不一，会增加解释成本，也会削弱信息可信度。透明经营应保证披露内容来源清晰、与实际业务相符，并在不同对外材料之间保持一致。

（二）出海生态协同

企业出海合规涉及供应链上下游之间的协作，也需要政府、行业协会和专业机构提供外部支持。政府层面的国别合规指引、风险提示和公共服务平台，可以帮助企业及时掌握重点市场的制度变化；行业协会可围绕碳足迹、供应链尽职调查、劳动用工等共性问题开展规则解释和行业协调，减少企业在相似事项上的重复投入。行业协会还可汇总企业在欧洲经营中遇到的共性问题，通过规则咨询、标准交流和行业对话等渠道集中反馈，拓宽企业参与相关

规则讨论的渠道。产业链上下游之间则可加强基础数据和审核要求的衔接，减少重复填报和重复审核。

法律、审计和认证机构可以提供尽职调查、认证和第三方核验等专业服务，提高企业合规材料的规范性和可信度。媒体、消费者组织等社会主体的关注，也构成企业海外经营的一类外部监督，环境、劳动和社区关系等问题受到持续关注时，也可能影响企业声誉和当地经营。外部支持能够降低企业识别规则和获取专业服务的成本，但具体经营活动的合规责任仍由企业自身承担。

（三）证据链与常态化管理

企业应将合规记录纳入日常经营，避免在审查或争议发生后临时整理。证据链是否有效，关键在于同一事项能否追溯到数据来源、经办环节和责任主体，并保持前后口径一致。采购、生产、项目管理和售后等环节产生的信息，应按照统一规则归集和更新，减少事后补录和重复核对。在出现质量、合同或供应链争议时，完整记录也有助于还原事实经过，明确问题发生的环节和责任归属。

参照《欧盟电池法规》关于数字电池护照的信息管理思路，企业可将不同阶段产生的信息与具体产品建立对应

关系，据此完善内部记录方式，将产品生产、交付、使用和后续处置中的关键信息连续保存，与具体产品或批次对应。将上述信息纳入业务系统后，相关记录可以随业务过程同步形成，并可在监管核查、客户审计以及质量和合同争议处理中直接调取和核验。

结 语

本报告围绕新能源汽车企业进入欧盟市场面临的 ESG 及相关准入风险，梳理了欧盟规则变化、不同出海方式下的风险差异及相应的管理要求。核心结论有三：第一，碳足迹核算、供应链尽职调查、贸易救济措施、数据治理和软件更新管理等要求，分别作用于产品、供应链和企业经营的不同环节，并共同影响市场准入和持续经营。第二，产品出口、绿地投资、合资并购和技术合作对应的风险重点不同，企业需要根据实际经营模式识别产品合规、供应链管理、本地运营、企业治理和数据管理等方面的风险。第三，企业应将合规要求纳入日常经营，明确内部责任，跟踪海外政策和舆情变化，建立可追溯的证据链，同时借助政府公共服务和行业协调机制降低规则识别和合规应对成本，并通过行业组织参与规则咨询和标准交流，及时反馈企业在欧经营中遇到的共性问题。在欧盟规则持续调整的背景下，合规能力已成为影响新能源汽车企业在欧洲市场持续经营的重要因素。

杨婉悦、彭婉（上海财经大学全球南方财经研究院）



联系地址：淮海中路 622 弄 7 号 308 室

联系电话：021-33165460

联系邮箱：zbzh@sh-popss.gov.cn

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