



深圳市商务发展促进中心
(深圳市世贸组织事务中心)

贸易相关措施与法律服务周报

【2026 年第 4 期（总 150 期）】

发布日期：2026 年 1 月 26 日

本期要点

一、重点贸易投资政策措施解读

【美国】

- （一）美国商务部 BIS 发布无人机出口管制规则
- （二）特朗普称已就格陵兰岛制定协议框架，不会对欧洲加征关税
- （三）美国以出口管制为由扣押南非输华设备
- （四）美国众议院通过法案，封堵中国企业远程使用 AI 芯片通道

【欧盟】

- （一）外媒：欧盟考虑对中国混合动力汽车加征关税
- （二）欧委会提出新网络安全政策方案
- （三）欧盟拟推“含欧量”标签

【其他】

- （一）德国启动电动车补贴并对中企开放
- （二）南共市与欧盟自贸区创建迈出关键一步
- （三）加拿大将中国电动汽车关税从 100% 降至 6.1%

二、技术性贸易措施通报信息

- （一）欧盟通报的 1 项医疗器械相关措施
- （二）美国通报《固定式燃烧涡轮机和固定式燃气涡轮机的新源性能标准》
- （三）巴西通报 1 项 LED 光源相关措施
- （四）智利通报了 1 项轻型和中型机动车相关措施

一、重点贸易投资政策措施解读

美国

（一）美国商务部 BIS 发布无人机出口管制规则

当地时间 1 月 20 日，美国商务部工业与安全局（BIS）发布一项临时最终规则（Streamlining Export Controls for Drone Exports），旨在对特朗普政府发布的行政令《释放美国无人机主导地位》进行落地执行。该规则的核心目标，是在美国国家安全框架内，对民用无人机（UAV）出口管制结构进行一次更为精细化的重构。该规则于 1 月 21 日刊登于《联邦公报》，同步生效，并保留 30 天的事后征求意见窗口。从政策背景看，BIS 在规则说明中称，过去十余年间，民用无人机技术快速扩散，许多曾具有显著军事优势的能力已在全球市场高度普及，但相关出口管制制度仍沿用“高敏感、强限制”的旧有逻辑，客观上抑制了美国本土无人机产业的国际竞争力。本次规则的出发点，正是美方试图在“广泛民用化”与“关键能力管控”之间重新划定边界，从而服务于美国制造业、供应链安全和出口竞争力这三重政策目标。

在具体制度设计上，该规则作出了两项具有结构意义的调整。

第一项调整，是对 ECCN 9A012.a.1 所涵盖的部分商用无人机，重新设定其“国家安全控制理由”。

此前，这类无人机适用 NS Column 1（NS1）控制，仅可在极少数国家实现免许可出口；而本次规则将其中“续航时间不足一小时、且已具备广泛海外可得性”的型号，下调为 NS Column 2（NS2）。这一变化的直接效果，是使相关无人机可以在不申请出口许可的情况下，出口至绝大多数瓦森纳协定参与国（Country Group A:1），在制度层面承认其相对较低的敏感性。BIS 在文本中反复强调，这一调整并非对 9A012 项下所有无人机的“整体放行”。续航时间达到或超过一小时、或具备更复杂飞行能力的型号，仍然维持原有 NS1 控制水平。这种“分段式调整”，体现出 BIS 在

无人机领域已不再采取“一刀切”的管制方式，而是引入更贴近技术现实的性能区分。

第二项、也是更具政策指向性的变化，体现在对受导弹技术（MT）控制的无人机，有限开放 STA 许可例外。按照既有规则，只要无人机触发 MT 控制（例如航程超过 300 公里，或具备较大容量喷洒系统），原则上即不得使用 STA，出口需逐案申请许可。

本次规则首次在制度层面“撬开”这一限制，允许部分 MT 控制的非军事无人机，在满足严格性能阈值条件的前提下，向 Country Group A:5（美国核心盟友）使用 STA 进行出口。

具体而言，无论是长距离货运无人机，还是农业喷洒型无人机，只要其能力不足以“运载 500 公斤载荷并飞行 300 公里以上”，即可被纳入 STA 的适用范围。这一设定直接对标《导弹技术控制制度》（MTCR）的核心判据，明确将“战略投送能力”作为制度红线，没有简单以航程或用途标签进行判断。

在制度结构上，BIS 继续保持 MT 控制的总体框架，但通过在 740.20(c) 中新增特定授权段落，并对 740.2(a)(5) 作出有限豁免的方式，实现“点状放行、结构不变”。

这意味着，STA 的适用仍然附带完整的前置合规义务，包括最终用户确认、书面通知以及出口后记录保存等要求，BIS 并未因“便利出口”而放弃对可追溯性的坚持。

美方在确保高端能力不外溢的前提下，开始主动为本国企业争夺中低端、但规模庞大的无人机国际市场空间。规则说明中甚至明确估算，此举每年将减少约 30 件出口许可申请，从而降低行政摩擦成本，并强化美国无人机在盟友体系内的技术存在感。

值得注意的是，规则在多个位置重申，所有放宽措施均不适用于所谓“外国对手国家”，也不影响 BIS 依据其他条款（如最终用途、最终用户、实体清单等）实施个案性否决的权力。这表明，该规则的“松”，始

终是有边界、有条件的，其核心仍然服务于所谓的“可信供应链”与“盟友圈层化”的战略布局。

整体来看，这套无人机出口规则与特朗普政府第二任期内在 AI 芯片等高技术产品上的做法，呈现出高度一致的政策逻辑：推动以美国产品为核心的技术向全球扩散，通过制度性“降摩擦”迅速占领盟友与友好市场；同时，对最先进、最具战略意义的能力继续严格划线，明确排除所谓“美国关注国家”。

正如英伟达的高端 AI 芯片可以对外输出，但最前沿型号始终不对华销售一样，无人机领域的“放行”本质上同样是分层、有条件的。

不同之处在于，美国在 AI 芯片领域已经拥有英伟达这样具备全球主导地位的企业，美方目标是在全球推广其 AI 技术栈，更多是在“固化优势”；而在无人机领域，美国并不存在同等程度的技术统治力，反而面临现实而激烈的国际竞争。

（来源：出口管制合规研究）

（二）特朗普称已就格陵兰岛制定协议框架，不会对欧洲加征关税

美国总统特朗普 1 月 21 日在社交媒体发文称，他已经同北约秘书长吕特就未来达成有关格陵兰岛的协议制定了框架，因此不会实施原定于 2 月 1 日生效、对欧洲 8 国加征关税的措施。

特朗普当天在瑞士达沃斯参加世界经济论坛年会期间与吕特会晤，随后在社交媒体发文称，双方已经“制定关于格陵兰岛乃至整个北极地区未来协议的框架”，如果这一解决方案最终达成，将对美国以及其他北约成员国大有裨益。

特朗普写道，基于这一认识，他不会实施原定于 2 月 1 日生效的关税措施。

他表示，关于美国正在建设的“金穹”导弹防御系统正在进一步讨论中，这一系统涉及格陵兰岛。美国副总统万斯、国务卿鲁比奥、总统特使

威特科夫等人将负责谈判。

特朗普稍后接受美国消费者新闻与商业频道采访时表示，当天达成的协议框架涉及“金穹”导弹防御系统和矿产开采权，协议将“永远”有效。

此前，特朗普曾于1月17日在社交媒体宣布，将从2月1日起对反对美国得到格陵兰岛的8个欧洲国家加征10%的关税。此举引发欧洲方面强烈反对。特朗普21日在达沃斯论坛发表演讲，继续向欧洲盟友强硬施压，虽明确表示不会武力夺取格陵兰岛，但寻求“立即”就美国“收购”这一丹麦自治领地展开谈判。

（来源：新华网）

（三）美国以出口管制为由扣押南非输华设备

美国司法部1月15日称已提起一项没收诉讼，要求扣押两件在“从南非运往中国的途中被截获的军事训练设备”，并称其使用了美国技术。涉及此事的南非试飞学院反驳说，设备并未整合所谓美国技术、数据或其他受出口管制的材料，用途仅为教学。

根据美国司法部网站消息，这批运送的物品为南非试飞学院设计和制造的名为“任务机组训练器”（MCT）的设备及其配套软件。美司法部宣称，该设备使用了源自美国的软件和国防技术数据，“训练器是移动式教室，其设计仿照了由波音公司制造、用于反潜作战的P-8‘波塞冬’巡逻机”。

美方声称，MCT项目被用来培训中国飞行员定位并跟踪在太平洋海域活动的美国潜艇，这些设备能够帮助中国军方提升追踪潜艇以及操控先进侦察飞机的能力。

对于美国司法部的指控，南非试飞学院予以否认。据南非独立在线新闻网站（IOL）18日报道，该学院在一份声明中表示，集装箱内装的是基础的移动教室单元，专为海上巡逻航空任务机组人员的管理培训而设计，不包含战术模拟器、先进系统，或任何机密、敏感及特定任务的军事训练

功能。该学院还强调，这些系统完全依赖公开信息和商业授权软件，仅用于程序性教学。学院否认设备整合了美国军事技术、国防技术数据或其他受出口管制的材料。该学院还表示，相关设备及其配套软件在出运前已接受相关主管部门的审查和核准，该过程确认其中不含任何受限或敏感技术。此次运输合法透明，从未试图隐瞒设备的性质或用途。

南非试飞学院（the Test Flying Academy of South Africa, TFASA）成立于 2003 年。2023 年 6 月 12 日，南非试飞学院及其在南非和其他地区的众多子公司和关联机构被美国商务部列入实体清单，列名理由为该学院利用西方及北约相关资源，为中国军事飞行员提供培训服务。此后，美方进一步扩大制裁范围，以与南非试飞学院存在关联为依据，将多家中国企业相继列入实体清单。

这一事件的核心问题，在于美国出口管制“长臂管辖”的扩张性与跨国贸易合规边界的确定性之间的博弈。美方以《出口管制条例》（EAR）为执法依据，将“技术成分的美国来源属性”作为管制切入点；南非方的抗辩则精准聚焦“技术属性认定”与“最终用途界定”两大关键环节——这恰恰是全球跨境技术贸易中，各方合规争议最集中的核心领域。尤为关键的是，鉴于涉事的 TFASA 早在 2023 年就被列入美国实体清单，美方此次针对输华设备发起的没收诉讼，实质是将管制范围从“实体主体”延伸至“具体交易”，鲜明体现出其出口管制正从“名单筛查”的静态管控，转向“交易穿透”的动态监管，即便设备无美国企业直接参与出口，只要被认定含美国技术成分，就可能被纳入管辖范围。

（来源：合规观澜）

（四）美国众议院通过法案，封堵中国企业远程使用 AI 芯片通道

2026 年 1 月 12 日，美国国会众议院以口头表决方式一致通过《远程访问安全法案》（Remote Access Security Act, H.R. 2683），旨在堵住现行美国出口管制体系中的关键漏洞——即外国对手实体通过云计算服

务，从境外远程调用受控的美国高端技术产品，尤其是 AI 芯片。

该法案由纽约州共和党众议员迈克·劳勒（Mike Lawler）牵头提出，并获得跨党派支持，包括众议院“中国问题特别委员会”（Select Committee on the CCP）主席约翰·穆勒纳尔（John Moolenaar）在内的多位议员共同推动。法案明确将“远程访问”纳入《出口管制改革法》（Export Control Reform Act of 2018）的监管范围，赋予美国商务部工业与安全局（BIS）权力，对涉及远程访问、提供访问权限或通过云端暴露受控物项的行为实施出口许可要求，并可依法处罚违规行为。

根据法案定义，“远程访问”指外国人士通过互联网或云计算服务，从受控物品物理所在地以外的位置对其进行访问。这一条款直指当前部分中国企业采用的操作模式：在东南亚等地的数据中心租用搭载英伟达 AI 芯片的服务器，再从中国境内远程调用算力，从而绕过美国对先进芯片直接出口至中国的禁令。

穆勒纳尔在法案通过后表示：“中国的人工智能雄心正借助设在中国境外数据中心里的美国芯片不断推进。”他强调，新法案将美国出口管制法律带入数字时代，确保“云计算中的算力”与“实体芯片”受到同等约束。“关闭这一漏洞，不仅关乎（美国）国家安全，更是保护美国创新成果的关键一步。”

该法案最早于 2025 年 4 月 7 日提交众议院，并于 4 月 9 日获外交事务委员会一致通过。此次众议院全会通过后，已正式移交参议院审议。参议院方面，宾夕法尼亚州共和党参议员戴夫·麦考密克（Dave McCormick）与俄勒冈州民主党参议员罗恩·怀登（Ron Wyden）已于 2025 年 12 月联合提出对应版本，并将其作为《2026 财年国防授权法案》的一项修正案推进。

若参众两院最终就同一文本达成一致并经总统签署，该法案将成为正式法律。届时，现有涉及所谓“外国对手”的云服务协议可能面临重新审查甚至终止，标志着美国对高科技出口的管控从“物理交付”全面延伸至

“数字接入”层面。（来源：合规小叨客）

欧 盟

（一）外媒：欧盟考虑对中国混合动力汽车加征关税

据欧洲媒体 Euractiv 报道，欧盟委员会正在考虑扩大对中国纯电动汽车的关税范围，将混合动力汽车也纳入其中，相关讨论正在进行中。

欧盟考虑对中国混合动力汽车（hybrid vehicles，包括插电式混合动力 PHEV 和普通混合动力 HEV）加征与电动汽车类似的额外关税，税率 7.8%-35.3%（具体取决于制造商），叠加标准 10% 的进口关税，总税率高达 45%。欧盟称，2025 年中国对欧盟的混合动力汽车出口增长了 155%，而纯电动汽车的出口仅增长了 12%。

欧盟于 2024 年 10 月启动对中国电动汽车的反补贴调查，并于 2025 年 10 月正式决定征收额外关税，税率最高达 35.3%，叠加标准 10% 的进口关税，总税率高达 45.3%，有效期五年。这主要是针对纯电动汽车。

2026 年 1 月 12 日，中欧电动汽车贸易争端取得重大进展，欧盟和中国就电动汽车关税达成初步价格承诺共识，欧盟表示愿意继续与中国就价格承诺进行磋商，作为征收关税的替代方案。

欧盟委员会向中国电动汽车生产商提供了关于如何做出“价格承诺”的官方指导，这将允许出口商通过以最低价格或高于最低价格出售电动汽车来规避欧盟的关税。但欧盟警告称，发布指导意见并不意味着最终会取消对电动汽车征收的关税。

在欧盟和中国就电动汽车关税达成初步价格承诺共识（2026 年 1 月 12 日）之后，欧盟开始讨论是否将这一关税扩展到混合动力汽车。

欧盟工业专员 Stéphane Séjourné 的办公室确认，正在考虑将混合动力车型纳入关税征收范围，因为这些车型的生产条件与中国电动汽车类似，可能也受益于补贴。

混合动力部分仍独立辩论中，尚未最终决定。

（来源：贸易夜航）

（二）欧委会提出新网络安全政策方案

欧盟委员会 1 月 20 日提出一揽子新的网络安全政策方案，核心内容包括一项修订版《网络安全法案》提案，称拟提升欧盟信息与通信技术（ICT）供应链安全、完善欧洲网络安全认证框架，降低企业网络安全合规成本，并强化欧盟网络安全局（ENISA）职能。该修订法案等如落地，或将对我在欧企业带来广泛影响。

1. 加强欧盟 ICT 供应链安全

根据委员会提出的修订版《网络安全法案》，欧盟将建立一个基于协调一致、比例适当、以风险为导向的可信 ICT 供应链安全框架。该框架覆盖欧盟 18 个关键行业，在既有的 5G 安全工具箱基础上，推动对欧洲移动通信网络中来自高风险第三国供应商的强制“去风险化”。

该框架在评估技术安全风险的同时，也将供应商依赖程度和外部干预风险纳入考量，并兼顾经济影响和市场供应稳定性。

2. 简化欧洲网络安全认证框架

在产品和服务监管层面，修订版《网络安全法案》将更新欧洲网络安全认证框架（ECCF）。该框架将带来更清晰的规则和更简化的程序，原则上可在 12 个月内制定完成认证方案。同时，新框架将引入更灵活、透明的治理机制，通过公开信息和公众咨询，促进相关利益方参与。

该认证体系由 ENISA 管理，企业可自愿使用，以证明其符合欧盟要求，进而降低合规成本。除 ICT 产品、服务、流程及托管式安全服务外，企业和机构还可对自身的网络安全整体能力进行认证，以满足市场需求。

3. 便利企业遵守网络安全规则

该方案提出多项措施，以简化在欧盟运营企业对网络安全规则和风险管理要求的合规流程，并与数字综合方案（Digital Omnibus）中提出的事件报告单一入口机制形成互补。

针对《NIS2 指令》的定向修订将提高法律清晰度，预计将减轻 28700 家企业的合规成本，其中包括 6200 家小微企业。同时，新设立的小型中

型企业（small mid-cap）类别将为另外 22500 家企业降低合规成本。

相关修订还将简化管辖规则、优化勒索软件攻击数据的收集流程，强化 ENISA 协调职能，促进对跨境实体的监管。

3. 提升 ENISA 协调与应对能力

修订版法案将提升 ENISA 协助欧盟及其成员国理解、预防、应对网络威胁与网络安全事件的能力，并通过发布网络威胁和安全事件的预警信息，进一步为欧盟运营企业及相关方提供支持。在与欧洲刑警组织（Europol）及计算机安全事件响应团队（CSIRTs）的合作下，ENISA 将协助企业应对和恢复勒索软件攻击。此外，ENISA 将制定统一的欧盟漏洞管理方案，并负责运营数字综合方案中提出的事件报告单一入口机制。

4. 后续步骤

根据欧盟立法程序，修订后的《网络安全法案》及配套的《NIS2 指令》修订案将提交欧洲议会和欧盟理事会审议。《网络安全法》通过后将直接适用；其他相关立法一旦通过，成员国将有一年时间完成国内转化并向欧盟委员会通报实施情况。

有关回应：

商务部新闻发言人何咏前 1 月 22 日在例行新闻发布会上表示，中方将密切关注欧方相关动向，一旦欧方对中国企业采取歧视性举措，中方必将坚决采取措施，坚定维护中国企业的合法权益。何咏前说，欧盟发布相关文件，强制要求成员国在能源、交通、ICT 服务管理等 18 个关键行业排除所谓“高风险供应商”。中方对此表示严重关切。“中国企业长期在欧洲依法合规经营，为欧洲民众提供了优质的产品和服务，有力促进了欧洲电信和数字产业发展。然而，欧盟却在毫无事实依据的情况下，将部分中国企业列为高风险供应商，限制中国企业参与 5G 建设。我们坚决反对欧方对中国企业的歧视行为和将经贸问题政治化、泛安全化的错误做法。”何咏前表示，中方认为，欧方使用非技术性标准强行限制，甚至禁止企业准入，不仅严重妨碍公平竞争，严重扭曲市场，而且损人不利己，是在自

造风险，威胁数字产业的供应链安全。“我们敦促欧方在网络安全方面坚持技术中立原则，切勿泛化安全，在保护主义的道路上越走越远，更不要阻碍中欧正常的经贸合作。”何咏前说。

此前一天，1月21日，外交部发言人郭嘉昆在例行记者会上亦表示，在没有任何事实证据的情况下，使用非技术性标准，强行限制甚至禁止企业参与市场，严重违反市场原则和公平竞争规则，是将正常的合作政治化、泛安全化的典型表现，是赤裸裸的保护主义。肆意干预市场、违背经济规律的行为非但无法获得所谓“安全”，还会付出巨大成本。事实已经证明，个别国家强行移除中国电信企业优质、安全的设备，造成巨额经济损失，严重阻碍当地数字网络产业发展。郭嘉昆说，欧盟委员会罔顾中国企业提供安全、优质产品的基本事实，罔顾中欧在数字网络领域良好的合作基础和潜力，以安全为由大搞政治操弄，不仅严重阻碍欧盟自身技术进步和经济发展，还将严重损害欧盟市场开放形象，严重影响各国企业赴欧投资信心。我们敦促欧盟避免在保护主义的错误道路上越走越远。否则，中方必将采取必要措施，坚决维护中国企业合法权益。

欧盟中国商会发布声明称，近日欧盟委员会提出扩大《网络安全法》(CSA 2)适用范围，并在多个关键领域对高风险供应商引入具有强制性和时限性的排除措施。商会表示严重关切并坚决反对。商会强调，强制排除并非“去风险”，而是以安全之名推动的政府主导型系统性排除。

另有报道指出，法案预计将影响华为、中兴等中国科技企业，涉及电信、太阳能发电、安全扫描仪等领域。

“基于供应商的来源国而非事实证据和技术标准来限制或排除非欧盟供应商的立法提案，违背了欧盟公平、非歧视和比例原则等基本法律原则，也不符合欧盟在世界贸易组织(WTO)框架下的相关义务。”华为一位发言人表示，公司将密切关注立法进程的后续发展，并保留采取措施以维护自身合法权益的权利。

(来源：欧盟中国商会、中新网)

（三）欧盟拟推“含欧量”标签

彭博社1月17日报道称，欧盟委员会计划于本月晚些时候公布名为《工业加速器法案》的提案，要求总额超过1亿欧元的关键外国投资必须满足严格条件，包括技术共享、雇用当地工人以及与欧洲公司设立合资企业。

“欧洲新闻台”网站报道称，《工业加速器法案》旨在推动欧洲能源密集型产业脱碳，同时保持欧洲的生产竞争力。在该法案提出之际，欧洲工业正面临持续放缓的挑战。比利时《布鲁塞尔晨报》17日回顾道，欧盟统计局数据显示，2025年欧盟工业产出下降。德国自2023年以来超20万个制造业工作岗位流失，法国和意大利的汽车和钢铁行业也面临类似下滑。

彭博社分析称，部分欧盟能源密集型产业仍在应对近4年来俄乌冲突导致的高燃料价格。供应链中断也导致成本上升。与此同时，中国在新清洁能源技术领域优势日趋明显，使欧盟企业在竞争中落后。

根据媒体阅读到的草案文本，该法案为符合欧盟生产标准的产品设立了“欧洲制造”标签。符合条件的企业将优先获得每年价值数十亿欧元的公共采购合同。例如，在购买新公交车时，最低价格不再是唯一考量，提供方必须确保这些产品含有最低比例的“欧洲制造”部件。“欧洲新闻台”网站援引一位欧盟外交官的话表示，欧盟委员会尚未就新规中欧洲产品的生产比例达成一致，但可能考虑60%至80%的区间。

该草案的其他内容还包括设立进口关键原材料“储备中心”的可能性，以帮助欧盟更好地应对未来的供应冲击。这些规则还将加快新项目的审批，并为钢铁行业创建新的“绿色标签”。

但该计划引发了欧盟内部的争执，支持者认为，该法案如果通过可显著提升欧盟的工业竞争力。“欧洲新闻台”网站看到的一封内部信件显示，欧盟委员会正要求商界领袖“支持并签署”这一立法提案。信中写道：“只要使用欧洲公共资金，就必须为欧洲生产做出贡献。”该信件希望确保“欧

洲保持工业强国地位”，而非沦为“被动市场”。另一封欧盟内部信强调：“现在是欧洲增加生产的时候了，尤其是更具战略性的生产。为确保经济安全，我们必须支持关键价值链并降低其风险。”

但部分内部人士警告过度保护主义的风险，批评者还认为，这项法案如果通过，可能产生削弱欧盟单一市场竞争力的反效果。还有一些国家的高级外交官也告诫不要过度推动产业重建。“欧洲新闻台”网站报道提到，此前，捷克、爱沙尼亚、芬兰、爱尔兰、拉脱维亚、马耳他、葡萄牙、瑞典和斯洛伐克 9 国警告称，欧盟委员会的这项未来法律可能对“有效竞争、价格和质量水平产生后果，并影响企业”。

（来源：环球时报）

其 他

（一）德国启动电动车补贴并对中企开放。德国联邦政府 2026 年 1 月 19 日公布，将再次对电动汽车实施补贴政策，以改善气候环境并提振举步维艰的德国汽车工业。德国将把 30 亿欧元的电动车补贴面向所有制造商开放，包括中国品牌。德国环境部长施耐德表示：“我们将迎接竞争带来的挑战，并且不会在这方面设限。”据德国《商报》20 日报道，根据新规，未来任何购买或租赁电动汽车的人都将获得 1500 欧元至 6000 欧元的补贴，具体金额取决于车辆类型、收入水平和家庭规模。纯电动汽车、带增程器的电动汽车或插电式混合动力汽车均在补贴范围内，且补贴与车辆标价无关。德国联邦环境部称，这笔总额为 30 亿欧元的资金来自德国联邦政府的气候与转型基金，预计足以在未来 3 到 4 年内惠及约 80 万辆电动汽车。施耐德在柏林举行的发布会上表示：“这将使我们能够摆脱对汽油和柴油的依赖，从而保护气候，并减少对产油国权力博弈和燃油价格波动的依赖。”德国政府上一轮电动汽车补贴计划于 2023 年年底终止，导致 2024 年电动汽车销量大幅下滑。“新的补贴计划面向所有汽车制造商开放，无论其原产国来自哪里。”德国 AD HOC 新闻网指出，这种包容性的做法使德国区别于法国或英国等其他欧洲国家，后者的补贴计划实际上将许多中国汽车排除在外。《商报》指出，若仅针对欧洲制造商，补贴计划在法律上将难以实施。施耐德解释说，德国新注册的电动汽车中，约有 80% 是欧洲制造的。他对欧洲和德国汽车的质量充满信心，并且“消费者也需要这些车型”。（来源：环球时报）

（二）南共市与欧盟自贸区创建迈出关键一步。当地时间 2026 年 1 月 17 日，南方共同市场（以下简称“南共市”）与欧盟在巴拉圭首都亚松森正式签署自贸协定。这标志着在历时超过 25 年的马拉松谈判后，双方向创建世界最大自贸区之一迈出关键一步。在全球经贸格局深度调整、

单边保护主义抬头的背景下，多方普遍将其视为欧盟推进贸易多元化、优化对外合作布局的重要信号。分析人士认为，考虑到欧盟内部一些国家持强硬反对立场等因素，该协定批准流程或在欧盟成员国议会和欧洲议会遭遇阻力，最终能否生效仍然存在不确定性。根据协定，南共市将分阶段对91%的欧盟商品实施零关税，涵盖汽车、化工等多个关键领域。欧盟测算，协定生效后其对南共市的年度出口额有望增长39%，并为欧洲创造超44万个就业岗位，将有效扩大双边贸易规模，为双方企业营造稳定可预期的发展环境。南共市成员国在自贸协定签署后发表的联合声明中表示，南共市—欧盟自贸协定建立了一个全面、平衡的框架，以促进货物和服务贸易往来、投资与经济发展。声明说，欧盟将逐步取消对92%南共市出口商品的关税，并将给予另外7.5%出口商品优惠待遇。与此同时，协定在欧盟内部仍存在不少争议与关切。法国总统马克龙明确表达反对立场，表示“该协定已不符合当前的经济与环保现实，法国各政治力量对此持一致态度”。波兰、爱尔兰等国农业组织则担忧南共市低成本农产品大量进入欧洲市场后，将冲击本国农业生产秩序与农村就业稳定。欧盟委员会表示将推出一揽子配套保障措施，包括加强农产品进口动态监测、设立农业危机应对基金等，核心目标是防范自由贸易对欧洲农业造成过度冲击。不过，部分成员国对此持审慎态度，认为这些措施的实际效果，仍需在协定后续实施过程中持续跟踪检验。（来源：商务部）

（三）加拿大将中国电动汽车关税从100%降至6.1%。2026年1月14日至17日，加拿大总理卡尼应邀对中国进行正式访问。双方就深化经贸合作达成广泛共识，签署了《中国—加拿大经贸合作路线图》，形成了关于处理双边经贸问题的初步联合安排，其中包括一项针对中国电动汽车的关税配额协议。具体细节如下：加拿大将允许每年最多49,000辆中国电动汽车进入加拿大市场，这些车辆将适用最惠国关税税率6.1%这一协议标志着加拿大结束了对中国电动汽车加征100%关税的政策，转而采用关税配

额制度。加拿大称，这一配额相当于 2023-2024 年贸易摩擦前中国电动汽车对加拿大的出口量，约占加拿大新车市场的不到 3%。加拿大称，预计在三年内，此协议将推动中国企业在加拿大设立合资企业，促进本土电动汽车供应链的发展，并在五年内使超过 50% 的进口车辆成为进口价低于 35,000 加元的平价电动汽车，以为加拿大消费者提供更多低成本选择。（来源：浙江贸促）

二、技术性贸易措施通报信息

（一）欧盟通报 1 项医疗器械相关措施

2026 年 1 月 16 日，欧盟通报了 1 项医疗器械相关措施，通报号为 G/TBT/N/EU/1184。该措施旨在简化和完善医疗器械监管框架，简化规则、减轻制造商的行政负担，并提高公告机构认证程序的可预测性和成本效益。

具体信息如下：

通报成员：欧盟

通报号：G/TBT/N/EU/1184

涉及领域：医疗器械

拟批准日期：待定

拟生效日期：官方公报发布后 20 天

评议截止日期：2026 年 4 月 16 日

（二）美国通报《固定式燃烧涡轮机和固定式燃气涡轮机的新源性能标准》

2026 年 1 月 16 日，美国通报了《固定式燃烧涡轮机和固定式燃气涡轮机的新源性能标准》修订案。根据《清洁空气法案》规定的审查要求，美国国家环境保护局（EPA）正在完成对固定式燃烧涡轮机和固定式燃气涡轮机新源性能标准的修订。本次修订，EPA 将基于机组规模、利用率、设计效率和燃料类型，为新建、改建或重建的固定式燃烧涡轮机设立子类别。EPA 确认，对于大多数此类涡轮机，燃烧控制技术是减少氮氧化物排放的最佳减排系统。对于其中某一子类别，最佳氮氧化物减排系统为燃烧控制技术结合选择性催化还原系统。EPA 进一步认定，自上次新源性能标准审查以来，二氧化硫排放的最佳减排系统未发生变化。基于以上结论，EPA 将在《联邦法规汇编》的新增子部分中颁布相应的性能标准。同时，

将增设用于临时作业的固定式燃烧涡轮机子类别，豁免部分源头的第五部分许可证要求，并完成其他条款的制定。该修订案已于 2026 年 1 月 15 日生效。

（三）巴西通报 1 项 LED 光源相关措施

2026 年 1 月 21 日，巴西通报了 1 项 LED 光源相关措施，通报号为 G/TBT/N/BRA/1618。该措施规定了 LED 光源最低能效指标的具体要求。

具体信息如下：

通报成员：巴西

通报号：G/TBT/N/BRA/1618

涉及领域：LED 光源

拟批准日期：待定

拟生效日期：待定

评议截止日期：2026 年 2 月 20 日

（四）智利通报了 1 项轻型和中型机动车相关措施

2026 年 1 月 20 日，智利通报了 1 项轻型和中型机动车相关措施，通报号为 G/TBT/N/CHL/779。该措施纳入了轻型和中型机动车的强制性和可选的新安全要素，并要求认证符合国际标准的最新和有效版本。

具体信息如下：

通报成员：智利

通报号：G/TBT/N/CHL/779

涉及领域：轻型和中型机动车

拟批准日期：待定

拟生效日期：待定

评议截止日期：2026 年 3 月 1 日