

法國汽車產業發展與商機（上篇）

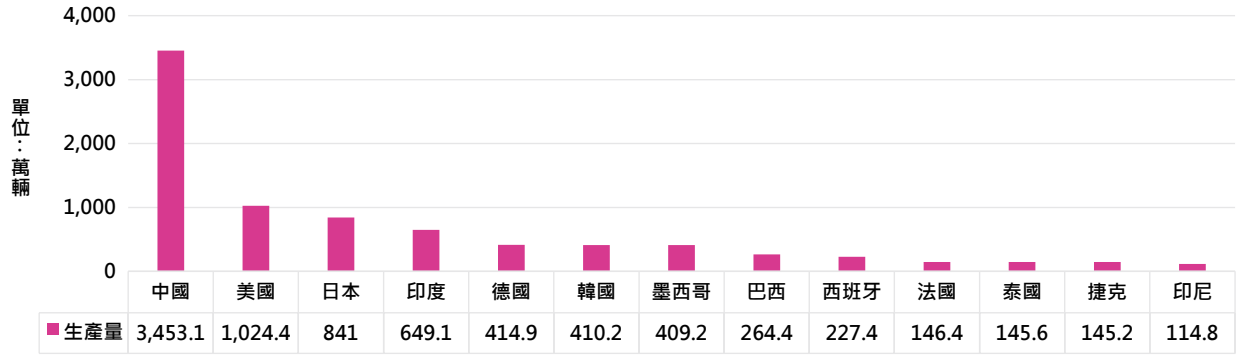
法國經濟與汽車產業地位

法國採取混合經濟與市場經濟相結合的經濟模式，以強制平衡農業、工業與服務業之間比例，法國政府盡力避免過度偏重或忽略某個產業，方便法國商品能輕鬆完成自給自足，若以 2025 年的名目 GDP 計算，法國是世界第七大經濟體。

2025 年法國的汽車生產 146.4 萬輛（含乘用車 106.2 萬輛，商用車 40.2 萬輛），位居世界第 10 位，在歐洲國家中僅次於德國與西班牙（圖 1），汽車銷售量 204.3 萬輛（含乘用車 163.2 萬輛，商用車 41.1 萬輛），市場規模僅次於德國與英國（圖 2）。從第二次世界大戰結束到 2000 年，法國一直維持世界第四大汽車生產國，以往非洲法語系國家中的大部分汽車都來自法國品牌，但從 1970 年代開始，日本品牌開始在非洲法語系國家崛起。

2025 年法國製造業產值當中 16.3% 來自汽車產業，Stellantis 集團涵蓋 Peugeot、Citroën、DS 以及 Opel 等原屬於 PSA 與 FCA 陣營的品牌；國營的 Renault 集團包含 Renault、Alpine 及 Dacia 等品牌。Renault 卡車是商用車廠商，隸屬於 Volvo 集團。Bugatti、Porsche 與 Nevera 汽車聯營的豪華汽車品牌，總部位於 Molsheim；Venturi 汽車，是

圖1. 2025 年主要國家汽車生產量比較



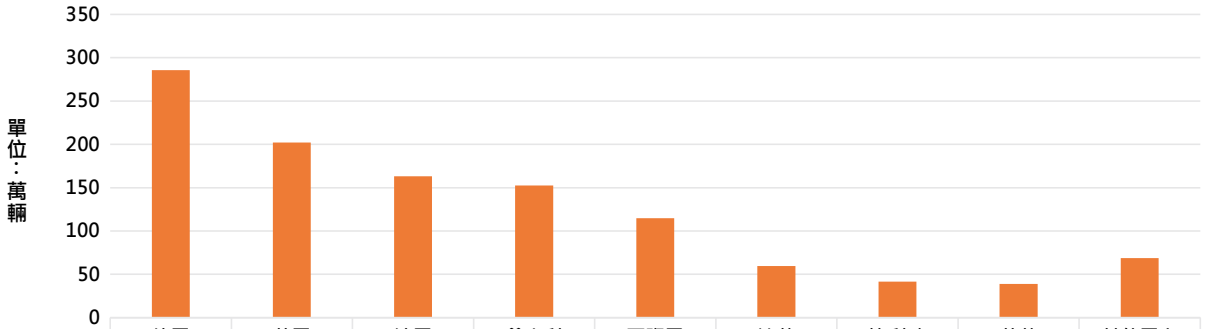
	中國	美國	日本	印度	德國	韓國	墨西哥	巴西	西班牙	法國	泰國	捷克	印尼
生產量	3,453.1	1,024.4	841	649.1	414.9	410.2	409.2	264.4	227.4	146.4	145.6	145.2	114.8

資料來源：OICA



小型跑車製造商與電動方程式車隊贊助商；Aixam 與 Ligier 是北極星旗下的迷你車品牌，總部位於 Aix-les-Bains；Microcar 和 Ligier 是 DrivePlanet 旗下的迷你車品牌，總部位於 Abrest，法國的汽車整車與零組件產業在歐洲大陸位居重要地位。

圖2. 2025年歐洲主要國家乘用車銷售量比較



	德國	英國	法國	義大利	西班牙	波蘭	比利時	荷蘭	其他國家
銷售量	285.8	202.0	163.2	152.5	114.9	59.7	41.5	38.8	68.8

資料來源：OICA

法國汽車產業政策

（一）電動車社會租賃方案

法國政府於 2026 年 7 月持續推動新一期社會租賃方案，以優惠租金協助所得較低家庭取得電動車，帶動市場滲透率攀升。法國電動車補貼政策是法國政府為刺激電動車消費實施的購車補貼政策，官方稱為生態獎金，2023 年 9 月法國能源轉型部發佈第 2023-886 號法令正式推出政策，政策的核心是導入環境分數作為補貼資格標準，補貼金額與買方收入與車輛碳足跡掛鉤，該政策經歷多次調整，2024 年 2 月補貼最高金額下調 1,000 歐元，11 月進一步降至最高 4,000 歐元，透過環境分數機制，旨在扶持法國汽車廠商，並將絕大多數中國製造的電動車排除在補貼範圍之外。

法國電動車補貼政策的核心機制是補貼金額與買方或承租人的收入相關，並與車輛、動力電池製造過程中所產生的二氧化碳排放量掛鉤。截至 2024 年 12 月，最高補貼金額 4,000 歐元。政策導入最低環境分數作為補貼資格的重要標準，環境評分滿分 100 分，必須超過 60 分才能獲得補貼。環境評分至少 70% 的值基於汽車在法國上路前整個生命週期的碳足跡值，主要包括黑色金屬、鋁及鋁合金、其他汽車材料、動力電池生產、產品組裝與物流運輸等 6 大部分。各部分碳足跡值的計算可使用法令規定的碳排放係數預設值，或廠商透過自行舉證使用實際碳排放因數。在適當情況下，可考慮與車輛使用的再生材料、生物基材料與動力電池的可修復性有關的因素，該部分比重至多占 30%。

補貼政策是法國《綠色工業法案》的延伸與具體措施之一，旨在支持本國綠色工業發展，其核心目標是將生態獎金與電動車的環境足跡連結，幫助消費者選擇在本土生產的電動車。政策與法國再工業化的國家願景相符合，意在引導電動車製造業回流，其執行背景也包括法國一直主張對歐盟進口的中國電動車施壓，並力促歐盟開展反傾銷反補貼調查，政策**透過自訂的評分機制將中國產電動車排除在補貼範圍之外，**與此同時法國政府認為電動車成本下降（規模經濟與動力電池技術進步）與市場滲透率提高，降低補貼屬於合理。

（二）購車補貼與碳足跡標準

提供一般購車補助（3,500 至 5,700 歐元）及歐洲製造動力電池加碼補助（1,200 至 2,000 歐元），並透過綠色獎金門檻排除碳足跡較高的進口車（如削弱中國製造電動車競爭力等），鼓勵車廠將產線與供應鏈移至歐洲。法國以「碳足跡」為理由，明定補貼方案排除中國製電動車。歐盟執委會宣布對中國補貼電動車爭議進行調查後，法國宣布電動車獎勵請領資格的新法規，禁止中國製造車款從補貼方案受惠。中國動力電池生產的碳排放量是法國 1.7 倍，法國電動車購買者有資格獲得高達 5,000 歐元的現金獎勵，政府為「綠色紅利」編列超過 13 億美元預算。

法國新法規自動排除幾乎所有中國製造的電動車款，因為中國的工廠嚴重依賴煤炭發電廠，而法國電力生產依賴多種能源，因此法國製造的汽車買家有權利受惠「綠色紅利」。中國製小型乘用車排放量較歐洲製造的同款車多出 45.4%，由於兩國的能源結構不同，中國生產動力電池過程



當中，碳排放量通常較法國生產的動力電池高出許多，補貼前 10 名公司當中電動車廠商占一半。

（三）「法國 2030」投資計畫

政府提出投資計畫，目標在 2030 年前於境內生產 200 萬輛電動車與複合動力車，法國政府宣布由財經部企業總局（DGE）負責推動汽車產業轉型計畫，匡列近 75 億美元用於支持電動車研發，確保車輛及其零組件在地化生產，以及因應產業與技術改革帶來衝擊，**於 2030 年達到每年生產 2 百萬輛電動車目標。**

計畫促進汽車產業轉型為當前法國政府重要任務，該等業者正面臨減碳迫切需求，政府組建「法國汽車團隊」，由 DGE 主政，即將推出多項協助措施。法國公共投資銀行（Bpifrance）與法國汽車產業聯盟將提供為期 1 年中小車廠支持計畫，性質類似加速器（Accelerateur），亦投資汽車減碳與環保項目，已於 2023 年至 2026 年匡列 11 億美元預算。

此外，法國於 2024 年初啟動新一輪汽車與移動性研究指導委員會（CORAM）項目提案，另針對車輛零組件工業化與工廠生產機具現代化進行徵案，已有 49 家廠商獲選，投資金額達 8 億美元，其中 2 億美元來自政府。政府亦將提供環境足跡診斷與生態轉型相關協助措施，並研議啟動第二代未來汽車基金（Fonds Avenir Automobile 2），提供必要資金協助汽車產業轉型，走向更環保、創新未來。

在人力方面，法國政府已啟動多項培訓計畫，目標係於 2030 年前培訓至少 13.5 萬名員工，所需總金額超過 1.8 億美元，其中政府資助 8,000 萬歐元，包括透過技能與產業徵選活動培養汽車能源轉型關鍵職能、推動員工轉職獲取數位與生態轉型領域（動力電池與氫）新技能，以及在工業領土計畫與產業振興計畫下，促進地區產業發展及保障居民就業機會，以適應產業轉型衍生可能的衝擊。

（四）軍民技術跨界應用

結合國內汽車大廠的大規模製造、自動化與成本控制優勢，將汽車產能轉向量產軍用無人機，強化國防工業自主。面對 2026 年產業轉型與市場嚴峻考驗，法國政府與汽車零組件廠商採取以下積極作為：

1. **跨界軍工與無人機：**再工業化的戰略轉型是法國供應鏈近年最醒目的亮點，法國政府積極將汽車業的「自動化大量生產」與「供應鏈管理」能力導入國防工業。Valeo 跨足國防，自 2027 年起於法國本土量產「不含重稀土」的電動馬達，用以供應軍規無人機，擺脫對中國稀土的依賴。Forvia 與 Renault 也分別與歐洲國防大廠合作，在法國境內建立月產上千架無人機的產線。

2. **布局 AI 資料中心與儲能市場：**汽車零組件大廠利用其原有的車用熱管理與電力系統專長進行跨領域降維打擊。例如 Valeo 積極布局 AI 資料中心液冷散熱與儲能系統（BESS）市場，成功開闢汽車以外的高毛利藍海。

3. **呼籲歐盟立法建立「產業防護盾」：**法國汽車零組件製造商聯合會（Clifa）與各大工會極力向歐盟施壓，推動名為「歐盟製造」的法規。**要求未來在歐洲銷售的車輛，其組裝零組件必須有 40~50%（整車價值甚至高達 80%）在歐洲當地生產，希望藉由提高在地化自製率阻擋中國零組件滲透。**

法國汽車電動化發展與產業轉型

（一）多元競爭觸發法國汽車朝電動化發展

綜合整理近期法媒與市調報告顯示，2025 年法國汽車市場持續低迷，上半年新車登記數量較 2024 年同期明顯下滑，市場規模仍未恢復至 2019 年疫前水準。受經濟不確定性及車輛平均車齡偏高（約 11.5 年）影響，新車與二手車需求同步減弱。燃油車仍占總數近九成，但柴油車比例首次跌破五成；電動車、插電式複合動力車與氫能車等新能源車僅 5.5%，其中電動車靠生態補貼支撐，在新登記中已占 17.1%，約 71.2% 的車輛屬於低污染等級，顯示高污染車比重逐步下降。

預估 2026 年新車銷售市場約 160~165 萬輛，遠低於 2010 至 2020 年間十年均值 210 萬輛，顯示法國在歐洲汽車危機中首當其衝。需求下滑關鍵因素包括購買力下降、車價走高、法規不確定與強制電動化等。此外法國車廠面臨困境，境內 Poissy、Mulhouse、Rennes 與 Douai 等工廠難以支撐高價車種，而平價車需求則移往斯洛伐克、塞爾維亞、土耳其與摩洛哥等低成本工廠。產能外移使法國本土汽車產量於 2022 年跌至 135 萬輛，汽車貿易逆差擴大至 235.7 億美元，五年間流失近 3 萬 9 千個就業機會，未來 10 年仍存在持續裁員壓力。

與此同時，**法國汽車零組件產業正在快速轉型，**自 2023 年 1 月《氣候與韌性法》實施後，打斷製造商市場壟斷，促進供應多元化及數位化趨勢，72% 的法國消費者表示願意線上購買零組件。儘管零組件價格上漲 9.2%、維修費用上

漲 11.5%，2024 年市場仍達 134.2 億美元。再利用零組件的使用率增加二成，但仍只佔總更換零組件的 3.6%。在全球市場面，產業正受維修需求與新能源發展推動，規模將自 2022 年的 6,625 億美元，成長至 2032 年的 1 兆 1,190 億美元。面對通膨與技術演進，產業須以創新、二手零組件及靈活應變以迎合新的消費趨勢。

歐洲汽車零組件廠商表示歐洲正因面對亞洲競爭而失去競爭力，後者零組件價格低 15~35%，若不迅速採取行動，歐盟價值創造恐在 2030 年前下滑 25.4%，影響 35 萬個就業機會。呼籲打造建立公平競爭環境，包括減少行政負擔、支持供應商，並在法律上嚴格界定「歐洲製造」條件，並規定除動力電池外，在地化製造比例需達 70~75%。

依據法媒 (Usine Nouvelle) 報導，法國汽車產業正面臨全面性變革及挑戰，如歐盟規劃於 2035 年前禁售傳統燃油車，將導致法國汽車產業面臨快速且深遠巨大轉變，產業應及早轉型推動電動化，同時零組件及上游供應商亦面臨多重試煉，以因應燃油引擎逐漸消失趨勢。

Renault 集團與 Stellantis 集團，雖然各自執行的電動化戰略有所不同，但在追求利潤最大化目標下，已深切體認未來汽車產業將以科技為導向現實，且軟體將扮演關鍵角色，如歷史悠久的車廠必須與 Tesla 或全球主要電子廠商正面對決，汽車零組件製造商須致力於多角化經營，始能於新生態系裡生存，相較於大型廠商有較多資源能大規模投資於新技術開發，未來許多中小型業者恐將面臨市場重新定位挑戰及裁員失業風險。統計指出近 10 年以來產業轉型已導致不少工廠陸續關閉，尤其汽車產業上游就業機會已驟減 8 萬 5 千個，平均每年遞減 2.2%，未來汽車電動化趨勢恐將加劇。



（二）法國積極執行汽車產業轉型

法國汽車產業正面臨轉型的挑戰，法國政府與汽車業界即將簽署一項新的產業協議，力求促進車輛電動化轉型，對法國汽車產業是重要的里程碑，也為業界帶來更多信心。從 2018 年到 2022 年，電動車銷售量成長 5 倍、總數已超過 100 萬輛，同時公共充電站的數量也持續增加，已超過 10 萬個，這些成就將為推動汽車電動化轉型奠定重要的基礎。

面對未來，法國樹立宏偉目標，計劃在 2024 至 2027 年將零排放車輛的數量增加 4 倍，達到 80 萬輛，商用車更將增加 6 倍，達到 10 萬輛；另外還積極致力於減少公共汽車、長途客車與卡車的碳排放。法國除積極推動電動車輛，還將氫能納入能源結構中，雖然氫能的應用場景尚未確定，但法國已經開始探索領域，期許未來能夠生產無碳氫能，進一步減少汽車對環境衝擊。

在新的產業協議中，法國特別強調環保和創新的重要性，將採取多面向生命週期評估，以最大程度地減少產業對環境影響。同時法國政府鼓勵使用生質能源和其他替代能源，以減少對傳統石油的依賴，將促進法國汽車業向更可持續的發展方向邁進。

法國政府積極建立動力電池生態系，電動車動力電池製造將成為汽車產業發展新契機。法國汽車產業聯盟統計指出，因應轉型未來汽車產業將於當地創造 2 萬 3 千個工作機會，其中大多數與動力電池製造領域相關，尤其**法國北部新的動力電池產業生態系已逐漸形成，**例如 Stellantis、道達爾與 Mercedes-Benz 集團合資的 ACC (Automotive Cells Company) 已於 2023 年 5 月建置動力電池超級工廠，為法國 4 座動力電池工廠的第一座 (其餘包括位於杜哀的遠景集團、位於敦克爾克的 Verkor 及輝能科技)，2026 年將正式運作。此外法國核能集團 Orano 亦與中國 XTC 新能源在敦克爾克合作設立活性正極材料 (CAM) 及其前體 (pCAM) 製造廠。PFA 對產業前景表示樂觀，惟呼籲政府應持續提供財政支持，以確保法國於全球市場競爭力。■

著作權所有：惠達雜誌 / 撰文：蕭瑞聖