



美國汽車政策變動下 日韓布局調整與對臺啟示

◎鄭靜媛／中華經濟研究院區域發展研究中心 副分析師

面對中國大陸電動車強勢擴張與全球汽車產業劇烈轉型，川普總統重返白宮後，關稅與產業政策全面轉向，對進口車輛與零組件課徵高額關稅，並取消新能源車相關補貼。本文分析美國政策調整的背景與內涵，並探討日韓政府與車廠如何應對，進而提出臺灣車輛及零組件產業的風險與建議。

關鍵詞：汽車關稅、供應鏈調整、在地化

Keywords: Auto Tariffs, Supply Chain Adjustment, Localization

美國作為全球傳統車輛工業的領先地位，其產業優勢正面臨新能源車技術浪潮的衝擊，特別是來自中國大陸政策扶持下崛起的車廠挑戰，美國本土車企面對的競爭壓力倍增。面對此一變局，美國政府開始重新檢視其車輛產業政策與發展戰略，而川普總統於 2025 年重返白宮後，進一步強化「美國優先」（America First）立場，從政策層面推動一系列產業重整措施。對外藉由加徵關稅、重新協商貿易條件，以強化本土製造；對內則採取不同拜登政府的政策方向，透過撤銷補貼、鬆綁排放限制等手段，調整新能源車發展方向。在此背景下，日本、韓國作為汽車主要出口國，無論在政府層面或產業端，均須迅速回應

以因應政策變局。本文將聚焦川普政府上任前後，美國車輛產業政策的重大轉向，並觀察日本、韓國政府與車廠的實際因應作為，以及臺灣在此波產業重組下的因應策略與未來發展方向。

川普政府大幅調整美國新能源車政策， 並依據232條款課徵汽車關稅

自 2020 年起，各國新能源車市場於發展初期多倚賴政府政策支持，包括針對新能源車購買補貼、碳排放限制，以及充電基礎設施建設等措施均明訂方案推動。拜登政府自 2021 年起簽署《基礎建設投資與就業法案》（IIJA），逐步推



動美國新能源車發展的相關基礎建設。相關計畫涵蓋完善國內產業鏈、提供稅收優惠與補貼、擴大全國充電設施建置，以及推動校車、公車與聯邦政府車隊電動化等政策。另在 2022 年 8 月通過《通膨削減法案》（Inflation Reduction Act, IRA），將最多 7,500 美元的新能源車稅務抵免延長至 2032 年，同時對符合資格的新能源車零組件本土製造比例與原產地提出更嚴格時程規範，以強化美國車料供應鏈自主性。

惟川普於 2025 年再度就任美國總統，展現其一貫對綠色能源轉型的保留態度，雖重申「美國優先」（America First）政策立場，但主張過度追求淨零排放目標將損害美國工人權益與削弱本土製造業競爭力，並批評現行能源轉型政策對美國經濟構成負擔。2025 年 1 月 20 日，川普政府命令美國聯邦機構暫停美國前總統拜登（Joe Biden）政府推動的《通膨削減法案》（IRA）相關預算支出，並正式撤銷拜登總統於 2021 年所簽署的行政命令。該行政命令原定目標為 2030 年前達成新車銷售中有 50% 為零碳排車輛的政策目標。同時，川普亦撤銷拜登政府設定之長期氣候目標，包括 2035 年前實現美國電力產業零碳排放，以及 2050 年實現全國淨零排放之戰略藍圖。

其次，川普於 2025 年 7 月 4 日簽署由國會通過的《大而美法案》（One Big Beautiful Bill Act），全面鬆綁清潔能源相關政策¹。該法案內容涵蓋大規模減稅、放鬆政府監管、並撤銷或終止原本《通膨削減法案》（IRA）中對新能源車的關鍵補貼與基礎設施投資。例如：電動車購車稅收抵免（最高 7,500 美元）與二手車稅收抵免

（4,000 美元）將於 2025 年 9 月 30 日終止，充電設施相關稅收抵免則於 2026 年 6 月 30 日結束。另該法案也取消燃油車碳排放罰則上限，為傳統燃油車創造更友善的發展環境。此舉對尚未成熟的美國電動車市場與依賴補貼的消費者形成直接衝擊。

在削弱新能源政策的同時，川普政府同步推動強化本土製造的貿易保護措施，川普在 2025 年 3 月 26 日宣布重啟《1962 年貿易擴張法》第 232 條款，援引 2019 年美國商務部調查結果，指出進口汽車與零組件對美國本土汽車產業構成國家安全風險，並正式啟動課徵關稅措施²。根據公告，美國將自 2025 年 4 月 3 日起對進口乘用車、運動型多功能車（SUV）、跨界車、廂型車與輕型卡車等整車品項課徵 25% 關稅；汽車零組件（如引擎、變速箱、傳動系統與電子元件）則自 5 月 3 日起課徵同等稅率。此舉意在降低美國對進口依賴，重振本土製造，並強化汽車產業的國安韌性。

然而，由於美國汽車製造業本身高度仰賴進口零組件，此項政策發布後立即引發汽車製造商、零組件供應商與經銷商的強烈反彈。川普政府隨即於 2025 年 4 月 29 日簽署行政命令，宣布針對在美組裝、且零組件來源中至少 50% 來自美國或《美墨加協定》（USMCA）成員國的車輛，於 2027 年 5 月 1 日之前，製造商可依該車輛建議零售價（MSRP）申請關稅抵免（offset to a portion of tariffs）³。具體而言，倘汽車零組件中有超過 85% 產自為美國或《美墨加協定》（USMCA）成員國，該車輛可於第一年完全抵免 25% 的進口關稅，以助於降低企業負擔。至於第二年產自美

國或 USMCA 汽車零組件比例則須達到 90%，才可獲關稅減免，逐步拉高 USMCA 汽車零組件門檻比例，強化本土製造。同時為避免稅負重複計算，倘整車進口時已課徵完整關稅，則不再對車用零組件、鋼鐵和鋁材等品項另行課徵關稅。

日韓政府與車廠的因應策略

面對川普政府推動的貿易保護主義政策，特別是對進口車輛課徵關稅，日韓兩國政府與主要車廠紛紛啟動因應機制，試圖降低政策衝擊、穩定產業供應鏈，並維持其在全球市場的競爭力。在政府層面，兩國分別透過資金支援、稅務減免、補貼政策、外交協商及市場多元化策略等方式，全方位支援汽車產業的營運穩定與轉型發展。而在企業端，日韓車廠普遍採取擴大在美投資、強化在地化生產的方式作為應對主軸，同時進行出口策略調整與全球生產布局重組，以降低政策風險、維持市場佔有率並保有全球競爭力。以下將分別就政府措施與車廠因應策略加以說明。

一、日韓政府透過資金、稅務減免、外交協商與產業轉型等多元措施，協助汽車產業營運穩定與轉型

日本政府在全國各地設置約 1,000 處特別諮詢窗口，由地方經濟產業局、政府金融機構、中小企業支援組織與商工團體等提供即時的對應服務，協助中小企業與供應鏈廠商解決融資困難、商務中斷與營運調整問題。為緩解短期資金壓力，日本政府放寬「安全網貸款」適用條件，針對營收減少達 5% 以上的企業，提供最高 7.2 億日圓

的營運或設備資金，並搭配三年寬限期與十五年償還期限；同時透過日本貿易保險公司（NEXI）提供的「融資保險」制度，對受關稅影響的企業進行金融支援。即便美國市場受阻，在 NEXI 提供信用保險擔保下，企業仍可透過銀行取得融資。對於受到關稅影響最劇的汽車、鋼鋁、半導體製造設備與醫療器材等，日本政府則啟動跨部會機制追蹤情勢，並加強與美方協商，爭取特定品項的關稅豁免與稅率調整空間。此外，透過「製造補助金」、「事業轉型補助金」等機制，日本政府鼓勵汽車產業鏈進行設備升級與轉型發展，減少對單一市場的依賴。

至於韓國政府於 2025 年 4 月正式提出「強化汽車生態系統緊急對策」，針對美國對韓國汽車及零組件課徵 25% 高關稅的情況展開全面因應。韓國政府撥出 3 兆韓元緊急資金支援，包含 2 兆韓元政策金融支持，以及 1 兆韓元由民間（現代與起亞汽車）主導的共生基金，協助中小企業穩定資金流動性，避免供應鏈斷裂與倒閉風險。同時擴大中小企業經營安定資金至 2,500 億韓元，並透過稅務減免、消費刺激與公共採購等多項措施，活絡內需市場、填補出口下滑的空缺。具體包括新能源車補貼延長與制度改革、高速公路通行費減免與新車購買稅制優惠延長等措施，以拉動國內購車需求。在產業轉型方面，韓國政府積極推動技術研發補助與未來車產業發展，涵蓋新能源車、自動駕駛、車載半導體及 AI 車控系統，並與大學及研究機構合作設立「未來車專業人力培訓中心」，培養新能源車與自駕技術人才。此外，在對美談判與國際應對方面，韓國政府跨部



會共同組成「對美通商外交工作小組」，除啟動 KORUS FTA 爭端解決機制外，亦正與歐盟、日本協商共同提出 WTO 訴訟之可能性，顯示韓國正運用「外交＋法律＋產業」三管齊下的策略，以緩解川普 2.0 政策帶來的衝擊。

二、日韓車廠透過擴大在地化、產能調整與分散布局，降低美國關稅與政策變動衝擊

日系車廠方面，主要透過加強美國當地產能與靈活調整出口產線因應政策變動。例如，豐田在美國西維吉尼亞州工廠追加投資 125 億日圓，用以建置新一代混合動力車專用的油電變速系統（Hybrid Transaxle）等混合動力系統核心元件，展現其積極響應「美國製造」政策的決心。本田則將 Civic 油電混合車的生產從日本移轉至印第安納州，同時評估中止部分在加拿大與墨西哥的產線。日產汽車（Nissan）亦宣布中止原先規劃於美國生產的兩款轎車型電動車（EV）開發計畫，轉向持續開發較受歡迎的 SUV 型電動車。此項決策反映日產汽車（Nissan）對於美國市場電動車成長趨緩的回應，並選擇專注於具備市場需求潛力的車型。整體而言，日系車廠正逐步朝「美國一區域集中型」供應鏈體系轉型，並把握美國市場對油電混合車（HEV）等車型的需求加以投資，以降低地緣政治與貿易政策不確定性所帶來的衝擊。

此外，日系車廠近年亦明顯加強策略聯盟與共生型協作模式。其中，三菱汽車因本地產能不足，在美國市場營收與獲利雙雙受壓之際，積極與其最大股東日產汽車協商，重啟在地生產計畫，

透過共同投資生產來分攤成本與風險。這不僅有助於回應美國本土化政策，也提升品牌在當地的生存韌性。另一方面，本田與豐田也早已透過合資方式建立跨品牌工廠與技術共享平台，如上述的馬自達－豐田工廠，即為雙方長期策略合作的成果。整體而言，日系車廠的回應策略已從單點調整升級為產業鏈內部的聯合因應機制，展現出高度彈性與適應力。

韓系車廠則採取現地化與全球分散化並行的「雙軌策略」，以因應美國政策不確定性與新能源車發展方向的調整。隨著川普政府終止 IRA 電動車補貼政策，現代汽車重新評估新能源車投資效益，並同步強化對內燃機與混合動力車的開發與生產。起亞則調整部分新能源車在美國的上市時程，延後推出以觀察後續政策變化。根據現代集團規劃，其將在 2025 年至 2028 年間，對美國進行總額 210 億美元（約 31 兆韓元）的戰略性投資，內容包括提升 HMGMA 年產能至 50 萬台、升級亞拉巴馬與喬治亞州工廠，目標建立年產 120 萬台的美國本地化體系；在路易斯安那州興建 270 萬噸級低碳鋼廠，並推動核心車用零件如電池模組與車體部件的本地供應。

除本地生產強化外，韓系車廠亦啟動海外市場分散布局，降低對美出口依賴。起亞在印尼的新能源車工廠已開始投產，並規劃拓展至中東與其他東南亞市場；現代集團亦強化在捷克與斯洛伐克的據點投資，目標透過多點製造體系應對外政策衝擊。整體而言，韓國車廠的策略是「主動深耕美國、外部積極備援」，一方面強化美國工廠生產比率至 70% 以上以抵禦關稅衝擊，另一

方面透過東南亞與歐洲的布局來提升系統彈性與市場抗壓力。這種分散式生產與多元出口市場布局，將有助於韓國汽車產業在全球供應鏈動盪中維持穩健成長。

對臺灣汽車及零組件產業的啟示

綜觀美國近期一系列貿易政策調整，川普政府上任後不僅撤銷先前推動的電動車補貼政策，更於 2025 年中正式通過《大而美法案》，終止新能源車的補貼優惠，對美國新能源車市場造成實質衝擊。另一方面，美國再度援引《貿易擴張法》第 232 條，針對進口汽車與零組件課徵 25% 關稅，強調重建供應鏈自主與在地製造，顯示其從能源、產業到貿易政策，全面轉向「美國優先」的保護主義色彩。在此背景下，日韓政府與車廠迅速啟動應變機制，分別透過資金支援、稅制優惠、供應鏈升級與外交協調等方式減輕政策衝擊，車廠也積極調整產能布局、強化本地化生產並分散出口市場，對我國具有重要參考價值。

惟須注意的是，臺灣汽車零組件出口美國市場以車燈、保險桿等售後維修市場（After Market, AM）產品為主，僅有少部分原廠零件（OEM）供應美國當地車廠。在川普政府關稅政策下，美國汽車零組件進口成本上升，預期將推升整體車價水準，抑制消費者購買新車之意願，反而可能提升對既有車輛保養維修的需求，對 AM 市場整體市場需求形成一定支撐。對於具備品質競爭力與穩定供應能力的臺灣零組件業者而言，初期可透過議價能力，與通路商協商分攤關稅負擔，將部分稅務壓力向下游客戶或消費者轉

嫁，以減緩獲利衝擊。然而，長期而言，若其他國際業者因關稅誘因而陸續赴美設廠，逐步改變供應鏈配置，我國業者勢必將面臨價格競爭加劇與市佔率下滑的壓力。

此外，鑑於美國為我國汽車零組件出口佔比最高的市場，且短期內難以完全找到替代市場，臺灣產業高度依賴單一市場的風險亦日益浮現。因此，建議政府應強化對美貿易政策的系統性監測與風險預警，並在必要時提供業者轉型升級與拓展多元市場的支援機制。企業方面，除評估赴美設廠以鞏固既有市場外，亦應積極拓展歐洲、東南亞與印度等新興市場，建立更具韌性與彈性的營運體系，穩固臺灣在全球汽車零組件供應鏈中的關鍵地位。

附注

1. Bolen, B. A., Boxerman, S. B., DeCarlo, L. E., Irvin, K. W., Zaifman, H., Wang, A., Waclawik, J., & Jain, N. (July 8, 2025). H.R.1: What you should know about the environmental and energy provisions in the “One Big Beautiful Bill” Act. Environmental and Energy Brief. <https://environmentalenergybrief.sidley.com/2025/07/08/h-r-1-what-you-should-know-about-the-environmental-and-energy-provisions-in-the-one-big-beautiful-bill-act/>
2. The White House (March 26, 2025). Fact sheet: President Donald J. Trump adjusts imports of automobiles and automobile parts into the United States. <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/03/fact-sheet-president-donald-j-trump-adjusts-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>
3. The White House (April 29, 2025). Fact sheet: President Donald J. Trump incentivizes domestic automobile production. <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/04/fact-sheet-president-donald-j-trump-incentivizes-domestic-automobile-production/>