

## 美国发布网联汽车进口及销售禁令最终规则

作者：解石坡 | 任正奇

2025年1月14日，美国商务部工业与安全局（Bureau of Industry and Security，“BIS”）发布了标题为《保护信息和通信技术与服务供应链：网联汽车》（Securing the Information and Communications Technology and Services Supply Chain: Connected Vehicles）的最终规则（“最终规则”）<sup>1</sup>，禁止向美国进口和在美国销售特定的与中国有关的车辆连接系统（Vehicle Connectivity System，“VCS”）硬件与包含VCS或自动驾驶软件的网联汽车整车。这是2024年2月29日和2024年9月23日BIS分别发布该规定的拟议规则预通知（ANPRM）和拟议规则通知（NPRM）的最终规则。最终规则定于2025年3月17日生效，将对中国网联汽车及相关上游产业带来严重不利影响。

### 一、立法背景

2019年，美国时任总统特朗普签署第13873号《保护信息和通信技术与服务供应链》（Securing the Information and Communications Technology and Services Supply Chain）行政令，试图减少由“外国对手（foreign adversary）”所拥有、控制、或受其管辖或指示的人士所设计、开发、制造或供应的信息和通信技术与服务（“ICTS”）带来的美国国家安全风险。

2024年2月29日，美国白宫网站发布题为《拜登总统关于应对美国汽车行业的国家安全风险的声明》，说明由于中国汽车可能会充斥美国市场，给美国国家安全带来风险，因而美国政府将“采取前所未有的行动”加以应对。同日，BIS发布ANPRM，拟制定新规对内嵌ICTS的网联汽车启动国家安全审查。

2024年9月23日，BIS发布了与本次发布的最终规则同名的NPRM征求公众意见。相较于ANPRM所设立的国家安全审查措施，NPRM对中国相关网联汽车的制裁力度上升至对组件和整车的进口和销售禁令。本次发布的最终规则在框架上与NPRM保持了一致，而在部分细节上存在部分修改，较NPRM相比稍显放宽。

我们关于ANPRM和NPRM的解读，请分别见：《[汉坤·观点 | 网联汽车通信技术和服务企业在美国面临合规新挑战](#)》和《[汉坤·观点 | 美国发布网联汽车进口及销售禁令拟议规则](#)》。

<sup>1</sup> <https://www.bis.gov/press-release/commerce-finalizes-rule-secure-connected-vehicle-supply-chains-foreign-adversary>。

## 二、最终规则相比 NPRM 的主要变更

相较于 NPRM，最终规则存在以下几处主要修改：

1. 在“相关禁止交易”部分，最终规则额外规定中国或俄罗斯拥有、控制、或受其管辖或指示的网联汽车制造商不得在美国使用搭载 ADS（自动驾驶系统）的网联汽车整车提供商业服务。因此，汽车租赁、无人驾驶出租车等类型的业态同样被纳入了制裁范围。
2. 在 NPRM 中，受限制的网联汽车范围涵盖了乘用车、摩托车、巴士、小型和中型卡车、重型卡车、休闲车辆等。而在最终规则中，BIS 明确将总重量超过 4,536 公斤（10,000 磅）的车辆（即商用车辆）排除出网联汽车的范畴，并表示可能会考虑对休闲车辆颁发通用许可（general authorization）。但是，BIS 也明确表示会针对商用车辆单独制定制裁措施。
3. 相较于 NPRM，最终规则中对受限软件的范围做出了一定的豁免。根据最终规则，受限软件不包括在 2026 年 3 月 17 日（即最终规则正式生效后一年）之前设计、开发、制造或供应的软件子组件（subcomponents），只要这些软件子组件在 2026 年 3 月 17 日之后未被中国或俄罗斯拥有、控制、或受其管辖或指示的实体维护、增强或有其他方式更改。
4. 针对受到限制的车辆连接系统（VCS）范围，最终规则进一步澄清 VCS 不包括仅用于下列功能的软件或硬件：（1）实现汽车传感（如激光雷达、雷达、视频、超宽带）的传输、接收、转换或处理；（2）实现超宽带通信的传输、接收、转换或处理，以直接实现物理车辆访问（如钥匙）；（3）实现单向无线电频带的接收、转换或处理（如全球导航卫星系统、卫星无线电、AM/FM 无线电）；或（4）为 VCS 供电或管理电源。
5. 最终规则较大幅度修改了有关 VCS 硬件进口商的定义。根据最终规则，VCS 硬件进口商是指从事以下进口行为的美国人士：（1）进口用于进一步制造、集成或整合到拟在美国销售或运营的网联汽车整车中的 VCS 硬件；或（2）进口已经安装、集成或整合到网联汽车或其组件的 VCS 硬件，且将作为网联汽车整车的一部分在美国销售。相较于 NPRM，BIS 在最终规则中删除了为进一步转售或分销而进口 VCS 硬件的情形。BIS 解释称这是为了避免为其他产业造成附带影响，即除网联汽车之外的其他行业也可能使用 VCS 硬件。
6. 针对通用许可，最终规则删除了 NPRM 中具体列明的标准，转而规定 BIS 可以不时自行决定并发布通用许可的条件。
7. 此外，最终规则还增加了个别示例，其中部分示例具有一定参考价值：
  - 示例二十八中，A 公司是一家位于非中国或俄罗斯的汽车公司。根据公司章程，A 公司设置有并非董事会一部分的、监督公司管理的监督委员会（supervisory committee）。监督委员会对公司业务的性质、范围和特征拥有显著的管理权限。其中一位独立成员具有已知的与中国政府的联系，且曾担任一家中国国有企业的董事。由于 A 公司的监督委员会包含有一名能够影响公司重要事项的成员，且该成员与中国政府有联系，因此 A 公司应视为受中国指挥。
  - 示例三十二中，A 公司是一家中国汽车组装和制造承包商，B 公司是一家总部位于美国的汽车公司。A 公司在另一国组装和生产网联汽车整车，包括安装 VCS 硬件和受限软件，而这些车辆将由 B 公司进口入美国。由于 B 公司的网联汽车包含由受中国管辖的实体所供应的 VCS 硬件和受限软件，因此 B 公司不得向美国进口该等车辆。

- 示例四十三中，A 公司是一家欧洲汽车公司。B 公司是一家供应链咨询公司，注册地在新加坡，多数股权由一名中国公民拥有。根据保密协议，B 公司审查 A 公司的汽车设计参数，并向 A 公司推荐特定的硬件和软件供应商。A 公司考虑了 B 公司的建议，并直接（而不是通过 B 公司）从推荐的供应商处获得硬件或软件。BIS 认为，B 公司对 A 公司的受限软件和 VCS 硬件供应商的审查和推荐并不意味着这些产品是由受中国管辖的实体开发的。在美国进口或销售 A 公司的车辆不属于被禁止的交易。

### 三、结语

近期，美国 BIS 等多个部门密集发布了大量针对中国企业的限制性措施。从趋势上，近年来随着中国智能网联汽车相关产业的不断发展，美国对中国相关产业的限制不断加强，从趋势上来看包括行政问询、调查、关税增加、国家安全审查及本次最终规则所规定的交易禁令等多种行政手段对中国智能网联汽车及其上游产业对美国的销售进行限制，该等限制也必将影响中国智能网联汽车及上游产业经营者与其他国家合作伙伴的合作。中国智能网联汽车及上游产业经营者应当密切关注最终规则及其实施情况，积极采取合规措施，降低对业务的不利影响。

**如需我们对最终规则以及 NPRM、ANPRM 完整版分析，请联系我们索取。**

## 特别声明

汉坤律师事务所编写《汉坤法律评述》的目的仅为帮助客户及时了解中国或其他相关司法管辖区法律及实务的最新动态和发展，仅供参考，不应被视为任何意义上的法律意见或法律依据。

如您对本期《汉坤法律评述》内容有任何问题或建议，请与汉坤律师事务所以下人员联系：

### 解石坡

电话： +86 10 8524 5866

Email: [angus.xie@hankunlaw.com](mailto:angus.xie@hankunlaw.com)