

新能源汽车

5月欧洲主要市场新能源汽车市场分析 ——行业月度深度报告

✉ : 邓伟 执业证书编号: S1230520110002
 ☎ : 021-80108036
 ✉ : dengwei@stocke.com.cn

报告导读

5月欧洲主要汽车市场新能源汽车销量呈现同比环比双增长。

投资要点

□ 宏观大环境继续引领欧洲新能源市场强势增长

一方面各国政府在积极推动碳中和以及交通领域零碳排的发展目标, 另外一方面欧洲地区预计将在今年年底推出全新的EURO 7燃油车排放标准用以替代自2014年开始实行的EURO 6, 结合WLTP自去年起开始替代NEDC测试循环无疑加重了车企排放达标的负担, 继续发展燃油车带来的边际收益正快速下滑。综上所述, 推广新能源汽车已经成为欧洲国家政府以及车企的一致共识, 在这一宏观大背景下, 5月欧洲主要汽车市场销量继续维持强势增长, 呈现同比环比双增长态势, 为全年销量超预期打下坚实基础。

□ 英法德三大主要国家销量持续向好

根据官方公布的数据, 英国5月新能源汽车销量达2.3万辆, 同比增长403.2%, 渗透率达14.7%; 法国5月新能源汽车销量达2.4万辆, 同比增长240.2%, 渗透率达17.3%; 德国5月新能源汽车销量达5.4万辆, 同比增长339%, 渗透率达23.4%。上述国家新能源渗透率不断创下新高, 而整个欧盟(包括英国)今年Q1新能源销量达到45.3万辆, 同比增长98.5%, 比去年Q1同比增长61.3%更上一层楼, 整体销量保持稳定增长, 标志着欧洲市场正加速驶向新能源未来。

□ 政策退坡不影响新能源热潮, 成熟车型助力电动化推广

从欧洲各大主要国家的新能源数据看, 去年因疫情而临时出台的补贴政策退坡并不影响消费者们购买新能源汽车的意愿。此外, 诸如大众、BBA等欧洲老牌车企经过前几年的“卧薪尝胆”自2020年起开始陆续推出他们的电动化产品, 并通过其在欧洲市场强有力的口碑及消费者基础快速放量, 如大众的MEB平台首秀ID.3便在英法德等国表现优异, 在其本土市场德国已经远超此前的爆款特斯拉Model 3。我们认为, 传统巨头加速加入电动车市场将极大地加快新能源汽车在全球市场的推广, 同时欧洲各大车企也在积极布局本土化电池制造, 国内多家锂电材料供应商已经在欧洲开始布局本地化工厂以应对未来欧洲如火如荼的电池需求, 欧洲新能源产业链未来可期。

□ 投资建议

我们认为5月欧洲主要市场新能源汽车销量优异的表现验证了我们此前的观点——海外新能源市场已经进入增长快车道, 根据我们的测算, 预计欧洲全年销量将突破220万辆。我们建议重点关注已经进入欧洲供应链的动力电池龙头【宁德时代】、【亿纬锂能】、【国轩高科】; 预计2021年全球新能源汽车市场将保持高增速带动对动力电池需求提升, 因此建议重点关注产业链细分赛道优质标的【恩捷股份】、【星源材质】、【赣锋锂业】、【中科电气】、【当升科技】、【容百科技】、【天赐材料】、【中伟股份】、【璞泰来】。

风险提示: 欧洲新能源汽车推广不及预期, 欧洲地区电池工厂建设进度不及预期。

行业评级

新能源

看好

相关报告

《新能源汽车及锂电池系列之一: 月度装机增势稳健, 磷酸铁锂强势回归》
2020.12.12

《新能源汽车及锂电池系列之二: 全年装机回归正增, 磷酸铁锂王者归来》
2021.01.13

《新能源汽车及锂电池系列之三: 1月装机符合预期》
2021.02.23

《新能源汽车及锂电池系列之四: 2月装机景气度持续》
2021.03.11

《新能源汽车及锂电池系列之五: 3月装机维持高增速》
2021.04.10

报告撰写人: 邓伟

数据联系人: 邓伟

正文目录

1. 欧洲当前新能源汽车市场景气度高	5
2. 英国销量分析	8
2.1. 5月英国新能源汽车销量实现同环双增	8
2.2. 政策退坡不影响消费者电动化选择	9
3. 法国销量分析	12
3.1. 5月法国新能源汽车销量在稳步提升	12
3.2. 政策推出提升消费者购买新能源车欲望	13
4. 德国销量分析	17
4.1. 5月德国新能源汽车销量保持高增趋势	17
4.2. 政策加码助推，是渗透率提升的主要驱动力	19
5. 瑞典销量分析	21
5.1. 5月瑞典新能源汽车销量在稳步提升	21
5.2. 政策推出提升消费者购买新能源车欲望	23
6. 西班牙销量分析	25
6.1. 销量稳中向好，同比实现高增	25
6.2. 补贴力度有望加强，渗透率提升空间大	27
7. 挪威销量分析	28
7.1. 销量稳健增长，渗透率持续提升	28
7.2. 政策全方位助推，电动化领跑全球	30
8. 投资建议	31
9. 风险提示	31

图表目录

图 1: 欧盟（包括英国）年度新注册乘用车平均每公里碳排放数据（注：2020年数值为目标值）	5
图 2: 欧洲部分国家新能源汽车月度销量、同比变化、边际变化以及渗透率	6
图 3: 欧洲新能源汽车（BEV+PHEV）季度销量及同比增速呈现上行趋势	6
图 4: 2016-2021 欧洲季度纯电动汽车销量（辆）	7
图 5: 2016-2021 欧洲季度插混汽车销量（辆）	7
图 6: 英国新能源汽车（BEV+PHEV）月度销量及同比增速呈现上行趋势	8
图 7: 2020年1月-2021年5月英国纯电动汽车销量（辆）	8
图 8: 2020年1月-2021年5月英国插混汽车销量（辆）	8
图 9: 英国新能源汽车（BEV+PHEV）月度渗透率整体呈现明显上行趋势	9
图 10: 2020年1月-2021年5月英国纯电动汽车渗透率%	9
图 11: 2020年1月-2021年5月英国插混汽车渗透率%	9
图 12: 英国消费者调查报告显示越来越多的人表示考虑以后购买新能源汽车	11

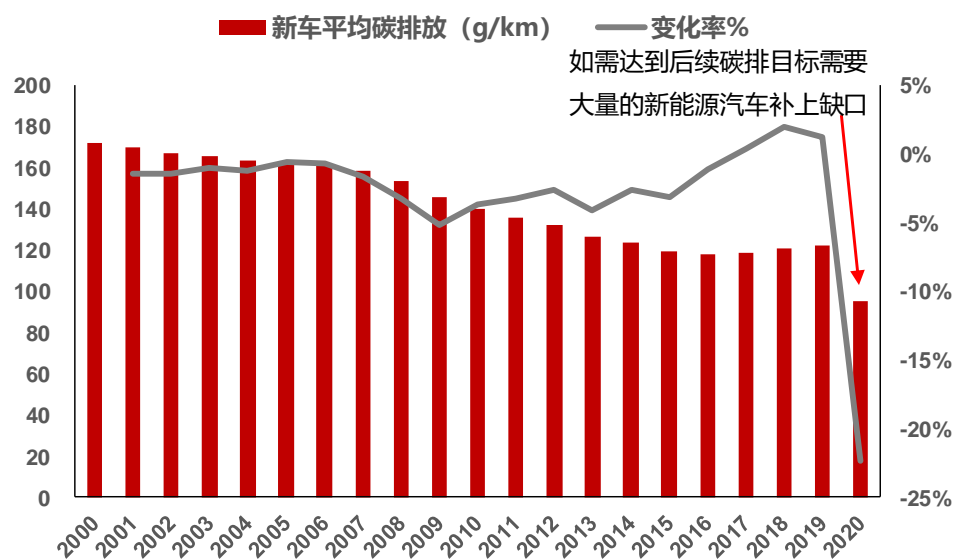
图 13: 法国新能源汽车 (BEV+PHEV) 销量整体呈现上升趋势。	12
图 14: 2020 年 1 月-2021 年 5 月法国纯电动汽车销量 (辆)	12
图 15: 2020 年 1 月-2021 年 5 月法国插混汽车销量 (辆)	12
图 16: 法国新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度渗透率整体呈现明显上行趋势	13
图 17: 2020 年 1 月-2021 年 5 月法国纯电动汽车渗透率%	13
图 18: 2020 年 1 月-2021 年 5 月法国插混汽车渗透率%	13
图 19: 法国自 2021 年以来采用更加严格的 WLTP	15
图 20: 法国二氧化碳排放量 (单位: g/km)	16
图 21: 德国新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度销量及同比增速呈现上行趋势	17
图 22: 2020 年 1 月-2021 年 5 月德国纯电动汽车销量 (辆)	17
图 23: 2020 年 1 月-2021 年 5 月德国插混汽车销量 (辆)	17
图 24: 德国新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度渗透率整体呈现明显上行趋势	18
图 25: 2020 年 1 月-2021 年 5 月德国纯电动汽车渗透率%	18
图 26: 2020 年 1 月-2021 年 5 月德国插混汽车渗透率%	18
图 27: 瑞典新能源汽车 (BEV+PHEV) 销量整体呈现上升趋势。	21
图 28: 2020 年 1 月-2021 年 5 月瑞典纯电动汽车销量 (辆)	21
图 29: 2020 年 1 月-2021 年 5 月瑞典插混汽车销量 (辆)	21
图 30: 瑞典新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度渗透率整体呈现明显上行趋势	22
图 31: 2020 年 1 月-2021 年 5 月瑞典纯电动汽车渗透率%	22
图 32: 2020 年 1 月-2021 年 5 月瑞典插混汽车渗透率%	22
图 33: 西班牙新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度销量及同比增速呈现上行趋势	25
图 34: 2020 年 1 月-2021 年 5 月西班牙纯电动汽车销量 (辆)	25
图 35: 2020 年 1 月-2021 年 5 月西班牙插混汽车销量 (辆)	25
图 36: 西班牙新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度渗透率整体呈现上行趋势	26
图 37: 2020 年 1 月-2021 年 5 月西班牙纯电动汽车渗透率%	26
图 38: 2020 年 1 月-2021 年 5 月西班牙插混汽车渗透率%	26
图 39: 挪威新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度销量及同比增速呈现上行趋势	28
图 40: 2020 年 1 月-2021 年 5 月挪威纯电动汽车销量 (辆)	28
图 41: 2020 年 1 月-2021 年 5 月挪威插混汽车销量 (辆)	28
图 42: 挪威新能源汽车 (BEV+PHEV) 月度渗透率整体呈现明显上行趋势	29
图 43: 2020 年 1 月-2021 年 5 月挪威纯电动汽车渗透率%	29
图 44: 2020 年 1 月-2021 年 5 月挪威插混汽车渗透率%	29
表 1: 英国新能源汽车产业相关补贴政策一览	10
表 2: 2021 年 5 月英国纯电动汽车 BEV 分品牌销量排行	11
表 3: 法国新能源汽车产业相关补贴政策一览	14
表 4: 2021 年 4 月法国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行	14
表 5: 2021 年 1-4 月法国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量累计排行	15
表 6: 德国新能源汽车产业相关补贴政策一览 (单位: 欧元)	19
表 7: 2021 年 4 月德国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行	19
表 8: 2021 年 1-4 月德国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行	20
表 9: 瑞典新能源汽车产业相关补贴政策一览	23
表 10: 其他相关补贴政策	23
表 11: 2021 年 5 月瑞典纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行	24

表 13: 西班牙 MOVES II 新能源乘用车补贴政策一览(售价上限为 45000 欧元)	27
表 14: 2021 年 5 月西班牙纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行	27
表 15: 2021 年 1-5 月西班牙纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行	27
表 16: 挪威新能源汽车产业相关补贴优惠政策一览	30
表 17: 2021 年 5 月挪威纯电动汽车 BEV 分车型销量排行	31

1. 欧洲当前新能源汽车市场景气度高

首先我们需要指出的是整个欧盟在汽车排放上有一套成体系的系统，就是所谓的“EURO X”标准，从上世纪九十年代开始实施的 EURO 1 排放标准到 2014 年实施的 EURO 6 标准，每一代标准都在不断提升对汽车各类排放物的限制（包括氮氧化物等有害气体）。传统燃油车车企为了能通过新标准测试，不得不加大投入改善发动机以及燃油消耗效率，而随着标准不断提升（预计 2021 年将出台 EURO 7 标准）结合 WLTP 自去年起开始替代 NEDC 测试循环无疑加重了车企排放达标的负担，继续发展燃油车带来的边际收益正快速下滑，继续投入改善燃油车所能带来的边际收益快速下降，而在全球如火如荼的“碳中和”大潮下发展不产生有毒气体和温室气体的新能源汽车成为各国车企首选。

图 1：欧盟（包括英国）年度新注册乘用车平均每公里碳排放数据（注：2020 年数值为目标值）



资料来源：EUC，浙商证券研究所

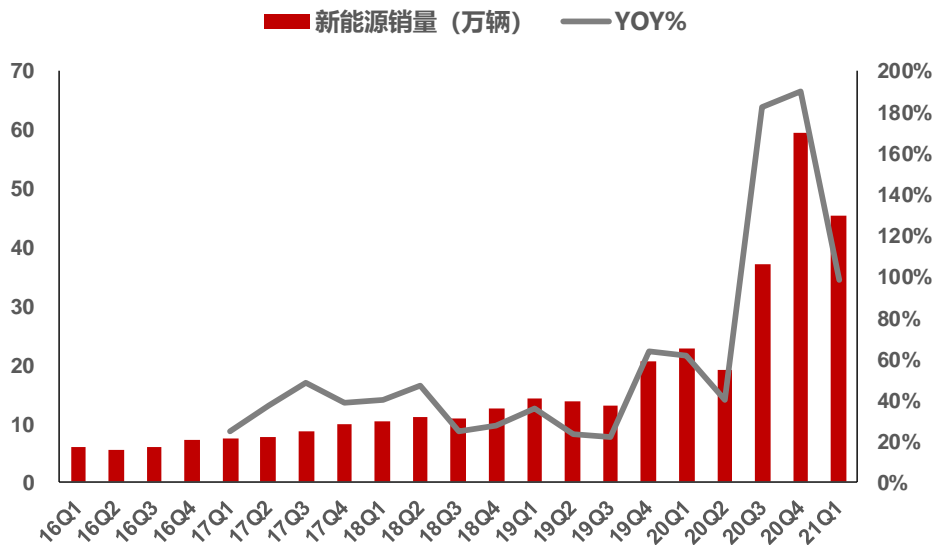
目前已经公布 5 月销量的六个国家为德国、法国、英国、挪威、西班牙、瑞典；整体上看其 5 月销量继续保持同比大幅度增长，5 月六国合计销量同比增长 300%，六国 1-5 月累计销量已达 59 万辆，同比增长 168%。我们认为欧洲新能源汽车市场已经进入稳定增长状态，未来在碳排放目标的压力下，新能源汽车将逐渐成为车企们的主流产品。

图 2：欧洲部分国家新能源汽车月度销量、同比变化、边际变化以及渗透率

	国家	2020-05	2021-03	2021-04	2021-05	增长率			渗透率				
						环比	同比	上月同比	本月	上月	环比	去年同期	同比
EV销量	德国	6755	30101	23816	26786	12.5%	296.5%	413.8%	11.6%	10.4%	1.2%	4.0%	7.6%
	法国	4112	15544	9598	11555	20.4%	181.0%	688.0%	8.2%	6.8%	1.4%	4.3%	3.9%
	英国	2424	22003	9152	13120	43.4%	441.3%	249.0%	8.4%	6.5%	1.9%	12.0%	-3.6%
	荷兰	1401	2170									9.4%	
	挪威	3444	8618	7229	8498	17.6%	146.7%	96.9%	60.4%	54.9%	5.5%	43.1%	17.4%
	意大利	1812	7317	4841				866.3%		0.7%		1.8%	
	西班牙	368	2025	1445	1792	24.0%	387.0%	1580.2%	1.9%	1.8%	0.0%	1.1%	0.8%
	瑞典	831	2609	4869	3953	-18.8%	375.7%	366.4%	16.2%	22.3%	-6.0%	5.2%	11.0%
	丹麦	374	2047	1010				170.8%		6.5%		3.3%	
	汇总	21521	92434	61960	65704	17.1%	266.4%	380.2%	9.9%	9.0%	1.0%	5.2%	4.7%
PHEV销量	德国	5548	35580	26988	27222	0.9%	390.7%	380.4%	11.8%	11.8%	0.1%	3.3%	8.5%
	法国	3064	13911	11222	12858	14.6%	319.6%	2528.1%	9.1%	8.0%	1.1%	3.2%	5.9%
	英国	825	17330	9600	9855	2.7%	1094.5%	235.2%	6.3%	6.8%	-0.5%	4.1%	2.2%
	荷兰	640	2665									4.3%	
	挪威	1805	4379	3316	3221	-2.9%	78.4%	121.5%	22.9%	25.2%	-2.3%	22.6%	0.3%
	意大利	1180	7399	4796				18346.2%		0.7%		1.2%	
	西班牙	748	3551	3055	4459	46.0%	496.1%	4908.2%	4.7%	3.9%	0.8%	2.2%	2.5%
	瑞典	2300	14933	4563	5547	21.6%	141.2%	66.9%	22.8%	20.9%	1.9%	14.5%	8.3%
	丹麦	587	4705	2834				433.7%		18.3%		5.1%	
	汇总	16697	104453	66374	63162	7.5%	342.0%	504.0%	9.5%	9.4%	0.1%	4.2%	5.4%
新能源车合计销量	德国	12303	65681	50804	54008	6.3%	339.0%	395.5%	23.4%	22.1%	1.3%	7.3%	16.1%
	法国	7176	29455	31460	24413	-22.4%	240.2%	1812.5%	17.3%	22.4%	-5.1%	7.5%	9.9%
	英国	3249	39333	18752	22975	22.5%	607.1%	310.7%	14.7%	13.2%	1.4%	16.0%	-1.4%
	荷兰	2041	4835									13.7%	
	挪威	5249	12997	10545	11719	11.1%	123.3%	104.0%	83.3%	80.1%	3.2%	65.6%	17.7%
	意大利	2992	14716	9637				1728.7%		1.4%		3.0%	
	西班牙	1116	5576	4500	6251	38.9%	460.1%	2961.2%	6.6%	5.7%	0.8%	3.3%	3.3%
	瑞典	3131	17542	9432	9500	0.7%	203.4%	149.7%	39.1%	43.1%	-4.1%	19.7%	19.3%
	丹麦	961	6752	3844				325.2%		24.8%		8.4%	
	汇总	38218	196887	138974	128866	2.7%	299.9%	481.7%	19.5%	20.1%	-0.6%	9.4%	10.1%
总乘用车销量	德国	168148	292349	229650	230635	0.4%	37.2%	90.0%					
	法国	96310	182624	140525	140934	0.3%	46.3%	569.3%					
	英国	20247	283964	141583	156737	10.7%	674.1%	161.9%					
	荷兰	14854	24186										
	挪威	7998	15321	13166	14063	6.8%	75.8%	77.3%					
	意大利	99735	1009880	668508				15464.8%					
	西班牙	34337	85819	78595	95403	21.4%	177.8%	1787.9%					
	瑞典	15881	47460	21873	24327	11.2%	53.2%	15.6%					
	丹麦	11432	23734	15526				52.2%					
	汇总	468942	1965337	1309426	662099	5.9%	93.1%	585.0%					

资料来源：各国官网，浙商证券研究所

图 3：欧洲新能源汽车（BEV+PHEV）季度销量及同比增速呈现上行趋势

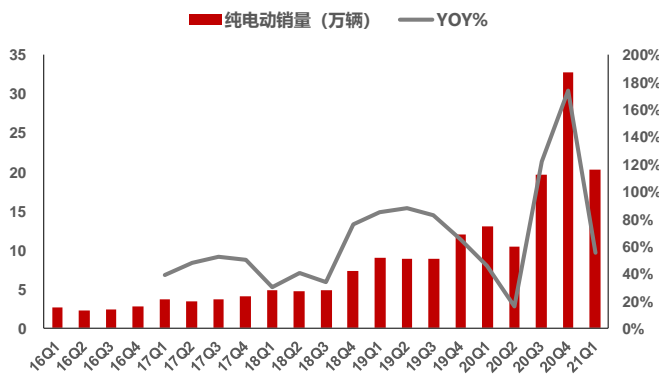


资料来源：各国官网，浙商证券研究所

根据官方公布的数据，2021 年 Q1 整个欧盟（包括英国）实现新能源销量 45.3 万辆，同比增长 98.5%，在去年 Q1 同比增长 61.3% 的基础上更上一层楼。

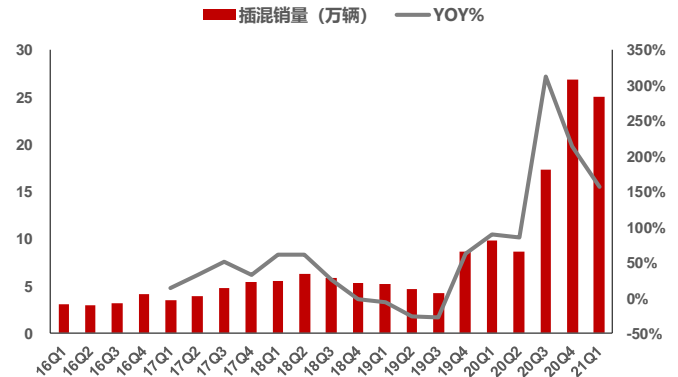
从细分销量上看纯电动汽车今年 Q1 销量达到 20.2 万辆，同比增长 55.3%，继续保持稳健增势；Q1 插混汽车销量达 25 万辆，同比增长 155.8%，整体呈现稳快速增长趋势。

图 4：2016-2021 欧洲季度纯电动汽车销量（万辆）



资料来源：EU，浙商证券研究所

图 5：2016-2021 欧洲季度插混汽车销量（万辆）



资料来源：EU，浙商证券研究所

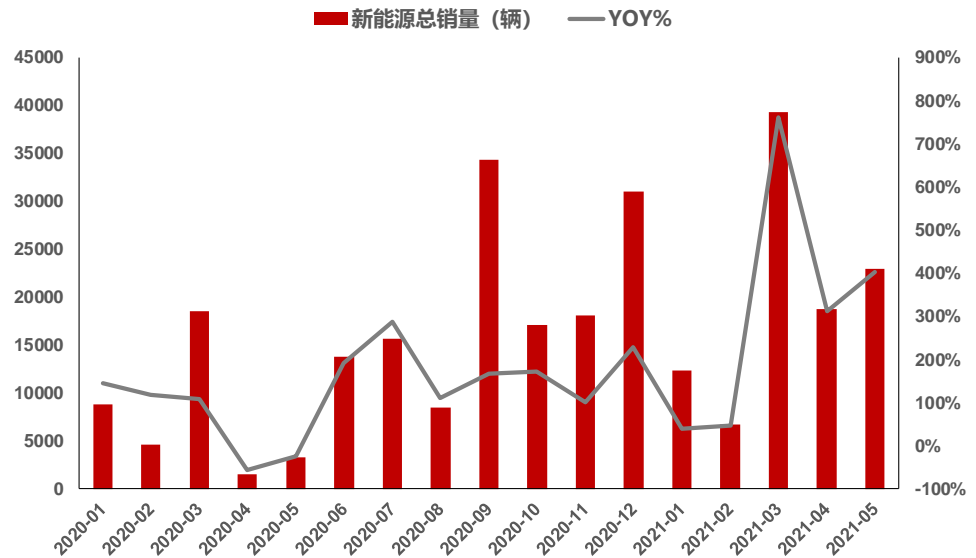
由于去年疫情因素导致欧洲部分国家出台了临时性补贴用于刺激经济，其中就包括在原用新能源补贴基础上进一步加大力度，部分新能源汽车补贴于今年开始退坡（例如英国乘用车补贴额度下降了 500 英镑）。但是从销量数据上看，仍能维持同比大幅增长（200% 以上）以及环比稳健增长，更直观反映了新能源汽车的消费者认可度大大提升。此外，诸如大众、BBA 等欧洲老牌车企经过前几年的“卧薪尝胆”自 2020 年起开始陆续推出他们的电动化产品，并通过其在欧洲市场强有力的口碑及消费者基础快速放量，如大众的 MEB 平台首秀 ID.3 便在英法德等国表现优异，在其本土市场德国已经远超此前的爆款特斯拉 Model 3。我们认为，传统巨头加速加入电动车市场将极大地加快新能源汽车在全球市场的推广，欧洲主要国家新能源渗透率不断创下新高，5 月英法德三国的可充电类汽车渗透率分别为 14.7%、17.3%、24.3%，标志着欧洲市场正加速驶向新能源未来。

2. 英国销量分析

2.1. 5月英国新能源汽车销量实现同环双增

根据官方公布的数据，2021年5月英国新能源汽车（纯电动+插混）销量达到2.3万辆，同比增长403.2%，环比增长22.5%，继续保持稳健增势，同比大幅提升主要由于去年同期欧洲正处于疫情爆发期，封城叠加停工直接导致销量低迷。年初至今累计销量突破10万辆，同比增加173.2%。

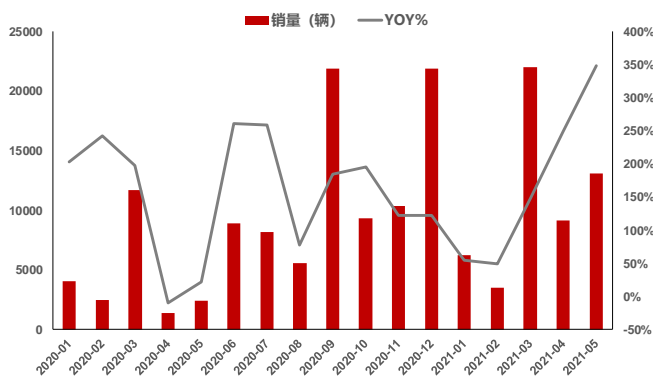
图6：英国新能源汽车（BEV+PHEV）月度销量及同比增速呈现上行趋势



资料来源：SMMT，浙商证券研究所

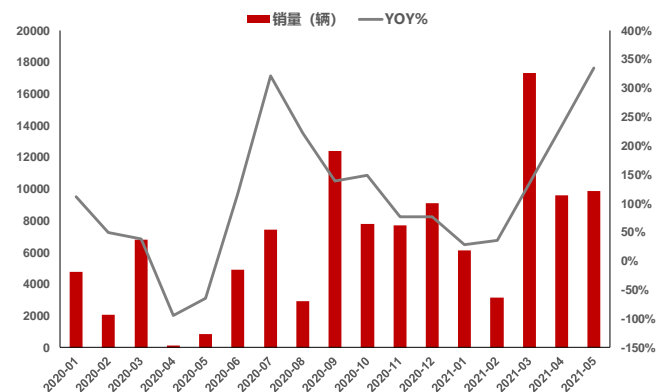
从细分销量上看纯电动汽车当月销量达到1.31万辆，同比增长349%，环比增长43.4%，继续保持稳健增势，年初至今累计销量达5.4万辆，同比增长145.1%。5月插混汽车销量达9855辆，同比增长335.2%，环比增长2.66%，年初至今累计销量达4.6万辆，同比增长215.7%，整体呈现稳定增长趋势。

图7：2020年1月-2021年5月英国纯电动汽车销量（辆）



资料来源：SMMT，浙商证券研究所

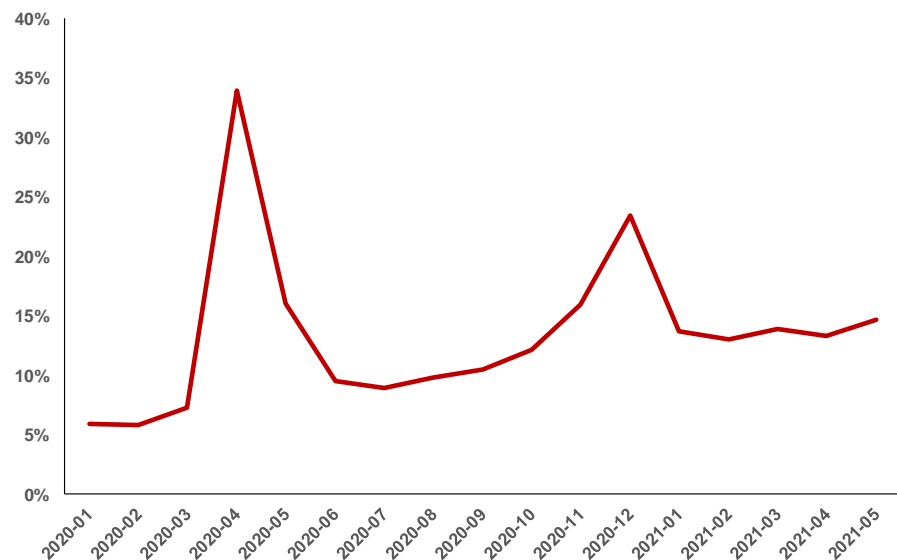
图8：2020年1月-2021年5月英国插混汽车销量（辆）



资料来源：SMMT，浙商证券研究所

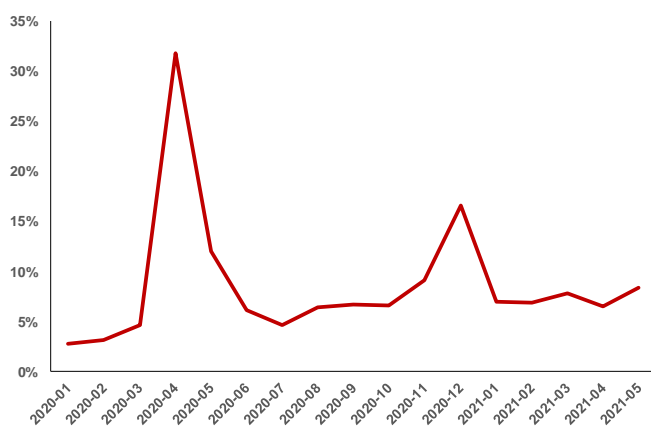
2021年5月英国新能源汽车当月渗透率达到14.66%，进入2021年以来新能源汽车月度渗透率均维持在10%以上同时稳定提升中。其中值得注意的是插混汽车渗透率从去年开始便稳定提升，我们认为这主要是由于欧洲部分老牌车企在其原有的热卖车型基础上推出了插混版所致。纯电动汽车渗透率基本呈现稳定增长态势，由2020年1月的2.72%到如今的8.37%，其中有两个明显的波峰，2020年4月受到疫情影响导致经济停摆，汽车市场极端萎靡，整体市场基数较低，当月燃油车销量仅为2600余辆，因此渗透率数据出现较大幅度增长，2020年12月则是由于Model 3的热卖以及大众集团全新MEB平台首秀ID 3在英国大卖。

图 9：英国新能源汽车（BEV+PHEV）月度渗透率整体呈现明显上行趋势



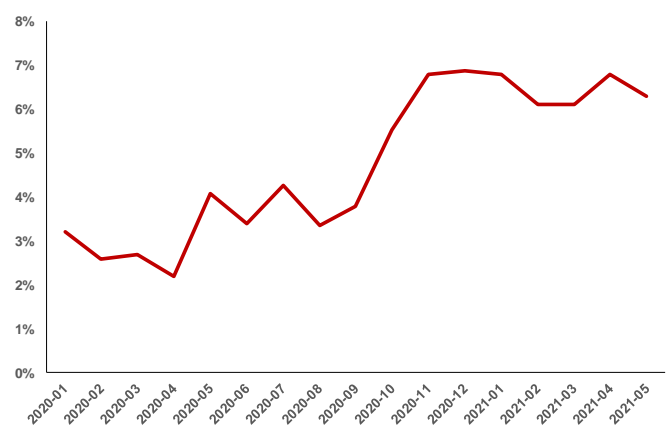
资料来源：SMMT，浙商证券研究所

图 10：2020 年 1 月-2021 年 5 月英国纯电动汽车渗透率%



资料来源：SMMT，浙商证券研究所

图 11：2020 年 1 月-2021 年 5 月英国插混汽车渗透率%



资料来源：SMMT，浙商证券研究所

2.2. 政策退坡不影响消费者电动化选择

英国自 2011 年起实行可充电类汽车补贴项目以鼓励消费者购买新能源汽车同时激励车企逐步向电动汽车转型。并针对从乘用车到货车卡车再到出租车全频段覆盖的电动化

激励政策。自 2012 年开始到 2020 年底，英国政府已经在可充电类乘用车补贴上支出了约 8 亿英镑，其中 4.5 亿英镑被分给了零排放（纯电动）汽车，而在 2020 年英国政府通过决议将在原有基础上再增加 4.03 亿英镑的预算用以支撑乘用车补贴政策至 2023 年。除乘用车外，英国政府也在其他汽车车型积极提供补贴鼓励，自 2011 年开始，英国政府给包括乘用车在内的各类可充电车型提供的补贴累计已经超过 13 亿英镑（为近 30 万辆可充电类汽车提供了补贴）。

2021 年 3 月英国政府宣布其针对乘用车的“Plug in Grant for Cars”补贴政策将进行调整，补贴上限由此前的 3000 英镑下调至 2500 英镑，符合标准的汽车 MSRP 价格从原先的 5 万英镑以下下调至 3.5 万英镑以下，其余不变，该政策 3 月 18 日开始生效。通过此前的数据我们不难看出 3 月新能源汽车的销量有明显冲高态势，然后 4 月份有一个明显下滑，我们认为这并不完全是补贴退坡引起的：首先观察英国历史月度销量不难发现每个季度的最后一个月销量普遍是当季最高的，我们认为这和经销商和车企季末相关的“冲量折扣”活动有关系，可以把其理解为英国的销量旺月；其次 4 月份销量下滑还受到了全球汽车用芯片供应不足导致的产能紧缩影响，特斯拉 Model 3 在这一时期便受到了较大影响，销量下滑明显，间接影响了英国纯电动汽车销量。同时也要看到 5 月份销量较四月份呈现环比增长态，证明政策补贴退坡对消费者选择的影响并不大。

表 1：英国新能源汽车产业相关补贴政策一览

补贴类型	有效日期	补贴内容/限制	补贴额（英镑）
针对乘用车	2020 年 3 月-2021 年 3 月	整车碳排放低于 50 g/km；零排放续航里程至少达到 112 公里；单车售价不超过 5 万英镑。	补贴单车售价的 35%，最高限额为 3000 英镑。
	2021 年 3 月 18 日开始实行	整车碳排放低于 50 g/km；零排放续航里程至少达到 112 公里；单车售价不超过 3.5 万英镑。	补贴单车售价的 35%，最高限额为 2500 英镑。（ 下调 1000 英镑 ）
针对商用车	小型货车没有变化	整车质量不高于 2.5 吨；整车碳排放低于 50 g/km；零排放续航里程至少达到 96 公里。	补贴单车售价的 35%，最高限额为 3000 英镑。
	大型货车此次没有变化	整车质量介于 2.5-3.5 吨；整车碳排放低于 50 g/km；零排放续航里程至少达到 96 公里。	补贴单车售价的 35%，最高限额为 6000 英镑。
针对卡车	卡车此次没有变化	整车质量介于 3.5-12 吨之间；整车碳排放相对于同类型欧 6 排放标准的卡车要低至少 50%；零排放续航里程至少达到 96 公里。	补贴单车售价的 20%，最高限额为 1.6 万英镑，仅限 250 辆名额；超过 250 辆申请后，最高限额下调至 6000 英镑。
针对出租车	此次无变化	必须为专职出租车；整车碳排放低于 50 g/km；零排放续航里程至少达到 112 公里。	补贴单车售价的 20%，最高限额为 7500 英镑。
针对公司用车车辆的 BIK 税率	2020 年 4 月 6 日后注册的车辆	纯电动汽车 BIK 税率下调为 0%。	对比传统燃油车税率普遍在 20% 以上，单位排放越高税率越高。
	2021 年	纯电动汽车 BIK 税率调整为 1%。	
	2022 年-2024 年	纯电动汽车 BIK 税率维持在 2%。	
汽车消费税	2020Q1-2025Q1	纯电动汽车免税（0%）。	-
充电桩		户用充电桩安装费用减免。	最高可减免 350 英镑。

资料来源：政府官网，浙商证券研究所

除上述政策外，伦敦市政府有一项针对缓解首都中心区域交通堵塞压力的政策，名为“London Congestion Charge”（伦敦交通堵塞费），在 2020 年该项政策明确表示所有未达标的汽车如果想在每天上午 7 点至晚上 10 点驶入伦敦市中心区域，需提前申请并提交 11.5 英镑/天的费用，此前评判车型是否达标的标准是该车是否达到欧 6 排放标准，而从

2020年11月开始，只有纯电动汽车才能满足豁免标准，其他车辆则需缴纳15英镑/天的费用。

表 2：2021 年 5 月英国纯电动汽车 BEV 分品牌销量排行

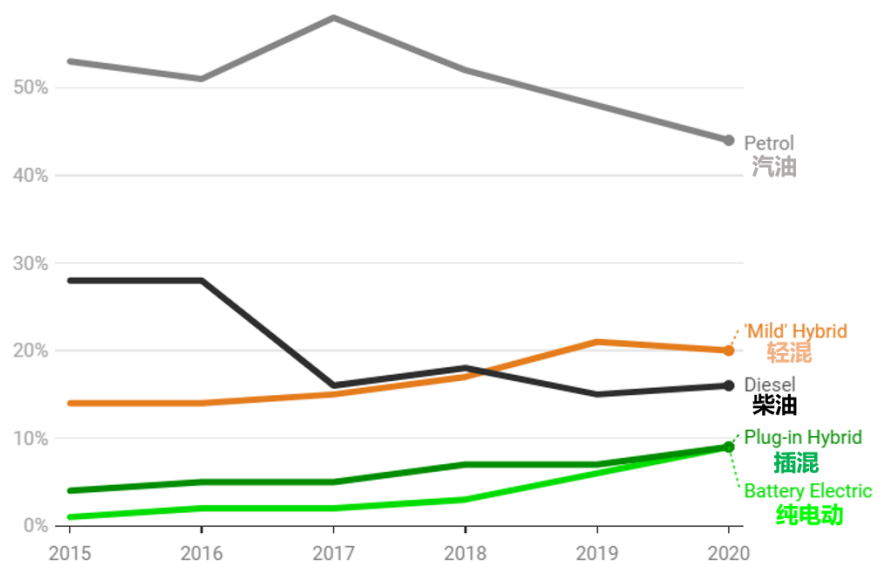
排名	品牌	销量 (辆)
1	特斯拉	1648
2	大众	1560
3	现代	1065
4	起亚	942
5	奥迪	764
6	奔驰	682
7	日产	679
8	名爵 MG	641
9	沃克斯豪尔	585
10	雷诺	547

资料来源：SMMT, Cleantechnica, 浙商证券研究所

由于英国汽车协会 SMMT 公布的数据并未将细分车型销量排名列出而只列出了纯电动品牌排名，我们以纯电动销量排名前 10 的品牌来分析，特斯拉长期霸占榜首基本符合预期，大众集团在其积极布局电动车并推出 ID.3 后在英国的销量表现明显改善，结合其经典的 e-Golf 系列稳居第二。韩系现代和起亚则因为其物美价廉的实用性以及符合获得补贴的价格定位位居第三第四。电动汽车的推广同样离不开优异的营销策略，以名爵 MG 为例，如果消费者愿意预约来试驾其新款电动车，并在之后决定购买则可以获得 750 英镑的额外折扣，这也使得名爵销量排行位列前 10。

总的来看，近年来随着新能源在全球范围的推广，以及动力电池技术上的成熟（成本下降），越来越多的消费者表示愿意购买新能源汽车，根据英国消费者协会最新的调查报告，未来愿意购买新能源汽车的消费者占比自 2018 年后开始快速上升，截至 2020 年该比例已经超过 18%，英国新能源汽车市场前景可期。

图 12：英国消费者调查报告显示越来越多的人表示考虑以后购买新能源汽车



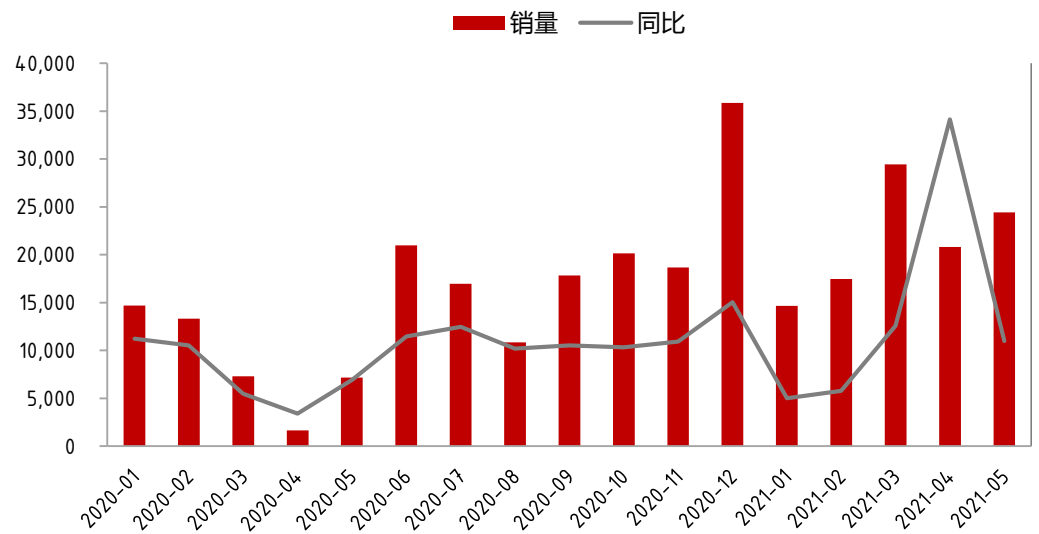
资料来源：RAC, 浙商证券研究所

3. 法国销量分析

3.1. 5月法国新能源汽车销量在稳步提升

根据官方公布的数据，2021年5月法国新能源汽车（纯电动+插混）销量达到2.44万辆，同比增长240.2%，环比增长-22.4%，同比大幅增长是因为去年全球疫情导致各国居民消费力不足带来的销量大幅下跌，年初至今累计销量达到10.7万辆，同比增加142%。法国新能源汽车（BEV+PHEV）销量整体呈现上升趋势。

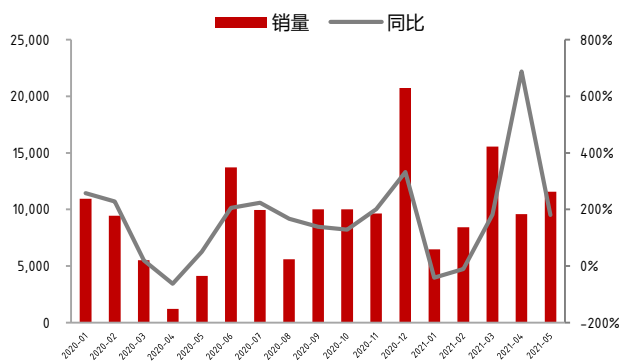
图 13：法国新能源汽车（BEV+PHEV）销量整体呈现上升趋势。



资料来源：CCFA，浙商证券研究所

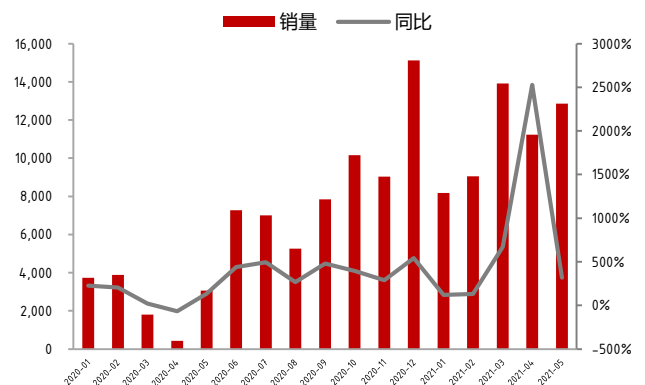
从细分销量上来看，纯电动车5月销量1.15万辆，同比增长181%，环比增长20.4%，年初至今累计销量达到5.16万辆，同比增长65.1%。5月插电混合汽车销量达到1.29万辆，同比增长319.6%，环比增长14.6%，年初至今累计销量达到5.52万辆，同比增长327.6%。新能源车整体销量呈现较为稳定的上涨趋势。

图 14：2020年1月-2021年5月法国纯电动汽车销量（辆）



资料来源：CCFA，浙商证券研究所

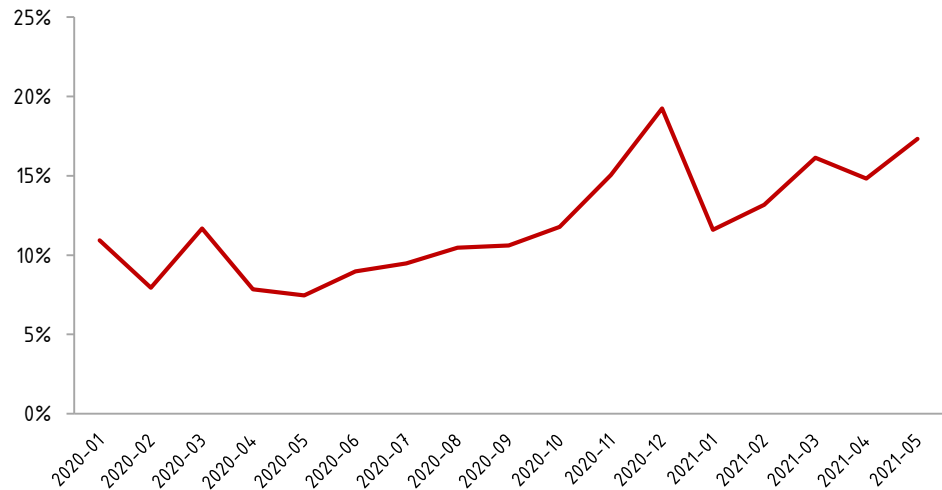
图 15：2020年1月-2021年5月法国插混汽车销量（辆）



资料来源：CCFA，浙商证券研究所

2021年5月法国新能源汽车当月渗透率达到17.32%，2021年以来，法国新能源汽车渗透率均维持在10%以上并且有明显的增长趋势。法国整体新能源汽车的快速增长，主要是由于插电混车型步入快车道，其中包括标志3008、雷诺captur等插混车型在法国的大卖，仅前四个月销量就高达5.5万辆，2020年全年只有7.5万辆。插混车型从2020年开始的渗透率就呈现逐步上涨的形态，从20年一月份的2.78%，到如今的9.12%，另外自21年以来插混车型渗透率平均值达到了7.6%比2020年（4.3%）高出近3.3%。

图 16：法国新能源汽车（BEV+PHEV）月度渗透率整体呈现明显上行趋势



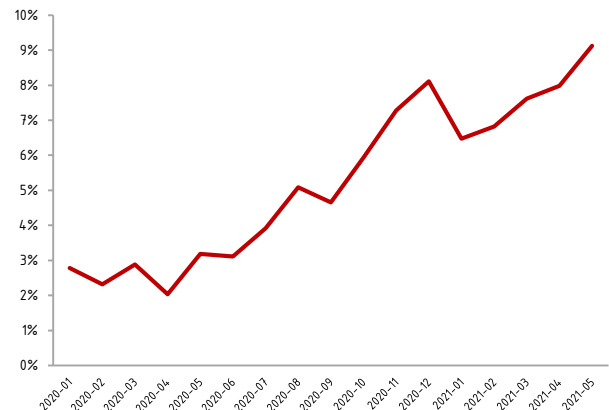
资料来源：CCFA，浙商证券研究所

图 17：2020年1月-2021年5月法国纯电动汽车渗透率%



资料来源：CCFA，浙商证券研究所

图 18：2020年1月-2021年5月法国插混汽车渗透率%



资料来源：CCFA，浙商证券研究所

3.2. 政策推出提升消费者购买新能源车欲望

法国政府自2008年开始对购买新能源汽车实施相应的补贴政策。直到2014、2016年有两次上调，这使得消费者在购买新能源车的成本下降。同时在2015年，法国政府加大了对公共充电设备的建设，全年共计建成8165个公共充电桩，提升了车主对于新

能源汽车的使用率。法国针对二氧化碳排放制定了不同的补贴标准，纯电汽车及排量少于 20g/km 的插混汽车可获得 6300 欧元的补贴优惠；购买排量在 21g/km 至 60g/km 的插混汽车可享补贴优惠 1000 欧元；购买排量在 61g/km 至 110g/km 的油电混动车可享最多 750 欧元补贴优惠；废弃车龄 10 年以上的柴油车，转而购买纯电动车可享受 6300 欧元的补贴，购买插混汽车可享受 2500 欧元的补贴。

2020 年 5 月 26 日法国政府宣布出资 80 亿欧元，目的是为了提高了电动车的购车补贴，从过去 6000 欧元涨到 7000 欧元，帮助汽车产业度过疫情带来的库存危机，同时给予每车 5000 欧元的报废补贴。法国政府通过该补贴来刺激新能源汽车的发展，从而带动整个汽车行业的发展，此外，法国政府已将这项激励政策计划延长至 2021 年 7 月 1 日，预计未来法国新能源汽车市场仍有大幅增长空间。

表 3：法国新能源汽车产业相关补贴政策一览

政策类别	有限时间	补贴类型	补贴内容/限制	补贴额
直接补贴	2020 年 6 月-2021 年 6 月底	私人车	车价<4.5 万欧元，二氧化碳排放低于 20g/km	7000 欧元
			车价 4.5 万欧元-6 万欧元	3000 欧元
		公务车	车价<4.5 万欧元，二氧化碳排放低于 20g/km	5000 欧元
			车价 4.5 万欧元-6 万欧元	3000 欧元
置换补贴		氢燃料电池	车价超过 6 万欧元	3000 欧元
		巴士		
		私人车		
		公务车	者二手车	2500 欧元

资料来源：政府官网，浙商证券研究所

由 EV-SALES 公布的数据对法国销量前十的车型分析。标志为首的法国车型销量优异，标志 208 和标志 3008 分别占据了纯电和插混车型的榜首，4 月份 Tesla 工厂的停产直接导致 Tesla Model 3 销量未上榜。其中特别的是，日韩系车型因为其性价比高，有两款车上榜。目前属于雷诺日产联盟旗下刚上市的 Dacia Spring 交付量增加（缓慢），目前为止达到了 249 辆，但是因其低成本的优势有望成为未来的榜上车型。

表 4：2021 年 4 月法国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行

EV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	Peugeot 208	1537	1	Peugeot 3008	1726
2	Renault Zoe	1265	2	Mercedes GLC300e/de	606
3	Fiat 500e	740	3	Citroen C5 Aircross	587
4	Renault Twingo	679	4	Renault Captur	585
5	Mini Cooper	592	5	Volvo XC40	487
6	Kia Niro	481	6	Mercedes GLA250e	467
7	Peugeot 2008	427	7	DS 7 Crossback	463
8	Hyundai kona	397	8	Volvo XC60	348
9	VW ID. 3	391	9	Peugeot 508	342
10	VW ID. 4	372	10	Renault Megane	310

资料来源：EV-SALE，浙商证券研究所

法国 1-4 月新能源汽车销量，以标志为首的法国本土品牌占据榜单，并且标志的多种车型上榜，雷诺也有，特斯拉累计销量 5972 辆基本符合预期。从汽车集团公司来看，

stellantis 集团销售额占据法国市场 30%，雷诺日产联盟只有 16%，最好的外资企业是大众汽车集团占有 11% 的份额。

表 5：2021 年 1-4 月法国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量累计排行

EV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	Peugeot 208	6034	1	Peugeot 3008	5814
2	Tesla Model 3	5972	2	Renault Captur	3316
3	Renault Zoe	4871	3	Citroen C5 Aircross	2426
4	Renault Twingo	2973	4	Mercedes GLC300e/de	1983
5	Fiat 500e	2605	5	DS 7 Crossback	1861
6	Kia Niro	2423	6	Volvo XC40	1678
7	Peugeot 2008	1742	7	Peugeot 508	1307
8	Hyundai kona	1581	8	Mercedes GLA250e	1259
9	VW ID. 3	1421	9	Mini Countryman	1210
10	Mini Cooper	1409	10	Renault Megane	1120

资料来源：EV-SALE，浙商证券研究所

1.3 二氧化碳排放测算的改变

法国从 2021 年开始转变了二氧化碳排放测算的方法，引用了 WLTP。WLTP 是使用从全世界各地收集的真实驾驶数据开发的，能够更好地代表日常驾驶情况。WLTP 加入了更严格的测试条件，例如，更真实的驾驶行为、更广泛的驾驶情况、更真实的环境温度（更接近于欧洲的平均水平）、更高的平均速度和最大速度等条件，这些条件使得 WLTP 为计算汽车的油耗和排放量提供更准确的基础。

图 19：法国自 2021 年以来采用更加严格的 WLTP



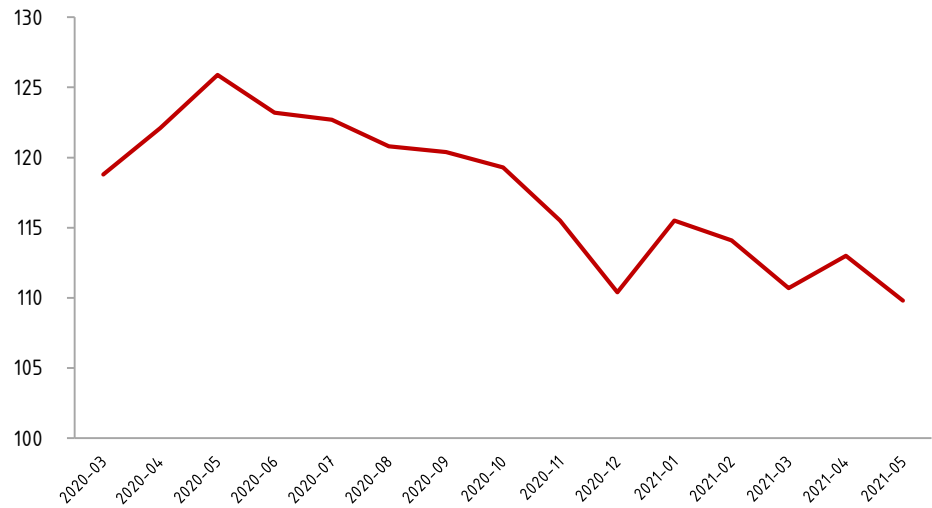
资料来源：ACEA，浙商证券研究所

从 ccfa 公布的数据可以看出法国的二氧化碳排放整体呈现下降的趋势，碳排放下降的最主要原因是法国的新能源车渗透率的提高，一般的认为纯电动车碳排放量为 0g/km，插混车型的排放量平均大概也只有 46 g/km，相比传统的燃油车减少了一半以上，提高新

能源汽车的占比是降低碳排放量最高效的方法。正如上文提到法国政府对新能源车的补贴相对应，为了促使整体碳排放降低，给消费者提供相应的补贴，针对不同的二氧化碳排放量提供不同的补贴，最高可达 7000 欧元。

因此，法国市场近年来新能源汽车占比不断增大。因为目前动力电池技术上的成熟（成本下降），以及政府补贴越来越多刺激了消费者愿意购买新能源汽车，法国新能源汽车市场前景可期。

图 20：法国二氧化碳排放量（单位：g/km）



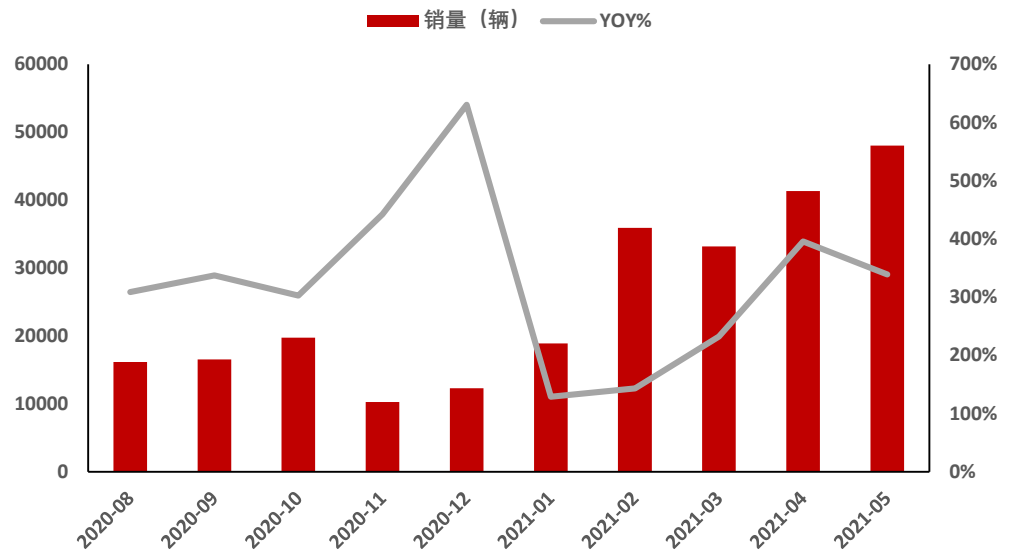
资料来源：CCFA，浙商证券研究所

4. 德国销量分析

4.1. 5月德国新能源汽车销量保持高增趋势

根据官方公布的数据，2021年5月德国新能源汽车（纯电动+插混）销量达到5.4万辆，同比增长339.0%，环比增长6.3%，继续保持稳健增势，同比大幅提升主要由于去年疫情停产停工导致的低基数。年初至今累计销量超过24万辆，同比增加230.3%。

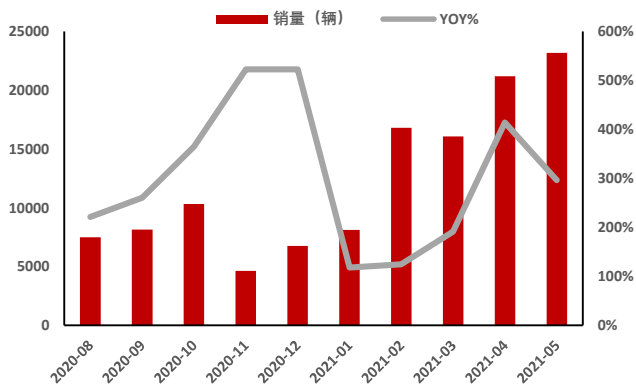
图 21：德国新能源汽车（BEV+PHEV）月度销量及同比增速呈现上行趋势



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

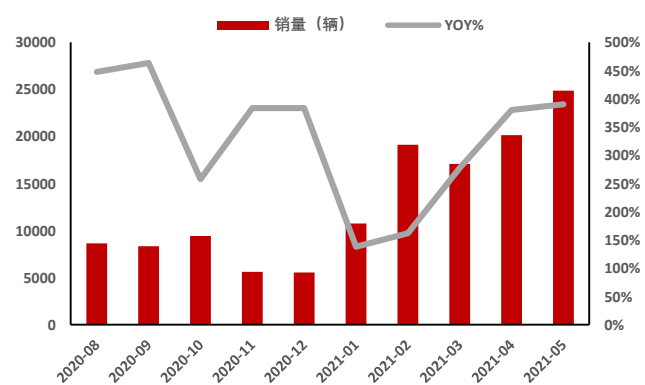
从细分销量上看，纯电动汽车当月销量达到2.68万辆，同比增长296.5%，环比增长12.5%，继续保持稳健增势，年初至今累计销量达11.5万辆，同比增长208.6%。5月插混汽车销量达2.72万辆，同比增长390.7%，环比增长0.9%，年初至今累计销量达13.2万辆，同比增长251.9%，呈现加速增长趋势。

图 22：2020年1月-2021年5月德国纯电动汽车销量（辆）



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

图 23：2020年1月-2021年5月德国插混汽车销量（辆）



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

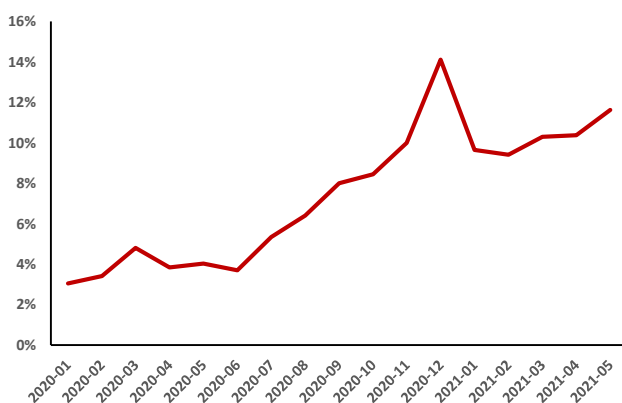
2021年5月德国新能源汽车当月渗透率达到23.4%，2020年7月之后德国新能源汽车渗透率进入高速增长通道，主要得益于德国政府于2020年6月出台的经济复苏刺激计划，其中将政府部分对新能源车的补贴翻翻（德国新能源车补贴主要分为政府与制造商补贴两个部分），大大提升了居民购买新能源车的意愿，因此渗透率由2020年的7月的11.4%快速提升至2021年5月的23.4%，实现翻倍增长，刺激政策取得十分亮眼的成效。从细分车型类型看，2021年5月纯电动与插混的渗透率分别为11.6%与11.8%，保持在相同水平，体现德国新能源车市场相对均衡的车型结构。

图 24：德国新能源汽车（BEV+PHEV）月度渗透率整体呈现明显上行趋势



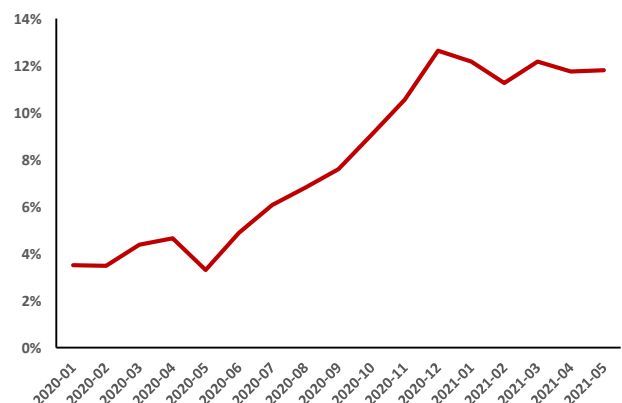
资料来源：政府官网，浙商证券研究所

图 25：2020年1月-2021年5月德国纯电动汽车渗透率%



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

图 26：2020年1月-2021年5月德国插混汽车渗透率%



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

4.2. 政策加码助推，是渗透率提升的主要驱动力

德国新能源车的补贴“Umweltbonus” (environmental bonus) 原先由政府与汽车制造商各承担一半 (1: 1)。2020年7月1日起，作为德国经济复苏计划的一部分，政府加大对新能源汽车的补贴力度，政府的补贴量增加 100%，因此新的政府与厂商补贴贡献比为 2: 1，相对于原先的补贴量提升 50%。以价格小于 40000 欧元的纯电动汽车为例，合计补贴达 9000 欧元，对于混动汽车，补贴也有 5626-6750 欧元，这大幅提升了购置新能源汽车的经济性，有效刺激了下游的购买需求，推动了新能源汽车渗透率的提升。

除直接的经济性补贴外，政府亦通过税收减免提升消费者的购车热情，目前电动车的 10 年税收减免已经延长至 2030 年，同时电动车的用户享受每年道路税的豁免。

德国政府亦积极推动充电桩的基础设施建设，2020 年 11 月联邦政府出台政策对安装充电桩的用户提供 900 欧元的补贴，如果：1) 充电桩用电 100% 来自风光等可再生能源发电。2) 充电功率大于 11kw。3) 充电桩可以远程控制。

表 6：德国新能源汽车产业相关补贴政策一览（单位：欧元）

车辆类型	不含增值税价格	车厂补贴	政府补贴	合计	其他
BEV 或燃料电池	小于 40000	3000	6000	9000	新车注册时间须在 2020 年 6 月 3 日之后，最低 CO2 排放量为 50g/km，最低续航里程为 40km
	大于 40000	2500	5000	7500	
PHEV	小于 40000	2250	4500	6750	
	大于 40000	1875	3750	5625	

资料来源：BAFA，浙商证券研究所

表 7：2021 年 4 月德国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行

EV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	VW e-Up!	2604	1	Mercedes GLC300e/de	1665
2	VW ID. 3	2264	2	Mercedes A250e	1316
3	Smart Fortwo	1652	3	VW Golf	1221
4	Hyundai kona	1574	4	VW Passat GTE	1206
5	VW ID. 4	1446	5	Ford Kuga	1196
6	Renault Zoe	1268	6	Seat Leon	1000
7	Opel Corsa	1106	7	BMW 3-Series	914
8	BMW i3	967	8	BMW X1	906
9	Skoda Enyaq	845	9	Audi A6	880
10	Peugeot 208	806	10	Mercedes GLA250e	868

资料来源：EV-SALE，浙商证券研究所

从车型销量上看，德国作为欧洲老牌汽车生产国拥有众多全球知名品牌如大众、BBA 等，在近年来下决心加快电气化战略布局后推出了各种电动化汽车，其中以大众最为突出，月度以及年度销量排名榜上大众多款产品位居前列，其中以迎合欧洲消费者偏好车型的 ID.3 更是在推出后斩获销量排名第二的好成绩。

表 8：2021 年 1-4 月德国纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行

BEV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	VW e-Up!	9864	1	VW Golf	6748
2	VW ID. 3	8215	2	VW Passat GTE	5719
3	Hyundai kona	7296	3	Mercedes GLC300e/de	5454
4	Tesla Model 3	6513	4	Ford Kuga	4531
5	Smart Fortwo	6069	5	BMW 3-Series	3941
6	Renault Zoe	5550	6	Mercedes A250e	3819
7	BMW i3	3808	7	BMW X1	3764
8	Opel Corsa	3215	8	Mercedes E300e/de	3667
9	Mini Cooper	3173	9	Audi A3	3579

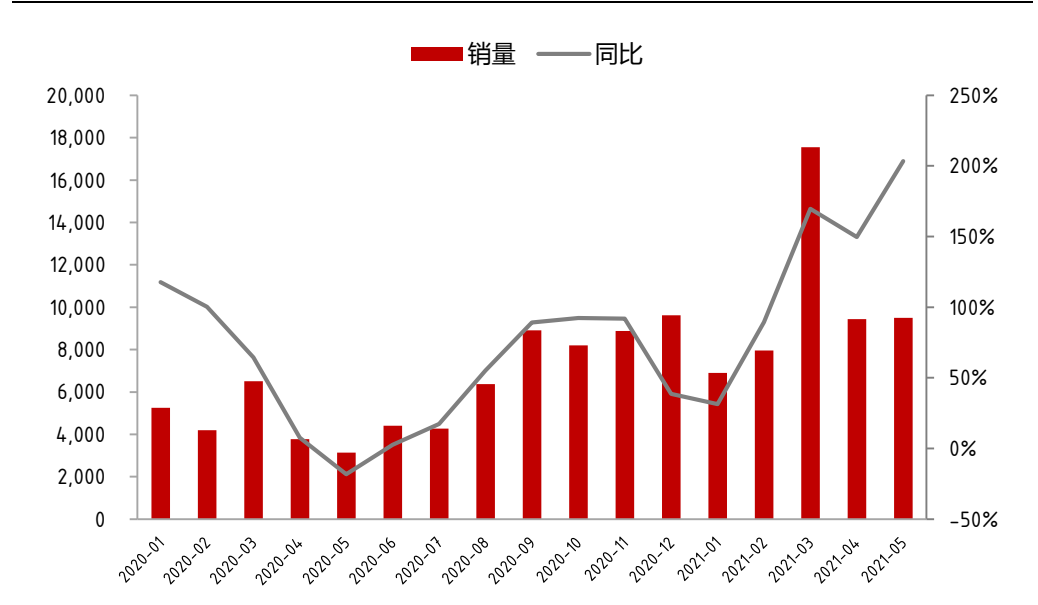
资料来源：EV-SALE，浙商证券研究所

5. 瑞典销量分析

5.1. 5月瑞典新能源汽车销量在稳步提升

根据官方公布的数据，2021年5月瑞典新能源汽车（纯电动+插混）销量达到0.95万辆，同比增长203.4%，环比增长0.72%，同比大幅增长是因为去年全球疫情导致各国居民消费力不足带来的销量大幅下跌，年初至今累计销量达到5.13万辆，同比增加124.5%。

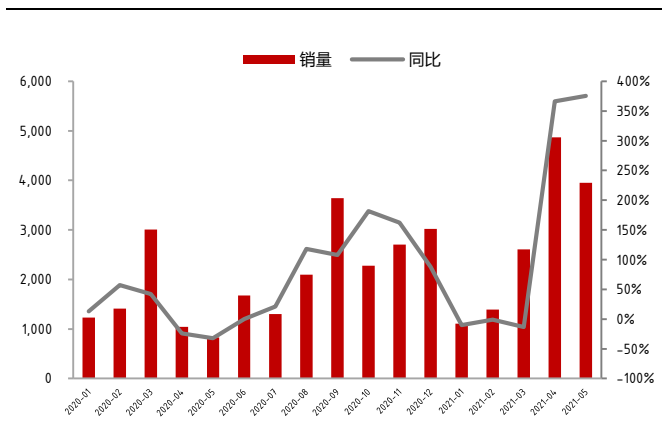
图 27：瑞典新能源汽车（BEV+PHEV）销量整体呈现上升趋势。



资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

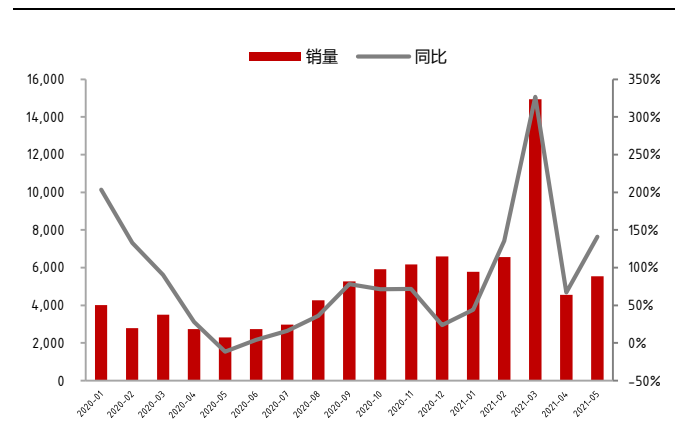
从细分销量上来看，纯电动车 5 月销量 3953 辆，同比增长 375.7%，环比增长 -18.81%，年初至今累计销量达到 1.4 万辆，同比增长 85.3%。5 月插电混合汽车销量达到 5547 辆，同比增长 141.2%，环比增长 21.56%，年初至今累计销量达到 3.74 万辆，同比增长 143.7%。新能源车整体销量呈现较为稳定的上涨趋势。

图 28：2020 年 1 月-2021 年 5 月瑞典纯电动汽车销量（辆）



资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

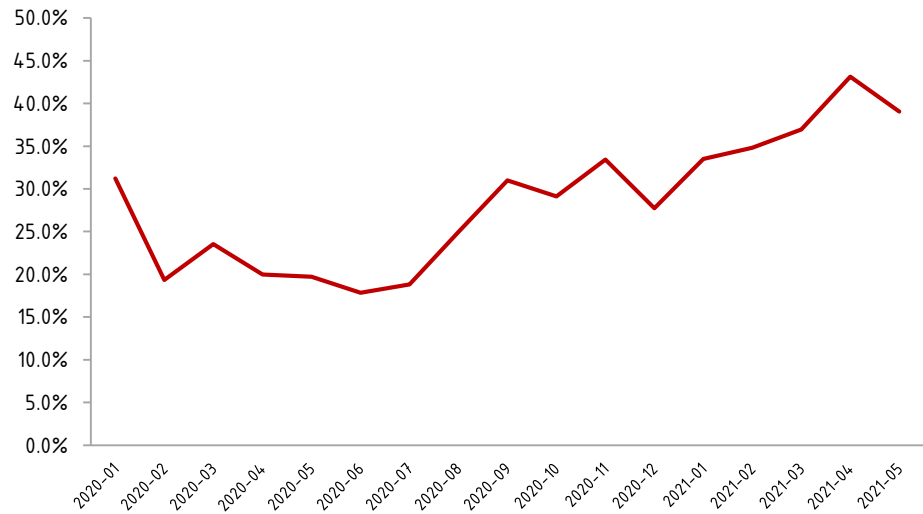
图 29：2020 年 1 月-2021 年 5 月瑞典插电混合汽车销量（辆）



资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

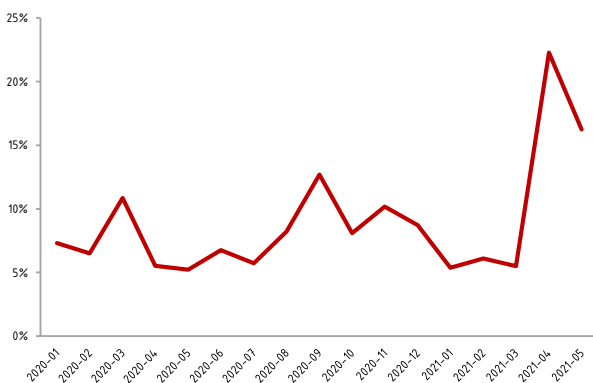
2021年5月瑞典新能源汽车当月渗透率达到39.05%，从进入2021年以来瑞典新能源汽车月度渗透率均维持在30%以上，并且略有上升趋势。纯电车在四月份渗透率有显著提升，主要是因为大众集团旗下ID.3、ID.4的热卖，两种型号当月销售额达到1913辆，这部分增量导致4月整体销售额较上月有较大增长。瑞典整体渗透率从2020年2月19.36%到如今的39.05%。从数据可以看出瑞典纯电汽车和插混汽车的渗透率差距较为明显，这与大部分市场都有所不同，其主要原因是因为瑞典本土品牌沃尔沃第一纯电动车型Volvo XC40是在2020年11月上市，并且当进入21年以来该种车型在瑞典销量共计仅468台。预期市场在Volvo XC40量产后率先在瑞典交付，瑞典纯电汽车市场前景可期。

图 30：瑞典新能源汽车（BEV+PHEV）月度渗透率整体呈现明显上行趋势



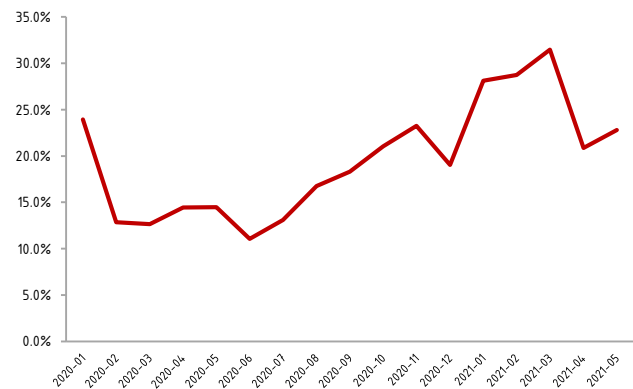
d 资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

图 31：2020年1月-2021年5月瑞典纯电动汽车渗透率%



资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

图 32：2020年1月-2021年5月瑞典插混汽车渗透率%



资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

5.2. 政策推出提升消费者购买新能源车欲望

瑞典作为典型的北欧国家，政府政策的支持对消费者接受新能源汽车有指向型的影响。政府通过降低新能源汽车的购置价格作为推动汽车销售的主要方法，此外，通过降低流转税和一些地方税（例如道路税、停车费）也是推动新能源汽车发展的重要手段。另外在瑞典的汽车制造商例如沃尔沃，生产插混汽车在市场上十分有影响力，过去几年里瑞典插混汽车在市场上获得了较多的市场份额。

同时在北欧地区，消费者的实际购车后，对于充电设备的相关政策尤为关注。瑞典地处北欧，气候较为寒冷，理论上是不适合新能源汽车的推广，使得充电桩的建设完善，使得消费者不用太担心汽车的续航里程问题。所以，公共充电桩被认为是充电基础设施生态中的必不可少的一环。从 2020 下半年以来，瑞典的新能源汽车市场逐渐恢复，平均每月销量 0.95 万辆离不开瑞典政府的补贴支持。

表 9：瑞典新能源汽车产业相关补贴政策一览

有限日期	车型	购车补贴	税收优惠
19 年开始	零排放汽车	60000 瑞典克朗	减少年度道路税 (360 瑞典克朗)
	轻型卡车		
	PHEV 排放 ≤ 70g/km	10000 瑞典克朗	
	公务车		BEV 和 PHEV 降低 40% (最高 10000 瑞典克朗)。

购买电动巴士、卡车可享受优先购车权

资料来源：ACEA，浙商证券研究所

表 10：其他相关补贴政策

其他政策	内容		
	基础设施（充电桩）建设补贴 960 欧元或者 50% 安装费（选择费用较低者）		
新能源车 现金补贴 优惠	碳排放 (g/km)	分累	补贴额
	0		60000 瑞典克朗
	1-30	补贴价不超过总价的 25%	35000 瑞典克朗
31-60	10000 瑞典克朗		

资料来源：政府官网，浙商证券研究所

从 BIL Sweden 披露的数据可以看出，5 月份大众集团旗下纯电汽车 ID.4 的热卖，销量 693 辆霸占榜首，韩系品牌起亚因其产品的高性价比位居第二。瑞典本土品牌汽车 Polestar 2 和 Volvo XC40 随着量产以及逐步率先在本土交付，占据第五和第十。特斯拉 Model 3 因前期工厂停产，导致销量有所下降。整体上看 5 月共售 3953 辆纯电汽车，纯电车靠着本土品牌的成长和其他车型的销售，以及充电桩的相关补贴政策，预计未来纯电汽车的市场将进一步得到发展。

表 11：2021 年 5 月瑞典纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行

EV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	VW ID.4	693	1	Kia Ceed	697
2	Kia Niro	430	2	Volvo XC60	459
3	Skoda Enyaq	364	3	Kia Niro	276
4	VW ID.3	343	4	VW Passat	242
5	Polestar 2	276	5	BMW 5-Series	230
6	Audi E-tron	242	6	Kia Sorento	230
7	Tesla Model 3	228	7	Volvo S/V60	227
8	Nissan Leaf	215	8	Toyota Rav 4	211
9	Renault Zoe	132	9	BMW 3-Series	203
10	Volvo XC40	131	10	Peugeot 3008	180

资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

进入 2021 年插混汽车占新能源汽车总量超过七成，其主要原因是北欧气候较冷，导致瑞典消费者天然倾向于购买插混汽车。瑞典沃尔沃插混汽车多个车型占据榜单，甚至高端车 Volvo XC60 和 Volvo S/V90N 今年累计销量分别达到 3348 辆和 1012 辆，同时可以看到日韩系汽车以高性价比得到瑞典消费者的青睐，Kia Ceed 以 4006 的销售额占据榜首，Toyota Rav 4 以 2405 辆位于第四。德系经典品牌大众 VW Passat 和宝马 BMW 3-Series、BMW 5-Series 也榜上有名。纯电汽车方面，以大众集团公司基于 MEB 平台的 VW ID.4 在深受瑞典消费者喜爱。特斯拉销量受到停产影响，销量不及预期。

表 12：2021 年 1-5 月瑞典纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量累计排行

EV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	VW ID.4	2250	1	Kia Ceed	4006
2	Tesla Model 3	1596	2	Volvo XC60	3348
3	Kia Niro	1550	3	Volvo S/V60	3107
4	VW ID.3	1117	4	Toyota Rav 4	2405
5	Polestar 2	986	5	Volvo XC40	2185
6	Audi E-tron	905	6	Kia Niro	1992
7	Nissan Leaf	842	7	BMW 3-Series	1475
8	Skoda Enyaq	514	8	VW Passat	1279
9	Volvo XC40	468	9	BMW 5-Series	1273
10	Renault Zoe	455	10	Volvo S/V90N	1012

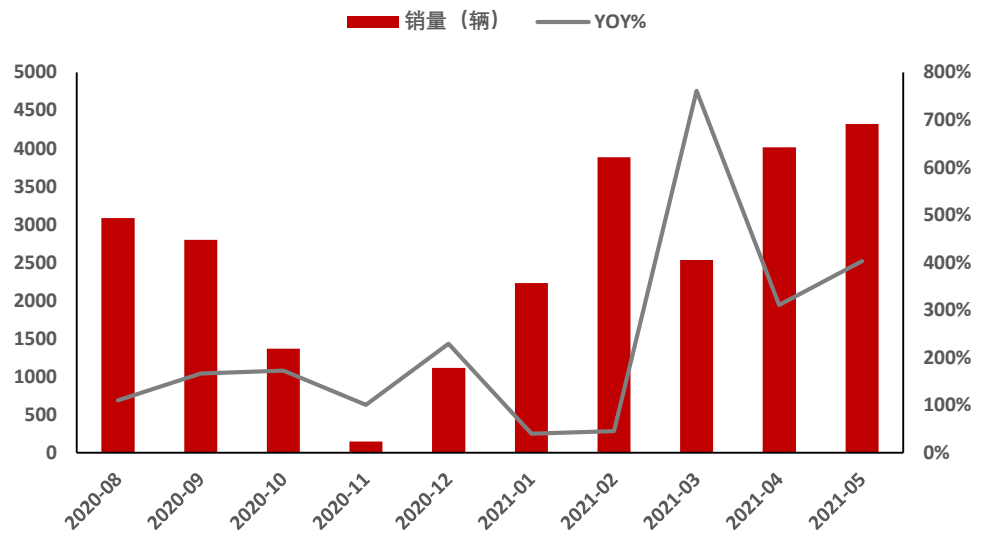
资料来源：BIL Sweden，浙商证券研究所

6. 西班牙销量分析

6.1. 销量稳中向好，同比实现高增

根据官方公布的数据，2021年5月西班牙新能源汽车（纯电动+插混）销量达到6251辆，同比增长460.1%，环比增长38.9%，继续保持稳健增势，同比大幅提升主要由于去年同期欧洲正处于疫情爆发期，封城叠加停工直接导致销量低迷。年初至今累计销量突破2万辆，同比增加150.6%。

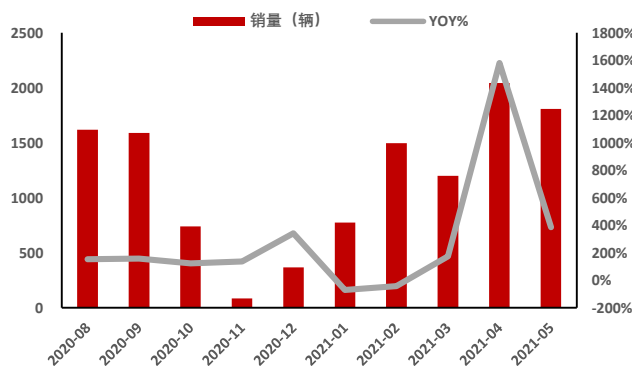
图 33：西班牙新能源汽车（BEV+PHEV）月度销量及同比增速呈现上行趋势



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

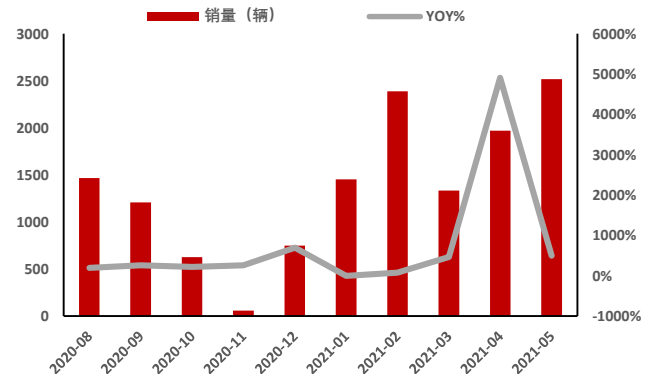
从细分销量上看纯电动汽车当月销量达到1792辆，同比增长387.0%，环比增长24.0%，继续保持稳健增势，年初至今累计销量达6683辆，同比增长51.8%。5月插混汽车销量达4459辆，同比增长496.1%，环比增长46.0%，年初至今累计销量达14657辆，同比增长256.3%。

图 34：2020年1月-2021年5月西班牙纯电动汽车销量（辆）



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

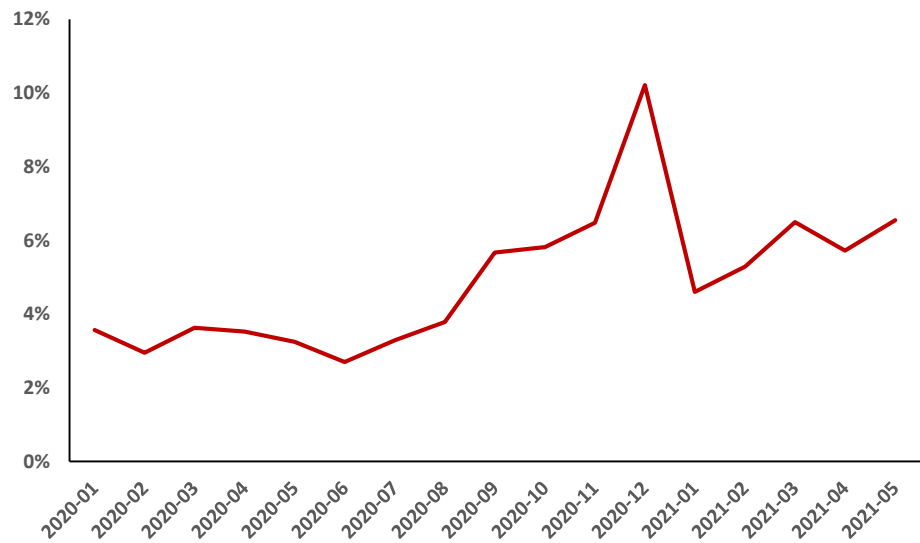
图 35：2020年1月-2021年5月西班牙插混汽车销量（辆）



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

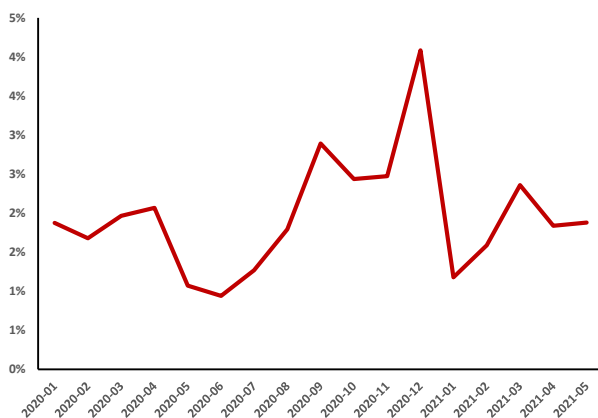
2021年5月西班牙新能源汽车当月渗透率达到6.3%，相比去年同期增长3.3个百分点，虽然绝对增幅较小，但是相增长明显。2020年1月至今，新能源车渗透率由3.6%快速抬升至2020年12月的10.2%（由于年末新能源业绩压力大，更容易放量）后回调至2021年5月的6.3%。分类型看，目前纯电的渗透率仍较低，21年5月渗透率为1.9%，与2020年1月相比渗透率基本没有变化。插电混动汽车渗透率相对高，为4.7%，相对2020年1月提升3个百分点。整体来看，西班牙新能源车市场发展相对缓慢，主要由于疫情的持续影响，重要支柱产业旅游业受较大影响，暂缓了国内需求复苏。长期而言，在政策的积极推动下，渗透率仍有较大的增长空间。

图 36：西班牙新能源汽车（BEV+PHEV）月度渗透率整体呈现上行趋势



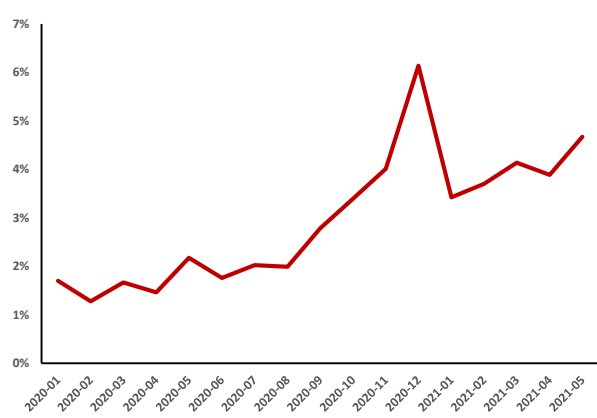
资料来源：政府官网，浙商证券研究所

图 37：2020 年 1 月-2021 年 5 月西班牙纯电动汽车渗透率%



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

图 38：2020 年 1 月-2021 年 5 月西班牙插混汽车渗透率%



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

6.2. 补贴力度有望加强，渗透率提升空间大

西班牙现行的新能源车补贴政策主要由 2020 年 6 月出台的 MOVES II 计划，其包含了总计 1 亿欧元的补贴，消费者得到的补贴取决于电动车的续航里程以及是否报废原车辆，对个人而言，购买新能源乘用车（包括纯电与混动，但是售价不能超过 45000 欧元）的最高补贴额度为 5500 欧元（购买续航 90 公里以上的电动车，并报废原车辆），对中小型企业及大型企业的补贴力度小于个人，上限分别为 4000 欧元和 3000 欧元。

2021 年 2 月，由于西班牙部分地区补贴额度已经用完，西班牙政府决定再次追加 2000 万欧元的额度以继续支持新能源电动车的生产与销售。于此用时，西班牙政府宣布了 MOVES III 计划，预计新计划的补贴额度更大，达到 4-8 亿欧元（取决于各地进展），并于 MOVES II 额度使用完毕后开启。从金额总量上看，MOVES III 补贴力度是 MOVES II 的数倍，有望支撑西班牙新能源车市场稳健发展，是渗透率提升的强有力政策保障。

表 13：西班牙 MOVES II 新能源乘用车补贴政策一览(售价上限为 45000 欧元)

补贴类型	续航里程	补贴（欧元，不报废原车辆）	补贴（欧元，报废原车辆）
个人	30-90 km	1,900	2,600
	90 km 以上	4,000	5,500
中小型公司	30-90 km	1,670	2,300
	90 km 以上	2,920	4,000
大型公司	30-90 km	1,600	2,200
	90 km 以上	2190	3,000

资料来源：wallbox，浙商证券研究所

表 14：2021 年 5 月西班牙纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行

EV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	TESLA MODEL 3	218	1	Peugeot 3008	454
2	RENAULT ZOE	118	2	Mercedes CLA	391
3	SEAT MII	111	3	Mercedes GLC	227
4	VW ID. 4	102	4	Ford Kuga	188
5	PEUGEOT 2008	92	5	Citroen C5 Aircross	164

资料来源：EV-SALE，浙商证券研究所

表 15：2021 年 1-5 月西班牙纯电动汽车 BEV 和插混汽车 PHEV 分车型销量排行

EV	车型	销量	PHEV	车型	销量
1	TESLA MODEL 3	737	1	Peugeot 3008	1582
2	RENAULT ZOE	544	2	Citroen C5 Aircross	677
3	KIA NIRO	444	3	Mercedes GLC	657
4	SEAT MII	427	4	Mercedes CLA	655
5	VW ID. 4	373	5	Renault Captur	628

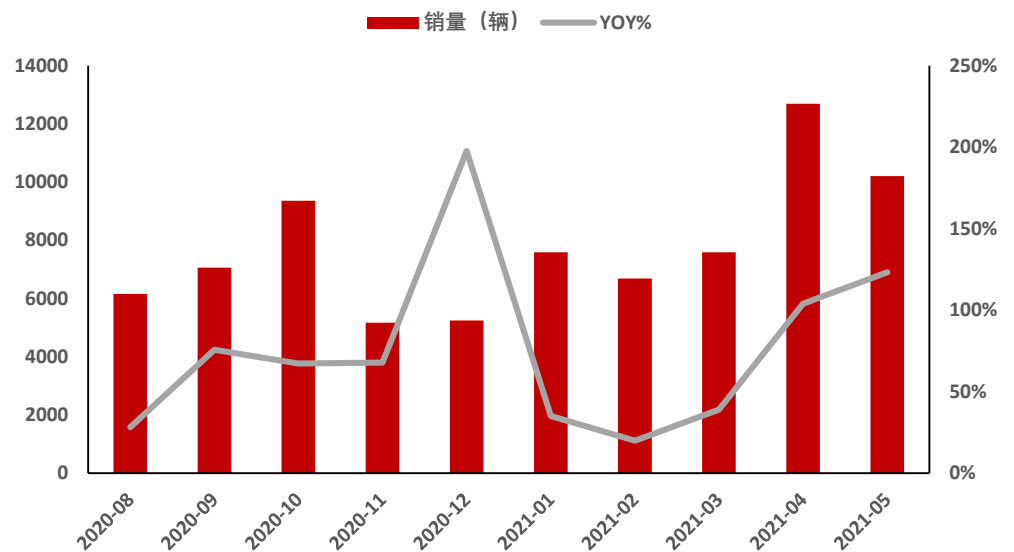
资料来源：EV-SALE，浙商证券研究所

7. 挪威销量分析

7.1. 销量稳健增长，渗透率持续提升

根据官方公布的数据，2021年5月挪威新能源汽车（纯电动+插混）销量达到11719辆，同比增长123.3%，环比增长11.1%，继续保持稳健增势，同比大幅提升主要由于去年同期欧洲正处于疫情爆发期，封城叠加停工直接导致销量低迷。年初至今累计销量超过5万辆，同比增加57.7%。

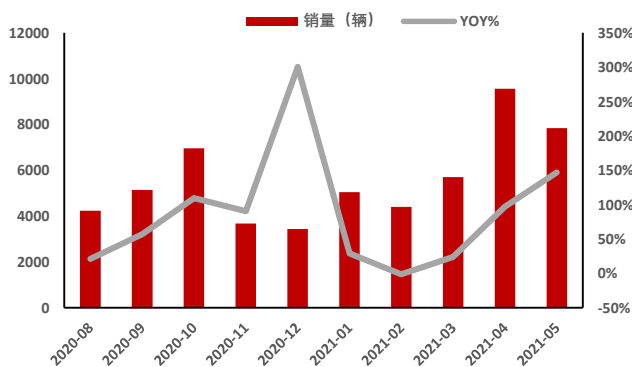
图 39：挪威新能源汽车（BEV+PHEV）月度销量及同比增速呈现上行趋势



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

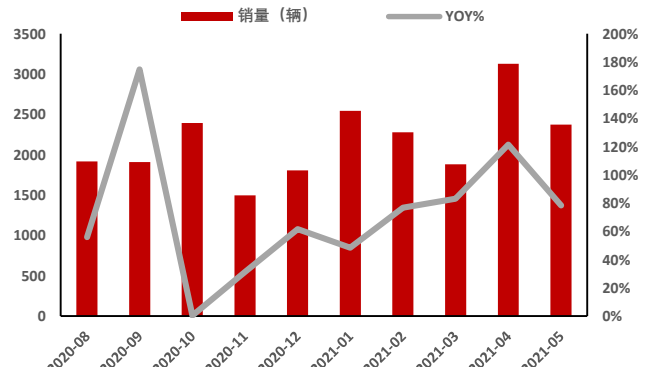
从细分销量上看，纯电动汽车当月销量达到8498辆，同比增长146.7%，环比增长17.6%，继续保持稳健增势，年初至今累计销量达34880辆，同比增长48.7%。5月插混汽车销量达3221辆，同比增长78.4%，环比增长-2.9%，年初至今累计销量达17142辆，同比增长80.0%，整体呈现稳定增长趋势。

图 40：2020年1月-2021年5月挪威纯电动汽车销量（辆）



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

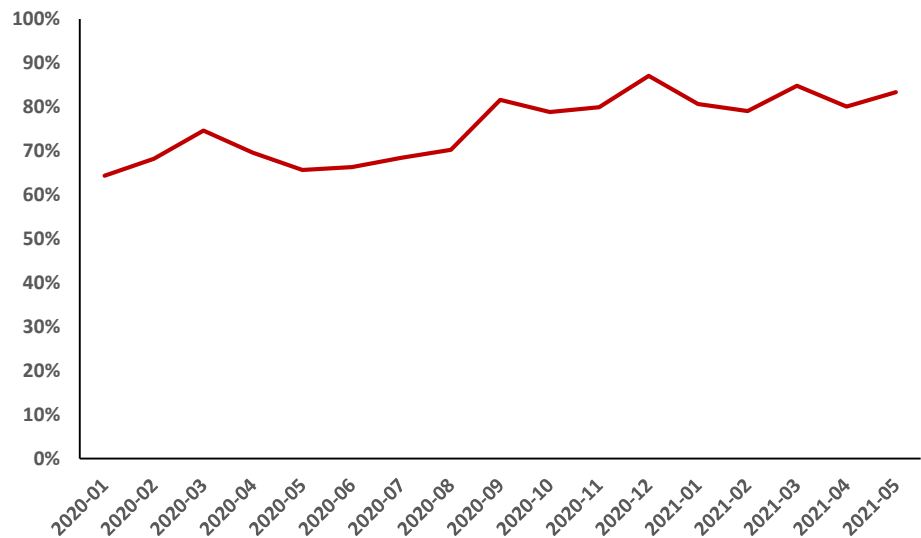
图 41：2020年1月-2021年5月挪威插混汽车销量（辆）



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

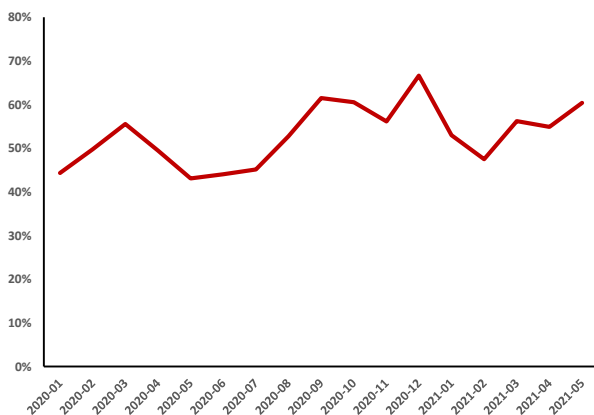
2021年5月挪威新能源汽车当月渗透率达到83.3%，是全球新能源车渗透率最高的几个国家之一，据Wikipedia，挪威的新能源车人均保有量位列全球第一。2020年至今，挪威新能源汽车渗透率保持了稳健提升的态势，由2020年1月的64.4%稳步提升到了2021年的83.3%，提升18.9个百分点。分车型看，纯电车型渗透率由44.3%提升至60.4%，提升16.1个百分点，贡献了主要增量，同时也是主流的新能源车型，主要得益于挪威政策免除纯电动汽车的购置/注册税（purchase/registration tax）与增值税（VAT tax），而混动汽车没有这两类税收优惠，因此混动汽车渗透率由20.1%提升至22.9%，贡献相对少的增量。

图 42：挪威新能源汽车（BEV+PHEV）月度渗透率整体呈现明显上行趋势



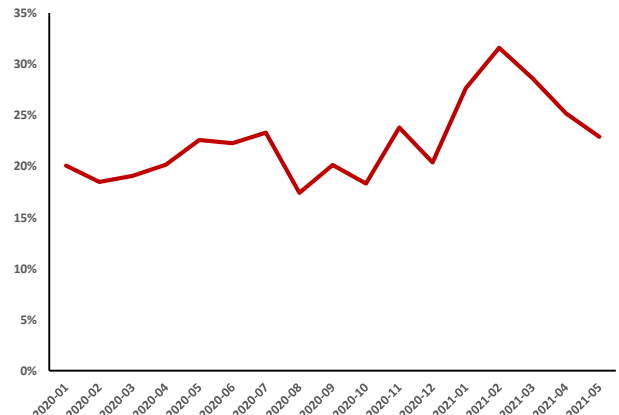
资料来源：政府官网，浙商证券研究所

图 43：2020年1月-2021年5月挪威纯电动汽车渗透率%



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

图 44：2020年1月-2021年5月挪威插混汽车渗透率%



资料来源：政府官网，浙商证券研究所

7.2. 政策全方位助推，电动化领跑全球

自 1990 年起，挪威政府陆续出台政策支持由燃油汽车向电动汽车的产业转型，截至目前，挪威新能源汽车产业已经形成十分完善的支持政策框架，包括。其中与经济性最直接相关的购置/注册税 (purchase/ registration tax) 与增值税 (VAT tax) 只针对纯电汽车，混合动力汽车无法享受此类优惠。对于混合动力汽车而言，其购置税由汽车重量、二氧化碳排放量及氮氧化物排放量共同计算得出，挪威对混合动力汽车的优惠政策主要在于提供计算购置税时的汽车重量折减（2013 年为 15%，2015 年为 26%）。

挪威国会立下目标，计划 2025 年所有的新销售车辆为 0 碳排放（纯电动或氢能），得益于挪威积极有效的优惠政策，挪威的新能源车渗透率居世界前列，人均新能源车保有量为全球第一。挪威政府决定，在 2021 年末之前，维持当前的对 0 排放汽车的优惠政策。2021 年之后，这些优惠政策将根据市场情况调整。其中最重要的增值税（VAT）豁免政策已被 ESA 批准延期到 2022 年底。

表 16：挪威新能源汽车产业相关补贴优惠政策一览

政策内容	政策时间	相关内容
购置税及增值税减免	1990-	免除购置/进口税 (No purchase/import taxes)
	2001-	免除 25% 增值税 (Exemption from 25% VAT on purchase)
	1996-	免除每年道路税 (annual road tax)
	1997-2017	免除公路及轮渡收费 (No charges on toll roads or ferries)
费用减免	2018-	最高 50% 轮渡收费 (Maximum 50% of the total amount on ferry fares for electric vehicles)
	2019	最高 50% 公路收费 (Maximum 50% of the total amount on toll roads)
	1999-2017	免除市政停车场收费 (Free municipal parking)
	2018-	最高 50% 市政停车场收费，适用于本地电动汽车 (Parking fee for EVs was introduced locally with an upper limit of a maximum 50% of the full price)
道路权限拓宽	2005-	可使用公共汽车车道 (Access to bus lanes)
	2016	新政允许将通行权局限于携带 1 名或多名乘客的电动车 (New rules allow local authorities to limit the access to only include EVs that carry one or more passengers)
企业购车税减免	2000-2018	减免 50% 企业购车税 (50 % reduced company car tax)
	2018-	企业购车税减免降低至 40% (Company car tax reduction reduced to 40%)
	2015	租赁时免除 25% 增值税 (Exemption from 25% VAT on leasing)
其他	2018	对由燃油转为 0 排放的货车提供财政补贴 (Fiscal compensation for the scrapping of fossil vans when converting to a zero-emission van)
	2019	允许持 B 类驾照的司机驾驶 C1 类的电动货车 (最多 4250kg 的轻卡) (Allowing holders of driver licence class B to drive electric vans class C1 (light lorries) up to 4250 kg)

资料来源: elbil, 浙商证券研究所

表 17：2021 年 5 月挪威纯电动汽车 BEV 分车型销量排行

排名	车型	5 月销量 (辆)	1-5 月累计销量 (辆)
1	Ford Mustang Mach-E	1384	1429
2	Skoda Enyaq iV	795	1179
3	Volkswagen ID.4	774	3458
4	Tesla Model 3	504	3074
5	Mercedes-Benz EQC	492	2083
6	Audi e-tron	447	2897
7	Nissan LEAF	285	1963
8	Polestar 2	280	2010
9	MG ZS EV	195	1242
10	BMW i3	130	846

资料来源: insideevs, 浙商证券研究所

从按车型披露的销量数据看, 2021 年 5 月新上市的福特 Mustang Mach-E 销量摘冠, 达 1384 辆, 远超第二名斯柯达 Enyaq iV 的 795 辆。福特 Mustang Mach-E 与斯柯达 Enyaq iV 均在挪威地区刚上市即取得亮眼销售成果, 1-5 月累计销量分别为 1429 辆与 1179 辆, 预计在年内销量仍有很大增长空间。2021 年 5 月 3-6 名畅销车型分别为大众 ID.4、特斯拉 Model 3、奔驰 EQC 和奥迪 e-tron, 这些都是传统车企的主力电动车型, 且已经上市一段时间, 销量进入稳定阶段, 对应 5 月销量分别为 774、504、493 与 447 辆, 1-5 月累计销量分别为 3458、3074、2083 和 2897 辆, 在挪威地区累计销量排名中占据了前四席。

8. 投资建议

我们认为 5 月欧洲主要市场新能源汽车销量优异的表现验证了我们此前的观点——海外新能源市场已经进入增长快车道, 根据我们的测算, 预计欧洲全年销量将突破 220 万辆。我们建议重点关注已经进入欧洲供应链的动力电池龙头【宁德时代】、【亿纬锂能】、【国轩高科】; 预计 2021 年全球新能源汽车市场将保持高增速带动对动力电池需求提升, 因此建议重点关注产业链细分赛道优质标的【恩捷股份】、【星源材质】、【赣锋锂业】、【璞泰来】、【中科电气】、【中伟股份】、【当升科技】、【容百科技】、【天赐材料】、【新宙邦】; 此外建议重点关注新能源汽车配套零部件商【宏发股份】、【特锐德】。

9. 风险提示

欧洲新能源汽车推广不及预期, 欧洲电池工厂建设进度不及预期。

股票投资评级说明

以报告日后的 6 个月内，证券相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、买入：相对于沪深 300 指数表现 +20% 以上；
- 2、增持：相对于沪深 300 指数表现 +10% ~ +20%；
- 3、中性：相对于沪深 300 指数表现 -10% ~ +10% 之间波动；
- 4、减持：相对于沪深 300 指数表现 -10% 以下。

行业的投资评级：

以报告日后的 6 个月内，行业指数相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，定义如下：

- 1、看好：行业指数相对于沪深 300 指数表现 +10% 以上；
- 2、中性：行业指数相对于沪深 300 指数表现 -10% ~ +10% 以上；
- 3、看淡：行业指数相对于沪深 300 指数表现 -10% 以下。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重。

建议：投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者不应仅仅依靠投资评级来推断结论

法律声明及风险提示

本报告由浙商证券股份有限公司（已具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格，经营许可证编号为：Z39833000）制作。本报告中的信息均来源于我们认为可靠的已公开资料，但浙商证券股份有限公司及其关联机构（以下统称“本公司”）对这些信息的真实性、准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不发生任何变更。本公司没有将变更的信息和建议向报告所有接收者进行更新的义务。

本报告仅供本公司的客户作参考之用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本报告仅反映报告作者的出具日的观点和判断，在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估，并应同时考量各自的投资目的、财务状况和特定需求。对依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及/或其关联人员均不承担任何法律责任。

本公司的交易人员以及其他专业人士可能会依据不同假设和标准、采用不同的分析方法而口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论和/或交易观点。本公司没有将此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。本公司的资产管理公司、自营部门以及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。

本报告版权均归本公司所有，未经本公司事先书面授权，任何机构或个人不得以任何形式复制、发布、传播本报告的全部或部分内容。经授权刊载、转发本报告或者摘要的，应当注明本报告发布人和发布日期，并提示使用本报告的风险。未经授权或未按要求刊载、转发本报告的，应当承担相应的法律责任。本公司将保留向其追究法律责任的权利。

浙商证券研究所

上海总部地址：杨高南路 729 号陆家嘴世纪金融广场 1 号楼 29 层

北京地址：北京市广安门大街 1 号深圳大厦 4 楼

深圳地址：深圳市福田区太平金融大厦 14 楼

上海总部邮政编码：200127

上海总部电话：(8621) 80108518

上海总部传真：(8621) 80106010

浙商证券研究所：<https://www.stocke.com.cn>