

12 月欧洲新能源车销量再创新高，渗透率超 40%

2023 年 01 月 26 日

外部干扰因素余波尚存，但在年末销量冲量的积极影响下，欧洲乘用车和新能源汽车销量均呈现同环比双增，新能源车渗透率达 39.97%。基于八国数据测算，12 月欧洲新能源车销量为 42.97 万辆，同增 52.08%，渗透率达 40.10%，同增 9.5 Pcts。2022 年，八个主要车市销量在欧洲总体新能源车市场占比约 84%。从销量上看，德国领跑欧洲车市，单月新能源车销量实现 17.41 万辆。同比方面，除意大利、西班牙和荷兰分别同比下降 29.17%、3.26% 和 32.26%，其余国家均实现同比增长；受年末高销量效应的积极影响下，除西班牙外，其余七国销量环比均实现增长，其中德国和挪威环比增幅显著，分别达 69.79% 和 98.76%。从渗透率上看，12 月八国渗透率同比增减不一，德国、英国、法国、瑞典渗透率均增长，其中德国和瑞典渗透率同比各提升 19.7 和 13.9 Pcts，意大利、西班牙、挪威和荷兰渗透率同比下降。环比方面，西班牙和挪威渗透率有所下降，德国、英国、法国、意大利、荷兰、瑞典渗透率均实现增长。未来，我们预计 2023 年欧洲新能源车销量将高达 310 万辆，增长率为 20%。

政策奠定高速增长，车企引领大方向。碳排放政策的倒逼是欧洲新能源车增长的根本原因，根据欧洲委员会提案“Fit For 55”，2030 年较 2021 年碳排放量降幅上调至 55%，且规划在 2035 年彻底结束内燃机时代，目前法案将在未来数月于成员国与欧洲议会谈判。若法案通过，以此法案为基础，2025/2030/2035 年新车平均碳排放将达到 80.75/42.75/0g/km；自 2020 年欧洲确定碳排放目标，欧洲新能源车渗透率正在经历跃迁。2021 至 2022 年各季度分别实现新能源车渗透率 14.77%、16.87%、20.40%、39.35%、21.48%、21.12%、22.89%、34.32%，同比分别增长 7.27Pcts、8.47Pcts、9.67Pcts、21.41Pcts、6.71Pcts、4.25Pcts、2.49 Pcts、-5.0 Pcts。与此同时，以特斯拉、福特为首的车企和中国锂电产业链公司也纷纷在欧洲规划产能、建设工厂。而全球新能源汽车市场正在逐步形成“车企——电池——材料——资源”强强联合的稳定供应体系。随着以欧洲为首的新能源车市场异军突起，中国锂电产业链具备全球竞争力的电池材料厂商将持续受益。

投资建议：1) 长期竞争格局向好，且短期有边际变化的环节。重点推荐：a、电池：宁德时代；b、隔膜：恩捷股份；c、热管理：三花智控；d、高压直流：宏发股份；e、薄膜电容：法拉电子，建议关注中熔电气等。2) 4680 技术迭代，带动产业链升级。4680 目前可以做到 210 Wh/kg，后续若体系上使用高镍 91 系和硅碳负极，系统能量密度有可能接近 270Wh/kg，并可以极大程度解决高镍系热管理难题。重点关注：a、大圆柱外壳：科达利、斯莱克；b、高镍正极：容百科技、当升科技、芳源股份、振华新材、长远锂科、华友钴业、中伟股份、格林美；c、布局 LIFSI：天赐材料、新宙邦。3) 看 2-3 年维度仍供需偏紧的高景气产业链环节。重点关注：a、隔膜：恩捷股份、星源材质、沧州明珠、中材科技；b、铜箔：诺德股份、嘉元科技、远东股份；c、负极：璞泰来、中科电气、杉杉股份、贝特瑞、翔丰华等。4) 新技术带来明显边际弹性变化。建议关注：a、钠离子电池的：振华新材、容百科技、传艺科技、维科技术、元力股份；复合集流体方面的宝明科技、东威科技、元琛科技。

风险提示：1) 新车型销量不及预期。2) 原材料价格波动。3) 产能扩张不及预期、产品开发不及预期。

推荐

维持评级


分析师 邓永康

执业证书：S0100521100006

电话：021-60876734

邮箱：dengyongkang@mszq.com

研究助理 席子屹

执业证书：S0100122060007

电话：021-60876734

邮箱：xiziyi@mszq.com

研究助理 李孝鹏

执业证书：S0100122010020

电话：021-60876734

邮箱：lixiaopeng@mszq.com

研究助理 赵丹

执业证书：S0100122120021

电话：021-60876734

邮箱：zhaodan@mszq.com

相关研究

- EV 观察系列 130：12 月新能源车销量再创新高，后续动能强劲-2023/01/23
- 洞鉴光伏-23 年 1 月刊：追光趁年华-2023/01/21
- 海外充电桩系列 (02)：海外市场星辰大海，国内企业出海成长加速-2023/01/15
- 电力设备及新能源周报 20230115：新能源车高增收官，光伏产业链价格降幅趋缓-2023/01/15
- 光伏行业深度报告：硅料降价+N 型放量+POE 紧缺带动胶膜量利齐升-2023/01/13

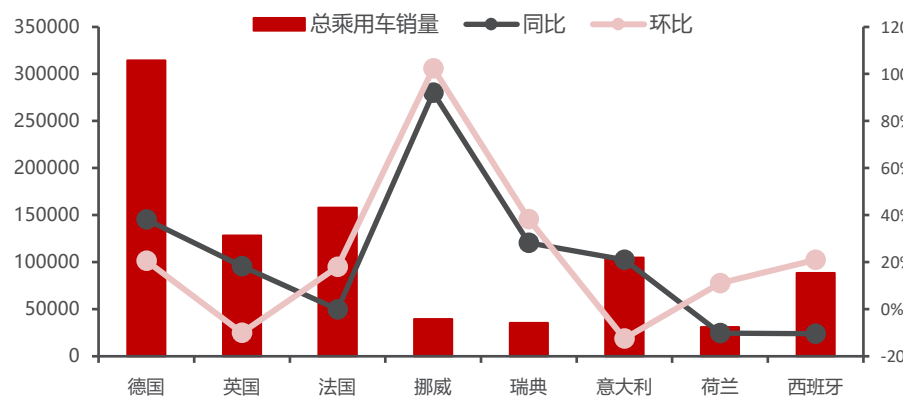
目录

1 12月欧洲新能源车销量 42.97 万辆，同增 52.08%，渗透率达 40.10%，同增 9.5 Pcts	3
2 政策奠定高增长，车企引领大方向	10
3 投资建议	17
4 风险提示	19
插图目录	20
表格目录	20

1 12月欧洲新能源车销量42.97万辆,同增52.08%, 渗透率达40.10%,同增9.5 Pcts

供应链外部干扰因素仍在,但在年末销量冲量作用下,12月欧洲乘用车销量实现同环双增。欧洲虽然仍处于疫情、俄乌冲突、能源危机、高通胀的多重影响中,但因接近年末,12月乘用车整体销量实现同比增加。12月,德国、法国、英国、意大利、西班牙、挪威、瑞典、荷兰八个主要市场整体乘用车销量分别达到31.43、15.80、12.84、10.49、8.86、3.95、3.54、3.09万辆,八国合计达90.01万辆,同比上升20.1%,环比上升12.00%;欧洲八国乘用车销量除法国、西班牙、荷兰外同比均有所上升;环比除意大利、英国外其余均环比上升;八国2022年销量为870.02万辆,同比下降3.83%。12月接近年末,在年末销量冲量作用下呈现环比高增长,符合预期,在高峰销量对比下预计1月份销量将下降。

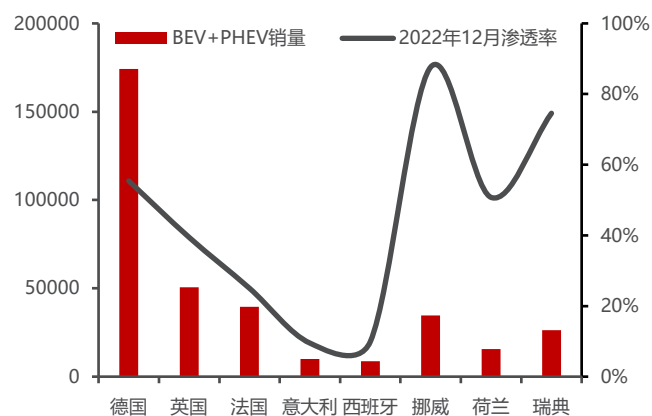
图1: 欧洲主要国家整体车市2022年12月汽车销量情况(辆)



资料来源: Markline, InsideEV, 民生证券研究院

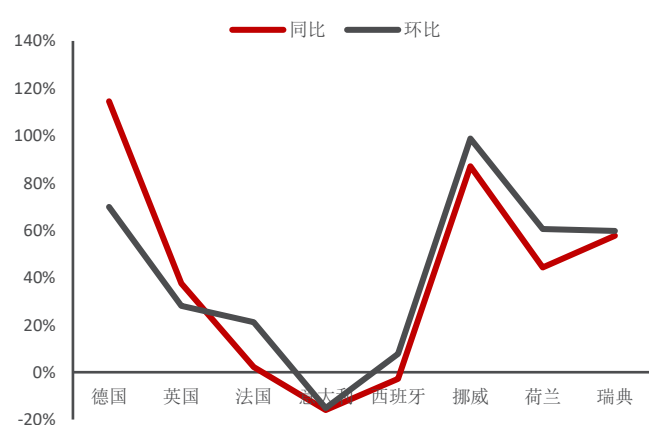
欧洲整体新能源车销量及渗透率实现环比增长。尽管欧洲各国新能源车激励政策已接近尾声,但终端需求已由政策驱动转型为市场驱动,同时俄乌冲突使得燃油价格居高不下,诸多利好因素作用下,预计车市电动化进程仍将稳健前行,整体维持同比及渗透率的稳步增长,但受季节因素扰动,环比或增降不一。德国新能源车销量继续领跑欧洲,实现单月销量17.41万辆。**新能源车销量方面**,除意大利、西班牙和荷兰分别同比下降29.17%、3.26%和32.26%,其余国家均实现同比增长,其中德国同比增幅最大,达114.48%;受年末高销量效应的积极影响,八国环比除意大利外均实现增长,其中德国和挪威环增显著,分别达69.79%和98.76%。**从新能源车渗透率来看**,12月八国渗透率同比增减不一,德国、英国、法国、瑞典渗透率均增长,其中德国渗透率同比提升19.7 Pcts,其余四国渗透率同比下降。环比方面,八国除西班牙、挪威外渗透率均实现增长。新能源车高渗透三国中,挪威渗透率达87.65%,瑞典渗透率达74.56%,荷兰渗透率达50.75%

图2：2022年12月欧洲主要八国 BEV 和 PHEV 销量情况 (辆)



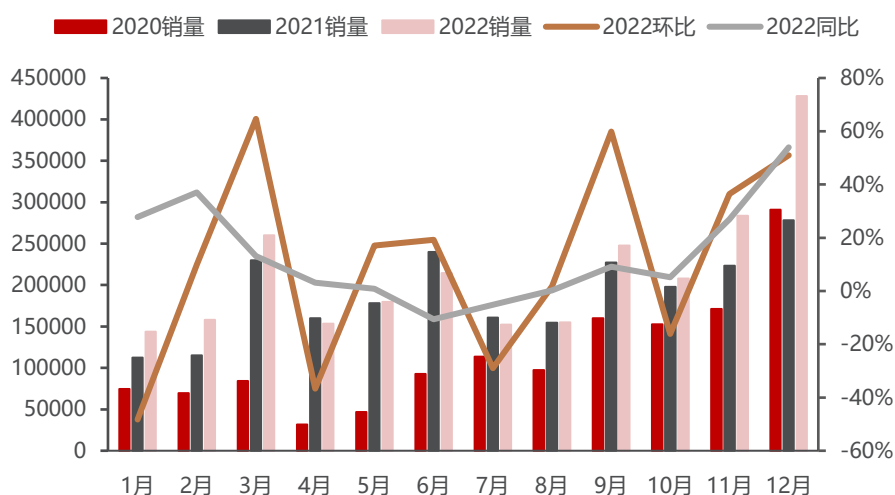
资料来源：Markline, InsideEV, 民生证券研究院

图3：2022年12月欧洲主要八国 BEV+PHEV 销量同比环比情况



资料来源：Markline, InsideEV, 民生证券研究院

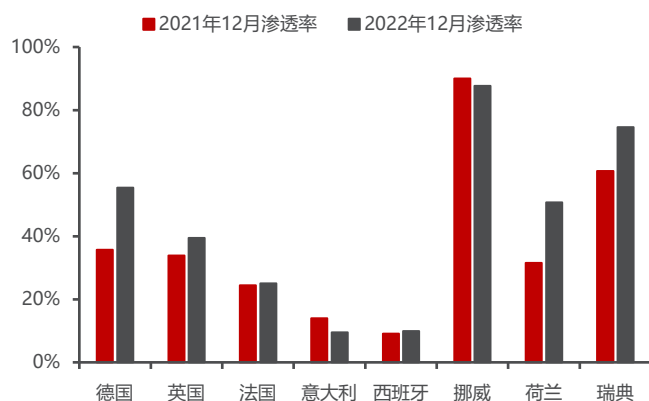
图4：欧洲新能源车月度销量情况 (万辆)



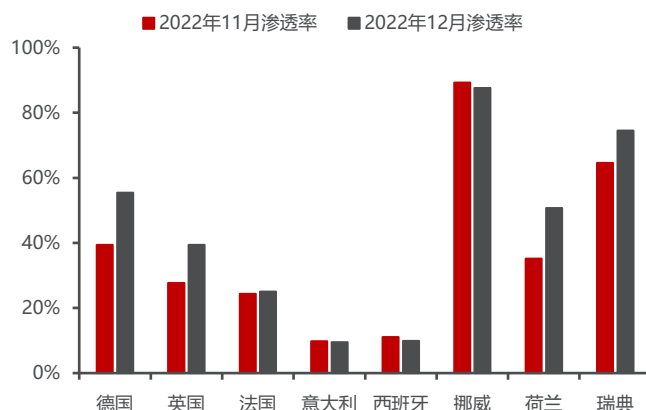
资料来源：EV sales, 民生证券研究院测算

新能源车整体渗透率增长态势持续，欧洲八国渗透率整体同比增长 8.07Pcts。

2022年12月欧洲八国新能源车渗透率同比环比增减不一。**同比方面**，德国、英国、法国、瑞典渗透率分别增长 19.7、5.5、0.6、13.9 Pcts，其余均下降；**环比方面**，德国、英国、荷兰渗透率增长较为显著，分别增长了 16.03、11.74、15.38 Pcts。

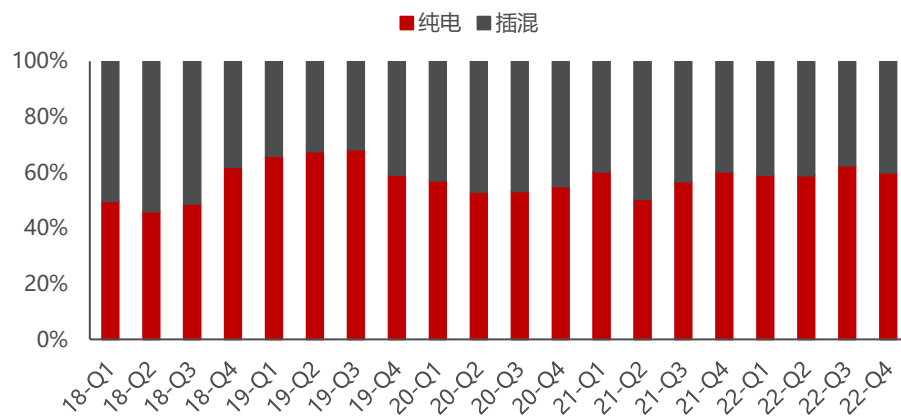
图5：欧洲主要国家新能源车渗透率同比数据


资料来源：Markline, InsideEV, 民生证券研究院

图6：欧洲主要国家新能源车渗透率环比数据


资料来源：Markline, InsideEV, 民生证券研究院

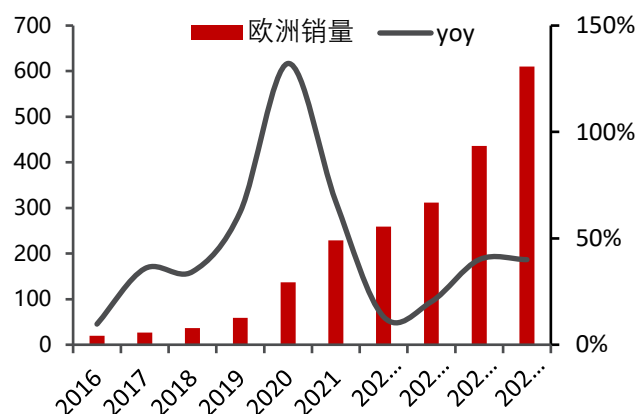
分车型上看，12月欧洲纯电和插混均实现销量同环双增，Q4 纯电占比59.99%。销量方面，12月，欧洲纯电销量达29.15万辆，同比增长68.21%，环比增长63.36%；插电混动销量达13.68万辆，同比增长30.39%，环比增长29.88%。**占比方面**，12月纯电占比达68.05%，相较11月上升5.18 Pcts；插混占比达31.95%。**22Q4**，纯电销量为59.24万辆，插混为39.5万辆，纯电百分比为59.99%，较Q3的62.25%有所下降。

图7：欧洲地区分季度纯电和插混占比


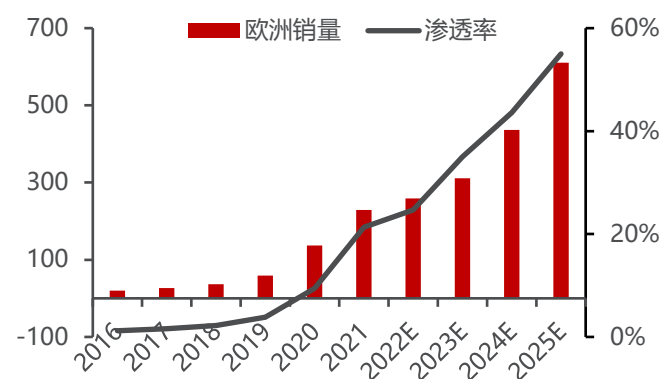
资料来源：ACEA, 民生证券研究院测算

我们估算22年欧洲新能源车销量259万辆，同比增长13.1%，2023年或达310万辆，增长率为20%。目前，在欧洲碳排放法规的倒逼和高补贴政策推动下，新能源车在2021年快速发展，结合ACEA和EV Sales的相关预测，考虑到欧洲对于新能源车的高补贴政策将在近期延续、大众、奔驰为首的传统车企平台化车型持续布局和特斯拉欧洲工厂的建立，以2021年为基年，我们预测2022年欧洲新能源车销量基于：1) 欧洲整体车市在20年受疫情影响下销量大幅缩减后，2021年复苏显著，同比增幅超60%，22年在俄乌冲突、美联储加息等事件导致经济萧条影响下，增速将放缓；2) 2021年上半年欧洲新能源车插混占比提升，结合插混

每公里碳排放高于纯电,原有渗透率目标需上调;3)俄乌冲突导致油价大幅上调,虽利好新能源汽车市场,但亦导致供应链紧张。综上我们预计,欧洲在俄乌冲突、美联储持续加息等负面影响下,2022年欧洲新能源车销量将达258.67万辆,同比持平,渗透率达35.4%。未来预计欧洲乘用车将在1200万辆的基础上稳步提升,结合新能源车渗透率持续上行,我们预测,2023年欧洲新能源车销量将高达310万辆,增长率为20%。

图8: 欧洲新能源车销量和增速情况 (万辆, %)


资料来源: ACEA, EV Sales, 民生证券研究院测算

图9: 欧洲新能源车销量和渗透率情况 (万辆, %)


资料来源: ACEA, EV Sales, 民生证券研究院测算

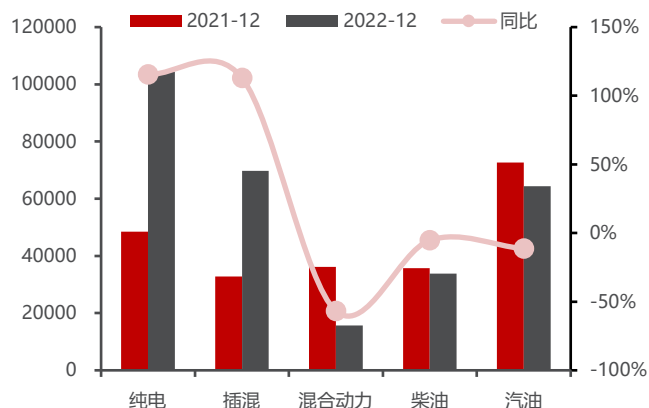
从主要国家来看:

德国: 乘用车与新能源车销量延续欧洲第一, 12月新能源车销量大爆发, 渗透率破半, 2022全年新能源车渗透率同比大幅提升。乘用车总销量方面, 12月乘用车单月销量31.4万辆, 同比增长38.1%, 环比增长20.7%。**新能源车方面**, 12月实现单月销量17.4万辆, 同比增长114.5%, 环比增长69.8%, 稳居欧洲第一。其中, EV销量10.4万辆, 同比增长115.5%, 环比增长80.1%; PHEV销量达7万辆, 同比增长112.9%, 环比增长56.4%。**2022全年乘用车销量为265.1万辆**, 同比增长1.1%, **新能源车销量为83.3万辆**, 同比增长22.2%; **动力系统占比方面, 与11月相比, 纯电和插混占比进一步提升。**12月, 纯电市占比达33.2%, 较11月提升11 Pcts; 插混占比达22.2%, 较11月提升5.1 Pcts; 因此, **12月德国新能源车渗透率达55.4%**, 同比提升19.7 Pcts, 环比提升16 Pcts, 新能源车渗透率首次破半, 提升显著。**2022全年德国新能源车渗透率达31.4%**, 同比提升5.4 Pcts。

德国新能源车市场呈现短期波动、长期高景气态势。受疫情、俄乌冲突、美联储加息等不可控宏观因素与季度不同时点销量差异影响, 德国短期乘用车与新能源车销量将呈现波动, 但随着德国一系列新能源汽车基础设施政策的积极推进以及补贴和税收等制度的完善与落地, 未来德国新能源车以及充电桩等配套基础设施仍将维持高速增长趋势, 与此同时, 受益于奥迪、宝马以及奔驰等主流车企优质车型的陆续投放, 我们预计, 疫情期间德国针对纯电动车的高补贴政策将至少延续至2025年年末, 以稳步持续推动新能车市的长期发展, 在上述政策端与企业端的双

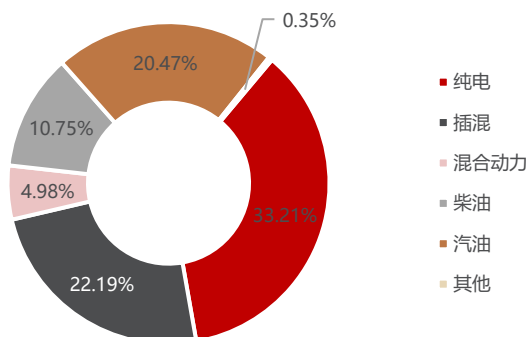
重推进下德国新能源车将在长期进一步渗透。

图10: 德国 22 年和 21 年各车型销量同比情况 (辆)



资料来源: KBA, 民生证券研究院

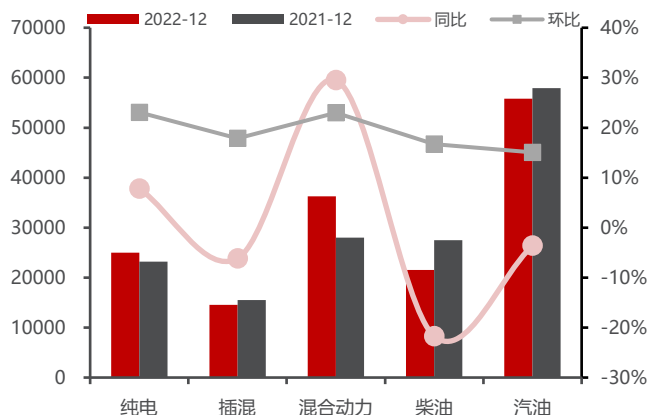
图11: 德国 2022 年 12 月各车型销量占比



资料来源: KBA, 民生证券研究院

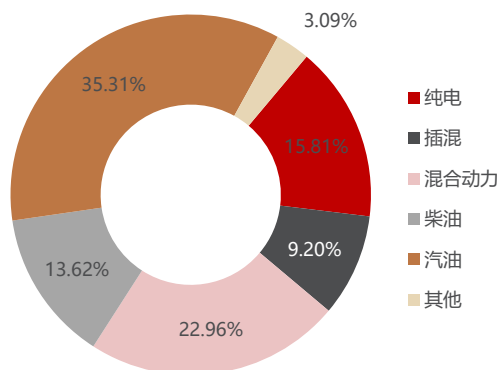
法国: 12 月新能源车销量和渗透率同环双增, 补贴政策延续至 2023 年, 2022 全年渗透率提升显著, 突破 20%。乘用车总销量方面, 12 月单月销量达 15.8 万辆, 同比下降 0.1%, 环比增长 18%。**新能源汽车方面**, 单月销量 4 万辆, 同比增长 2.2%, 环比增长 21.1%。其中, EV 销量 2.5 万辆, 同比增长 7.8%, 环比增长 23.1%; PHEV 销量 1.5 万辆, 同比下降 6.1%, 环比增长 17.9%。**2022 全年乘用车销量为 152.9 万辆**, 同比下降 7.8%, **新能源车销量为 33 万辆**, 同比增长 8.8%; **动力系统占比方面, 与 11 月相比, 纯电占比提升, 插混占比持平。**纯电占比 15.81%, 较 11 月上升 0.7 Pcts; 插电混动占比 9.2%, 较 11 月持平。**渗透率方面, 12 月法国新能源车市场渗透率达 25%**, 同比提升 0.6 Pcts, 环比提升 0.7 Pcts。**2022 全年法国新能源车渗透率达 21.6%**, 同比提升 3.3 Pcts。**政策方面**, 法国政府为继续提振新能车市, 法国政府从 2023 年 1 月给予售价 4.7 万欧元以下纯电动车或满足二氧化碳最高排放量的插电式混合动力车购置成本 27% 的补贴, 个人最高补贴水平 5000 欧元。

图12: 法国 22 年和 21 年各车型销量同比情况 (辆)



资料来源: CCFA, 民生证券研究院

图13: 法国 2022 年 12 月各车型销量占比

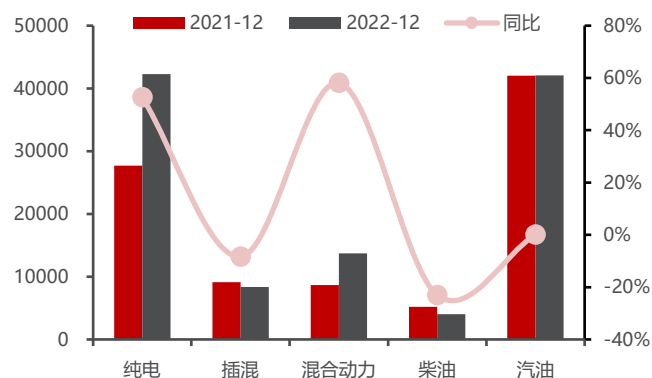


资料来源: CCFA, 民生证券研究院

英国：12月新能源车销量渗透率同环双增，2022全年新能源车渗透率近23%。乘用车总销量方面，12月乘用车单月销量达12.8万辆，同比增长18.3%，环比下降10.1%。**新能源车方面**，12月单月销量达5.1万辆，同比增长37.5%，环比增长28%。其中，EV销量4.2万辆，同比增长52.6%，环比增长44%；PHEV销量达0.8万辆，同比下降8.4%，环比下降17.9%。**2022全年乘用车销量为161.4万辆**，同比下降2%，**新能源车销量为36.9万辆**，同比增长20%。**动力系统占比方面**，与11月相比，**纯电占比提升，插混占比下降**。12月，纯电占比32.9%，较11月提升12.4 Pcts；插混占比6.5%，较11月下降0.6 Pcts；因此，**12月英国新能源车市场渗透率达39.4%**，同比提升4.8 Pcts，环比提升11.7 Pcts。**2022全年英国新能源车渗透率达22.8%**，同比提升4.3 Pcts。

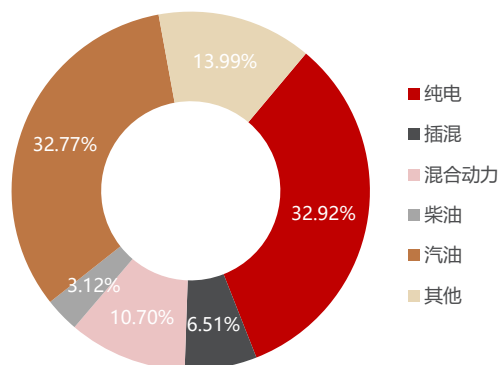
疫情后政策或是决定增长关键因素。2021年4月，欧盟和英国之间在汽车贸易关税等方面的商谈已圆满完成，在整车和汽车零部件销售方面的关税壁垒并未产生；此外，4月份开始，英国将按照碳排放标准征收汽车税，而电动车继续零税率，将持续刺激电动车销量。尽管英国已取消对于个人购置电动汽车的补贴，但政府预计将不会阻碍大众购买新能源车的热情，根据英国保险公司Direct Line对英国车市的研究，由于汽油价格昂贵和新能源车二手价值上升等因素的影响，目前电动汽车的平均终身拥有成本已低于燃油车，且由于英国的电动汽车充电计划对电动车家用充电桩的持续补贴，尽管目前疫情从短期来看出现反复，新能车的渗透率有望继续提升。此外，2020年11月，英国首相约翰逊宣布将在2030年禁售燃油车，2035年禁售燃油车和油电混合动力车。

图14：英国22和21年12月各车型销量同比情况(辆)



资料来源：SMMT，民生证券研究院

图15：英国2022年12月各车型销量占比



资料来源：SMMT，民生证券研究院

挪威：新能源车渗透率稳居世界第一，12月新能源车销量同环双增，渗透率同环双降，2022全年新能源车渗透率达87.9%，同比有所增长。乘用车总销量方面，12月挪威乘用车销量达3.9万辆，同比增长92%，环比增长102.4%。**新能源车方面**，新能源车销量达3.5万辆，同比增长87%，环比增长98.8%。其中，EV销量达3.3万辆，同比增长137%，环比增长105.6%；PHEV销量达1905辆，同比下降59.5%，环比增长26.8%。**2022全年乘用车销量为17.4万辆**，同比下降1.1%，

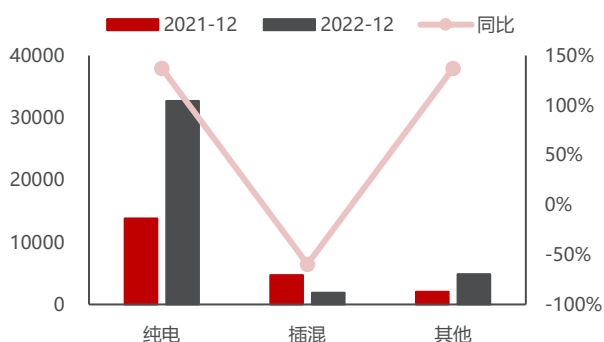
新能源车销量为 15.3 万辆，同比增长 0.8%；动力系统占比方面，与 11 月相比，纯电占比提升，插混占比下降。EV 占比达 82.8%，较 11 月提升 1.3 Pcts；PHEV 占比达 4.8%，较 11 月下降 2.9 Pcts。新能源车渗透率方面，12 月渗透率达 87.7%，同比下降 2.4 Pcts，环比下降 1.6 Pcts。2022 全年挪威新能源车渗透率达 87.9%，同比提升 1.7 Pcts。

挪威在环保事业的努力和政策端的支持推动新能源车发展。挪威新能车的市场占有率稳居欧洲第一。这得益于挪威在环保事业近 30 年的努力，1991 年便开始对电动汽车进行免税或补贴，力求在 2025 年前成为第一个实现完全电动化的国家。当前支持手段主要为免征销售税和 25% 增值税、道路保险费、充电免费、免停车费、免进口关税等。税收优惠政策下，购买紧凑型电动车较同类传统汽车可节省 8-10 万元人民币；使用环节仅过路费一项即可每年节省 0.24-2.4 万元。同时，挪威每 10000 名居民拥有超过 35 个充电桩，2020 年新增超过 5000 个，截至 2021 年，挪威共拥有 19300 个公共充电桩，快充桩保有量位列欧洲前沿。

瑞典：新能源车销量同环双升，渗透率达 56%。乘用车总销量方面，12 月瑞典乘用车销量达 3.5 万辆，同比增长 28.2%，环比增长 38.3%。新能源车方面，新能源车单月销量达 2.6 万辆，同比增长 57.7%，环比增长 59.8%。其中，EV 销量达 1.8 万辆，同比增长 80.7%，环比增长 67%；PHEV 销量达 8236 辆，同比增长 22.9%，环比增长 45.8%。2022 全年乘用车销量为 28.8 万辆，同比下降 4.3%，新能源车销量为 16.2 万辆，同比增长 19.4%；动力系统占比方面，与 11 月相比，纯电和插混占比均提升。纯电占比达 51.3%，较 11 月提升 8.8 Pcts；插混占比达 23.3%，较 11 月下降 1.2 Pcts。渗透率方面，12 月新能源车渗透率达 74.6%，同比提升 13.9 Pcts，环比提升 10 Pcts。瑞典 PHEV 补贴正式退坡，纯电同比持续显著上升。2022 全年瑞典新能源车渗透率达 56.1%，同比提升 11.2 Pcts。

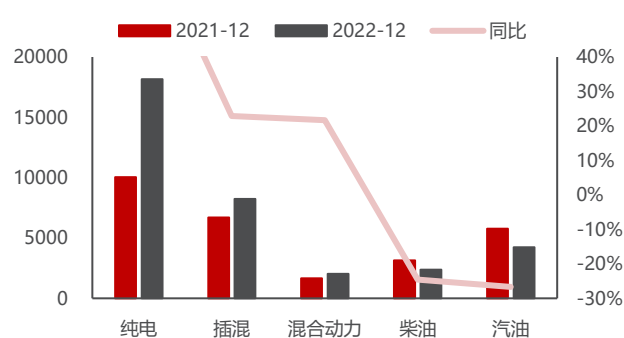
4 月起，瑞典政府针对纯电车型最高补贴由 6 万克朗增加到 7 万克朗，同时下调 PHEV 车型的最高补助由原来的 6 万至 2 万瑞典克朗，且上调碳费，增加对燃油车的限制，在此基础上，瑞典纯电占比显著增加。截至 2022 年 11 月 8 日，购买新能源汽车将不再享受补贴。

图16：挪威 22 和 21 年 12 月各车型销量同比情况(辆)



资料来源：ofv，民生证券研究院

图17：瑞典 2022 年 12 月各车型销量占比



资料来源：Mobility Sweden，民生证券研究院

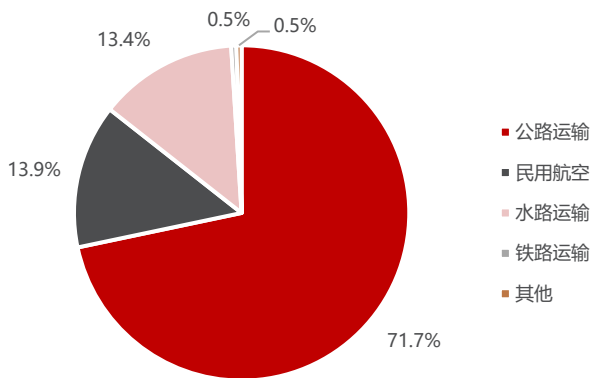
2 政策奠定高增长，车企引领大方向

2.1 主要国家政策不息，电动化进程持续推进

欧盟减排决心坚定。2019年12月欧盟委员会提出 European Green Deal, 数据显示2017年欧盟交通部门产生碳排放占总碳排放的1/4, 而公路运输中产生的碳排放占交通部门碳排放的71.7%, 鉴于阻止全球变暖的迫切需求, 欧盟计划在2050年前实现碳中和, 于协议中列举出一系列措施, 包括: 用清洁燃料替代化石燃料(电力为主)并完善建设配套设施、实施更为严格的汽车碳排放标准、交通智能化等。其中特别提到2025年预计将有1,300万辆低排放汽车行驶在路上, 配套100个充电设施。该协议向世界展现了欧盟积极响应巴黎协定和降低碳排放的决心, 奠定了欧洲汽车电动化转型的基础。

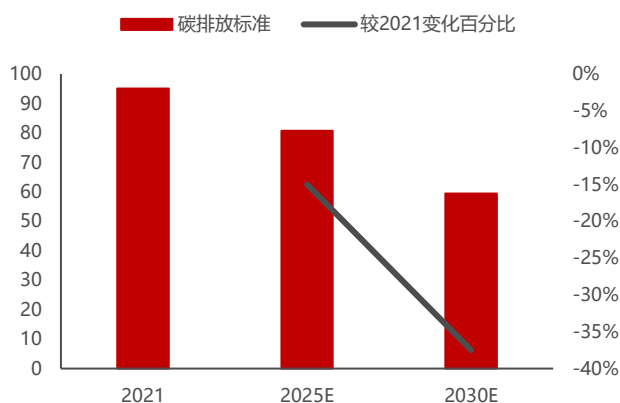
碳排放限制严格。为促进 European Green Deal 的实现, 2020年1月1日, 气候条款 2019/631 正式生效, 欧盟设立了更严格的车企平均碳排放标准: 2020-2024 期间, 每年新注册的乘用车平均碳排放不得超过 95 g/km, 2020 年为导入阶段, 该限额适用于 95% 的新车。2021 年起, 排放测算标准由 NEDC 转变为 WLTP 测算。具体每个企业的平均碳排放限制将取决于企业生产车型的重量, 越重的车型碳排放限额将越高。2025-2030 期间: 以 2021 年平均碳排放为基础, 乘用车 2025 年碳排放应减少 15%, 2030 年减少 37.5%。

图18: 2017年交通部门温室气体排放占比



资料来源: 欧盟官网, 民生证券研究院

图19: 气候条款 2019/631 下欧洲碳排放标准(g/km)



资料来源: 欧盟官网, 民生证券研究院

碳排放超标将面临高额罚款。超额碳排放惩罚措施方面, 2018年惩罚标准为平均CO₂排放超出目标值部分, 第一个1g/km需缴纳5欧元/辆, 第二个1g/km需缴纳15欧元/辆, 第三个1g/km需缴纳25欧元/辆, 之后超出每1g/km需缴纳95欧元/辆。2019年起, 若车企最终计算得的碳排放超出目标, 则将接受每辆当年注册新车95欧元的高额罚款。

表1：违反排放标准的潜在罚款较重

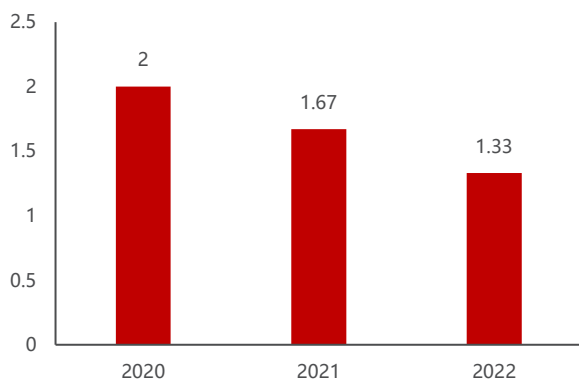
	2018 年	2019 年
罚款标准 (N 为超标数值/g)	0 < N ≤ 1	N*5 欧元
	1 < N ≤ 2	5+ (N-1)*15 欧元
	2 < N ≤ 3	20+ (N-2)*25 欧元
	3 < N	45+ (N-3)*95 欧元

资料来源：欧盟官网，民生证券研究院

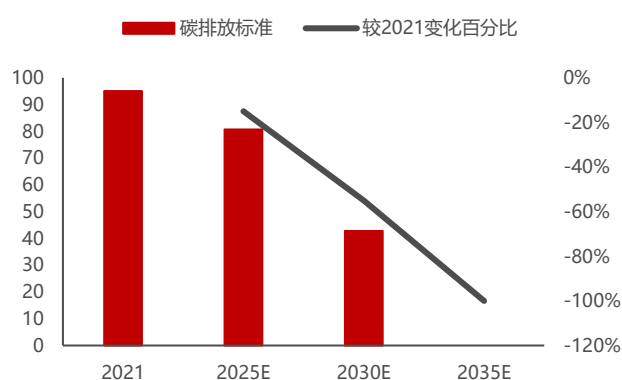
超积分制度助推减排。 欧盟计划对碳排放低于 50 g/km (NEDC 标准, 后文称之为低排车) 的乘用车推行超级积分制度, 该类车在计算车企平均碳排放可抵消超出该标准的车 (后文称之为普通车) 的倍数, 从而整体降低计算车企所得平均碳排放, 具体如下: 2020 年 1 辆低排车可抵 2 辆普通车, 2021 年 1 辆低排车可抵 1.67 辆普通车, 2022 年 1 辆低排车可抵 1.33 辆普通车, 最高抵扣平均碳排放限制为 7.5 g/km。自 2025 年起, 新的超积分制度将被实施, 若企业乘用车当年生产低排车数量超其当年生产车总量的 15% (自 2030 年起这一占比提升至 30%), 每超过该标准 1%, 企业平均碳排放限额提高 1%, 限额提高累计不超 5%。

减排效果立竿见影。 政策自 2020 年实施以来, 已取得卓越成效, 欧洲当年注册新车的碳排放同比减少了 12%, 电动车的数目翻了三倍。在车企平均碳排放标准趋严和超级积分制度的双向驱动下, 欧洲车企将更加青睐新能源汽车, 将进一步加快电动化转型脚步。

新政下碳排放标准进一步趋严。 此外, 2021 年 7 月 14 日, 委员会提议了 'Fit For 55' 一揽子措施, 包括加严碳排放限制, 2030 年新车平均碳排放应较 2021 年下降 55%, 2035 年较 2021 年下降 100%, 即在 2035 年实现欧洲当年生产新车全部为电动车, 为此, 大规模充电基础设施将与之匹配, 在主要高速公路每隔 60km 都需安装充电桩。目前该法案仍在讨论中。

图20：超积分制度：1 辆低排车可抵扣普通车数目 (辆)


资料来源：欧盟官网，民生证券研究院

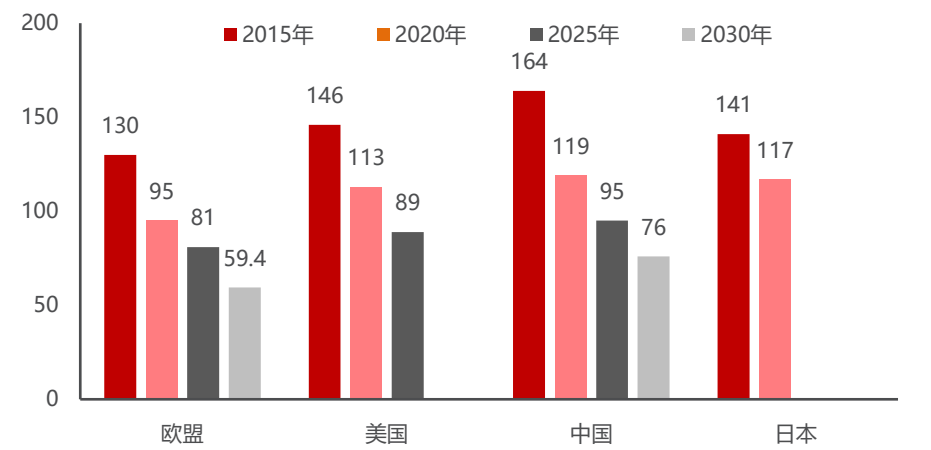
图21：新政下欧洲碳排放趋势 (g/km)


资料来源：欧盟官网，民生证券研究院

成员国政府+车企各显身手助力减碳目标。 前文已提到, 欧盟委员会正式提议, 将 2030 年碳排放量降幅上调至 55% 以上, 且规划在 2035 年彻底结束内燃机时

代，法案将在未来数月于成员国于欧洲议会进行谈判。为达到这一目标，欧盟成员国政府除使用补贴政策激励外，将通过加强车辆充电基础设施的建设作为辅助手段，以帮助更严格的污染标准施行。同时车企们也在加快转变速度，普遍计划于2030年实现以电车为主导的生产销售模式，早于全面电气化时代5年。

图22：目前全球各地汽车减排法规-欧洲要求最严 (g/km)



资料来源：IHS, PA 咨询, 欧洲环保署 (EEA), 民生证券研究院

22年新能源车补贴退坡幅度不大，销量仍有上升。欧洲新能源汽车激励政策正在平稳退出，2021年17个欧盟成员国（2020年为20个）为购买电动汽车提供激励措施。德国：单车补贴将在2023年和2024年延续，但政府会逐步降低补贴力度，并对有资格获得支持的车辆提出更严格的要求。现行政策 Environmental Bonus 为，2023年1月1日以后，德国政府将为1) 税前售价不超过4万欧元的基础车型提供4500欧元的补贴2) 为税前售价在4万欧元~6.5万欧元之间的车辆提供3000欧元的补贴。2023年9月1日以后，补贴范围将仅限于个人购车。2024年1月1日以后，基础车型的补贴降至3000欧元，可获得补贴的汽车售价上限将由6.5万欧元降至4.5万欧元。

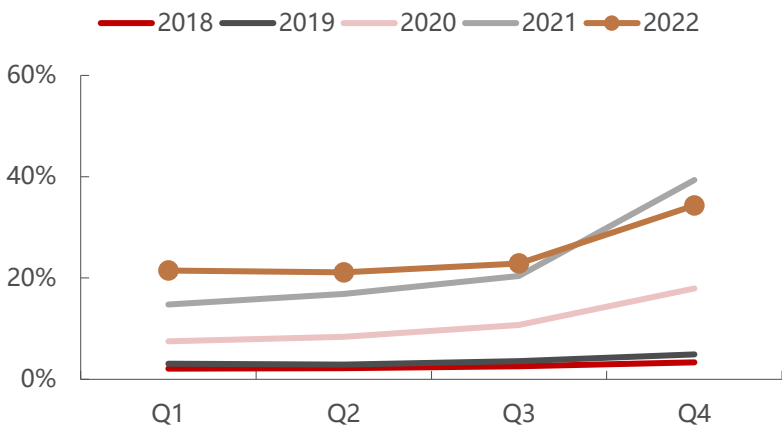
法国：现行政策为23年1月开始，对于BEV和最大CO₂排放量50g/km以下的PHEV，售价4.7万欧元以下的私家车型补贴购置成本的27%，个人购买补贴上限5000欧，法人购买补贴上限4000欧元。

英国：鉴于英国2021年补贴逐步退坡并未对新能源车销量产生重大影响，政府已于2022年6月14日宣布取消现行电动汽车补贴政策，将现有补贴拨款转向充电网络等基础设施建设与其他类车型的电动化转型，仍有资格享受补贴的包括插电式出租车、摩托车、货车、轮椅车等车型（需满足一定条件）。

渗透率跃迁，欧洲电动化持续推进。自欧洲确定碳排放目标，2020年以来，欧洲渗透率正在经历跃迁，继2020年同比高速增长后，2021年全年四季度不断跃迁，Q1-Q4分别实现新能源车渗透率14.77%/16.87%/20.40%/39.35%，同比分别增长7.27Pcts/8.47Pcts/9.67Pcts/21.41 Pcts。步入2022年，Q1欧洲新能源车渗透率达到21.48%，同比增长6.5 Pcts。据最新数据，Q2欧洲新能源车渗透率达

21.12%，同比增长 4.25 Pcts。Q3 欧洲新能源车渗透率达 22.89%，同比增长 2.49 Pcts。Q4 欧洲新能源车渗透率达 34.32%，同比降低 12.78 Pcts。

图23：欧洲新能源车渗透率正在经历跃迁（分季度数据）

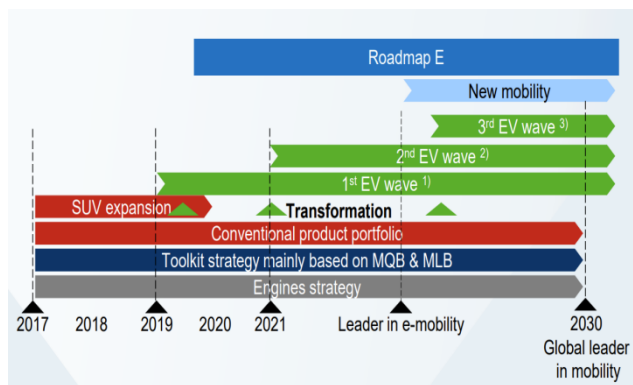


资料来源：ACEA，民生证券研究院

2.2 车企电动化战略频亮剑，群雄逐鹿格局加速形成

打造三大纯电平台，奠定转型基础。大众为顺利推进其电动化转型，打造了MEB、PPE、SPE三大纯电平台，分别对标其MQB、MLB、MSB三大传统乘用车平台，其中MEB仍将面向大众、斯柯达、西雅特等经济型品牌，已于2019年开启运作，平台主打车型包括ID系列、奥迪Q4 e-tron等；PPE则面向奥迪、兰博基尼、保时捷等高端品牌，在车辆运动性、电性能方面有突出优势，已于2022年投产，主要车型为奥迪A6 e-tron；SPE面向宾利、布加迪等顶级奢华品牌，首款车型将于2025年推出。

图24：大众纯电平台规划



资料来源：大众官网，民生证券研究院

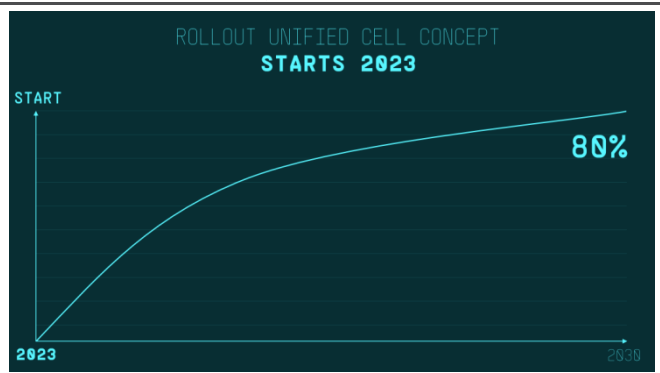
图25：大众MEB平台



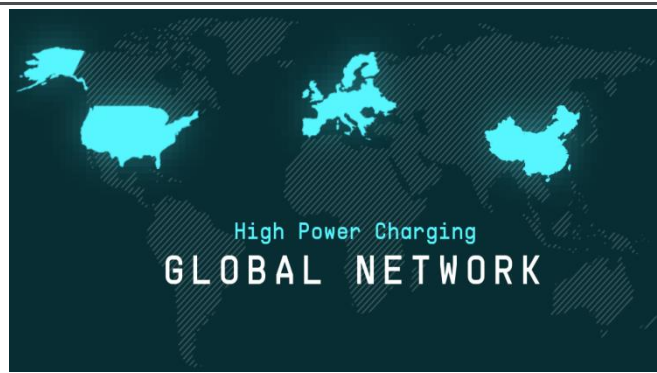
资料来源：大众官网，民生证券研究院

布局电池相关领域，实现商业闭环。大众在2021年3月的Power Day上公布了到2030年的电动技术规划，电池是转型中的重点布局对象。**生产方面**，大众的电池布局包括外购、合作研发、自研三种方式，在其电动化早期需求较小阶段，大众向三星SDI等动力电池厂进行小量购买，随电动化战略逐渐明晰，后两种方

式逐渐占据了较大比重。大众计划在 2030 年前与伙伴在欧洲建立六座电芯工厂，合计年产能 240GWh，其中与瑞典 Northvolt 合资的和自有的萨尔茨吉特两座 40GWh 工厂将分别于 2023 年和 2025 年投产；在中国，大众已成为锂电龙头国轩高科的控股股东，在安徽合肥启动了年产 20GWh 的标准电芯项目。**技术方面**，大众力推标准电芯，可分别减少入门级和量产级电芯的 50%和 30%的成本，将电池单度电成本控制在 100 欧元内，该标准电芯将于 2023 生产并于 2030 年覆盖集团旗下 80%电动车的电池需求，此外，大众也投入开发前沿技术，包括材料体系优化和固态电池等。**充电设施方面**，大众将完善全球补能网络以覆盖相应的新能源车需求，计划在 2025 年前在欧洲建设 18000 个公共快充点，在美国建设 3500 个快充点，在中国与 CMAS 合作建立 17000 个快充点。**数字化方面**，大众会对现有 MEB 平台车型提升智能互联功能，并打算推出 SSP 平台，研发 L4、L5 级别的自动驾驶技术。大众通过对于电池研发到造车，乃至材料循环等各个环节的掌握将建立强大产业链，实现降本增效，促使其成功完成电动化转型。

图26：大众标准电芯规划


资料来源：大众 Power Day，民生证券研究院

图27：大众全球充电网络布局


资料来源：大众 Power Day，民生证券研究院

各大车企加速推进电动化进程。除大众的 MEB 平台外，目前，包括奔驰、奥迪、沃尔沃等车企纷纷加大投资规划，加速自身在平台化车型的开拓；与此同时，以特斯拉为首的车企更是将自身的产能规划和工厂建设于欧洲布局。随着各大车企对新能源车产能的加大投入及新型车型的持续研发，未来欧洲新能源车无论是车型数量还是销量均将进入快速增长期。

表2：车企纷纷提速电动化进程

车企名称	电动车规划
大众集团	未来五年，电动汽车、自动驾驶和相关未来技术的投资增加至 730 亿欧元，其中数字化投资预算增加至 270 亿欧元。到 2030 年，欧洲纯电动汽车的销售份额将达到 70%，北美和中国达到 50%。预计将在 2040 年期间放弃燃油车，并整合纯电平台成 SSP
大众奥迪	未来五年，增加投资预算至 350 亿欧元，其中约 170 亿欧元将用于未来技术的开发。电动化方面，预计投入 150 亿欧元，约 100 亿欧元用于纯电动汽车，另外 50 亿欧元用于混合动力汽车
梅赛德斯-奔驰	计划在 2025 年实现纯电动车和插电式混合动力车渗透率达 50%，2030 年纯电动渗透率达 100%，将在 2022-2030 年间投资超过 400 亿欧元
沃尔沃	到 2025 年 50%销售车型为纯电车，其余为插混，到 2030 年实现 100%的电气化，2040 全面线上销售
特斯拉	柏林超级工厂年产量 50 万辆，主要车型为 Model 3 和 Model Y，上海超级工厂年产量为 47 万辆，加州工厂为 60 万辆
宝马	预计到 2025 年，推出“新世代 NEUE KLASSE”车型，2030 年，纯电占集团汽车总销量份额达到 50%

日产 计划在未近 5 年内投资 2 万亿日元，将推出 20 款纯电动车型和搭载日产 e-POWER 技术的车型，到 2028 财年将电池成本降低 65%

雷克萨斯 计划到 2030 年，雷克萨斯实现旗下所有车型均提供纯电动版本的全方位产品阵容，在中国、北美、欧洲实现 100% 纯电动车型销售，达到全球销量 100 万台的目标

资料来源：各公司官网，民生证券研究院整理

2.3 中国锂电产业链受益，动力电池各环节排产饱满

中国锂电产业链持续走出去。新能源汽车的需求增速加快，下游车企对上游供应商的供货渠道、产品质量稳定性要求不断提升，全球新能源汽车市场正在逐步形成“车企——电池——材料——资源”强强联合的稳定供应体系。随着以欧洲为首的新车市场异军突起，中国锂电产业链具备全球竞争力的电池材料厂商将持续受益。

表3：电池、材料和零部件厂商纷纷投资海外设厂（不完全统计）

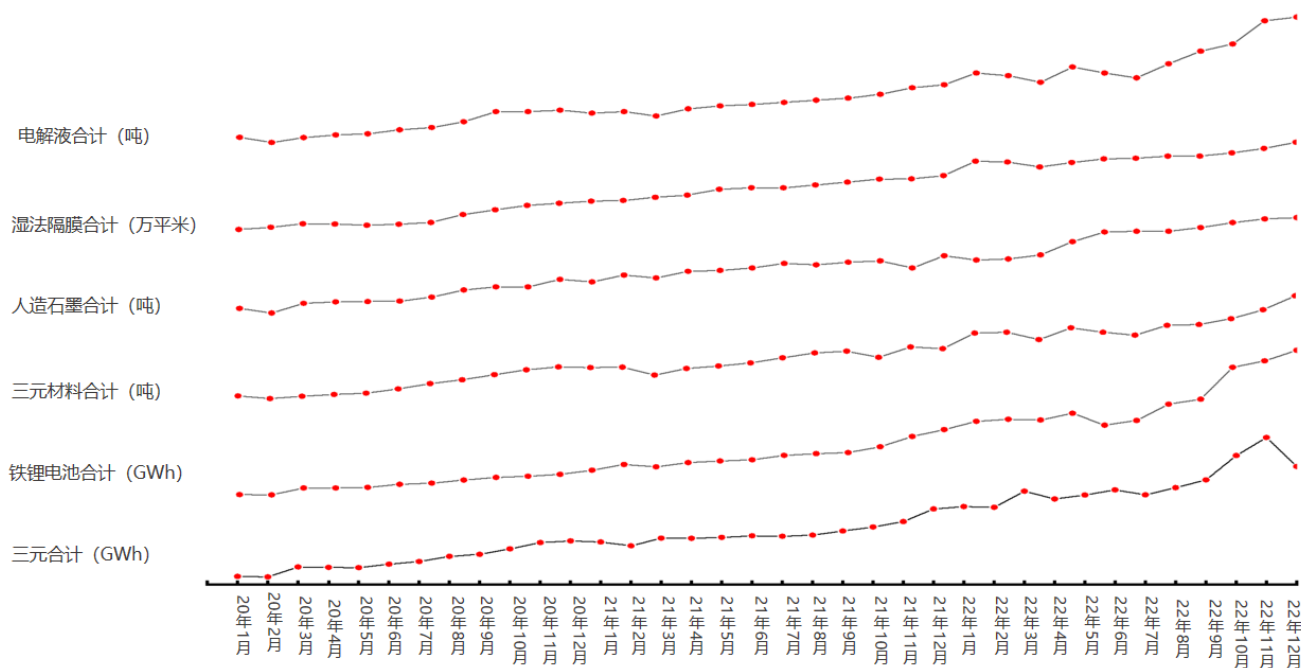
电池/材料类型	公司	具体内容
电解液	新宙邦	在波兰投资 3.6 亿元建设年产 4 万吨锂离子电池电解液，5000 吨 NMP 和 5000 吨导电浆项目；拟 15 亿元在荷兰投建锂离子电池电解液项目；
电解液	江苏国泰	拟总共投资 26.94 亿元新建两个锂电池电解液项目，新增产能 66 万吨/年
电解液	天赐材料	在捷克投资 2.75 亿元建设年产 10 万吨锂电池电解液项目（一期）
结构件	科达利	在德国投资 4.7 亿元投资建设德国工厂一期，预计年产值 1 亿欧
隔膜	星源材质	投资 20 亿在瑞典建设锂离子电池隔膜工厂，目前进展顺利
铜箔	诺德股份	计划在欧洲设立铜箔工厂
电池	宁德时代	欧洲德国图灵根州自建 14GWh 电池工厂；为博世 48V 动力电池系统提供动力内核
电池	蜂巢能源	宣布在德国萨尔州建立其欧洲电池工厂，项目总投资 20 亿欧元（约合人民币 155 亿元）将建设一座年产能 24GWh 的电芯工厂和 PACK 工厂
电池	中创新航	与 BMZ 开展深度合作；拟在葡萄牙设厂

资料来源：各公司官网，民生证券研究院整理

随疫情转好，各环节产能回暖。根据目前排产情况可知，12 月动力电池产业链受疫情影响大部分环节排产放缓脚步，具体来说，相较 11 月，各环节环比下降，但同比仍实现大幅增长。主要源于：1) 受疫情影响，动力电池厂商产线劳动力供应和产线扩建进度受影响 2) 下游电池厂处于去库存阶段，采购量降低。

我们选取的三元电池/磷酸铁锂电池/正极/负极/隔膜/电解液等不同环节样本企业排产环比分别变动-19.9%/-7.2%/-2.0%/-6.9%/-16.0%/-18.6%，同比分别增长 56.7%/91.0%/35.7%/59%/11%/41.6%，疫情散去后，预计 1 月份受春节放假影响排产脚步仍将放缓。

图28: 产业链排产情况



资料来源: GGII, 鑫锂锂电, 民生证券研究院。注: 电池领域我们选取国内去年最大两家电极出货厂商作为样本, 正极领域我们选择国内去年最大三家正极三元材料出货厂商和一家正极磷酸铁锂出货厂商作为样本, 负极领域我们选取国内最大四家负极出货厂商作为样本; 隔膜领域我们选取国内最大的三个隔膜出货厂商, 电解液领域我们选取国内去年最大的两家电解液出货厂商作为样本

3 投资建议

市场推广基础牢固，新能源稳步向前。欧洲新能源车销量，主要决定于五大车市德国、法国、英国、意大利、西班牙和三大新能源车渗透率领先车市挪威、瑞典和荷兰的销量。从 2022 年 12 月份新能源车销量情况来看，德国领跑欧洲车市，单月新能源车销量实现 17.41 万辆。同比方面，除意大利、西班牙和荷兰分别同比下降 29.17%、3.26%和 32.26%，其余国家均实现同比增长；受年末高销量效应的积极影响下，除西班牙外，其余七国销量环比均实现增长，其中德国和挪威环增显著，分别达 69.79%和 98.76%。从渗透率上看，12 月八国渗透率同比增减不一，德国、英国、法国、瑞典渗透率均增长，其中德国和瑞典渗透率同比各提升 19.7 和 13.9 Pcts，意大利、西班牙、挪威和荷兰渗透率同比下降。环比方面，西班牙和挪威渗透率有所下降，德国、英国、法国、意大利、荷兰、瑞典渗透率均实现增长。根据目前已有的 12 月的 8 个主要车市的销量，结合主要车市销量在欧洲总体新能源车市场占比约 84%，我们得出**欧洲 12 月新能源车销量或达 42.97 万辆，同比增长 52.08%，环比增长 51.38%，渗透率达 40.10%**。未来我们预计欧洲乘用车将维持在 1200 万辆的基础上稳步提升，结合新能源车渗透率持续上行，预计 2023 年 310 万辆，增长率达 20%。

政策奠定高增长，车企引领大方向。碳排放政策的倒逼是欧洲新能源车增长的根本原因，根据欧洲委员会提案“Fit For 55”，2030 年较 2021 年碳排放量降幅上调至 55%，且规划在 2035 年彻底结束内燃机时代，目前法案将在未来数月于成员国与欧洲议会谈判。若法案通过，以此法案为基础，2025/2030/2035 年新车平均碳排放将达到 80.75/42.75/0g/km；自欧洲确定碳排放目标，2020 年以来，欧洲渗透率正在经历跃迁，2021 年四季度不断跃迁，Q1-Q4 分别实现新能源车渗透率 14.77%/16.87%/20.40%/ 39.35%，同比分别增长 7.27Pcts/8.47Pcts/9.67Pcts/21.41Pcts，2022 年，Q1 实现新能源车渗透率 21.48%，Q2 渗透率达到 21.12%，Q3 达到 22.89%，Q4 升至 34.32%。与此同时，以特斯拉、福特为首的车企和中国锂电产业链更是将自身的产能规划和工厂建设于欧洲布局，未来欧洲的新能源车无论是车型数量还是销量均将进入快速增长期，群雄逐鹿格局将加速形成，为欧洲电动化长期快速发展提供坚实保障。而全球新能源汽车市场正在逐步形成“车企——电池——材料——资源”强强联合的稳定供应体系。随着以欧洲为首的新能源车市场异军突起，中国锂电产业链具备全球竞争力的电池材料厂商将持续受益。

再次重申新能源车是高增长高确定性赛道，我们预计 23 年全国电动车销量超 890 万辆，同比增速超 35%，长期来看，电动车十年黄金赛道上，中国锂电产业链具备高成长性，投资价值持续凸显，我们建议对电动车板块超配，**并重点推荐三条主线：**

主线 1：长期竞争格局向好，且短期有边际变化的环节。重点推荐：电池环节

的【宁德时代】、隔膜环节的【恩捷股份】、热管理的【三花智控】、高压直流的【宏发股份】、薄膜电容的【法拉电子】，建议关注【中熔电气】等。

主线 2：4680 技术迭代，带动产业链升级。4680 目前可以做到 210 Wh/kg，后续若体系上使用高镍 91 系和硅碳负极，系统能量密度有可能接近 270Wh/kg，并可以极大程度解决高镍系热管理难题。重点关注：大圆柱外壳的【科达利】、【斯莱克】和其他结构件标的；高镍正极的【容百科技】、【当升科技】、【芳源股份】、【振华新材】、【长远锂科】、【华友钴业】、【中伟股份】、【格林美】；布局 LiFSI 的【天赐材料】、【新宙邦】和碳纳米管领域的相关标的。

主线 3：看 2-3 年维度仍供需偏紧的高景气产业链环节。重点关注：隔膜环节【恩捷股份】、【星源材质】、【沧州明珠】、【中材科技】；负极环节【璞泰来】、【中科电气】、【杉杉股份】、【贝特瑞】、【翔丰华】等。

主线 4：新技术带来明显边际弹性变化。重点关注：a、钠离子电池的：【传艺科技】、【维科技术】、【元力股份】；复合集流体方面的【宝明科技】、【东威科技】、【元琛科技】。

4 风险提示

1) **新车型销量不及预期。**可能受宏观经济，产业政策，以及疫情反复影响，新车型推进力度较慢，那么可能导致新车型的销量不及预期；若预测假设条件不及预期，那么可能导致新车型的销量不及预期。

2) **原材料价格波动。**原材料主要为锂、钴、镍等金属，价格波动直接影响盈利水平。目前产业链供需得到一定缓解，后续若某个环节紧缺，原材料可能出现较大波动，对成本造成影响。

3) **产能扩张不及预期、产品开发不及预期。**若建立新产能进度落后，新产品开发落后，造成供应链风险与产品量产上市风险。

插图目录

图 1: 欧洲主要国家整体车市 2022 年 12 月汽车销量情况 (辆)	3
图 2: 2022 年 12 月欧洲主要八国 BEV 和 PHEV 销量情况 (辆)	4
图 3: 2022 年 12 月欧洲主要八国 BEV+PHEV 销量同环比情况	4
图 4: 欧洲新能源车月度销量情况 (万辆)	4
图 5: 欧洲主要国家新能源车渗透率同比数据	5
图 6: 欧洲主要国家新能源车渗透率环比数据	5
图 7: 欧洲地区分季度纯电和插混占比	5
图 8: 欧洲新能源车销量和增速情况 (万辆, %)	6
图 9: 欧洲新能源车销量和渗透率情况 (万辆, %)	6
图 10: 德国 22 年和 21 年各车型销量同比情况 (辆)	7
图 11: 德国 2022 年 12 月各车型销量占比	7
图 12: 法国 22 年和 21 年各车型销量同比情况 (辆)	7
图 13: 法国 2022 年 12 月各车型销量占比	7
图 14: 英国 22 和 21 年 12 月各车型销量同比情况 (辆)	8
图 15: 英国 2022 年 12 月各车型销量占比	8
图 16: 挪威 22 和 21 年 12 月各车型销量同比情况 (辆)	9
图 17: 瑞典 2022 年 12 月各车型销量占比	9
图 18: 2017 年交通部门温室气体排放占比	10
图 19: 气候条款 2019/631 下欧洲碳排放标准 (g/km)	10
图 20: 超积分制度: 1 辆低排车可抵扣普通车数目 (辆)	11
图 21: 新政下欧洲碳排放趋势 (g/km)	11
图 22: 目前全球各地汽车减排法规-欧洲要求最严 (g/km)	12
图 23: 欧洲新能源车渗透率正在经历跃迁 (分季度数据)	13
图 24: 大众纯电平台规划	13
图 25: 大众 MEB 平台	13
图 26: 大众标准电芯规划	14
图 27: 大众全球充电网络布局	14
图 28: 产业链排产情况	16

表格目录

表 1: 违反排放标准的潜在罚款较重	11
表 2: 车企纷纷提速电动化进程	14
表 3: 电池、材料和零部件厂商纷纷投资海外设厂 (不完全统计)	15

分析师承诺

本报告署名分析师具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并登记为注册分析师，基于认真审慎的工作态度、专业严谨的研究方法与分析逻辑得出研究结论，独立、客观地出具本报告，并对本报告的内容和观点负责。本报告清晰地反映了研究人员的研究观点，结论不受任何第三方的授意、影响，研究人员不曾因、不因、也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接收到任何形式的补偿。

评级说明

投资建议评级标准	评级	说明
以报告发布日后的 12 个月内公司股价（或行业指数）相对同期基准指数的涨跌幅为基准。其中：A 股以沪深 300 指数为基准；新三板以三板成指或三板做市指数为基准；港股以恒生指数为基准；美股以纳斯达克综合指数或标普 500 指数为基准。	推荐	相对基准指数涨幅 15%以上
	谨慎推荐	相对基准指数涨幅 5% ~ 15%之间
	中性	相对基准指数涨幅-5% ~ 5%之间
	回避	相对基准指数跌幅 5%以上
行业评级	推荐	相对基准指数涨幅 5%以上
	中性	相对基准指数涨幅-5% ~ 5%之间
	回避	相对基准指数跌幅 5%以上

免责声明

民生证券股份有限公司（以下简称“本公司”）具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。

本报告仅供本公司境内客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。本报告仅为参考之用，并不构成对客户的投资建议，不应被视为买卖任何证券、金融工具的要约或要约邀请。本报告所包含的观点及建议并未考虑个别客户的特殊状况、目标或需要，客户应当充分考虑自身特定状况，不应单纯依靠本报告所载的内容而取代个人的独立判断。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容而导致的任何可能的损失负任何责任。

本报告是基于已公开信息撰写，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、意见及预测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，且预测方法及结果存在一定程度局限性。在不同时期，本公司可发出与本报告所刊载的意见、预测不一致的报告，但本公司没有义务和责任及时更新本报告所涉及的内容并通知客户。

在法律允许的情况下，本公司及其附属机构可能持有报告中提及的公司所发行证券的头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或正在争取提供投资银行、财务顾问、咨询服务等相关服务，本公司的员工可能担任本报告所提及的公司的董事。客户应充分考虑可能存在的利益冲突，勿将本报告作为投资决策的唯一参考依据。

若本公司以外的金融机构发送本报告，则由该金融机构独自为此发送行为负责。该机构的客户应联系该机构以交易本报告提及的证券或要求获悉更详细的信息。本报告不构成本公司向发送本报告金融机构之客户提供的投资建议。本公司不会因任何机构或个人从其他机构获得本报告而将其视为本公司客户。

本报告的版权仅归本公司所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式、任何目的进行翻版、转载、发表、篡改或引用。所有在本报告中使用的商标、服务标识及标记，除非另有说明，均为本公司的商标、服务标识及标记。本公司版权所有并保留一切权利。

民生证券研究院：

上海：上海市浦东新区浦明路 8 号财富金融广场 1 幢 5F； 200120

北京：北京市东城区建国门内大街 28 号民生金融中心 A 座 18 层； 100005

深圳：广东省深圳市福田区益田路 6001 号太平金融大厦 32 层 05 单元； 518026