2024年新能源汽车行业专题报告：欧洲_备战2025_穿越最强政策周期_以Stellantis集团为例

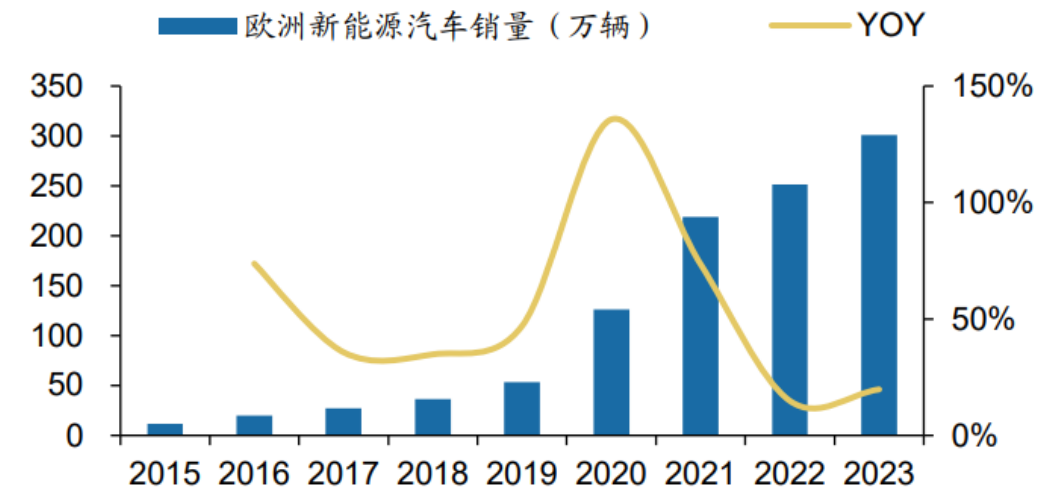
一、欧洲：政策换挡提速，平台型车型迭代驱动销量提速

（一）补贴退坡冲击销量，平台型新车方兴未艾

补贴退坡冲击短期销量，欧洲全域电动车渗透率空间广阔。欧洲法规达标压力 趋弱，叠加核心国家补贴退坡拖累短期新能源汽车销量增速。2019年起受益各国补 贴政策及税收优惠政策出台，欧洲新能源汽车市场进入加速放量阶段。2020年欧洲 启动全球最严碳排放法规，德、法两国领衔，各国普遍加大补贴政策力度助推新能 源汽车市场步入快速上行通道，2021年欧洲新能源汽车市场迎来高景气度。类比中 国市场增速换挡，据中汽协，2020年中国新能源汽车销量136.7万辆，同比增速仅 为10.9%，主要系双积分考核压力较小、补贴大幅退坡叠加平价产品稀缺，中国新 能源汽车市场进入调整期。2022年欧洲法规达标压力趋弱同时俄乌战争导致供应链承压，叠加能源危机导致的高通胀拖累汽车消费，欧洲新能源汽车总销量251.3万

辆，同比+14.8%，新能源汽车渗透率 18.5%，同比+3.2pct，新能源汽车销量增速 趋缓。据 ACEA，2023 年欧洲新能源汽车总销量约为 300 万辆，同比+19.8%； 2023 年包含欧盟 26 国、欧洲自由贸易联盟（EFTA）3 国及英国在内的欧洲全域电 动车渗透率为 23.8%，同比持平，全域电动车渗透率空间依旧广阔。

图1：历年欧洲新能源汽车销量及增速



短期补贴政策退出造成销量扰动，24Q2 欧洲电动车销量进入修复阶段。2022 年开始，欧洲主要国家的电动车现金补贴显著退坡，其中英国、德国分别于 2022 年 6 月及 2023 年 12 月取消电动车补贴。根据法国 2024 年电动车“绿色补贴（green bonus）”规定，法国政府目前向符合条件的电动车提供 5,000 至 7,000 欧元的现金 补贴，其中低收入群体可获得最高 7,000 欧元现金补贴。同时需要审查车型碳足迹

并评定“环境分数”，高于 60 分的车型才可获得补贴资质，碳足迹评估项目涵盖车 身重量、组装地点、电池包生产地及碳足迹等。根据法国政府 2023 年 12 月公布的 碳足迹合格车型补贴清单，经由中国生产出口的特斯拉 Model 3、MG 4、Dacia Spring 等热销车型均不满足补贴资质审核要求。据路透社，仅 65%左右的电动车满 足 2024 年法国补贴政策新政要求。据 Electrek，受到 2024 年法国补贴政策新政影 响，热销车型 Dacia Spring 由于失去 5,000 欧元现金补贴，售价将从 15,800 欧元跃 升至 20,800 欧元。24Q1 季节性影响销量冲高，4 月后进入稳态修复期。据各国官 网，4 月欧洲 8 国电动车销量 15.82 万辆，同比+12.99%，环比-28.35%，其中纯电 车型销量 10.41 万辆，同比+14.11%，环比-27.93%，插混车型销量 5.41 万辆，同比 +10.90%，环比-29.15%，电动车渗透率 19.68%，同比+0.12pct，环比-0.82pct。 短期来看 2024 年 3 月开始欧洲换牌季导致集中购买高峰，季节性因素影响下短期需求向好，4 月伴随特斯拉柏林工厂逐步恢复生产，电动车销量进入修复期。预计 24Q2 后改款新车型全面实现内饰及三电性能升级，有望形成全年销量有效支撑。

4.5 万欧元以下车型竞争格局分散，平台型产品矩阵丰富有望收窄价差。根据 Marklines 数据测算，当前欧洲电动车销量主力车型价格带集中在 2~6 万欧元(约人

民币 16~47 万元)，2023 年新能源汽车年销量 TOP20 中 4.5 万欧元以下车型销量占比 达 91%，代表车型如 Tesla Model 3/Y、Fiat 500、大众 ID.4 及斯柯达 Enyaq iV。 2023 年上市新车中起亚 EV4、菲亚特熊猫、本田 SUV 等新车定价位于 4~4.5 万欧元 区间，而大众 ID.5、宝马 iX/i4 等中高端车型起售价低于 6 万欧元；6 万欧元以上的 C~D 级纯电产品较为稀缺，2024 年新增重磅新车型宝马 i5、奥迪 Q6 E-Tron 等弥补 高端纯电产品空白。考虑税费、制造、人工、政策等因素，欧洲区域各国之间购车 金额差异较大，根据 Statista，平均单车购车成本约 2.75 万欧元，其中意大利约 2.25 万欧元、法国及德国分别为 2.6 及 3.2 万欧元。据 JATO，针对 TOP5 欧洲乘用车销售 市场（涵盖法国、德国、意大利、英国及西班牙）进行乘用车月付金额统计，自 2023 年 3 月开始纯电车型相较于同级别（同款）燃油车型月度汽车金融贷款价差保 持在 20%以上，而 2024 年 1 月由于现金补贴持续退坡两者价差扩大至 28%。根据各 家车企新车规划，预计 24H2 开始推出的纯电平台型较低价格车型有望收窄价差。

2024 年欧洲平台型纯电车型矩阵丰富，新车型外观、内饰及三电性能改善较 为明显。根据各车企官网，于日内瓦车展被评为 2024 年欧洲年度汽车，定位为 A 级 SUV，其尺寸与

丰田卡罗拉 Cross、日产逍客或现代科纳相当。内饰方面配备 12.3

英寸的数字仪表盘及 12 英寸的信息娱乐触摸屏，同时配备全景天窗“Solarbay”，使用分散液晶聚合物来改变玻璃的透光度，可根据天气条件和时间段来调节玻璃的透明度，已于 24Q1 上市。标致于 23Q3 发布首款全电动 E-3008，基于 STLA Medium 平台，提供 Allure 和 GT 两种车型及 210bhp、230bhp 长续航和 320bhp 双电机四驱三种动力系统，内饰的 i-Cockpit 21 英寸曲面宽屏显示屏将充当数字仪表板和信息娱乐屏幕，预计 2024 年内开始交付。宝马 23Q3 推出主力 i5 纯电动车型，前脸采用类似于 i3 做了扁平化处理的双肾封闭式前格栅，更显运动化；配备 81.2kWh 大容量电池，续航里程达 470km，最高支持 205kW 快充；2024 年 2 月新增 i5 Touring 旅行版车型，车尾储物空间增至 570L（后排座椅放倒为 1700 升），前双肾格栅采用高辨识度发光轮廓，eDrive40 版本允许牵引能力达 1500kg，配备 81.2kWh 电池，WLTP 续航在 500km 以上，将于 2024 年 5 月在欧洲上市。大众计划于 24H2 推出全新纯电车型 ID.7 多版本组合，配备 77kWh 大容量电池，续航里程可达 621km。作为当前大众集团 ID 系列旗舰车型，新车标配增强现实平视显示器。此外，对于 ID.3、ID.4 及 ID.5，大众集团均计划推出改款车型，进行软、硬件全面升级。如新款 ID.4 进行外观及内饰重大升级，车灯采用 LED 投影

头灯与全环绕式行车灯相结 合，座椅增配加热及按摩功能。

奥迪于 2024 年 3 月正式全球首发 PPE800V 高压平台

首款中型纯电 SUV Q6 E-Tron，搭载 11.9 英寸+14.5 英寸曲面双联屏及 10.9 英寸副 驾驶屏幕，并提供 AR-HUD 3D 增强抬头显示、22 扬声器 B&O 音响系统等，WLTP 最高续航里程 625km。

（二）政策换挡提速，驱动格局重组

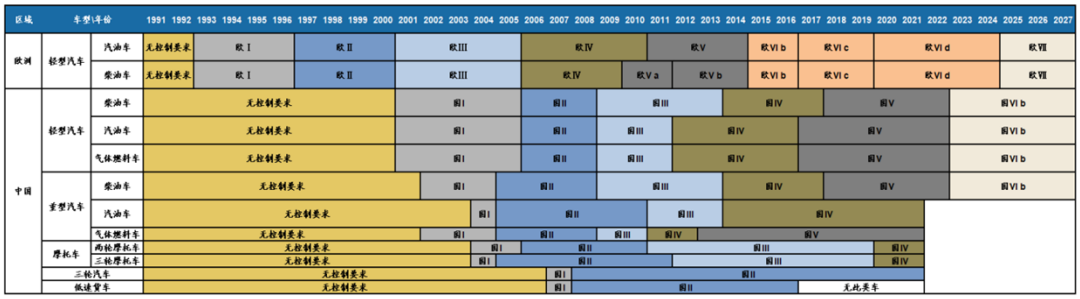
2025 年下一阶段碳排放法考核开启迎来政策换挡，带来中长期电动化的确定 性。据欧洲议会官网，2023 年 2 月 14 日欧洲议会通过了欧盟委员会和欧盟理事 会达成的《2035 年欧洲新售燃油轿车和小货车零排放协议》：中期即到 2030 年，新车及货车的二氧化碳排放较 2021 年分别降低 55%和 50%；长期即到 2035 年，欧盟销售新车实现二氧化碳零排放，即禁售燃油车。2025 年欧洲将开启下一 阶段碳排放考核，车企开发的全新平台有望释放更多面向中国供应链的订单机会。

欧 7 排放标准渐行渐近，法规趋严加快电动车产品迭代。据欧洲议会官网，202 4 年 4 月 12 日欧洲理事会批准通过“欧 7”机动车排放标准，乘用车、重型商用车及各 类交通工具分别于 2025 年 7 月/2027 年 7 月/2031 年 7 月进行机动车排放新规切换。“欧 7”标准 RDE 实际行驶污染物测试将会延续“欧 6d”标准，测试条件和废气排放限值将 保持不变，相较于前版氮氧化物排放量排放要求做了弱化。新规取代并简化了之前

针对汽车和厢式货车（欧 6）以及卡车和公共汽车（欧盟 VI）的独立排放规则，将所

有机动车的排放限制置于单一规则之下。对于各类动力总成车型（汽油、柴油、电 动车及其他替代燃料），新规均使用相同的排放标准，限制指标由传统的汽车尾气 排放扩大至制动颗粒物排放、轮胎颗粒物排放及电池耐久性等新增指标。

图8：中国“国六-b”阶段与“欧六”机动车排放标准相当



数据来源：中国生态环境部、中国政府网、guillaumedarding、广发证券发展研究中心

制动颗粒、轮胎颗粒及电池耐用性新增测试标准带来技术挑战。“欧 7”机动车 排放标准首次引入对刹车和轮胎磨损所产生颗粒物的排放限值，其中 PM10 制动颗 粒物非纯电动 M1 及 N1 类车限值 7mg/km（N1 ClassIII 车限制 11mg/km），纯电动 M 1 及 N1 类车限值 3mg/km（N1 ClassIII 车限制 5mg/km）。新规针对混合动力及电动 车新增 SEOC 电池耐久性要求。具体来看，M1 类车 5 年或 10 万公里时电池应保证最 低 80%电池容量（以先到者为准）；8 年或 16 万公里时应满足最低 72%电池容量（以 先到者为准）。N1 类车 5 年或 10 万公

里时电池应保证最低 75%电池容量；8 年或 16 万 公里时应满足最低 67%电池容量。

本土车企基于全新纯电平台积极应对排放法规切换。大众集团当前基于 MEB 平 台持续推出 ID 系列车型，2026 年有望推出基于 MEB Entry 平台打造的平价车型 ID.2 all，预计售价低于 2.6 万欧元。据大众官网，大众计划合并 MEB 平台和 PPE 平台为 S SP 平台，2025 年起奥迪品牌 Artemis 项目（Q8 e-tron）、2026 年起奥迪品牌 A8 etron 及大众品牌 Trinity 项目将基于全新平台实现规模量产。据宝马官微，宝马集团将 在其 2025 年后的全新 Neue Klasse 平台上使用圆柱形电池，率先应用于纯电 3 系（G EN6 项目）的开发和生产，同时与宁德时代及亿纬锂能分别达成中国和欧洲各两座 20GWh 电芯工厂的合作协议。戴姆勒凭借 EVA 平台 EQ 系列纯电车型叠加高端 AMG、 迈巴赫车型提振销量。根据奔驰官网，2023 年奔驰汽车全球新能源汽车销量 42.75 万辆，同比+44.01%，其中纯电动车型 30.34 万辆，同比+114.65%，主要系欧洲市 场 EQA/B/S 叠加北美市场 EQE 贡献。戴姆勒集团计划于 2025 年后推出三大全新平台， 包括 MB.EA（大型车）、AMG.EA（性能车）及 VAN.EA（货车）。

（三）电动车成长曲线陡峭，中国产业链动须相应

2025 年欧洲电动车达标渗透率需突破 25%，对应达标电动车销量有望突破 450 万辆。根据我们测算，为满足 2025 与 2030 年碳排放考核，欧洲电动车渗透率需分别

达到 25.47%/56.61%，对应当年电动车销量 455.8/1033.1 万辆。据 ICCT，2021 年欧 盟整车测试工况由 NEDC（New European Driving Cycle）切换为 WLTP（World Light Vehicle Test Cycle），WLTP 工况下切换下 2025/2030 年碳排放目标分别修 正为 101.2/53.6g/km，据此测算满足法规要求的最低电动车销量需求。核心假设如 下：（1）据 IHS 及 Marklines，2024-2030 年欧盟汽车销量总盘分别为 1759、1790、 1780、1785、1818、1863、1825 万辆；（2）根据 ICCT，2022 年欧洲传统汽车平 均碳排放量为 142.0g/km，我们假设在 2022-2030 年欧盟传统车平均碳排放量预计降 速为 2%（参考 2019-2022 年德法意三国汽车平均碳排放量复合降速比率）；欧盟插 电车型碳排放量预计降速为 14.6%（参考 2019-2022 年欧盟插电车型碳排放量合降 速比率）；纯电车型碳排放量为 0g/km；（3）伴随欧盟地区电动化加速，考虑各车 企平台型新车规划，我们预期纯电车型将占据主导地位，新能源汽车中纯电车型占 比将由 2023 年的 70%逐步提升至 2030 年的 80%；（4）由于电动车超级积分制度、 积分池等优惠政策尚不明晰，我们假设电动车积分抵扣值均为 1，且无额外碳排放核 算优惠。

中外合作新范式将进入兑现期，平价技术出海迎来加速期。对标欧美本土化要

求提升，美国颁布 IRA 法案打造本土锂电产业链，据人民网，为实现 30 年气候目标及加强能源独立，2023 年 3 月欧盟委员正式对外公布绿色工业计划提案，旨在构筑 本土弹性供应链，摆脱如中国稀土（98%）、南非铂金（71%）集中供给依赖。根 据行动计划，战略原材料涵盖锂、锰、天然石墨、镍等锂电产业链关键材料，分别 设置精炼 10%/加工 40%/回收利用 15%的最低本土产能目标，至 2030 年欧洲本土应 具备至少 40%的清洁制造能力。根据欧洲立法规则，从欧盟委员会提案至欧盟理事 会及欧洲议会决策通过，预计距离法案正式落地尚早。长期来看，该法案有望助力 欧盟成员国加快本土新能源汽车产业链的布局与扩张，而中国锂电产业已先期于欧 洲进行产能卡位。宁德时代先后布局德国、匈牙利工厂。根据宁德时代官微，其中 德国工厂已于 2022 年 12 月正式投运。匈牙利德布勒森工厂投资约 73.4 亿欧元，规划 产能为 100GWh。

二、备战 2025，穿越最强政策周期-以 Stellantis 集团为例

（一）欧洲老牌劲旅，“Dare Forward 2030”实现格局的巩固和突破

规模效应+极致成本管控驱动营收利润双升。2021 年 1 月标致雪铁龙集团 （PSA）及菲亚特克莱斯（FCA）以 50/50

比例合并成立 Stellantis 集团，新集团 成立后将成为仅次于大众集团、丰田汽车和雷诺-日产-三菱的全球第四大汽车集

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。
如要下载或阅读全文，请访问：
https://d.book118.com/318131005006006076