

目录索引

一、欧洲：政策换挡提速，平台型车型迭代驱动销量提速..... 6

 （一）补贴退坡冲击销量，平台型新车方兴未艾..... 6

 （二）政策换挡提速，驱动格局重组 12

 （三）电动车成长曲线陡峭，中国产业链动须相应..... 15

二、备战 2025，穿越最强政策周期-以 STELLANTIS 集团为例 17

 （一）欧洲老牌劲旅，“DARE FORWARD 2030”实现格局的巩固和突破..... 17

 （二）产品周期与技术周期共振，STLA 四大平台开启全新车型周期 22

 （三）平价铁锂技术驱动销量加速提升，多元电池布局保供能力卓越..... 28

三、投资建议..... 31

四、风险提示..... 31

图表索引

图 1: 历年欧洲新能源汽车销量及增速.....	6
图 2: 欧洲汽车销量及新能源车渗透率.....	6
图 3: 欧洲八国新能源车注册量（万辆）.....	8
图 4: 欧洲八国新能源车渗透率.....	8
图 5: 欧洲 TOP5 销售市场乘用车月均支付费用对比（欧元）.....	9
图 6: 2023 年欧洲主销车价格带区间（万欧元）.....	10
图 7: 欧洲各国新车平均购置成本对比（欧元）.....	10
图 8: 中国“国六-b”阶段与“欧六”机动车排放标准相当.....	13
图 9: 欧洲汽车集团新能源汽车整车平台演变及核心车型规划.....	14
图 10: Stellantis 集团营收及增速(右轴).....	17
图 11: 研发及费用率(右轴)、净利润及销售毛利率(右轴).....	17
图 12: Stellantis 乘用车销量及增速.....	18
图 13: Stellantis 新能源车销量及增速.....	18
图 14: 2023 年全球车企整车销量市占率（%）.....	18
图 15: 2023 年欧洲新能源整车销量市占率（%）.....	18
图 16: 集团电动车动力类型及电动车销量份额变化.....	18
图 17: 2023 年欧洲 Top16 新能源车型公司占据 2 款.....	18
图 18: Stellantis 2030 年车型规划及销量目标（百万辆）.....	19
图 19: Stellantis 全球整车生产基地分布.....	20
图 20: 零跑汽车车型规划采用“纯电+增程”双动力策略.....	21
图 21: Stellantis 集团 2030 战略计划主要合作伙伴.....	22
图 22: Stellantis 整车平台演变及动力总成规划.....	22
图 23: PSA eCMP 平台及车型图.....	23
图 24: PSA eCMP2 平台（EMP2）.....	24
图 25: STLA Small 平台及车型图.....	24
图 26: STLA Medium 平台及车型图.....	25
图 27: STLA Large 平台及车型图.....	26
图 28: STLA Frame 平台及车型图.....	26
图 29: Stellantis 集团软件定义汽车战略.....	28
图 30: 全球车企磷酸铁锂电池使用及规划进展.....	29
表 1: 2023 年欧洲各国乘用车市场新能源汽车渗透率变化.....	6
表 2: 欧洲三国历年新能源汽车补贴政策变化（更新至 2024.3）.....	8
表 3: 2024 年欧洲新车外观、内饰及三电性能显著改善.....	11
表 4: 全球乘用车碳排放标准对比（统一口径）.....	12
表 5: 欧 6-d 与欧 7 机动车排放标准主要指标对比.....	13
表 6: 欧 7 法案与美国加州法案 SEOC 电池耐久性要求对比.....	13

表 7: 2025-2030 年欧洲电动车达标保底销量测算..... 15

表 8: 中国电池欧洲工厂项目进展梳理（截至 2024 年 5 月）..... 16

表 9: Stellantis 全球生产基地布局及产能统计（万辆）..... 19

表 10: “零跑国际”2024-2037 年年度交易上限总额及销量指引 21

表 11: STLA 各平台主要纯电车型配置对比 27

表 12: 公司电池战略 28

表 13: 公司全球合作布局 30

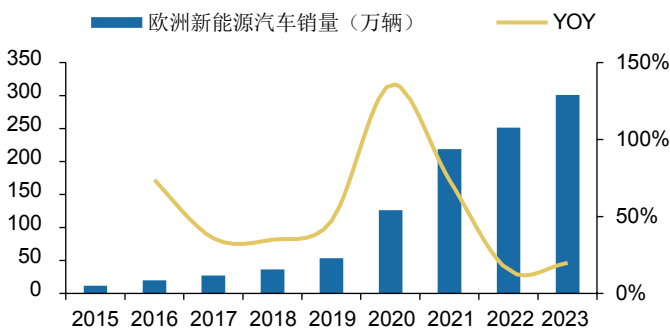
表 14: 中游锂电材料产业链及前瞻电池技术布局..... 30

一、欧洲：政策换挡提速，平台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

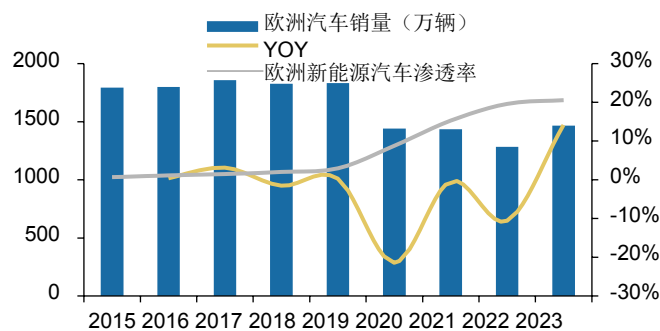
补贴退坡冲击短期销量，欧洲全域电动车渗透率空间广阔。欧洲法规达标压力趋弱，叠加核心国家补贴退坡拖累短期新能源汽车销量增速。2019年起受益各国补贴政策及税收优惠政策出台，欧洲新能源汽车市场进入加速放量阶段。2020年欧洲启动全球最严碳排放法规，德、法两国领衔，各国普遍加大补贴政策力度助推新能源汽车市场步入快速上行通道，2021年欧洲新能源汽车市场迎来高景气度。类比中国市场增速换挡，据中汽协，2020年中国新能源汽车销量136.7万辆，同比增速仅为10.9%，主要系双积分考核压力较小、补贴大幅退坡叠加平价产品稀缺，中国新能源汽车市场进入调整期。2022年欧洲法规达标压力趋弱同时俄乌战争导致供应链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



数据来源：Marklines、

图2：欧洲汽车销量及新能源车渗透率



数据来源：Marklines、

表1：2023年欧洲各国乘用车市场新能源汽车渗透率变化

国家	2023 年				电动车渗透率 (BEV+PHEV)	渗透率变化 (pct)
	纯电动%	插电混动%	混动动力%	乘用车 总销量 (万辆)		
奥地利	19.91%	7.09%	21.17%	23.9	27.00%	0.07
比利时	19.57%	21.04%	7.72%	47.7	40.61%	0.18
保加利亚	4.81%	0.94%	1.83%	3.8	5.75%	0.02
克罗地亚	2.84%	1.72%	22.32%	5.8	4.56%	(0.004)
塞浦路斯	5.35%	3.47%	38.22%	1.5	8.81%	0.03
捷克共和国	3.03%	2.37%	18.20%	22.1	5.40%	0.03
丹麦	36.32%	10.00%	17.52%	17.3	46.32%	0.14
爱沙尼亚	6.33%	2.45%	39.73%	2.3	8.79%	0.04

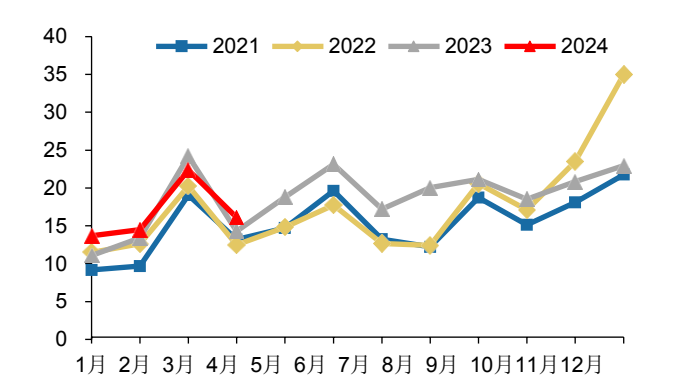
芬兰	33.75%	20.67%	25.57%	8.8	54.42%	0.23
法国	16.80%	9.18%	2.44%	177.5	25.99%	0.09
德国	18.43%	6.18%	23.36%	284.5	24.61%	(0.040)
希腊	4.74%	6.56%	30.90%	13.4	11.31%	0.04
匈牙利	5.38%	5.14%	41.80%	10.8	10.53%	0.02
爱尔兰	18.63%	8.49%	20.47%	12.2	27.12%	0.09
意大利	4.23%	4.41%	36.13%	156.5	8.64%	0.01
拉托维亚	8.87%	1.90%	29.17%	1.9	10.77%	0.03
立陶宛	7.48%	0.00%	42.73%	2.8	7.48%	(0.004)
卢森堡	22.49%	9.77%	19.27%	4.9	32.26%	0.11
荷兰	30.82%	12.73%	24.36%	37.0	43.56%	0.09
波兰	3.60%	2.77%	39.43%	47.5	6.37%	0.02
葡萄牙	18.23%	13.60%	14.46%	20.0	31.83%	0.13
罗马尼亚	10.63%	0.00%	30.58%	14.5	10.63%	0.03
斯洛伐克	2.67%	3.41%	27.48%	8.8	6.07%	0.05
斯洛文尼亚	8.87%	2.14%	10.05%	4.9	11.01%	0.05
西班牙	5.44%	6.55%	31.90%	94.9	11.98%	0.04
瑞典	38.72%	21.06%	8.13%	29.0	59.77%	0.11
欧盟	14.59%	7.71%	22.07%	1054.1	22.29%	0.04
冰岛	50.06%	16.48%	16.48%	1.8	66.54%	0.10
挪威	82.38%	5.97%	5.97%	12.7	88.35%	0.15
瑞士	20.91%	27.29%	27.29%	25.2	48.20%	0.26
欧洲自由贸易联盟	41.87%	19.99%	19.99%	39.7	61.86%	0.16
英国	16.54%	7.43%	31.58%	190.3	23.96%	0.05
欧盟+欧洲自由贸易联盟+英国	15.72%	8.05%	23.42%	1284.0	23.76%	0.04

数据来源：ACEA、

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

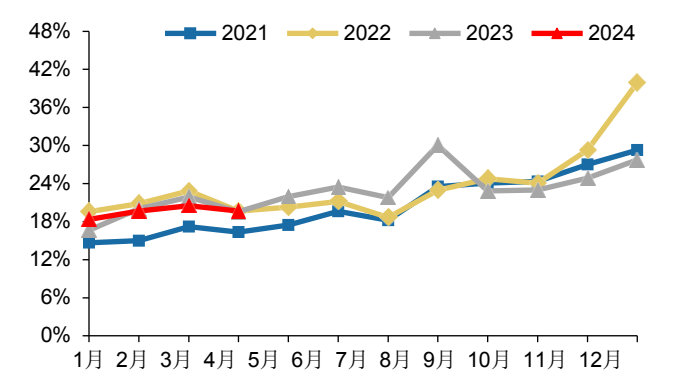
求向好，4月伴随特斯拉柏林工厂逐步恢复生产，电动车销量进入修复期。预计24Q2后改款新车型全面实现内饰及三电性能升级，有望形成全年销量有效支撑。

图3：欧洲八国新能源车注册量（万辆）



数据来源：Unrae、注：Unrae 为意大利外国汽车生产商代表联盟

图4：欧洲八国新能源车渗透率



数据来源：Unrae、注：Unrae 为意大利外国汽车生产商代表联盟

表2：欧洲三国历年新能源汽车补贴政策变化（更新至2024.3）

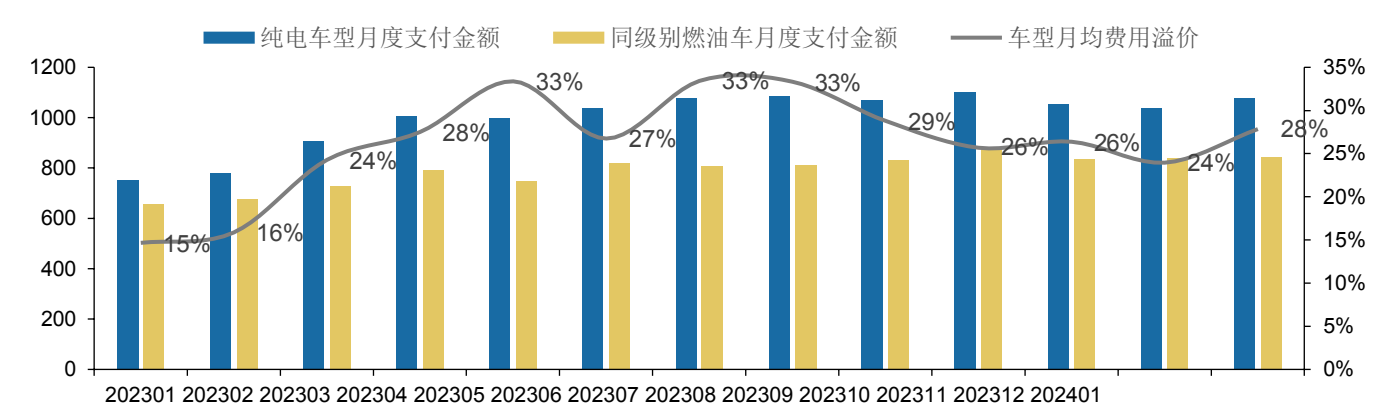
国家	补贴时间	车型	车辆价格（欧元）	单车补贴（欧元）
德国	2020 年之前	BEV	<3 万	4000
		PHEV	<3 万	3000
	2020 年 6 月 4 日-2022 年 12 月 31 日	BEV	<4 万	6000+3000
			4-6.5 万	5000+2500
		PHEV	<4 万	4500+2250
			4-6.5 万	3750+1875
	2023 年起	BEV	<4 万	4500+3000
		BEV	4-6.5 万	3000+2500
法国	2020 年前	BEV	≤4.5 万	6000
			4.5-6 万	6000
	2020 年 1 月 1 日-2020 年 5 月 31 日	BEV	≤4.5 万	个人：6000/企业：3000
			4.5-6 万	3000
	2020 年 6 月 1 日-2021 年 6 月 30 日	BEV	≤4.5 万	个人：7000/企业：5000
			4.5-6 万	3000
		PHEV	≤5 万	2000
	2021 年 7 月 1 日-2022 年底	BEV	≤4.5 万	个人：6000/企业：5000
			4.5-6 万	2000
		PHEV	≤5 万	1000
	2022 年 10 月 17 日-2022 年底	BEV	≤4.7 万	个人：7000/企业：5000
			4.7-6 万	2000
		PHEV	≤5 万	1000

	2023 年起	BEV	≤4.7 万	个人：5000/企业：3000
		PHEV	取消补贴	
	2024 年起	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（3 月中旬开始取消对中国进口电动车补贴）	≤4.7 万	低收入群体：7000
				个人、企业：5000
英国 	2018 年-2021 年 3 月 18 日	碳排放<50g/km，续航里程超过 112km	车辆售价≤5 万英镑	补贴车价的 35% 最高补贴金额不超过 3000 英镑
	2021 年 3 月 18 日-2021 年 12 月 15 日	碳排放<50g/km 续航里程超过 112km	车辆售价≤3.5 万英镑	补贴车价的 35% 最高补贴金额不超过 2500 英镑
	2021 年 12 月 15 日-2022 年 6 月 14 日	碳排放<50g/km 续航里程超过 112km	车辆售价≤3.2 万英镑	补贴车价的 35% 最高补贴金额不超过 1500 英镑
	2022 年 6 月 14 日	取消纯电及插电混动车型补贴		

数据来源：Electrive、Wallbox、POLITICO EU、

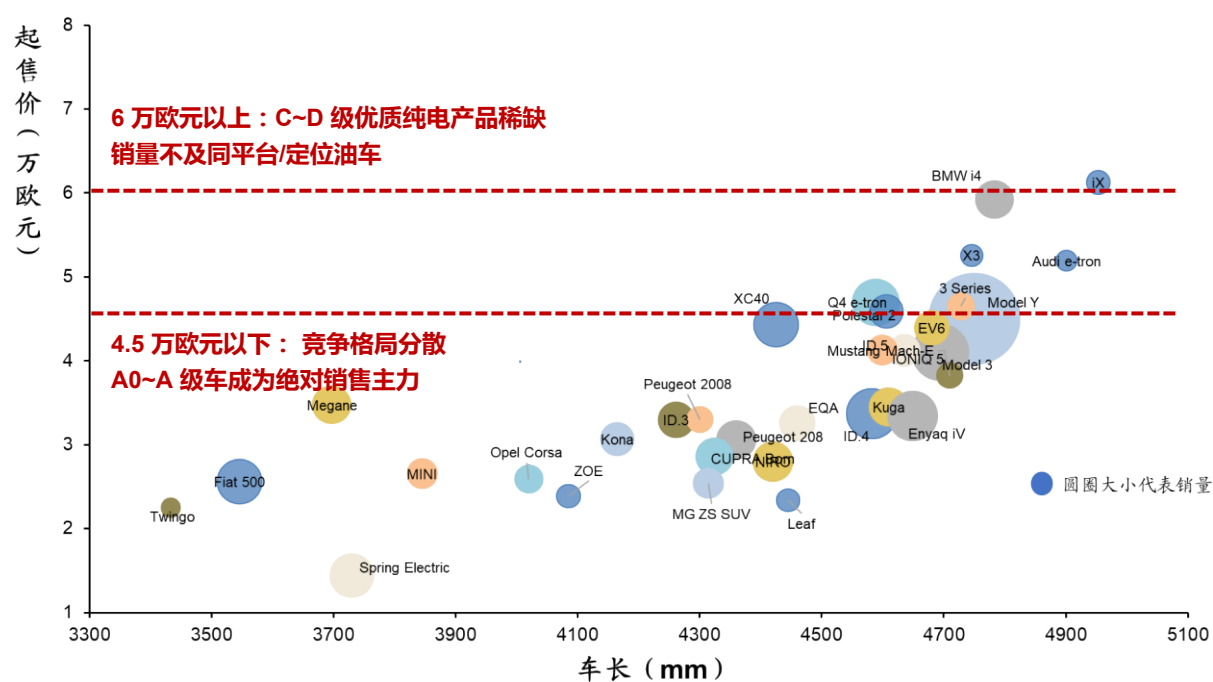
4.5万欧元以下车型竞争格局分散，平台型产品矩阵丰富有望收窄价差。根据Marklines数据测算，当前欧洲电动车销量主力车型价格带集中在2~6万欧元(约人民币16~47万元)，2023年新能源汽车年销量TOP20中4.5万欧元以下车型销量占比达91%，代表车型如Tesla Model 3/Y、Fiat 500、大众ID.4及斯柯达Enyaq iV。2023年上市新车中起亚EV4、菲亚特熊猫、本田SUV等新车定价位于4~4.5万欧元区间，而大众ID.5、宝马iX/i4等中高端车型起售价低于6万欧元；6万欧元以上的C~D级纯电产品较为稀缺，2024年新增重磅新车型宝马i5、奥迪Q6 E-Tron等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。

图5：欧洲TOP5销售市场乘用车月均支付费用对比（欧元）



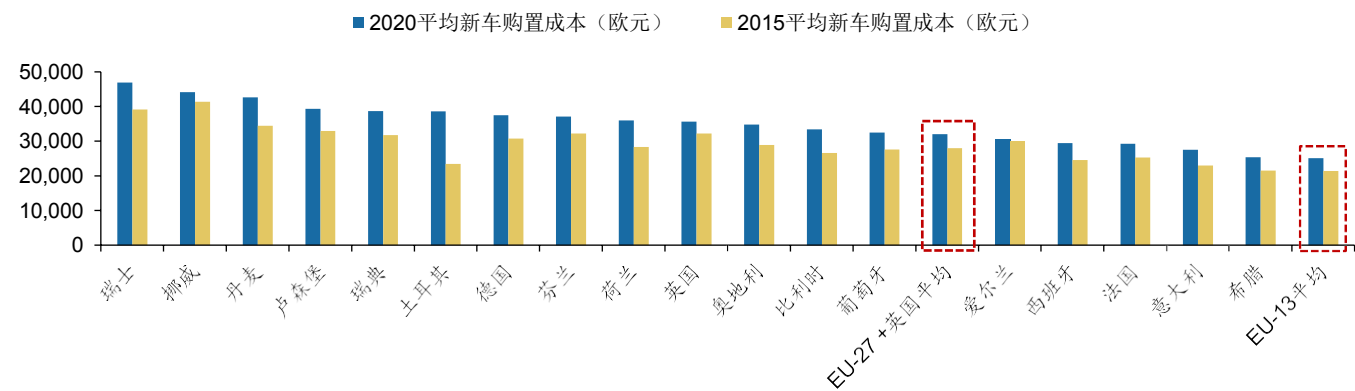
数据来源：JATO、

图6：2023年欧洲主销车价格带区间（万欧元）



数据来源：Marklines、autoscout24、特斯拉官网、

图7：欧洲各国新车平均购置成本对比（欧元）



数据来源：Statista、

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。

表3：2024年欧洲新车外观、内饰及三电性能显著改善

车企	车型	燃料 类型	车型级别	车辆类型	预计售价 (万欧元)	配电量 (KWh)	续航 (公里)	预计上市/ 交付时间
雷诺	Scenic E-Tech	EV	A	SUV	4.7-5	60	430	2024 年 3 月
雷诺	Renault 5	EV	A	轿车	2.3~2.5	50	402	2024 年中开卖
日产	Micra EV	EV	A	轿车	>2.5	50	402	2025 年
标致	E-3008	EV	A	SUV	>4.5	73/98	525/700	2024 年 5 月
标致	E-408	EV	A	轿车	>4	-	-	2024 年底
标致	E-5008	EV	A	SUV	>5	73/98	500/675	2024 年 Q3
沃尔沃	EX30	EV	A	SUV	3.67~4.67	51.7/69	344/460/480	2024 年交付
沃尔沃	EX60	EV	B	SUV	6.99	-	600	2024 年底
沃尔沃	EX90	EV	C	SUV	10.79	111	650	2023 年 12 月
Polestar	Polestar3	EV	C	SUV	7.5~11	111	670	2024 年 Q2
Polestar	Polestar4	EV	C	SUV	5.5~6.0	102	483	2024 年
Polestar	Polestar5	EV	D	轿跑	10.00	103	483	2024 年中
奥迪	A6 e-tron	EV	C	轿车	7.50	100	700	2024 年上半年
奥迪	Q6 e-tron	EV	C	SUV	6.6~8.1	93	600	2024 年
西雅特	Cupra Tavascan	EV	B	SUV	5.50	77	520~550	2024 年
西雅特	Cupra UrbanRebel	EV	A	SUV	<3.0	50~60	440	2025 年
西雅特	Cupra Terramar	PHEV	B	SUV	4.5	-	-	2024 年
斯柯达	Citadine	EV	A	轿车	>2.5	-	-	2025 年
大众	ID.2	EV	A	轿车	>2.5	57	400	2025 年
大众	ID.2 X SUV	EV	A	SUV	-	-	-	2026 年
大众	ID.7	EV	C	轿车	6.20	77/86	621~700	2024 年下半年
宝马	i5 Touring	EV	C	轿车	-	81.2	506~560	2024 年 5 月
起亚	EV3	EV	A	SUV	3.5~5.0	64	435	2024 年上半年
起亚	Picanto EV	EV	A	轿车	>2.3	-	-	2025 年

现代	Ioniq 7	EV	C	SUV	5.00	100	483	2024 年 Q3
----	---------	----	---	-----	------	-----	-----	-----------

数据来源：TopElectricSUV、EV-Database、 备注：

2024 年标致三款新车型均基于 STLA 纯电平台型打造

（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。

表4：全球乘用车碳排放标准对比（统一口径）

国家	测试标准	2015		2020		2025		2030	
		原始值	统一口径	原始值	统一口径	原始值	统一口径	原始值	统一口径
欧洲	碳排放	130g/km	130g/km	95g/km	95g/km	81g/km	81g/km	43g/km	43g/km
中国	燃油经济性	6.9L/100km	160g/km	5L/100km	117g/km	4L/100km	93g/km		
日本	燃油经济性	16.8km/L	138g/km	20.3km/L	122g/km			25.4km/L	74g/km
美国	燃油经济性/ 温室气体	36.2mpg	151g/km (2016)	56.2mpg	103g/km	49.1mpg	77.3g/km		
韩国	燃油经济性/ 温室气体	17km/L	140g/km	12km/L	97g/km				
加拿大	温室气体	217g/mi	147g/km (2016)			146g/mi	99g/km		
印度	碳排放	130g/km	130g/km (2016)	113g/km	113g/km (2022)				
巴西	燃油经济性	1.82MJ/km	146g/km (2017)	1.60MJ/km	128g/km (2022)				
墨西哥	燃油经济性/ 温室气体	39.3mpg	140g/km (2016)	140g/km (2018)					

数据来源：ACEA、ICCT、

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，2024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”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

区域	车型/年份		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
欧洲	轻型汽车	汽油车	无控制要求		欧 I		欧 II		欧 III				欧 IV				欧 V			欧 VI b		欧 VI c		欧 VI d			欧 VII												
		柴油车	无控制要求		欧 I		欧 II		欧 III				欧 IV			欧 V a	欧 V b		欧 VI b		欧 VI c		欧 VI d			欧 VII													
中国	轻型汽车	柴油车	无控制要求										国 I		国 II		国 III		国 IV			国 V			国 VI b														
		汽油车	无控制要求										国 I		国 II		国 III		国 IV			国 V			国 VI b														
		气体燃料车	无控制要求										国 I		国 II		国 III		国 IV			国 V			国 VI b														
	重型汽车	柴油车	无控制要求										国 I		国 II		国 III			国 IV			国 V			国 VI b													
		汽油车	无控制要求										国 I		国 II			国 III		国 IV																			
		气体燃料车	无控制要求										国 I		国 II		国 III	国 IV			国 V																		
		摩托车	两轮摩托车	无控制要求										国 I		国 II			国 III			国 IV			国 V			国 VI											
	三轮摩托车	无控制要求										国 I		国 II			国 III			国 IV			国 V			国 VI													
	三轮汽车	无控制要求										国 I		国 II			国 III			国 IV			国 V			国 VI													
	低速货车	无控制要求										国 I		国 II			国 III			国 IV			国 V			国 VI													

数据来源：中国生态环境部、中国政府网、guillaumedarding、

表5：欧6-d与欧7机动车排放标准主要指标对比

排放指标	单位	欧 6-d			欧 7	
		汽油车	柴油车	测试方式	乘用车	测试方式
CO	mg/km	1000	500	Lab+RDE	500	Lab+RDE 欧 7
NOx	mg/km	60	80	Lab+RDE	60	Lab+RDE 欧 7
THC	mg/km	100	-	Lab	100	Lab+RDE 欧 7
NOx+HC	mg/km	-	-	-	-	-
NMHC	mg/km	68	-	-	68	Lab+RDE 欧 7
PM	mg/km	4.5	PM ₂₃ 4.5	Lab	4.5	Lab
PN	mg/km	PN ₂₃ 6.0×10 ¹¹	PN ₂₃ 6.0×10 ¹¹	Lab+RDE	PN ₁₀ 6.0×10 ¹¹	Lab+RDE 欧 7
NH ₃	mg/km	-	-	-	20	Lab+RDE 欧 7

数据来源：infraneuminsight、

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M1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。

表6：欧7法案与美国加州法案SEOC电池耐久性要求对比

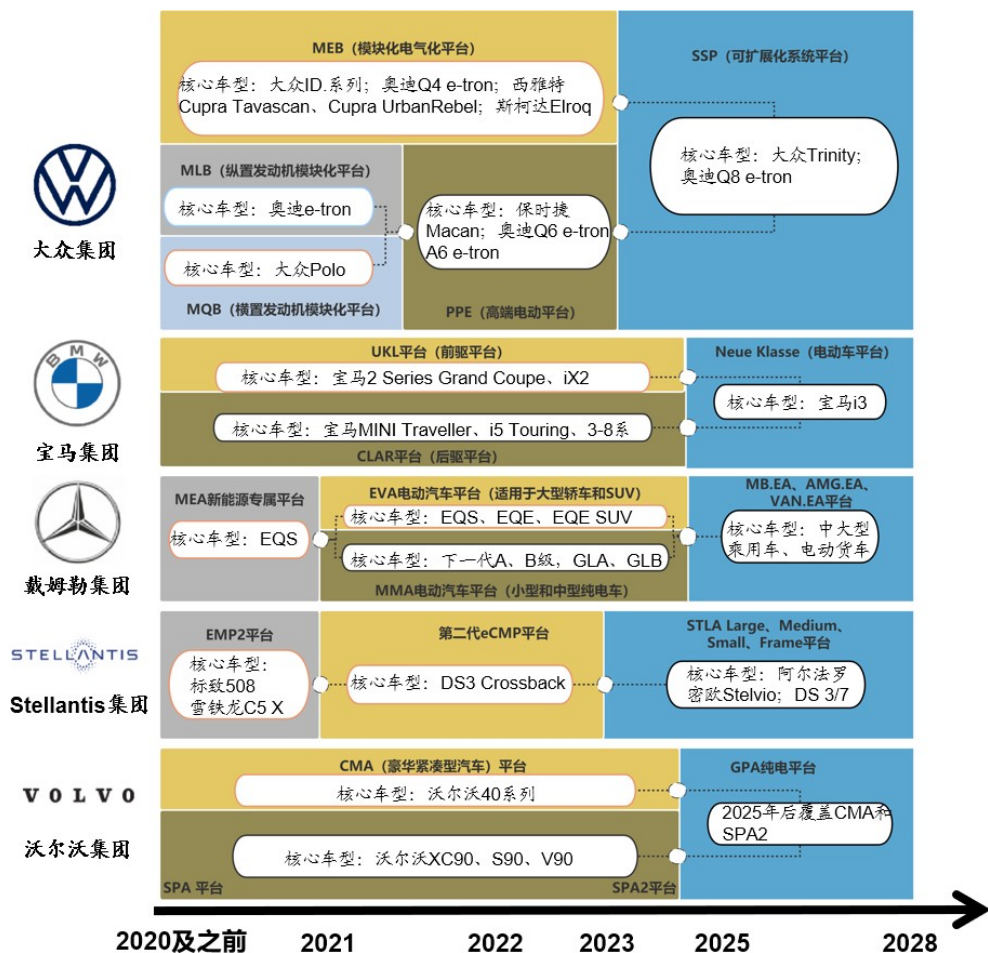
欧 7 法案				美国加州法案	
车型	动力	5 年或 10 万公里内	8 年或 16 万公里内	车型	10 年或 24 万公里内
M1	OVC-HEV	80%	72%	2026~2029 年新能源车型	65%
	PEV	80%	72%		
N1	OVC-HEV	75%	67%	2030~2032 年新能源车型	75%
	PEV	75%	67%		

M2/M3/N2/N3	OVC-HEV	-	-	2033 年后新能源车型	80%
	PEV	-	-		

数据来源：欧洲理事会、美国加州政府官网、

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 e-tron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（GEN6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）。

图9：欧洲汽车集团新能源汽车整车平台演变及核心车型规划



数据来源：大众汽车官网、宝马集团官网、

（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复合降速比率）；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。

表7：2025-2030年欧洲电动车达标保底销量测算

	2022A	2023A	2024E	2025E	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
欧洲传统车销量-万辆	1110.37	1287.49	1399.09	1334.04	1188.57	1069.04	976.99	899.57	791.73
占比	81.55%	81.05%	79.54%	75%	67%	60%	54%	48%	43%
排放-g/km	142.0	139.2	136.4	133.6	131.0	128.4	125.8	123.3	120.81
欧洲新能源车销量-万辆	251.29	300.93	359.84	455.82	591.63	716.42	840.89	963.90	1033.12
YOY	13.67%	19.76%	19.57%	26.67%	29.80%	21.09%	17.37%	14.63%	7.18%
占比	18.45%	18.95%	20.46%	25.47%	33.23%	40.13%	46.26%	51.73%	56.61%
排放-g/km	13.11	9.16	7.44	6.03	4.88	3.93	3.15	2.52	2.01
EV 占比（新能源汽车）	62%	70%	71%	73%	74%	76%	77%	79%	80%
排放-g/km	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PHV 占比（新能源汽车）	38%	30%	29%	27%	26%	24%	23%	21%	20%
排放-g/km	34.50	30.24	25.83	22.06	18.85	16.10	13.75	11.75	10.03
销量合计-万辆	1361.66	1588.42	1758.94	1789.85	1780.20	1785.46	1817.88	1863.47	1824.85
新能源车抵扣值	1.33	1	1	1	1	1	1	1	1
修正后新能源车销量-万辆	334.21	300.93	359.84	455.82	591.63	716.42	840.89	963.90	1033.12
修正后销量合计	1444.58	1588.42	1758.94	1789.85	1780.20	1785.46	1817.88	1863.47	1824.85
理想情况下碳排放值-g/km	109.2	114.5	110.0	101.2	89.1	78.4	69.1	60.8	53.6
目标值-g/km	119.0	119.0	119.0	101.2	101.2	101.2	101.2	101.2	53.6

数据来源：ACEA、ICCT、IHS、

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

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/998126060032006075>