

欧洲 4 月电车跟踪：欧洲九国新能源车销量 29.72 万辆，同比高增持续

核心观点

欧洲九国 4 月电车销量 29.72 万辆，同比+37%，环比-28%，渗透率 33.3%，同比+6.4pct，环比+0.4pct；

主要国家销量表现分析：法国销量同比+27%，补贴作用下销量同比增速稳定，政策刺激持续；德国 26 年起重启补贴，4 月销量同比高增 32%；英国 25 年 12 月扩大购车直接补贴资金规模，4 月同比+54%超预期；西班牙销量同比+56%，主要系 26 年采用新补贴方案（Auto+）；意大利销量同比+87%，主要系 25 年 10 月启动“超级汽车补贴计划”。

行业动态信息

2026 年 4 月欧洲九国电车销量 29.72 万，同比+37%，环比-28%，渗透率 33.3%，同比+6.4pct，环比+0.4pct。2026 年 1-4 月欧洲九国累计销量 115.31 万辆，累计同比+35%，渗透率 32.1%，同比+6.8pct，分国家来看：

- 1) 法国：4 月销量 4.45 万，同比+27%，环比-23%，渗透率 32.2%，环比-0.9pct。
- 2) 德国：4 月销量 9.19 万，同比+32%，环比-9%，渗透率 36.9%，环比+2.7pct。
- 3) 英国：4 月销量 5.97 万，同比+54%超预期，环比-56%，渗透率 40.0%，环比+4.3pct，同比大涨主要系同期基数较低，叠加 26 年购车补贴下家庭可获得 3500-5700 欧元补贴。
- 4) 葡萄牙：4 月销量 0.82 万，同比+30%，环比-15%，渗透率 38.2%，环比+1.9pct。
- 5) 西班牙：4 月销量 2.50 万，同比+56%，环比-7%，渗透率 19.7%，环比-0.8pct，同比大涨主要系 26 年预计采用新补贴方案——Auto+（适用于 2026 年 1 月 1 日起购买的符合条件的车辆）。

电力设备

维持

强于大市

许琳

xulin@csc.com.cn

SAC 编号:S1440522110001

SFC 编号:BVU271

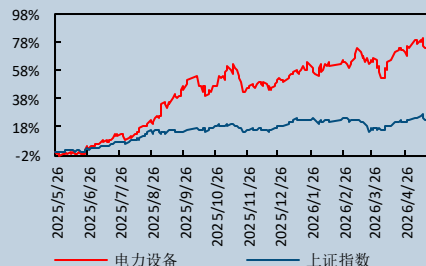
屈文敏

quwenmin@csc.com.cn

SAC 编号:S1440524050004

发布日期：2026 年 05 月 25 日

市场表现



相关研究报告

- | 日期 | 报告标题 |
|----------|---|
| 26.05.11 | 【中信建投电力设备及新能源】：北美 AI 用电激增，燃机、内燃机、SOFC、航改机供应链迎来黄金发展期 |
| 26.05.07 | 【中信建投电力设备及新能源】：温和通胀但扩产克制，锂电储能板块向上信号明确——电力设备新能源行业 2025 年报及 2026 年一季报综述 |
| 26.04.28 | 【中信建投电力设备及新能源】：国内电车跟踪：3 月出口持续高增，全系车型全面回暖 |
| 26.04.28 | 【中信建投电力设备及新能源】：美国 3 月电车跟踪：销量 9.8 万辆，同期高基数导致同比承压 |
| 26.04.27 | 【中信建投电力设备及新能源】：电新前沿观察：欧盟拟收紧中国逆变器补贴，实际影响有限，企业全球竞争力仍是核心要义 |

- 6) 挪威：4月销量 1.10 万，同比+0%，环比-37%，渗透率 98.9%，环比-0.3pct。
- 7) 瑞典：4月销量 1.56 万，同比+2%，环比-10%，渗透率 64.8%，环比-0.5pct。
- 8) 丹麦：4月销量 1.39 万，同比+35%，环比-6%，渗透率 83.7%，环比+5.9pct。
- 9) 意大利：4月销量 2.74 万，同比+87%，环比-17%，渗透率 17.5%，环比-0.2pct，同比大涨主要系 25 年 10 月启动“超级汽车补贴计划”且申请持续至 2026 年 6 月。

国家政策端：

- 1) 法国宣布原定于 2025 年底到期的**生态奖金延续至 2026 年 12 月 31 日**，低收入/中等收入/其他家庭最高可获 5700 欧元（原上限 4000 欧元）/4700 欧元/3500 欧元单车购买补贴。
- 2) **德国 2026 年启动最新电动车补贴政策**，总预算 30 亿欧元，计划持续到 2029 年，预计可支持约 80 万辆电动汽车，对私人消费者购买或租赁新车，纯电补贴 3000-6000 欧元，插混/增程车补贴 1500-4500 欧元。
- 3) 英国对购买价格不超过 37000 英镑并符合条件的新电动车提供最高 3750 英镑的直接购车补贴，单车补贴较上一轮提升 750+英镑，原预算 6.5 亿英镑，**25 年 12 月宣布追加 13 亿英镑扩大补贴资金规模**。

特斯拉影响分析：

- 1) 4月九国特斯拉销量合计 7810 辆，同比+58.2%，环比-81.4%；市占率 2.6%，同比+0.4pct，环比-7.9pct。除特斯拉外其他车企九国销量 28.94 万辆，同比+36.3%，环比-21.7%。
- 2) 4 月特斯拉在各国销量同比大多上涨，其中，德国/法国/瑞典/丹麦/英国销量均实现回暖，分别同比+256%/+112%/+111%/+102%/+62%，主要系 25 年特斯拉欧洲销量基数较低；挪威/西班牙/葡萄牙/意大利同比下滑，同比-71.2%/-47.3%/-32.8%/-5.4%。

投资建议：2026 年德国、瑞典重启电动车补贴，西班牙以全新的“Auto+”计划取代“MOVES III 计划”，英、法等国政策端持续加码为 26 年销量托底，英、法、德三国销量在政策刺激下起量显著，销量同比均超预期，考虑 2026 年 1-4 月欧洲九国新能源车销量 115.31 万辆，同比+34.9%，我们预计 26 年欧洲电车销量 541 万辆，同比+35%。我们看好国内中游锂电及材料海外供应链，建议关注：①碳酸锂：大中矿业(金属组覆盖)、天齐锂业(金属组覆盖)、永兴材料(金属组覆盖)、赣锋锂业(金属组覆盖)、盐湖股份(金属组覆盖)；②材料：天赐材料、多氟多、新宙邦、恩捷股份、尚太科技、中科电气、贝特瑞、富临精工、科达利、震裕科技；③电池：宁德时代、鹏辉能源、亿纬锂能、正力新能、国轩高科、欣旺达。

目录

欧洲九国 4 月新能源车注册量 29.72 万辆，同比+36.8%，环比-28.1%..... 1

 法国：4 月新能源车注册量 4.45 万辆，同比+26.8%，环比-22.5% 4

 德国：4 月新能源车注册量 9.19 万辆，同比+31.6%，环比-8.7% 6

 英国：4 月新能源车注册量 5.97 万辆，同比+54.5%，环比-56.0% 8

 葡萄牙：4 月新能源车注册量 8244 辆，同比+29.7%，环比-14.8% 10

 西班牙：4 月新能源车注册量 2.50 万辆，同比+56.4%，环比-6.6% 12

 挪威：4 月新能源车注册量 1.10 万辆，同比-0.2%，环比-37.4% 14

 瑞典：4 月新能源车注册量 1.56 万辆，同比+1.7%，环比-9.8%..... 16

 丹麦：4 月新能源车注册量 1.39 万辆，同比+35.2%，环比-6.0% 18

 意大利：4 月新能源车注册量 2.74 万辆，同比+86.5%，环比-17.2%..... 20

投资建议..... 22

风险分析..... 23

图表1： 2026 年 4 月欧洲九国新能源车销量 29.72 万辆，渗透率 33.3%（单位：万辆）

【中信建投电新】26年4月欧洲九国新能源车销量28.72万辆，渗透率33.3%										
国家	注册类型	4月	渗透率	环比	同比	26年	累计同比	3月	渗透率	25年以来走势
法国	新能源汽车	4.45	32.2%	-23%	27%	17.62	36%	5.75	33.1%	
	其中：纯电动	3.62	26.2%	-27%	42%	14.83	48%	4.94	28.5%	
	插电式混动	0.83	6.0%	3%	-13%	2.79	-4%	0.81	4.7%	
	乘用车总量	13.83	-	-20%	0%	53.99	-2%	17.36	-	
德国	新能源汽车	9.19	36.9%	-9%	32%	32.76	33%	10.07	34.2%	
	其中：纯电动	6.44	25.8%	-9%	41%	22.40	41%	7.07	24.0%	
	插电式混动	2.75	11.1%	-8%	13%	10.37	18%	3.00	10.2%	
	乘用车总量	24.92	-	-15%	3%	94.86	5%	29.42	-	
英国	新能源汽车	5.97	40.0%	-56%	54%	27.60	30%	13.58	35.7%	
	其中：纯电动	3.91	26.2%	-55%	59%	17.67	22%	8.61	22.6%	
	插电式混动	2.06	13.8%	-59%	46%	9.93	46%	4.97	13.0%	
	乘用车总量	14.92	-	-61%	24%	76.41	9%	38.06	-	
葡萄牙	新能源汽车	0.82	38.2%	-15%	30%	3.20	26%	0.97	36.3%	
	其中：纯电动	0.50	23.2%	-17%	35%	2.01	27%	0.61	22.7%	
	插电式混动	0.32	15.0%	-11%	23%	1.18	26%	0.36	13.6%	
	乘用车总量	2.16	-	-19%	15%	8.57	11%	2.67	-	
挪威	新能源汽车	1.10	98.9%	-37%	0%	3.78	-8%	1.75	99.1%	
	其中：纯电动	1.10	98.6%	-37%	0%	3.76	-5%	1.74	98.4%	
	插电式混动	0.003	0.2%	-80%	-55%	0.021	-86%	0.01	0.7%	
	乘用车总量	1.11	-	-37%	-2%	3.83	-11%	1.77	-	
瑞典	新能源汽车	1.56	64.8%	-10%	2%	5.58	7%	1.73	65.2%	
	其中：纯电动	0.98	40.7%	-10%	15%	3.51	19%	1.09	40.9%	
	插电式混动	0.58	24.1%	-10%	-15%	2.08	-9%	0.65	24.3%	
	乘用车总量	2.41	-	-9%	-1%	8.61	-2%	2.66	-	
意大利	新能源汽车	1.74	11.1%	-47%	18%	9.86	74%	3.31	17.7%	
	其中：纯电动	1.32	8.5%	-18%	99%	5.14	73%	1.61	8.6%	
	插电式混动	0.42	2.7%	-75%	-48%	4.72	75%	1.70	9.1%	
	乘用车总量	15.63	-	-16%	12%	64.51	10%	18.67	-	
西班牙	新能源汽车	2.50	19.7%	-7%	56%	8.99	61%	2.67	20.5%	
	其中：纯电动	1.10	8.7%	-7%	62%	3.96	52%	1.19	9.1%	
	插电式混动	1.39	11.0%	-6%	53%	5.03	70%	1.49	11.4%	
	乘用车总量	12.69	-	-3%	29%	42.75	13%	13.03	-	
丹麦	新能源汽车	1.39	83.7%	-6%	35%	4.92	37%	1.48	77.8%	
	其中：纯电动	1.37	82.8%	-6%	40%	4.87	42%	1.46	77.1%	
	插电式混动	0.01	0.9%	1%	-67%	0.06	-63%	0.01	0.8%	
	乘用车总量	1.66	-	-13%	10%	6.03	15%	1.90	-	
九国合计	新能源汽车	29.72	33.3%	-28%	37%	115.31	35%	41.31	32.9%	
	其中：纯电动	20.34	22.8%	-28%	43%	78.14	35%	28.32	22.6%	
	插电式混动	9.38	10.5%	-28%	25%	37.17	34%	13.00	10.4%	
	乘用车总量	89.34	-	-29%	10%	359.54	40%	125.54	-	
中信建投新能源 朱玥/许琳团队										
数据来源：PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投										

资料来源：PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表2： 欧洲各国电车补贴政策边际变化

一图看懂欧洲2026年电动车补贴政策边际变化								
状态	国家	26年4月销量（万辆）	政策	4月渗透率	期限	限制条件	单车补贴（欧元）	政策边际变化
重启补贴	德国	9.19	购车补贴	36.9%	2026-2029	家庭应税收入设定8万欧元的上限，面向中低收入群体	纯电动汽车的基本补贴定为3000欧元 部分PHEV/EREV补贴1500欧元 每个孩子额外增加500欧元，最多1000欧元 家庭收入低于4.5万英镑额外获得2000欧元	德国2026年重启电动汽车购置补贴：单车补贴最高可达6000欧，惠及中低收入家庭
	西班牙	2.50	"Auto+" 计划	19.7%	2026	车价不含税上限4.5万欧元	总预算4亿欧元	2026年 "Auto+" 计划将取代MOVES III，提供4亿欧元补贴购买电动汽车及插电混动汽车（车价不含税上限4.5万欧元）
	瑞典	1.56	社会气候计划	64.8%	2026-2032	提供 5.3 亿欧元的电车补贴资金，聚焦低收入和中低收入家庭。	1300 SEK/月 (约€120)，最多三年 极低收入家庭: 1.8w SEK (约€1650)	瑞典计划2026-2032年重启电动车购车补贴，依托欧盟社会气候基金，受益人每月最高可得1300瑞典克朗
	意大利	2.74	超级汽车补贴计划	17.5%	2025.10-2026.06	小微企业 报废一辆污染等级Euro5或以下的旧车 企业运营地址位于FUA区域	覆盖总价的30%（上限2万欧元） 每单位限购两辆	意大利政府于2025年10月22日重启“超级汽车补贴计划”，以“发票折扣”的形式进行，预计持续至2026年6月
补贴加码	英国	5.97	直接购车补贴	40.0%	2025.07-2029	新电动车购买价格不超过37000英镑	环保评分第一档车辆：£ 3750 第二档车辆：£ 1500	单车补贴较上一轮提升£750+，原预算£ 6.5e，25年12月宣布追加£13e扩大补贴资金规模
	法国	4.45	生态补贴	32.2%	2026	符合环保评分的低排放汽车)	低收入家庭：5700欧元 中等收入家庭4700欧元 其他家庭：3500欧元	生态补贴政策延续至26年底，最高单车补贴由原€ 4000提升至€5700
维持	葡萄牙	0.82	购买补贴	38.2%	2025.04-2026.02	5座及以下：售价≤€3.85w 6座及以上：售价≤€5.50w	个人：€4000 (每人限购1辆) 需强制报废一辆使用10年+油车 公司：€5000 (每单位限2辆)	26年继续执行国家电动车购置补贴，总预算约€1760w，经费用完即止
退坡	挪威	1.10	增值税/购置税 购买补贴	98.9%	2026.01起	- 渗透率极高，无电车补贴政策	BEV: ≤30w NOK免征25%增值税 过路费: BEV≤燃油车*70% 轮渡费用上限: BEV=标准费用*50%	挪威2026年将电动汽车的免税额度下调至30万克朗，并开始对所有版本的Model Y以及大众ID.4等中高端车型征收增值税

资料来源：欧洲各国交通部官网，Marklines，中信建投

欧洲九国 4 月新能源车注册量 29.72 万辆，同比+36.8%，环比-28.1%

4 月欧洲九国电车销量 29.72 万辆，同比+36.8%，环比-28.1%，渗透率 33.3%，同比+6.4pct，环比+0.4pct。其中：法国新能源车销量同比+27%，主要系同比基数较低，叠加 26 年购车补贴下家庭可获得 3500-5700 欧元补贴；德国 26 年起重启补贴政策，预计可支持约 80 万辆电动汽车，带动 4 月销量同比高增 32%；英国 25 年 12 月扩大购车直接补贴资金规模，3 月起刺激效应显现，4 月同比+55%超预期；西班牙新能源车销量同比+56%，主要系 26 年采用新补贴方案（Auto+）。分车型来看，4 月纯电/插混销量分别为 20.34/9.38 万辆，同比+43.1%/+24.9%，环比-28.1%/-27.8%。

政策端来看：欧盟执委会于 2025 年 3 月通过碳排考核的新修正案，原定于 2025 年的碳排考核目标放宽至三年完成，即以 2025-2027 年三年碳排放均值作为合规条件。2025 年欧洲新能源车销量 400.4 万辆，同比+34%。2026 欧洲多国政策加码提振全年预期，我们预计 2026 年欧洲电车销量 541 万辆，同比+35%。

国家层面：① 法国宣布原定于 2025 年底到期的生态奖金延续至 2026 年 12 月 31 日，低收入/中等收入/其他家庭最高可获 5700 欧元（原上限 4000 欧元）/4700 欧元/3500 欧元单车购买补贴。② 德国 2026 年启动最新电动车补贴政策，总预算 30 亿欧元，计划持续到 2029 年，预计可支持约 80 万辆电动汽车，对私人消费者购买或租赁新车，纯电车补贴 3000-6000 欧元，插混/增程车补贴 1500-4500 欧元。③ 英国对购买价格不超过 37000 英镑并符合条件的新电动车提供最高 3750 英镑的直接购车补贴，单车补贴较上一轮提升 750+英镑，原预算 6.5 亿英镑，25 年 12 月宣布追加 13 亿英镑扩大补贴资金规模。

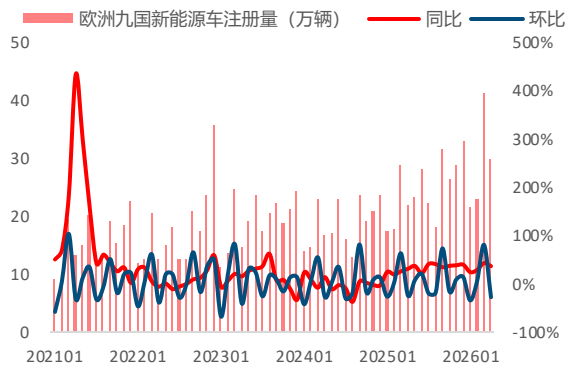
图表3： 欧洲纯电动车推广政策与碳减排目标

【欧洲】电动车税收/补贴政策										
国家	政策名称	时间	政策要求/标准	补贴/税收机制	最新政策变化	26年4月 纯电销量	同比增速	纯电渗透率	26年4月 插混销量	同比增速
法国	生态补贴	2026年	符合环保评分的低排放汽车	低收入家庭：5700欧元 中等收入家庭：4700欧元 其他家庭：3500欧元	2025年11月底法国宣布将生态补贴政策延续至2026年底，且提高单车补贴金额至5700欧元	36216	41.79%	26.18%	8333	-13.13%
	Malus CO2	2008年至今	Malus CO ₂ （基于二氧化碳的罚款）	2025年起征点为113g/km，罚款50欧元，罚款上限7万欧元，适用于所有排放量超过192g/km的车	起征点提高：2024年为118g/公里，罚款上限提高：2024年为6万欧元					6.02%
挪威	增值税、购置税、由国家年度预算和国家交通计划公布	2026年1月起	实现新车销售100%零排放	购买BEV时车价中低于30万挪威克朗的部分免征25%的增值税 对电动车的购置税不得高于燃油车购置税79%（以往上限为50%）；电动车支付附加道路费且上标为标准费用的50% 纯电动车的基本补贴定为3000欧元 部分插电式混合动力汽车和微型电动汽车补贴为1500欧元 每增加一个孩子，补贴金额将增加500欧元，最多增加1000欧元	挪威2026年电动车的免税额度将下调至30万欧元，并针对所有版本的Model Y以及大众ID.4等中高端车型征收增值税	10952	0.09%	98.64%	25	-55.36%
德国	购车补贴	2026年-2029年	家庭应税收入设定8万欧元的上限，面向中低收入群体	收入不超过6万欧元的家庭可额外获得1000欧元补贴，收入不超过4.5万欧元的家庭可获得额外1000欧元补贴	德国26年重启电动汽车购置补贴：最高可获6000欧元，惠及中低收入家庭	64350	41.32%	25.83%	27546	13.28%
	车辆所有权税豁免	2012年引入	在2025年12月31日前首次注册的纯电动车	可享受长达10年的车辆所有权税（Kfz-Steuer）豁免（最长至2030年底） 每月只需将车辆总价的0.25%作为应税收入，而燃油车则为1%	2025年12月将免税期再延长：凡在2030/12/31前首次上牌的电动车，均可享受10年免征年度机动车税；该豁免至少延续到2035/12/31					11.06%
英国	公司车税收优惠（BIK）	2025年至今	为员工使用价格低于95000欧元的纯电动车	提供最高3750英镑的折扣	2026年0.25%继续有效					
西班牙	“Auto+”计划	2026年	车价不含税上限4.5万欧元	总预算4亿欧元	较上一轮单车1500-3000补贴提升750英镑以上	39084	59.15%	26.19%	20597	46.36%
葡萄牙	购买补贴	2025年4月-2026年2月	BEV乘用车 5座及以下：售价≤6座及以上：售价≤60000欧元 BEV货车 5座及以下：售价≤60000欧元 BEV货车 6座及以上：售价≤60000欧元	个人：4000，每人限购1辆，且强制报废一辆使用超十年的油车 公司：5000，每单位限购2辆	2026年继续执行国家电动车购置补贴，总预算约1760万欧元，先到先得，经费用完即止	11039	61.51%	8.70%	13922	52.62%
意大利	超级汽车补贴计划	2025年4月-2026年6月	受益对象限于小微企业（员工≤10人，年营业额≤200万欧元） 必须满足：一辆污染等级Euro 5或以下的旧车 企业运营地址位于ISTAT统计指定的FUA区域	涵盖总价的30%（上限2万欧元） 每单位限购两辆	意大利政府于2025年10月22日重启“超级汽车补贴计划”，以“发券折扣”的形式进行，预计持续至2026年6月	5010	34.61%	3.20%	3234	22.69%
瑞典	社会气候计划	2026年-2032年	提供 5.3 亿欧元的电车补贴资金，聚焦低收入和中低收入家庭	受益人每月最高可获 1,300 瑞典克朗（约 120 欧元），最多三年 收入很低的家庭可一次获得 18,000 瑞典克朗（约 1,650 欧元）	瑞典计划2026-2032年重启电动车购车补贴，依托欧盟社会气候基金，聚焦中低收入家庭，受益人每月最高可获1300瑞典克朗	13238	98.56%	7.09%	14184	76.51%
						9834	14.95%	40.73%	5810	-14.92%

资料来源：欧洲各国政府官网，Marklines，中信建投

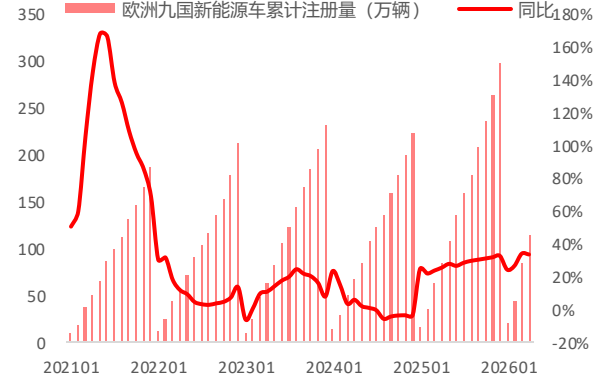
3) 4 月九国特斯拉销量合计 7810 辆，同比+58.2%，环比-81.4%；市占率 2.6%，同比+0.4pct，环比-7.9pct。除特斯拉外其他车企九国销量 28.94 万辆，同比+36.3%，环比-21.7%。4 月特斯拉在各国销量同比大多上涨，其中，德国/法国/瑞典/丹麦/英国销量均实现回暖，分别同比+256%/+112%/+111%/+102%/+62%，主要系 25 年特斯拉欧洲销量基数较低；挪威/西班牙/葡萄牙/意大利同比下滑，同比-71.2%/-47.3%/-32.8%/-5.4%。

图表4： 4月九国电车销量 29.72 万辆，同比+36.8%



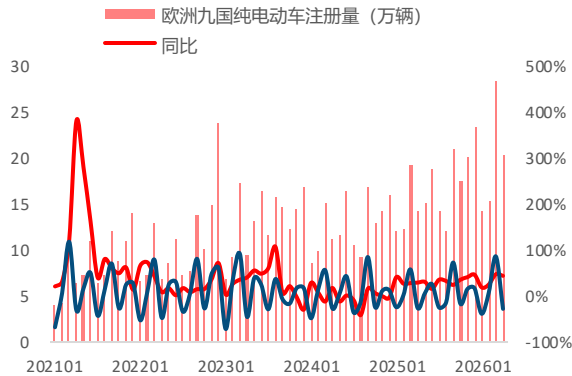
资料来源: PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表5： 26年九国电车累计销量 115.31 万辆，同比+34.9%



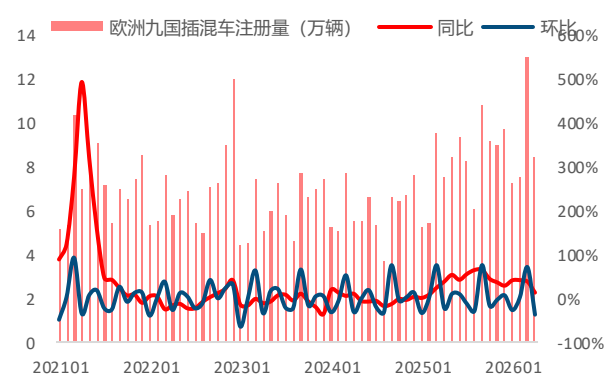
资料来源: PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表6： 4月欧洲九国 BEV 注册量 20.34 万辆，同比+43.1%



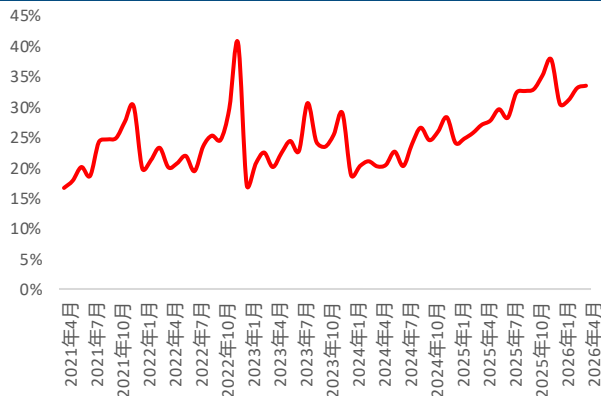
资料来源: PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表7： 4月欧洲九国 PHEV 注册量 9.38 万辆，同比+24.9%



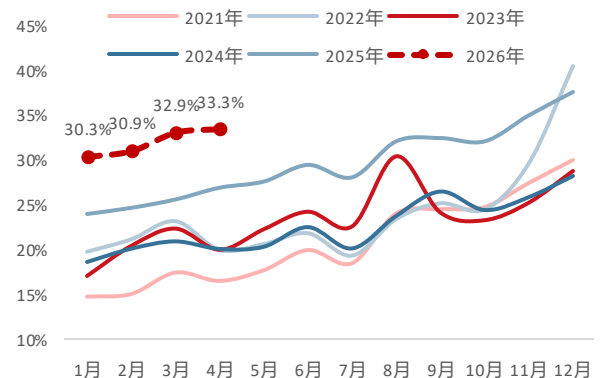
资料来源: PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表8： 4月欧洲九国新能源车渗透率 33.3%，环比+0.4pct



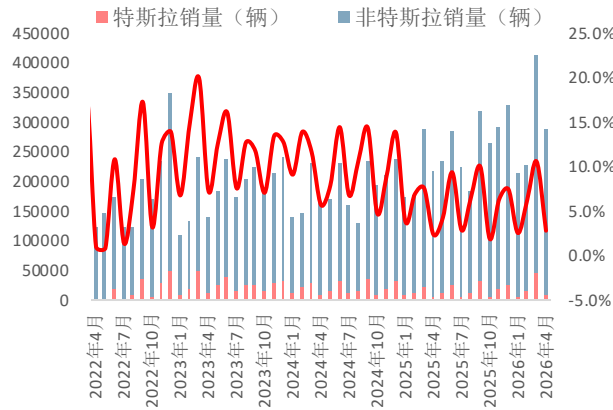
资料来源: PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表9： 4月欧洲九国新能源渗透率 33.3%，同比+6.4pct



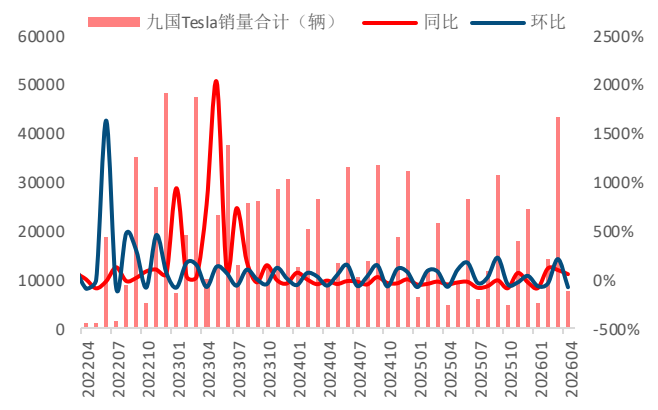
资料来源: PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表10： 4月 Tesla 市占率 2.6%，同比+0.4pct，环比-7.9pct



资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

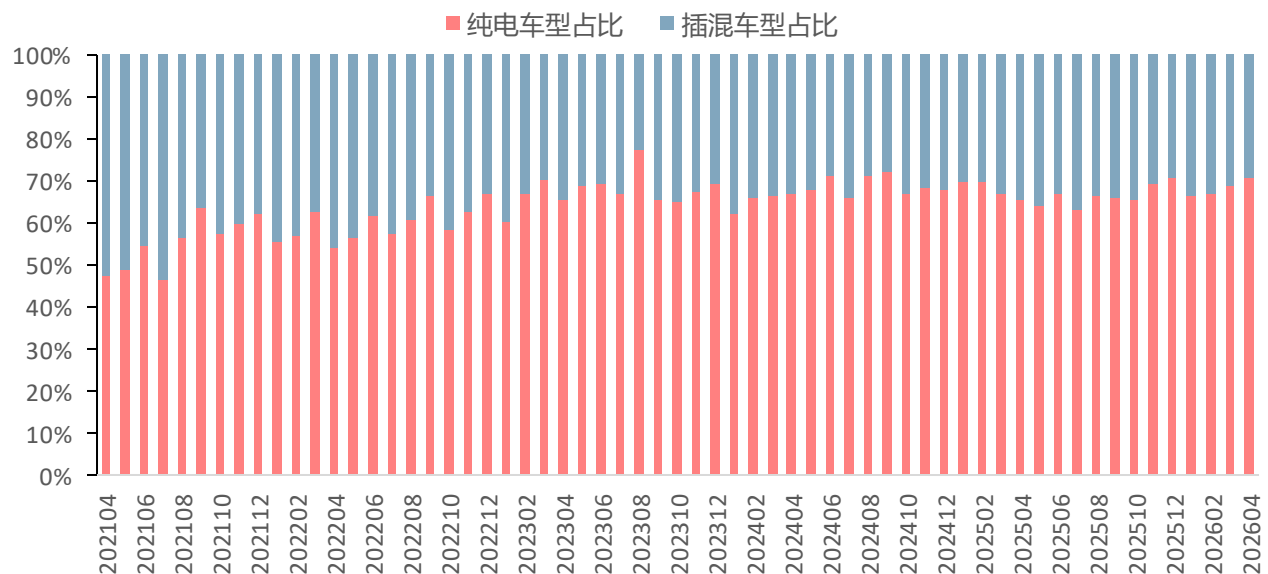
图表11： 4月 Tesla 销量 7810 辆，同比+58%，环比-81%



资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

结构方面，2026 年 4 月欧洲九国纯电车销量占比 68.4%，同比+3.0pct，环比-0.1pct。纯电销量占比同比提升，主要系法国、德国等市场纯电补贴与税收激励延续、带动 BEV 增速快于插混。

图表12： 欧洲九国 2021-2026 年 BEV 注册量占比变化，4月欧洲九国纯电车销量占比 68.4%，同比+3.0pct，环比-0.1pct

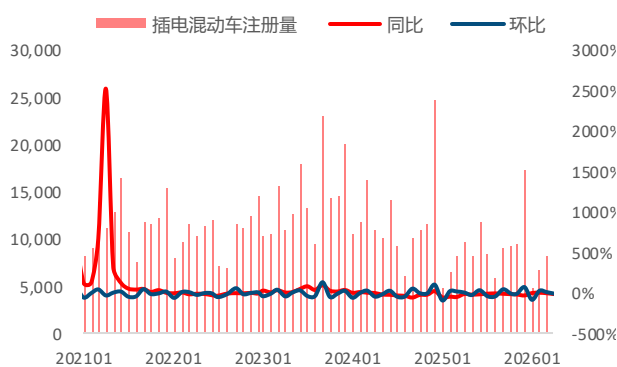


资料来源：PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投

法国：4 月新能源车注册量 4.45 万辆，同比+26.8%，环比-22.5%

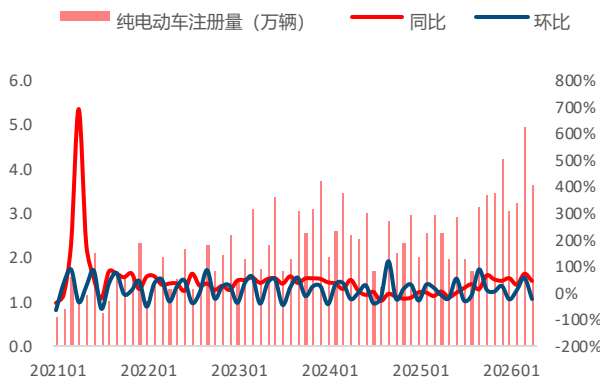
法国 4 月新能源车注册量 4.45 万辆，同比+26.8%，环比-22.5%，环比-12966 辆，其中特斯拉注册量 1831 辆，同比+112.2%，环比-80.9%，环比-7743 辆，市占率 4.1%，同比+1.7pct，环比-12.5pct，剔除特斯拉后注册量为 4.27 万辆，同比+24.6%，环比-10.9%。

图表13： 法国 4 月新能源车注册量 4.45 万辆，环比-22.5%



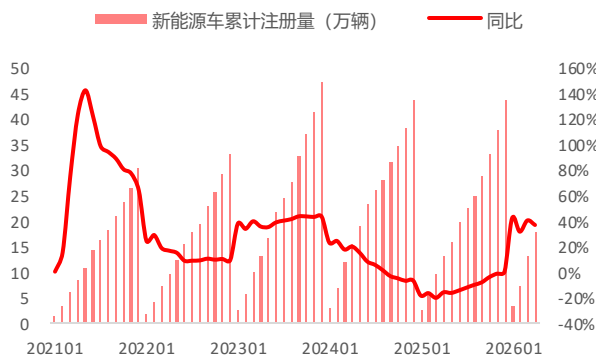
资料来源：PFA，中信建投

图表14： 法国 4 月 BEV 注册量 3.62 万辆，环比-26.7%



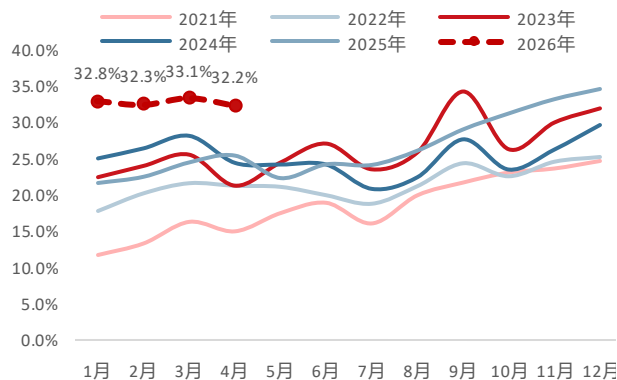
资料来源：PFA，中信建投

图表15： 法国 26 年新能源车累计注册 17.62 万，同比+36.3%



资料来源：PFA，中信建投

图表16： 法国 4 月新能源车渗透率 32.2%，环比-0.9pct



资料来源：PFA，中信建投

2026 年 4 月法国新能源车销量同比+26.8%，1-4 月累计销量同比+36.3%，均高于九国平均水平，主要系同比基数较低，叠加 26 年购车补贴下家庭可获得 3500-5700 欧元补贴。2025 年 11 月法国宣布将原定于 2025 年底到期的生态奖金延续至 2026 年 12 月 31 日，不再设阶段性退出安排，且大幅度提高单车补贴金额：对低收入家庭，购买符合环境评分要求的纯电动乘用车，最高可获 5700 欧元（原上限 4000 欧元）；对中等收入家庭，补贴上限提高到约 4700 欧元；对其他家庭补贴金额提高到约 3500 欧元。

图表17： 2026 年法国继续执行生态补贴政策，且提高单车最高补贴至 5700 欧元

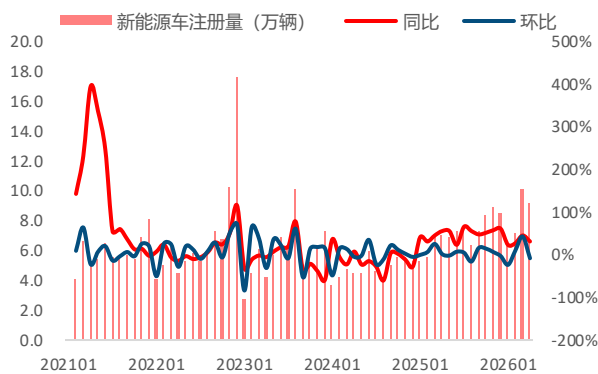
【法国】电动车激励政策							
政策	时间	车型	车价限制 (欧元)	单车补贴/税率 (欧元)	最新政策变化		
购买补贴	生态补贴延续至2026年	低排放汽车	低收入家庭 中等收入家庭 其他家庭	5700 4700 3500	2025年11月底法国宣布将生态补贴延续至2026年，且提高单车最高补贴至5700欧元		
	从2024年12月2日-2025年	低排放汽车	家庭基准税前收入≤16300欧元	4000-(最高达到总购买价格的27%)-	原标准下对低收入家庭补贴上限为7000欧，高收入家庭补贴上限为4000欧，新标准更改对低收入/高收入家庭的划分，并进一步下调补贴上限		
			16300欧元≤家庭基准税前收入≤26200欧元	3000-(最高达到总购买价格的27%)-			
			家庭基准税前收入>26200欧元	2000-(最高达到总购买价格的27%)-			
	2024年9月起	考核汽车及其零部件生产过程中的碳排放情况，评分低于60分不予补贴，目前约65%的法国在售电车符合要求，国产汽车（特斯拉M3、上汽MG4、Dacia Spring等）暂无法获得补贴					
	从2024年2月13日起	BEV或FCV	售价≤4.7万	高收入家庭:- 4000-(最高达到总购买价格的27%)-	高收入者补贴退坡1000欧，低收入家庭购车补贴不变		
				低收入家庭:- 7000-(最高达到总购买价格的27%)-			
		BEV	≤4.5万	公司:- 3000 个人:- 6000 企业:- 4000		2021年7月起在去年基础上退坡1000欧元，并将有效期由21年底延长至22年底，而后在现有基础上再退坡1000欧元	
			4.5-6万	2000			
			商用车	个人:- 7000 企业:- 5000			
			PHEV	≤5万			1000
				BEV			≤4.5万
			PHEV				4.5-6万
	≤5万	1000					
	2020年6月1日-2021年6月30日 (疫情期间补贴政策加码)	BEV	≤4.5万	个人:- 7000 企业:- 5000	-		
4.5-6万			3000	-			
PHEV		≤5万	2000	-			
		2020年1月1日-2022年12月31日	由污染高的内燃车 换购纯电或插电车型	收入>13489欧元的家庭	2500	-	
收入≤13490欧元的家庭	2500	-					
收入≤18000欧元的家庭	5000	-					
充电基础设施激励	-		收入>18000欧元的家庭	2500	-		
			在个人住宅安装充电基础设施可享受 75% 的税收抵免，最高不超过300欧元				
注册税			大多数地区100%的折扣，部分地区0%-50%				
公司车辆税	2025年起		纯电动车仍维持免税，插电混动按实际碳排放对应的累进税率缴税				
罚款	2026年起		罚款门槛进一步降至108g/km，最高罚款提至8万欧元（排放≥192g/km）				

资料来源：法国政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

德国：4月新能源车注册量 9.19 万辆，同比+31.6%，环比-8.7%

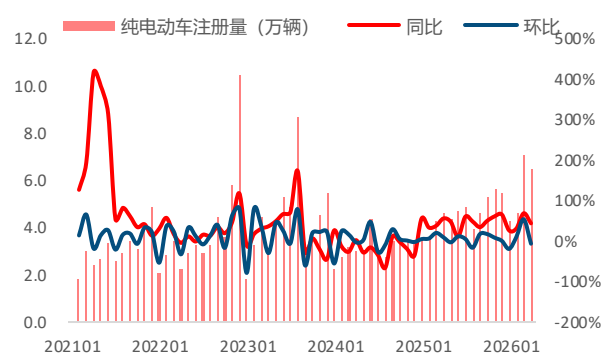
德国4月新能源车注册量 9.19 万辆，同比+31.6%，环比-8.7%，环比-8763 辆，其中特斯拉注册量 3149 辆，同比+255.8%，环比-66.0%，环比-6103 辆，市占率为 3.4%，同比+2.2pct，环比-5.8pct。剔除特斯拉后注册量为 8.87 万辆，同比+28.7%，环比-2.9%。

图表18：德国4月新能源车注册量 9.19 万辆，环比-8.7%



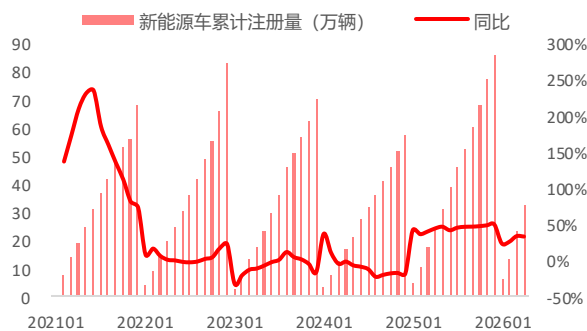
资料来源：KBA，中信建投

图表19：德国4月BEV注册量 6.44 万辆，环比-8.9%



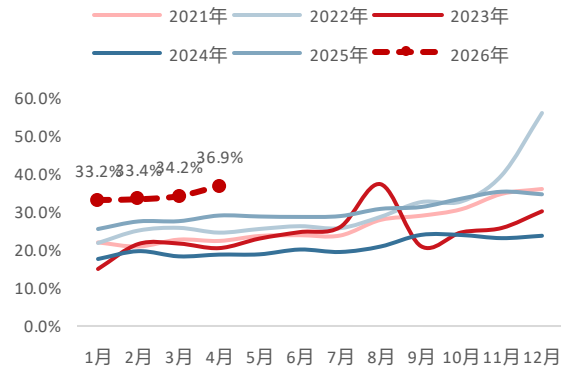
资料来源：KBA，中信建投

图表20：德国26年新能源车累计注册 32.76 万,同比+32.9%



资料来源：KBA，中信建投

图表21：德国4月新能源车渗透率 36.9%，环比+2.7pct



资料来源：KBA，中信建投

德国已于 2026 年 1 月 1 日启动最新电动车补贴政策，这是德国在 2023 年底终止原有补贴后再次推出的激励措施。该政策总预算为 30 亿欧元，计划持续到 2029 年，预计可支持约 80 万辆电动汽车。补贴采用分级标准，根据车辆类型、家庭人口和收入水平设定：纯电动汽车基础补贴 3000 欧元，最高可达 6000 欧元（针对年收入不超过 4.5 万欧元且有两个及以上孩子的家庭）；插电式混动和增程式电动车补贴范围为 1500 至 4500 欧元。申请资格限定为家庭年收入不超过 8 万欧元（每多一个孩子上限提高 5000 欧元，最高 9 万欧元），且车辆需持有至少 36 个月。该补贴向所有制造商开放，包括中国品牌，不设产地限制，但仅限私人消费者购买或租赁新车，在线申请预计于 2026 年 5 月开放，可追溯申请。

图表22： 德国 2026 年重启电动汽车购置补贴：最高可达 6000 欧元，惠及中低收入家庭

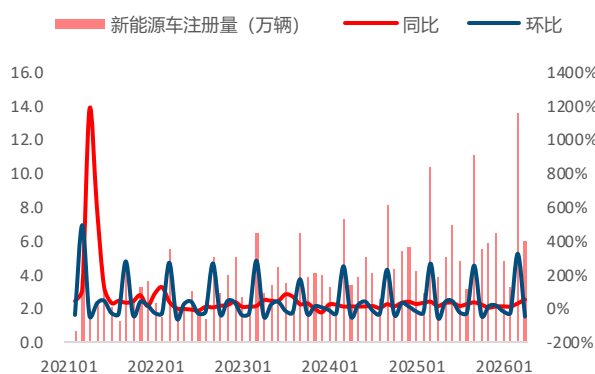
【德国】电动车激励政策					
政策	时间	车型	车价限制（欧元）	单车补贴/税率（欧元）	最新政策变化
补贴	2026年-2029年	BEV/PHEV	家庭应税收入设定8万欧元的上限	纯电动汽车的基本补贴定为3000欧元 部分PHEV和增程型电动汽车的补贴为1500欧元 每增加一个孩子增加500欧元，最多1000欧元 收入<6万欧元，额外获得1000欧元补贴 收入<4.5万欧再额外获得1000欧元补贴	德国2026年重启电动汽车购置补贴：最高可达6000欧元，惠及中低收入家庭
	2023年12月18日起			环境补贴彻底取消	
	2024年（原定）-	BEV	<4.5万	3000+1500制造份额补贴	2024年补贴再退坡2250欧元
	2023年1月1日-	BEV	售价<4万	4500（联邦）+2250（制造商）-	2023年起PHEV退坡5625-6750欧元，BEV退坡2250-3000欧元；-23年9月1日起仅私人可补贴，商用无资格
	2023年12月16日-（提前结束）-	PHEV	4万≤售价<6.5万	3000（联邦）+1500（制造商）-	
				取消补贴	
	2020年6月4日-	EV	<4万	6000（联邦）+3000（制造商）-	疫情加码的补贴政策由2021年延期至2022年底，整体补贴政策延长至2025年12月31日
	2022年12月31日-（疫情期间补贴政策加码）-	PHEV	4-6.5万	5000（联邦）+2500（制造商）-	
			<4万	4500（联邦）+2250（制造商）-	
			4-6.5万	3750（联邦）+1875（制造商）-	
所有权税	2019年11月5日-	EV	<4万	6000	德国政府和车企各负担一半补贴
	2025年12月31日	EV	4-6.5万	5000	
		PHEV	<4万	4500	
			4-6.5万	3750	
所有权税	2016年-2030年		新注册/改装EV豁免最长可达10年		免税期延长至2035年12月31日
	2024年9月4日起		购车当年享车辆售价的最高40%税收减免，后逐年降至6%（低于9.5万欧元的EV）		/
公司用车税	2019年-2030年		税基减半（0.5%）：适用于PHEV，或车价高于6万欧元的EV		燃油车税基为1%，税收减免车价上限提升至6万欧元 雇主公司对电动汽车和插电式混合动力车免费充电的免税政策延长至2030年
地方激励措施	-	EV	免费停车，预留车位，公交车路线		

资料来源：德国政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

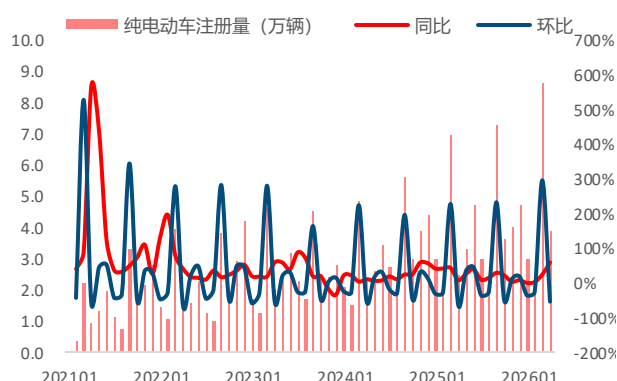
英国：4月新能源车注册量 5.97 万辆，同比+54.5%，环比-56.0%

英国 4 月新能源车注册量 5.97 万辆，同比+54.5%，环比-56.0%，环比-76110 辆，其中特斯拉注册量 831 辆，同比+62.3%，环比-90.3%，环比-7768 辆，市占率 1.4%，同比+0.1pct，环比-4.9pct。剔除特斯拉后注册量为 5.89 万辆，同比+54.4%，环比-53.7%。

图表23： 英国 4 月新能源车注册量 5.97 万辆，环比-56.0% **图表24： 英国 4 月 BEV 注册量 3.91 万辆，环比-54.6%**

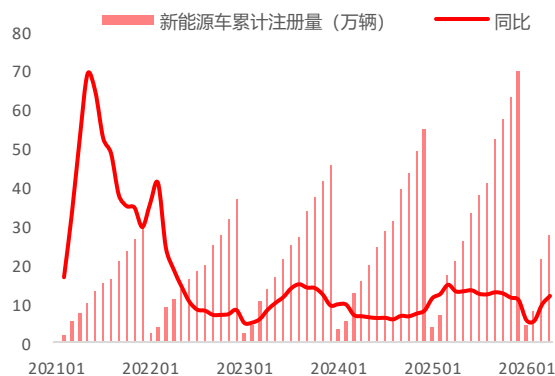


资料来源：SMMT，中信建投

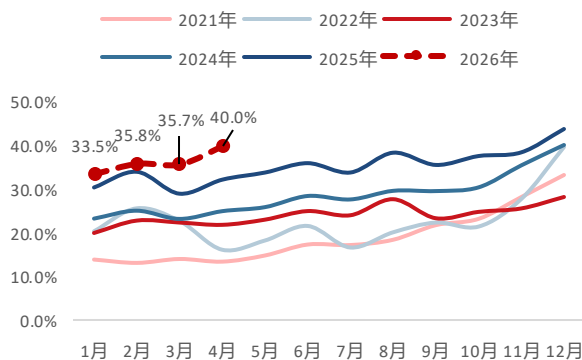


资料来源：SMMT，中信建投

图表25： 英国 26 年新能源车累计注册 27.60 万，同比+29.9% **图表26： 英国 4 月新能源车渗透率 40.0%，环比+4.3pct**



资料来源：SMMT，中信建投



资料来源：SMMT，中信建投

英国 ZEV 法规要求 24、25、26、27、28、29、30、35 年 ZEV 应分别达到 22%、28%、33%、38%、52%、66%、80%、100%渗透率，24/25 年英国 BEV 实际渗透率 19.6%/34.6%。2025 年 4 月英国最新政策给予三年缓冲，即引入宽松性机制，允许汽车制造商在政策初期 2024 年至 2026 年，向未来“借用”最多 25%的配额指标，“借来”的配额必须在 2027 年至 2030 年之间“偿还”。

2025 年 7 月 15 日英国发布 6.5 亿英镑、单车最高 3750 英镑的购车补贴，该政策覆盖起售价低于 £37,000 的全新电动车型，并根据车辆续航及可持续性标准实行两档补助：环保表现最优的“第一档”车型可享 £3,750 全额补贴，其余达标车型亦可获 £1,500 优惠。25 年 12 月宣布进一步追加 13 亿英镑扩大补贴资金规模。此项补贴预计将持续至 2029 财年，为市场提供稳定的政策激励。

图表27： 英国 2025 年 7 月重启补贴，单车最高补贴 3750 英镑，12 月进一步加码，预计持续至 2029 年

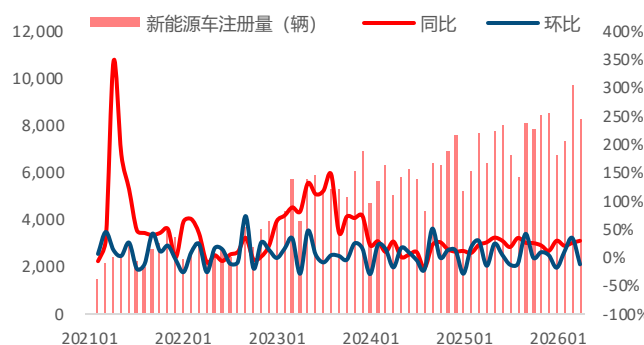
【英国】电动车激励政策				
政策	时间	限制（英镑）	单车补贴/税率（英镑）	最新政策变化
购买补贴	2025年7月16日-2029年	为购买价格低于37000英镑的符合条件的新电动车	环保评分第一档车辆：3750英镑	单车补贴较上一轮提升£750+，原预算£6.5e，25年12月宣布追加£13e英镑扩大补贴资金规模
			第二档车辆：1500英镑	
	2022年6月14日起		取消补贴	补贴下调1000英镑，并提高门槛
	2021年12月15日起	CO2排放量小于50g/km，续航里程超过112km;车辆售价不超过3.2万	补贴车价的35%，最高补贴金额不超过1500英镑	
	2021年3月18日起	CO2排放量小于50g/km，续航里程超过112km;车辆售价不超过3.5万英镑	补贴车价的35%，最高补贴金额不超过2500 英镑	
	2020年3月-2021年3月	CO2排放量小于50g/km，续航里程超过112km;车辆售价不超过5万英镑	补贴车价的35%，最高补贴金额不超过3000 英镑	
公司用车福利税BIK	2022年/2023年/2024年	EV	0.02	公司用车福利税率从2022年开始连续三年维持2%
	2021年		0.01	
	2020年4月-2020年3月底	EV	0	
	2019年6月-2020年3月		0.16	
消费税	从2025年4月1日起	新电车需缴纳消费税，第一年支付最低费率10英镑/年，此后将逐步升至标准费率165英镑/年；4万英镑以上电车需连续五年		取消纯电动汽车车辆消费税豁免，开始征收高额汽车额外服务费
公司税收优惠	-	EV	碳排放不超过50g/km 购车价的100%用于减免公司税	
			2017年4月以后注册的老式电动汽车也将从注册的同一日起开始缴纳车辆消费税	

资料来源：英国政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

葡萄牙：4月新能源车注册量 8244 辆，同比+29.7%，环比-14.8%

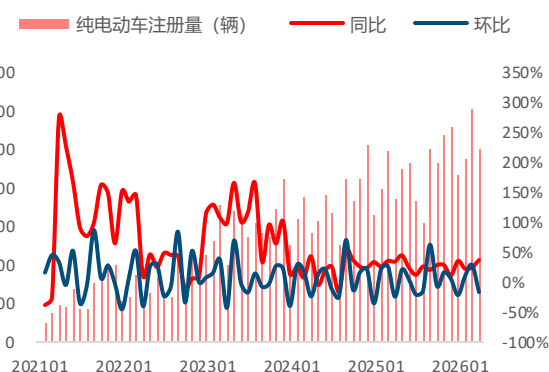
葡萄牙4月新能源车注册量 8244 辆，同比+29.7%，环比-14.8%，环比-1435 辆，其中特斯拉注册量 203 辆，同比-32.8%，环比-82.9%，环比-986 辆，市占率为 2.5%，同比-2.3pct，环比-9.8pct。剔除特斯拉后注册量为 8041 辆，同比+32.8%，环比-5.3%。

图表28：葡萄牙4月新能源车注册量 8244 辆，环比-14.8%



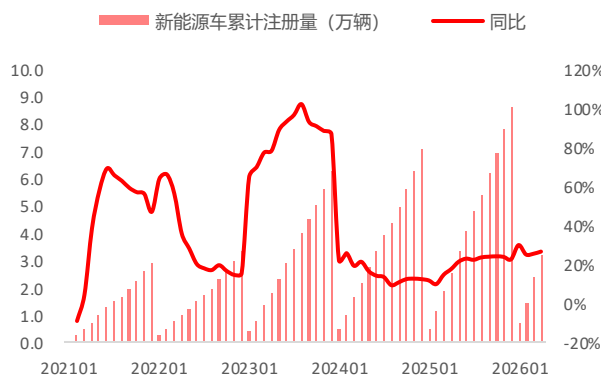
资料来源：Autoinforma，中信建投

图表29：葡萄牙4月BEV注册 5010 辆，环比-17.4%



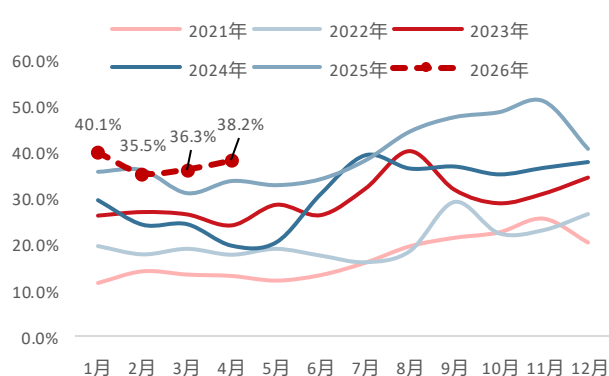
资料来源：Autoinforma，中信建投

图表30：葡萄牙26年新能源车累计注册 3.20 万辆，同比+26.4%



资料来源：Autoinforma，中信建投

图表31：葡萄牙4月新能源车渗透率 38.2%，环比+1.9pct



资料来源：Autoinforma，中信建投

政策方面，葡萄牙环境基金于 2025 年 12 月 29 日启动总预算 1760 万欧元的 2026 年度电动车激励计划。该计划追溯至 2025 年 1 月 1 日的购车行为，申请窗口开放至 2026 年 2 月 12 日，核心机制为“先到先得，经费用完即止”，额度耗尽后政策将自动提前终止。个人购买售价不超过 38500 欧元的纯电动乘用车可获 4000 欧元补贴，社会机构、市政单位等为 5000 欧元，关键硬性门槛是必须报废一辆车龄 10 年以上的燃油车。除汽车外，预算同时覆盖电动自行车、摩托车及住宅充电桩安装，旨在推动交通部门脱碳。

图表32： 葡萄牙启动总预算 1760 万欧元的 2026 年度电动车激励计划

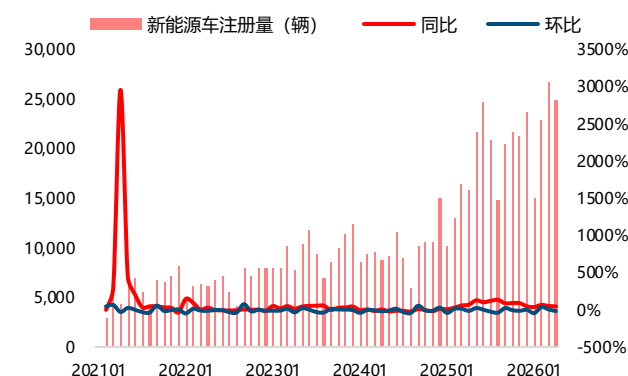
【葡萄牙】电动车激励政策					
政策	时间		限制（欧元）	单车补贴/税率（欧元）	最新政策变化
购买补贴	2025年12月-2026年2月	BEV乘用车	5座及以下： 售价≤38500	个人： 4000，每人限购1辆， 强制报废一辆使用超十年的油车	2026年继续执行国家电动车购置补贴，总预算约1760万欧元，先到先得，经费用完即止
		BEV货车	6座及以上： 售价≤55000 ///	公司： 5000，每单位限2辆	
	2025年4月-2025年12月	BEV	售价≤6.25万	个人：-4000	2025年4月补贴扩大
			报废一台使用超过10年的燃油车	法人：-5000	
	2024年1月-2025年3月	BEV	售价≤6.25万	个人：-3000，每人限购1辆	个人购买BEV乘用车补贴退坡1000欧元至3000欧元
				法人：5000，每单位限2辆	
	2022年1月1日- 2022年11月30日	BEV乘用车	售价≤6.25万	个人：-4000，每人限购1辆	个人BEV乘用车补贴则更加1000欧元
		BEV货车		个人：-6000，每人限购1辆	
2021年1月1日- 2021年12月31日	BEV乘用车		法人：-6000，每单位限2辆		
	BEV货车	售价≤6.25万	个人：-3000，每人限购1辆 个人：-6000，每人限购1辆 法人：-6000，每单位限2辆		
增值税优惠		标价小于62500欧元的纯电动汽车和小于50000欧元的插电式混合动力汽车可享受全额增值税抵扣 BEV 公司汽车不作为企业所得税的一部分征税			
车辆税收优惠		BEV 混合动力电动汽车（电动续航 > 50公里且二氧化碳排放量 < 50g/km）	完全免除车辆税 非插电混动： 车辆税缴纳60%； 插电混动： 车辆税缴纳25%；		混动汽车类别更加细分，插电优惠加大
公司税收优惠		BEV	免征自主企业所得税		
道路税优惠		PHEV BEV 其他	有资格享受减免的自主企业所得税 完全免除道路税 根据CO2排放量减税		
汽车自主税优惠		BEV	标价小于62500欧元的纯电动汽车免缴自主税费 售价≤2.75万： 2.5%； 售价≥2.75且≤3.5万： 7.5%； 售价≥3.5万： 15%；		高价纯电动车税费豁免政策终止 插混自主税费优惠力度加大

资料来源：葡萄牙政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

西班牙：4月新能源车注册量 2.50 万辆，同比+56.4%，环比-6.6%

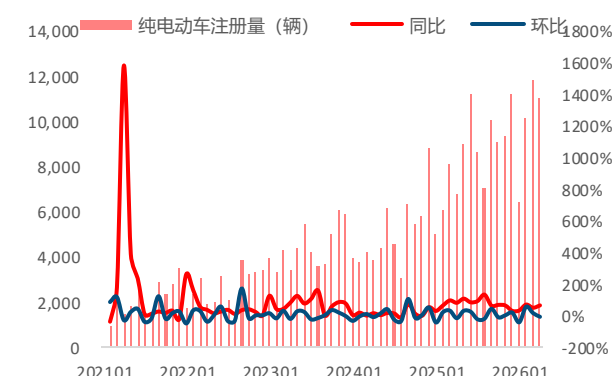
西班牙4月新能源车注册量 2.50 万辆，同比+56.4%，环比-6.6%，环比-1764 辆，其中特斯拉注册量 301 辆，同比-47.3%，环比-87.8%，环比-2176 辆，市占率为 1.2%，同比-2.4pct，环比-8.1pct。剔除特斯拉后注册量为 2.47 万辆，同比+60.3%，环比+1.7%。

图表33： 西班牙 4 月新能源车注册量 2.50 万辆，环比-6.6%



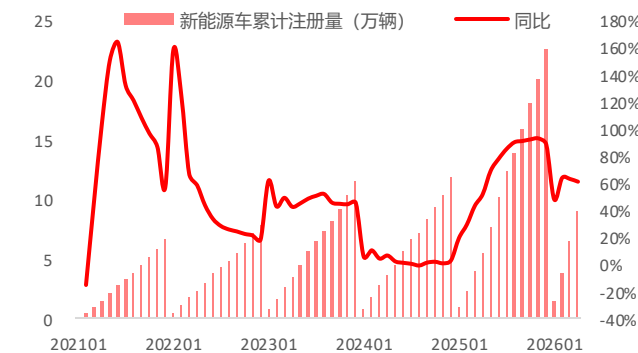
资料来源：ANFAC，中信建投

图表34： 西班牙 4 月 BEV 注册 1.10 辆，环比-6.9%



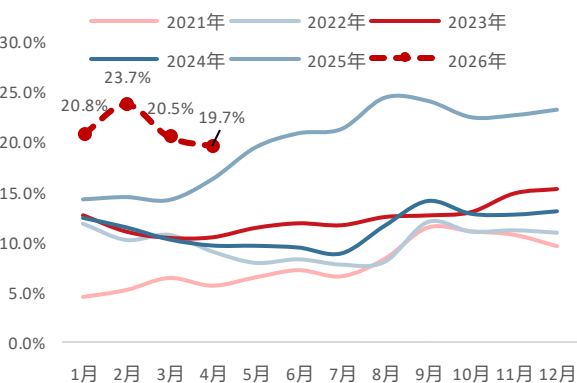
资料来源：ANFAC，中信建投

图表35： 西班牙 26 年新能源车累计注册 8.99 万辆，同比+61.4%



资料来源：ANFAC，中信建投

图表36： 西班牙 4 月新能源车渗透率 19.7%，环比-0.8pct



资料来源：ANFAC，中信建投

政策方面，2026 年西班牙政府推出最新的“Auto+计划”取代原有“MOVES III 计划”，并延长购买电动汽车 15% 的个人所得税减免政策至 2026 年底。新计划预算 4 亿欧元，由中央政府统一管理，不再包含报废奖励和充电补贴。单车补贴最高 4,500 欧元，汽车厂商需额外提供至少 1,000 欧元折扣，合计最高 5,500 欧元。车辆售价需在 45,000 欧元以内，35,000 欧元以下车型补贴更多。新计划要求车辆必须在欧洲组装，电池在欧洲生产还可额外获得 10% 补贴加成。

图表37： 2026 年 “Auto+” 计划将取代 “MOVES III” 计划

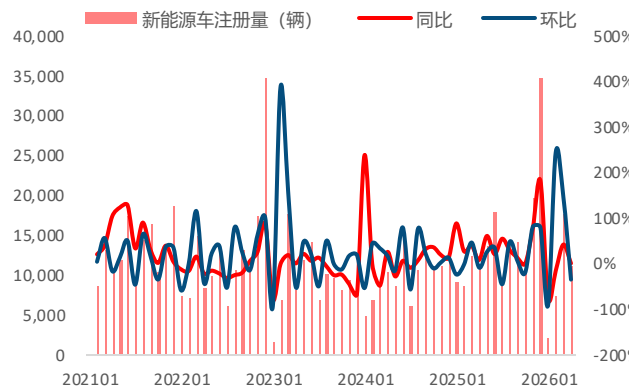
【西班牙】电动车激励政策				
政策	时间	限制（欧元）		最新政策变化
购买补贴	2026年	车价不含税上限4.5万欧元		单车最高补贴额度最高可达5500欧元
	2021年4月9日-2025年12月31日 (Moves III)-	BEV/PHEV	续航里程≥90km;- 售价≤4.5万欧元 -(8-9座为5.3万)-	4500
		PHEV	30km≤续航里程<90km;- 售价≤4.5万欧元	7000-(报废车龄超过7年的车辆)- 2500
		FCV/FCHV	30km≤续航里程<90km;- 售价≤4.5万欧元	5000-(报废车龄超过7年的车辆)- 4500
	2020年4月-2021年4月 (Moves II)-	续航里程为30-90km;车辆售价不超过4.5万欧元		7000-(报废车龄超过7年的车辆)- 个人:-1900
				中小企业:-1670
				大企业:-1600
		续航里程至少为90km;车辆售价不超过4.5万欧元		个人:- 报废旧车辆时可获得26000元的补贴
				中小企业:- 报废旧车辆时可获得2300元的补贴
				大企业:- 报废旧车辆时可获得2200元的补贴
	2023年1月1日-2026年12月31日	BEV/PHEV		个人:- 4000
				中小企业:-2920
				大企业:-2190
个人所得税	2023年1月1日-2026年12月31日	BEV/PHEV		减免个人所得税15%，最高额度20000
注册税		BEV完全免缴汽车登记税		

资料来源： 西班牙政府官网， 中信建投； 注： 删除线代表已过期的历史政策

挪威：4月新能源车注册量 1.10 万辆，同比-0.2%，环比-37.4%

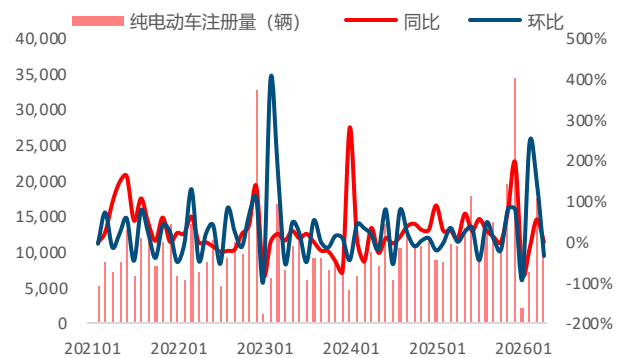
挪威4月新能源车注册量 1.10 万辆，同比-0.2%，环比-37.4%，环比-6555 辆，其中特斯拉注册量 281 辆，同比-71.2%，环比-95.4%，环比-5869 辆，市占率 2.6%，同比-6.3pct，环比-32.5pct。剔除特斯拉后注册量为 1.07 万辆，同比+6.7%，环比-6.0%。

图表38：挪威4月新能源车注册量 10977 辆，环比-37.4%



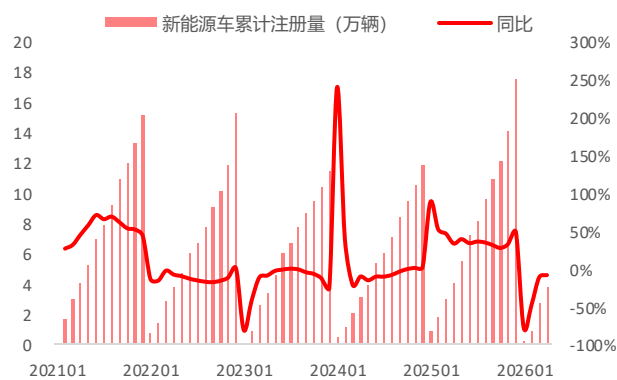
资料来源：OFA，中信建投

图表39：挪威4月 BEV 注册量 10952 辆，环比-37.1%



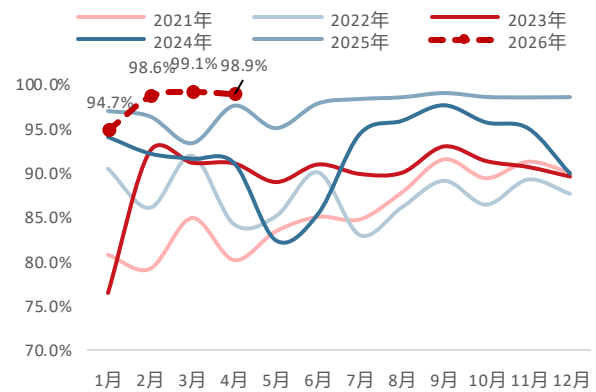
资料来源：OFA，中信建投

图表40：挪威26年新能源车累计注册 3.78 万辆，同比-8.0%



资料来源：OFA，中信建投

图表41：挪威4月新能源车渗透率 98.9%，环比-0.3pct



资料来源：OFA，中信建投

政策方面，挪威政府于 2026 年 1 月 1 日起对电动汽车增值税优惠政策作出重大调整。此前，挪威对售价 50 万挪威克朗以下的电动汽车实施增值税全额豁免政策；新政实施后，免税门槛大幅下调至 30 万挪威克朗（约合 2.55 万欧元），超出部分须按 25% 标准税率缴纳增值税。增值税门槛的大幅降低显著削弱电动汽车的价格竞争优势，导致 2026 年初市场出现严重的需求透支效应。

图表42： 挪威 2026 年下调电动汽车免税额度至 30 万克朗

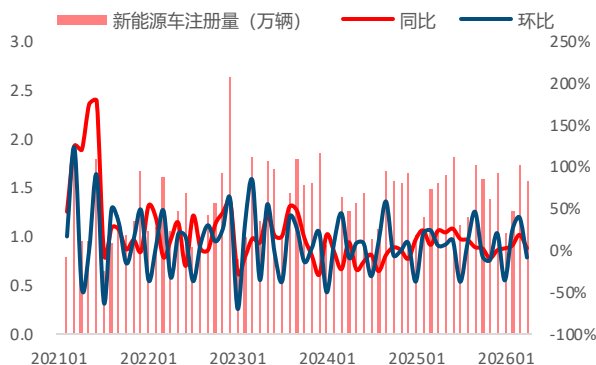
【挪威】电动车激励政策					
政策	时间		限制	单车补贴/税率 (挪威克朗)	最新政策变化
购买补贴			挪威无电车补贴政策 (挪威电动化率极高, 全国渗透率高达80%以上)		
税收优惠	2026年1月起	EV	超过30万挪威克朗	按车辆全价征收 25% 的增值税税率 对电动车的过路费不得超过燃油车费用的70%; 电动车支付的轮渡费用上限为标准费用的50%	挪威2026年将电动汽车的免税额度下调至30万克朗, 并开始对所有版本的Model Y以及大众ID.4等中端车型征收增值税
	2023年1月1日起	EV	超过50万挪威克朗	按车辆全价征收 25% 的增值税税率	
			500公斤以上车辆	缴纳每公斤12.5挪威克朗的重量税	
	2018至今		实行电动车停车费, 上限为全价的50%; 电动汽车轮渡费用最高总额的50%; 公司车税减免40%; 没有年度路税, 进口关税, 排放费, 燃油税无购买/进口税, 购买时免征25%的增值税		

资料来源：挪威政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

瑞典：4 月新能源车注册量 1.56 万辆，同比+1.7%，环比-9.8%

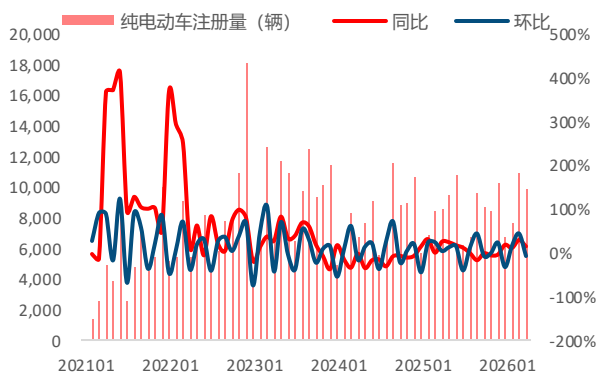
瑞典 4 月新能源车注册量 1.56 万辆，同比+1.7%，环比-9.8%，环比-1697 辆，其中特斯拉注册量 429 辆，同比+111.3%，环比-76.0%，环比-1355 辆，市占率为 2.7%，同比+1.4pct，环比-7.5pct。剔除特斯拉后注册量为 1.52 万辆，同比+0.2%，环比-2.2%。

图表43：瑞典 4 月新能源车注册量 1.56 万辆，环比-9.8%



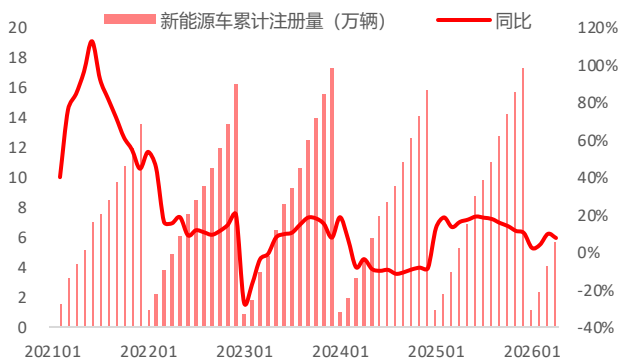
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表44：瑞典 4 月 BEV 注册量 9834 辆，环比-9.6%



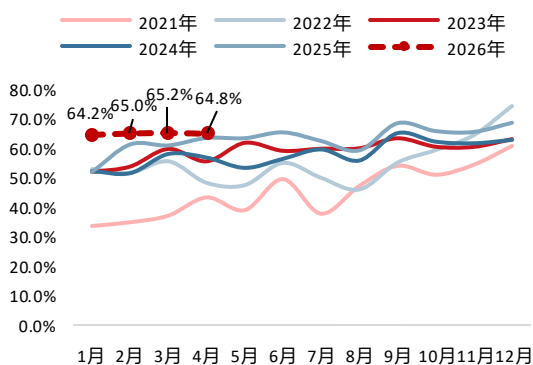
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表45：瑞典 26 年新能源车累计注册 5.58 万辆，同比+7.0%



资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表46：瑞典 4 月新能源车渗透率 64.8%，环比-0.5pct



资料来源：BIL Sweden，中信建投

政策方面，瑞典政府计划在 2026-2032 年期间重启针对电动汽车的购车补贴政策，这一政策调整标志着瑞典新能源汽车支持策略的重要转变。此前，瑞典于 2022 年 11 月 8 日取消了面向个人的新能源汽车购置补贴（Klimatklivet），转而将政策重心集中在充电基础设施建设上。然而，面对电动汽车市场增速放缓以及实现 2030 年气候目标的迫切需求，瑞典政府决定重新引入购车补贴机制。

此次重启的补贴政策采用“月度补贴+一次性奖励”的双重支持模式。在月度补贴方面，所有符合条件的购车家庭均可获得每月 1,300 瑞典克朗（约 120 欧元）的气候奖金，该补贴最长可持续发放 36 个月，累计最高可达 46,800 瑞典克朗。针对经济困难群体，政府额外设置了低收入家庭启动奖金，一次性发放 18,000 瑞典克朗（约 1,650 欧元），但仅限收入低于全国平均水平 50%的家庭申请。补贴资金将由欧盟社会气候基金和瑞典政

府配套资金共同承担。

图表47： 瑞典计划 2026-2032 年重启电动车购车补贴，聚焦中低收入家庭，受益人每月最高可得 1300 瑞典克朗

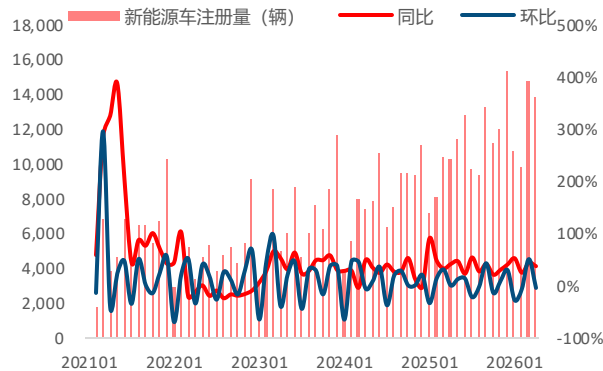
【瑞典】电动车激励政策				
政策	时间	限制	单车补贴/税率（瑞典克朗）	最新政策变化
购买补贴	2026年-2032年	提供 5.3 亿欧元的电车补贴资金，聚焦低收入和中低收入家庭。	受益人每月最高可获得 1,300 瑞典克朗，最多三年收入极低的家庭将一次性获得 18,000 瑞典克朗	瑞典计划2026-2032年重启电动车购车补贴，依托欧盟社会气候基金，聚焦中低收入家庭，受益人每月最高可得1300瑞典克朗
	2022年11月8日起		取消补贴	
	2020年起	BEV-Bus	市政机构购买获20%补助，-私营公司购买获与可比柴油巴士差额的40%补助	
	2021年4月1日起	BEV PHEV	补贴车价的25%，-最高不超过70000瑞典克朗 补贴金额=45000-583*每公里碳排放	2021年4月1日起，上调纯电动补贴，下调插电混动补贴
	2020年1月1日-2021年3月31日	EV	补贴车价的25%，-最高不超过60000瑞典克朗	
		PHEV，-碳排放小于70g/km	补贴金额=60000-714*每公里碳排放	
所有权税	2022年11月起	燃油车	高排放车（二氧化碳大于90g/km）购车后前三年额外征收二氧化碳费，90-130g/km部分每克75瑞典克朗，超过130g/km部分每克107瑞典克朗	
	2018年7月1日-2021年3月31日	燃油车	额外缴纳三年二氧化碳费，碳排放95-140g/km,超出部分每克82瑞典克朗，-碳排放大于140g/km，-超出部分每克107瑞典克朗	
充电设施补助	2018年起	住宅或工作场所充电站	安装成本的50%，上限15000瑞典克朗	-
公司用车税	2020年起	EV/PHEV	减税高达40%，上限为10000瑞典克朗	

资料来源：瑞典政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

丹麦：4月新能源车注册量 1.39 万辆，同比+35.2%，环比-6.0%

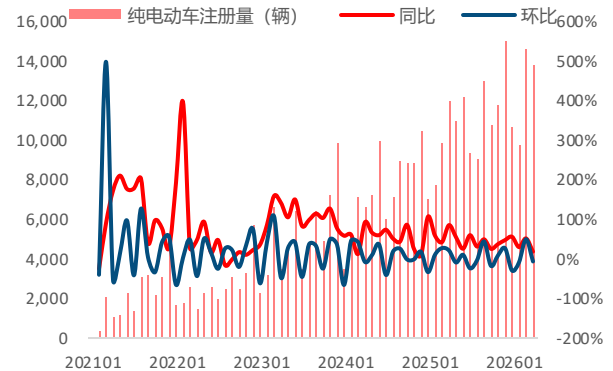
丹麦 4 月新能源车注册量 1.39 万辆，同比+35.2%，环比-6.0%，环比-893 辆，其中特斯拉注册量 363 辆，同比+101.7%，环比-74.9%，环比-1084 辆，市占率为 2.6%，同比+0.9pct，环比-7.3pct。剔除特斯拉后注册量为 1.35 万辆，同比+34.0%，环比+2.6%。

图表48： 丹麦 4 月新能源车注册量 13869 辆，环比-6.0%



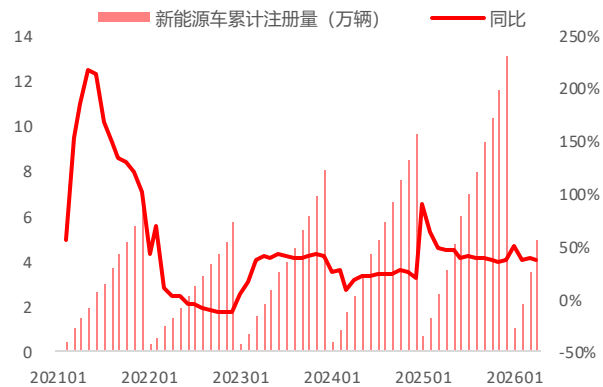
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表49： 丹麦 4 月 BEV 注册量 13721 辆，环比-6.1%



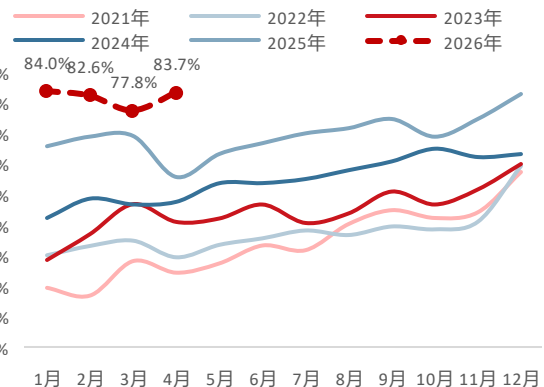
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表50： 丹麦 26 年新能源车累计注册 4.92 万辆，同比+37.4%



资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表51： 丹麦 4 月新能源车渗透率 83.7%，环比+5.9pct



资料来源：BIL Sweden，中信建投

政策方面，2024 至 2025 年期间，丹麦政府已经为购买电动车的消费者提供 2 亿丹麦克朗（约合 3000 万美元）的税收减免，并将零排放车辆税收减免的逐步淘汰推迟到 2030 年。2026 年将继续维持 2025 年的税率水平（40%），为市场提供稳定性。从 2027 年开始，税率预计将逐步上调，直至与燃油车持平。

图表52： 丹麦为购买电动车的消费者提供税收减免

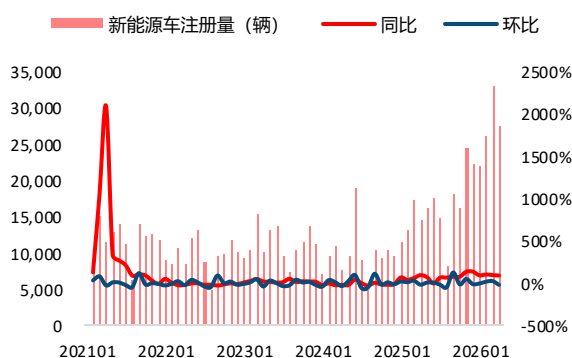
【丹麦】电动车激励政策				
政策	时间	限制		最新政策变化
购买补贴		单车补贴/税率（丹麦克朗）		
		丹麦无电车补贴政策		
税收优惠	2025-2026年	EV		2024至2025年为购买电动汽车的消费者提供2亿丹麦克朗（约合3000万美元）的税收减免。将零排放车辆税收减免的逐步淘汰推迟到2030年
		PHEV	零排放车辆缴纳40%注册税；额外减免16.5万丹麦克朗	
		二氧化碳排放量 < 50g/km	低排放车辆缴纳65%注册税；额外减免4.5万丹麦克朗	

资料来源：丹麦政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

意大利：4月新能源车注册量 2.74 万辆，同比+86.5%，环比-17.2%

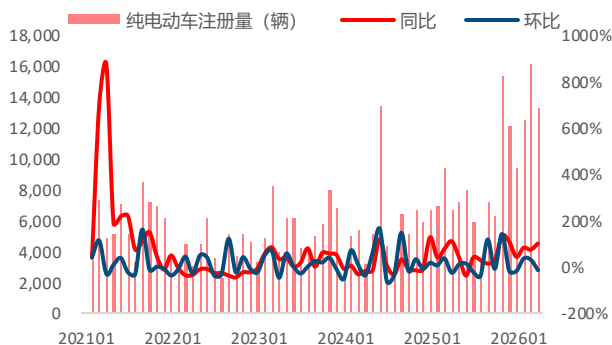
意大利 4 月新能源车注册量 2.74 万辆，同比+86.5%，环比-17.2%，环比-5713 辆，其中特斯拉注册 422 辆，同比-5.4%，环比-85.6%，环比-2504 辆，市占率为 1.5%，同比-1.5pct，环比-7.3pct。剔除特斯拉后注册量为 2.70 万辆，同比+89.4%，环比-10.6%。

图表53：意大利 4 月新能源车注册量 2.74 万辆，环比-17.2%



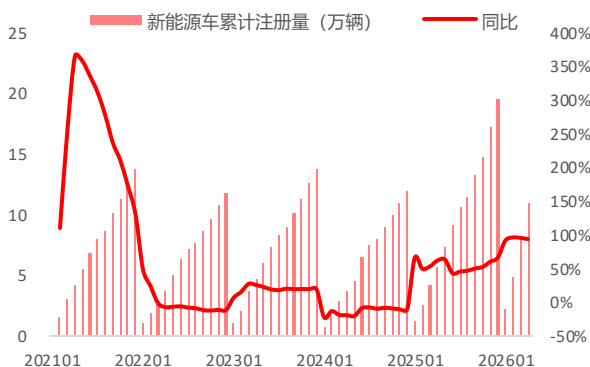
资料来源：UNRAE，中信建投

图表54：意大利 4 月 BEV 注册量 1.32 万辆，环比-18.0%



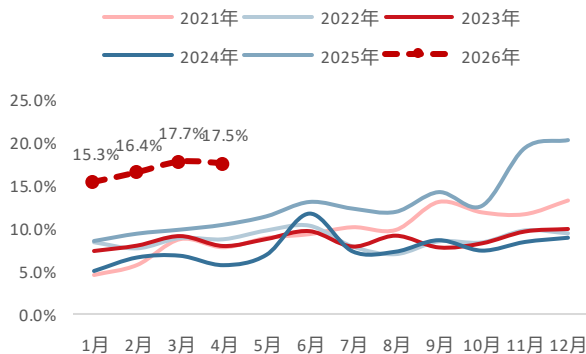
资料来源：UNRAE，中信建投

图表55：意大利 26 年累计注册 10.86 万辆，同比+91.5%



资料来源：UNRAE，中信建投

图表56：意大利 4 月新能源车渗透率 17.5%，环比-0.2pct



资料来源：UNRAE，中信建投

政策方面，2025 年 10 月 22 日意大利政府启动的“超级汽车补贴计划”，单车补贴额度可覆盖购车总价的 30%，上限为 2 万欧元。但该补贴受益对象仅限于微型企业（即员工少于 10 人、年营业额低于 200 万欧元的企业），还需满足以下条件：必须报废一辆污染等级为 Euro 5 或以下的旧车；企业的运营地址须位于 ISTAT 统计局指定的“功能性城市区域”（FUA），即被划为重点支持的城市经济区域；每家企业最多可申请购买两辆全新电动商用车（N1 或 N2 类别）。该补贴并非直接发放现金，而是通过官方平台以“发票折扣”的形式进行，由经销商在系统中申报并抵扣金额。

图表57： 意大利 2025 年 10 月-2026 年 6 月启动 “超级汽车补贴计划”

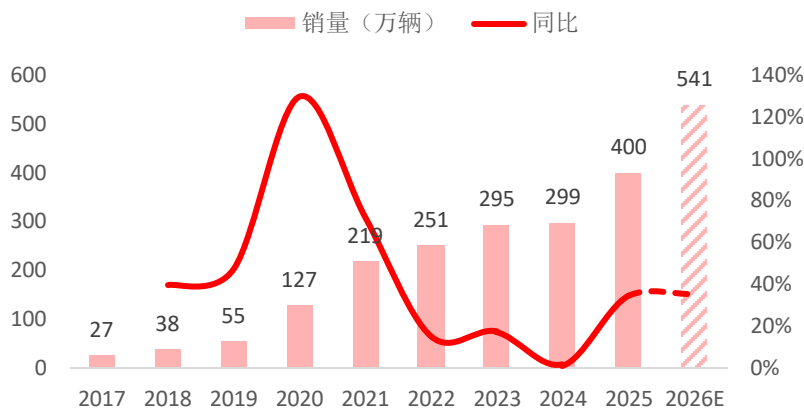
【意大利】电动车激励政策					
政策	时间		限制 (欧元)	单车补贴/税率 (欧元)	最新政策变化
购买补贴	2025年10月-2026年6月	e-LCV	员工<10人, 年营业额<200万 报废一辆污染等级Euro5或以下的旧车 位于ISTAT统计局指定的FUA区域	覆盖总价的30% (上限2万欧元) 每单位限购两辆	意大利政府于2025年10月22日重启 “超级汽车补贴计划”, 以 “发票折扣” 的形式进行, 主要针对小微企业
	2024年6月-11月	M1类车辆-EV或PHEV	碳排放≤20g/km 价格≤3.5万	新车: 6000 报废旧车: 9000-11000	低收入人群补贴+25%, 补贴力度加大
			20g/km<碳排放≤60g/km 价格≤4.5万	新车: 4000 报废旧车: 5500-8000	
			61g/km<碳排放≤135g/km 价格≤3.5万	报废旧车: 1500-3000	
	2023年1月1日起	M1类车辆-EV或PHEV	碳排放≤20g/km 价格≤3.5万	新车: 4500 报废旧车: 4500+3000	补贴力度加大
			20g/km<碳排放≤60g/km 价格≤4.5万	新车: 3000 报废旧车: 3000+3000	
			61g/km<碳排放≤135g/km 价格≤3.5万	报废旧车: 2000	
	2022年7月25日-2022年11月1日	M1类新车 (电动)-	碳排放≤20g/km 价格≤3.5万	个人: 3000	激励政策仅限于个人, 中小型企业也可获得该补贴, 但仅限于购买企业名下的新电动汽车以及同时报废低于Euro 4级别的车辆, 报废旧车辆与不报废旧车辆之间补贴差值减少
		M1类新车 (插电式混合动力车)-	20g/km<碳排放≤60g/km 价格≤4.5万	个人: 报废Euro5级别车辆+2000 个人: 2000	
		M1类新车 (传统低排放汽车)-	61g/km<碳排放≤135g/km 价格≤3.5万	个人: 报废Euro5级别车辆+2000 个人: 报废Euro5级别车辆+2000	
2021年10月27日起		CO2排放不超过20g/km	4000 报废旧车辆+6000	补贴加码, 有效期延长	
		CO2排放大于20g/km, 小于60g/km	1500 报废旧车辆+2500		
2019年起		CO2排放不超过20g/km	4000 报废旧车辆+6000	随着 2020 年临时增加的结束, 意大利的补贴已恢复到 2019 年制定的先前值	
		CO2排放大于20g/km, 小于60g/km	1500 报废旧车辆+2500		
2020年8月1日-2020年12月31日		CO2排放不超过20g/km	6000 报废旧车辆+10000		
		CO2排放大于20g/km, 小于60g/km	3500 报废旧车辆6500		
所有权税	电动汽车自首次注册之日起五年内免征年度所有权税, 五年后电动汽车在许多地区将享受相当于汽油汽车75%的税率减免				
公司车税	2025年1月1日起	纯电 (BEV) : 10% 插电式混合动力 (PHEV) : 20%			降低新能源车税收的同时增加了燃油车的平均税收
	2020年1月1日-2024年12月31日	二氧化碳排放量低于 60 克/公里的汽车可享受 25% 的税收优惠			
充电设施补贴	2019年3月1日	向安装高达22kW的电动汽车充电基础设施的纳税人提供税收减免, 即购买和安装成本的50%, 最高可达3,000欧元, 分为十个相等年度付款			

资料来源：意大利政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

投资建议

2026 年德国、瑞典重启电动车补贴，西班牙以全新的“Auto+”计划取代“MOVES III 计划”，英、法等国政策端持续加码为 26 年销量托底，英、法、德三国销量在政策刺激下起量显著，销量同比均超预期，考虑 2026 年 1-4 月欧洲九国新能源车销量 115.31 万辆，同比+34.9%，我们预计 26 年欧洲电车销量 541 万辆，同比+35%。我们看好国内中游锂电及材料海外供应链，建议关注：①碳酸锂：大中矿业(金属组覆盖)、天齐锂业(金属组覆盖)、永兴材料(金属组覆盖)、赣锋锂业(金属组覆盖)、盐湖股份(金属组覆盖)；②材料：天赐材料、多氟多、新宙邦、恩捷股份、尚太科技、中科电气、贝特瑞、富临精工、科达利、震裕科技；③电池：宁德时代、鹏辉能源、亿纬锂能、正力新能、国轩高科、欣旺达。

图表58： 预计欧洲 2026 年电车销量 541 万辆，同比+35%



资料来源：Marklines，中信建投

风险分析

- 1) 下游新能源汽车产销不及预期：销量端可能受到宏观经济影响不及预期；产量端可能受到上游原材料价格大幅波动、电价高企等影响不及预期，进而影响产业链盈利能力和估值。
- 2) 原材料价格上涨超预期：2021 年以来原材料价格持续上涨，同时原材料价格阶段性出现大幅波动，价格高位及不稳定性对于终端需求有一定影响，对产业链相关公司盈利能力影响较大。
- 3) 政策支持不及预期：当前欧洲部分国家对新能源车购置端给予相应的补贴支持，若后续政策支持退坡可能导致需求释放不及预期。

分析师介绍

许琳

中信建投证券新能源汽车锂电与材料行业首席分析师，7年主机厂供应链管理+5年新能源车研究经验，2021年加入中信建投证券研究发展部，主要覆盖新能源汽车、电池研究。

屈文敏

中信建投证券电力设备及新能源研究员，2022年所在团队荣获新财富最佳分析师评选第四名，2022年上证报最佳电力设备新能源分析师第二名，金麒麟评选光伏设备第二名，金麒麟电池行业第三名，金麒麟新能源汽车第三名，水晶球新能源行业第三名，水晶球电力设备行业第五名。

研究助理

范宜正

新加坡国立大学量化金融硕士，2026年加入中信建投电新团队。

评级说明

投资评级标准		评级	说明
报告中投资建议涉及的评级标准为报告发布日后6个月内的相对市场表现，也即报告发布日后的6个月内公司股价（或行业指数）相对同期相关证券市场代表性指数的涨跌幅作为基准。A股市场以沪深300指数作为基准；新三板市场以三板成指为基准；香港市场以恒生指数作为基准；美国市场以标普500指数为基准。	股票评级	买入	相对涨幅 15%以上
		增持	相对涨幅 5%—15%
		中性	相对涨幅-5%—5%之间
		减持	相对跌幅 5%—15%
		卖出	相对跌幅 15%以上
	行业评级	强于大市	相对涨幅 10%以上
		中性	相对涨幅-10-10%之间
		弱于大市	相对跌幅 10%以上

分析师声明

本报告署名分析师在此声明：（i）以勤勉的职业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观地出具本报告，结论不受任何第三方的授意或影响。（ii）本人不曾因，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。

法律主体说明

本报告由中信建投证券股份有限公司及/或其附属机构（以下合称“中信建投”）制作，由中信建投证券股份有限公司在中华人民共和国（仅为本报告目的，不包括香港、澳门、台湾）提供。中信建投证券股份有限公司具有中国证监会许可的投资咨询业务资格，本报告署名分析师所持中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格证书编号已披露在报告首页。

在遵守适用的法律法规情况下，本报告亦可能由中信建投（国际）证券有限公司在香港提供。本报告作者所持香港证监会牌照的中央编号已披露在报告首页。

一般性声明

本报告由中信建投制作。发送本报告不构成任何合同或承诺的基础，不因接收者收到本报告而视其为中信建投客户。

本报告的信息均来源于中信建投认为可靠的公开资料，但中信建投对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。本报告所载观点、评估和预测仅反映本报告出具日该分析师的判断，该等观点、评估和预测可能在不发出通知的情况下有所变更，亦有可能因使用不同假设和标准或者采用不同分析方法而与中信建投其他部门、人员口头或书面表达的意见不同或相反。本报告所引证券或其他金融工具的过往业绩不代表其未来表现。报告中所含任何具有预测性质的内容皆基于相应的假设条件，而任何假设条件都可能随时发生变化并影响实际投资收益。中信建投不承诺、不保证本报告所含具有预测性质的内容必然得以实现。

本报告内容的全部或部分均不构成投资建议。本报告所包含的观点、建议并未考虑报告接收人在财务状况、投资目的、风险偏好等方面的具体情况，报告接收者应当独立评估本报告所含信息，基于自身投资目标、需求、市场机会、风险及其他因素自主做出决策并自行承担投资风险。中信建投建议所有投资者应就任何潜在投资向其税务、会计或法律顾问咨询。不论报告接收者是否根据本报告做出投资决策，中信建投都不对该等投资决策提供任何形式的担保，亦不以任何形式分享投资收益或者分担投资损失。中信建投不对使用本报告所产生的任何直接或间接损失承担责任。

在法律法规及监管规定允许的范围内，中信建投可能持有并交易本报告中所提公司的股份或其他财产权益，也可能在过去 12 个月、目前或者将来为本报中所提公司提供或者争取为其提供投资银行、做市交易、财务顾问或其他金融服务。本报告内容真实、准确、完整地反映了署名分析师的观点，分析师的薪酬无论过去、现在或未来都不会直接或间接与其所撰写报告中的具体观点相联系，分析师亦不会因撰写本报告而获取不当利益。

本报告为中信建投所有。未经中信建投事先书面许可，任何机构和/或个人不得以任何形式转发、翻版、复制、发布或引用本报告全部或部分内容，亦不得从未经中信建投书面授权的任何机构、个人或其运营的媒体平台接收、翻版、复制或引用本报告全部或部分内容。版权所有，违者必究。

中信建投证券研究发展部

北京
朝阳区景辉街 16 号院 1 号楼 18 层
电话：（8610）56135088
联系人：李祉瑶
邮箱：lizhiyao@csc.com.cn

上海
上海浦东新区浦东南路 528 号南塔 2103 室
电话：（8621）6882-1600
联系人：翁起帆
邮箱：wengqifan@csc.com.cn

深圳
福田区福中三路与鹏程一路交汇处广电金融中心 35 楼
电话：（86755）8252-1369
联系人：曹莹
邮箱：caoying@csc.com.cn

中信建投（国际）

香港
中环交易广场 2 期 18 楼
电话：（852）3465-5600
联系人：刘泓麟
邮箱：charleneliu@csci.hk