下载日志已记录，仅供内部参考

中信建投证券 CHINA SECURITIES

证券研究报告·行业动态

欧洲 8 月电车跟踪：九国销量同比增长 43%，英法德持续补贴下销量高增

电力设备

核心观点

8 月欧洲九国电车销量 25.99 万辆，同比+43.0%，环比-17.7%，渗透率 42.9%，同比+10.8pct，环比+5.3pct。法国/德国/英国销量同比分别增长 84%/49%/31%，补贴政策继续支撑主要市场需求；葡萄牙销量同比增长+30%，第二阶段购置补贴到期后维持较快增长，渗透率持续提升至 53.6%，首次突破 50%；意大利销量同比增长 59%，超级补贴计划到期后销量同比已实现较好修复。

2026 年 1-8 月欧洲九国新能源车销量 244.26 万辆，同比+37.6%，累计渗透率 35.04%，同比+7.95pct。我们预计 26 年欧洲电车销量 540 万+辆，同比+35%。

行业动态信息

8 月欧洲九国电车销量 25.99 万辆，同比+43.0%，环比-17.7%，渗透率 42.9%，同比+10.8pct，环比+5.3pct。2026 年 1-8 月欧洲九国新能源车销量 244.26 万辆，同比+37.6%，累计渗透率 35.04%，2025 年同期为 27.09%，同比提升 7.95pct。分国家来看：

1）法国：8 月销量 4.20 万，同比+84%，环比-19%，渗透率 44.5%，环比+3.6pct，高同比主要系同期基数较低，电动车购置支持延续，新一轮社会租赁计划于 7 月启动。

2）德国：8 月销量 9.43 万，同比+49%，环比-14%，渗透率 44.4%，环比+3.6pct，同比高增主要系 26 年重启购车补贴带动，同期基数较低。

3）英国：8 月销量 4.18 万，同比+31%，环比-37%，渗透率 44.3%，环比+1.9pct，补贴政策持续推动，25 年 12 月政府扩大购车直接补贴资金规模，26 年以来逐步起量。

4）葡萄牙：8 月销量 0.75 万，同比+30%，环比-14%，渗透率 53.6%，环比+5.0pct，同比增速有所下滑，主要系第二阶段零排放车辆购置补贴已于 7 月结束，但同比仍实现 30%+增速。

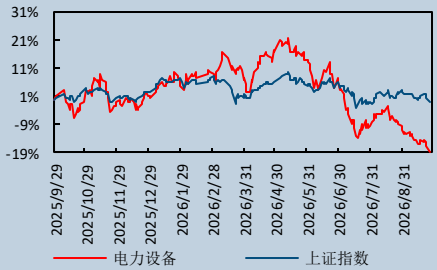
5）西班牙：8 月销量 1.90 万，同比+27%，环比-25%，渗透率 27.7%，环比+2.9pct，同比增速较年初有所回落，主要系政府同期处于补贴状态（MOVES III），同期基数较高。

维持　　强于大市

许琳
xulin@csc.com.cn
SAC 编号:S1440522110001
SFC 编号:BVU271

发布日期：2026 年 10 月 01 日

市场表现



相关研究报告

26.09.24	【中信建投电力设备及新能源】:欧洲海风景气度跟踪：英国率先修复，德国存量项目决定供需是否趋紧
26.09.21	【中信建投电力设备】:MFC、空白掩膜版、静电卡盘：半导体设备零部件国产化斜率最高方向
26.09.13	【中信建投电力设备及新能源】:Vera Rubin 与 800VDC 将驱动又一轮 AIDC 电源上升周期——电新行业每周观察
26.09.02	【中信建投电力设备及新能源】:景气兑现但压低估值，寻找需求的积极变量——电力设备及新能源行业 2026 年半年报综述
26.08.30	【中信建投电力设备及新能源】:美国 7 月电车跟踪：销量 9.3 万辆，同比-41%，环比-6%，同期高基数下同比承压

本报告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。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。同时请务必阅读正文之后的免责条款和声明。

下载日志已记录，仅供内部参考

6）挪威：8 月销量 1.33 万，同比-3%，环比+41%，渗透率 99.1%，环比+0.9pct。26 年以来同比增速较弱，主要系 26 年起电动汽车免税额度下调并开始对部分中端车型征收增值税，休假季结束后销量环比显著回升。

7）瑞典：8 月销量 1.51 万，同比+26%，环比+21%，渗透率 66.7%，环比+0.2pct，销量稳步增长，政府 26-32 年重启电动车购车补贴支撑渗透率维持高位。

8）丹麦：8 月销量 1.39 万，同比+48%，环比+19%，渗透率 86.0%，环比+5.7pct，26 年存在销量抢装效应，今年购买 BEV 维持基准税额 40%的税收优惠，27 年起税率预计将逐步上调。

9）意大利：8 月销量 1.29 万，同比+59%，环比-37%，渗透率 18.4%，环比+2.0pct。同比增速较年初放缓，主要系超级补贴计划 6 月到期，但较 7 月已实现显著修复，实现接近 60%的同比增长。

国家政策端：

1） 法国：2026 年延续电动车购置支持，社会租赁计划于 7 月启动；生态购车补贴方面，低收入/中等收入/其他家庭最高可获 5700 欧元/4700 欧元/3500 欧元单车购买补贴。

2） 德国：2026 年重启最新电动车补贴政策，总预算 30 亿欧元，计划持续到 2029 年，纯电车补贴 3000-6000 欧元，插混/增程车补贴 1500-4500 欧元。

3） 英国：电动车购置补贴持续实施，符合条件且售价不超过 4.2 万英镑的新零排放乘用车，第一档/第二档最高补贴 3750/1500 英镑；8 月 14 日政府启动 ZEV 法规审查咨询，现行目标暂未调整。

4） 西班牙：Auto+计划首批个人购车补贴于 8 月 4 日正式开放申请，Line 1 预算 3.5 亿欧元，申请截至 12 月 31 日。

5） 葡萄牙：第二阶段国家电动车购置补贴申请期为 6 月 11 日至 7 月 27 日，8 月已不处于补贴申请窗口。

特斯拉影响分析：

1） 8 月九国特斯拉销量合计 12688 辆，同比+7.5%，环比+200.0%，环比受交付周期影响波动较大；市占率 4.9%，同比-1.6pct，环比+3.5pct。除特斯拉外其他车企九国销量 24.72 万辆，同比+45.4%，环比-20.6%；1-8 月九国特斯拉累计销量合计 15.18 万辆，同比+53.0%，市占率 6.2%，同比+0.6%。

2） 8 月特斯拉在各国销量同比涨跌分化，主要系各国交付周期和库存调配影响，法国/德国/丹麦销量同比上涨，分别为+278.5%/+110.5%/+104.0%；英国/葡萄牙/挪威/瑞典/意大利/西班牙销量同比下滑，分别为-32.8%/-36.5%/-79.2%/-41.4%/-35.8%/-78.9%。

投资建议：2026 年德国、瑞典重启电动车补贴，西班牙 Auto+首批个人购车补贴于 8 月 4 日正式开放申请，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 1-8 月欧洲九国新能源车销量 244.26 万辆，同比+37.6%，**我们预计 26 年欧洲电车销量 540 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：**海伦哲、鼎胜新材、恩捷股份、尚太科技、天赐材料、新宙邦、多氟多、贝特瑞、中科电气、富临精工、科达利、震裕科技；**③电池：**宁德时代、亿纬锂能、鹏辉能源、正力新能、国轩高科、欣旺达。

下载日志已记录，仅供内部参考

目录

欧洲九国 8 月新能源车注册量 25.99 万辆，同比+43.0%，环比-17.7%.....1
法国：8 月新能源车注册量 4.20 万辆，同比+83.9%，环比-19.0%.....4
德国：8 月新能源车注册量 9.43 万辆，同比+48.9%，环比-13.6%.....6
英国：8 月新能源车注册量 4.18 万辆，同比+31.5%，环比-37.2%.....8
葡萄牙：8 月新能源车注册量 7544 辆，同比+30.4%，环比-14.4%.....10
西班牙：8 月新能源车注册量 1.90 万辆，同比+27.0%，环比-24.8%.....12
挪威：8 月新能源车注册量 1.33 万辆，同比-2.7%，环比+41.2%.....14
瑞典：8 月新能源车注册量 1.51 万辆，同比+26.5%，环比+21.3%.....16
丹麦：8 月新能源车注册量 1.39 万辆，同比+48.3%，环比+18.9%.....18
意大利：8 月新能源车注册量 1.29 万辆，同比+59.2%，环比-36.8%.....20
投资建议.....22
风险分析.....23

下载日志已记录，仅供内部参考

图表 1：2026 年 8 月欧洲九国新能源车销量 25.99 万辆，渗透率 42.9%

【中信建投电新·锂电】2026年8月欧洲九国新能源车销量25.99万辆，渗透率42.9%

国家	注册类型	8月	渗透率	环比	同比	26年	累计同比	7月	渗透率	25年以来走势
法国	新能源汽车	4.20	44.5%	-19%	84%	38.40	54%	5.19	40.9%	
	其中：纯电动	3.62	38.3%	-19%	113%	32.26	74%	4.44	35.0%	
	插电式混动	0.59	6.2%	-22%	0%	6.14	-3%	0.75	5.9%	
	乘用车总量	9.44	-	-26%	7%	107.83	3%	12.68	-	
德国	新能源汽车	9.43	44.4%	-14%	49%	73.54	40%	10.92	40.7%	
	其中：纯电动	6.89	32.4%	-12%	75%	51.55	53%	7.86	29.3%	
	插电式混动	2.54	12.0%	-17%	6%	21.98	16%	3.06	11.4%	
	乘用车总量	21.26	-	-21%	3%	196.50	5%	26.81	-	
英国	新能源汽车	4.18	44.3%	-37%	31%	54.09	32%	6.65	42.5%	
	其中：纯电动	2.81	29.8%	-35%	28%	35.57	29%	4.31	27.5%	
	插电式混动	1.37	14.5%	-41%	40%	18.52	38%	2.34	14.9%	
	乘用车总量	9.42	-	-40%	14%	138.87	10%	15.66	-	
葡萄牙	新能源汽车	0.75	53.6%	-14%	30%	7.01	31%	0.88	48.5%	
	其中：纯电动	0.51	36.1%	-9%	65%	4.51	42%	0.56	30.9%	
	插电式混动	0.25	17.5%	-23%	-9%	2.50	15%	0.32	17.7%	
	乘用车总量	1.41	-	-22%	8%	16.85	9%	1.82	-	
挪威	新能源汽车	1.33	99.1%	41%	-3%	9.51	-1%	0.94	98.2%	
	其中：纯电动	1.33	98.7%	42%	-2%	9.43	1%	0.94	97.6%	
	插电式混动	0.005	0.4%	-9%	-76%	0.075	-64%	0.01	0.6%	
	乘用车总量	1.35	-	40%	-3%	9.65	-3%	0.96	-	
瑞典	新能源汽车	1.51	66.7%	21%	26%	12.12	11%	1.24	66.4%	
	其中：纯电动	1.01	44.6%	26%	49%	7.68	23%	0.80	42.6%	
	插电式混动	0.50	22.1%	12%	-3%	4.44	-5%	0.44	23.8%	
	乘用车总量	2.26	-	21%	12%	18.31	2%	1.87	-	
意大利	新能源汽车	1.29	18.4%	-37%	59%	20.14	78%	2.05	16.4%	
	其中：纯电动	0.45	6.4%	-39%	36%	9.14	69%	0.74	5.9%	
	插电式混动	0.84	12.0%	-36%	75%	10.99	86%	1.31	10.5%	
	乘用车总量	7.03	-	-44%	4%	114.02	9%	12.50	-	
西班牙	新能源汽车	1.90	27.7%	-25%	27%	18.74	36%	2.52	24.7%	
	其中：纯电动	0.92	13.4%	-14%	31%	8.44	36%	1.07	10.5%	
	插电式混动	0.98	14.3%	-33%	24%	10.30	35%	1.45	14.2%	
	乘用车总量	6.85	-	-33%	12%	81.82	6%	10.19	-	
丹麦	新能源汽车	1.39	86.0%	19%	48%	10.70	35%	1.17	80.3%	
	其中：纯电动	1.39	85.9%	19%	54%	10.63	40%	1.17	80.2%	
	插电式混动	0.00	0.1%	-40%	-96%	0.08	-77%	0.00	0.2%	
	乘用车总量	1.62	-	11%	24%	13.16	13%	1.46	-	
九国合计	新能源汽车	25.99	42.9%	-18%	43%	244.26	38%	31.56	37.6%	
	其中：纯电动	18.91	31.2%	-14%	56%	169.23	44%	21.88	26.1%	
	插电式混动	7.07	11.7%	-27%	16%	75.02	26%	9.68	11.5%	
	乘用车总量	60.63	-	-28%	7%	697.02	6%	83.94	-	

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

下载日志已记录，仅供内部参考

图表 2：欧洲各国电车补贴政策 26 年边际变化

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8月销量（万辆）	政策	8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	2026年起	德国	9.43	购车补贴	44.4%	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 扩个孩子额外增加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	1.90	“Auto+”计划	27.7%	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车（车价不含税上限4.5万欧元）
		瑞典	1.51	社会气候计划	66.7%	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
	2025年末起	意大利	1.29	超级汽车补贴计划	18.4%	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	4.18	直接购车补贴	44.3%	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	4.20	生态补贴	44.5%	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	0.75	购买补贴	53.6%	2025.04-2026.07	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	1.33	增值税/购置税 购买补贴	99.1%	2026.01起	-	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等中端车型征收增值税
渗透率极高，无电车补贴政策									

资料来源：欧洲各国交通部官网，Marklines，中信建投

下载日志已记录，仅供内部参考

欧洲九国 8 月新能源车注册量 25.99 万辆，同比+43.0%，环比-17.7%

8 月欧洲九国电车销量 25.99 万辆，同比+43.0%，环比-17.7%，渗透率 42.9%，同比+10.8pct，环比+5.3pct。其中：法国新能源车销量同比+84%，同期基数较低，电动车购置支持延续，社会租赁计划于 7 月启动；德国 26 年重启购车补贴带动 8 月销量同比+49%；英国在购车补贴持续推动下销量同比+31%；葡萄牙第二阶段国家电动车购置补贴申请于 7 月 27 日结束，8 月不处于补贴申请窗口；西班牙 8 月开放 Line 1 个人购车补贴，同期存在 MOVES III 计划补贴下同比增长 27%。分车型来看，8 月纯电/插混销量分别为 18.91/7.07 万辆，分别同比+56.3%/+16.3%，分别环比-13.6%/-27.0%。

政策端来看： 2026 年 8 月 13 日，欧盟车辆循环设计与报废管理新规正式生效，建立车辆可拆解、再利用和再生材料要求，主体规则自 2028 年 9 月起适用；该政策主要影响中长期汽车及电池材料循环，不直接形成 8 月购车补贴。**欧盟汽车碳排考核仍按 25-27 年三年平均值进行合规评估，**2025 年欧洲新能源车销量 400.4 万辆，同比+34%。2026 年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 540 万+辆，同比+35%。

国家层面：①法国：2026 年延续电动车购置支持，社会租赁计划于 7 月启动。**②德国：**2026 年重启电动车补贴，总预算 30 亿欧元，计划持续到 2029 年。**③英国：**符合条件且售价不超过 4.2 万英镑的新零排放乘用车，第一档/第二档最高补贴 3750/1500 英镑；8 月 14 日政府启动 ZEV 法规审查咨询，现行目标暂未调整。**④西班牙：**Auto+首批个人购车补贴于 8 月 4 日开放，Line 1 预算 3.5 亿欧元，申请截至 12 月 31 日。**⑤葡萄牙：**第二阶段国家电动车购置补贴于 7 月 27 日结束申请，8 月不处于申请窗口。

图表 3：欧洲纯电动车推广政策与碳减排目标

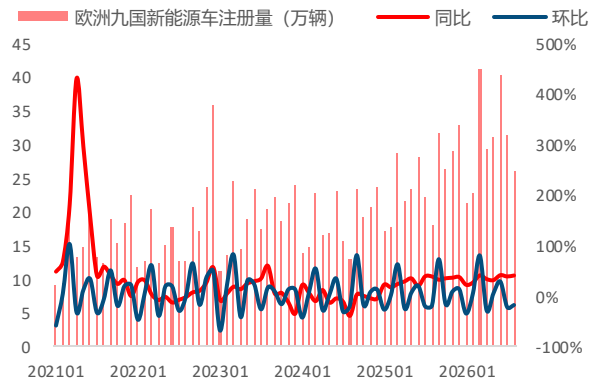
【欧洲】电动车税收/补贴政策

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8月纯电销量	同比增速	纯电渗透率	26年8月插混销量	同比增速	插混渗透率
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	36159	112.80%	38.32%	5867	0.20%	6.22%
	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为118克/公里 罚款上限提高：2024为6万欧元						
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 对电动车的过路费不得超过燃油车费用的70%（过往上限为50%）；电动车支付的轮渡费用上限为标准费用的50%	跟减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	13274	-1.54%	98.68%	51	-75.83%	0.38%
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	纯电动汽车的基本补贴定为3000欧元 部分插电式混合动力汽车和增程型电动汽车补贴为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 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再额外获得1000欧元补贴	德国26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	68930	75.10%	32.43%	25406	5.98%	11.95%
	车辆所有权税额免	2012年引入	在2025年12月31日前首次注册的纯电动汽车	可享受长达10年的车辆所有权税（Kfz-Steuer）豁免（最长至2030年底）	2025年12月将免税用再度延长：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；该新免至少延续到2035/12/31						
	公司车税收优惠（BIK）	2025年至今	员工使用价格低于95000欧元的纯电动公司车	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%	2026年0.25%继续有效						
英国	直接购车补贴	2025年7月16日-2029财年	为购买价格低于37000英镑的符合条件的新电动车	提供最高3750英镑的折扣	较上一轮单车1500-3000补贴提升750英镑以上	28063	27.74%	29.78%	13707	39.82%	14.55%
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	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车（车价不含税上限4.5万欧元）	9199	30.82%	13.42%	9768	23.54%	14.25%
葡萄牙	购买补贴	2025年4月-2026年2月，2026年6-7月	BEV乘用车 5座及以下：售价≤ BEV乘用车 6座及以上：售价≤ BEV货车 ///	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	5079	65.22%	36.06%	2465	-9.11%	17.50%
意大利	超级汽车补贴计划	2025年10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） 必须报废一辆污染等级Euro5或以下的旧车 企业运营地址位于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，预计持续至2026年6月	4486	35.69%	6.38%	8446	75.41%	12.01%
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得 1,300 瑞典克朗（约 120 欧元），最多三年 收入极低的家庭将一次性获得 18,000 瑞典克朗（约合 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，受益人每月最高可得1300瑞典克朗	10069	48.69%	44.58%	4988	-2.84%	22.09%

资料来源：欧洲各国政府官网，Marklines，中信建投

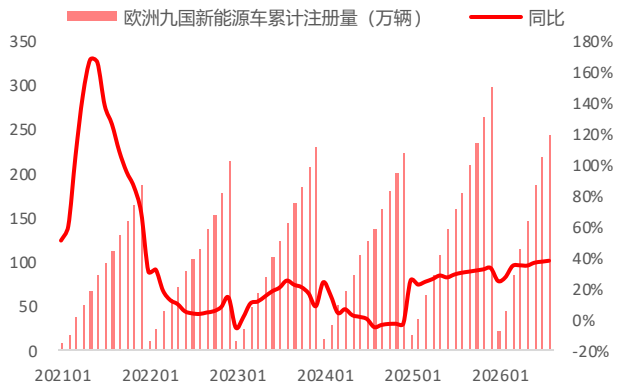
下载日志已记录，仅供内部参考

图表 4：8 月九国电车销量 25.99 万辆，同比+43.0%



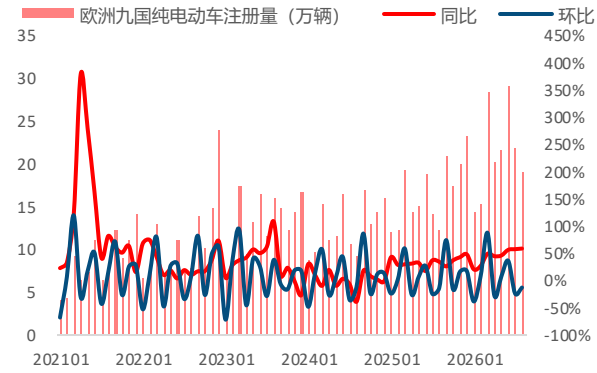
资料来源：PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表 5：26 年九国电车累计销量 244.26 万辆，同比+37.6%



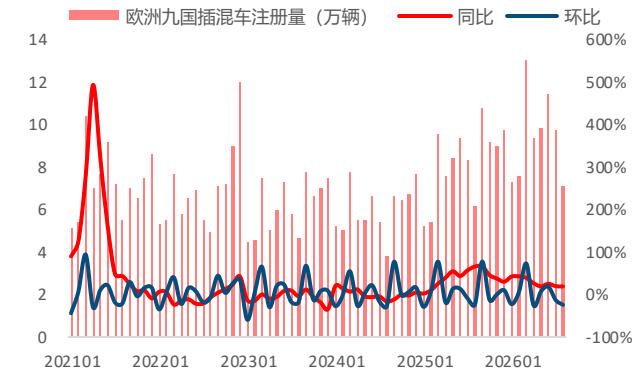
资料来源：PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表 6：8 月欧洲九国 BEV 注册量 18.91 万辆，同比+56.3%



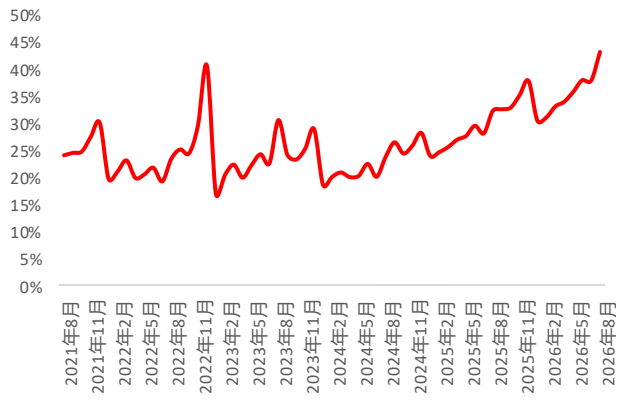
资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表 7：8 月欧洲九国 PHEV 注册量 7.07 万辆，同比+16.3%



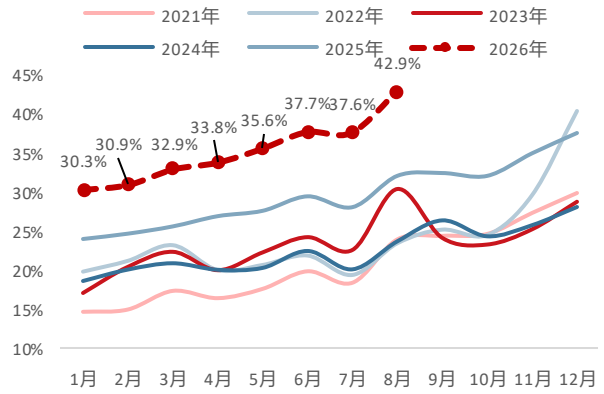
资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表 8：8 月欧洲九国新能源车渗透率 42.9%，环比+5.3pct



资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

图表 9：8 月欧洲九国新能源渗透率 42.9%，同比+10.8pct

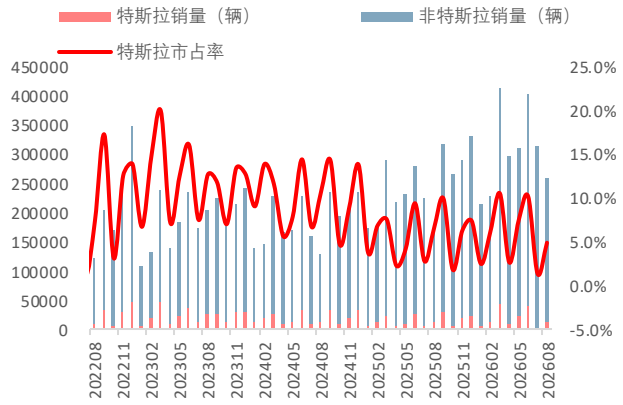


资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

下载日志已记录，仅供内部参考

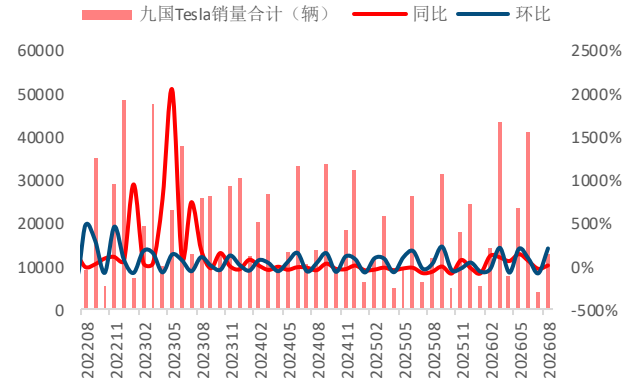
8 月九国特斯拉销量合计 12688 辆，同比+7.5%，环比+200.0%，受交付周期影响，特斯拉环比较 7 月显著回升，呈现较大波动；市占率 4.9%，同比-1.6pct，环比+3.5pct。除特斯拉外其他车企九国销量 24.72 万辆，同比+45.4%，环比-20.6%。8 月单月受到交付周期和库存调拨影响，特斯拉在各国销量同比涨跌分化，其中法国/德国/丹麦销量同比上涨，分别同比+278.5%/+110.5%/+104.0%；英国/葡萄牙/挪威/瑞典/意大利/西班牙销量同比下滑，分别同比-32.8%/-36.5%/-79.2%/-41.4%/-35.8%/-78.9%。全年累计来看，除挪威累计同比-11.5%外，法国/德国/英国/葡萄牙/瑞典/意大利/西班牙/丹麦分别累计同比+155.3%/+182.0%/+12.7%/+41.4%/+46.8%/+12.9%/+4.6%/+48.6%，均实现正向增长，1-8 月九国合计累计销量达 15.18 万辆，同比+53.0%，实现高速增长。

图表 10：8 月 Tesla 市占率 4.9%，同比-1.6pct，环比+3.5pct



资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

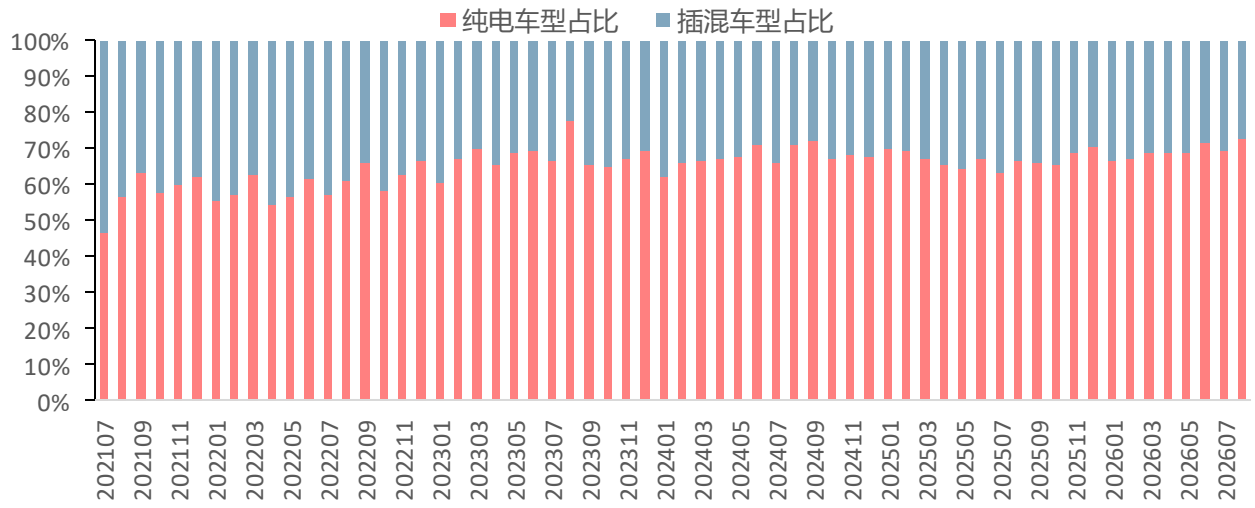
图表 11：8 月 Tesla 销量 12688 辆，同比+8%，环比+200%



资料来源：PFA、ANFAC、SMMT、KBA、DBI，中信建投

结构方面，2026 年 8 月欧洲九国纯电车销量占比 72.8%，同比+6.2pct，环比+3.5pct。纯电销量占比同环比提升，法国、德国纯电车型同比增速较高，带动九国 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，8 月欧洲九国纯电车销量占比 72.8%，同比+6.2pct，环比+3.5pct



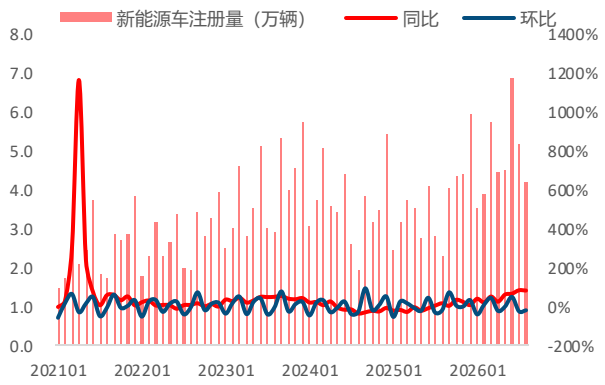
资料来源：PFA、ANFAC、MobilitySweden、UNRAE、OFV、Autoinforma、SMMT、KBA、DBI，中信建投

下载日志已记录，仅供内部参考

法国：8 月新能源车注册量 4.20 万辆，同比+83.9%，环比-19.0%

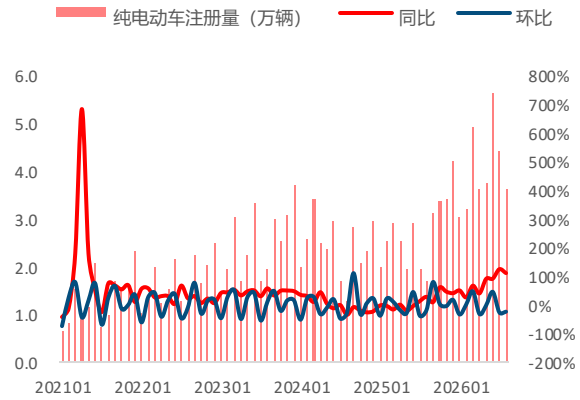
法国 8 月新能源车注册量 4.20 万辆，同比+83.9%，环比-19.0%，环比-9879 辆，其中特斯拉注册量 5038 辆，同比+278.5%，环比+107.4%，环比+2609 辆，市占率为 12.0%，同比+6.2pct，环比+7.3pct。剔除特斯拉后注册量为 3.70 万辆，同比+71.9%，环比-25.2%。

图表 13：法国 8 月新能源车注册量 4.20 万辆，同比+83.9%



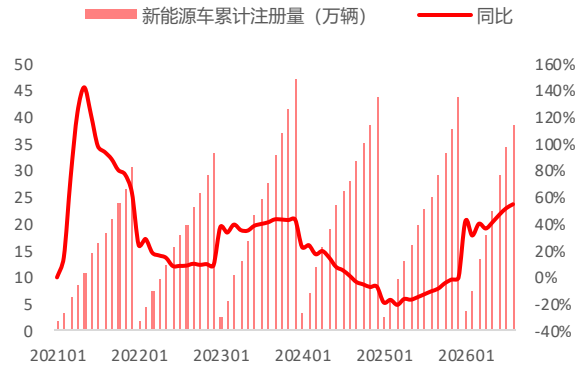
资料来源：PFA，中信建投

图表 14：法国 8 月 BEV 注册量 3.62 万辆，同比+112.8%



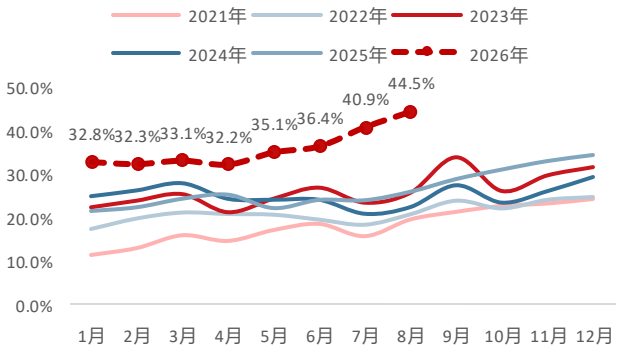
资料来源：PFA，中信建投

图表 15：法国 26 年电车累计注册 38.40 万辆，同比+54.5%



资料来源：PFA，中信建投

图表 16：法国 8 月新能源车渗透率 44.5%，环比+3.6pct



资料来源：PFA，中信建投

2026 年 8 月法国新能源车销量同比+83.9%，高于九国平均水平，主要系同比基数较低，电动车购置支持延续，新一轮社会租赁计划于 7 月启动；1—8 月累计销量 38.40 万辆，同比+54.5%。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。

下载日志已记录，仅供内部参考

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	5700	生态购车支持延续至 2026 年底，低/中等收入及其他家庭最高 5700/4700/3500 欧元；社会租赁计划于 2026 年 7 月启动。
			中等收入家庭	4700	
			其他家庭	3500	
	~~从 2024 年 12 月 2 日-2025 年~~	~~低排放汽车~~	~~家庭基准税收收入≤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/高收入家庭的标准划分，并进一步下调补贴上限~~
			~~16300 欧元<家庭基准税收收入≤26200 欧元~~	~~3000（最高达到总购买价格的 27%）~~	
			~~家庭基准税收收入>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%）~~	
				~~公司：3000~~	
	~~2021 年 7 月 1 日-2022 年 12 月 31 日~~	~~BEV~~	~~≤4.5 万~~	~~个人：6000~~	~~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~~
				~~企业：4000~~	
			~~4.5-6 万~~	~~2000~~	
			~~商用车~~	~~个人：7000~~	
				~~企业：5000~~	
		~~PHEV~~	~~≤5 万~~	~~1000~~	
	~~2021 年 7 月 1 日-2021 年 12 月 31 日（疫情期间补贴政策加码）~~	~~BEV~~	~~≤4.5 万~~	~~个人：6000~~	~~2022 年起再退坡 1000 欧元~~
				~~企业：4000~~	
			~~4.5-6 万~~	~~2000~~	
		~~PHEV~~	~~≤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~~	-
~~换购补贴~~	~~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~~	-
	~~2020 年 6 月 1 日-2021 年 6 月 30 日（疫情期间补贴政策加码）~~		~~收入≤18000 欧元的家庭~~	~~5000~~	-
			~~收入>18000 欧元的家庭~~	~~2500~~	-
~~充电基础设施激励~~	-	~~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）			

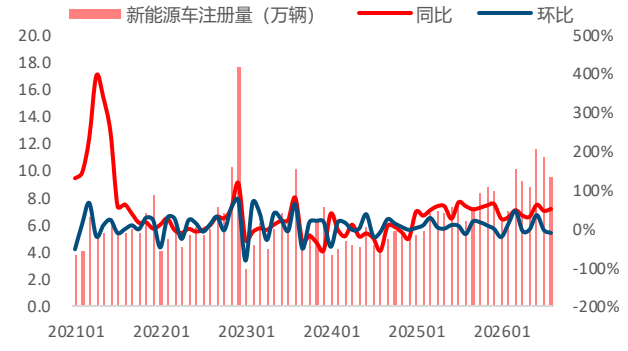
资料来源：法国政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

德国：8 月新能源车注册量 9.43 万辆，同比+48.9%，环比-13.6%

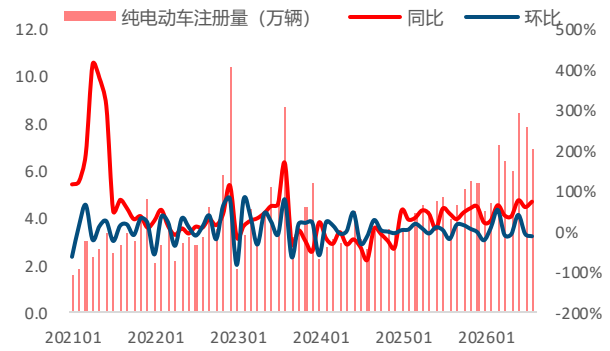
德国 8 月新能源车注册量 9.43 万辆，同比+48.9%，环比-13.6%，环比-14882 辆，其中特斯拉注册量 3034 辆，同比+110.5%，环比+726.7%，环比+2667 辆，市占率为 3.2%，同比+0.9pct，环比+2.9pct。剔除特斯拉后注册量为 9.13 万辆，同比+47.5%，环比-16.1%。

图表 18：德国 8 月新能源车注册量 9.43 万辆，同比+48.9%



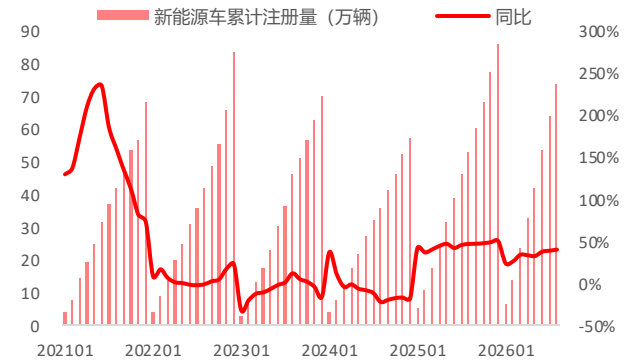
资料来源：KBA，中信建投

图表 19：德国 8 月 BEV 注册量 6.89 万辆，同比+75.1%



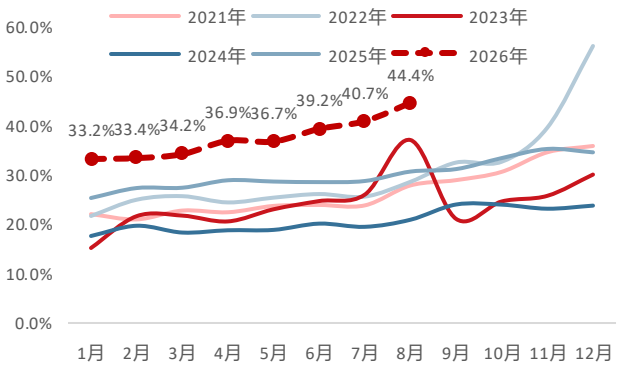
资料来源：KBA，中信建投

图表 20：德国 26 年新能源车累计注册 73.54 万辆，同比+39.6%



资料来源：KBA，中信建投

图表 21：德国 8 月新能源车渗透率 44.4%，环比+3.6pct



资料来源：KBA，中信建投

德国已于 2026 年 1 月 1 日重启电动车购车补贴，这是德国在 2023 年底终止原有补贴后的新一轮激励措施。政策总预算 30 亿欧元，计划持续到 2029 年，预计支持约 80 万辆电动汽车。纯电动汽车基础补贴 3000 欧元，最高可达 6000 欧元；插电式混动和增程式电动车补贴 1500 至 4500 欧元。政策面向符合收入条件的私人消费者购买或租赁新车，线上申请于 2026 年 5 月开放并可追溯申请。

下载日志已记录，仅供内部参考

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 ，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制造商份额补贴~~	~~2024年补贴再退坡2250欧元~~
	~~2023年1月1日~~ ~~2023年12月16日~~ ~~（提前结束）~~	~~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~~
		~~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~~ ~~2022年12月31日~~ ~~（疫情期间补贴政策加码）~~	~~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~~ ~~贴政策延长至2025年12月31日~~
			~~4-6.5万~~	~~5000（联邦）+2500（制造商）~~	
		~~PHEV~~	~~<4万~~	~~4500（联邦）+2250（制造商）~~	
			~~4-6.5万~~	~~3750（联邦）+1875（制造商）~~	
	~~2019年11月5日~~ ~~2025年12月31日~~	~~EV~~	~~<4万~~	~~6000~~	~~德国政府和车企各担负一半补贴~~
			~~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
公司用车税	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）			/
	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 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		

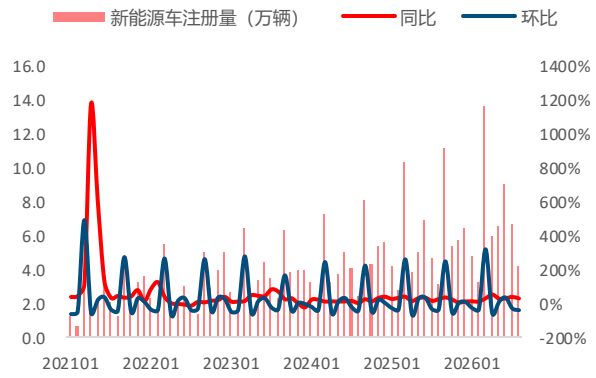
资料来源：德国政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

英国：8 月新能源车注册量 4.18 万辆，同比+31.5%，环比-37.2%

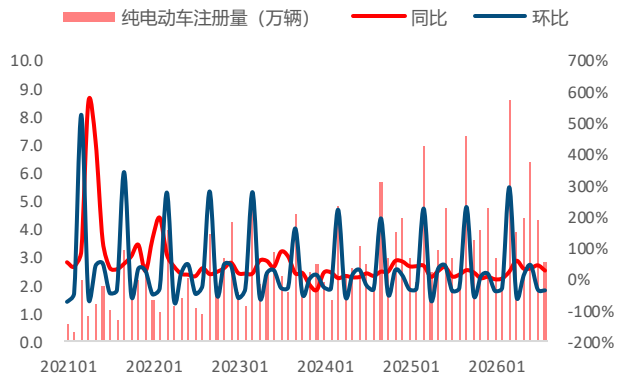
英国 8 月新能源车注册量 4.18 万辆，同比+31.5%，环比-37.2%，环比-24695 辆，其中特斯拉注册量 2180 辆，同比-32.8%，环比+325.8%，环比+1668 辆，市占率为 5.2%，同比-5.0pct，环比+4.4pct。剔除特斯拉后注册量为 3.96 万辆，同比+38.8%，环比-40.0%。

图表 23：英国 8 月新能源车注册量 4.18 万辆，同比+31.5%



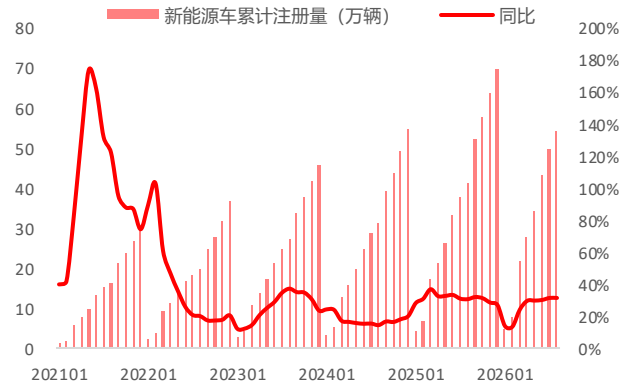
资料来源：SMMT，中信建投

图表 24：英国 8 月 BEV 注册量 2.81 万辆，同比+27.7%



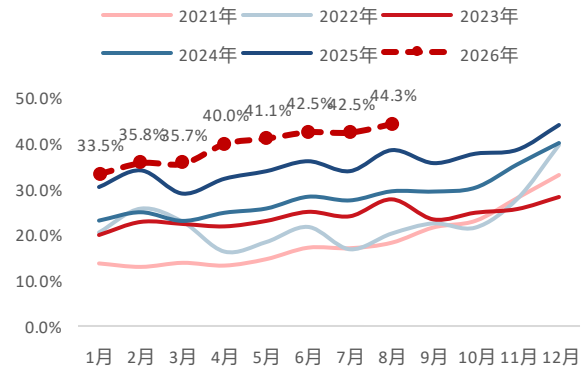
资料来源：SMMT，中信建投

图表 25：英国 26 年电车累计注册 54.09 万辆，同比+31.6%



资料来源：SMMT，中信建投

图表 26：英国 8 月新能源车渗透率 44.3%，环比+1.9pct



资料来源：SMMT，中信建投

英国 ZEV 法规现行目标要求 2024、2025、2026、2027、2028、2029、2030、2035 年 ZEV 占比分别达到 22%、28%、33%、38%、52%、66%、80%、100%。2026 年 8 月 14 日，英国政府启动 ZEV 法规审查咨询，征求汽车制造商、供应链、充电运营商和消费者意见，咨询截至 10 月 23 日；截至报告日仍处于咨询阶段，现行年度目标尚未调整。

英国电动车购置补贴继续实施，当前符合续航、质保及可持续性要求且售价不超过£42,000 的新零排放乘用车可享补贴：第一档最高£3,750，第二档最高£1,500，由经销商直接在购车价格中抵扣。该补贴预计延续至 2029-30 财年。

下载日志已记录，仅供内部参考

图表 27：英国电动车购置补贴最高 3750 英镑，适用车价不超过 4.2 万英镑，预计延续至 2029-30 财年

【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	至 2029-30 财年	售价不超过£42,000；符合续航、质保及可持续性要求的新零排放乘用车	环保评分第一档车辆：3750 英镑 第二档车辆：1500 英镑	由经销商直接抵扣购车价格。2026 年 8 月 14 日启动 ZEV 法规审查咨询，现行年度目标尚未调整。
	~~2022 年 6 月 14 日起~~	~~取消补贴~~		
	~~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 万英镑~~	~~补贴车价的 35%，最高补贴金额不超过 1500 英镑~~	~~补贴下调 1000 英镑，并提高门槛~~
	~~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~~	~~补贴下调 500 英镑并提高门槛，售价仅 3.5 万英镑车型以下车型可享受~~
	~~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~~	~~公司用车福利税税率从 2022 年开始连续三年维持 2%~~
	~~2021 年~~	~~EV~~	~~0.01~~	
	~~2020 年 4 月-2020 年 3 月底~~		~~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缴纳 355 英镑/年的额外服务费用 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		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

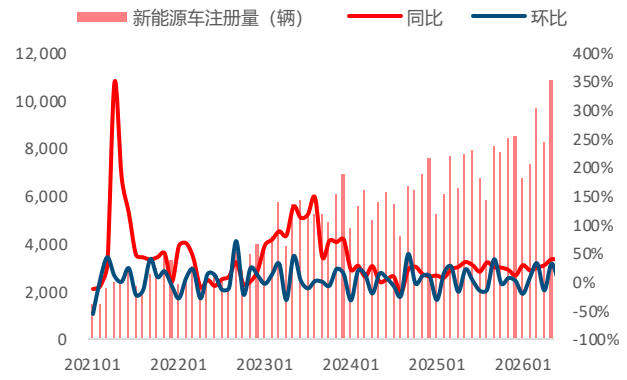
资料来源：英国政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

葡萄牙：8 月新能源车注册量 7544 辆，同比+30.4%，环比-14.4%

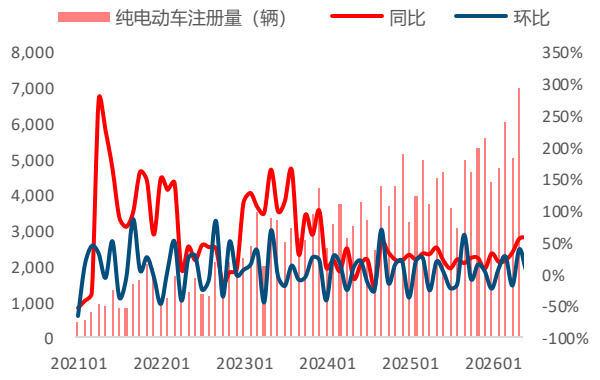
葡萄牙 8 月新能源车注册量 7544 辆，同比+30.4%，环比-14.4%，环比-1269 辆，其中特斯拉注册量 148 辆，同比-36.5%，环比+66.3%，环比+59 辆，市占率为 2.0%，同比-2.1pct，环比+1.0pct。剔除特斯拉后注册量为 7396 辆，同比+33.2%，环比-15.2%。

图表 28：葡萄牙 8 月新能源车注册量 7544 辆，同比+30.4%



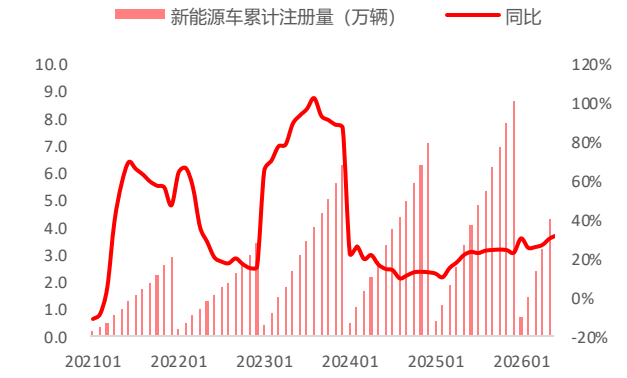
资料来源：Autoinforma，中信建投

图表 29：葡萄牙 8 月 BEV 注册量 5079 辆，同比+65.2%



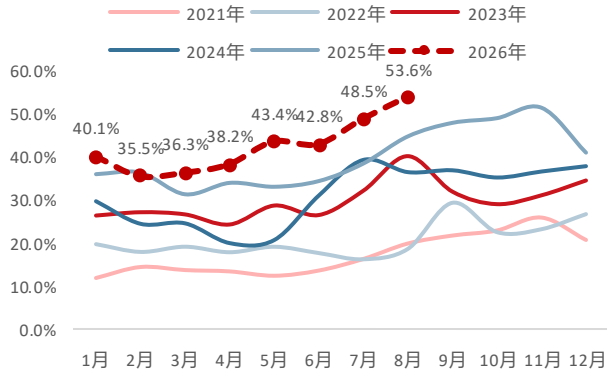
资料来源：Autoinforma，中信建投

图表 30：葡萄牙 26 年新能源车累计注册 7.01 万辆，同比+31.0%



资料来源：Autoinforma，中信建投

图表 31：葡萄牙 8 月新能源车渗透率 53.6%，环比+5.0pct



资料来源：Autoinforma，中信建投

政策方面，葡萄牙环境基金于 2026 年 6 月 11 日开放第二阶段国家零排放车辆购置补贴，预算 1000 万欧元，符合条件的车辆可追溯至 2025 年 1 月 1 日以后购买。官网规定申请期截至 2026 年 7 月 27 日，或相应补贴名额提前用完；因此 8 月已不处于补贴申请窗口，但仍保持 30%+增长，同比 BEV+PHEV 渗透率环比提升 5.0pct 至 53.6%，渗透率首次突破 50%，再次实现历史新高。

下载日志已记录，仅供内部参考

图表 32：葡萄牙第二阶段购置补贴预算 1000 万欧元，申请已于 2026 年 7 月 27 日结束

【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	第二阶段：2026 年 6 月 11 日—7 月 27 日	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	第二阶段预算 1000 万欧元，名额用完可提前结束；符合条件车辆可追溯至 2025 年 1 月 1 日以后购买。8 月已不处于申请窗口。
			6 座及以上：售价≤55000		
		BEV 货车	///	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~~	
				~~法人：6000，每单位限 2 辆~~	
	~~2021 年 1 月 1 日-2021 年 12 月 31 日~~	~~BEV 乘用车~~	~~售价≤6.25 万~~	~~个人：3000，每人限购 1 辆~~	
		~~BEV 货车~~		~~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		完全免除车辆税	
		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）		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，插混优惠加大
公司税收优惠		BEV		免征目主企业所得税	
		PHEV		有资格享受减免的目主企业所得税	
道路税优惠		BEV		完全免除道路税	
		其他		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目主税费	高价纯电动车税费豁免政策终止
		PHEV		售价≤2.75 万：2.5%；售价≥2.75 且≤3.5 万：7.5%；售价≥3.5 万：15%；	插混自主税费优惠力度加大

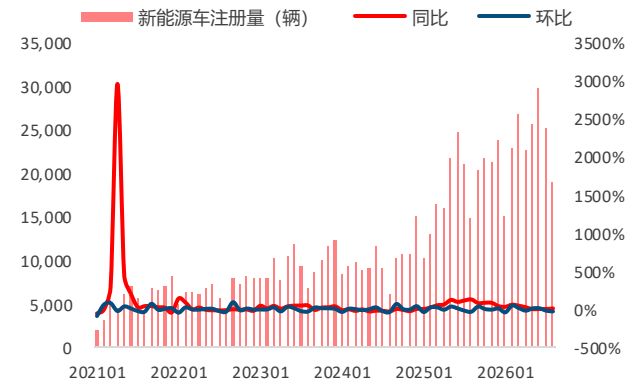
资料来源：葡萄牙政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

西班牙：8 月新能源车注册量 1.90 万辆，同比+27.0%，环比-24.8%

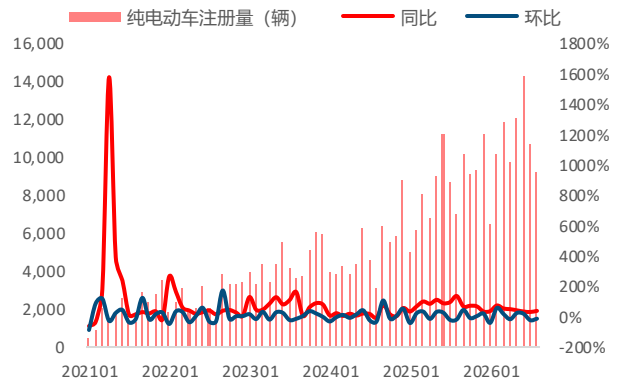
西班牙 8 月新能源车注册量 1.90 万辆，同比+27.0%，环比-24.8%，环比-6262 辆，其中特斯拉注册量 304 辆，同比-78.9%，环比+132.1%，环比+173 辆，市占率为 1.6%，同比-8.0pct，环比+1.1pct。剔除特斯拉后注册量为 1.87 万辆，同比+38.2%，环比-25.6%。

图表 33：西班牙 8 月新能源车注册量 1.90 万辆，同比+27.0%



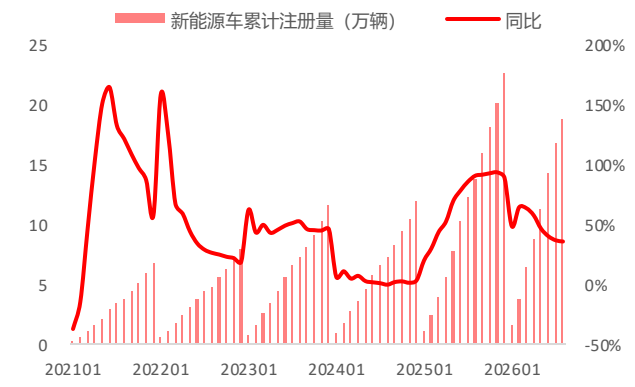
资料来源：ANFAC，中信建投

图表 34：西班牙 8 月 BEV 注册量 9199 辆，同比+30.8%



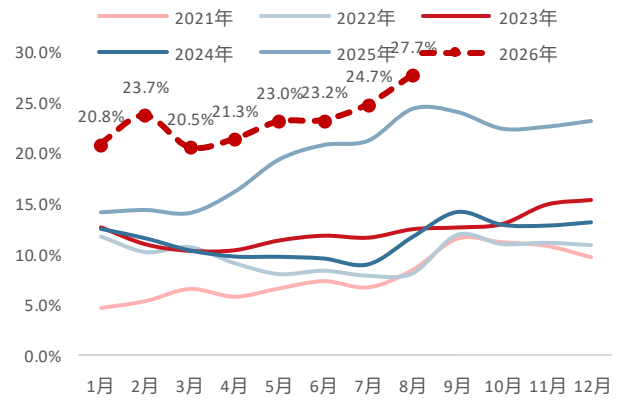
资料来源：ANFAC，中信建投

图表 35：西班牙 26 年新能源车累计注册 18.74 万辆，同比+35.6%



资料来源：ANFAC，中信建投

图表 36：西班牙 8 月新能源车渗透率 27.7%，环比+2.9pct



资料来源：ANFAC，中信建投

政策方面，西班牙 Auto+计划在 8 月进入正式执行阶段：政府于 8 月 4 日发布首批个人购车补贴（Line 1）申请，预算 3.5 亿欧元，申请截至 2026 年 12 月 31 日或预算使用完毕为止。补贴面向符合条件的新车及车龄不超过 12 个月的准新车，金额根据车辆类型、电动化程度、价格及欧洲产业链贡献确定；计划在全国执行，并延续至 2030 年。

由于西班牙政府于 2025 年 4 月起重启“MOVES III 计划”，自 25 年 4 月以来西班牙电动汽车持续处于补贴状态，同期高基数影响下，26Q2 以来电车同比增速较 26Q1 有所下滑，但随 Line 1 于 8 月发布，当月电车销量同比显著回暖至 25%+。

下载日志已记录，仅供内部参考

图表 37：西班牙 Auto+首批个人购车补贴 8 月 4 日开放，Line 1 预算 3.5 亿欧元

【西班牙】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	2026—2030 年	符合条件的新车及车龄不超过 12 个月的准新车		按车型、电动化程度、价格及欧洲产业链贡献确定	Auto+首批个人购车补贴（Line 1）于 8 月 4 日开放，预算 3.5 亿欧元；申请截至 12 月 31 日 14:00。
	~~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~~ ~~7000（报废车龄超过 7 年的车辆）~~	~~西班牙政府于 2025 年 4 月初宣布已重启电动汽车补贴计划 Moves III，该计划具有追溯效力，自 2025 年 1 月起生效~~
		~~PHEV~~	~~30km≤续航里程<90km；售价≤4.5 万欧元~~	~~2500~~ ~~5000（报废车龄超过 7 年的车辆）~~	
		~~FCV/FCHV~~	~~30km≤续航里程<90km；售价≤4.5 万欧元~~	~~4500~~ ~~7000（报废车龄超过 7 年的车辆）~~	
	~~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~~		~~个人：1900~~ ~~中小型企业：1670~~ ~~大企业：1600~~ ~~个人：报废旧车辆时可获得 2600 元的补贴~~ ~~中小型企业：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~~	
		~~续航里程至少为 90km;车辆售价不超过 45 万欧元~~		~~个人：4000~~ ~~中小型企业：2920~~ ~~大企业：2190~~ ~~个人：报废旧车辆时可获得 5500 元的补贴~~ ~~中小型企业：报废旧车辆时可获得 4000 元的补贴~~ ~~大企业：报废旧车辆时可获得 3000 元的补贴~~	
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				

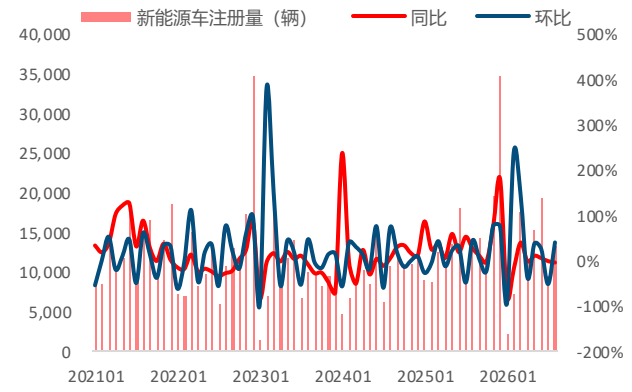
资料来源：西班牙政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

挪威：8 月新能源车注册量 1.33 万辆，同比-2.7%，环比+41.2%

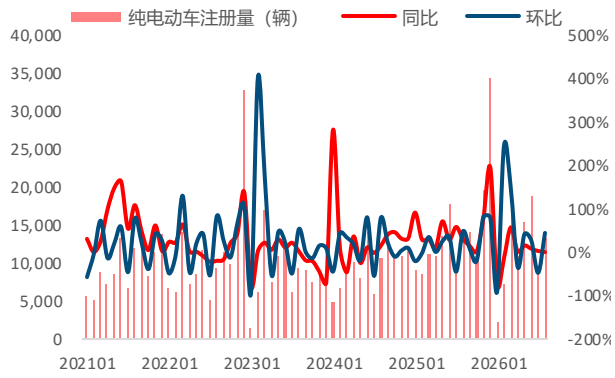
挪威 8 月新能源车注册量 1.33 万辆，同比-2.7%，环比+41.2%，环比+3890 辆，其中特斯拉注册量 627 辆，同比-79.2%，环比+2512.5%，环比+603 辆，市占率为 4.7%，同比-17.3pct，环比+4.5pct。剔除特斯拉后注册量为 1.27 万辆，同比+18.9%，环比+34.9%。

图表 38：挪威 8 月新能源车注册量 1.33 万辆，同比-2.7%



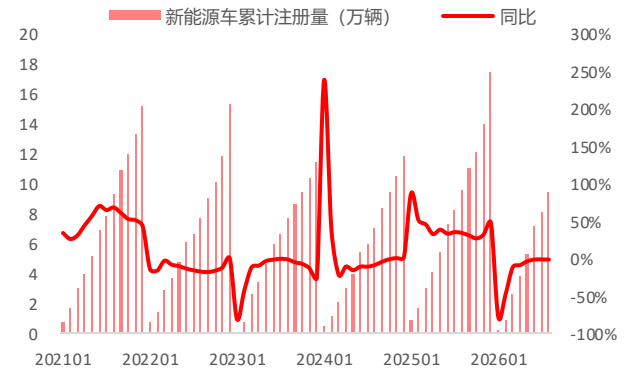
资料来源：OFA，中信建投

图表 39：挪威 8 月 BEV 注册量 1.33 万辆，同比-1.5%



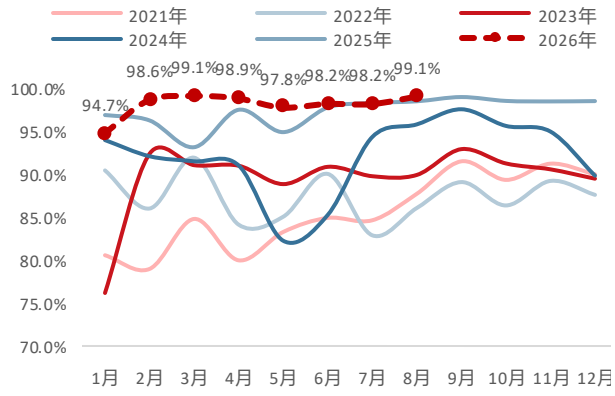
资料来源：OFA，中信建投

图表 40：挪威 26 年新能源车累计注册 9.51 万辆，同比-0.6%



资料来源：OFA，中信建投

图表 41：挪威 8 月新能源车渗透率 99.1%，环比+0.9pct



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。3 月起挪威电动汽车销量同比增速较年初有所修复，但持续在持平上下小幅波动，预计在挪威乘用车市场和电车渗透率均已基本饱和的背景下，全年电车销量同比将基本持平。

下载日志已记录，仅供内部参考

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	部分高价车型增值税豁免政策终止
		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			

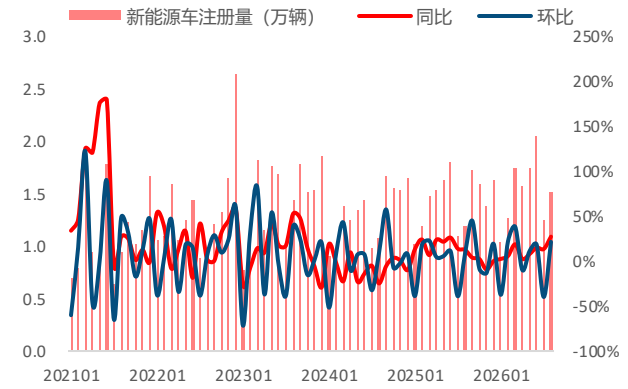
资料来源：挪威政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

瑞典：8 月新能源车注册量 1.51 万辆，同比+26.5%，环比+21.3%

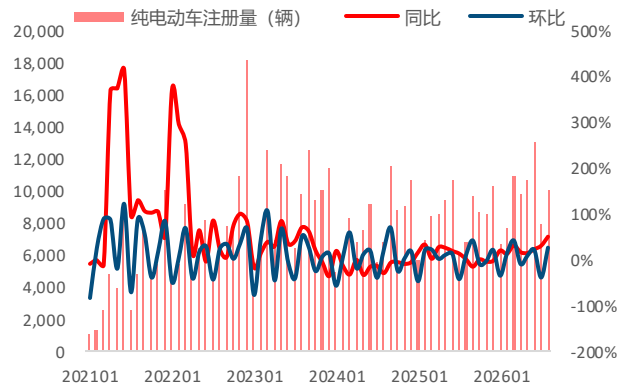
瑞典 8 月新能源车注册量 1.51 万辆，同比+26.5%，环比+21.3%，环比+2642 辆，其中特斯拉注册量 123 辆，同比-41.4%，环比+89.2%，环比+58 辆，市占率为 0.8%，同比-0.9pct，环比+0.3pct。剔除特斯拉后注册量为 1.49 万辆，同比+27.7%，环比+20.9%。

图表 43：瑞典 8 月新能源车注册量 1.51 万辆，同比+26.5%



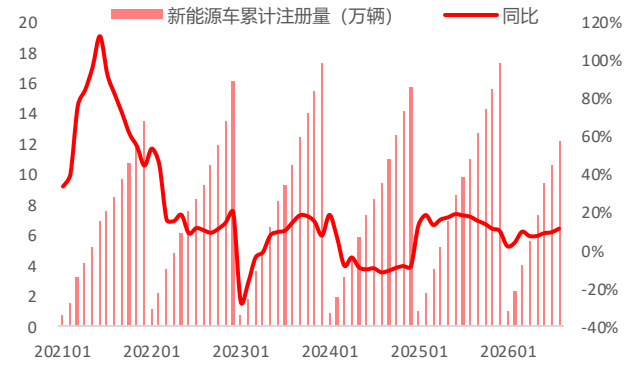
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表 44：瑞典 8 月 BEV 注册量 1.01 万辆，同比+48.7%



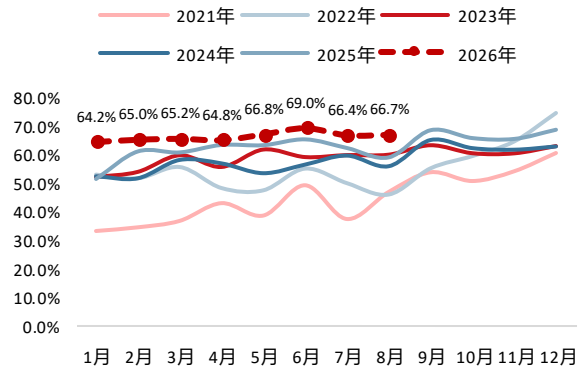
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表 45：瑞典 26 年新能源车累计注册 12.12 万辆，同比+10.9%



资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表 46：瑞典 8 月新能源车渗透率 66.7%，环比+0.2pct



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

下载日志已记录，仅供内部参考

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，上调纯电动车补助，下调插电混动车补助
	~~2021年4月1日起~~	~~BEV~~ ~~PHEV 碳排放小于60g/km~~	~~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~~	
	~~2020年1月1日-2021年3月31日~~	~~EV~~ ~~PHEV，碳排放小于70g/km~~	~~补贴车价的25%，最高不超过60000瑞典克朗~~ ~~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	安装成本费的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	

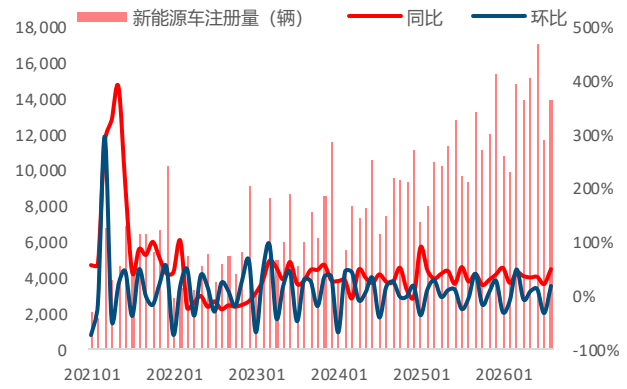
资料来源：瑞典政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

丹麦：8 月新能源车注册量 1.39 万辆，同比+48.3%，环比+18.9%

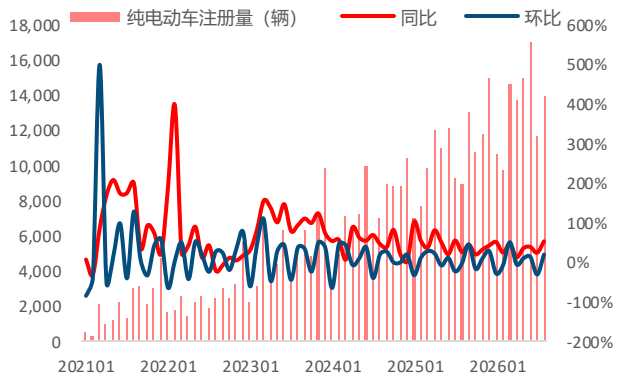
丹麦 8 月新能源车注册量 1.39 万辆，同比+48.3%，环比+18.9%，环比+2205 辆，其中特斯拉注册量 967 辆，同比+104.0%，环比+90.4%，环比+459 辆，市占率为 7.0%，同比+1.9pct，环比+2.6pct。剔除特斯拉后注册量为 1.29 万辆，同比+45.3%，环比+15.6%。

图表 48：丹麦 8 月新能源车注册量 1.39 万辆，同比+48.3%



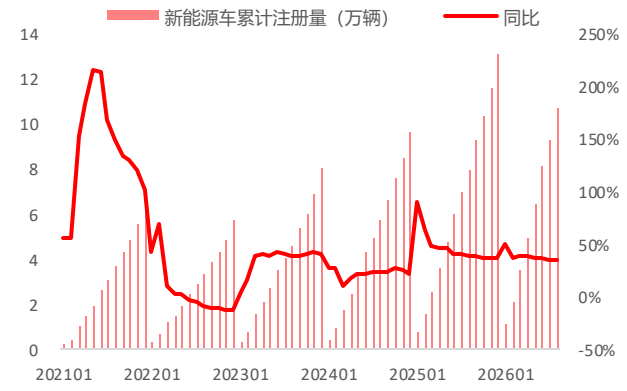
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表 49：丹麦 8 月 BEV 注册量 1.39 万辆，同比+54.5%



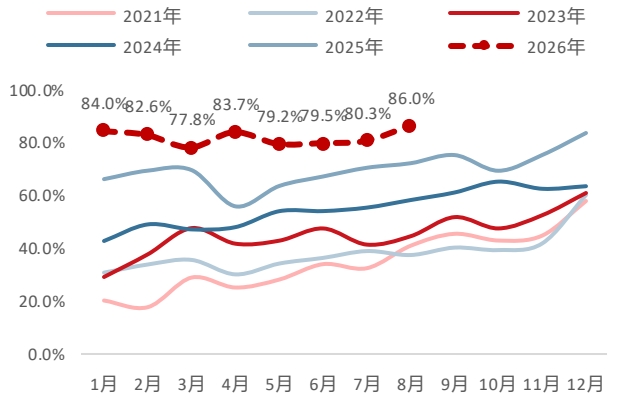
资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表 50：丹麦 26 年新能源车累计注册 10.70 万辆，同比+35.4%



资料来源：BIL Sweden，中信建投

图表 51：丹麦 8 月新能源车渗透率 86.0%，环比+5.7pct



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（基准税额的 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。

下载日志已记录，仅供内部参考

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		单车补贴/税率（丹麦克朗）	最新政策变化
购买补贴		丹麦无电车补贴政策			
税收优惠	2025-2026年	EV		零排放车辆缴纳40%注册税；额外减免16.5万丹麦克朗	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	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	

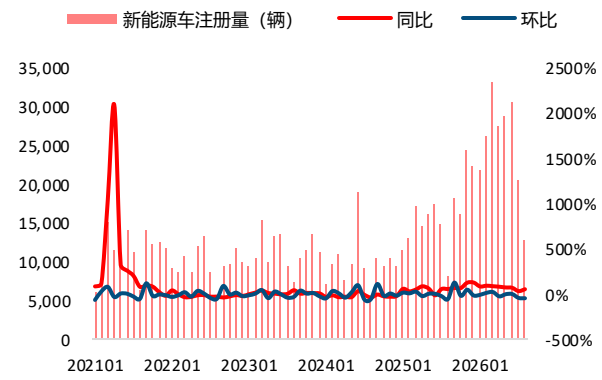
资料来源：丹麦政府官网，中信建投；注：删除线代表已过期的历史政策

下载日志已记录，仅供内部参考

意大利：8 月新能源车注册量 1.29 万辆，同比+59.2%，环比-36.8%

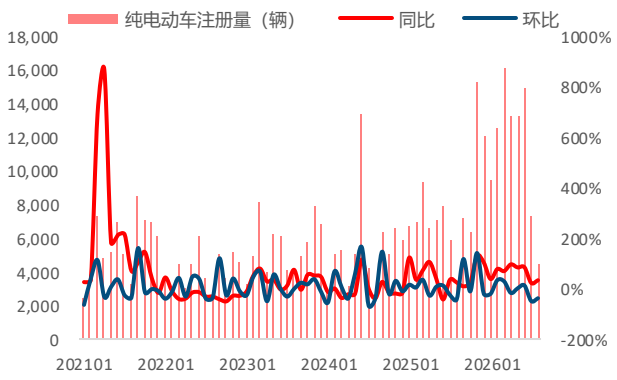
意大利 8 月新能源车注册量 1.29 万辆，同比+59.2%，环比-36.8%，环比-7539 辆，其中特斯拉注册量 267 辆，同比-35.8%，环比+154.3%，环比+162 辆，市占率为 2.1%，同比-3.1pct，环比+1.6pct。剔除特斯拉后注册量为 1.27 万辆，同比+64.4%，环比-37.8%。

图表 53：意大利 8 月新能源车注册量 1.29 万辆，同比+59.2%



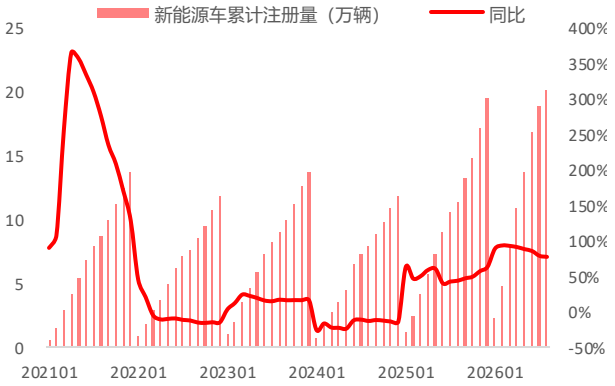
资料来源：UNRAE，中信建投

图表 54：意大利 8 月 BEV 注册量 4486 辆，同比+35.7%



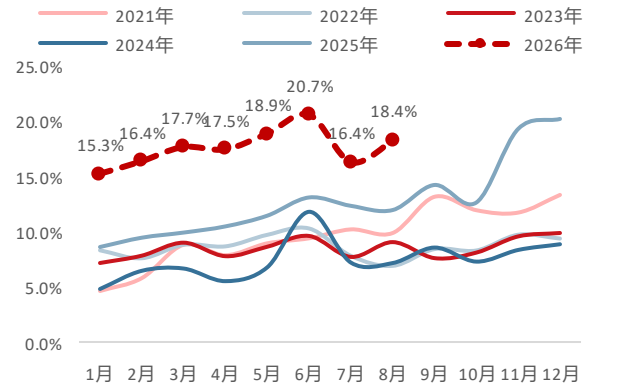
资料来源：UNRAE，中信建投

图表 55：意大利 26 年新能源车累计注册 20.14 万辆，同比+77.8%



资料来源：UNRAE，中信建投

图表 56：意大利 8 月新能源车渗透率 18.4%，环比+2.0pct



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。该计划（含面向个人的 PNRR 补贴）已于 2026 年 6 月 30 日到期，7 月起不再延续，8 月同比较 26 年上半年有所下滑，但较 7 月已有显著修复，实现接近 60%的同比增长。

下载日志已记录，仅供内部参考

图表 57：意大利 2025 年 10 月-2026 年 6 月启动“超级汽车补贴计划”，当前补贴计划已到期

【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：2000 个人：报废Euro5级别车辆+2000~~	
		~~M1类新车（传统低排燃油汽车）~~	~~61g/km<碳排放≤135g/km 价格≤3.5万~~	~~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~~			
充电设施补助	~~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抵免，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

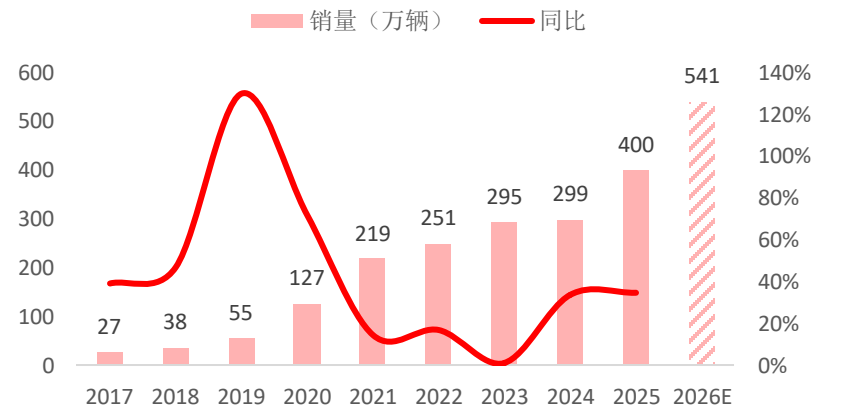
下载日志已记录，仅供内部参考

投资建议

2026 年德国、瑞典重启电动车补贴，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 1-8 月欧洲九国新能源车销量 244.26 万辆，同比+37.6%，我们预计 26 年欧洲电车销量 540 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：海伦哲、鼎胜新材、恩捷股份、尚太科技、天赐材料、新宙邦、多氟多、贝特瑞、中科电气、富临精工、科达利、震裕科技；③电池：宁德时代、亿纬锂能、鹏辉能源、正力新能、国轩高科、欣旺达。

图表 58：预计欧洲 2026 年电车销量 540 万+辆，同比+35%



资料来源：Marklines，中信建投

下载日志已记录，仅供内部参考

风险分析

1）终端需求不及预期：新能源汽车、储能及海外市场需求若受政策退坡、消费疲软、贸易壁垒或装机节奏变化影响低于预期，可能导致产业链排产、稼动率和盈利修复不及预期。

2）锂价及关键材料价格波动：碳酸锂等原材料在紧平衡格局下或维持高波动，若价格快速上行或下行，均可能通过成本传导、库存重估和订单博弈影响产业链盈利稳定性。

3）重点项目落地与技术产业化不及预期：扩产项目、海外建厂、储能/大圆柱产线、固态电池中试与装车验证等若在审批、建设、认证、爬坡或量产环节低于预期，可能影响公司业绩兑现及行业竞争格局演变。

下载日志已记录，仅供内部参考

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。

研究助理

范宜正

复旦大学财务管理学士，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。

下载日志已记录，仅供内部参考

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告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