



中国新能源汽车月报 2015.1
China EV Monthly Report JAN. 2015

新能源汽车年底效应退潮，谁在裸泳？

第一电动网 · 第一电动研究院

电话：010-58769630

Email:evin@d1ev.com

主题报告摘要

■ 新能源汽车的年底效应退去，1月新能源汽车共生产 6599 辆，同比增长近 5 倍，但是环比只有上月的约四分之一。潮水退下，让我们看清谁拥有更为坚实的市场。

■ 美国电动汽车市场遇冷，从去年 12 月的 12874 辆骤降至 1 月的 5924 辆，但是仍较上年同期微增 6.7%。

目录

主题报告摘要.....	1
主题报告 1.....	1
新能源汽车产量年底效应退去.....	1
纯电动乘用车环比大幅回落 经济车型坚挺.....	3
插电式乘用车型增多 比亚迪遭遇政策挑战.....	4
纯电动商用车同比增势强劲.....	6
纯电动专用车：唐骏崛起.....	7
主题报告 2.....	10
1月电动车销量：美国骤降，挪威、德国、法国强劲增长.....	10
美国 1月电动汽车市场遭遇寒流.....	10
挪威 1月电动车销售增加 18%.....	12
法国 1月电动车销售增幅超过 50%.....	13
德国 1月插电式汽车销量同比大增 84%.....	14
中国参考.....	16
政策.....	16
乘用车燃料消耗量第四阶段标准发布.....	16
工信部清理汽车目录.....	16
工信部对三项电动汽车行业标准计划项目征集意见.....	16
电动汽车充电设施发展规划发布实施.....	17
天津新能源汽车推广方案正式印发.....	17
山西出台 14 项优惠政策.....	18

深圳出台新政设立 50 亿元扶持新能源汽车推广	18
重庆出台补贴细则 乘用车按国家标准 1：1 给予补贴	20
北京酝酿对电动车征收充电服务费	20
动力电池免征消费税	20
技术	21
重庆大学成功研发电动汽车无线充供电系统装置	21
市场	21
京沪高速快充网络全线贯通	21
北京 2014 年共推广新能源汽车 8050 辆	22
上海新能源车去年销量达 1.1 万辆	22
2015 年新能源汽车产销量预计超 20 万	22
海外参考	23
政策	23
日本追加投资推广 FCV 2020 年前东京建 35 座加氢站	23
2015 年已到 美国一百万辆电动车上路目标腰斩	23
美 NHTSA 呼吁谷歌无人驾驶车路测关注安全问题	23
技术	24
丰田将无偿开放 5680 项燃料电池专利使用权	24
市场	24
日产：超过 50% 聆风车主未来会继续使用电动车	24
美国充电桩数量 超肯德基麦当劳之和	25
宝马大众联手 ChargePoint 构建美国东西海岸充电网	25
德国期待领跑电动车电池市场	26
丰田燃料电池车上市 1 个月预订量达 1500 辆	26
联系我们	27

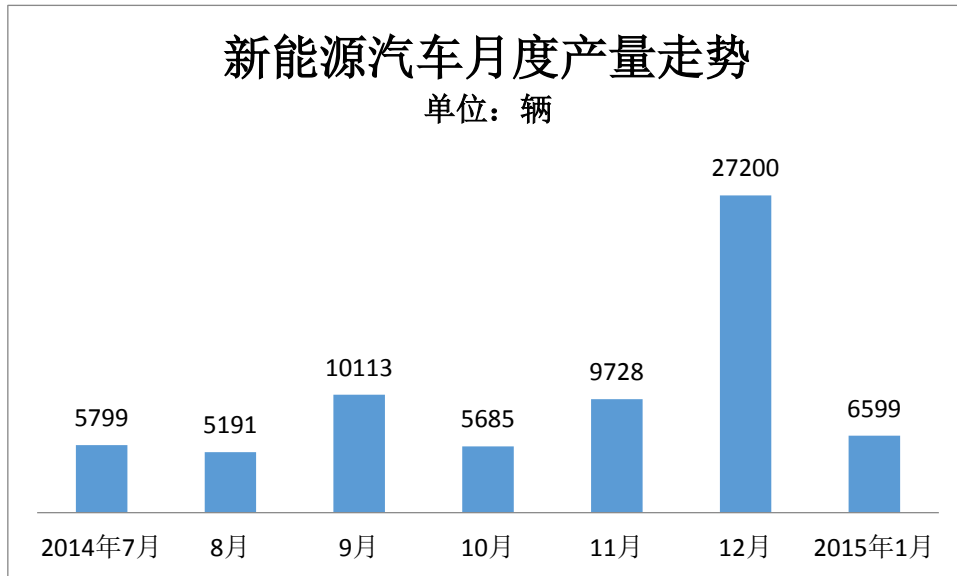
主题报告 1

新能源汽车产量年底效应退去

新年伊始，新能源汽车初月产量同比迎来开门红，为 2015 年新能源汽车的进一步推广打下良好基础。

根据工信部披露的机动车整车出厂合格证统计数据，2015 年 1 月，中国新能源汽车生产 6599 辆，同比增长近 5 倍。

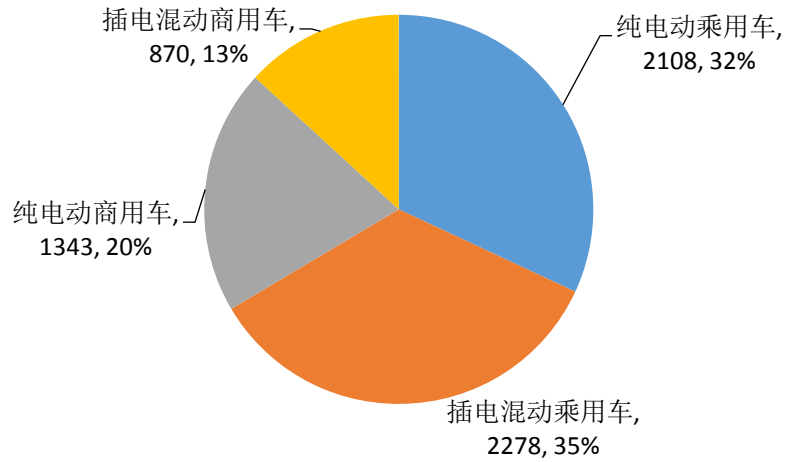
其中，纯电动乘用车生产 2108 辆，同比增长近 5 倍，插电式混合动力乘用车生产 2278 辆，同比增长近 7 倍；纯电动商用车生产 1343 辆，同比增长 6 倍，插电式混合动力商用车生产 870 辆，同比增长近 2 倍。列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》前三批的新能源汽车生产 5664 辆，占 1 月产量的 86%。



资料来源：工信部

不过，环比创出天量的 2014 年 12 月，1 月的产量略显惨淡，总产量仅为 12 月 2.72 万辆的约四分之一。12 月诸多车企为了完成 2014 年推广任务，并避免补贴退坡，利用集团客户等可控因素，在该月创出产量高峰。而 1 月的产量，更能反映出新能源汽车产品的私人消费等真实需求。

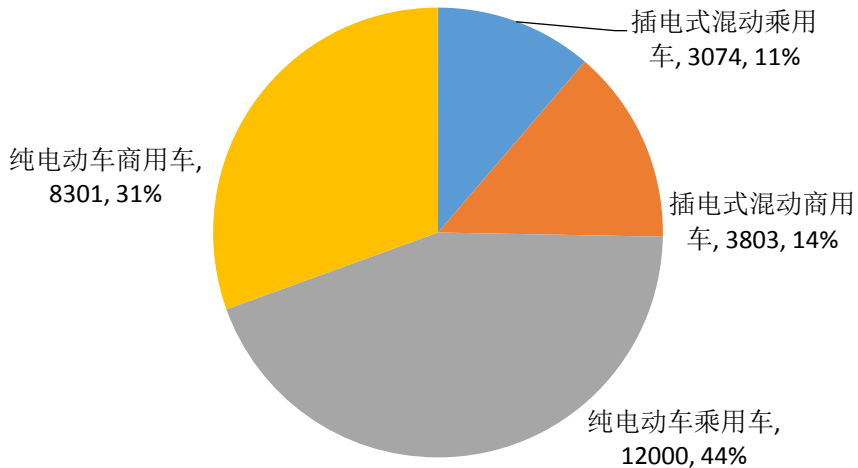
2015年1月新能源汽车月度产量分布



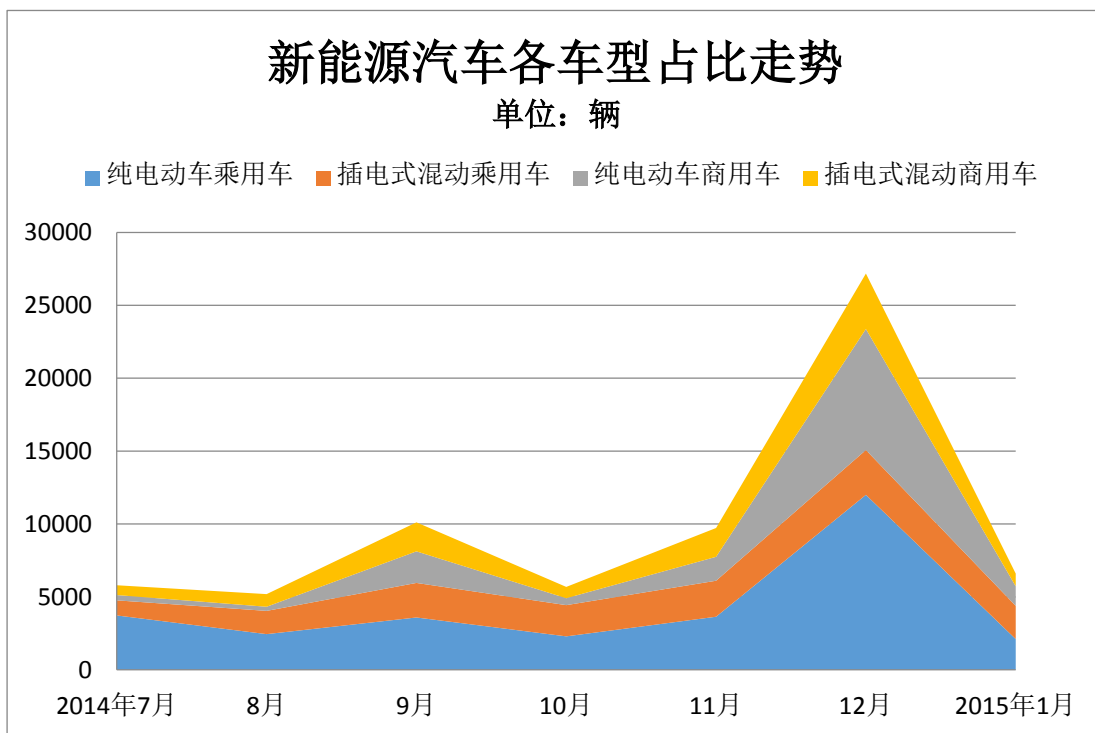
资料来源：工信部

相比12月份新能源汽车月度产量分布，1月份插电混动乘用车的占比明显提升，由原来的11%递加到35%。这是因为上月年底冲量时，以集团客户为主的纯电动乘用车和客车偏离较大。而插电乘用车的产量一直较为稳定。当纯电动乘用车和客车回归正常比例时，插电混动乘用车的比例变大了。

2014年12月新能源汽车产量分布图



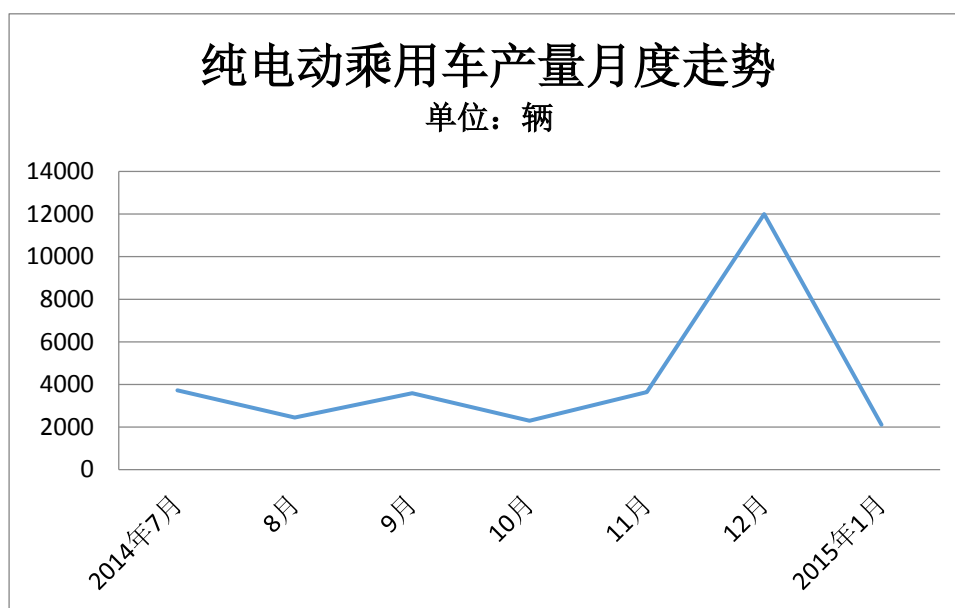
资料来源：工信部



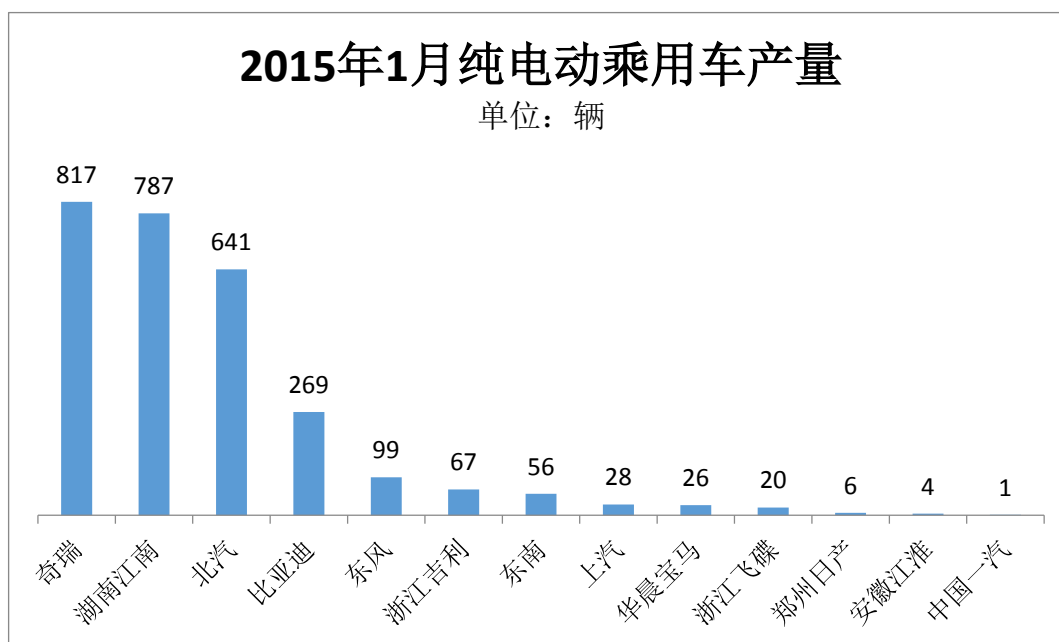
资料来源：工信部

纯电动乘用车环比大幅回落 经济车型坚挺

2015年1月生产纯电动乘用车2108辆，环比下降75%，但由于每年12月的产量都会冲高，抛开年底效应的影响，当月纯电动乘用车的产量其实仍保持了较高水平，同比增长5倍。



资料来源：工信部



资料来源：第一电动研究院

注：各车企加总与工信部数据不一致

分车企来看，纯电动乘用车产量拔得头筹的是奇瑞，达 817 辆。奇瑞的电动乘用车分两款，一是 QQ3EV，生产 679 辆；二是奇瑞 eQ 电动车，共 138 辆。这两款电动车前者采用铅酸电池，后者采用三元电池，无一例外是价格经济实惠，主要市场是三四线城市和农村地区，受补贴等因素影响小。

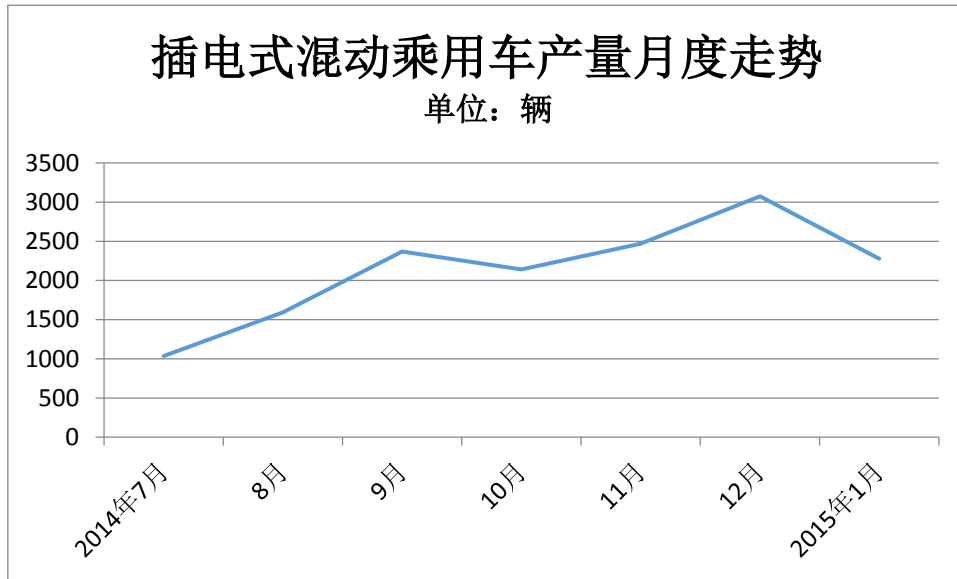
湖南江南（众泰汽车）以 787 辆紧随其后。产量占大头的两款车分别是众泰·知豆和众泰·云 100。这两款车锂电车均主打经济型电动汽车市场。众泰·云 100 自 2014 年 10 月上市以来，势头强劲。该车在湖南长株潭地区售价仅 4.89 万元。至 2014 年底的两个多月，云 100 在长株潭地区销售 2018 辆。在上个月中排第二名的吉利 1 月仅生产 67 辆，经过“年底效应” 3157 辆的冲高后，回落较大。

北汽以 641 辆居第 3 位。北汽为推广新能源汽车采取了多项营销手段，与北京恒誉租赁公司“绿狗车纷享”合作，一次性投入 500 余辆纯电动汽车，迅速拉动产量的增长。2015 年北汽将发布 6 款新车型，有望继续保持产销量的快速增长。

比亚迪生产的纯电动乘用车包括腾势和 e6，其中腾势占 160 辆，e6 生产 109 辆。腾势由比亚迪和戴姆勒合作推出，采用比亚迪磷酸铁锂电池，受此前比亚迪电池产能的限制，腾势上市后的产量仅有数十辆。今年 1 月腾势的产量有大幅提升，可消化此前累积的 200 余辆订单。

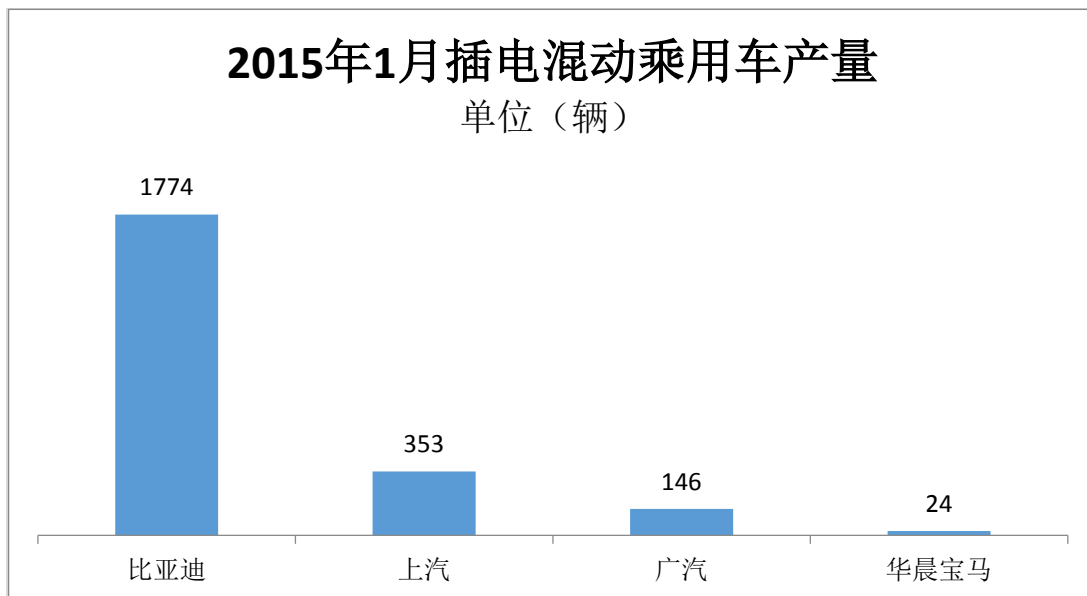
插电式乘用车型增多 比亚迪遭遇政策挑战

在插电式混动乘用车方面，1 月共生产 2278 辆，环比下降 25.9%，同比增长 7 倍。



资料来源：工信部

比亚迪仍然遥遥领先，生产 1774 辆。上汽稳居第二，生产 353 辆。广汽、华晨宝马也推出了增程式/插电式车型，产量逐渐上升。



资料来源：第一电动研究院

注：各车企加总与工信部数据不一致

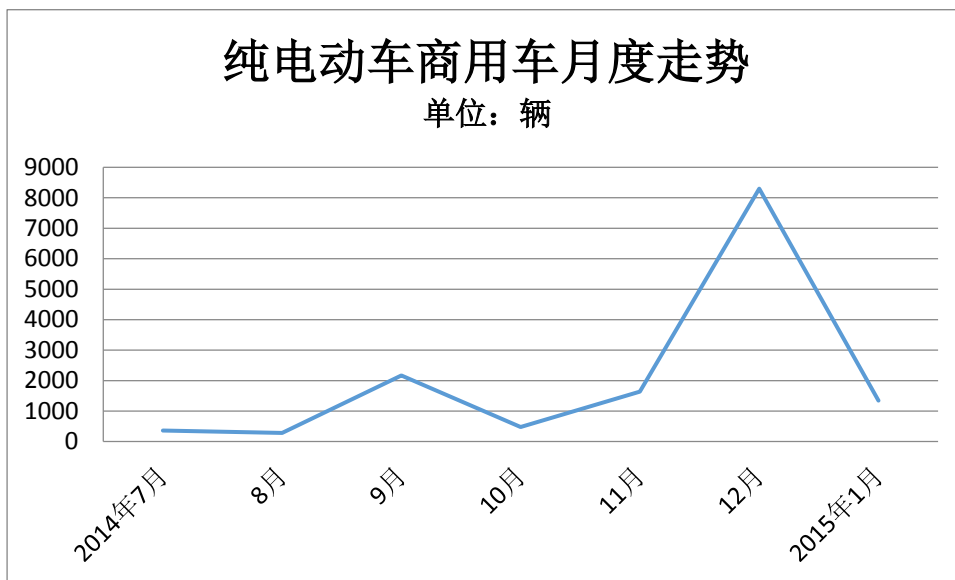
比亚迪秦是 2014 年的明星产品。全年销量 14747 辆，占新能源汽车产量的 27%，占插电式车型的 88%。比亚迪秦的主销区之一是上海，风头远超上海本地产的插电式混动车型荣威 550。不过，2015 年上海推出了新能源车补贴地方新政，要求申领免费新能源汽车牌照的消费者提供充电条件证明。这无疑将影响比亚迪秦在上海的销量。不过，比亚迪秦在其他城市的进入无碍，仍有可能取得翻番的销量。

2015 年市场将加入更多款插电式乘用车型，比亚迪唐、华晨宝马 530Le 等重磅车型均已上市，沃尔沃 S60L 插电式等新车型也有望在今年向市场正式推出，产品已覆盖中高端市场。从 1 月的产量占比来看，插电式乘用车的份额已接近纯电动乘用车，并且一直保持较为

稳定的增长，未来市场表现仍然值得期待。

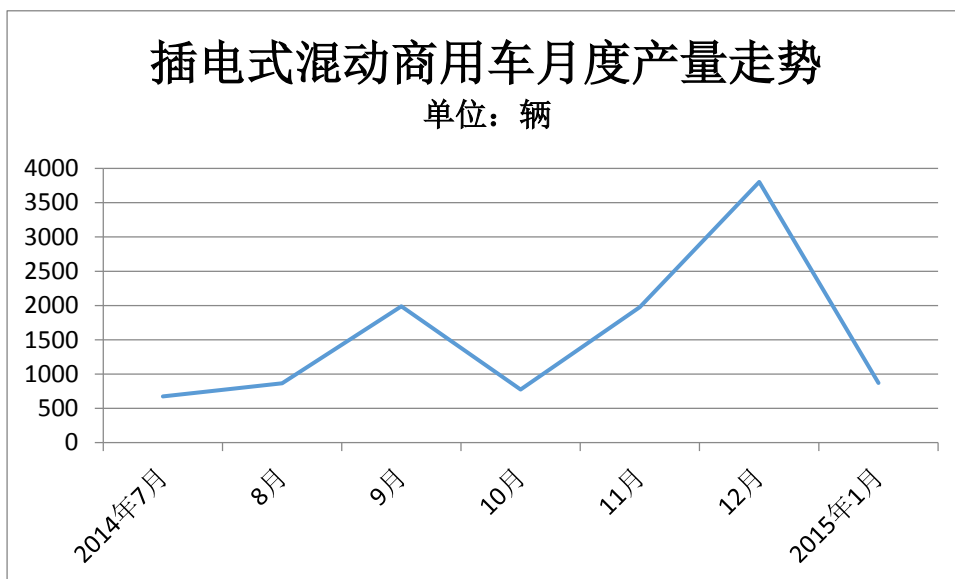
纯电动商用车同比增势强劲

生产合格证数据显示，1月纯电动商用车生产 1343 辆，同比增长 6 倍，环比下降到 2014 年 12 月的 16.17%。



资料来源：工信部

插电式混合动力商用车生产 870 辆，同比增长速度远逊于纯电动商用车，增长近 2 倍。但是环比下降幅度也稍小，为 12 月的 22.87%。

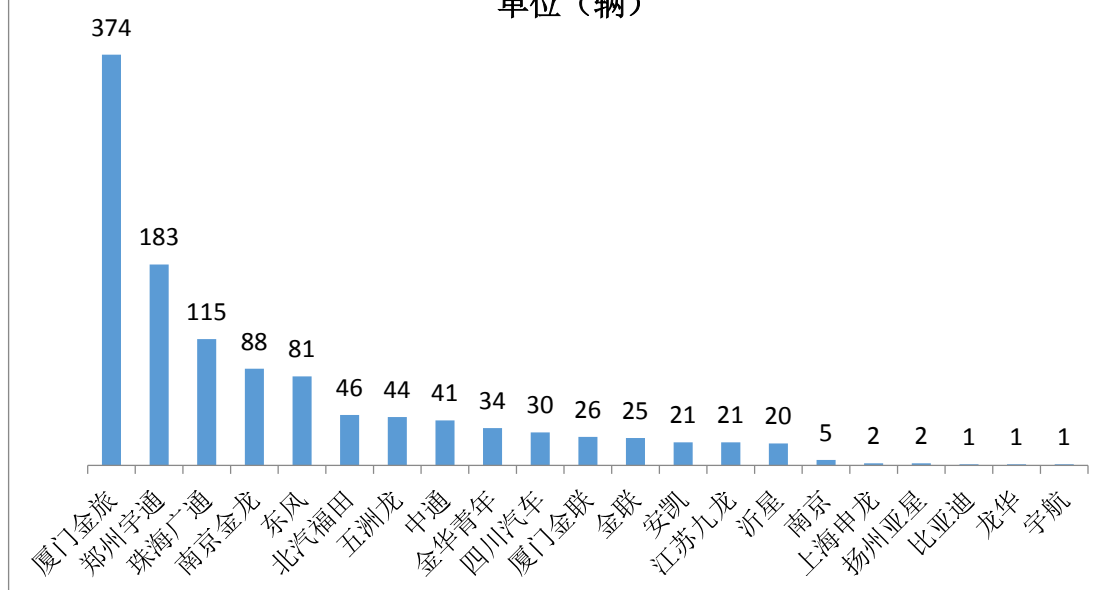


资料来源：工信部

1月，纯电动客车产量排名前三位分别为厦门金旅、郑州宇通、珠海广通，2014年纯电动客车冠军比亚迪1月仅生产1辆，2014年的产销亚军南京金龙1月生产88辆，跌出前三甲。纯电动客车的生产都是订单生产，月度波动很大。

2015年1月纯电动客车产量

单位（辆）



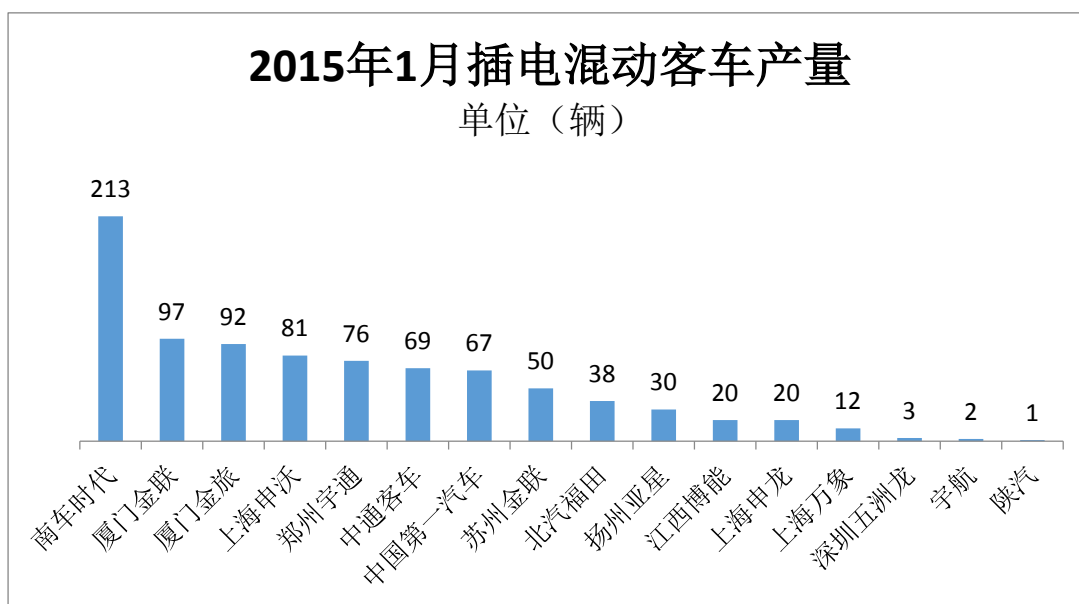
资料来源：第一电动研究院

注：各车企加总与工信部数据不一致

1月，插电式混合动力客车产量前三为南车时代、厦门金龙和厦门金旅，2014年插电式混合动力客车领头羊郑州宇通1月仅生产76辆，位列第5。2014年插电式混合动力客车产销亚军中通客车1月没有出产插电式混动客车。

2015年1月插电混动客车产量

单位（辆）

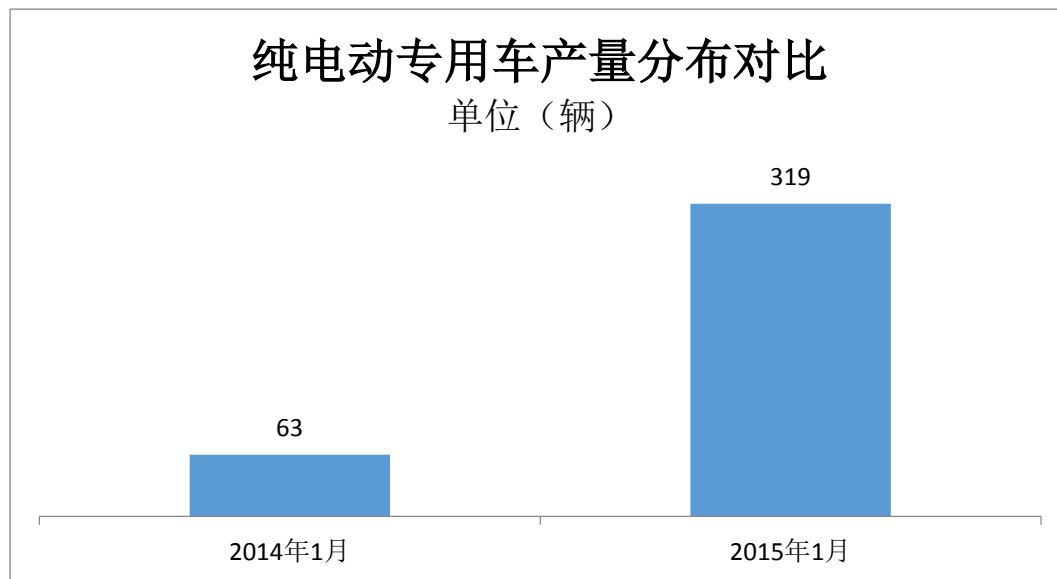


资料来源：第一电动研究院

注：各车企加总与工信部数据不一致

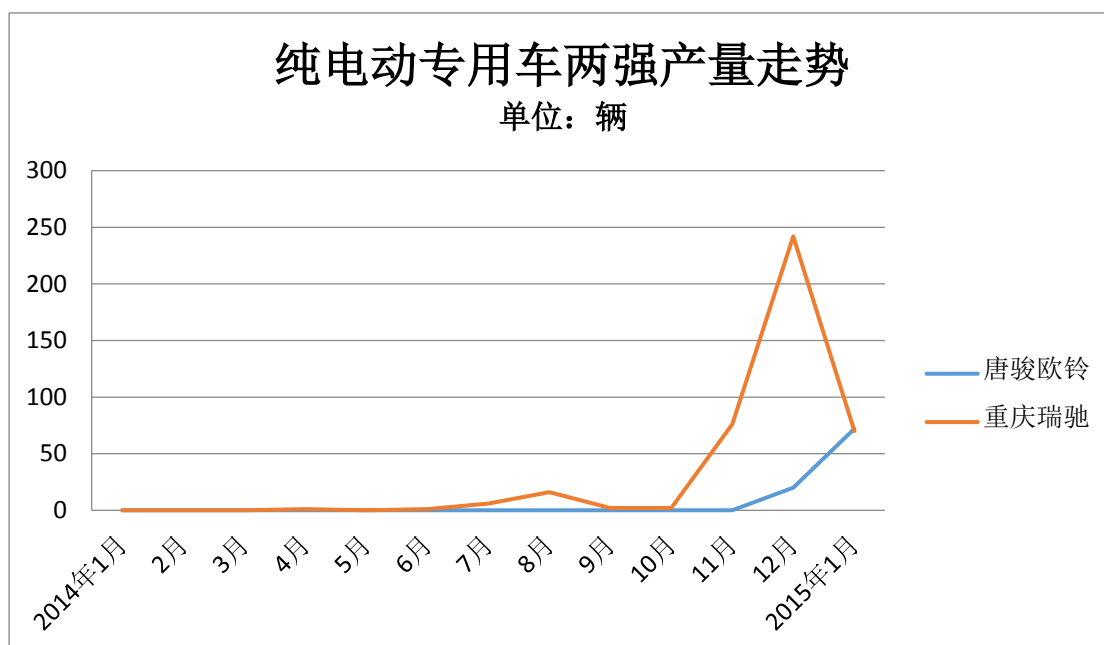
纯电动专用车：唐骏崛起

纯电动专用车 1 月总产量为 319 辆，同比增长 4 倍之多；环比 2015 年 12 月，仅是其 2206 辆的 14.46%。



资料来源：第一电动研究院

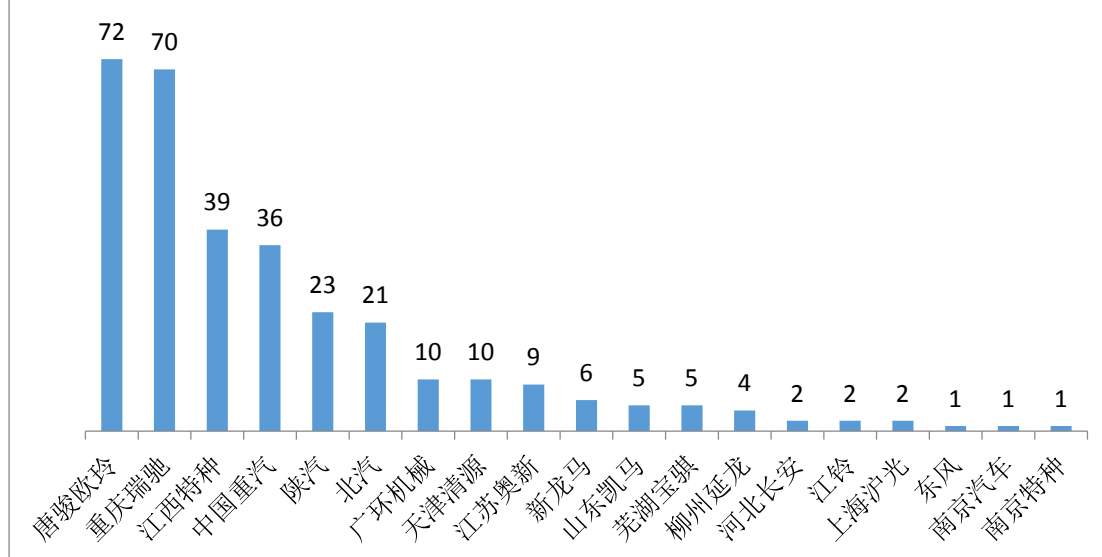
整体走势与大势相同，分车企看，唐骏欧铃突然杀出，占据了头名。车型号为 ZB1020BEVADA 的唐骏欧铃纯电动载货汽车，可改装为电物流车。目前唐骏已经和深圳、长沙、武汉等地签订电物流车投放的目标，整体规模已达 5000 辆。唐骏电动汽车营销公司总经理刘国增表示，前期在这四个城市主要为累积运行服务的经验，市场样板打造成功后将在其他城市进行快速复制和推广。



重庆瑞驰 1 月份产量与唐骏欧铃旗鼓相当，两家仅有 2 辆微差。重庆瑞驰从去年 11 月份连续 3 月位居 3 甲行列。位居 3、4 名的江西特种和中国重汽 1 月份产量分别为 39 辆和 36 辆。

2015年1月纯电动专用车产量

单位（辆）



资料来源：第一电动研究院

2011至2014年，每一年的12月都是当年产销最高点，同样紧接着的1月份新能源汽车产量都会明显回落。因此，1月份同比增长近5倍的表现仍属开门红。

新能源汽车推广的年度考核机制和退坡机制，让新能源汽车在12月会出现剧烈波动。这也证明此市场并非足够市场化，而是以集团采购等方式为主，厂家的主导性很强。然而，对比2014年12月和2015年1月份的产量变化，插电混动车型比纯电动车型表现更为稳定；纯电动车型中，经济型、小型电动车表现更为稳定。这表明，目前插电式混动车型、经济小型纯电动车，在当前环境中更受市场的欢迎。

1 月电动车销量：美国骤降，挪威、德国、法国强劲增长

1 月，美国电动汽车市场遇冷，从去年 12 月的 12874 辆骤降至 5924 辆，但是仍较上年同期微增 6.7%。挪威电动车销量创历史第二高水平，新车注册达 1895 辆，同比飙升 72%。德国电动汽车新注册 1252 辆，同比大增 84%，市场占比也创出 0.6% 的历史新高。法国电动汽车销量进一步增长，新注册 903 辆，比 2014 年 1 月多出 54%。

美国 1 月电动汽车市场遭遇寒流

2014 年美国电动汽车销量创出历史新高，进入 2015 年，传统的冬季销售低迷市场规律再次发酵，导致 1 月电动汽车销量遇冷，从去年 12 月的 12874 辆骤降至 5924 辆，但是仍较上年同期微增 6.7%。

受季节性因素回调影响，1 月份只有日产聆风(Leaf)和特斯拉 Model S 的销量保持住 4 位数。雪佛兰沃蓝达和丰田插电式普锐斯由于下半年要推出新一代产品，现款车型的人气指数直线下降，两家车企基本上已经停止了生产现有车型，也停止了相关市场营销活动。

日产聆风 1 月共销售 1070 辆，创下 2013 年 2 月来的新低，比去年同期的 1252 辆略有下降，但高于 2013 年 1 月的 650 辆。聆风最多的单月销量是去年 8 月创造的，当时售出 3126 辆，冬天销售淡季的下降幅度非常明显。日产汽车公司负责电动车销售和基础设施的高管 Brendan Jones 表示，“去年 12 月是纳税年度的结束期，因此当月的需求显著增加，客户希望抓住联邦政府和各州的税收奖励时机。”他暗示，1 月份的销量其实是提前到 2014 年 12 月消化完成了一部分。

雪佛兰沃蓝达(Volt)1 月仅仅售出 542 辆，2014 年和 2013 年的销量分别为 918 辆和 1140 辆，季节性调整的影响也很明显。实际上，沃蓝达销量不佳还有另一个原因，就是底特律车展上通用汽车推出了全新的 2016 款车型，新车在几个月后即将上市。

和往常一样，特斯拉汽车公司拒绝报告月度销售成绩。1 月份弗里蒙特工厂的生产线正全力专门制造高性能 P85D 全驱车型。因此预计 Model S 当月在美国的销售成绩可能不错，可望达到 1100 辆，现在，美国最热的电动汽车就是 Model S P85D，鉴于“疯狂”模式，其百公里加速到 60 英里只有约 3 秒。但是，美国的产量不是全为美国准备，还有欧洲，特别是挪威。

宝马 i3 电动汽车 1 月在美国交付 670 辆，这是自去年 7 月份上市以来的最低水平。不过，如果宝马 i3 可以在后续几个月恢复四位数的销售，仍将是今年插电式汽车市场的一支不可忽视的力量。

插电式混合动力车型中，福特和丰田是两个销售大户。1 月份，丰田普锐斯插电式混合动力车延续了前几个月的颓势，仅售出 401 辆，同比下降 52%。这款车在美国的库存水平近期一直很低，只有 1000 辆上下，销量因此难以大幅提升。另外，丰田普锐斯插电式混合动力版也进入了升级换代期，与沃蓝达的情况差不多，2015 年底，全新的 2016 款车型即将在美国上市。

福特 Fusion Energi 的销量则降至 2013 年 7 月以来的最低点，只有 426 辆。福特的另一款插电式混合动力车 C-Max Energi 的销量更低，仅为 395 辆。两款车的销量均低于去年同期水平。

保时捷的两款插电式混合动力 Panamera S E-Hybrid 和 Porsche Cayenne S e-Hybrid 都较以

往有所提升，前者销量小幅反弹至 61 辆，后者销量创新高至 83 辆。

插电式混合动力版本田雅阁的销量始终很低，1 月售出 28 辆，与去年同期类似。

许多不同品牌的纯电动和插电式混合动力车 2014 年每月的销量只有 200 辆甚至更少，这些车型在 1 月份的销售也遭遇寒流。但是，在这其中也有两个例外，那就是奔驰 B 级电动版和大众 e-Golf，二者分别交付了 240 辆和 181 辆。比去年 12 月的销量有所下滑，却高于去年 11 月的水平，这两款纯电动汽车未来几个月可望厚积薄发。

未来，奔驰 B 级电动版能否对宝马 i3 构成威胁，似乎这种可能性还是很小。去年 11 月，奔驰 B 级电动版的销量才首次突破三位数，当时卖出 193 辆，而去年累计在美国的销量也没有突破 1000 辆，只有 774 辆。在底特律举行的北美国际汽车展上，奔驰推出了 C350 插电式混合动力车，奔驰承诺此车发布将于今年年底在美国上市。

SMART ForTwo Electric Drive 的表现也很不错，1 月卖出 147 辆。

凯迪拉克 ELR 增程式豪华车售出 92 辆，宝马 i8 插电式混合动力运动跑车售出 85 辆。

起亚 SOUL EV 1 月份的销量很惨淡，从前月的 110 辆降至 69 辆。

三菱 i-MiEV 微型电动车当月销量最低，只有 3 辆。

最后是四、五款为满足美国加州“ZEV 零排放计划”法规要求的“合规车”，其销量总是最低。它们通常只在加利福尼亚州和少数几个州上市。

丰田 RAV4 电动 SUV 售出 7 辆，本田飞度电动版则一台未卖，这两款车即将告别市场。

雪佛兰 Spark EV 一月份卖出 86 辆，略低于去年的月平均交付量。1 月份这款车的库存数量已经升至 800 辆，对销售十分有利。

福特福克斯电动版 1 月销售 85 辆，在连续 22 个月维持在 100 辆左右的销量水平后，销售情况变得更糟，已连续两月低于 100 辆，此前的降价效果并不明显。

菲亚特 500e 拒绝公布销量成绩，预计当月售出 119 辆。

2015 年对美国电动汽车市场来说可能是过渡性的一年，整体预期年增长率为 25%，市场要真正热起来，还需要更多期待已久的产品入市，或许要等到 2016 年才会看到火爆的行情。

以下为美国 2015 年 1 月插电式汽车销量统计（单位：辆）

品牌及车型	1 月
Nissan Leaf	1070
Tesla Model S	1100
Chevy Volt	542
Toyota Prius PHEV	401
Ford Fusion Energi	426
Ford C-Max Energi	395
Ford Focus Electric	85
Smart ED	147
Porsche Panamera S E-Hybrid	61
Chevy Spark EV	86
Toyota RAV4 EV	7
Fiat 500e	119
Cadillac ELR	92
Honda Fit EV	0
Honda Accord PHEV	28
Mitsubishi i-MiEV	3
Mercedes B-Class ED	240

BMW i3	670
BMW i8	85
VW e-Golf	181
Porsche Cayenne S E-Hybrid	83
Kia Soul EV	69
总计	5924

注：Tesla Model S 和 Fiat 500e 均为预估销量。资料来源：第一电动研究院

挪威 1 月电动车销售增加 18%

挪威再次做到了！1 月份的电动车销量创历史第二高水平，新车注册达 1895 辆，同比飙升 72%，市场份额也增至 18%。如果再加上至少超过 300 辆插电式混合动力车，所有插电式汽车的市场份额更达到 21%。

此外，挪威 1 月份还进口了 266 辆电动车和 38 辆全新的电动厢式车，因此，上月在挪威上路的插电式汽车多达 2500 多辆。

对大众汽车来说，1 月是一个特殊的月份，e-Golf 终于迎来了期待已久的大成功，交付量高达 879 辆，不仅完胜日产聆风(LEAF)的 309 辆，而且超过了聆风的历史最高销售纪录 716 辆。此外，e-Golf 在当月所有纯电动新车的市场占比为 46.4%，在所有高尔夫车系中的销量占比高达 66.9%。在挪威，高尔夫一直是最畅销的汽车，而现在事实证明这其中大部分都是电动款。

除了 e-Golf 和聆风以外，其他电动车型的销量都在 100 辆上下。大众 e-up! 当月新注册 171 辆，在大众 up 车系中的销量占比高达 88%；宝马 i3 同月售出 101 辆；三菱 i-MiEV 电动车售出 98 辆；起亚 Soul EV 售出 92 辆；雷诺 ZOE 售出 79 辆；特斯拉 Model S 售出 71 辆；标致 iOn 售出 60 辆；日产 e-NV200 厢式电动车售出 33 辆；新上市的奔驰 B 级 ED 电动车卖出 2 辆。

在插电式混合动力车方面，只有一个销量王，那就是三菱欧蓝德 PHEV，当月在挪威共售出 234 辆，在所有欧蓝德车系中占据 72%。其他插电式混合动力车型的销量都不到三位数，奥迪 A3 e-Tron 售出 54 辆，沃尔沃 V60 Plug-in 售出 30 辆，宝马 i8 售出 6 辆。

不知道 e-Golf 的热销未来会持续多久，它的大敌也即将出现，特斯拉 Model S P85D 在挪威上市后恐怕会掀起另一股旋风。

以下为挪威 2015 年 1 月插电式汽车销量统计（单位：辆）

品牌及车型	1 月
Nissan Leaf	650
Tesla Model S	71
BMW i3	101
VW e-Up!	171
VW e-Golf	879
Mitsubishi Outlander PHEV	234
Mitsubishi i-MiEV	98

Citroen C-Zero	0
Renault Zoe	79
Ford Focus Electric	0
Peugeot iOn	60
Renault Kangoo ZE	0
Renault Fluence ZE	0
Volvo V60 PHEV	30
Nissan Env200	33
Smart ED	
Kia Soul EV	92
Mercedes B-Class ED	2
Audi A3 e-tron	54
BMW i8	6
总计	1895

资料来源：第一电动研究院

法国 1 月电动车销售增幅超过 50%

法国纯电动汽车的销量进一步增长，新注册 903 辆，比 2014 年 1 月多出 54%，比 2013 年 1 月增加 17%。

在新注册的电动汽车中，超过三分之二的是乘用车，共有 620 辆，轻型电动货运车有 283 辆。两类车型的增幅分别为 52%和 60%。

市场的主体并没有改变，雷诺 ZOE 电动车的市场占比仍保持在 42%的水平，1 月售出 261 辆，与去年同期相比增长了 154%。博洛雷集团(Bolloré)的 Bluecar 位居其后，120 辆新车投入到法国的汽车共享中运行。日产聆风纯电动车排行第三，售出 111 辆。其它品牌的销量微不足道，几乎不超过 40 辆。

以下为法国 2015 年 1 月插电式汽车销量统计（单位：辆）

品牌及车型	1 月
Renault Zoe	261
Renault Kangoo ZE	68
Nissan Leaf	111
Nissan e-NV200	1
Peugeot iOn	15
Smart Fortwo ED	39
Tesla Model S	26
BMW i3	8
Citroen C-Zero	10

Ford Focus Electric	0
VW e-Up!	17
VW e-Golf	7
Bollore Bluecar	120
Kia Soul EV	3
Mercedes B-Class ED	1
总计	903

资料来源：第一电动研究院

德国 1 月插电式汽车销量同比大增 84%

2015 年伊始，插电式汽车在德国再续 2014 年末的强劲热销风，1 月份新注册 1252 辆，同比大增 84%，市场占比也创出 0.6%的历史新高。

纯电动汽车和插电式混合动力车的销量比几乎各占 50%。大众高尔夫 GTE 一月份的销量最高，达到 253 辆，加上纯电动 e-Golf 的 132 辆和 e-up! 的 23 辆，以及帕萨特 GTE 插电式混合动力版的 4 辆车，大众汽车的市场份额几乎占据了德国电动汽车市场的三分之一。

排在销量排行第二位的是宝马 i3，共售出 138 辆，其中 68 辆为纯电动版。

起亚 Soul EV 纯电动车意外跃升到第四位，销量猛增到 129 辆。雷诺 ZOE 去年 12 月曾卖到 400 辆，今年 1 月下滑到 98 辆，但是成绩也不算太差。三菱欧蓝德插电式混合动力车 1 月在德国售出 73 辆，排名第六。

纯电动 smart 在 2014 年是德国最受欢迎的电动车，但是 1 月仅售出 64 辆。

特斯拉 Model S 则销售了 57 辆，处于不温不火的状态。奥迪 A3 e-Tron 和宝马 i8 位列前 10 名的最后，二者分别售出 52 辆和 46 辆。

以下为德国 2015 年 1 月插电式汽车销量统计（单位：辆）

品牌及车型	1 月
Audi A3 e-tron	52
BMW i3	138
BMW i8	46
VW e-Golf	132
VW Golf GTE	253
VW e-Up!	23
VW Passat GTE	4
Smart ED	64
Tesla Model S	57
Renault Zoe	98
Nissan Leaf	27
Kia Soul EV	129
Mitsubishi i-MiEV	2
Ford Focus Electric	1
Peugeot iOn	3

Mitsubishi Outlander PHEV	73
Mercedes S500 Plug-in	15
Mercedes B-Class ED	42
Volvo V60 PHEV	29
Porsche Panamera S E-Hybrid	9
Porsche Cayenne E-Hybrid	24
Toyota Prius PHEV	12
Nissan e-NV200	12
Sonstige	57
总计	1252

资料来源：第一电动研究院

政策

乘用车燃料消耗量第四阶段标准发布

为落实《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》(以下简称《规划》)的要求,推动中国乘用车燃料经济性水平的持续改善,2012年,工业和信息化部组织全国汽车标准化技术委员会启动了乘用车燃料消耗量第四阶段标准(2016-2020年)的制定工作。在对中国现行标准实施情况、节能技术潜力及经济成本研究分析的基础上,经广泛征求意见,形成了第四阶段标准方案。

第四阶段标准沿用第三阶段标准采用的“车型燃料消耗量限值+企业平均燃料消耗量目标值”的评价体系,通过修订GB 19578《乘用车燃料消耗量限值》和GB 27999《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》,分别加严单车燃料消耗量限值和企业平均目标值要求,通过对单车和企业同时考核,实现2020年国产乘用车平均油耗降至5.0L/100km的《规划》目标。

第四阶段标准适用范围,在第三阶段汽、柴油车的基础上,增加对天然气、新能源(含纯电动、插电式混合动力、燃料电池)乘用车的考核。标准体现了鼓励新能源、替代燃料汽车发展,鼓励轻量化发展,鼓励先进节能技术应用等导向。

第四阶段标准从2016年开始导入,将促进中国乘用车燃料经济性水平逐年改善,直至2020年所有乘用车企业必须满足企业平均燃料消耗量目标值要求。据测算,到2020年,通过实施第四阶段标准将节省燃油约3500万吨,减少CO₂排放约1.13亿吨。

工信部清理汽车目录

工信部网站公布的最新一期《车辆生产企业及产品公告》(简称《公告》)决定对不符合《公告》管理规定的757家国内车企旗下超4万款产品(包括整车和底盘)目录进行撤销,自2014年12月31日起停止生产销售。

工信部产业政策司发布的这份文件指出:“依据《中华人民共和国行政许可法》和《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》的规定,现将撤销的汽车生产企业及产品予以公告。”这笔堪称工信部最大规模的产品目录撤销公告,涵盖了国内绝大多数车企,撤销产品涵盖客车、货车、环卫车、运输车、校车等多类整车及底盘。

在此之前,工信部于2014年12月24日发布的《车辆生产企业及产品公告(第267批)》亦对节能与新能源汽车推荐目录进行了清理。《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录(第64批)》撤销了包括东风、奇瑞、浙江豪情(吉利)等在内的多家车企的部分新能源汽车产品。此外,该批产品公告还对多款产品宣布暂停生产和销售。

工信部对三项电动汽车行业标准计划项目征集意见

1月19日,工信部公开征集对《电动汽车用IGBT模块环境试验要求及试验方法》等233项行业标准、10项国家标准计划项目的意见。其中电动汽车行业标准计划项目共有三项,

分别为《电动汽车用 IGBT 模块环境试验要求及试验方法》、《电动汽车驱动电机系统噪声测定方法及限值》、《电动车辆充电耦合系统的电磁兼容性要求和试验方法》。

2015 年第一季度汽车行业标准制修订项目计划表。

序号	申报号	项目名称	性质	制修订	代替标准	采标情况	完成年限	归口主管司局	技术委员会或技术归口单位	主要起草单位	备注
1.	QCCF2-0054-2015	电动汽车用 IGBT 模块环境试验要求及试验方法	产品	制定	-	-	2015	装备工业司	全国汽车标准化技术委员会	中国汽车技术研究中心	重点
2.	QCCF2-0055-2015	电动汽车驱动电机系统噪声测定方法及限值	方法	制定	-	-	2015	装备工业司	全国汽车标准化技术委员会	中国汽车技术研究中心	重点
3.	QCCF2-0056-2015	电动车辆充电耦合系统的电磁兼容性要求和试验方法	产品	制定	-	-	2015	装备工业司	全国汽车标准化技术委员会	中国汽车技术研究中心	重点

根据标准化工作的总体安排，现将申请立项的《电动汽车用 IGBT 模块环境试验要求及试验方法》等 233 项行业标准计划项目、《信息技术办公设备 单色激光打印机及其多功能机用鼓粉盒页产量确定方法》等 10 项国家标准计划项目予以公示(见附件 1、2)，截止日期为 2015 年 2 月 16 日。

电动汽车充电设施发展规划发布实施

工信部组织召开节能与新能源汽车产业发展部际联席会议联络员会议，发改委、科技部、财政部等 18 个部际联席会议成员单位以及国管局、国土资源部代表参会。此次会议主要研究了如何推进充电设施建设问题，并由能源局介绍了牵头制定的电动汽车充电设施发展规划进展情况，该规划于 2015 年 1 月发布实施。

本次会议上，工信部传达了国务院近期关于新能源汽车发展的重要指示精神，及对《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》的落实情况，要求建立关于落实《指导意见》情况的月度报告制度。据介绍，《指导意见》印发后，各相关部委高度重视，积极制定政策，贯彻落实，12 个部委计划出台政策措施 18 项，目前已出台 6 项。

会议指出，“一系列利好新能源汽车发展的政策措施的密集出台，给了市场明确的信号，坚定了汽车行业发展新能源汽车的信心和决心，推动新能源汽车市场快速发展。”

作为重点，本次会议专题研究了如何推进充电设施加快建设问题。其中，财政部介绍了新出台的新能源汽车充电设施建设奖励通知，并表示将尽快做好奖励政策的落实工作。能源局介绍了牵头制定的电动汽车充电设施发展规划(2015-2020 年)进展情况，预计 2015 年 1 月发布实施。

本次会议还议定，下一步将推进《指导意见》的分工落实，不仅要加快推进充电设施相关政策的沟通协调，力争按时间节点出台；同时要加强对推广应用示范城市(群)监管，研究建立推广应用示范城市(群)动态管理机制，以及进一步健全新能源汽车推广应用领导协调机制。

天津新能源汽车推广方案正式印发

天津市政府日前正式印发《天津市新能源汽车推广应用实施方案(2013-2015 年)》。方案提出，重点在公交车、邮政快递车、出租车、环卫车、公务用车、企业和私人用车等 6 个领域组织推广应用新能源汽车，2015 年达到 1.2 万辆。

方案显示，2013 年至 2014 年 12 月，天津累计推广新能源汽车 2825 辆，初步形成了整车、动力总成、电池系统、专用零部件、标准检测等较为完整的产业体系，新能源汽车电池、动力系统等技术达到国际或国内领先水平。基础设施建设进一步加强，已建成各类充、

换电站 21 座，充电桩 500 余个，服务能力大幅提升。

天津市将推广应用 2000 辆新能源公交车，选用直充式纯电动公交车、换电式纯电动公交车和插电式混合动力公交车 3 种车型。其中，市区推广应用 1500 辆，滨海新区推广应用 500 辆。推广应用 3380 辆微型纯电动邮政快递车。推广应用 500 辆纯电动出租车。结合区域特点，在宝坻区、武清区、蓟县、静海县、宁河县推广应用 3300 辆新能源汽车。

按照新能源汽车占新增和更新环卫车比例 30% 的原则，推广应用 120 辆纯电动专用车。结合全市公务用车改革，推广应用规模暂定为 600 辆，确保新增或更新公务用车的 30% 为新能源汽车。通过购车补贴、不限购、降低使用环节成本等政策引导，加大宣传力度，采取市场化方式推广应用 2100 辆新能源汽车，包括企业日常办公车辆、通勤班车和私家车等。

方案提出，建立健全充、换电设施规划体系和政策支持体系，建立多元化基础设施建设运营体系，加快完善以自用充电设施为主、公共快速充电设施为补充的覆盖全市的新能源汽车充电网络，基本实现城区充电便利化、网络化。坚持政府引导、市场化运作、企业化运行的原则，推广整车租赁、电池租赁等新模式。提升技术水平和产业规模，通过推广应用，有效带动我市新能源汽车产业发展，实现天津市新能源汽车整车生产零的突破，电池产业达到国际领先水平。推进城市交通领域能源消费结构调整，全市年节约燃油 8 万吨以上，进一步减少汽车尾气排放。

方案提出，加快新能源汽车整车开发。在客车方面，推进新能源大客车项目尽快投产，为纯电动公交车推广应用提供支撑。在乘用车方面，加大支持和服务力度，加快新能源汽车整车生产资质和产品公告的申报，实现推广应用。在专用车方面，进一步扩大微型纯电动货车产能，推动新能源专用车整车生产企业与电机、电控系统、电池等关键零部件企业的合作及产品开发，推动重点企业整车生产资质申报，加快环卫、物流等新能源特种车辆开发。

山西出台 14 项优惠政策

山西省推出未来三年对新能源汽车生产企业给予营销补助，并免收新车上牌费、减半征收省内高速公路通行费等 14 项优惠政策，助推全省新能源汽车快速发展。

为了给对价格敏感的消费者降低购车成本，山西将为生产企业提供营销补助，具体补助标准是：2015 年电动客车每辆 5 万元，电动轿车每辆 2 万元，电动专用车每辆 1 万元，甲醇客车每辆 1 万元，甲醇重卡每辆 1 万元，甲醇轿车每辆 5 千元，甲醇多用途乘用车每辆 2 千元，燃气重卡每辆 1 万元，燃气轻(微)卡每辆 2 千元。2016—2017 年补助标准减半，对于购买新能源汽车的企事业单位和个人，新政也给予税费优惠，如免收新车上牌费用、政府投资的公共停车场免收停车费等。此外，2015—2017 的三年里，对标注的燃气重卡和甲醇重卡汽车，山西境内高速公路还将减半征收通行费。

深圳出台新政设立 50 亿元扶持新能源汽车推广

在新能源车推广应用走在全球前列的深圳再次使出重招，将统筹设立 50 亿元扶持基金对新能源汽车推广应用再度“加码”。1 月 22 日，深圳市发改委有关负责人透露，相关部门正加紧制定《深圳市新能源汽车扶持资金管理办法(2013—2015)》，争取在今年第一季度出台。与此同时，深圳新出台了《深圳市新能源汽车推广应用若干政策措施》，从多个方面扶持新能源车推广应用。

根据最近下发的《深圳市新能源发展工作方案》，深圳提出的目标是，到 2015 年底新能源汽车推广应用总量超过 2.5 万辆，其中新能源公交车保有量达到 4500 辆以上；纯电动出

租车保有量达到 4500 辆以上；新增纯电动物流、环卫车 3500 辆以上；新增纯电动通勤旅游客车 2000 辆以上；个人、社会团体与企业新增购买新能源汽车 9000 辆以上。照此计算，深圳新能源汽车今年就要新增近 1.5 万辆。

在产业发展方面，深圳将大力扶持新能源汽车领域的创新，2013-2015 年拟新建或提升 5 家以上市级重点实验室、工程实验室、工程(技术)研究中心、企业技术中心，支持新能源汽车领域国家级创新载体在我市设立分支机构。实施 2 批以上新能源汽车产业前沿技术攻关计划，新能源汽车整车设计、动力总成、整车匹配、动力电池、关键零部件与材料、配套服务设施等领域的关键技术取得突破，到 2015 年，新能源汽车整体技术达到国际先进水平。还将组织实施 3 批以上新能源汽车研发及产业化专项，扶持 20 个左右研发及产业项目，带动新能源汽车产业发展。围绕电池、电机、电控、整车、关键零部件及材料等全产业链各环节，制定产业链建设计划。对于新能源车领域的薄弱和缺失环节，瞄准国内外知名企业，有针对性地开展招商引资，打造完整均衡的产业链。同时，支持比亚迪、五洲龙等本土企业发展，形成龙头企业带动、关键零部件与配套企业积极参与的良好发展态势。

《深圳市新能源汽车推广应用若干政策措施》称，深圳将鼓励和支持社会资本参与建设运营充电设施，对充电设施运营企业采用特许经营方式进行管理，并制定相应的充电服务费标准，对集中式充电设备(站、桩、装置)投资给予 30%的财政补贴，且在充电设施建设完成、通过验收并正式投用后予以拨付。

深圳将对集中式充电设备(站、桩、装置)投资给予 30%的财政补贴，且在充电设施建设完成、通过验收并正式投用后予以拨付，同时鼓励在已建成停车场(位)等现有建设用地上设立他项权利建设充电设施，可保持现有建设用地设立的土地使用权及用途不变；利用存量建设用地改建、加装充电设施的，不再办理规划、用地审批手续；单独新建充电站项目，采取招拍挂方式出让或租赁方式供地，并积极探索按照“公用设施用地”性质供地；与新建停车场配套的充电设施用地，纳入停车场用地一并供应。

深圳市发改委透露，今年各区重点在客运交通枢纽、体育场馆、路内临时停车位等建设快速充电桩，研究探索在现有加油站加装快速充电桩。2015 年底前全市新增 1800 个快速充电桩，其中宝安、龙岗、南山不低于 300 个，福田、罗湖、龙华不低于 200 个，光明、坪山不低于 100 个，盐田、大鹏不低于 50 个。同时要求慢速充电设施须纳入新建建筑设计规范、绿色建筑标准及节能评估规范，保证充足电力增容，布线覆盖所有车位；已建住宅区按照不低于有效车位的 5%、已建社会公共停车场按照不低于有效车位的 10%安装慢速充电设施。

为加快新能源汽车推广，深圳将对新能源汽车的购置与使用给予多项优惠。新出台的《深圳市新能源汽车推广应用若干政策措施》明确规定，对购买新能源汽车给予 1:1 配套地方补贴，且不会逐年递减。

《深圳市新能源汽车推广应用若干政策措施》规定，新能源车购车补贴额度按不同种类，或以车身长度或以标准工况续航里程来计算，具体标准是，纯电动客车车身长度大于 10 米，每辆补贴 50 万元； $8 \leq L(\text{车长}) < 10$ ，每辆补贴 40 万元； $6 \leq L < 8$ ，每辆补贴 30 万元； $L < 10$ 的车辆，政府补贴额(含国家及地方)不得超过整车车价的 70%(L 为车身长度，单位为米)。配装超级电容和钛酸锂动力电池的纯电动客车每辆补贴 15 万元。纯电动专用车(物流、环卫等)按电池容量每千瓦时补贴 2000 元，每辆车补贴额不超过 15 万元。纯电动乘用车方面，则以 $R \geq 250$ 每辆 6 万元、 $150 \leq R < 250$ 每辆 5 万元、 $R < 150$ 每辆 3.5 万元(R 为标准工况续航里程，单位为公里)计。插电式混合动力(含增程式)乘用车纯电 $R \geq 50$ 每辆补贴 3.5 万元。燃料电池商用客车每辆补贴 50 万元。燃料电池乘用车每辆补贴 20 万元。

在新能源车的使用环节，深圳也创新性地出台了补贴措施。按照规定，对个人、企业购买使用新能源乘用车的补贴主要用于机动车交通事故责任强制保险费、路桥费、充电费、自

用充电设施及安装费等方面，其中纯电动乘用车最高补贴可达2万元(标准工况续驶里程在250公里以上)。更值得关注的是，深圳还将执行国家新能源汽车交通管理政策，依据公安部规范和标准，实行新能源汽车独立分类注册登记。在机动车行驶证上标注新能源汽车类型。改进道路交通监控系统，通过号牌自动识别系统对新能源汽车予以通行及停车便利。

为鼓励出租车运营企业购买使用纯电动出租车，除了享受纯电动乘用车购车和使用补贴外，对燃油出租车更新为纯电动出租车的，另外给予推广应用补贴5.58万元。出租车运营企业2015年到期更新为纯电动出租车的，更新车辆数以同产权1:1比例置换，另给予置换数10%的纯电动出租车指标奖励。对纯电动物流车和环卫平板车(桶装垃圾运输车)给予全天候、全路段通行优惠。

重庆出台补贴细则 乘用车按国家标准1:1给予补贴

重庆市出台《重庆市新能源汽车推广应用市级财政补贴实施细则(暂行)》。按计划，将有1000辆新能源客车得到每辆16万元的补贴，2000辆其他新能源汽车将按照国家补贴标准1:1给予补贴。

重庆市将拿出2.67亿元用于补贴3000辆新能源汽车。其中，给予前1000辆新能源客车补贴16万元/辆，其余2000辆小型乘用车、物流车等按照国家补贴1:1给予补贴，最高可补5.4万元。除此以外，重庆市还计划建设综合充电站5座、快速充电站(桩)11座、慢充充电桩275个等充换电基础设施。

北京酝酿对电动车征收充电服务费

日前，在“北京蓝我先行”电动汽车进社区系列活动启动仪式上，北京市发改委副主任高朋表示：“北京将征收充电服务费，目前正在对服务费收取标准进行研究。”

一位接近北京新能源汽车行业协会的相关人士向记者证实了这一消息。但他表示：“这一收费方式的方案一直在商讨之中，何时正式出台还不得而知。”

动力电池免征消费税

1月27日，财政部、国家税务总局发布通知称，为促进节能环保，经国务院批准，自2015年2月1日起，对电池、涂料征收消费税，但对锂、燃料等动力电池免征消费税。市场人士指出，新能源汽车价格高的主要原因是动力电池成本居高不下，免税政策有助于新能源汽车产业链降本增效。

根据两部门发布的《关于对电池、涂料征收消费税的通知》，自2015年2月1日起，将电池、涂料列入消费税征收范围，在生产、委托加工和进口环节征收，适用税率均为4%。

通知明确，原电池、蓄电池均在征收范围之内；但对部分类型电池免征消费税，包括：无汞原电池、金属氢化物镍蓄电池(又称“氢镍蓄电池”或“镍氢蓄电池”)、锂原电池、锂离子蓄电池、太阳能电池、燃料电池和全钒液流电池。

通知还明确，2015年12月31日前对铅蓄电池缓征消费税；自2016年1月1日起，对铅蓄电池按4%税率征收消费税。

技术

重庆大学成功研发电动汽车无线充供电系统装置

1月29日，重庆大学建成国内首个无线电能传输技术国际联合研发中心。历时12年，重庆大学自动化学院电力电子与控制工程研究所解决了电能传输最后一米的问题，成功研制出在国内具有领先地位的电动汽车无线充/供电系统装置。

以后，小区只要安装一台该装置作为枢纽，便可为多台电动汽车进行WiFi式的无线充电；行驶在装有无线供电系统的路面上，电动汽车可以边跑边充电。

重庆大学A区主教楼旁，一辆电动汽车停靠在马路边，只见路面上铺着红色地毯，地毯下方，铺设着线圈。连着线圈的终端，有个约两米高的密封大箱子。研究所戴欣教授介绍，这个看似像箱子的设备就是无线充/供电系统装置。插上电源，地毯上方的电动汽车，即便没有电池，也能运行。这项研究主要是利用了电磁感应原理，将线圈铺在水泥地面以下10厘米深处，当电动汽车在路面跑时，汽车像手机获取WiFi信号一样，自动获取电能。“此外，如果道路上装了无线供电系统，电动汽车可以一直行驶，这就解决了续航里程问题。”该研究团队成员周伟博士称，待技术成熟后，线圈导轨将分段铺设在普通公路和高速路下，届时但凡电动汽车行驶在这些路段上，系统装置将会自动为汽车提供无线供电。燃油汽车就像在正常路段上行驶，完全不受影响。“但是，电动汽车无线供电技术存在较多的技术难点，比如大区域的无线电能传输实现、无线供电系统与电动汽车之间的控制与通信等，要达到完全在市场上成熟应用仍需一段时间。”

市场

京沪高速快充网络全线贯通

1月14日，电动汽车“京沪行”在位于APEC首都机场充电站完美收官，这也预示着国内首个高速公路跨城际快充网络——京沪高速公路快充网络已全线贯通。

此次活动由国家电网公司发起，北汽集团、比亚迪公司、比亚迪-戴姆勒公司、东风日产公司等四家车企共四种纯电动汽车组成的车队，历时4天，途径上海、江苏、山东、河北、天津、北京等6省市，总行程1262公里，途中体验京沪高速沿途27座快充站的充电服务和电动汽车跨城际长距离行驶，并于1月13日成功抵达活动的终点——北京。

国网公司在京沪高速沿线已建成50座快充站，平均单向每50公里一座，成为国内首条具备电动汽车快充服务功能的高速公路。每座快充站规划建设4台120千瓦直流充电桩、8个充电桩，可同时为8辆电动汽车充电，30分钟内充满(80%电量)，先期建设2台充电桩、4个充电桩，支持所有符合中国标准的电动汽车充电。

京沪高速快充网络顺利贯通，电动车最快30分钟可充满。以比亚迪e6为例，京沪高速全程1262公里，比亚迪e6实际路况续航能力至少260以上，只需要充电4到5次(e6先行者每百公里耗电19.5度)。另外，电价每度最高0.8元，每百公里仅花费约15.6元，单程充电费用最高不过200元，相比普通车的成本优势极为明显。

下一步，国网公司将在建成“两纵一横”高速公路快充网络基础上，进一步加大技术创

新，加快推进高速公路快充网络和跨省充电服务结算系统建设。到 2020 年，规划建设以“四纵四横”（四纵：沈海、京沪、京台、京港澳，四横：青银、连霍、沪蓉、沪昆）为支撑的、覆盖国网公司经营区内所有示范城市的高速公路快充网络，续行里程达 1.9 万公里，大力促进中国电动汽车产业发展。

北京 2014 年共推广新能源汽车 8050 辆

1 月 17 日，在 2015 中国汽车市场发展趋势论坛上，北京市新能源汽车发展促进中心主任牛近明表示，2014 年北京市共推广新能源汽车 8050 辆，累计推广的新能源车辆已经达到了 1.3 万辆，这个数量已经超过了从 2008 年开始到 2013 年的推广总量。在 2014 年推广的新能源汽车中，私人有 3612 辆，环卫有 2800 辆，出租 1170 辆，公交 770 辆，租赁车有 2019 辆，还有物流和其他方面的车。还有一部分新能源车已经定了车，但是 2014 年底没有走上牌程序，这部分车的数量还没有统计在内。

上海新能源车去年销量达 1.1 万辆

2014 年上海实现新能源车销量 1.1 万辆，成为全国各省区市新能源车销量第一名，同时也成为全国新能源车市场规模最大的地区。

上海市的新能源车推广工作之所以取得以上成绩，原因主要有以下三点，首先，国家层面面对新能源汽车推广的信心坚定，在此基础上，2014 年大幅度出台了一系列的鼓励政策，其中，以国务院出台的关于加快新能源汽车推广应用的指导意见最为重要，这也被看做是全世界最系统的指导新能源汽车推广的指导文件，而且可操作性较强。再者，上海本地的政策也比较贴合于现在的市场需求，如免费的沪牌等。另外，上海的地方补贴力度也很大，吸引公共用户的同时也吸引了较多的私人用户使用新能源汽车。

上海的市场开放度大，目前已经有大概 20 家企业 40 多个品种的新能源汽车在上海销售，目前在国内市场上应该是最多的，给本地的消费者提供了更多的选择可能。上海的私人市场相对较为成熟，而这一点也直接体现在市场销量数据上，据悉，在 2014 年上海市的新能源车销量中，70%以上是私人购买。

2015 年新能源汽车产销量预计超 20 万

业内专家在 21 日召开的 2015 中国新能源汽车年会上预测，近两年新能源汽车爆发增长，从 2012 年的不足一万辆，2013 年达到两万辆，2014 年新能源汽车更是突破 8 万辆，数字增长本身已经证明，从 2013 年中开始的新一轮新能源汽车推广政策切实打中了市场的关节。

2015 年，随着政策推广的深入、产品市场定位的明确，市场自身正在爆发出巨大的力量，中国新能源汽车大众消费时代即将到来。专家指出，2015 年是奠定中国新能源汽车市场地位的一年，产销量将达到 20 万辆以上。

年会还发布了 2015 新能源汽车十大趋势，包括插电式混合动力汽车依然引领市场、微型新能源汽车实现市场逆袭、中国高端新能源汽车市场呈现激烈竞争、中级别纯电动车型难出现分化、新型电池等技术加速产品化、新能源汽车成本有望继续降低、充电桩短缺问题继续困扰市场发展、互联网技术将更广泛地与新能源汽车结合。

政策

日本追加投资推广 FCV 2020 年前东京建 35 座加氢站

日本东京计划投资 452 亿日元(约合 3.85 亿美元)作为燃料电池车(FCV)的补贴以及加氢站的建设费用, 推广氢能源在日本的使用。

日本将在 2020 年奥运会召开前在东京建设 35 座燃料电池车, 并且已经开始与丰田汽车和本田汽车进行磋商, 希望两家车企届时能够售出 6, 000 辆燃料电池车。

此外, 东京都政府还计划到 2025 年使东京以燃料电池为动力的乘用车达到 10 万辆, 公交车达到 100 辆, 并且建设 80 座加氢站。

由于核能的使用给存在较多不安全因素, 日本政府希望推广氢能的使用。目前日本对燃料电池车的补贴已经超过中国、美国及欧洲国家对电动车的补贴。在东京购买燃料电池车的消费者可获得约 100 万日元(约合 8, 500 美元)补贴, 另外还可获得中央政府 200 万日元(约合 1.7 万美元)补贴。此外, 东京政府还将承担加氢站建设 80%以上的费用。

2015 年已到 美国一百万辆电动车上路目标腰斩

在美国总统奥巴马的 2011 年国情咨文中, 他立下了 2015 年有 100 万辆电动汽车上路的宏伟目标。如今 4 年已过, 美国能源部长欧内斯特·莫尼斯说: 2015 年底前不大可能!

莫尼斯(Ernest Moniz)近日在华盛顿车展接受底特律新闻采访时说: “2015 年, 美国无法达到 100 万辆电动汽车上路的目标, 但是在未来几年内, 这一目标可能会实现。”

2014 年, 美国纯电动和插电式混合动力汽车的销量同比上涨 20%左右, 约为 119000 辆, 在 1640 万辆的新车市场中只占了极小的一部分。

莫尼斯指出, 美国能源部将投入 5600 万美元资助新的研究项目, 旨在降低电动汽车成本、提高行驶效率。还有一些项目将集中于提高替代燃料汽车和内燃机汽车的燃效。

美国政府还试图从 250 亿美元的先进技术汽车制造(ATVM)计划中, 以至多 120 亿美元作为低息贷款奖励。以前, 这一计划的贷款曾经资助过福特、日产汽车公司, 创造出 EcoBoost 引擎和聆风(Leaf)电动车, 特斯拉和现已破产的菲斯克(Fisker)也曾享受到低息贷款的帮助。

不管怎样, 莫尼斯还是非常看好电动汽车, “随着时间的推移, 电动汽车价格会降到我们可以承受的水平。”

美 NHTSA 呼吁谷歌无人驾驶车路测关注安全问题

美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)表示, 希望谷歌能够确认其自动驾驶车路试的安全问题。

谷歌无人驾驶车项目负责人 Chris Urmson 曾宣布, 谷歌今年将对一批没有方向盘和刹车系统的自动驾驶车进行上路测试, 并表示在加利福尼亚等州进行此类测试不需要征求 NHTSA 的批准。

根据美国政府目前的安全条例，车企在销售新车之前不需要预先申请认证，但必须保证新车满足所有的安全标准，不过 NHTSA 负责人 Mark Rosekind 表示，“如果我们认为有必要，则会进行监督。”

NHTSA 表示，尽管谷歌的测试样车将处于低速行驶范围，并且可因此而少受限制，但仍需要满足安全标准。Mark Rosekind 称已告知谷歌考虑路试的安全问题，并表示谷歌应该“同时拥有创新性和安全性”。

由于自动驾驶车未来可能投入商业使用，NHTSA 已经开始着手制定全国范围内的相关法规。而美国部分州政府也希望向其借鉴，而不再设置各自的安全标准。

技术

丰田将无偿开放 5680 项燃料电池专利使用权

丰田汽车公司宣布，作为促进燃料电池汽车(FCV)普及的措施之一，将无偿提供丰田独有的约 5680 项燃料电池相关专利(包括正在申请中的专利)的使用权。

在 FCV 进入市场的初期阶段，本着以优先推广普及相关技术为出发点，丰田认为与致力于 FCV 的研发并积极推行商业化的汽车厂商、以及负责加氢站建设的能源公司等共同开展普及工作尤为重要。基于这一观点，丰田做出了上述决定。

无偿提供专利使用权的具体内容为：在市场导入初期(预计到 2020 年底为止)，无偿提供燃料电池组(约 1,970 项)、高压储氢罐(约 290 项)、燃料电池控制系统(约 3,350 项)等作为 FCV 的研发与生产基础的燃料电池系统的相关专利的使用权，用于 FCV 的生产和销售。

此外，为促进加氢站尽快普及，将无限期无偿提供制造、供给氢气的加氢站相关的专利(约 70 项)的使用权。

关于这些专利的使用，与一般取得专利使用权的程序相同，需向丰田提出申请，就具体使用条件等进行个别协商后签订合同。

在知识产权的管理上，丰田一直采取开放的政策，在收取一定费用的基础上提供专利的使用权。而此次在燃料电池相关的专利方面，丰田更是在此基础上更进一步，无偿提供相关专利的使用权。

一直以来，丰田围绕着降低油耗和减少排放的“节油”、促进电能和氢能等替代能源利用的“摆脱石油”的基本方针，不断推进环境技术的开发。此次无偿提供燃料电池相关的专利使用权，丰田旨在为推动 FCV 的普及以及建设氢能源社会做出了更加积极的贡献。

市场

日产：超过 50% 聆风车主未来会继续使用电动车

日产汽车公司近日在英国抛出了一项对现在部分聆风车主的满意度及推广意愿的消费调查，结果显示，随着充电设施越来越完善，有一半以上的聆风车主未来还会继续选择电动车。

日产称，严格来说，有 50% 以上的聆风电动车主，不会再选择以前的燃油车。而有高达

95%的客户，会把自己的聆风介绍给周围的亲朋好友。甚至有 64%的人提到，聆风比自己驾驶过的汽、柴油引擎车要更好。在访问案例中，甚至有车主卖掉自己的超跑 Aston Martin，一次购买两辆聆风来满足家中用车的需求。

此外，日产提到，现在购买聆风的买家有 93%都是做家庭、通勤之用，且有超过 30%的客户在购买电动车前没有过多的疑虑与构想，因此到目前为止仍有超过 89%的聆风车主都是在家中完成充电。而从这几项数据来看，以往对纯电动车续航力及充电问题担忧的人，其实只要拥有一辆聆风后就会慢慢改变以前的用车习惯。调查显示，41%的车主的驾驶习惯已经变化。

调查还发现，在英国，每英里的驾驶成本只有 2 便士或更少，超过 89%的聆风车主认为比燃油车可显著节省燃料费用。一名车主计算，他的聆风行驶超过 22000 英里时仅仅花了 400 英镑(625 美元)电费，还有很多车主说，他们每月可节省 200-250 英镑(312-390 美元)。

美国充电桩数量 超肯德基麦当劳之和

最新数据显示，美国最大的电动汽车充电服务商之一 ChargePoint 已建成充电桩 19983 个，加上原来 ECOtality 公司的 Blink 网络、NRG 公司的 eVgo 充电网络及 Xatori 公司的 PlugShare 充电网络(总计约 3 万个)，还有高富帅特斯拉自建的太阳能超级充电站，美国投入使用的电动汽车充电桩预计已超过 5 万个。

而美国麦当劳与肯德基的门店数加起来还不到 2 万家。

如果仅仅是数量多，也不足为奇。以 ChargePoint 为例，它不仅仅是一个简单的充电网络，它还可以向电动车车主、经销商及制造商提供大量云服务，包括充电站定位、便捷的支付手段和充电状态远程监控等。

电动汽车使用车可以通过手机下载充电服务公司的 App，来寻找就近的空闲充电桩，并可直接导航至充电桩所在地。同时，它还向个人及机构提供充电桩购买安装服务，消费者自己也可以变为“桩主”，并通过 App 来管理自己充电桩的运营情况等。

可以说充电技术与服务商在美国公电动汽车发展中起到了积极的推动作用。

宝马大众联手 ChargePoint 构建美国东西海岸充电网

特斯拉以惊人的速度扩张超级充电站，使 Model S 早已实现横跨美国东西海岸行驶，完全消除里程焦虑。德国宝马集团和大众汽车集团也遵循这样的模式，计划与 ChargePoint 联手在美国打造属于自己的充电网络，从而推动旗下电动车型的销售。

美国充电设施营运商 ChargePoint 宣布将与宝马、大众汽车合作，在 2015 年底前完成 100 座快速充电站的建设。与特斯拉不同的是，宝马和大众汽车要建设的充电设施，是在美国东岸、与西岸的南北公路通行路线上，例如从马萨诸塞州的波士顿到首都华盛顿特区(东岸)，以及奥勒冈州的波特兰到加州的圣地亚哥(西岸)等南北线充电网。

ChargePoint 的 100 座快速充电站建设计划，都是为了满足宝马和大众电动车的需求。ChargePoint 的规划是在公路上每间隔约 120km 设立一座充电站，分布于餐厅、休息站、商场或临近城市的车站等处，而每一座充电站最多会有两个 50kW 或 24kW 直流快速充电系统，能让宝马 i3 或大众 e-Golf 在 20 分钟内完成 80%的充电量，让长途旅行的电动车驾驶者没有后顾之忧，同时也可以提升新车销售。

德国期待领跑电动车电池市场

“德国电池论坛”1月21日在柏林开幕。德国政府官员在论坛上呼吁推动能源转型，让德国成为电动车市场领先供应商。

“未来在德国生产电动车电池符合德国经济利益，”德国联邦教育与科研部部长约翰娜·万卡在论坛上说，“我们要成为电动车领域的领先供应商。”

万卡强调，德国目前在大力推动能源转型并期待成为领先的电动车市场和主要供应商。对德国来说，有能力生产功能强大、价格实惠且安全的能源储存设备至关重要。德国汽车制造全球领先，最好的电动汽车相关技术，尤其是电池技术也应来自德国。

为此，德国已在乌尔姆和明斯特分别建立专注于电池研究的亥姆霍兹研究所，同时在乌尔姆的太阳能与氢能研究中心建造了一个拥有大型电池生产线的研究平台。

丰田燃料电池车上市1个月预订量达1500辆

丰田汽车公司1月15日宣布，2014年12月15日发售的燃料电池车“MIRAI”(未来)在截止到1月14日的上市1个月期间预订量达约1500辆。该数量大幅超过2015年底前在国内销售400辆的目标。

来自日本中央政府部门和地方政府、企业的订单约占60%。日本中央政府部门包括经济产业省、国土交通省和环境省等。个人订单约占40%，其中男性占90%，多为60岁以上顾客。

从地区来看，订单集中于正致力于建造“加氢站”的东京都、神奈川县、爱知县和福冈县。丰田原计划在2015年底生产700辆MIRAI，但由于销势良好，正在就大幅增产进行协调。

丰田将在2017年之前把燃料电池车(FCV)“未来(MIRAI)”的产能提高到目前的4倍以上，增至年产3千辆。虽然到2015年底增至年产2100辆的计划没变，但因订单增多将进一步追加产能。计划扩建位于爱知县内的工厂，投资数百亿日元以构建年产3千辆的体制。丰田计划在日本国内外提高燃料电池车的普及速度。

燃料电池车的主要部件包括通过使氢和氧发生反应来发电的“电堆”以及储存氢的“燃料箱”。丰田将在位于爱知县丰田市的总公司工厂生产这些部件，然后在该市的元町工厂进行车辆组装。

联系我们

北京智电未来信息科技有限公司

如果您希望进一步了解我们的服务，请与我司下列人员联系：

第一电动研究院

电话：010-58769630

Email:evin@d1ev.com

营销部

电话：010-58769630

电子邮件：huangshan@d1ev.com

本文件所载资料仅供一般参考用，并非针对任何个人或团体的个别情况而提供。虽然本文作者已经致力于提供准确和及时的资料，但不能保证这些资料在阁下收取时或者日后仍然准确。任何人士不应在没有详细考虑相关的情况及获取适当的专业意见下依据所载资料行事。

(C) 2014 北京智电未来信息科技有限公司。版权所有，不得转载。

出版日期：2015 年 2 月