



中国新能源汽车月报 2014.9
China EV Monthly Report Sept. 2014

免购置税政策发力 月产量首次破万

第一电动网 · 第一电动研究院

电话：010-58769630

Email: EVIIN@d1ev.com

说明

本期月报的数据来源与往期相比更为多元。在中汽协、工信部开始月度发布数据几个月之后,我们认为这两方数据的权威性值得引用,特别是工信部从 2014 年 7 月起以机动车整车出厂合格证统计作为产量依据,更令人信服。因此,在总量上,我们采信工信部数据作为最终总量,以代替我们此前的统计。在分车型、分车企的数据方面,由于工信部和中汽协都没有发布,因此我们将结合多项数据来源一起分析。

感谢读者对第一电动网研究工作的支持,我们将继续开拓真实可靠的数据来源,为大家服务。对此造成的不便,我们深表歉意。

主题报告摘要

- 9 月,中国新能源汽车生产 10113 辆,环比增长 94.82%,同比增长近 11 倍。1-9 月,新能源汽车累计生产 4.13 万辆,同比增长 4 倍。2014 年全年的产销量同比大增已成定局。全年中国新能源汽车产销将接近第一电动网年初预测的 6 万—8 万辆的上限。
- 9 月份,全球新能源汽车销量一路上扬,美国电动汽车市场插电式汽车销量再次突破 1 万辆,这一趋势连续保持了 5 个月;挪威电动汽车市场依然保持 10% 以上的强势增长;法国 9 月电动汽车新车销售 1921 辆,创历史新纪录,较 2013 年同期大幅增长 61%;德国插电式汽车市场年比增幅超过 70%,销量达到 1145 辆;日本 7-8 月插电式汽车市场整体下滑。

目录

说明	1
主题报告摘要	1
主题报告 1	1
产量破万, 9 月新能源汽车同比增长超十倍	1
主题报告 2	12
美国月销量破万已成习惯 德国继续追赶	12
挪威 9 月电动汽车销量增长 11%	14
法国电动车 9 月销量大增 61%	16
德国 9 月电动汽车市场年增幅超过 70%	17
日本 7-8 月插电式汽车市场整体下滑	19

中国参考	21
政策	21
市场	24
技术	25
海外参考	28
政策	28
市场	29
技术	30
联系我们	32

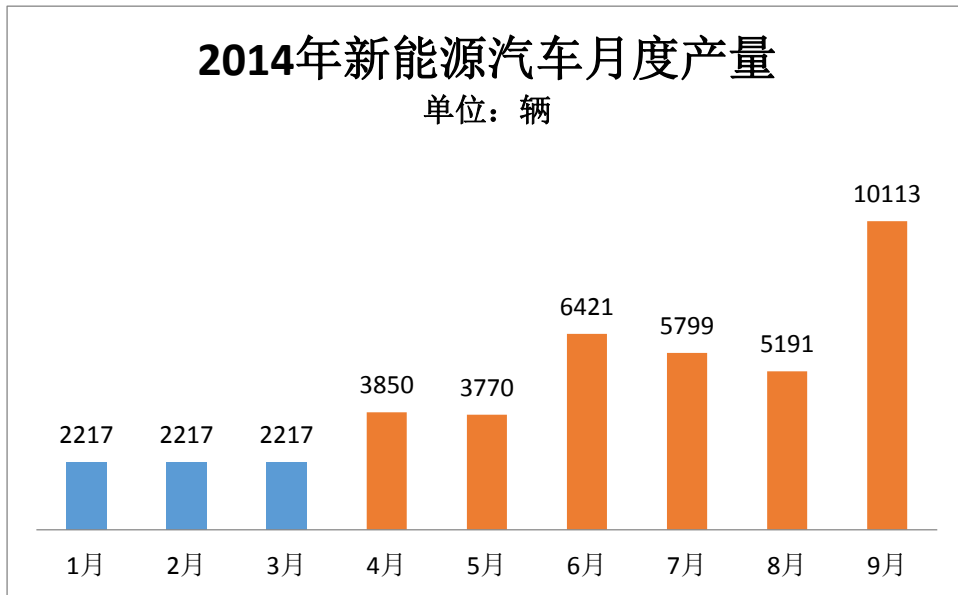
主题报告 1

产量破万，9月新能源汽车同比增长超十倍

9月，中国新能源汽车产销放量，免购置税政策实施促成了一个阶段性高点。

10月14日，工信部网站公布新能源汽车9月产量。根据机动车整车出厂合格证统计，2014年9月，中国新能源汽车生产10113辆，环比增长94.82%，同比增长近11倍。列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》（第一批）的新能源汽车生产5691辆，占9月产量的56%。

2014年1-9月，新能源汽车累计生产4.13万辆，同比增长4倍。



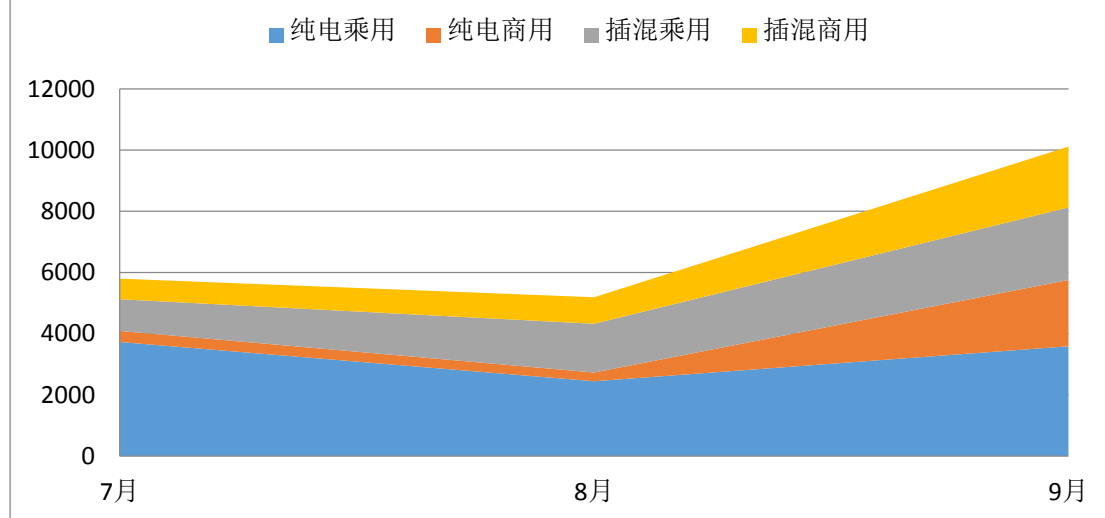
注：1月-6月数据为不完全统计；7月-9月份数字为工信部根据机动车整车出厂合格证统计。1-3月为一季度总数的平均值，为展示趋势，并非确数。工信部只公布了一季度数据，没有公布月度数据。

资料来源：工信部

从产量分布来看，9月当月，各种车型的产量都较8月出现了较大增幅。纯电动乘用车生产3589辆，环比增长46.67%，同比增长8倍；纯电动商用车（包括客车、卡车、特种车、专用车）生产2166辆，环比增长662.68%，同比增长近4倍；插电式混合动力乘用车生产2369辆，环比增长48.62%，无同比数据；插电式混合动力商用车生产1989辆，环比增长129.68%，同比增长70倍。

近三个月各新能源车型的产量分布变化

单位：辆

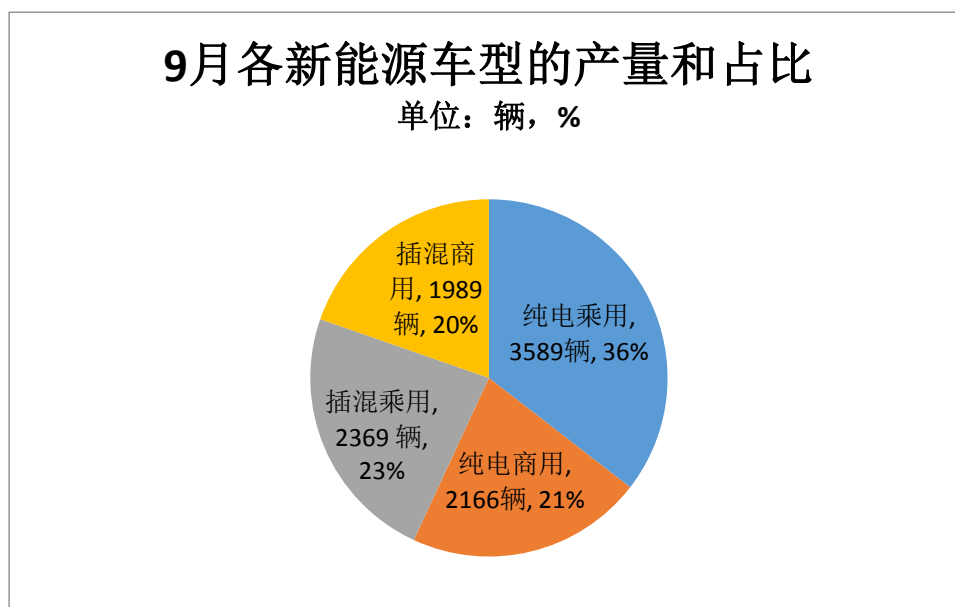


资料来源：工信部

1-9月总计，纯电动乘用车生产1.99万辆，同比增长7倍，在所有车型中占比近一半；纯电动商用车生产5248辆，同比增长115%，占比13%；插电式混合动力乘用车生产8986辆，同比增长16倍，占比达22%；插电式混合动力商用车生产7197辆，同比增长154%，占比17%；燃料电池乘用车生产4辆，可以忽略不计。

9月各新能源车型的产量和占比

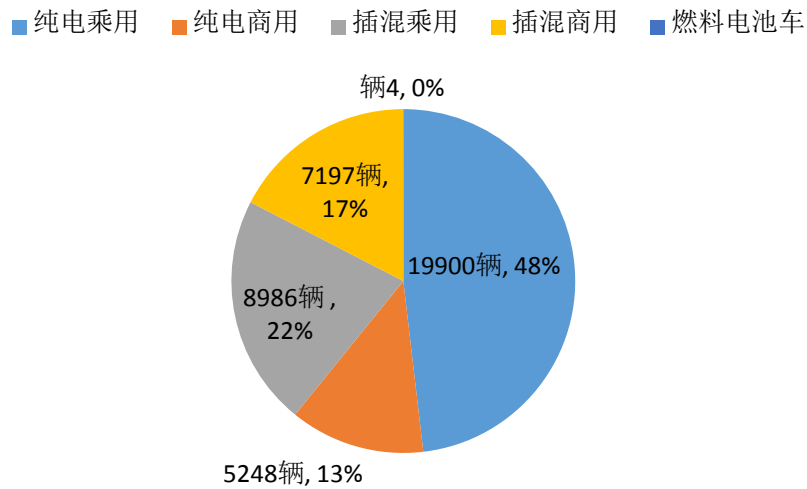
单位：辆，%



资料来源：工信部

1-9月各新能源车型的产量和占比

单位：辆，%

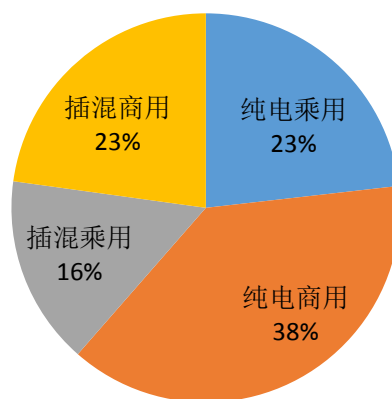


资料来源：工信部

9月份环比8月产量剧增，从各车型的增长贡献率来看，商用车贡献力度最大，特别是纯电动商用车，增长了1882辆，是总的增长数量的近四成。乘用车的贡献率反而相对较低。9月与此前截然不同是购置税政策。从当月起免征的购置税，在乘用车方面每辆可省近万元，对于消费者的吸引力颇大。因此很多乘用车消费者选择在9月下单。

商用车方面，城市公交本来就免征车辆购置税，因此不会因此而出现大变化。增长可能来自非公交的商用车，比如接送班车、旅行车、货车等。

9月新能源汽车产量环比增长贡献率



注：增长贡献率为该车型的净增长量除以总增长量得出。

资料来源：工信部

另外，中国汽车工业协会也公布了该部门的统计数据。2014年9月，受政

策带动和季节性需求上升影响，新能源汽车产量大幅增长至 8947 辆，同比增长 733%、环比翻倍，而销量也超 9000 辆，接近 1 万辆大关。

1-9 月新能源汽车生产 38522 辆，销售 38163 辆，比上年同期分别增长 2.9 倍和 2.8 倍。其中纯电动汽车产销分别完成 22747 辆和 22258 辆，插电式混合动力汽车产销分别完成 15775 辆和 15905 辆。



资料来源：中国汽车工业协会

对比两方的数据，工信部的 9 月产量数据更多一些。另外，如我们在“说明”中所说的，工信部的数据源于出厂合格证统计。因此我们以工信部公布的数据为准，中汽协的数据作为参考。

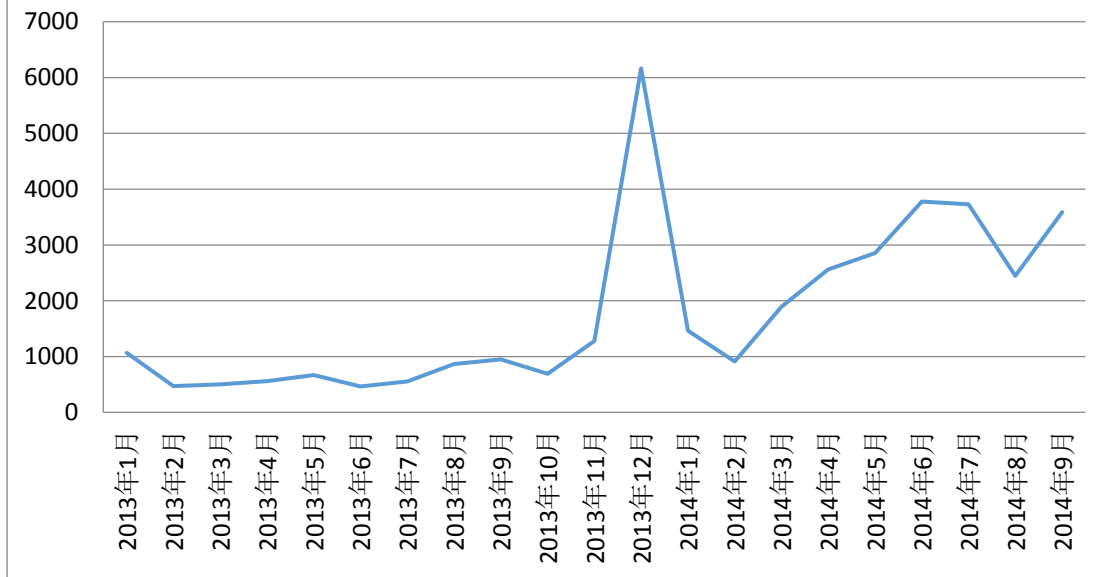
9 月中国纯电动乘用车产量飙升

9 月纯电动乘用车生产 3589 辆，环比增长 1142 辆或 46.67%，同比增长 8 倍。暴增印证了第一电动研究院 8 月预测：因新能源汽车购置税 9 月免征，此前销量停滞，将传导到 9 月份产量。

1-9 月总计，纯电动乘用车生产 1.99 万辆，同比增长 7 倍。

纯电动乘用车月度产量走势

单位：辆



注：2014年7月以后的数据为工信部披露，此前的数据为第一电动研究院历史数据。

资料来源：工信部，第一电动研究院

在9月份的纯电动乘用车产量分布方面，由于工信部并不公布分车企的数据。我们参考各方来源分析如下。由于口径不一，其加总数据超过工信部的总体数据，因此我们推荐仅作参考。

排名第一的纯电动乘用车依然是吉利汽车上海华普生产的康迪品牌电动车，当月产量近2000辆。

至9月，吉利生产的康迪电动车的产量已经超过1万辆。但是，康迪在杭州、上海投放的“微公交”和团体长租的车辆并未达到这么多的数目。康迪与其他城市也在探讨将“微公交”落地的事宜。市场还传闻，康迪将与阿里巴巴签订大单。财联社7月曾经报道，康迪正在与阿里巴巴合作开展电动汽车平台。但也有市场人士称，合作仅仅是阿里的蚂蚁金融服务集团为康迪提供支付服务而已。康迪今年的投放计划是2万辆电动车。

有多家企业产量接近千辆排名不相上下。

湖南江南生产的众泰系列品牌，产量超过千辆。目前，众泰·知豆E20在各个市场上热销，陆续在大部分新能源试点城市上市。近期在武汉举行大型团购活动单日成交122辆，刷新了新能源汽车单日市场销售记录。据知豆方面介绍，今年前9个月产销已达3600多辆。尤其7、8月份以来，利好政策密集出台，知豆的终端订单大幅提升。

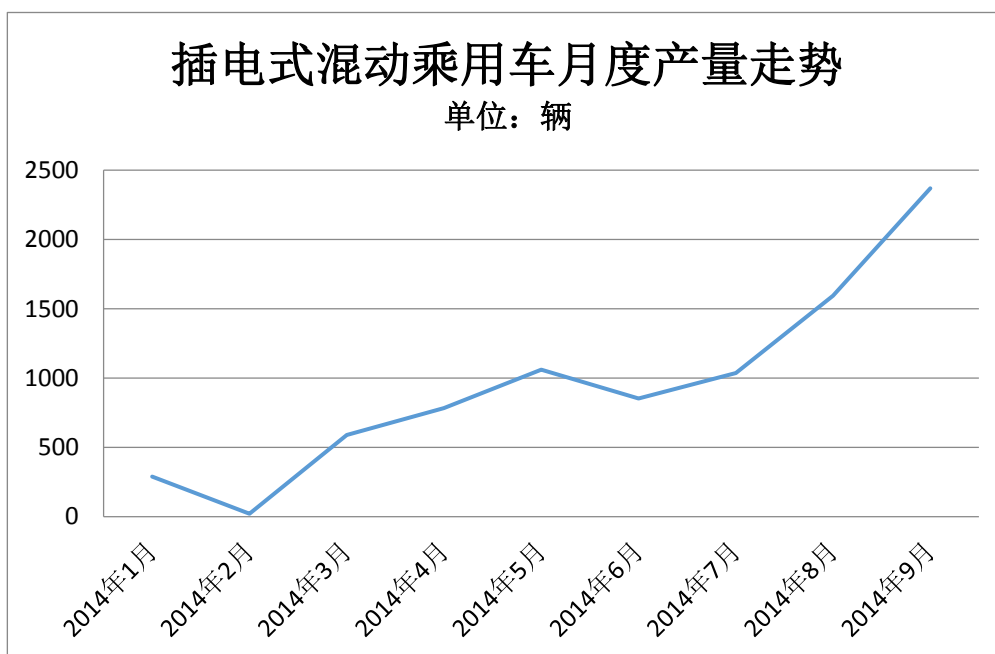
知豆进入首批免购置税目录，但进入了第二批目录。知豆4万多元的终端价格已十分优惠，再加上三四千元的购置税，销量可能继续走高。

奇瑞产量也接近千辆，不过奇瑞主要产品QQ3EV因为采用铅酸电池，并不能够享受减免购置税的优惠。即将在今年11月上市的奇瑞eQ改用三元锂电池，这将续航里程在原基础上提高了30%。在充满22.4度电的情况下，奇瑞eQ最大续航里程可超过200公里。

此外，产量较大的纯电动乘用车企业还包括江淮汽车、北汽新能源、比亚迪等。北汽新能源今年销量势头非常强劲，1月到9月累计订单达3750台。9月更是迎来黄金爆发期，单月订单就有1867台，约占前9个月销量的50%。其中，在9月4日免购置税政策实施当天，北汽新能源一次性交付90辆E150EV。9月14日再传捷报，当日私人购买E150EV纯电动汽车达到101辆，突破百辆大关，成为当月单日最大销量。比亚迪纯电动汽车e6销量则略有下降，9月销售195辆，环比下降8%，1-9月累计销量2004辆。

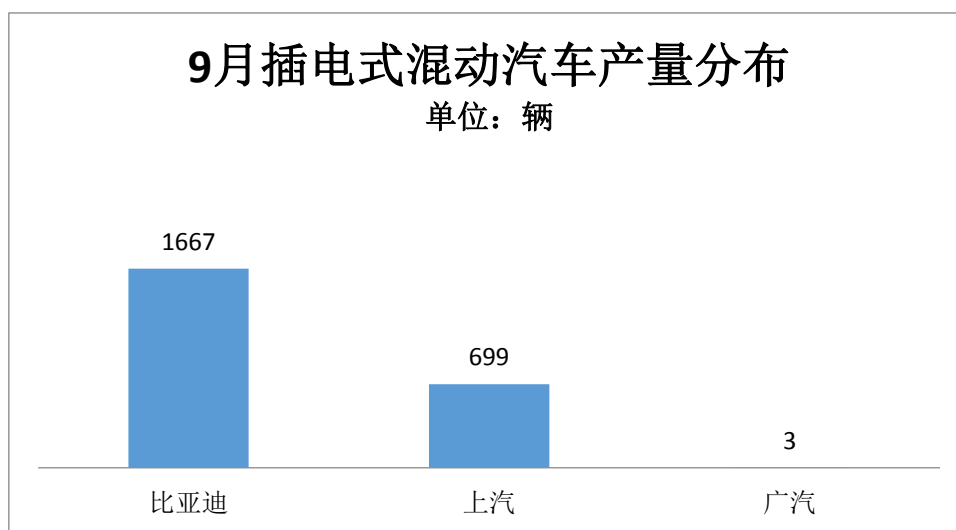
插电式混动产销走高 政策待遇遭争议

据工信部统计，9月当月，插电式混合动力乘用车生产2369辆，环比增长48.62%；1-9月，插电式混合动力乘用车总产量8986辆，同比增长16倍。



注：2014年7月以后的数据为工信部披露，此前的数据为第一电动研究院历史数据。

资料来源：工信部，第一电动研究院



资料来源：第一电动研究院

插电式混动车型受到消费者追捧，但是车型并不多。比亚迪插电混动车型秦仍然是最为主要的产品，占比超过三分之二。在天津市场，9月1日至今，预订出新能源汽车300多辆，有100多辆汽车已交付购车者。首批尝鲜者大多数购买的是插电式混动汽车，也就是秦。

此外，在上海、深圳地区，比亚迪秦的补贴和准入政策明朗，销量同样火热。还有部分车主前往深圳购买比亚迪秦，再以转车籍的形式回到当地使用。

在锂电产业高峰论坛上，比亚迪采购经理钟盛预测道，2014年比亚迪秦的销量将有望达到15000辆。比亚迪推出的“秦”增长迅猛，实际需求可能在3千辆，4千辆，仍在增加产能。比亚迪有限公司董事长王传福先生认为，插电式混合动力必将形成巨大的需求。

目前，北京还未给插电式混动车型以新能源汽车的政策待遇，即不能以新能源小客车指标购买，也没有地方补贴。部分消费者和车企一直批评北京主管部门，认为应当按照国家统一目录的要求，将插电式混动车型准入。但是反对的声音认为，在当前充电不便的情况下，插电式混动车型就是燃油车，以新能源汽车看待，等于钻了政策空子。目前，北京市政府已经调研了车企，试图明确插电式混动车型的油电使用比例，作为决策参考，目前尚无明确说法。

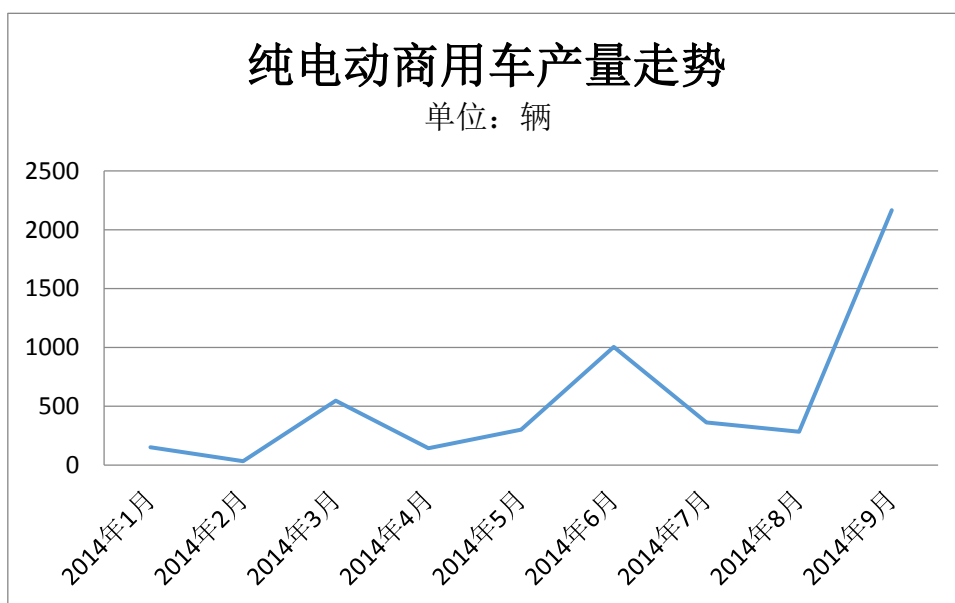
免购置税刺激非公交新能源客车市场

9月当月纯电动商用车生产2166辆，环比增长662.68%，同比增长近4倍；插电式混合动力商用车生产1989辆，环比增长129.68%，同比增长70倍。

1-9月总计，纯电动商用车生产5248辆，同比增长115%，占比13%；插电式混合动力商用车生产7197辆，同比增长154%。

可以看到，两种商用车的环比增幅都比乘用车的要大得多。免购置税政策的影响在商用车领域似乎更胜一筹。

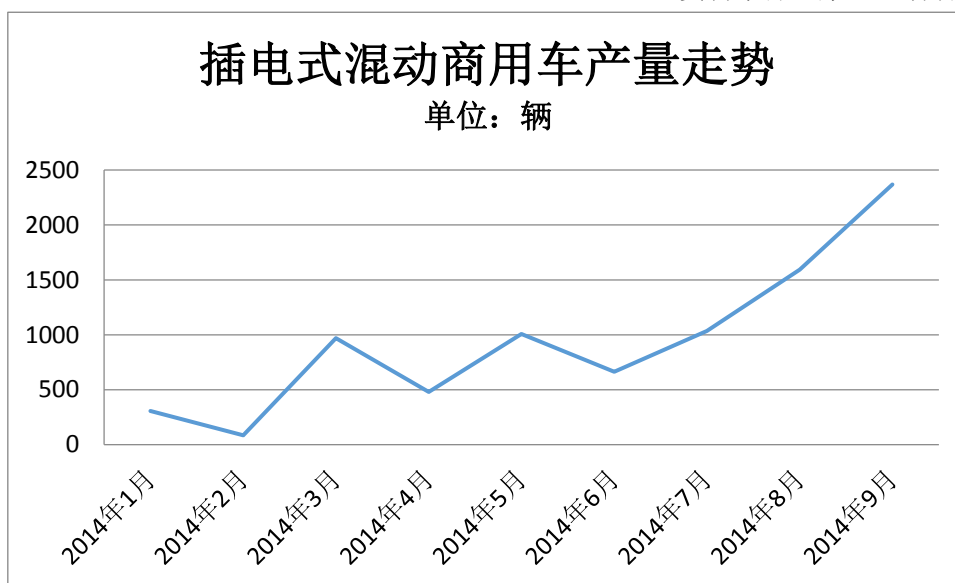
城市公交原本就免征购置税，因此，增长部分更多来自于非公交的市场。比如宇通纯电动中巴E7，目标市场有支线公交、团体用车、超市班车、机场接待等，免购置税政策实施后，除了原本就有政策优惠的公交市场，其他用途买宇通E7均可以享受免除10%税点的优惠。



注：2014年7月以后的数据为工信部披露纯电动商用车（包括客车、货车、特种车和专用

车，主要为客车）产量，此前的数据为第一电动研究院纯电动客车历史数据。

资料来源：第一电动研究院



注：2014年7月以后的数据为工信部披露插电式混动商用车（包括客车、货车、特种车和专用车，主要为客车）产量，此前的数据为第一电动研究院纯电动客车历史数据。

资料来源：第一电动研究院

因此，我们也更加看好小型新能源客车包括纯电动中巴的市场前景。因为非公交的市场——旅游车、客运车、公司班车等，偏爱小型客车，车企也纷纷在这一细分市场做车型储备。在工信部公布的第一批、第二批免购置税新能源汽车车型中，7米以下的客车是突出亮点。总计有13个车企发布28个车型。除了上述的宇通E7，还有北汽福田BJ6650EVCA、南京金龙的NJL6600BEV3、中通LCK6661EVG等车型，都接到了大量订单。

10月，福田汽车6米纯电动公交车已投入到北京微循环公交线路运营。南京金龙透露，已有过千辆的轻型电动客车订单在手。中通纯电动客车项目经理范志先也表示收到了不少6米、7米电动客车的订单。

除了免购置税的影响，正在执行的新能源客车补贴政策，以客车的长度为补贴标准，只要在6米以上，无论装载的电池多少，都能拿到30万元以上的补贴。相对大客车而言，小型电动客车装配电池增加的成本与拿到的补贴之间的差额更大。因此车企也更愿意生产。

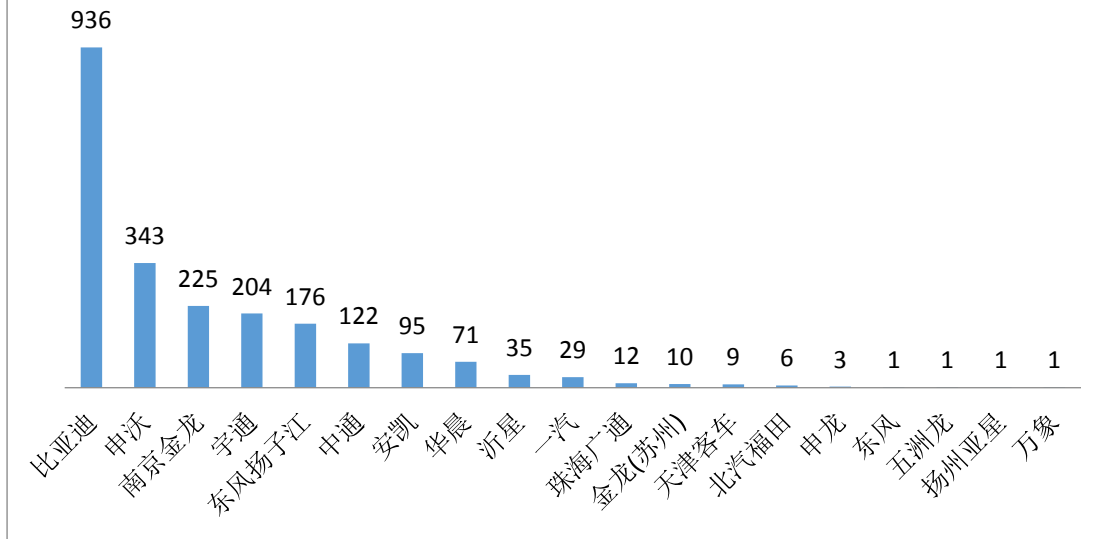
分车企看，比亚迪和宇通仍然是纯电动客车和插电混动客车领域的霸主。

9月3日，广州汽车集团和比亚迪股份合资成立的广汽比亚迪新能源客车公司。比亚迪新能源客车近期目标则是为了满足广州市计划在2015年底推广1万辆新能源汽车，其中将重点推广使用2000辆新能源公交车这一新能源客车市场需求。

上海申沃、郑州宇通、南京金龙、东风扬子江、中通、安凯等核心客车企业9月份产量环比均达到100%-300%的大幅增加。三季度随着开始出台推广政策的省份持续扩大，部分领先的试点城市完成充电基础设施建设并开始采购工作，年前新能源客车产销量必将呈现出快速增长态势。

9月纯电动客车产量分布

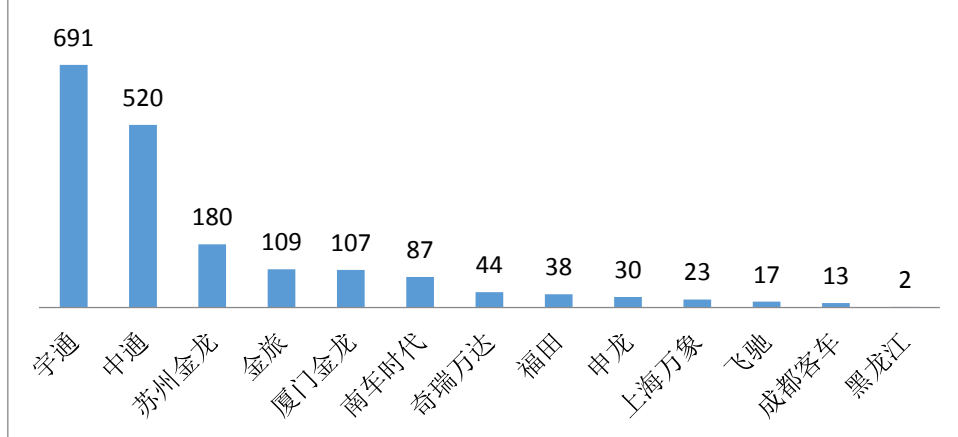
单位：辆



资料来源：第一电动研究院

9月插电式混合动力客车产量分布

单位：辆



资料来源：第一电动研究院

平安证券报告称，宇通汽车的插电式混合动力客车市场份额一直稳居行业第一，前三季度接近 40%。

中通早在 2010 年就已开始插电式混合动力技术的研发，同年中通承接了国家科技部关于插电式混合动力技术的课题，开始研发并推出插电式混合动力客车。目前，中通在全国的新能源客车保有量约为 5000 辆，其中绝大部分为插电式混合动力。此后，中通将以插电式混合动力为主要路线。

金龙（苏州）海格牌、金龙牌、厦门金龙分别以 180 辆、109 辆、107 辆的产量排名第三到第五名。在金龙汽车新任董事长廉小强上任后大力推行的新能源客车战略初见成效。金龙公司旗下 18 款纯电动客车，10 款插电式混合动力客车入选工信部第二批免征购置税新能源汽车目，远超同行。从新能源客车四季度

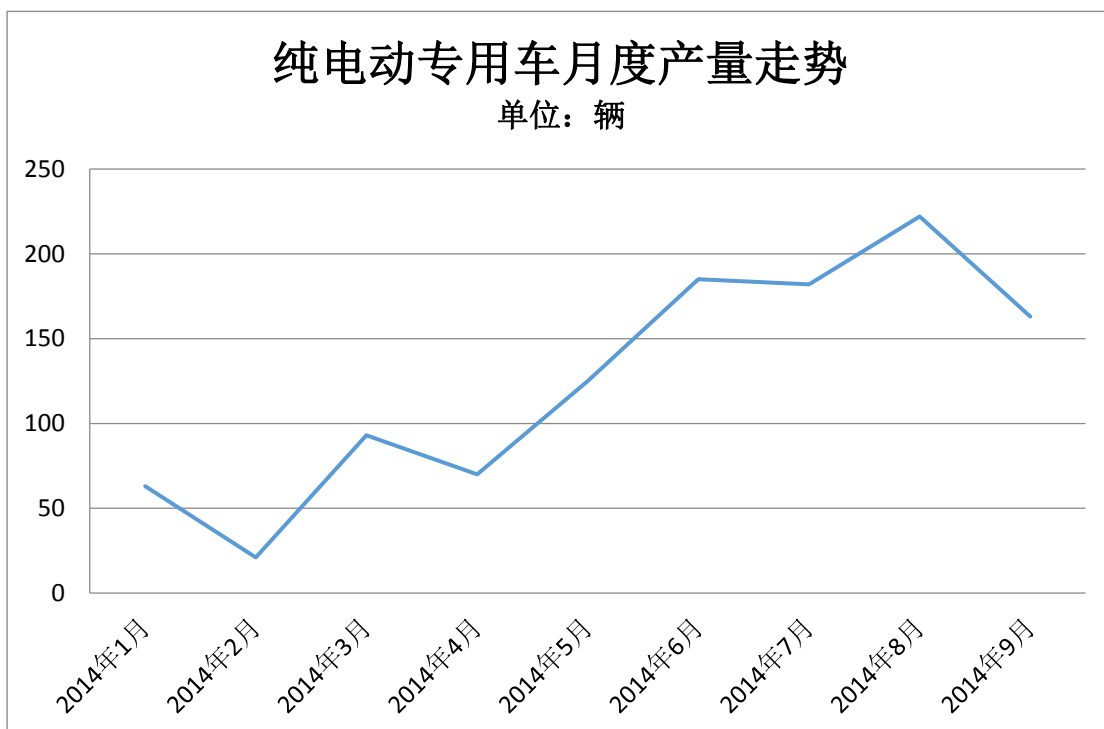
行业环境来看，金龙汽车 2014 年业绩将超越市场预期。

由于新能源汽车推广政策力度空前，许多沉寂的品牌也重新进入我们的视野，但产量还未有大的表现。

在科技部、工信部等四部委联合下发的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》（以下简称《通知》）中，原有的混合动力车型被节能效果更好的插电式混合动力车型取代，常规混合动力客车不再作为补贴车型。可以肯定的是，无论纯电动公交还是插电式混动公交，今年年底到明年全年，新能源客车将迎来产量两旺的增长爆发态势。

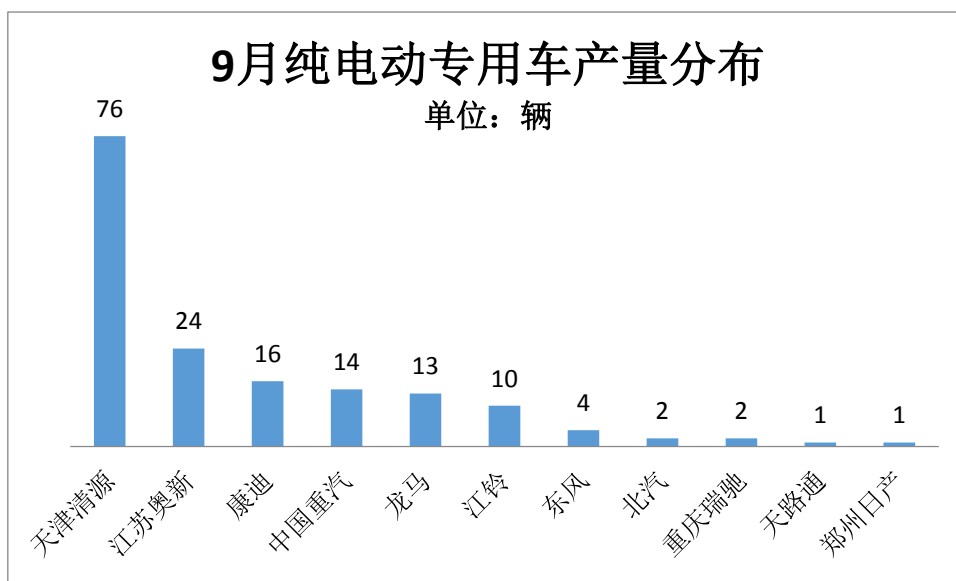
纯电动专用车产量 9 月走低

9 月全国纯电动专用车仅生产 163 辆，比 8 月份的 222 辆大幅下降。



资料来源：第一电动研究院

在 8 月份一枝独秀的车企天津清源 9 月份产量也下降到了 76 辆，比上月减少了 29 辆，但仍然以 47% 的份额占据近半壁江山，前 9 个月总产量 375 辆，占全国前 9 个月产量 1124 辆的三分之一。



资料来源：第一电动研究院

综述：

9月份的中国新能源汽车市场产销两旺。国家对新能源汽车购置税减免政策的实施是形成此次井喷的最直接原因。

这种脉冲式的上涨，有部分是以7月8月的需求转移至9月实现的，此后不会再重复。免购置税政策的真正效果，应该是刺激潜在买家进入新能源汽车消费市场，才能体现延续性。

车企的态度较为乐观。比亚迪、北汽等多家车企人士认为，随着政府扶持政策和刺激政策的不断落地，可以明显感觉到纯电动汽车消费者的焦虑和观望也在不断降低。另外新能源汽车在技术和稳定性也越来越有市场竞争力。充电设施逐步完善等多重因素作用下，新能源汽车销量将持续走强。

我们的判断是，9月的激增增幅、特别是环比增幅不可持续。整体产销量需要在万辆级别上整固。待更多地方政策落地，充电基础设施建设逐步完善，产销量才能进一步向上突破。而这两个条件的前者有望在2014年前看到，但后者有更多政策和市场障碍，只能逐步展开。

2014年全年的产销量同比大增已成定局。10月、11月即便无法维持9月的量级。但是每年12月都是新能源汽车产销的高点，因此，全年中国新能源汽车产销将接近第一电动网年初预测的6万—8万辆的上限。

主题报告 2

美国月销量破万已成习惯 德国继续追赶

9 月份，美国电动汽车市场插电式汽车销量再次突破 1 万辆，这一趋势连续保持了 5 个月；挪威电动汽车市场依然保持 10% 以上的强势增长；法国 9 月电动汽车新车销售 1921 辆，创历史新纪录，较 2013 年同期大幅增长 61%；德国插电式汽车市场年比增幅超过 70%，销量达到 1145 辆；日本 7-8 月插电式汽车市场整体下滑。

美国 9 月电动汽车销量连续破万

9 月，美国电动汽车市场插电式汽车销量再次突破 1 万辆，这一趋势连续保持了 5 个月，但是较 8 月的火爆销量略有下降。

日产聆风(Leaf) 当月在美国销量为 2881 辆，比去年 9 月的 1953 辆增加了近 50%，并连续第 19 个月呈现增长态势。今年 1-9 月，聆风累计交付 21882 辆，作为迄今为止世界上最畅销的电动汽车，聆风在美国自 2010 年 12 月上市以来，已经出售了 64000 辆。

雪佛兰沃蓝达(Volt) 9 月销量跌至 2 月以来的最低点，仅售出 1394 辆，低于去年 9 月的 1766 辆，而今年 1-9 月累计销量为 14540 辆。与聆风同期上市的这款增程式电动车的历史总销量为 69092 辆。全新 2016 款沃蓝达将在明年 1 月举行的底特律车展上推出，而目前在售的 2014 款和 2015 款车型似乎可能在未来数月维持销售低位水平。

宝马 i3 电动汽车，包含电动版和增程版在内共销售 1022 辆，已经在美国连续第二个月超过 1000 辆。对于一个刚刚进入美国市场的新车型竞争者，这是一个令人惊喜的成绩，宝马 i3 上市 5 个月来的累计销量已经达到 3104 辆。

特斯拉没有公布 Model S 的 9 月销售数据，直到第三季度财报公布时才能揭晓。从生产和交付的情况分析，Model S 电动汽车 9 月的美国销量预计为 2500 辆。九月绝对是特斯拉大翻盘的一个月，为保证中国、日本和英国等国的供货，七八两月美国市场的交付量几乎只有微不足道的几百辆，这两月期间，特斯拉唯一的生产基地加利福尼亚州弗里蒙特工厂还关闭了约两个星期，装备配生产线为 Model S 扩产 25% 和即将到来的 Model X 做准备。

实际最初工厂的生产情况并没有顺利展开，Model S 85 千瓦时 8 月下旬美国的交付没有按计划完成，这导致 8 月的销量大幅低于预期。该计划直到进入 9 月的第二个星期才得以进行，根据 CEO 伊隆·马斯克 7 月份的预测，季度产能现在可以达到 7800 辆到 9000 辆，可加快满足美国市场需求，“考虑到我们的生产计划，以及更多的车辆在运输过程中(包括右舵版)，预计第三季度能够提供约 7800 辆 Model S。假如工厂夏季没有关闭，第三季度的交付预期大约是 9500 辆。”

福特和丰田的插电式混合动力汽车构成了插电式汽车市场的最大细分市场。丰田普锐斯插电式混合动力车实际上是排名第三的畅销车型，从 2012 年在美国上市以后，已累计售出 11842 辆。但是，9 月的销售却低的相当惊人，只有 353 辆，创历史新低。

9 月，福特的两款 Energi 插电式混合动力车型——C-MAX 紧凑型两厢车和 Fusion 中型轿车的销量也比前几个月低。C-MAX 仅售出 677 辆，这是 4 月以来的

最低水平，Fusion 的销量也锐减到 640 辆，6 月的销量几乎是 9 月的三倍多。今年前 9 个月，这两款插电式汽车的销量分别为 6486 辆和 9323 辆，这意味着今年福特的插电式混合动力车整体销量持续超过丰田。

通用汽车公司的凯迪拉克 ELR 增程豪华跑车 9 月售出 111 辆，今年累计销售 885 辆。宝马 i8 插电式混合动力运动轿跑在美国上市第二个月的销量为 58 辆，8 月份销售 9 辆。

保时捷 Panamera 插电版的销量继续保持强劲，9 月售出 82 辆，今年累计销售 694 辆，在美国保时捷四门豪华轿车的销量占比为 14%。

本田雅阁插电式混合动力车 9 月售出 42 辆，今年前 9 个月共售出 309 辆，自 2013 年 1 月开售以来共计交付 835 辆。

梅赛德斯-奔驰 B 级 Electric Drive 交付 65 辆，在美国上市后累计销售 159 辆。三菱 i-MiEV 电动微型车交付 15 辆，年初至今的销量仅为 149 辆。福特福克斯电动版售出 176 辆，今年迄今的月销量平均水平一直保持在一百多辆，前 9 个月总计销售 1534 辆。Smart Electric Drive 交付 182 辆，为 2 月以来的最低水平，2014 年 1-9 月累计销售 1780 辆。

满足美国加州“ZEV 零排放计划”法规要求的“合规车型”中，本田飞度电动版 9 月售出 27 辆，今年累计销售 347 辆，自 2012 年发售以来共销售 1009 辆，在停产前接近完成 1100 辆的上限目标。丰田 RAV4 EV 当月销售 125 辆，今年前 9 个月共售 967 辆，上市以来累计售出 2255 辆，接近 2600 辆的产量目标。换句话说，这两款车有可能在美国市场寿终正寝。

雪佛兰 Spark 电动版的销量从前月的 80 辆降至 51 辆，为 2013 年 5 月交付 27 辆后的最低点。菲亚特拒绝公布 500e 的具体月度销量，预计销售 137 辆。

以下为美国 2014 年 1-9 月插电式汽车销量统计：

品牌及车型	2014 年 9 月 (辆)	2014 年 8 月 (辆)	2014 年 7 月 (辆)	2014 年 6 月 (辆)	2014 年 5 月 (辆)	2014 年 4 月 (辆)	2014 年 3 月 (辆)	2014 年 2 月 (辆)	2014 年 1 月 (辆)
Nissan Leaf	2881	3186	3019	2347	3117	2088	2507	1425	1252
Tesla Model S	2500	600	500	1800	1000	1100	1600	1400	800
Chevy Volt	1394	2511	2020	1777	1684	1548	1478	1210	918
Toyota Prius PHEV	353	818	1371	1571	2692	1741	1452	1041	803
Ford Fusion Energi	640	1222	1226	1939	1342	743	899	779	533
Ford C-Max Energi	677	1050	831	988	782	525	610	552	471
Ford Focus Electric	176	264	198	197	177	116	177	129	100
Smart ED	182	208	298	278	206	203	186	122	97
Porsche Panamera S E-Hybrid	82	68	63	111	53	63	108	57	141
Chevy Spark EV	51	80	128	85	182	97	56	71	93

Toyota RAV4 EV	125	228	68	91	149	69	73	101	63
Fiat 500e	137	166	119	166	167	152	70	50	80
Cadillac ELR	111	196	188	97	52	61	81	58	41
Honda Fit EV	27	55	42	38	33	50	37	33	30
Honda Accord PHEV	42	46	41	28	46	37	18	24	27
Mitsubishi i-MiEV	15	20	17	22	35	12	24	3	1
Mercedes B-Class ED	65	51	41						
BMW i3	1022	1025	363	358	336				
BMW i8	58	9							
总计	10538	11803	10533	11893	12053	8605	9376	7055	5450

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 9 月电动汽车销量增长 11%

挪威 9 月电动汽车销售依然保持 10% 以上的强势增长，电动乘用车销量达到 1300 辆，市场份额为 11.2%。二手电动车的销量为 348 辆，加上新车的销量总计为 1648 辆。此外当月还售出 67 辆电动厢式车。新车销量较去年同期增长逾 24%。今年前 9 个月电动汽车的累计销量达到近 14000 辆。

日产聆风纯电动汽车又再次返回到销量排行榜首，新注册 367 辆，二手进口 328 辆。由于经销商的新品库存无法跟上市场需求，所以挪威的二手聆风只有以进口方式满足购车者需求。今年 1-9 月，聆风累计销量为 3745 辆，超越了特斯拉 Model S 的 3535 辆。

大众 e-Golf 和 e-up! 位列销量排行第二，但是挪威的汽车行业协会 (OFV) 没有公布两款车型的具体销量，根据经销商的初步数据，预计两款车的销量都超过了 200 辆。排在第四的是宝马 i3，9 月在挪威售出 149 辆。

特斯拉 Model S 位列第五，当月售出 104 辆。雷诺 ZOE 的销量 9 月持稳于在 43 辆，前几个月的销量分别为 42 辆、41 辆、34 辆。

以下为挪威 2014 年 1-9 月插电式汽车销量统计：

品牌及车型	2014 年 9 月 (辆)	2014 年 8 月 (辆)	2014 年 7 月 (辆)	2014 年 6 月 (辆)	2014 年 5 月 (辆)	2014 年 4 月 (辆)	2014 年 3 月 (辆)	2014 年 2 月 (辆)	2014 年 1 月 (辆)
Nissan Leaf	367	400	313	313	342	451	425	484	650
Tesla Model S	104	183	114	536	374	171	1493	431	132
BMW i3	149	202	124	146	133	236	336	228	82
VW e-Up!	200	297	282	250	370	257	378	166	175

VW e-Golf		467	391						
Mitsubishi i Outlander PHEV	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	183	258	136	41
Mitsubishi i i-MiEV	N/A	56	50	N/A	N/A	27	54	37	0
Citroen C-Zero	N/A	7	14	N/A	N/A	45	93	21	9
Citroen Berlingo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	10			
Renault Zoe	43	34	41	N/A	N/A	7	16	0	0
Renault Twizy	N/A	N/A	2						
Ford Focus Electric	N/A	21	24	N/A	N/A	37	9	3	4
Peugeot Partner EV	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	14	0	30	31
Tazzari	N/A	N/A	2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Peugeot iOn	N/A	50	7	N/A	N/A	27	8	11	4
Renault Kangoo ZE	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	3	0	10	10
Renault Fluence ZE	N/A	0	N/A	N/A	N/A	1	1	4	2
Volvo V60 PHEV	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	5	4	30
Toyota Prius PHEV	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	5	3	3	10
Nissan eNV200	N/A	8							
Kia Soul EV	N/A	9							
Opel Ampera	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	0	2	0
Chevy Volt	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0	2	0	0
总计	1300	1736	1365	1446	1346	1481	2813	1557	1176

资料来源：第一电动研究院

法国电动车 9 月销量大增 61%

法国 9 月电动汽车新车销售 1921 辆，创历史新纪录，较 2013 年同期大幅增长 61%。

轻型电动商用车的销量 9 月下降了 26%，至 407 辆，当月所有的增长都来自电动乘用车，共计 1514 辆。今年前 9 个月累计销售 10046 辆，其中 6929 辆为电动乘用车，3117 辆为轻型电动商用车。

法国本土品牌雷诺 ZOE 9 月份卖出 914 辆，恢复增长态势，这也是该品牌创造的历史第二最好月销售记录。ZOE 的市场占比达到了 60%。

销量排名第二的是日产聆风，并突破了自身的销售纪录，达到 297 辆，好于今年 4 月的最好成绩 178 辆。

博洛雷集团(Bolloré)的 Bluecars 电动汽车销量也超过 100 辆，达到 136 辆，位列第三。

其他品牌电动车型卖的并不好，特斯拉 Model S 仅售出 19 辆。

法国生态可持续发展和能源部长塞格琳·罗亚尔 (Marie-Ségolène Royal) 7 月底提出最终议案，将对电动汽车给予更多优惠政策。

该法案提议，在当前购买电动汽车补贴 6300 欧元的基础上，再额外增加 10000 欧元，作为环境奖金鼓励消费者购买电动汽车。如果该法案最终得到议会批准通过，法国电动汽车补贴将达到 16300 欧元，市场爆发指日可待，9 月销量暴增似乎是一个千兆。更多的法国消费者会因 10000 欧元的吸引而更换柴油车型。

与此同时，法国议会 7 月份还通过了新的法律，鼓励新建电动汽车充电设施。企业安装充电基础设施将会获得减少缴纳税款的回报。

目前，法国已有超过 10000 个充电设施投入使用，其中上千个位于巴黎。通过减税鼓励企业安装充电设施，法国政府希望在 2030 年时将充电设施的总数增加至 700 万个。

以下为法国 2014 年 1-9 月插电式汽车销量统计：

品牌及车型	2014年9月 (辆)	2014年8月 (辆)	2014年7月 (辆)	2014年6月 (辆)	2014年5月 (辆)	2014年4月 (辆)	2014年3月 (辆)	2014年2月 (辆)	2014年1月 (辆)
Renault Zoe	914	153	296	641	472	403	255	205	102
Renault Kangoo ZE	N/A	N/A	115	324	303	178	173	173	95
Renault Fluence ZE	N/A	0	2	1	N/A	0	2	0	0
Nissan Leaf	297	58	80	172	111	69	146	94	121
Nissan e-NV200	4	1	68						
Peugeot iOn	9	6	7	16	33	18	13	26	15
Smart	64	20	59	47	41	68	23	25	31

Fortwo ED									
Goupil G3		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0	20	31
Tesla Model S	19	15	20	45	43	18	25	20	13
BMW i3	16	27	27	13	51	14	27	19	0
Citroen C-Zero	14	0	7	19	58	6	6	16	15
Renault Twizy	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	15	30
Outlander PHEV	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	12	0
Volvo V60 PHEV	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	12	30
Citroen berlingo	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	10	10
Porsche Panamera S E-Hybrid	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	8	20
Toyota Prius PHEV	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0N/A	7	15
Ford Focus Electric	N/A	2	N/A	N/A	1	0	2	3	0
VW e-Up!	41	17	73	14	26	47	16	3	14
VW e-Golf		51							
Bolloré Bluecar	136	50	171	82	105	69	194	0	81
Kia Soul EV	N/A	11							
Mia Electric	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	0	9
Autres	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	0	8
总计	1514	686	748	1574	941	1181	1037	668	632

资料来源：第一电动研究院

德国 9 月电动汽车市场年增幅超过 70%

德国 9 月插电式汽车市场年比增幅超过 70%，销量达到 1145 辆，市场份额猛增至 0.5%。

当月，纯电动汽车的销量为 747 辆，插电式混合动力车的销量为 398 辆。总体而言，德国今年前 9 个月累计登记注册的插电式汽车达到了约 9100 辆。

smart fortwo 电动版是 9 月的销量冠军，售出 186 辆，亚军日产聆风售出 176 辆，宝马 i3 排行第三，售出 131 辆，其中 78 辆为纯电动版。

三菱欧蓝德插电式混合动力车售出 91 辆，雷诺 ZOE 电动汽车售出 78 辆，宝马 i8 插电式混合动力跑车售出 64 辆，特斯拉 Model S 仅售出 56 辆。

大众 e-Golf 和 e-up! 的销量总和为 133 辆，插电式混合动力高尔夫 GTE 售出 98 辆。

德国 9 月 24 日通过一项关于电动汽车的新法律，目的在于提高德国全境电动汽车的使用率。新法律规定：第一，德国政府将给予电动汽车驾驶者一定的补贴，电动汽车驾驶者还将拥有进入限制区域的权利；第二，电动汽车充电站将为电动汽车预留一定的停车位，在其他的停车区域电动汽车也可以免费停车；第三，为便于识别电动汽车，电动汽车的牌照将与普通汽车的牌照区别开来，电动汽车的车牌上将有特殊标识以便于交警进行识别；第四，德国地方政府（特别是空气与噪音污染敏感地区的政府）可以自主为电动汽车设置专门的电动汽车道，也可以在情况准许的情况下，准许有特殊标记的电动汽车使用公交车道。不过，这并非强制性条款，德国各地交通管理部门可结合当地交通状况自行决定。适用该法律的车辆主要是电池动力车、燃料电池车以及部分可充电式混合动力汽车。

新法律预计将于 2015 年生效，2030 年 6 月 30 日失效。据悉，目前已经启动欧盟告知程序。

以下为德国 2014 年 1-9 月插电式汽车销量统计：

品牌及车型	2014 年 9 月 (辆)	2014 年 8 月 (辆)	2014 年 7 月 (辆)	2014 年 6 月 (辆)	2014 年 5 月 (辆)	2014 年 4 月 (辆)	2014 年 3 月 (辆)	2014 年 2 月 (辆)	2014 年 1 月 (辆)
Audi A3 e-tron	23	227							
BMW i3	131	151	99	210	255	279	230	179	229
BMW i8	63	51		23	23				
VW e-Up!/ e-Golf	133	141	157	231	453	102	N/A	101	314
VW GTE	98	76							
Smart ED	186	55	137	140	104	103	N/A	84	106
Tesla Model S	56	48	26	102	57	48	143	66	30
Renault Zoe	78	109	42	122	106	80	205	62	48
Nissan Leaf	179	31	86	80	28	46	226	24	71
Chevy Volt	0	0	1	N/A	N/A	N/A	N/A	11	0
Citroen C-Zero	2	3	7	5	3	1	N/A	4	2
Mitsubishi i i-MiEV	15	8	15	15	21	11	N/A	4	3
Ford Focus	0	0	1						

Electric									
Opel Ampera	0	1	24	7	6	6	N/A	3	16
Peugeot iOn	1	13	8	N/A	4	1	N/A	3	2
Renault Fluence ZE	0	0		2	N/A	N/A	N/A	2	3
Mitsubishi i Outlander PHEV	91	99	147	77	293	116	N/A	1	3
Mercedes	26	2	8	N/A	7	5	N/A	N/A	N/A
Volvo V60 PHEV	21	76	29	44	50	33	N/A	N/A	N/A
Porsche Panamera S E-Hybrid	10	37	16	24	12	10	N/A	N/A	N/A
Toyota Prius PHEV	12	9	10	5	11	17	N/A	N/A	N/A
总计	1145	1135	1057	1127	1469	858	823	544	827

资料来源：第一电动研究院

日本 7-8 月插电式汽车市场整体下滑

日产聆风纯电动汽车 7 月份在日本的销售情况有所改善, 创出近期最佳单月销售成绩, 1408 辆的销量几乎是 2010 年 12 月的四倍。2014 年 1 至 7 月, 聆风在日本的累计销量为 8209 辆。7 月对聆风电动汽车来说是一个特殊的月份, 因为其创下了日美两国销售总和的记录, 这是日产汽车在这两个国家首次突破 4000 辆大关。在日本、美国、欧洲和其它地区(7 月销量约 1400 辆), 日产聆风的月销量已经达到了每月超过 5000 辆, 年销量有望达到 60000 辆。

日产聆风 8 月在日本的销量从 7 月的 1408 辆大幅下降至 912 辆, 接近与去年同期相仿的水平, 2013 年 8 月的销量为 938 辆。今年前八个月累计销售 9121 辆, 比去年同期增加了 19%。

与此同时, 三菱插电式汽车在日本的销量 7 月却跌破 1000 辆。一面是 MiEV 系统纯电动汽车销量微涨, 归因于新款车型库存水平充沛, 销量达到 230 辆。另一面是欧蓝德 PHEV 销量下滑至 700 辆。从整体趋势看, 三菱插电式汽车的销量在经历了 2013 年底到 2014 年初的稳定期后就开始剧烈上下波动。

今年前 7 个月欧蓝德 PHEV 在日本本土市场累计销售 6500 辆, 全年总销量有望超过去年的 9608 辆, 达到 10000 辆。

在 MiEV 系统纯电动汽车中, i-MiEV 电动乘用车售出 102 辆, Minicab-MiEV

售出 128 辆，这款车型是 MiEV 的货车版。两款纯电动汽车前 7 个月的累计销量为 1151 辆。

三菱欧蓝德 PHEV 在日本电动汽车市场经历了 7 月的下滑之后，8 月并没有迎来翻身，当月近交付 457 辆，创历史新低。MiEV 系纯电动汽车的销量为 148 辆，低于上月的 230 辆。

总体计算，三菱的纯电动和插电式混合动力汽车 8 月份的销量总和为 605 辆。今年前 8 个月，欧蓝德 PHEV 的累计销量为 6910 辆，MiEV 纯电动汽车的累计销量为 1299 辆。

8 月份通常属于夏季缓慢销售时期，2011 和 2012 年日本的电动汽车销售都出现过类似的情况，以日产聆风为例，2011 年和 2012 年同期的销量分别为 529 辆和 451 辆，所以，今年 8 月卖出了 912 辆，并不算是最差的销售成绩，特别是在日本政府宣布将从 4 月 1 日起把消费税率提高至 8% 以后。

以下为日本 2014 年 1-8 月主要插电式汽车销量统计：

品牌及车型	2014 年 8 月 (辆)	2014 年 7 月 (辆)	2014 年 6 月 (辆)	2014 年 5 月 (辆)	2014 年 4 月 (辆)	2014 年 3 月 (辆)	2014 年 2 月 (辆)	2014 年 1 月 (辆)
Nissan Leaf	912	1408	1205	743	508	1201	1903	1241
Mitsubishi i-MiEV	148	230	72	47	51	284	353	114
Mitsubishi Outlander PHEV	457	700	1300	563	226	736	1630	12986

政策

交通部推广 30 万辆新能源车 三大领域广开绿灯

9 月 16 日，交通部印发《交通运输部关于加快新能源汽车推广应用的实施意见（征求意见稿）》（下称《意见》）。《意见》显示，至 2020 年，新能源汽车在交通运输行业的应用将初具规模，总量达到 30 万辆，新能源汽车对城市交通运输节能减排的贡献率达到 20%。

在《意见》中，交通部在三大领域广开绿灯，要求城市公交车、出租车和城市物流配送车运营权要优先授予新能源汽车；争取当地政府支持，对新能源汽车不实行限行或购买约束政策；对新能源出租汽车运营权指标适当放宽，对新能源城市物流配送车运营权指标不实行总量控制。

中央车辆租赁采购方案出炉 鼓励采购新能源车

中央国家机关政府采购中心确定了车辆租赁定点采购（试行）执行办法。今后汽车租赁最长有效期不超过 2 年，包车服务合同最长有效期不超过 1 年。

汽车租赁应符合现行的公务车辆配备标准，租赁轿车车价不应超过 18 万元、排量不应超过 1.8L（含增压）。

各采购单位进行车辆租赁及包车服务时，应选择国产汽车，不应选择各类进口汽车。汽车租赁最长有效期不应超过 2 年，包车服务合同最长有效期不应超过 1 年。鼓励各采购单位租赁各类自主品牌及新能源车辆。

在包车服务中，鼓励各采购单位租用 LPG、LNG、CNG 等清洁能源客车。

工信部更新 2013 车企油耗情况 40 家未达标企业面临惩罚

9 月 25 日，工业和信息化部官网发布公告，根据《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》要求，将 2013 年度中国乘用车企业平均燃料消耗量情况予以公告。2013 年度中国关境内 111 家乘用车企业共生产/进口乘用车 1821.85 万辆（不含新能源乘用车和出口乘用车，以下同），乘用车行业平均整车整备质量为 1355 公斤，行业平均燃料消耗量实际值为 7.33 升/100 公里。

85 家国产乘用车生产企业累计生产乘用车 1714.99 万辆，平均整车整备质量为 1327 公斤，平均燃料消耗量实际值为 7.23 升/100 公里。26 家进口乘用车经销商进口乘用车 106.86 万辆，平均整车整备质量为 1792 公斤，平均燃料消耗量实际值为 9.06 升/100 公里。共有 40 家车企 2013 年平均油耗未达标。

其中，中国第一汽车集团公司、荣成华泰汽车有限公司、沈阳华晨金杯汽车有限公司、北京汽车股份有限公司、广州汽车集团乘用车有限公司、重庆力帆汽车有限公司等 27 家中国乘用车企业平均燃料消耗量未达标。

克莱斯勒中国、通用中国、日产中国、本田中国、雷诺（北京）等 13 家进口乘用车企业平均燃料消耗量不达标。

新一轮节能汽车推广目录公布 28 家车企入围

9 月 11 日，国家发改委、工信部和财政部联合发布新一轮关于开展 1.6 升及以下节能环保汽车推广工作的通知，并发布“节能产品惠民工程节能环保汽车

(1.6 升及以下乘用车)推广目录(第一批)公告。比亚迪、上海大众、一汽大众、北京现代、长安马自达等 28 家企业入围新一轮推广目录。

从 2010 年 6 月开始,国家三部委推出多批节能汽车推广目录,中央财政对消费者购买符合条件的节能车型给予每辆 3000 元的补助,由生产企业在销售时兑付给消费者,直到 2013 年 9 月 30 日截止。如今,新一轮惠民补贴政策又将实施。

江苏常州新能源车补贴细则出台 纯电动乘用车最高补 3.6 万元

近日,《常州市新能源汽车推广应用实施意见》和《常州市新能源汽车推广应用市级财政补贴实施细则》出台,计划 3 年内推广新能源汽车 1100 辆以上,对 2013-2015 年推广应用新能源汽车以及充换电设施建设给予补贴。

对购置车辆进行补贴。市级财政对在新北区、天宁区、钟楼区和戚墅堰区的公共服务领域及私人应用领域,在本市购置并上牌的列入国家《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》的新能源汽车给予资金补贴。2013 年、2014 年购车补贴标准:

2015 年市级财政补贴标准,将根据中央财政和省财政补贴标准,结合本市推广实际再行确定。

对充换电设施进行补贴。对充换电服务运营单位在新北区、天宁区、钟楼区和戚墅堰区承建的充换电设施费用,市级财政给予 15%的补贴。

太原新能源汽车推广方案落地 纯电动车每辆补助 2 万元

《太原市新能源汽车推广应用实施方案》开始实施,到 2015 年全市将推广应用新能源汽车 5000 辆,形成新能源汽车应用服务示范体系。太原市鼓励居民购置新能源汽车,在国家和省补贴的基础上,对纯电动乘用车每辆补助 2 万元;燃油车换购纯电动车的,再给予 3000 元奖励。同时,选择 20 个示范社区,规划专用停车位、建设充电基础设施。

太原将推广应用新能源汽车 5000 辆,具体情况是:新能源公交车 650 辆,今年推广 200 辆,明年推广 450 辆;出租车 2600 辆,今明两年结合全市出租车更新,制定优惠政策,争取示范、推广 2600 辆纯电动出租车;省、市、区公务用车 200 辆,今明两年各推广 100 辆,将市级公务用车更新费用列入年度政府财政预算,并实行政府采购;环卫系统用车 320 辆,去年已配置 130 辆各类电动环卫车,今明两年按需要采购 190 辆新能源垃圾自卸车、保洁车;商业物流配送车 150 辆,今年更新 50 辆推广试运营,2015 年在条件成熟的基础上推广 100 辆;行业专用车 60 辆,全市电力、通讯、邮政等行业购置 60 辆新能源汽车专用车辆;旅游景区用车 20 辆,在西山万亩生态园等旅游景区推广纯电动旅游车 20 辆;私人乘用车 1000 辆。

甘肃新能源汽车推广方案出台 新能源车上路不限号不限行

甘肃省人民政府印发《甘肃省加快新能源汽车推广应用实施方案》,2016 年甘肃省将推广应用新能源汽车 5500 辆,公交、出租、租赁、公务、环卫、物流等公共服务领域当年新增或更新车辆中,新能源汽车配备比例不低于 30%,同时对新能源汽车不实行机动车限号、限行措施。

《方案》提出,到 2016 年甘肃省将推广应用新能源汽车 5500 辆,公交、出租、租赁、公务、环卫、物流等公共服务领域当年新增或更新车辆中,新能源汽

车配备比例不低于 30%；到 2020 年达到 7700 辆，公共服务领域新能源汽车应用规模进一步扩大。甘肃省将加快充电基础设施规划建设，努力形成布局科学合理、数量适度超前的充电设施服务体系。加快推动汽车产业发展，重点推动吉利汽车兰州新能源汽车生产基地、武威新能源汽车产业园、兰州金川科技园新能源动力电池等项目建设。到 2020 年基本形成“新能源汽车、零部件、原材料研发—整车制造—售后服务”产业链、“镍钴材料—电池材料—新型二次电池—二次电池集成与应用—回收利用”产业链，初步建立自主创新体系、产业链协同配套体系、社会化系统性支撑体系，全省新能源汽车产业主营业务收入超百亿元。

《方案》还明确提出，对使用新能源的车船，免征车船税。对节约能源的车船，减半征收车船税。对新能源汽车不实行机动车限号、限行措施。新能源汽车可共用城市公交专用车道等通行便利。对新能源汽车独立分类注册登记，保险分类管理并给予优惠和便利。凡是在甘肃省注册登记的新能源汽车，在省内享受停车费减半优惠。

江苏细化电动汽车补贴标准 按照车长和里程区分

今年 5 月，江苏发布新能源汽车推广意见，列出购买电动汽车的省级补贴标准。江苏省财政厅、省经信委再次发布补充通知，对不同规格电动汽车的省级补贴标准进一步细化，按照车身长度、续航里程数等进行区分，比如车身大于 10 米的纯电动客运车每辆补贴 20 万，而续航能力在 250 公里以上的电动乘用车每辆补贴 2.5 万。

上半年，省财政厅、省经济和信息化委印发了《江苏省新能源汽车推广应用省级财政补贴实施细则》（苏财工贸〔2014〕64 号），规定对新能源汽车的补贴按中央财政补贴标准的 40%，比如纯电动乘用车 2.5 万元/辆，纯电动客车 20 万元/辆，插电式混合动力（含增程式）客车 10 万元/辆，超级电容、钛酸锂快充纯电动客车 6 万元/辆等。不过，补贴标准发布之后，也有部分推广应用城市及部分用户和企业提出要求，希望能进一步明确不同规格纯电动客车和乘用车的省级财政补贴标准。

为此，两部门重新考量，按照国家相关部门规定并考量江苏的情况，在近日发布了补充通知，主要是按照不同车长的纯电动客车和不同续航里程的纯电动乘用车分档设定补贴标准。比如纯电动客车（按车长 L）： $L \geq 10$ 米，每辆补贴 20 万元； $10 \text{ 米} > L \geq 8$ 米，每辆补贴 16 万元； $8 \text{ 米} > L \geq 6$ 米，每辆补贴 12 万元。纯电动乘用车（按续航里程 R）： $R \geq 250$ 公里，每辆补贴 2.5 万元； $250 \text{ 公里} > R \geq 150$ 公里，每辆补贴 2 万元； $150 \text{ 公里} > R \geq 80$ 公里，每辆补贴 1.5 万元。

补充通知还要求，各新能源汽车推广应用城市对 2014 年推广应用的纯电动客车和乘用车财政补贴标准，可根据本地区实际情况具体确定。

西安新能源车优惠政策 10 大亮点 首次事故强险费全免

西安市人民政府公布《西安市人民政府关于印发加快新能源汽车推广应用优惠政策的通知》、《西安市新能源汽车充电基础设施建设实施方案（2014—2015 年）》、《西安市人民政府办公厅关于印发西安市推广应用新能源汽车暂行规定的通知》三个政策性文件，从“车辆”、“推广”到“充电桩”出台了一揽子办法和优惠措施。

西安市针对新能源汽车推广制定了 32 项优惠措施，其中十大优惠政策让人眼前一亮：

(1) 市本级、区县(含开发区)公交车新增车辆须全部使用新能源汽车，更新车辆中新能源汽车的比例不低于 30%。

(2) 市本级、区县出租车新增车辆须全部使用新能源汽车，更新车辆中新能源汽车的比例不低于 30%。

(3) 对个人购买新能源汽车的，首次机动车交通事故责任强制保险费用给予全额财政补贴。

(4) 对个人购买新能源汽车给予 10000 元/辆财政补贴，用于自用充电设施安装和充电费用。(购车补贴另算，与国家 1 比 1 配套)

(5) 对于直接或组织员工一次性购买新能源汽车超过 10 辆的法人单位，给予 2000 元/辆的财政补贴，专项用于单位自用充电设施建设。

(6) 对报废“黄标车”、“老旧车”的单位和个人，更新购买新能源汽车的，在原享受报废财政补贴(按不同车型 2000—6000 元/辆不等)的基础上，再给予 3000 元/辆的财政补贴。

(7) 允许新能源汽车在市内公交专用道行驶。

(8) 新能源汽车不受限行等交通管制措施的限制。

(9) 全市公共停车场、临时停车场及商场、旅游景点等必须设置新能源汽车专用停车位，大中型停车场比例不得低于 5%，小型停车场比例不得低于 10%。

(10) 新能源汽车在全市公共停车场、物业管理区域内停车场，停放 2 小时以内免费。

第 60 批节能与新能源车推广目录公布 上汽荣威燃料电池车入选

近日，工信部网站公布《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》(第 60 批)，共有 49 款车型入选此次目录，其中纯电动轿车方面，北汽、江淮 2 大品牌的车型入选；纯电动客车方面，东风、福田、大通、依维柯、亚星、安凯、宇通、海格、海格、金龙、金旅、中通、飞翼、申龙、陆地方舟、星凯龙、广通等 17 大品牌的车型入选。特别值得注意的是，上汽荣威牌燃料电池车入选此次目录。另外，广汽传祺增程式混合动力轿车入选。

第 61 批节能与新能源车推广目录公布 一汽纯电动轿车入选

近日，工信部网站公布《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》(第 61 批)，共有 60 款车型入选此次目录，其中纯电动轿车方面，一汽、北京、江淮、东南、众泰、长安 6 个汽车品牌的车型入选；纯电动客车方面，一汽、福田、宇通、陕汽、海格、金旅、众泰、恒通、申龙、山西、五洲龙、东宇、陆地方舟、扬子江 14 个品牌的车型入选。

市场

全国首单新能源车免购置税证明出炉 首单减免 7247 元

9 月 1 日，新能源汽车免征车辆购置税政策正式实施，对进入第一批《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》(下称《目录》)的车辆免征车辆购置税。新能源汽车免征购置税的第四天，从国家政策具体落实到国税局的业务窗口后，9 月 4 日位于珠市口东大街的国税局车辆购置税管理分局打印出了第一张免购置税证明。

国税局车购税征管分局局长齐永军表示，这是北京免购置税的第一张证明，应该也是全国的第一单。这第一张免税单来自“某租赁公司”，该公司一次性采购了 90 辆 E150EV 纯电动汽车，将主要面向企业和普通客户进行租赁，这第一张免税单帮客户省去 7247 元的购置税。

江淮 iEV4 上海售价 7.48 万元 iEV5 电动车 11 月中旬上市

9 月 9 日，江淮和悦 iEV4 纯电动汽车在上海举行市场启动会。iEV4 于今年 8 月 15 日通过上海地标检测，可获得中央和上海市两级财政补贴共 8.75 万元，以及免费上海牌照。补贴后售价为 7.48 万元。江淮汽车股份有限公司副总经理严刚表示，江淮新一代纯电动汽车 iEV5 将于 11 月中旬上市，价格大约比 iEV4 贵 3 万元左右。

启辰晨风电动车上市 26.78 万元起附回购承诺

9 月 10 日东风日产旗下首款电动汽车——启辰晨风在上海完成了“上市秀”。价格分为三档：领风版(配 3.6kW 充电方案)为 26.78 万元；领风版(配 6.6kW 充电方案)为 27.28 万元；领航版(配 6.6kW 充电方案)为 28.18 万元。与此前预售价 28 万元相差不大。如果在与国家补贴标准 1 比 1 配套的城市销售，最终裸车价分别为：17.28 万元、17.78 万元和 18.68 万元。消费者还可享受免购置税优惠。

东风日产还为晨风在中国首次提出电动汽车保值回购服务：5 年后，东风日产可以以超过燃油车残值率的比例回购晨风。

至此，全球销量最大的电动汽车日产聆风，终于以在华再设计并生产的形式登陆中国，并开始销售。

DENZA 腾势量产车下线 新车 9 月底上海上市

近日，DENZA 腾势的电动汽车在位于深圳的腾势总装车间正式下线。首辆蓝色尊贵版 DENZA 腾势驶出生产车间，标志着深圳比亚迪戴姆勒新技术有限公司历经四年精心打造的 DENZA 腾势电动汽车正式进入批量生产阶段。该车将于今年 9 月底在上海率先上市。时尚版售价为 36.9 万元。此外 DENZA 腾势客户可立享三大优惠：在上海免费上牌；中央补贴 5.7 万元及地方补贴 4 万元；以及 10% 的汽车购置税减免。

技术

青岛研制出新一代锂电池 用于经济型电动汽车

近日，依托中国科学院青岛生物能源与过程研究所建设的青岛储能产业技术研究院成功开发出新一代全固态聚合物锂电池。该电池极大地提升了锂电池的倍率性能和安全使用性能，将率先应用于经济型电动汽车。

青岛储能院执行院长崔光磊带领科研人员，利用具有完全自主知识产权的湿法抄造、界面耦合和功能化修饰等技术，成功研制出高安全性和耐高电压的动力锂电池隔膜。同时，研究人员以自主研发的阻燃纤维素为基材，通过功能化改性和耦合等相关工艺，成功制造出一款刚柔并济的全固态聚合物电解质。与传统的

聚环氧乙烷纯固态聚合物电解质相比，具有更高的机械强度(45MPa)，更优异的倍率充放电性能(10C)以及更宽的温度使用范围(25℃-160℃)，这都使新一代锂电池具有了广阔的应用前景和产业价值。目前，青岛储能院正在优化工艺参数，争取率先在经济型电汽车上实现产业示范。

国电南瑞实现电动汽车充放电双向流动

近日，由国电南瑞用电技术分公司主持承担的国家 863 计划课题“电池更换站用充放电机产业化技术攻关”在北京通过国家科技部高技术中心组织的技术验收。课题研制了工程样机，开发了充放电机集群控制调度系统，具备了充放电机产业化条件。

目前，多数电动汽车充换电站与电网之间为单向流动，而无法实现电池系统与电网双向互动。充放电机可实现对电池的充电和放电两项功能，在用电高峰时电池放电回馈电网即可实现为电网削峰填谷。

“该课题属于 863 计划现代交通技术领域‘电动汽车关键技术与系统集成(一期)’重大课题，是一项前瞻性研究，实现电能的双向流动。研究将有效促进中国电动汽车产业的发展，并拓展电池更换站在智能电网体系中的应用。”国电南瑞用电技术分公司充换电系统部副经理陈良亮说。

验收意见认为，课题开展了电池更换站用充放电机的拓扑结构、控制策略、放电模式下的并网控制技术、集群控制调度技术的研究。其中，课题组在电池更换站用充放电机的控制策略和集群控制调度系统技术方面的成果，对动力电池系统与电网双向互动技术的应用具有参考价值。

中科院用喷墨打印机成功制造出柔性化锂离子电池

近日，中科院沈阳自动化研究所信息服务与智能控制技术研究室 3D 电子打印课题组采用喷墨打印工艺，成功制造出柔性化锂离子电池。该电池具有优秀的循环性能，能够实现一体化成型，同时有助于低成本量产电池模块。

沈阳自动化所自主研发了作为电池储能材料的纳米级钛酸锂油墨。该款油墨平均粒径 100 纳米，浓度 15%，具有良好的分散性和极佳的喷印适配性能。电池集流体采用厚度 15~50 微米的柔性石墨烯纸，与普通打印纸相当。3D 电子打印装备也由该所自主研发，喷印控制精度为 1 微米。

据介绍，科研人员采用多层喷印工艺，将钛酸锂、黏结剂打印到柔性石墨烯纸集流体上，在线固化温度 120℃即可完成电池制造。制造的锂离子电池具有 1.5 伏充放电平台，并且具有优秀的循环性能。

专家介绍，利用喷墨打印技术制造锂离子电池，能够实现电池的柔性化、微型化、图案化和透明化；采用多喷头多材料喷印，能够实现电池一体化成型；另外，该工艺不挑选基板，因此可采用卷对卷工艺制造，有助于以低成本量产电池模块。

中科院研制成功额定容量 15Ah 锂硫电池

近日，中科院大连化物所陈剑研究员带领先进二次电池研究团队，在高比能量锂二次电池方面取得重要进展，研制成功了额定容量 15Ah 的锂硫电池，并形成了小批量制备能力。

锂硫电池是一种可持续发展的高比能量二次电池，具有元素储量丰富、成本低廉等优点，是电动汽车动力电池的研究热点。目前，锂硫电池的国际技术水平

约为比能量 350Wh/kg。为此，锂硫电池的研发目标为，至 2016 年，锂硫电池的能量密度达到 400—600Wh/kg，有望推动这一电池驱动的电动汽车续航里程超过 500 公里。

有业内专家表示，单质硫作为锂硫二次电池正极材料与金属锂构成的二次电池体系理论比能量密度可达 2600Wh/kg，是商业钴酸锂/石墨锂离子电池(理论能量密度 360Wh/kg)的 7 倍;同时单质硫价格低廉、产量丰富、安全无毒、环境友好，因而锂硫电池被认为是很有发展前景的新一代电池。

盟固利推新一代动力电池 1.7 分钟充 70% 零下 40℃正常使用

中信国安盟固利动力科技有限公司对外公布，公司开发出一款高性能的锰系三元材料锂离子动力电池，该款电池的倍率特性和低温特性方面有明显提升，可实现 2 分钟瞬时快充和-40℃低温下正常使用。

根据盟固利提供的数据，这款 6Ah 的动力电池采用 100C 的大倍率充电，仅需要 6S 就可以充进约 16%的容量，1.7 分钟可以充入 70%以上的容量，其充电速度可与传统燃油汽车加油的速度相当。相比超级电容器，之前锂离子电池的大倍率特性一直处于劣势，若在实际应用中达到此充电效率，则意味着锂离子动力电池将打破在有快充需求的诸多应用领域只能用超级电容的局限性。

政策

日本政府拟为电动汽车补贴高速路使用费

日本政府拟针对电动汽车(EV)在高速路上长距离行驶的情况下,提供使用费的部分补贴,以促进电动汽车的普及。

较之传统燃油车,电动汽车因续航里程的短板而往往不会进行长距离行驶。不过目前在日本高速公路设置的电动汽车高速充电器激增的情况下,电动汽车的长距离行驶也成为了可能。

除了电动汽车,日本政府还把可在家里充电的插电式混合动力车(PHV)也纳入了探讨范围。据悉,预算规模约8亿日元,具体补助方法还有待商议。据日产经济产业省透露,目前日本国内的EV和PHV累计销量约8.9万辆,其普及对环境保护有重要意义。

挪威争议取消电动车特权

挪威每年需要拿出大量预算对电动车进行补贴,让政府感觉有点儿吃不消。仅免税一项,挪威政府便损失40亿克朗(约合40亿人民币)。挪威首相索尔贝格9月表示,“未来可能会做出调整”。然而,有关取消电动车特权及优惠的消息一出,又引来汽车销售公司一片反对之声。挪威电动车协会秘书长克里斯蒂娜·布表示,现在取消刺激措施为时尚早,并认为与化石燃料汽车相比,电动汽车市场并未达到充分竞争的态势,如果取消免税政策,这一市场将会崩溃,挪威将难以达到气候目标,“我们必须增加电动汽车数量,而非减少。”

加州颁布建筑法规 新建房屋需预留电动汽车充电线路

在严苛的法规政策配合下,美国加州可谓是电动汽车发展的天堂,以近年来蓬勃发展的插电式汽车为例,从2010年底至今的销量已超越10万台,全美有将近40%的插电式汽车都是被加州人所买走。随着电动汽车数量逐渐增加,充电站的数量与相关配套设施也要随之改变,日前,加州颁布的最新建筑法规规定,今后所有新建房屋,在停车库或车位都必须预留安装电动汽车快速充电桩的线路,此举对于未来电动汽车的推广可谓大有帮助。

依据最新的建筑法规,未来所有新建的房屋都必须预先留有240V、40A的电线线路,以备后续电动汽车快速充电座的安装使用,而预安装好线路对于建筑商来说,每间房屋仅仅增加约50美元的成本。若是没有预先留好线路,屋主入住后假如需要安装电动汽车充电桩,则要受限于美国通用电压120V,必须大动作重拉线路才有机会安装充电桩,耗费大量人力、时间、金钱成本。

此外,依据目前加州的电动汽车推广成效,2025年时加州地区预计会有约100万个电动车充电桩,每到下班后,势必会有许多电动车主到家后按照使用习惯插上电线,替第二天的路程做充电准备。因此,在下班高峰期过后,加州电网会面临用电高潮,在几十万个充电桩同时运作之下,加州的电力网络也需要同时更新才能因应电力需求。

市场

中美新能源汽车政策实验室签约

9月6日,中国汽车技术研究中心与美国加州大学戴维斯分校合作成立的中美新能源汽车政策实验室在天津(泰达)汽车论坛分会场签署谅解备忘录。

国家发改委产业协调司处长李钢表示,中国对新能源汽车的支持力度非常大,很多推广城市都能够享受中央和地方的双重补贴,甚至在北京、上海还可以享受免摇号、免车牌拍卖等优惠,现在还可以享受免消费税、车购税等优惠。同时,发改委也正在研究对新能源车实行积分制度,就是类似与加州的零排放车项目,这个制度将会是从另一个角度对新能源汽车的一个重大利好。

中汽研副主任吴志新表示,美国加州空气资源委员会在新能源汽车的推广政策方面已经有了很多成功经验,在能源、环境和经济政策研究方面,为联邦政府、州政府以及地方决策者提供了强有力的支持。在中国政府高度重视新能源汽车发展的背景下成立中美新能源汽车政策实验室,意义非常重大,可以借鉴国外的先进理念和成功经验,立足国情,进一步加强新能源汽车产业发展顶层规划设计,构建完善的政策体系。

加州大学戴维斯分校中国能源交通中心主任王云石表示,这是电动车领域首个通过开创性合作模式对世界各地的创新政策、商业模式以及消费者对新技术的接受反映进行探索、研究和实验应用的组织,希望该实验室能够在中美电动汽车发展中结出硕果。

美电力公司耗资 1 亿美元建充电桩 欲让居民分摊成本

美国许多电力公司面对用电需求陷入增长困境的挑战时,都将眼光投向了电动汽车发展前景下的电力消费趋势。

一些电动汽车公司正在提出方案大规模建造充电桩,并希望能向居民征收额外电费来为其中某些试点项目募集资金。但市民们认为这种把费用强加在每个用电居民头上,最后为那些买得起电动汽车的富人买单的做法非常不公平。

位于圣迭戈的赛莫拉能源集团下属电力公司打算安装 5500 个电动车充电桩,将耗资 1 亿美元,这需要向每个居民每月额外多征收平均 40 美分。这个意图遭到了一家名为“公用事业改革网络”的非政府组织的强烈反对。印第安纳波利斯电力公司也希望自己的顾客们能一起来负担 200 个充电站的成本。

2013 年全美销售了 4.6 万辆自动汽车,是 2012 年销售额的三倍,但依然不足美国 2013 年所有汽车销售量的 0.5%。

特斯拉第二生产线投用 潜在产能可达每周 3000 辆

近三个月来,特斯拉汽车公司位于加州的弗里蒙特工厂一直关闭装配第二条生产线,全球证券研究(Global Equities Research)分析师 Trip Chowdhry 走进工厂探秘生产线的各种升级情况,第二条生产线已经投入使用。

Trip Chowdhry 表示,“我们观察到,新的生产线已全面投入使用,这条新生产线的潜在产能可以达每周 3000 辆。工厂里面还有一片空区,这是为 Model III 的生产预留的生产区域。”

当然,“潜在产能”不能等同于实际生产情况或者当前生产情况混为一谈。当初日产汽车公司位于田纳西州的士麦那工厂宣称一年能生产 150000 辆聆风纯电动汽车,但是目前只能生产约 40000 辆,这是由于电池生产线的生产进程极为

缓慢，造成车辆生产速度的下降。

Trip Chowdhry 强调，他此次访问的时间是八月下旬，当时 Model S 电动汽车的每周产量可达 800 辆。他预计，未来的 4-6 周，Model S 的周产量将达到 1000 辆水平。

特斯拉的弗里蒙特工厂此次生产线的装备升级耗资 1 亿美元，这是特斯拉运营以来的最大单笔投资。弗里蒙特装配工厂的关闭时间为 7 月 21 日至 8 月 4 日，装备升级之后，特斯拉将在两条生产线上同时生产 Model S 和即将到来的 Model X。

技术

日本研发“空气镁电池” 可达锂电池 10 倍

日本正在推进空气镁电池的大容量化研究，该电池的工作原理为通过空气中的氧气和金属镁发生化学反应产生电能。参与的机构包括古河电池、尼康、日产汽车、日本东北大学、宫城县日向市等产业界、学界、政府方面的 11 个单位。

作为研究的第一步，古河电池计划在年内生产出发电量为 300 瓦的应急电源，用于给手机等充电。并争取在 5 年后研发出能够支持家庭用电的发电量为 3 千瓦的电源，在 10 年后构建可以作为 1 万千瓦规模的小型发电站使用的发电系统。

古河电池等将同时研发发电装置和装置的再利用系统，古河电池研发的发电装置为正极是氧、负极是金属镁的空气电池。这种空气电池的正极制造工艺简单，而且负极镁释放出的电子数量多。因此东北大学方面介绍，该电池的优点是电池能量密度可达重量相等的锂电池的 10 倍。

法国开发出多汽车充电系统 借助旧电池储存电力

日前以布依格建筑公司为首的法国财团开发出了基于旧电池的新型电动汽车充电系统，可用于缓解数十辆汽车同时充电时的供电压力。常见的巴黎电动车自助租用体系的充电站，一般有 4-5 个充电插头，电网水平仅仅相当于普通的家庭。但是可以想象，在上班高峰期间，一个单位会有几十名员工会同时有充电需求，对于建筑物的电网系统会造成压力，电力连接设备亟待更新。

而此新开发的系统能够将旧电池变为电力储存库，使其在晚上吸收电能，白天逐步释放，缓解多车同时充电的压力。系统由法国布依格建筑公司、汽车制造商雷诺、电气工程集团阿尔斯通和电缆制造商耐克森联合推出，项目预算为 1300 万欧元。

雷诺电动车报废的锂离子电池是该系统的关键组成部分。锂电池如果失去 20%~25% 的充电容量，就无法继续使用，但却可用于存储电能。雷诺出售电动汽车，租用车载电池，目前拥有和管理四个不同型号的 4.7 万枚电池。新的充电系统适用于所有品牌的汽车。目前，新充电站已经在布依格和雷诺两家公司进行了试点，最终将销售给写字楼、校园等停车场。

德国科学家开发出新型电动汽车感应充电装置

德国弗劳恩霍夫集成系统和元器件研究所 (IISB) 的专家们将电磁感应式充电视为未来充电装置的发展方向之一。

电磁感应式充电的原理如同平衡变压器，每一条输送电流的导线都产生磁场，

而磁场本身可发电，如果两根导线的磁场方向一致，就可将电能进行无线传输，目前已应用于电动牙刷和智能手机充电器、感应电炉等。

工业界与科技界在电动车感应充电研究方面已合作多年。现有的做法是在车身底部安装感应线圈，把充电装置埋在地下。但由于车距地面达 15 厘米，要求线圈的功率和体积都要很大，会推高成本。此外，动物或其他物体都可能干扰电力传输，如猫会被充电时微热的地板所吸引，更危险的是口香糖、香烟包装纸等含金属成分的纸张，在车下或被风吹到车下的感应充电表面会立刻升温以致自燃。

为此，弗劳恩霍夫的专家们开发出一种前置充电装置，将感应源安装在充电桩上，车辆驶入时可微微触碰感应源，这样所需线圈的直径就由 80 厘米显著减小到 10 厘米。该系统的能效更高、成本更低，充电过程也少受其他因素干扰。由塑料制成的充电桩约齐腰高，接触到车体后自动向后移动，若触力过大，则向下折叠落回地面，车身不会因此受损，汽车几乎可无障碍驶过。若车未能准确停在中轴正对充电桩的位置，桩内纵向重叠的感应线圈与车牌后部的横向叠合线圈之间也可实现电力传输，且不受车的体积和高度影响。

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：2014 年 10 月