

找记者 上壹点
A09-11

齐鲁晚报

2022年7月2日
星期六

读 / 世 / 界 / 懂 / 中 / 国

□ 主编：赵恩霆
□ 继红

□ 组版：洛菁

“适应55”提案问世后，外界普遍认为，欧盟各成员国经济发展阶段有差异，在工业、地理、能源供应和投资能力方面的情况大不相同，对化石能源依赖程度也不同。各个产业和利益集团的游说也会使相关谈判工作更加复杂，预计各利益相关方围绕提案的讨论过程可能长达两年。

到2035年不再有新的燃油车注册，也给欧洲汽车产业带来巨大挑战。欧洲汽车制造商协会去年7月发表声明说，目前禁止个别技术并非明智之举，高效内燃机、混合动力、电动和氢动力等机动车都应在向碳中和过渡进程中发挥作用。

当地时间6月29日凌晨，欧盟27个成员国的环境部长结束长达16小时的谈判，就一系列旨在减少碳排放的立法提案达成一致，其中包括广受关注的“2035年起欧盟市场所有在售新车二氧化碳排放量为零”计划。

这意味着欧盟“淘汰燃油车”可能即将提上日程，只是还需一番内部的利益博弈。而借助向电动汽车转型的东风，中国汽车制造商已经在欧洲市场站上了竞争起跑线。

记者 赵恩霆 整理

欧盟要跟燃油车说再见？

尽管面临充电桩等配套设施不足等问题，但一些欧美国家车企已将电动车研发作为未来发展的重中之重。

去年8月初，在美国车企“三巨头”通用、福特和斯特兰蒂斯的高管陪同下，美国总统拜登签署行政令，给美国新能源车产业设定目标：2030年实现美国境内一半新售汽车为可“零排放”汽车，包括蓄电池电动车、插电式混合动力车、燃料电池车。

上述三家车企在联合声明中说，它们致力于在2030年实现三家企业电动车销量共占美国电动车销售总量的40%至50%。不过，美国政府必须投入“数以十亿计”美元。宝马、本田、大众、福特和沃尔沃等车企发

在欧盟绿色转型政策推动下，电动车在欧洲市场的发展潜力日益凸显。2020年欧洲电动汽车销量较上一年翻了一番，去年底的数据显示，18个欧洲国家2021年三季度新车销量中电动汽车占比升至13%。

德国专业汽车机构施密特汽车研究所去年发布的《欧洲电动车市场报告》显示，中国电动车在欧洲市场迎来快速发展期。2020年中国电动汽车制造商品牌在欧洲18个主要汽车市场总销量达到23836辆，与2019年相比增幅超过13倍，市场份额达到3.3%。

去年7月，爱尔兰国家交通管理局宣布，今后5年引进200台Enviro200EV

01 朝逐步淘汰燃油车又进一步

基础设施和燃料等。

根据该提案，到2030年，可再生能源将占欧盟最终能源消耗的40%；2030年新注册燃油车将比2021年减少55%，到2035年将不再有新的燃油车注册；到2035年，主要高速公路上每60公里将建一个充电站，每150公里建一个充氢站；通过土地利用、林业和农业领域的减排措施，到2030年自然减少3.1亿吨二氧化碳排放；支持航空和航运业选择更多清洁能源；建立道路交通和建筑行业碳排

放市场等。

欧盟委员会说，提案对实现欧盟2019年12月提出的“欧洲绿色协议”至关重要。当时，欧盟委员会公布“欧洲绿色协议”，首次提出到2050年实现碳中和，即二氧化碳净排放量降为零。欧盟目前的碳排放量占全球8%左右，但自工业化以来的累积排放量位居世界前列，而欧盟27国合计二氧化碳排放量中约12%来自汽车。欧盟希望通过这份提案推广新的减排技术，尤其是促使

汽车产业完成从燃油车到纯电动车的转型，这意味着自2035年起使用汽油和柴油燃料的轿车及轻型商用车都将不得在欧盟市场销售。

欧盟27国环境部长6月29日最终就提案中五项关键内容达成一致，标志着推动欧盟“淘汰燃油车”立法再进一步。此前，欧洲议会已于6月8日表决支持欧盟委员会关于2035年禁售新燃油车的建议。不过，欧洲议会表决结果不代表通过相关法律，禁售令还需要欧盟成员国一致批准才能立法生效。另外，欧盟将给予面向“小众”市场——年产量1万辆以下——的汽车制造商5年豁免期，这被认为有利于奢侈品牌汽车。

02 各利益攸关方还需一番博弈

6月29日达成的一致意见是各方妥协的结果。意大利、斯洛文尼亚等国先前要求把停售新燃油车的期限延至2040年。最终德国提出的折中方案获得接受，即在保留2035年目标的同时，欧盟委员会将在2026年评估是否给使用合成燃料的汽车或油电混合动力车“开绿灯”。

欧盟委员会执行副主席蒂默曼斯说，欧盟“绝大多数汽车制造商选择了电动车”，欧盟委员会将保持“开放

思维”；不过目前来看，混动汽车的排放量不满足减排标准，而低排放的替代性燃料则成本过高、难以推广。他说：“我们保持技术中立，我们想要的是零排放的车。”

汽车是欧洲人的主要交通工具，在欧盟二氧化碳排放总量中，汽车排放占比近15%。一些汽车制造商认为，淘汰燃油车、普及电动车的计划不宜激进，因为充电设施仍不够多，尤其在南欧和东欧国家。

欧洲汽车制造商协会的数据显示，欧盟去年售出的乘用车中，纯电动车和插电式混合动力车合计占比为18%。今年一季度，欧盟纯电动车的销量占乘用车总销量的10%，售出224145辆，与去年同期相比增长53.4%。

德国汽车工业协会认为，欧盟的减排新规过于苛刻，不利于汽车产业自主发展，忽视了欧洲充电基础设施匮乏的现状。安永会计师事务所预计，到2035年欧洲将有1.3亿辆电动汽车在路上行驶，因此整个欧洲将需要6500万个可以有效运转的电动汽车充电桩，其中85%需要被安装在家中。但目前，欧洲的充电桩严重不足。

6月8日，工人在法国马赛一家修车厂修理汽车。新华社/美联



03 各大车企纷纷布局电动汽车

表联合声明说，它们支持拜登政府设定的目标，但美国政府必须行动“培养消费者需求”。

去年9月，德国国际车展开幕前夕，大众首席执行官迪斯说，自动驾驶汽车才是真正改变汽车行业的产品，而非电动汽车。路透社报道称，大众的雄心不仅限于取代美国电动车制造商特斯拉，到2025年成为全球最大电动车制造商，同时打算提供自动驾驶软件服务，把这一服务发展成集团今后主营业务之一。

今年3月，福特宣布重组计划，拆

分传统燃油车和电动车业务，旨在将重点放在电动车业务，赋予其“初创企业般的发展速度”。按照福特的计划，2022年至2026年将在电动车上投入500亿美元。福特汽车CEO吉姆·法利说，到2026年，福特将制造200万辆电动车，占其全球年产量大约三分之一。到2030年，电动车将占其总产量的一半。

此外，法国雷诺、日本日产和三菱结成“到2030年联盟”，计划未来5年在电动车研发领域联合投资超过200亿欧元。到2030年，三家车企预计将推出在5个平台上研发的超过30款新型电

动车。此前，这三家车企已在电动车研发领域合计投资100亿欧元，预计共用电池等关键部件。此前，日产在去年11月宣布，计划今后5年在电动车领域投资176亿美元，到2030年前推出约20款电动汽车。雷诺则计划到2030年，该品牌汽车在欧洲实现完全电动化。

韩国现代起亚5月宣布，到2030年在国内电动车领域投资21万亿韩元，以扩大产能、研发相关技术。扩大投资后，其在韩国本土的电动车年产量预计到2030年达到144万辆，相当于其今年本国产量目标的4倍，在其2030年全球电动车产能目标中占45%。此外，现代起亚将联手韩国乐天集团、KB资产管理公司等企业，到2025年在韩国主要城市布局5000个充电桩。

04 中企电动车在欧洲快速发展

型纯电动单层巴士。这一型号电动巴士由英国客车制造商亚历山大·丹尼斯公司和中国车企比亚迪公司合作生产。这是中国汽车制造商近年来在欧洲电动车市场持续发力的一个缩影。

《日本经济新闻》报道称，中国电动汽车制造商正在全球发起“攻势”，进军欧洲并在欧洲最早形成规模的市场上逐步渗透。《日本经济新闻》说，以中国上汽的“名爵”纯电动

车为例，2021年前11个月在英国新车销量中占比达1.9%，超过本田和马自达；2021年11月单月占比升至3.6%，直逼日产和福特。

德国“新事实”市场调研公司进行的一项调查显示，近半受访德国人对购买中国电动车持开放态度，19%的德国人愿意购买中国制造的电动汽车，在中青年群体中购买意愿更高。德国国际机动车制造商协会柏林代表处负责人迈尔表示，

该协会正与中国汽车制造商就可能的会员资格进行协商，“我们迟早会将中国品牌纳入协会”。

快速发展的同时，中国电动汽车也面临挑战。《欧洲电动车市场报告》指出，欧洲新能源汽车行业监管标准比其他地区更高。另外，欧盟还计划陆续推出更严格的监管措施。德国汽车管理中心负责人布拉策尔说，市场认知也是当前中国品牌进入欧洲市场的重要障碍。“欧洲消费者品牌忠诚度很高，中国企业在准确把握市场需求的基础上，需进一步提升服务，以提高品牌信任度和认可度。”

资料来源：新华社