

少造200万辆车，或缴130亿欧罚款，排放新规是否延期

文 | 钱亚光

即将执行的更严格碳排放新规，让欧洲汽车制造商面临着越来越大的挑战。

9月25日，ACEA（欧洲汽车制造商协会）总干事西格丽德·德·弗里斯（Sigrid de Vries）在接受彭博电视采访时表示，“与疫情前的水平相比，欧盟汽车行业产量和销量下降了200多万辆。”

尽管欧盟汽车制造商仍致力于向绿色转型过渡，但德·弗里斯表示，监管机构需要更加“灵活”，并找到更好的方式来支持该行业。

据彭博社（Bloomberg）获悉的一份ACEA提案草案称，欧盟应通过紧急法规将对汽车制造商的2025年排放目标推迟两年。

与之态度截然相反的是，环保组织Transport & Environment（T&E）表示，欧洲汽车制造商应该可以满足明年生效的雄心勃勃的二氧化碳排放目标。

欧洲排放新规严在哪

2023年3月，欧盟批准了一项具有里程碑意义的法律，要求所有新车从2035年起实现二氧化碳零排放，这实际上禁止了柴油和汽油汽车，并从2030年起将二氧化碳排放量比2021年的水平降低55%。

2025年，欧盟所有新车平均排放目标将比现行标准减少15%。按照新规，2025年到2029年，欧盟新车的平均二氧化碳排放量将为93.6克/公里。

此外，欧盟还将对汽车制造商实施ZLEV（二氧化碳排放量在0至50克/公里之间的车辆）记分系统，ZLEV的比例为乘用车25%，商用车17%，ZLEV基准值超标一个百分点，将使制造商的二氧化碳排放目标增加一个百分点。

如果制造商新车的平均二氧化碳排放量超过了特定年份的特定排放目标，制造商必须为当年注册的每辆新车支付每克/公里95欧元的超额排放罚款。

这可能导致大型汽车制造商面临巨额罚款。

这个目标的设置，实际上是鼓励汽车制造商生产和销售更多低排放甚至零排放的车型，从而推动整个汽车行业向电动化转型。但是，由于消费者需求不足、充电基础设施不完善等多重因素，电动汽车的市场渗透率远低于预期。

欧洲电动汽车在达到2023年约14%的市场份额后，已经趋于平稳，德国、法国、瑞典等国政府缩减或取消了对电动汽车的激励措施，以及在汽车进口关税政策上的一意孤行，都令处于上升期的欧洲电动汽车市场遭受了严重的打击。

由于需求不佳，一些汽车制造商最近开始缩减或推迟其推出电动汽车的计划。

按照规定，自2035年起，欧盟将禁止销售新的内燃机汽车，也就是乘用车和轻型货车的二氧化碳排放量目标均为0克/公里。而以上电动汽车的窘境，给未来的禁燃带来了压力，面对即将到

2024年1-6月欧洲汽车集团碳排放平均水平

来源：DATAFORCE



来的新规，欧洲汽车制造商在前进方向上存在分歧。

欧盟委员会计划在2026年对该立法进行审查，以评估混合动力汽车的技术进步，以及它们是否能符合2035年的目标。欧盟法律还包括对使用生物燃料的汽车的豁免。

推迟落地：政策应该更加灵活

大部分欧洲汽车制造商“对欧洲电动汽车市场能否达到欧盟2025年碳排放目标存疑”。

9月19日，欧洲汽车制造商通过其行业协会ACEA呼吁对2025年排放目标“立即采取行动”，称在一些汽车制造商正因电动汽车需求急剧下滑而面临数十亿欧元罚款的情况下，此举可能有助于避免巨额罚款。

ACEA主席、雷诺集团（Renault

Group）首席执行官卢卡·德·梅奥（Luca de Meo）一直强调，在实施更严格的规则时需要具备灵活性。“每个人都在谈论2035年（欧盟的零排放强制令生效），”德·梅奥说，“但我们应该谈论的是2025年，因为我们已经陷入困境。”

根据ACEA提供的估计数据，要满足欧盟针对整体二氧化碳排放量的排放目标规则，将要求汽车制造商要么少生产约200万辆汽车，要么面临可能高达130亿欧元的罚款。

“欧盟正面临一场危机，原因是消费者对电动汽车的需求低迷，以及来自其他国家电动汽车制造商的不公平竞争，这意味着欧盟汽车行业将无法达到这些减排目标，”ACEA称，“欧盟汽车行业将别无选择，只能大幅削减产量，这将威胁数百万欧盟人的就业，损

害消费者利益，并对欧盟的竞争力和经济安全产生不利影响。”

ACEA认为，所有这些情况都阻碍了汽车制造商满足更严格的欧盟二氧化碳排放规则。

根据ACEA的数据，今年1月至7月，欧盟的新车注册中，纯电动汽车仅占12.5%，远低于符合更严格排放规则所需的水平。

Dataforce 8月份的一份报告称，尽管市场对电动汽车持怀疑态度，但汽车制造商仍必须大幅增加纯电动汽车和混合动力汽车的销量，以达到2025年的目标。

分析公司Dataforce在今年8月出具的一份报告显示，在欧洲销售的汽车企业中，吉利和特斯拉已经实现了2025年的碳排放目标，其他车企中丰田凭借混动汽车销量成为最接近目标的

企业。

这家调研机构也提到：“纯电动与插电式混合动力车型具有最大的减排潜力，但欧洲的补贴削减阻碍了它们的转型。”

大众和福特距离 2025 年碳排放目标最远的汽车企业。Jefferies 分析师菲利普·休肖（Philippe Houchois）本月在一份报告中写道，在更严格的 2025 年二氧化碳排放规定方面，大众在欧洲汽车制造商中处于最不利的地位。他表示，监管宽容度较低，2025 年的新规可能会加速行业内的产能重组。

这些情况正给欧盟设定的从 2035 年起有效禁止销售新的内燃机汽车的截止日期带来压力，面对即将出台的新规，欧洲汽车制造商在前进方向上存在分歧。

ACEA 还呼吁欧盟采取以下紧急措施：放宽排放目标，考虑到当前的市场状况，欧盟应重新评估并放宽 2025 年的排放目标；加大对电动汽车的支持力度，增加对充电基础设施的投资，提供购车补贴，并简化审批流程；确保原材料供应，稳定电池等关键原材料的供应链，以保障电动汽车的生产。

该行业协会还敦促欧盟委员会将原定于 2026 年和 2027 年进行的二氧化碳排放法规审查提前至明年进行。“我们随时准备讨论为 2025 年的汽车和货车二氧化碳排放目标提供短期缓解的一揽子方案。”ACEA 在声明中表示。

“欧盟汽车行业已经在电气化方面投入了数十亿美元，可以将车辆推向市场，但实现这一转型所需的其他必要条件尚未到位，欧盟的竞争力正在削弱。”该组织在其网站上的一份声明中表示。

基里根顾问公司 (Kerrigan Advisors)

的 2024 年第二季度《蓝天报告》(Blue Sky Report) 显示，2024 年上半年，汽车经销商的并购市场创下历史新高，交易量达到 204 笔，代表着 381 家经销权的转让。这一创纪录的并购活动主要受卖家寻求抓住强劲的蓝天价值以及资本雄厚的买家增多的推动。

许多汽车制造商及至一些国家政府希望立法者能修改或推迟这项新规定的执行。

据报道，梅赛德斯·奔驰首席执行官康林松 (Ola Kallenius) 寻求更宽松的二氧化碳排放规定。

他表示，该公司同意 ACEA 的立场，呼吁在排放目标生效前采取“紧急行动”，因为这可能会让汽车行业面临数十亿欧元的罚款。

他在接受德国《商报 (Handelsblatt)》采访时表示，该公司正在“按计划”削减成本。康林松称，该公司支持前欧洲央行 (European Central Bank) 行长马里奥·德拉吉 (Mario Draghi) 提出的提振欧洲竞争力的提议。

欧洲最大汽车制造商大众集团 (VW Group) 首席执行官奥博穆 (Oliver Blume) 呼吁调整 2025 年碳排放目标。“当电动汽车的推广框架条件尚未到位时，让行业承担惩罚性措施是不合理的。”他在今年 3 月对投资者说。

作为欧洲最大的汽车制造商，大众正在考虑关闭其工厂，这是其历史上首次这样做。大众人力资源主管冈纳尔·基利安 (Gunnar Kilian) 在 9 月 10 日的一份声明中表示，该公司计划重新协商几项劳动协议，以“将德国的成本降低到具有竞争力的水平”，这些协议原本将保障工作岗位直至 2029 年。

另外，由于市场对汽车的需求下降，该公司 9 月 27 日下调了对收入、利润和现金流的预期。

意大利是反对“欧盟绿色协议 (European Green Deal)”的欧盟成员国之一，该协议旨在应对气候变化和减少污染，意大利总理乔治娅·梅洛尼 (Giorgia Meloni) 经常将该协议称为“意识形态化的”。意大利总理梅洛尼表示，欧盟禁止碳排放汽车的政策是“自毁性”的，其对欧洲汽车工业造成了太大的伤害。

9 月 26 日，意大利工业部长阿多尔福·厄索 (Adolfo Urso) 提出一项正式提案，将欧盟对从 2035 年起禁止销售新型内燃机汽车的审查提前到 2025 年进行，届时欧盟行政部门将需要评估实现减排目标的进展，并可能根据在此期间发生的技术发展重新校准这些目标。该提案已经获得了包括意大利在内的 10 个欧盟国家支持。

时间不变：排放目标触手可及

尽管大多数欧洲车企面对即将到来的排放法规与罚款，都表示期望新规的实施能够放缓，但目前来看，对于排放新规，欧盟内部有着不同的声音。

Transport & Environment 表示，欧洲汽车制造商可以并且应该满足明年生效的雄心勃勃的二氧化碳排放目标。

T&E 车辆与移动出行供应链高级总监朱莉娅·波里斯卡诺瓦 (Julia Poliscanova) 称这些请求是“自私自利的花招”，指出汽车制造商在过去两年中获得了超过 1300 亿欧元的利润，并且自 2017 年以来就有时间准备。

“与疫情或俄乌战争不同，到最后一刻才遵守规定并不是危机。如果真有



什么危机，那只是欧盟汽车制造商的惯常做法，他们有数年时间准备，而且利润丰厚。这种做法是虚伪且荒谬的。”波利斯卡诺瓦在接受《Automotive News Europe》采访时表示。

T&E 汽车部门总监吕西安·马修（Lucien Mathieu）表示，随着大量新型、更经济实惠车型的推出，汽车制造商将得到帮助，从而预计电动汽车销量将出现“快速增长”。这包括即将进入市场的几款价格低于 2.5 万欧元（约合人民币 18.6 万元）的电动车，比如雪铁龙 e-C3 和雷诺 5。

据 T&E 称，这些车型的推出将有助于将欧洲电动汽车的市场份额扩大至 24%。根据市场研究机构 Dataforce 的初步数据，截至 8 月，纯电动汽车占整体注册量的 14.1%，在欧盟、欧洲自由贸易协会成员国和英国的销售中占 96%。

该团体坚称，所有汽车制造商都有

能力达到这些目标，其中大多数已经“几乎触手可及”，到 2024 年上半年，差距只有 10 ~ 17 克二氧化碳 / 公里。

此外，T&E 还指出，汽车制造商只会在被要求时才遵守二氧化碳排放目标，而不是提前遵守。例如，汽车制造商只在新年伊始的四个月前才达到了 2020 年的目标。

汽车制造商还可以联合起来缩小差距。例如，大众可以与特斯拉合作，这意味着德国汽车制造商只需要在 2025 年达到 17% 的电动汽车份额，而此前的目标为 22%。

欧洲第二大汽车集团 Stellantis 站在了多数欧洲汽车企业的对立面，该公司反对对 2025 年的二氧化碳排放目标做出任何改变。需要指出的是，Stellantis 不是 ACEA 的成员。Stellantis CEO 唐唯实（Carlos Tavares）表示，“现在，距离‘比赛开始’还有几个月的时间，有人却说，

等等，改变规则吧。”他说，即使法规有所推迟，“全球变暖问题仍然存在。”

唐唯实称，寻求推迟法规的汽车制造商可能担心会亏损，因为电动汽车的利润率低于内燃机汽车，而且成本更高。

他表示，Stellantis 已经准备好迎接 2025 年的排放目标，“因为我们正在以 2 万欧元的价格推出像雪铁龙 e-C3 这样的电动汽车，所以我们处于领先地位。”

“我们的技术已经准备好，我们的汽车已经准备好，我的计划也已经准备好，”他说，“规则已经明确，比赛就要开始了。”

事实上，在今年早些时候，面对欧洲的电动化转型，唐唯实就曾表示，欧洲需要打造自身的电动汽车供应链并加强自身的竞争力。他还表示对中国进口电动汽车的加税，并不能改变欧洲电动汽车落后的事实。MFC