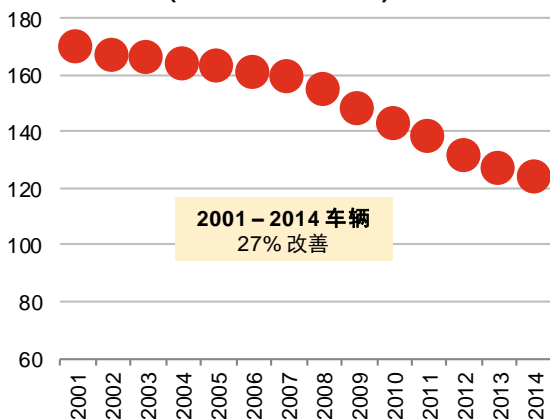


欧洲：每一克的排放量都至关重要 二氧化碳排放量超标的成本越来越高

欧洲的整车厂商们提前两年达成他们的**2015年二氧化碳减排量目标**，但是真正的考验将在**2020年**。届时所有年销售量超过**300,000辆**整车厂商的二氧化碳减排量目标被要求达到**95克**关口。

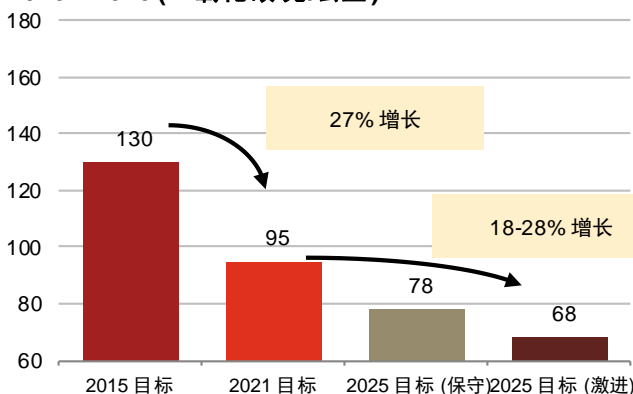
欧盟国家：车辆均排放量

2001 - 2014* (二氧化碳克/公里)



欧盟国家：未来车辆均排放目标

2015 - 2025 (二氧化碳克/公里)



资源：ICCT (International Council on Clean Transportation), European Commission, Autofacts Analysis, *2014 = provisional data

测量

目前欧洲汽车二氧化碳排放量控制是整车厂商所面临的主要问题之一。即使二氧化碳排放量仅超过限额一克也可能会给厂商带来上百万欧元的罚款，同时也会给厂商的公众形象会带来负面影响。在**2020年**，欧盟委员会将会推出有史以来最严格的衡量标准。欧盟希望**95%**的整车厂商在**2020年1月1日**前达到新推出的衡量标准，并至**2021年1月1日**前所有整车厂商达标。如果整车厂商没有达成预期目标，他们将会面临高额罚金。同年，当二氧化碳排放量超过上限衡量标准（**95克**每公里），每额外一克的二氧化碳每公里排放会被处以罚款**95欧元**每台欧洲已售车辆。按此计算，处罚金额会迅速累计，更不用提媒体负面新闻对企业的打击。

类似于美国的公司平均燃油经济性标准（CAFÉ），欧

洲的减排目标是基于整车厂商年销售生产车辆的平均值从而使汽车制造商们平衡其产品组合；每一个销售量超过**30万辆**汽车的整车厂商都将被设定一个减排目标，该减排目标的数值是通过该厂商在过去三年内注册车辆的平均车重量所决定的。销量在**1千辆**以下的汽车以及专用汽车的厂商则拥有减排豁免权。因此同一个整车厂商由于所销售的车辆不同，他们的减排目标也会有所不同，减排目标也会在一定范围内进行变动。例如菲亚特（包括克莱斯勒在内）的平价汽车需要达到每公里**89克**二氧化碳的减排量，而像戴姆勒这样的高端车型则需要达到每公里**101克**二氧化碳的减排量。通常，欧洲汽车的平均重量是在**1,392千克**并在过去的三年中增加了**30千克**。随着汽车功能多样性的增加与普及，汽车的重量也随之增加。对汽车而言，其许可排放量占汽车体重

欲详细了解我们产品及服务，

请登录我们的网站：

www.autofacts.com

比重的0.0333；换言之，每增加100千克的重量则排放额外3.33克每公里的二氧化碳。此外，委员会将在2020年开始并很有可能在2022年整年向每公里二氧化碳排放量小于50克的汽车给予超级积分作为激励。三年内，整车厂商可以有机会减少减排量额度，而该额度最多不能超过每公里7.5克二氧化碳。在多种因素的变动及影响下，减排目标的计算也变得越来复杂。

考虑其他的方案

所有欧洲的整车厂商都提前两年达成2015年的“130克每公里”二氧化碳排放量指标，但是2020年的新“95克每公里”二氧化碳排放量指标相交之下较难执行。启停系统和滚动阻力轮胎曾经都是性价比高、易执行的减排方案。然而为了应对2020年的新指标，整车厂商要开始考虑投资研发高效率的动力传动系统。研发这样的系统需要投入大量的工程研发时间和资源。每一个整车厂商所采用的策略都不同并且通常都不局限于石油或者柴油。Auto facts根据欧盟2021年的动力传送系统消耗预估为整车厂商们提供广泛的策略方向。德国整车厂商已经减少了对电动汽车的投入并把注意力转移到充电式混合动力汽车，然而法国和意大利的整车厂商似乎对电动汽车和更适用于他们传统轻型汽车的全混合动力汽车更感兴趣。亚洲和美国的整车厂商则降低了在欧洲市场的汽车产量并增加在他们本地市场的高科技动力传动系统汽车产量。

如果有更多的问题，请登陆我们的网站 pwc.com/auto.

欧盟国家: 整车厂商二氧化碳限额 2014 vs. 2021

整车厂商	2014 限额	2021 限额
宝马	131.5	100
戴姆勒	129.1	101
菲亚特	121.6	89
福特	120.5	92
通用汽车	129.9	96
韩国现代	129.9	n/a
标志雪铁龙	108.4	94
雷诺日产	113.0	93
丰田	112.8	92
大众	124.4	96

资源: EEA (European Environmental Agency) based on provisional data and excluding super credits, eco-innovations and vars. ICCT (International Council on Clean Transportation), Autofacts 2015 Q2 Forecast Release

©2015 普华永道。版权所有。普华永道系统指普华永道网络以及/或普华永道网络中各自独立的成员机构。详情请进入 www.pwc.com/structure。此文内容仅供参考，不可用于专业咨询。普华永道全球网络帮助各类组织及个人创造他们所追寻的价值。我们各成员机构组成的网络遍及157个国家和地区，有超过19.5万名员工，致力于在审计、税务及咨询领域提供高质量的服务。如有业务需求或欲知更多情况，请浏览 www.pwc.com。

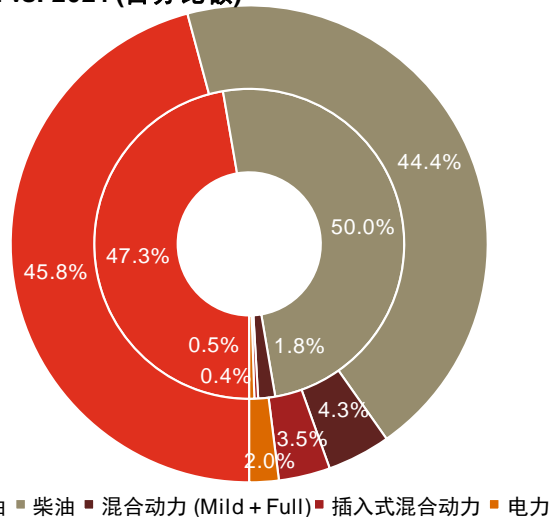
从NEDC到WLPT

随着标准日益提升，大家开始就对测试标准以及欧洲行驶工况（NEDC）展开了激烈的讨论。特别随着科技不断进步，燃油经济性测试逐渐被认为是过时的和不准确的。在使用不同的测试技术时，像是：body panel taping技术，光滑平面驾驶测验和高海拔驾驶测验，测试结果也随之不同。在这个先进科技普及的年代，NECD的测验结果和真实车况的差别在百分之30左右。为了能够解决这些问题，欧盟建立了环保创新积分系统用于奖励那些在测试时将NEDC的不全面性纳入考量的整车厂商。类似于超级积分系统，每年每公里二氧化碳排放量少于7g的整车厂商会获得环保创新积分直到2017年推出新的测试协议为止。这份新的测试协议将被称为全球统一轻型汽车测试规程(WLTP)。为了确保测试的协调性和一致性，在2020年的目标施行以前，一份NEDC-WLTP的研究将会被之执行，届时会有更多严格的条例出台。

数十亿的美金在危在旦夕

根据Auto facts对欧盟2021年的销售预估，如果前十大在欧洲生产和销售的整车厂商无法使二氧化碳排放量水平低于2014年，那么到2020年，他们将会面临超过30亿的欧元罚款。在2025年的二氧化碳排放量预估会减少额外的68克每公里到78克每公里。面临着如此大的财务风险，毫无疑问整车厂商将会需要一个清晰的，积极的策略来达到委员会的标准。但是对整车厂商来说，什么时候执行和如何执行这些策略将会是一个更大的问题。

欧盟国家: 汽车动力 2014 vs. 2021 (百分比)



欲详细了解我们产品及服务，
请登录我们的网站：

www.autofacts.com