

来源：中国经济网 郭跃

全新合成燃料E-Fuel的出现,不仅让德国接受了到2035年欧盟只销售零碳排新车的协议,更有望延续传统内燃车型在欧盟的生命。但欧盟的“让步”预计不会对大多数汽车制造商的发展规划造成影响。首先,汲取、合成E-Fuel原料的成本过高,实用性较差。对大多数汽车来说,这并不是成熟可行的解决方案。同时,纯电动化已成为大多数国家、车企坚定的发展方向。

当地时间3月28日,欧盟27个成员国的能源部长正式通过了汽车碳排放法案,即2035年欧盟区域内销售的新车必须实现零碳排放。

这一法规的出台,意味着传统内燃车型或将彻底告别欧盟市场。但欧洲最大汽车市场德国对这一激进目标始终有所质疑,并多次提出反对。

而全新合成燃料E-Fuel的出现,不仅让德国终于接受了2035年新车零碳排的要求,更有望延续传统内燃车型在欧盟的生命。

E-Fuel作为一种全新人工合成燃料,虽然也会排放二氧化碳,但合成时同样会从大气中汲取碳,因此基本实现了碳循环闭环,碳增量为零。

由此,法拉利、保时捷等几家厂商提出,希望完全使用E-Fuel的车辆能够在2035年后继续销售。这一提议如今也基本得到了欧盟的许可。

但值得注意的是,欧盟的“让步”预计不会对大多数汽车制造商的发展规划造成影响。首先,可再生能源E-Fuel的原料汲取、合成成本过高,实用性较差。对大多数汽车来说,这并不是成熟可行的解决方案。

同时,纯电动化已成为大多数国家、车企坚定的发展方向。瑞典能源部长Ebba Busch周二时就表示,电动化毫无疑问是整个汽车产业的发展方向,全力投入电动化能让瑞典尽早实现竞争优势,而德国虽然争取到了“过渡”期,但未来或许将用更多时间来追赶。(中国经济网 郭跃/编译)