

# 欧洲：难舍的内燃机，纠结的新能源

新华社北京1月17日电《参考消息》近日刊发文章《欧洲：难舍的内燃机，纠结的新能源》。全文如下：

从巴伐利亚宁静的工业园区到柏林车水马龙的市中心，站在德国任何一座城市的街头，内燃机依然牢牢主导着德国街头的交通节奏。引擎的轰鸣、换挡的节奏，构成了德国人日常出行最熟悉的声响与气味。相比之下，电动车的安静与迅捷，反而显得有些“无声无息”，在现实街景中难以形成与之对等的存在感。

对许多德国人而言，汽车不仅是一种交通工具，更承载着高度情感化的工业记忆。这种情感，既源自战后“经济奇迹”时期全民机动化的生活体验，也源自德国工业在废墟中重新确立全球地位的集体记忆，更源自一个长期以汽车工业为立国之本的国家对自身制造能力的深层认同。

正是在这样的社会与产业环境下，当欧盟委员会近日公布松绑“2035年燃油车禁令”的草案后，欧洲议会最大党团欧洲人民党主席、来自德国的曼弗雷德·韦伯说出了一句颇具“德式意味”的话：“我希望人们能够把汽车视为文化崇拜的对象，而不是文化冲突的象征。”被“崇拜”的，或许是支撑德国工业体系和身份认同的那颗心脏：内燃机。

与此同时，新能源在现实中显得“难以安放”：它进入了展台、写进了法规，却尚未真正嵌入欧洲汽车工业长期形成的技术体系与情感认同之中。这种难以融合的状态，构成了欧洲汽车电动化转型最真实、也最具挑战的底色。

正如不少欧洲民众所言：“在欧洲，开电动车更像是理想主义的选择。”

## 在愿景与现实间摇摆

欧盟委员会2025年12月提出，拟放宽2035年“禁售燃油车”的相关要求，将新车“零排放”目标调整为在2021年基础上减排90%。尽管相关草案仍需欧洲议会和成员国层面完成程序性通过，但围绕2035年燃油车禁令的政策取向，已出现实质性松动的迹象。

两年前，2035年燃油车禁售几乎被视为既定事实：届时，任何排放二氧化碳的乘用车都不得新注册上路。这一目标不仅是欧盟“绿色新政”的象征，更承载了明确的战略意图。通过设定不可逆的时间表，倒逼产业转型，同时巩固欧洲在全球气候治理中的领导地位。然而，如今目标的松动，也暴露出一个无法回避的现实困境：当理想路径遇上产业现实，政策本身正承受着日益显著的压力。

相关信号释放后，欧洲汽车产业迅速陷入新一轮争论。支持者认为，这是在现实约束下作出的务实调整；反对者则警告，此举可能削弱欧洲的转型决心，损害长期竞争力。但在我的一线观察中，这看似只是排放指标的修正，实则反映出欧洲在汽车电动化道路上的态度变化，欧洲首次如此清晰地显露出犹疑与退让。支持与反对的声音相互交织，折射出的不仅是政策分歧，更是欧洲汽车产业在新能源转型中难以回避的深层结构性矛盾。

德国、意大利等成员国以及多数传统汽车制造商强调“技术开放性”，主张为混合动力和高效燃油车保留空间。该提案公布后，德国总理默茨对此表示欢迎，称“很高兴看到欧盟委员会开始放宽对汽车行业的监管”。大众汽车表示，该提议务实且“在经济上是合理的”，在对排放进行补偿的同时为燃油车保留市场空间，符合当前市场现实；宝马则指出，欧盟“承认内燃机的未来可行性”是“重要一步”。

而部分北欧国家、环保组织以及已重金押注电动化的企业，则警告政策松动将释放危险信号，并会削弱欧洲在新能源赛道上的长期竞争力。沃尔沃首席商务官埃里克·塞韦林松指出，政策反复将动摇企业对欧盟法规稳定性的信心。

事实上，这种分歧早在几个月前的慕尼黑车展上便已显露端倪。展馆中，电动车依旧占据绝对“C位”，续航、充电速度和智能化被反复强调，欧洲车企试图向外界传递其仍站在绿色转型前沿的信号。但只要离开展台，进入论坛或闭门交流，谨慎甚至犹疑的声音便迅速浮现。

车展展台上呈现的是愿景，会议室里反复权衡的却

是生存空间。这一反差，恰如其分地映照出欧洲汽车产业在理想与现实之间的长期拉扯，也塑造出一个不再单纯由绿色理想驱动的转型节奏。

## 普通消费者的犹豫

在政策与产业层面的博弈之外，普通消费者的犹豫，折射出欧洲汽车电动化转型最直观、也最难回避的现实注脚。

在柏林郊区一处建于上世纪80年代的居民社区，通勤族弗里德里希告诉记者，他认同环保理念，但现实条件让他迟迟无法下决心。小区地下车库并未预留充电接口，最近的公共充电桩需要开车40分钟，还常常需要排队。“在这种情况下，电动车对我来说不是升级，而是负担。”他说。最终，他选择继续开大众燃油车，“至少我知道，任何时候都能加到油”。

类似的权衡在德国并不罕见。成本因素同样削弱了电动车对普通家庭的吸引力。近年来，德国居民电价长期位居欧洲高位，而公共充电价格波动明显：在部分城市，快充费用甚至高于燃油价格。一位慕尼黑出租车司机直言，电动车“账面上看更环保，但现实中未必更省钱”。

他给我算了一笔账：一辆小型电动车每百公里耗电约18度，如果在家慢充，每度电0.4欧元（1欧元约合8.13元人民币），百公里电费约7.2欧元；但如果在公共快充站充电，每度电可能高达1欧元，百公里费用飙到18欧元，比行驶同样距离的燃油车（百公里耗油约7升，花费约9.5欧元）还贵一倍。这种现实让许多家庭望而却步：即便有意愿购买电动车，复杂的充电安排、高额快充费用都会让普通消费者继续犹豫。

这种“理想可理解，现实难承受”的矛盾，在长期往返中德两地的德国工程师克劳斯·特罗扬身上被更为集中地呈现出来。特罗扬常驻南京，近年来一直使用中国国产电动车，体验良好。几个月前因工作短期回到德国，他按惯例在机场租车出行，并决定尝试一款德国品牌电动车。

提车后的第一印象并不理想。与他熟悉的中国电动车高度简化的人机交互不同，这辆车方向盘和中控台布满实体按钮，操作复杂。“它更像是一辆‘被电动化的燃油车’。”他说。

真正的困难出现在充电环节。特罗扬将车开到高速公路服务区的加油站，却发现充电设施由不同运营商分散管理，接口标准、支付方式各不相同，现场工作人员对操作流程也不熟悉。几经摸索后虽勉强完成充电，但快充接口频繁故障，只能改用慢充，需要数小时才能充满。

随着使用时间拉长，他逐渐意识到，在德国，电动车在很大程度上依赖家庭充电系统。多数车主需要自建充电桩，并配套光伏设备以控制用电成本，而这本身就是一笔不小的前期投入。即便如此，这样的充电能力通常也只够覆盖日常通勤。

## 多重压力集中显现

在布鲁塞尔和柏林，反复被提及的一个高频词是“现实”。在不少业内人士看来，此次政策调整是近五年来欧盟绿色议程中最显著的一次“退让”，其背后是多重现实压力在同一时间节点上的集中显现。

最先暴露出来的，是市场端的失速。近年来，欧盟纯电动车在新车注册中的占比始终未能形成自发扩张的动能。欧洲汽车制造商协会数据显示，2025年1月至11月，欧盟新注册乘用车中，纯电动车占比仅为16.9%，明显低于此前政策设想中的增长路径。高企的电价和购车价格、充电基础设施分布不均以及使用成本不确定性，持续制约消费端的接受度。

与此同时，欧洲在关键环节的产业短板正逐步显现。成立于2016年的瑞典电池企业北方伏特一度被寄予厚望，高盛、宝马、大众等机构相继入股，试图打造可与宁德时代、LG化学抗衡的“欧洲电池力量”。然而，该公司未能实现预期，于2024年底申请破产。梅赛德斯-奔驰集团董事会主席康林松曾直言，在内燃机领域，欧洲几乎实现自给自足；但若追求在2035年实现新车必须100%电动，欧洲将在电池价值链上高度依赖亚洲

市场。

成本与就业压力进一步放大了政策调整的紧迫性。能源价格长期处于高位，不仅推高车辆使用成本，也持续压缩企业利润空间。宝马、奔驰、大众等车企盈利能力普遍承压。数据显示，过去一年德国汽车行业净减岗位约5.15万个，成为受冲击最为集中的工业部门之一。

相较整车企业，零部件供应商承受的冲击更为剧烈。博世计划裁减约2.2万个岗位，采埃孚、大陆集团、舍弗勒等企业的裁员规模也从数千人到上万人不等。对产业链底部的中小供应商而言，融资能力有限、转型空间受限，一些企业甚至被迫走向破产。

在更大的国际坐标系中，中国和美国的存在感始终如影随形，对欧洲汽车产业转型形成双重挤压。“中国速度”不仅体现在技术迭代上，更体现为成本控制、规模制造和供应链整合能力的系统性优势；而“美国关税”则象征着地缘政治与产业壁垒带来的现实约束。

## “结果是两头都在烧钱”

正是在这些现实因素叠加之下，2035年的禁燃目标正从象征转型决心的里程碑，逐渐演变为一块沉重的政策砝码。随之而来的是欧盟内部立场的公开分化，为这场关于路径与承受能力的争论埋下更深层次的伏笔。

如果说欧盟层面的政策调整只是阶段性结果，那么德国无疑是推动这一结果形成的关键变量。这种影响，并非只来自政府立场或产业游说，更有着清晰而稳定的社会基础。

民调机构西韦舆论调查公司最近对约5000名德国人进行的调查显示，68%的受访者认为欧盟允许2035年后继续销售新型燃油车的决定“正确或较为正确”。这一态度在过去两年几乎未发生根本性变化。2023年的调查还显示，73%的燃油车车主希望尽可能长期使用燃油车。德国社会对内燃机的情感黏性，始终稳定而顽固，这为德国政府在欧盟层面争取政策回旋空间提供了坚实的民意基础。

这种稳定的社会态度，在产业一线被反复转化为一种更具现实感的情绪。过去一年多时间里，记者辗转德国南部多座汽车工业重镇以及零部件供应商密集的中小城镇，在与多名车企高管和工程师交流时，一个德语词被反复提及——“Unsicherheit”（不确定性）。

这种不确定性，在采访中被具体化地呈现出来。在德国南部一座以汽车制造闻名的小城因戈尔施塔特，我与一名汽车零部件供应商负责人交流。他所在的企业同时为燃油发动机、混合动力和电驱系统提供配套，几乎完整覆盖了德国汽车产业当前的“过渡状态”。

在他看来，大型整车企业尚可依靠规模和资本消化转型成本，但对于数量庞大的中小供应商而言，政策与市场节奏的反复调整，意味着持续投入、持续试错，却始终看不到明确终点。“我们既不敢彻底退出内燃机相关投资，又必须为电动化预留资源，结果是两头都在烧钱。”他说。过去几年，他身边已有不少同行企业倒闭，或被迫退出市场。

正是这种来自产业链中段的压力，使得部分欧洲业内人士对政策松动持复杂态度。德国汽车经济学专家费迪南德·杜登赫费尔认为，欧盟对电动车的摇摆态度，既无法为产业转型提供清晰、稳定的方向，也难以真正缓解企业面临的现实压力，反而在关键节点释放出犹豫妥协的政策信号，导致车企战略决策推迟甚至搁置，进而削弱创新动力，浪费宝贵的转型时间。

站在旁观者的角度回望，这场围绕燃油车禁令的争论，折射出欧盟在气候目标、产业安全与全球竞争之间的多重拉扯，也暴露出成员国之间、企业之间在风险承受能力和战略判断上的深刻差异。内燃机之所以难舍，在于它仍然支撑着欧洲汽车产业的技术体系、就业结构和出口能力；而新能源之所以纠结，则在于支撑这一转型的产业链、成本结构和市场条件尚未完全成熟。

2035年，不只是一个时间节点，更像是一面镜子，映照出欧洲汽车产业在时代转型关口的犹豫、焦虑与抉择。

（记者 李函林）