

2012 年 6 月

## 焦点 ACFA

### 韩国即将发布的汽车燃料效率标准： 全球最严格？

韩国迈向绿色燃料的努力遇到了阻碍。由李明博总统提议的关于实行碳排放贸易法案被推迟，而 2 月 8 日该法案在一次会议表决中得到了执政党和在野党的支持。该法案在一定程度上曾被期望会在 2012 年初通过立法程序。但是在今年早些时候的会议上，国会的立法和司法委员会推迟了表决，有可能在 4 月重新召集国会审议。

该法案涵盖了这个亚洲第四大经济体大约 60% 的温室气体排放量。这项总量控制和排放贸易制度计划在 2015 年生效，但由于来自工业界的压力，已经比最初计划的实施日期推迟了好几年。工业企业担心制定的碳贸易系统会增加韩国国内公司的成本，在与不实行碳排放国家的手对手竞争时消减自身的竞争力。

乍看起来，在各部门中交通部门似乎比较容易启动修订后的排放贸易系统。位于日内瓦的非盈利性组织国际排放贸易协会（该组织旨在建立起实用的国际排放贸易框架）韩国代表 Chan Jong Park 指出，象那些拥有超过 100 辆卡车车队的大规模的物流和运输公司，可能被涵盖在排放贸易系统中。

但是，大多数路上行驶的车辆，无论新旧都被排除在该系统外，这主要是出于经济方面的原因。Park 解释说这是因为“如果要对个人拥有的车辆进行监测、报告和核查是非常困难和耗费财力的”。

然而，总量控制和排放贸易系统并不是全部的工作内容。今年还计划推出目标管理系统，主要是为即将到来的总量控制和排放贸易系统做准备。Park 说，目标管理系统可能会规定下一步系统的基准线。

最近，韩国政府为七个经济部门规定了减排目标：交通、电力、工业、建筑业、公共部门、农业和废弃物行业。总体的目标是在 2020 年以前减少 30% 的排放。但是，对不同的经济部门规定的目标并不是平均分配的。

Park 说“同其它部门相比，给交通部门设定的 2020 减排目标是最严格的，即在正常的运营水平的基础上减排 34.3% ”。

为了应对可能带来的挑战，韩国交通部同时还宣布了一项为期 10 年的计划，以期到达设计的减排目标。这项综合的计划包括改善公共交通、建立起绿色的物流系统和发展生态友好的交通和物流技术。

对于汽车，2015 年最低的燃料效率要求是必须达到每升燃料行驶 17 公里（17 公里/升），相当于每公里排放少于 140 克的温室气体（140 克/公里）。如果达到减排 34% 的目标，就意味着温室气体的排放将要降低到 90 克/公里多一点或者说燃料效率接近 26 公里/升。

相比之下，美国目前的法规要求普通乘用车燃料效率要达到 11.7 公里/升，在一项还未通过表决的提案中计划在 2025 年之前增长一倍达到 23.2 公里/升。日本目前标准要求低于 15 公里/升，而 2008 年中国法规规定是 17.5 公里/升。因此，韩国的规定可能是世界上最高的燃料效率标准。

Park 说，这可能会对任何试图通过向韩国大量进口争取韩国汽车市场份额的国家造成冲击。因为所有进口的汽车必须要符合所在国的安全和环境标准。这就意味着美国汽车出口到韩国必须符合韩国标准，反之亦然。

要达到这些未来的燃料效率目标对企业来说可能是比较苛刻的，韩国本土的汽车企业正寻求通过技术进步解决这些问题。例如，在 2011 年首尔车展上，韩国最大的汽车厂商现代汽车公司展示了先进的理念。该公司的蓝色平方（Blue Square）概念车使用燃料电池供电系统，总功率达到 90 千瓦，燃料效率为 34.9 公里/升。

对于国内市场更具现实意义的是，现代汽车公司推出了它的第一辆汽油混合动力车模型。这种新型车拥有完全并行的混合动力系统，或者说是一边是汽油动力发动机，而另外一边是电动发动机，彼此能独立工作。这种车拥有锂离子聚合物电池，这是一种仅在混合动力车辆上发展应用的先进科技。

要达到这些未来的燃料效率目标对企业来说可能是比较苛刻的，韩国本土的汽车企业正寻求通过技术进步解决这些问题。

现代汽车公司还自己研发了一种零排放的电动公交车，并在去年征集组织一个这种车的测试车队，在一些大城市的公交线路上运营，计划在 2013 年量产。这些进步带来的效益是多方面的，并不局限于减少温室气体排放。

根据环境部的数据，韩国已经认识到路上车辆的急剧增长和空气污染的日趋严重。该国在 2000 年登记车辆超过 1200 万辆，这一数值在 2008 年增长到了 1680 万辆。为了解决日益严重的空气污染问题，环境部已经将汽油发动机汽车的 NO<sub>x</sub> 排放标准从 2002 年的 0.25 克/公里提高到 2008 年的 0.031 克/公里。

自 2012 年 7 月起，韩国将开始分阶段实施超级超低排放车辆标准，而这一概念起源于美国，一般是指与同等的普通全汽油燃料车辆相比，排放量减少 90%。高效混

合动力车就是这种车的一个例子。这种车对于燃料需求和标准的未来影响可能与今天的混合动力车经历过的一样。

因此，这种技术可能被用于减少温室气体排放以及减少更传统的污染物 NO<sub>x</sub> 和碳氢化合物排放。然而 Park 认为，韩国这种汽车和卡车变得日益绿色环保的效果并不是新的排放贸易系统产生的。

他说“就交通部门而言，其它的措施和补贴方式将远比实行排放贸易系统的效果来得要好。”。◇

版权©2011 亚洲清洁燃料协会。 版权所有。