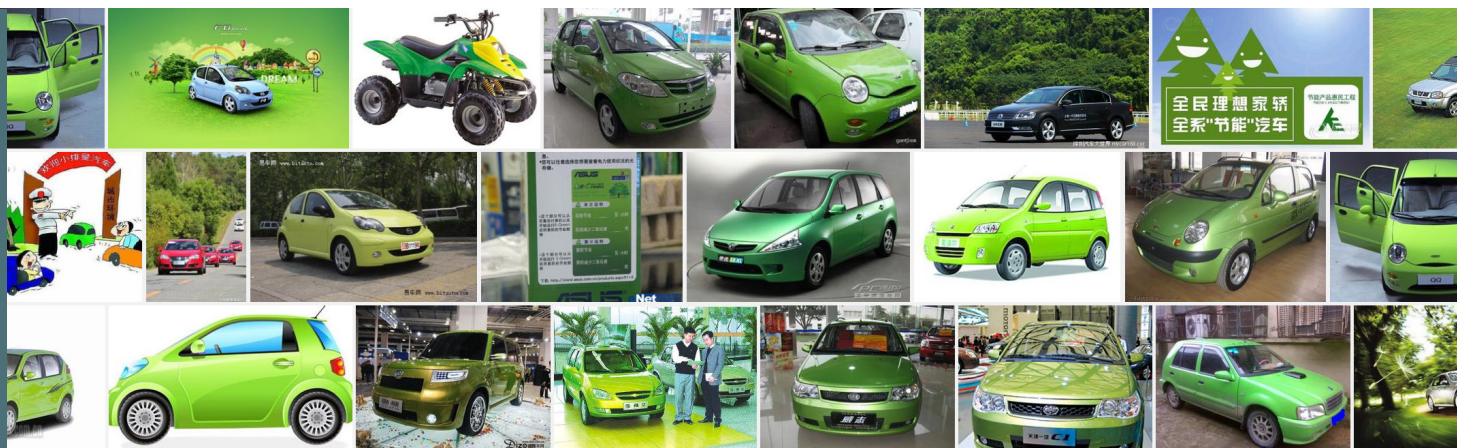




小排量不等于绿色

■ 本刊记者 曹晓昂

在很多人的印象里，小排量汽车的油耗低，一定节能又环保，但事实上，判断汽车是否节能环保还真不是件简单的事。

6月13日，在雾霾轻笼的北京，能源与交通创新中心（iCET）发布了“第四届中国绿车排行榜”，并且明确宣布小排量车并不等于环保汽车。据了解，这已经是该组织第四年发布这个“绿车排行榜”，他们为什么要进行这样的排名？在汽车行业各种排行榜林立的今天，这样一个“绿车”榜单对于汽车企业又有什么作用？

本刊记者分别采访了汽车环保领域的行业专家，为您还原这份榜单背后的故事。

受访专家：

张世钢——联合国环境规划署驻华代表

杜少中——北京环境交易所董事长，原任北京市环境保护局副局长

汤大纲——原国家环境保护部机动车排污监控中心主任

龚慧明——能源基金会交通项目主管

安锋——能源与交通创新中心执行主任

《汽车纵横》：近期，能源与交通创新中心（iCET）发布了“第四届

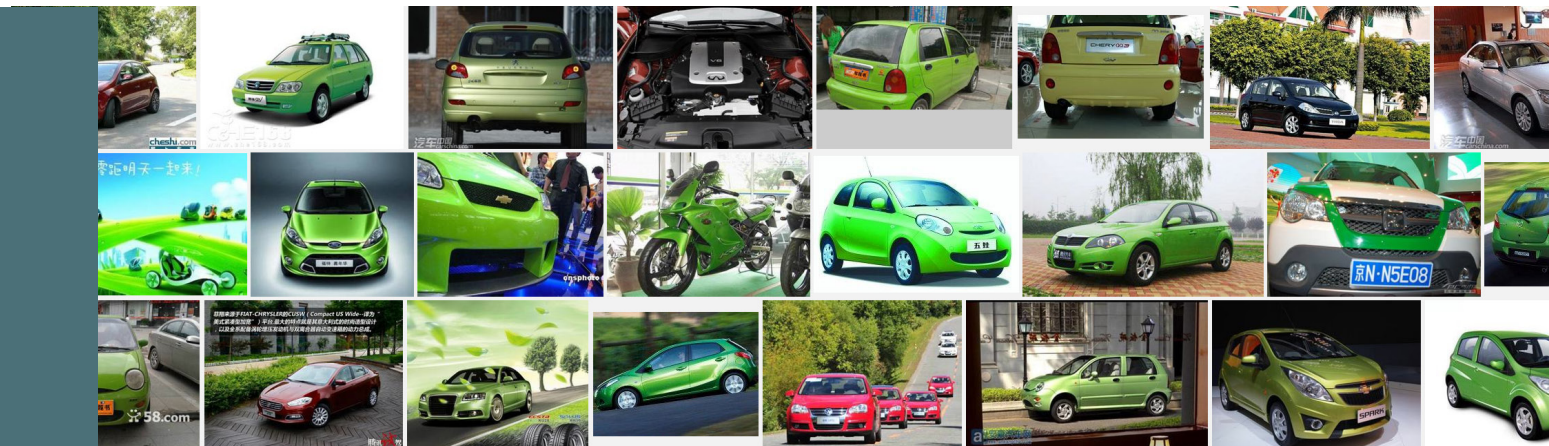
中国绿车排行榜”，您对于这个榜单有什么样的看法？

张世钢：当前，中国环境问题正面临着更加艰巨的挑战，空气污染问题，包括雾霾问题，过去传统意义上来讲是一个地方性、地区性的问题，比如某一个城市的污染，或者室内空气的污染，现在已经逐步扩展上升到了区域性，乃至全球性的问题，空气污染对健康的影响仍然是广大发展中国家面临的关键问题。

世界卫生组织有一个评估，空气污染每年导致死亡的人数全球约为700万人，这700万人大多数来自发展中国家，尤其来自亚太地区的发展中国家，中国也深受其害。而在空气问题上，交通以及车辆的排放是一个非常重要的方面。为此，我们环境署和有关的合作伙伴一起，包括能源与交通创新中心，共同推动了在这方面的合作。

我们认为在一个国家，要能够对汽车行业这样一个领域，要敢于发出自己的声音。对汽车的产品进行绿色的检验和排行，这不仅要有非常坚实的科学研究、调查、分析、评估的基础，同时这也需要非常大的勇气。我们要做环境保护的工作，不但要向污染宣战，还要向这个行业的传统观念宣战，以此来引导社会正确的价值取向，引导消费者的绿色选择。

龚慧明：中国现在面临着严重的污染问题，现在咱们国家的空气雾霾范围的广度、强度，还有持续的时间，已经达到了很高的程度。在这样严重的情况下，我们需要大强度的创新思维和更大范围的



参与度来解决这些问题。

《汽车纵横》：能源与交通创新中心认为“小排量车并不等于环保汽车”，并在“中国绿车排行榜”特别设立了汽车的雾霾指数，对此，您怎么看？

杜少中：说到汽车污染防治问题，首先要解决观念问题，比如说小排量的车，虽然它耗能低，但是排放却高。一般来说，在运行同样里程的情况下，小排量汽车百公里油耗比普通汽车要少 30% 左右，而且由于油耗低，在同样技术水平下，小排量车排出的污染物，特别是二氧化碳排放量要大大低于大排量汽车——但是为什么北京市为什么不明确鼓励小排量的车？这主要是因为小排量车虽然汽油消耗量比较少，但是很多企业在小排量汽车生产的过程中，投入的技术相对来说是比较落后的，或者说在汽车的排放部分下的工夫少，因此，小排量车排放效果普遍不好。也就是说，在中国，很多小排量的车是没有太多技术含量的，这些车甚至是雾霾的制造者……

业界聚焦

汽车

能源与交通创新中心 (Innovation Center for Energy and Transportation, 简称 ICET) 是一个在中国北京及美国加州注册，独立的、非营利性专业组织，是一个在清洁交通、可持续发展以及碳管理领域中具有领导力的智库机构。ICET 的核心使命是通过与国外合作伙伴的紧密合作，为各级决策者提供能缓解当下能源、环境和气候危机的创新型解决方案。

汤大钢：根据我国环保部门的监督检测显示，在小排量的低档汽车中，排放稳定性和耐久性超标的比例大大高于中、高档车辆。这表明汽车厂商在过度追求低成本的情况下，忽视了应该保证的、影响公众利益的汽车性能。为了降低成本，有些汽车企业生产的小排量车在燃烧系统的设计上存在着许多问题，这使得燃料在燃烧的过程中不够充分，汽车的尾气中存有多种可造成空气污染的废气，而且由于小排量车比较便宜，消费者购买此类车的数量也很多，如果集中起来排放，那么对于城市的大气质量而言就会是一个很大的问题。

不过，“排量”的大小并不反映车辆质量的好坏、技术水平的高低以及安全性能、使用性能和排放性能的优劣。小排量汽车，可以是质量很好，技术水平很高的汽车。而大排量汽车也未必就是各方面性能都一定优秀的汽车，也可以是很低档的车辆。

所以我们鼓励发展能耗低的小排量汽车，但并不鼓励发展安全性能差、排放污染严重或耐久性不好的劣质小排量汽车。也正因为如此，在 2004 年 6 月出台的《汽车产业发展政策》中提出，国家引导和鼓励发展“节能环保型”小排量汽车。

由于我们的法律在环保领域还不太完善，相关部门正在组织修订大气污染防治法。在今后出台的新法案中，对汽车的污染防治会提出来更详细、更具体、更明确的要求，在法律明确之后，国家的机动车污染防治条例，或者更全面一点说叫移动源污染防治条例，都会推出。



联合国环境规划署驻华代表张世钢



北京环境交易所董事长杜少中

聚焦绿色汽车排行榜

《汽车纵横》：设立这个排行榜的目的是什么？

安锋：简单来说就是，我们希望通过利用归一化的环境影响来

2014中国绿车排行综合榜

车型类别	汽车名称	绿色得分	排量L	油耗L/100km	雾霾指数	绿色等级
小型	奔驰Smart	7.00	1.0	4.9	2.6	★★★★★
紧凑	日产阳光	6.69	1.0	5.6	1.4	★★★★★
中型	大众帕萨特	6.04	1.4	6.3	4.6	★★★★★
大型	奔驰 E 200	5.94	2.0	6.6	1.4	★★★★★
SUV	奇瑞X1	6.61	1.5	5.6	2.0	★★★★★
MPV	欧宝麦瑞纳	5.64	1.4	7.2	2.4	★★★★★
跑车	大众尚酷	5.95	1.4	6.5	3.2	★★★★★
豪华	捷豹 XJ	5.16	2.0	8.4	2.3	★★★★
混合动力	普锐斯	7.16	1.8	4.3	1.7	★★★★★

业界聚焦

中国绿车排行榜

2006年，为推动环境友好汽车的发展，ICET在能源基金会（中国）、威廉不佛洛拉·休利特基金会的支持下，联合环保部机动车排污监控中心，开创了中国第一个环境友好汽车评价？法学及在线评估系统。自2010年开始，ICET于每年的6月发布中国环境友好汽车排行榜。2014年，环境友好汽车项目正式得到了联合国环境署的支持，并将中国环境友好汽车排行榜更名为中国绿车排行榜。该系统为中国市场上销售的每款车型给出一个绿色得分，将汽车的环境影响相对量化，为生产商、政策制定者消费者提供一个科学准确、基于车辆总体环境影响的评价法，并根据中国最新汽车市场，推荐年度环境最友好车型，引导绿色消费。

建立具有公信力的车辆等级，为汽车制造商提供市场前景。

《汽车纵横》：那么，你们的这个排行榜有什么依据？

安锋：以前我们没有明确得到政府部门、环保部包括联合国的支持，我们一直以独立的NGO的身份来坚持这项工作，今年我们与环保部机动车排污监控中心合作，将选出的每款机动车的实测数据及耐久性测试值作为衡量依据，评价结果更贴近机动车尾气排放的真实情况，使之量化并直观地展现各机动车对环境造成的影响。通过对比同一标准下的真实排放，给具有环保意识的消费者更加精确的购车建议，使厂商意识到环保对汽车市场的影响，并将执行结果介绍给有关监督部门。

《汽车纵横》：今年的“中国绿车排行榜”有什么特别之处？

安锋：今年我们得到了环保部机动车排污监控中心的大力支持，我们的数据都是从他们那里得到的第一手资料，这对数据的准确性有很大的帮助。工信部公布的油耗数据仅仅是机动车达标数据，是样车实测，且没有机动车尾气排放的实际数据；而我们这个排行榜的数据来自于环保部，这个数据是对选样选出来的车进行实际路试实测的，也就是说我们的车不是停在4S店卖的车。

今年的排行榜，我们主要用两个指标来衡量汽



原国家环境保护部机动车排污监控中心主任汤大钢



能源与交通创新中心执行主任安锋博士介绍排名榜

车的环境影响：绿色得分和雾霾指数。小排量车虽然由于油耗低、质量轻而在“绿色”方面得分较高，但由于其在污染物排放控制方面的薄弱，而存在着“雾霾制造”的问题。从去年开始，由于大家对雾霾非常重视，我们特地设立了雾霾指数，这是今年的一个亮点。

因此，在今年的“中国绿车排行榜”上，“绿色得分”体现汽车的综合环境影响，是基于汽车的生命周期来评价汽车温室气体及环境健康影响，利用汽车燃料消耗量与类型、污染物排放量、汽车整备质量等参数进行归一量化评估，这是一个综合排名。而“雾霾指数”则体现汽车的污染物排放所引起的环境健康影响，通过对汽车环保型式认证污染物排放耐久值对健康影响进行货币化折合所形成的指数。

《汽车纵横》：通过设立这个榜单，你们发现了什么？

安锋：如果仔细研究“第四届中国绿车排行榜”，我们可以发现，与传统观念不同，小型车并不意味着绝对的“环保”。总体上来说，低油耗、轻质量的小型车虽然绿色得分较高，但在污染物排放控制方面却是薄弱环节，而大型车与豪华型车因车身高、油耗高导致其存在较高的温室气体排放，但在尾气控制上做得比较出色。除此之外，我想重点谈谈混合动力车型。通过对比分析我们发现，由于在综合环境影响（绿色得分）和污染物排放（雾霾指数）两方面均有良好表现，混合动力汽车领先于排行榜。

也就是说，混合动力车不仅非常节能，同时尾气排放控制也是最严的，所以我觉得混合动力车型总体看来是一个非常好的，值得推荐的车型。

《汽车纵横》：这已经是你们第四年发布这个“绿车排行榜”，有什么特别需要呼吁的吗？

安锋：综合来看，日系车在尾气控制和燃料经济性方面都处于领先水平，而欧系车次之。与日系和欧系车相比，自主品牌企业在排放控制方面仍存在着巨大差距。要减少汽车对社会带来的负面影响，汽车先进技术的开发是一个非常重要的手段。而现在，很多自主品牌企业的汽车油耗和排放指标仅仅能满足工信部的上市要求。

随着消费者环保理念的不断加强，节能性能优良的汽车应同时积极大幅降低尾气排放水平。近年大面积出现的雾霾，使得公众更加关注清洁交通，在外资品牌不断提升技术标准的情况下，中国自主品牌如果没有技术储备或将最好技术应用在汽车产品上，将很难获得竞争优势。

我们认为国家的排放标准，它只是一种指导性的意义，机动车完全有能力可以达到更低的排放水平，同时我们也呼吁，应该鼓励汽车达到更低的排放水平。例如，在美国加州，如果你的车排放比法规要求还要低，你就能得到奖励，这也是加州在治理汽车污染上非常成功的一点。我们希望通过我们的工作，公众可以在大家都达标的情况下，区别出哪些车是比较清洁的，哪些车是不够清洁的。