

# 欧盟“撤回”2035全面电动化



在欧洲汽车产业电动化推进不及预期、竞争压力持续加大的背景下，欧盟委员会日前提议放宽2035年“禁售燃油车”相关要求，将新车“零排放”目标调整为“减排90%”。这意味着，部分燃油车届时在特定条件下仍可进入市场。汽车工业作为欧洲核心产业，其转型直接关联巨额投资与数十万就业岗位。在多方交织的声音中，欧盟的减排目标仍旧任重而道远。

## 减排量降至90%

欧盟此次汽车减排政策的重大调整，并非一时兴起。回溯政策演变过程，不难看出欧洲汽车产业的挣扎与妥协。

2021年，欧盟委员会首次提出2035年全面禁售燃油新车的激进目标，试图以政策倒逼汽车产业向电动化转型，引发全球汽车产业震动。2023年2月，欧洲议会以340票赞成、279票反对、21票弃权的结果通过零排放协议，明确2035年新售汽车需实现零排放；同年3月，在德国、意大利等传统汽车工业强国的施压下，欧盟做出首次妥协，通过修订案为使用合成燃料的内燃机汽车开辟豁免通道。

而今，欧盟委员会公布的最新方案，宽松

幅度远超市场预期：与此前仅豁免合成燃料车的规则不同，此次直接将核心要求从“100%零排放”放宽为“新车较2021年基准值减排90%”。剩余10%的排放缺口，可通过使用欧盟生产的低碳钢、合成燃料或非食品生物燃料等方式抵消。这意味着，插电式混合动力车、增程式混合动力车、油电混合动力车甚至传统燃油车均可通过多种减排手段获准留在2035年后的市场中，相当于放弃了对燃油发动机技术的禁令。

事实上，大众汽车集团、Stellantis等欧洲车企此前均已表态，称电动汽车需求疲软。他们向欧盟呼吁放宽碳排放目标，并降低未达标车企的罚款金额。他们认为，当前欧洲纯电动车面临售价高昂、充电设施不足情况，按这一形势发展，到2035年，欧盟市场的电动汽

车渗透率将难以达到预期，且燃油车仍有一定的空间。

此次修改也得到了奔驰、宝马等德系、日系车企的大力支持。德国大众汽车公司表示，该提议务实且“在经济上是合理的”，符合当前的市场现实；德国宝马汽车公司指出，欧盟“承认内燃机的未来可行性”是重要一步。

## 立场存在分歧

围绕燃油车禁令调整，欧盟内部也存在不小分歧。以德国为代表的部分成员国和主流车企强调“技术开放性”，认为2035年目标在现实条件下难以实现，因此政策应提供“规划安全性”，避免过度僵化而削弱投资信心。

另一方面，也有部分欧洲车企和环保组

织坚决反对政策松动，认为此举将拖慢转型步伐，削弱欧洲在新能源赛道上的长期竞争力。那些已重金押注电动化的车企对此尤为警惕。

沃尔沃汽车便是反对政策转向的核心力量之一，其首席商务官埃里克·塞弗林森明确表示，取消禁燃令“令人遗憾”，并强调瑞典车企已为全面电动化“做好了充分准备”，但政策反复将动摇企业对欧盟法规稳定性的信心。塞弗林森直言，政策突然转向会严重削弱市场对欧盟监管体系的信任：“我们投入了很多，也做好了准备。突然之间，因为其他人没有做好准备，游戏规则就变了。”

塞弗林森的不满并非个例。同为瑞典车企的极星，以及美国Lucid Motors等专注电动化的企业，均对政策变动表达了强烈担忧。瑞典极星公司首席执行官迈克尔·洛舍勒说，这一倒退不仅损害气候目标，也将削弱欧洲竞争力。

欧洲汽车制造商协会称，当前时刻堪称欧洲汽车行业的“生死关头”。清洁运输倡导组织运输与环境(T&E)的执行董事威廉·托茨(William Todts)称，欧盟在拖延时间，而中国则在加速前进：“依赖内燃机不会让欧洲汽车制造商再次伟大。”

值得注意的是，政策调整也暗藏转机。部分观点认为，此次放宽期限可成为欧盟重构转型策略的契机。此前，实现电动汽车目标的压力几乎全集中在车企身上，多数欧盟国家在推出购车补贴、完善充电桩网络等配套政策上动作迟缓。若借此次调整完善消费者端激励措施，或许能为电动化转型扫清更多障碍。

## 电动化仍是主流

当前，包括欧洲在内的全球汽车市场正在经历电动化转型变革，燃油车的市场份额

被混合动力汽车、电动汽车等多元化动力形式车型分食。

欧盟政策松动的背后，是欧洲汽车产业受到了日益突出的结构性压力。根据欧洲汽车制造商协会(ACEA)数据，2025年前10个月，欧盟新车注册量同比增长1.4%。其中，混合动力汽车销量最高，新注册量增长至310.94万辆，占欧盟市场总量的34.6%。而汽油车注册量约为245.92万辆，市场份额从去年同期的34%下降至27.4%，几乎所有的主要市场新车注册量都出现了下降，尤其是法国、德国、意大利和西班牙。

成本压力也加大了转型难度。能源价格高企推高电动车使用成本并压缩企业利润空间，美国加征关税又带来额外的不确定性。宝马、梅赛德斯-奔驰、大众等多家德国车企的财报显示，今年前三季度利润均有不同程度的下滑。截至今年6月，德国汽车业在12个月内净减岗位约5.15万个，成为受冲击最为集中的工业领域之一。

但是从长期角度来看，电动化仍是汽车行业发展的潮流。从数据上看，欧盟的电动汽车市场份额仍在持续增长。2025年前10个月，欧盟纯电动汽车新注册量约147.34万辆，市场份额达到16.4%，较2024年10月的13.2%有所增长，这得益于欧盟最大的四个市场，即德国、比利时、荷兰和法国，均实现了纯电动汽车销量增长，合计占欧盟纯电动汽车注册量的62%。

对欧洲汽车业而言，政策松绑看似是缓解当下压力的良方，实则暗藏多重风险。

欧洲大学学院佛罗伦萨分校教授、欧盟前高级气候官员乔斯·德尔贝克发出预警：“当前的情况是对该行业的警钟。出于合理原因的短期灵活性值得考量，但若成为长期状态，欧盟将面临错过气候目标和输掉技术竞赛的双重风险。”

北京商报记者 赵天舒

## 聚焦 Focus

# 开放第三方支付 苹果在日调整规则

日本成为亚洲第一个打破苹果App Store应用内购买(IAP)与应用分发规则的国家。12月18日，苹果对日本地区的iOS应用进行调整。这一系列调整彻底打破了苹果此前在iOS生态中的渠道独占格局，而其费率水平远低于中国市场当前执行的标准。

根据新规，日本地区的开发者拥有多重新权益：可通过非App Store的第三方应用商店分发iOS应用，也能在App内直接接入PayPay、LINE等第三方支付工具，或者通过外链引导用户前往应用外网页等渠道完成数字商品及服务交易，对应苹果佣金率仅为10%—21%；同时，苹果需允许通过网页侧载方式分发应用，针对这类交易仅收取5%的核心技术费。

这一调整的背景是日本公平交易委员会(JFTC)近期发布的《移动软件竞争法案》指导方针。该法案明确规定，操作系统在初始设置阶段需为用户提供中立的搜索引擎选择界面，旨在促进市场竞争，保障用户选择权。法案于2025年12月18日正式生效，苹果同步在iOS 26.2正式版中落实相关功能以确保合规。

日本税费的变动并非个例，过去几年来，全球多个国家和地区已通过立法或司法裁决推动苹果渠道规则调整。今年4月，美国加州北区法院裁定，美国开发者可在应用内添加外部交易链接，且无须向苹果支付任何佣金；6月，俄罗斯通过法律修正案，强制苹果开放侧载功能，禁止其强制定价和限制支付方式；10月，英国竞争上诉法庭认定苹果对英国用户收取30%“苹果税”构成不公平高价，明确

合理费率区间为10%—17.5%，裁定苹果滥用市场支配地位的排他性做法损害了市场竞争。

截至目前，在外链第三方支付方面，美国直降为零；欧盟降至首年12%、次年起10%；日本降至最低10%。

作为苹果全球第四大营收市场，早在去年，日本政府就已明确向苹果施压，通过法规要求其开放外链支付、第三方应用商店及网页侧载渠道。

去年4月，日本国会正式通过上述《促进法》，该法案效仿欧盟《数字市场法》，授权日本公平贸易委员会通过指定具有垄断地位的软件提供商，对其施加一系列禁止行为与合规义务，旨在为日本营造一个良性的手机移动生态竞争环境，刺激创新与消费。而在今年7月，日本公平贸易委员会(JFTC)公布了法案附属法规与执行细则。

对消费者而言，iOS开放侧载后，用户选择下载的渠道变得更加丰富了，并且在App内付费可以享受和安卓手机一样的价格。对开发者来说，iPhone开放侧载，意味着开发者不会处处受App Store的审核限制，开发难度变低了，也不用被苹果强制抽佣，更多的钱握在自己手中。但是未经苹果审核的应用程序如果在第三方平台上架，可能存在安全隐患。

除了日本外，苹果在中国市场的渠道政策也始终是行业焦点。目前，苹果对中国“标准企业”仍执行30%的常规佣金率，仅对小型企业实行15%的优惠费率。

对于30%的常规“苹果税”，目前国内科技厂商虽未直接公开质疑，但有行业高层曾明确指出，应用商店收

取的高额佣金是游戏、数字内容等行业的沉重负担。据媒体报道，近日55位国内苹果用户联名向国家市场监督管理总局递交举报信，举报苹果公司在中国市场存在滥用市场支配地位的行为，直指“苹果税”和“围墙花园”式生态系统。

举报人认为，这一收费模式导致中国消费者承担了全球最高的数字服务成本，构成不公平高价。对此，举报信请求国家市场监督管理总局依法立案调查苹果公司在中国市场的经营行为，并责令其整改。

不仅如此，苹果公司在中国市场实行封闭的应用分发政策，禁止用户通过App Store以外的渠道下载、安装或更新应用程序。这意味着iOS应用分发市场在中国完全由苹果公司单一控制，其他经营者无法进入。举报人认为，这种行为限制了市场竞争，损害了消费者利益。

举报信中提出五项具体诉求：一是对涉嫌滥用市场支配地位的行为立案查处；二是要求苹果开放第三方支付渠道并免除相关佣金；三是允许开发者在应用中引导消费者使用其他支付方式；四是开放App Store以外的应用分发渠道；五是调降应用内交易佣金比例，不得高于苹果在其他国家的最低标准。

多位从业者表示，无论出于监管导向还是商业发展需求，应用商店抽佣比例降低已是行业必然趋势。随着全球多地区持续推进渠道改革，苹果在中国市场是否会进一步调整佣金政策、开放更多渠道权限，成为行业关注的核心议题。

北京商报综合报道

## · 图片新闻 ·

## 冬季风暴袭击美西北部



17日，美国科罗拉多州阿瓦达，莱登岩社区在强风暴中尘土飞扬。视觉中国/图

一场破坏性强、影响范围广泛的冬季风暴自当地时间17日开始袭击美国西北部，已造成一人死亡，两名儿童重伤。受这场冬季风暴影响，华盛顿、爱达荷、蒙大拿、俄勒冈和科罗拉多等州17日有超过60万户断电，多个州主要道路被关闭，学校大范围停课。各地陆续出现车辆被掀翻、房屋遭破坏和人员受轻伤的报道。

爱达荷州库特内县治安官办公室说，费尔南镇一名55岁男子在睡觉时，因倒塌树木砸中其住宅而死亡，屋内其他人员幸免于难。该州特温福尔斯县治安官办公室说，强风导致多棵老朽的树木倒塌，造成两名儿童重伤。

气象部门介绍，这一风暴是一系列低压系统的一部分，它先于16日夜间袭击了华盛顿州和俄勒冈州，部分地点录得风速高达每小时114公里。低压系统17日向东移动，覆盖了落基山脉北

部、美国西北部和中部大平原北部的大部分地区。华盛顿州山区、蒙大拿州先后发布暴风雪预警，北达科他州、南达科他州、明尼苏达州、内布拉斯加州也发布了大风预警。

科罗拉多州和怀俄明州由于天气干燥，发布了大风预警，还将火灾预警提升至最高等级。受这场冬季风暴影响，华盛顿、爱达荷、蒙大拿、俄勒冈和科罗拉多等多个州的主要道路被关闭，学校大范围停课，住所断电。各地陆续出现车辆被掀翻、房屋遭破坏和人员受轻伤的报道。

强风天气加剧了近期强降雨和洪水对华盛顿州等地的破坏。

美国国家气象局表示，相关地区河流水位偏高及洪水风险将至少持续到本月下旬。

北京商报综合报道