

快被法规压垮了的小车

来源：胡佳莹 发布时间：2025-11-13 05:08:54

撰文 | 莫莉

编辑 | 张南



设计 | 甄尤美

在巴黎一场看似普通的新车发布会上，雷诺把矛头对准了欧盟日益严苛的电动车法规。

2025年11月6日，全新纯电Twingo在巴黎亮相时，雷诺集团高管公开呼吁欧盟，未来10到15年内不要再对4.2米以下小型电动车叠加新规定，而是先按下暂停键，要把时间留给工程师去给消费者做一辆买得起、也愿意买的车。

外电报道，这番表态正好踩在欧盟筹备“小型可负担电动车”监管框架的节骨眼上，背后是小车市场萎缩、监管成本高企等各种压力。

“请停止加码！”

雷诺的Twingo本身是一款典型的欧洲小车，车长不到4米，整车轻量化，在斯洛文尼亚生产，雷诺计划将起售价控制在2万欧元以内。

据Automotive报道，目前，在欧洲本土生产、价格低于2万欧元的纯电动车，只有Twingo和雪铁龙e-C3两款，这也让它们被寄望成为欧洲人买得起的小电动车代表。

在当天发布会现场，雷诺集团首席执行官弗朗索瓦·普罗沃斯特(Francois Provost)和雷诺品牌首席执行官法布里斯·坎博利夫(Fabrice Cambolive)没有把全部篇幅放在设计和续航上，而是反复强调法规成本的挤压效应。

弗朗索瓦·普罗沃斯特表示，他不是要取消法规，而是希望针对4.2米及以下电动车，在未来10到15年先不要再增加新的法规，否则工程师要不断追赶不断变化的条款，难以在价格和技术上做真正的优化。

他在巴黎汽车产业日活动上披露，按照目前欧盟计划，到2030年前后将有超过100项新法规落地，其中不少细节仍在谈判，“为了应对这些新规，雷诺技术中心约四分之一的工程师时间被锁定在合规工作上，从碰撞测试到电子稳定系统再到车载数据记录仪，所有要求都要逐条验证。”

这一套统一标准，对于售价五六万欧元的中大型车而言相对来说可以消化，摊到一辆目标价1.5万到2万欧元的小电动车上，成本占比就显得格外刺眼。

按照雷诺的说法，其诉求并不是要让小车脱管，而是希望在安全和减排标准既有的基础上，短期内不要再叠加更多选装变标配的功能，让企业在一个相对稳定的规则里，把生产、供应链和平台化做扎实，再慢慢把价格向下调整。

布里斯·坎博利夫以新Twingo为例说明，如果按照现有规则控制好重量、配置和供应链，这款在斯洛文尼亚生产的小车，即便价位低于2万欧元，也有望做到盈利。

他强调，更关键的是要给车企一些时间，真正把车价做下来，让更多人重新买得起新车。在两个选项里，要么为小车单独设立一个约束更少的新类别、要么在现有小车规则上停止加码，雷诺更偏向后者。

实际上，这不是雷诺第一次对小车监管问题发声。

今年5月，时任雷诺首席执行官的卢卡·德·梅奥(Luca de Meo)在接受法国媒体采访时就警告称，如果欧盟继续按适用于大型高端车的思路设计规则，小型经济型轿车的利润空间将被进一步挤压，行业可能不得不做出包括工厂调整在内的痛苦决定。

为何盯上小型电动车

雷诺这次喊话之所以引发关注，一个重要背景是欧盟本身正在酝酿“小型可负担电动车”方案。

欧盟工业事务委员Stephane Sejourne表示，委员会计划在今年12月10日公布一揽子支持汽车行业的措施，其中一项核心内容，就是为小型电动车建立新的监管框架，目标是让车企能够推出价格在1.5万到2万欧元区间的新车，监管约束也会被纳入价格考量，因此需要专门为这一细分市场设计规则。

据路透社报道，这一方案被业内称为E级车或M1-e构想，即在现有轻型四轮车和传统乘用车之间塞入一个新的小车类别，对车长、电池容量等做出限制，同时放宽部分安全和舒适性配置的强制要求。

实际上，包括雷诺、Stellantis和大众在内的多家车企，都在不同场合表达过支持，认为这有助于在保留基本安全的前提下，削减对入门级车辆收益率影响最大的那部分成本。

另一方面，小车正在从欧洲街头退场。

S&P Global Mobility的数据显示，2025年欧洲A0级及更小级别乘用车销量预计将再下滑逾一成，小车在整个乘用车中的占比持续走低。

Stellantis董事长约翰·埃尔坎（John Elkann）在今年6月的一场活动上表示，2019年欧洲市场上售价低于1.5万欧元的车型还有49款，如今只剩下一款，这一价格区间的销量也从一年约100万辆跌至不到10万辆，他认为欧洲确实需要一套类似日本轻型车的小车体系。

与此同时，欧盟Fit for 55方案已经把新车二氧化碳排放标准锁定在更难实现的路径上。到2030年，乘用车和轻型商用车的新车排放需在2021年基础上降55%和50%，从2035年起，所有在欧盟销售的新乘用车必须实现尾气零排放。

同样，通用安全法规（GSR）自2022年起分阶段生效，自2024年7月起所有新车型都必须配备一系列主动安全系统和事件数据记录装置，包括智能限速辅助、自动紧急制动、车道保持辅助、倒车检测、事件数据记录仪等。

简单来说，这一系列的叠加让车更贵了。这对于本就以成本敏感用户为主的小车细分市场，监管成本占车价的比重自然更高，这也是为什么雷诺等车企把小型电动车拿出来单独讨论。

小车的未来

以雷诺为代表的车企希望，通过在已有安全和排放标准的基础上，止步一段时间，让4.2米以下电动车在未来10到15年内拥有一个稳定的游戏规则。

弗朗索瓦·普罗沃斯特提出的构想是，在这一长度区间内，对车重、电池容量和性能边界设定明确上限，同时暂缓引入新的强制性配置要求，让工程师有足够时间围绕统一平台做轻量化、模块化和规模化生产，再把这一档产品做出稳定的产业链和利润。

另一种声音则更倾向于由欧盟先给出一个E级车或者M1-e框架，再辅以税收等政策工具，借鉴日本轻型车经验。

Stellantis多次公开呼吁，希望欧洲能在车身尺寸、功率、车重和使用场景上给出一套具有吸引力的小车组合，否则本土车企在入门级细分市场的竞争力将持续被稀释。

无论采用哪条路径，时间压力都已经很现实。

欧洲汽车工业协会的数据表明，尽管近两年欧洲电动车销量占比快速上升，但整体产量和销量距离2019年疫情前水平仍有明显差距，欧盟车企还要同时应对来自中国品牌的价格竞争和技术竞争。

对于监管部门来说，一刀切地冻结新规并不容易获得共识。目前，减排目标和道路安全目标都已经写入欧盟的中长期立法，相关标准一旦放缓，很容易被解读为在气候和安全议题上退步。

不过，欧盟近期提出的小型可负担电动车倡议，本身就是在试图平衡这两类目标，通过在有限车长和功率区间内明确技术边界，在不触碰核心安全和排放底线的前提下，调整入门级产品所需承担的额外负担。

对雷诺而言，高调在Twingo发布会上喊话，也是一种谈判策略。

近年来，雷诺通过压缩销量、聚焦利润率实现了盈利修复，但在入门级电动车领域，如果没有更有利的规则和规模支撑，要同时满足盈利和可负担两大目标并不容易。

无论如何，下个月，就在12月10日，欧盟委员会都将公布具体方案，到时候到底如何取舍、最终版本法规怎样，或许都决定了未来几年，在欧洲街头还能否继续得到平价的小型电动车。

HTML版本： [快被法规压垮了的小车](#)