

## 大众将向美提交作弊软件“补丁”

美国环境保护署8日说,德国大众汽车集团将于下周向美国相关管理机构提交尾气检测作弊软件的初步整改方案,涉及车辆为2012至2014年安装这一软件的帕萨特轿车。

美国环境保护署在一份电子邮件中告诉路透社记者,大众集团将向美国环境保护署和加利福尼亚州空气治理委员会提交作弊软件“补丁”,以“修正”他们用在柴油车上的尾气检测作弊软件。

根据美国环境保护署的说法,这一“补丁”必须先经过相关管理机构的批准,才能得以应用。

美国环境保护署9月18日指控德国大众汽车集团2008年以来在美国销售的约48.2万辆柴油车内安装非法软件,该软件能识别出汽车是否在接受美国政府的尾气排放检测,如果发现汽车在接受检测,就会启动汽车的全部排放控制系统,使汽车尾气排放达标。

不过,这一系统在日常使用时不会启动,从而导致汽车日常的氮氧化物排放量最高可至法定标准的40倍,违反了美国《清洁空气法》,大众公司因此在美国面临高达180亿美元的罚款。

刘学(特稿·新华国际客户端)

### 大众集团美国主管承认知情“排放门”

德国大众集团美国公司主管迈克尔·霍恩8日出席美国众议院能源和商务委员会听证。媒体所获证词显示,霍恩在听证中就大众“排放门”事件“郑重道歉”并承认他早在去年春天就被告知大众柴油车可能存在排放违规。

1100万辆车卷入“排放门”

大众集团已经承认,利用发动机尾气排放操控软件,使大众柴油车接受官方尾气检测时能以“高环保标准”过关,而在平时使用中却大量排放污染物。卷入“排放门”的大众柴油车数量预计为1100万辆,涉及大众、奥迪、斯柯达、西雅特四个品牌,其中美国市场约48.2万辆。

法新社援引所获霍恩证词文件内容报道,霍恩于2014年春知晓在美销售的大众柴油车存在排放问题。西弗吉尼亚大学的研究人员发现,这些汽车在正常驾驶中可排放高达限值40倍的污染物。

“西弗吉尼亚大学研究于2014年春发布时,我被告知可能存在排放违规需要整改,”霍恩证词写道。

霍恩表示,工作人员曾告诉他,美国监管部门可能展开调查。

按他说法,大众于2014年9月首次向美国监管部门坦白,部分柴油车上安装了尾气排放操控软件,“可以识别一辆汽车是处于实验室检测还是路上驾驶状态”,在实际驾驶中排放的污染物要高于尾气检测。

证词写道,大众“伤害了消费者、经销商、工作人员、公众和监管部门的信任”,相关责任人一定会负起责任。

### “排放门”相关问题明年底解决完成

在大众总部所在的德国,集团新任首席执行官马蒂亚斯·米勒7日递交整改方案,称“排放门”相关问题将于2016年底解决完成。

米勒接受《法兰克福汇报》采访时说:“如果一切顺利,我们可在1月开始修理工作,到2016年底,完成返厂维修。”

作为全球销量最大的汽车,大众已经着手调查涉案人员。米勒说,“包括3名高级主管在内的4名大众发动机部门工作人员”已经停职,另一些人处于“半退休”状态。

大众“排放门”丑闻曝光后,首席执行官马丁·温特科恩9月23日引咎辞职,大众旗下保时捷品牌负责人米勒临危受命,同月25日成为大众集团新任首席执行官。

德国检察部门已经启动对温特科恩的调查。米勒说,大众集团高层不可能蓄意欺瞒,因为一旦事发将耗费集团数以亿计美元的修理和罚款费用。

陈立希(特稿·新华国际客户端)



“排放门”事件不断发酵

大众总部遭突击搜查

大众表示将配合调查揪出丑闻的幕后主使

随着针对大众集团“排放门”事件的调查不断深入,德国警方和检察官日前突击搜查了这一汽车制造商位于沃尔夫斯堡的总部及其他办公地点。

“今天,3名检察官在下萨克森州犯罪调查办公室人员的帮助下,在大众沃尔夫斯堡总部及其他办公地点开展了与(尾气)排放丑闻相关的突击搜查,”德国下萨克森州检察官在一份声明中说,警方和检察人员带走了一些可能与“排放门”事件有关联的文件和数据存储设备,以期查明涉事的大众工作人员身份。

这一消息得到大众方面证实。这家全球最大的汽车生产商表示将配合检方调查,揪出丑闻的幕后主使。

按检方发言人朱莉娅·迈尔的说法,除大众的办公场所外,一些私人寓所也遭到搜查。

上月18日,美国环境保护署指控大众在销售的部分柴油车上安装专门应付尾气排放检测的软件,使汽车能够在车检时以高标准过关,平时行驶时却大排污染物。卷入“排放门”的大众柴油车数量预计为1100万辆,涉及大众、奥迪、斯柯达、西雅特四个品牌,其中美国市场约48.2万辆。

“排放门”事件连日来在全球各地引发反应,迫使大众集团董事会主席兼首席执行官马丁·温特科恩引咎辞职。除德国外,一些国家也在了解大众汽车是否在当地违规。

德国大众集团美国公司主管迈克尔·霍恩8日出席美国国会众议院能源和商务委员会听证。媒体先前所获证词显示,霍恩将在听证中就“排放门”事件“郑重道歉”并承认他早在去年春天就被告知大众柴油车可能存在排放违规。

然而听证当天,霍恩却矢口否认在今年9月之前就知晓尾气排放舞弊的情况。霍恩说,他的确在去年就知道部分柴油车“存在排放问题”,但直到上月才知晓是舞弊软件让这些车在车检时以高标准过关。

闫洁(特稿·新华国际客户端)

真相

## 大众汽车是如何在尾气检测上造假的?

数十年来,汽车制造商就不断尝试研发马力强大、废气排放少的引擎,但这不是件容易的事。因此当大众选择在自家柴油车引擎加装可以在检测时降低排放量的“减效装置”(Defeat Device)时,他们俨然发现了解决这个两难问题的方法——汽车在检测时会降低排放量,但驾驶平时开车时仍然可以享受汽车的高效能。

唯一的问题是,这种作法并不合法。

美国环保署(EPA)指出,大众的减效装置掩盖了汽车实际上路时会排放超标高达40倍于法定标准的废气这一事实。大众也已证实,他们在全球约1100万辆柴油车加装这种软件。此一丑闻重创德国汽车业,大众前CEO马丁·温特科也为此辞职下台。

柴油引擎所使 用的燃料与汽油车不同,柴油车不靠火花塞点火,而是利用压缩气体产生的高温将燃料点燃,因此如果柴油引擎获得的氧气不足就无法将燃料完全燃烧,而且会排放许多污染物:氮氧化物、燃烧不完全的燃料以及煤烟等。其中氮氧化物暴露在太阳下时,会产生臭氧。而当我们暴露在充满氮氧化物及臭氧的环境中,会引发气喘、呼吸道疾病,甚至可能缩短寿命。此外,臭氧也会加重心血管疾病及肺病。

多年来,柴油卡车和公交车是高速公路上的最大污染源,但汽车制造商研发了一种称为“选择性触媒还原系统(SCR)”的新型技术,这种技术会将由30%尿素及70%的水混合而成的溶液喷在引擎排气管中,并通过化学反应,将氮氧化物转为对人体危害较低的氮气、氧气、水及少量的氮氧化物。美国柴油技术论坛指出,选择性触媒还原系统能将柴油所排放的氮氧化物降低至10%,这使柴油引擎能够被用于对废气排放量管制较严格的家用汽车中。

大众的减效装置正是采用类似技术。在2013年,非营利团体国际清洁运输委员会打算比较欧洲及美国同款柴油车型的废气排放量,他们与西弗吉尼亚大学的研究员合作,在洛杉矶分别测试了捷达、帕萨特和宝马的四缸2.0升柴油引擎车——结果只有宝马通过测试。

国际清洁运输委员会执行长柯迪亚克说:“我们本来认为柴油车的废气排放量会比较少……你可以想像当发现三辆汽车中有两辆排放出惊人的废气量时,我们是多么惊讶。”

国际清洁运输委员会后来将研究结果通报给环保署及加州空气资源局(CARB),主管机关在2014年就曾见过大众的管理阶层,大众当时也同意主动召回相关汽车并解决此问题。但当加州空气资源局在2015年7月进行后续检测时,大众仍然无法过关——大众确实有安装减少废气排放量的技术,但这个技术在大多时候是关闭的。

至于大众汽车是怎么侦测到汽车正在接受检测的?其实很简单。密歇根大学机械工程学教授安娜·史黛芬诺保诺表示,汽车会侦测方向盘的使用情形。在正常情况下,当驾驶转弯时,方向盘也会震动;但当汽车在进行检测时,方向盘并不会随着车轮转动而震动。这时,大众汽车的减效装置就会接收到讯号,并启动降低废气排放量的功能,让汽车通过测试。

大众的造假案将使各国政府及消费者重新审视各家汽车制造商的废气排放量;同时,柴油车也将面临更严格的法规管制。(综合)

## 德国制造的前世今生

### “德国制造”还能信吗?

德国最大汽车制造商曝出丑闻,让“德国制造”蒙羞,同时也为当地制造业敲响了警钟。大众公司的失信行为不仅招来广泛谴责和质疑,也正将“德国制造”拉入全球性的信任危机。

股市是观察市场信心的窗口,德国股票指数DAX成分股中的三分之二是制造业企业,凸显制造业在德国经济中的支柱地位。然而,自大众排放丑闻被曝光的9月18日至10月2日,DAX指数跌幅超过3.6%。其中,大众市值缩水超过40%,戴姆勒和宝马的股票价格也分别下跌10.7%和8.8%。这起丑闻引发的对德国制造业尤其是德国汽车工业的信任危机由此可见一斑。

大众集团首席执行官马蒂亚斯·米勒6日在集团员工大会上承认,排放丑闻主要是一场信任危机。目前最重要的任务是重新赢回客户、合作伙伴、投资者及所有公众的信任。

不过,德国汽车工业联合会、德国质量协会等机构均认为,大众丑闻是个别行为,不代表德国汽车业,更不代表“德国制造”。“德国汽车工业联合会主席马蒂亚斯·维斯曼指出,个别企业的问题不能代表整个德国汽车业有问题,德国汽车业不应为此遭受不公平待遇。

### “德国制造”如何走出阴影?

事实上,高技术质量不足以保住“德国制造”这块金字招牌,德国企业亟须加强诚信和社会责任意识,尤其是大型跨国企业。

佐默霍夫说,诚信与质量是密不可分的,“质量的一个方面就是满足顾客的要求,包括他们对企业产品符合监管要求、企业诚实可靠的要求,这是非技术层面的”。

此外,“德国制造”必须专注创新,企业只有实现颠覆式创新才不至于搞“排放门”那样的鬼把戏。

佐默霍夫认为,随着化石燃料技术的开发逼近极限,德国汽车业必须找到新的能源技术路径,比如氢燃料、电动技术等,必须拿出突破性的创新成果以及新的交通理念,拿出“干净”的技术,而不是欺骗。

### “德国制造”还能赢吗?

德国质量协会去年11月发布的一份报告说,未来20年,代表高质量的“德国制造”将是德国经济成功的最主要因素。然而,“德国制造”正面临激烈的外部挑战,中国、波兰、印度、土耳其等国的产品质量竞争力正大幅提升。

在激烈的国际竞争中,尤其是在未来先进制造业领域的比拼中,“德国制造”还能赢吗?

仅从大众事件来看,在新能源汽车技术领域的竞争中,德国主推的清洁柴油技术因“排放门”遭到诸多质疑,其能否继续站稳美国市场存在变数,也意味着至少在美国市场上,德系车在与日系车及美国本土品牌的竞争中可能遭遇滑铁卢。

事实上,眼见德国大众遭难,个别外国整车企业已开始着手抢夺市场份额。据意大利媒体报道,意大利菲亚特克莱斯勒公司将为大众车主提供“换车奖金”,今年10月底以前,大众的客户如果转投菲亚特克莱斯勒旗下车型,最高可获得1500欧元奖励。

由汽车业放眼整个制造业,德国在未来的技术和市场竞争中也难有绝对的优势。德国政府2013年推出“工业4.0”战略,意在抢占新一轮工业革命的制高点,其核心是智能制造。根据德国质量协会的报告,德国必须未来标准的制定方面“加强工作”。

然而,世界各主要经济体也都制定了各自的先进制造业发展战略,与“工业4.0”之间形成合作与竞争并存的局面。随着全球化的深入发展,“德国制造”在未来竞争中必将遭遇更大挑战。

(据新华社新媒体专电)



➡ 10月8日,在美国首都华盛顿,德国大众汽车集团美国分公司总裁兼首席执行官迈克尔·霍恩(右)出席美国众议院能源和商务委员会举行的听证会。新华社/法新