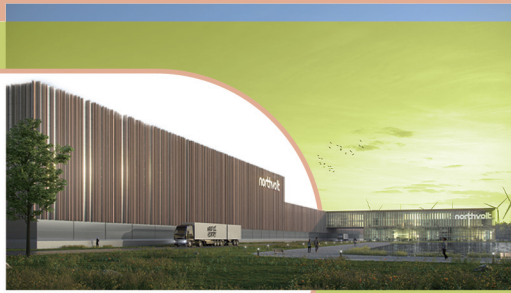


# 欧洲动力电池巨头已开始出货

首席记者 林安东 综合外媒

据《汽车新闻》报道，近日，瑞典电池制造商 Northvolt 已开始出货，成为第一家向汽车厂商提供动力电池的欧洲企业。Northvolt 表示，公司已从大众汽车、宝马、沃尔沃和极星等车企获得超过 500 亿美元订单，并将在今年余下时间扩产。

“这是第一款完全由欧洲本土电池公司自主设计、开发和组装的电池，标志着欧洲电池工业进入崭新的历史篇章。” Northvolt 负责人表示。



## 争夺动力电池市场

“法国电动汽车使用的电池 100% 是在亚洲生产的，我对此感到不满意。”法国总统埃马纽埃尔·马克龙曾表示。因此，欧洲对 Northvolt 寄予了厚望。Northvolt 负责人表示，Northvolt 希望到 2030 年至少在欧洲电池市场占据 20% 至 25% 的份额。

据彭博新能源财经 (BNEF) 发布的数据，目前欧洲新能源汽车销量占据全球市场份额的近 34%，是全球第二大市场。

未来 10 年内，欧洲电动车复合增速将达到 28%，动力电池需求复合增速将达到 34%。预计到 2030 年，仅德国电动汽车保有量就将达到 700 万 - 1000 万辆。此外，整个欧洲市场对电池的需求将达到 400GWh。《汽车新闻》指出，欧洲动力电池的需求在不断增加，欧洲企业必须加快动力电池本土化的步伐，否则将受制于其他国家。市场研究机构 SNE Research 发布的数据显示，今年第一季度，全球动

力电池装车量排名前 10 的企业均为亚洲企业，并且总体市场占有率在 90% 以上。

除了 Northvolt，欧洲正在设立众多电池企业，并兴建工厂。

早在两年前，法国电池初创企业 Verkor 就宣布，计划在法国建设电池工厂，并计划将于 2023 年交付第一批电池产品。此外，汽车巨头 Stellantis 集团曾与道达尔创立了电池合资公司 ACC。

作为 Northvolt 最大的投资者之一，大众汽车集团更是野心勃勃，计划到 2030 年在欧洲建造 6 座大型电池工厂，每年总产量将达 240GWh，平均每家超级工厂的年产能将为 40GWh。

彭博新能源财经预测，“到 2025 年，欧洲有可能控制全球动力电池制造能力的 11%。这将削减中国企业的市场份额，并在该行业与美国展开竞争。”同时，欧洲委员会估计，届时欧洲市场的年产值将超 1000 亿欧元。

## 布局电池回收

另外，欧洲也在动力电池回收领域开

始布局。据《金融时报》

报道，近日，瑞典电池制造商 Northvolt 和挪威最大的铝业公司 Hydro 合资创办的欧洲最大动力电池回收工厂 Hydrovolt 在挪威正式启动，将率先在挪威本土推进电动汽车电池商业回收业务，接下来会为德国、法国的汽车制造商提供服务，年内将把动力电池回收业务扩展至整个欧洲。

据了解，Hydrovolt 工厂将 100% 使用可再生能源，并采用规模化的自动工艺，用于破碎和分选电池，每年能够处理约 1.2 万吨电池组、约 2.5 万块电动汽车电池。

《金融时报》指出，Hydrovolt 工厂目前的业务规模足够处理挪威所有从市场上

退役或即将报废的电动汽车电池。

目前，Hydrovolt 工厂获得了宝马、大众汽车、沃尔沃等多家汽车企业价值超过 500 亿美元的合同，能够为庞大的电池回收计划提供财务支撑。

此外，欧盟还通过立法强制回收电池。在今年 1 月 1 日实施的新电池法规中，欧盟要求电池生产商和汽车制造商公布电池的碳足迹信息。同时，欧盟在法规中新增了对回收原料的比例要求，即到 2030 年回收钴的使用比例至少达到 12%、回收锂和回收镍的使用比例都达到 4%，到 2035 年回收钴、回收锂和回收镍的使用比例将进一步达到 20%、10% 和 12%。

## “锂材料有害”提案

就在一众欧洲电池企业建厂、出货，一片风生水起的时候，欧盟却开始评估一项关于锂材料危害的提案。

据《汽车新闻》报道，欧盟委员会目前正在评估欧洲化学品管理局 (EHCA) 的一项提案，该提案将碳酸锂、氯化锂和氢氧化锂归类为对人体健康有害的材料。欧盟委员会的一名官员证实，该机构正在评估这项提案，但未

透露更多细节。据悉，欧盟委员会将于 7 月 5 日至 6 日召开会议，讨论是否将锂等材料列为危险物质，预计将于 2022 年年底或 2023 年年初做出最终决定。

《汽车新闻》指出，这项提案并未直接禁止欧洲企业进口锂材料。不过，如果该提案落实为正式的法规，届时欧盟对锂材料的包装和存储要求将更加严格，这将带来成本上升。

## 本田和索尼正式签署 EV 合资协议，各持股 50%

6 月 17 日，本田汽车与索尼集团宣布，双方已签署一项合资协议，将成立新合资公司 Sony Honda Mobility，从事高附加值电动汽车的销售，并提供移动出行服务。

两家公司表示，Sony Honda Mobility 将于今年成立，双方各持股 50%，目标是在 2025 年开始销售电动汽车并提供移动出行服务。据悉，这笔交易还有待监管部门批准。

本田高级管理人员水野泰秀将出任新合资公司首席执行官，任命将于 6 月 1 日生效。Sony Honda Mobility 希望将本田的先进环境和安全技术、移动出行开发能力、车身制造技



术和售后服务管理经验，与索尼在成像、传感、通信、网络和娱乐技术的开发和应用方面的专长结合起来，提供新一代移动出行及服务，并继续向前发展。

本田首席执行官三部敏宏表示，最初的合资企业预计规模较小，但这是尝试新商业模式的重要一步。三部敏宏在联合声明中表示，“新公司将努力通过结合双方的专长创造新的价值。”

## 美国扩大对特斯拉 Autopilot 的调查，涉及 83 万辆车

近日，NHTSA 宣布，有必要进一步审查特斯拉 Autopilot 与应急车辆碰撞现场的初步评估，并扩大了调查范围。NHTSA 已审查了 191 起涉及使用某种版本 Autopilot 的特斯拉汽车事故情况。在大约 50 起事故中，NHTSA 发现司机对驾驶任务的反应不足。

特斯拉面临的不仅仅是 NHTSA 有可能最终认定 Autopilot 确实存在缺陷。NHTSA 有权下令召回，并且其调查可能会促使马斯克提出更好的保障措施，防止司机注意力不集中，或限制 Autopilot 在其无法安全处理的情况下使用。

NHTSA 在官方网站上发布的一份文件中表示，目前的调查预计涉及 83 万辆 2014 款至



2022 款汽车，比去年 8 月份开始评估潜在缺陷时多出约 6.5 万辆。

NHTSA 在文件中表示，将“探索 Autopilot 及相关的特斯拉自动驾驶系统可能在多大程度上破坏对驾驶员监管的有效性，从而加剧人为因素或行为安全风险”。

该机构还驳斥了驾驶员滥用 Autopilot 可能会使其无法做出缺陷认定的说法。NHTSA 表示，“如果从系统的设计或操作来看，驾驶员的相关行为是可以预见见的。”