



新闻稿

意大利-卡瓦利亚哥 2015年10月5日

## 天然气与LPG: 应对“柴油门”的扎实解决之道

*遍及全世界的4700万辆燃气车，明显地减少了氮氧化物和细微颗粒物排放。*

*现在，更有了新的解决方案：柴油双燃料技术*

自9月19日以来，全世界的新闻媒体将千百万人的注意力集中到了NOx：氮氧化物的存在。一些特殊的机构缩写，如EPA (美国环境署) 和 CARB (美国加州空气资源局) 成为了大众词汇的一部分，不再仅限专家使用。

单单在欧洲，截止到2014年底，就有超过100万辆柴油车在流通使用<sup>1</sup>，占总车辆保有量的41%，而2014年度登记的车辆中有53%以柴油为动力<sup>2</sup>。这些数字远高于世界其他地区，尤其是美国。

据 *The Guardian*<sup>3</sup> 杂志发布的预计，未达到美国法规要求的柴油车，单台车每年的潜在污染就可达到0.021到0.086吨氮氧化物，超过美国新车污染标准的10到40倍。

另一方面，人们必须了解，目前全世界有4700万辆天然气车（2240万辆）<sup>4</sup> 和LPG（2500万辆）<sup>5</sup> 在流通使用，其中的大部分是使用替代燃料的两用燃料奥拓循环发动机车辆。这些车辆代表了生态进步，可显著减少柴油车的氮氧化物和细微颗粒物排放，这两者是大气污染和损害人体健康的最大原因。

美国环境署指出，在美国95.1%的氮氧化物排放源自交通运输<sup>6</sup>，而天然气可减少30-40%影响气候的排放物。<sup>7</sup> 技术进步现在可提供使用天然气驱动车辆的新方法：柴油双燃料，使柴油发动机更清洁。

国际机动车生产商组织 (OICA) 指出，与传统燃料相比，天然气和LPG可减少8价氮氧化物及细微颗粒物排放，并指出这一结果也可通过混合柴油和天然气有效获得<sup>8</sup>。

将天然气和柴油混合，用天然气替代高达80%的柴油，可极大地减少柴油发动机产生的细微颗粒物和氮氧化物排放物，并节约车辆运行成本。大部分柴油车，无论是乘用车、轻型商用车还是重型车辆，现在都有机会通过这一技术升级而受益。

世界上越来越多的政府实际上正在决定支持以各种方式大规模使用天然气作为车辆燃料，认为天然气是可快速减少大气污染且能最广泛获得的资源（在欧洲，道路交通在所有交通产业所产生的温室气体中，占到了71.9%<sup>9</sup>）。

例如，在意大利，使用此类替代燃料已流行超过60年：该国使用LPG和天然气燃料的车辆占到总数的7.8%，以及

**LANDIRENZO®**

2014年注册登记新车的14.5%。包含已经流通使用的改装车辆，自2000年以来，共有超过450万辆天然气和LPG燃料车辆上路行驶。

除了生态攸关，这还带来经济利益：在大多数国家，天然气比传统燃料成本低得多。<sup>10</sup>

在意大利，天然气和LPG可使消费者比使用汽油节省60%，比使用柴油节省50%的成本<sup>11</sup>：节省比例高于以前任何时期，清楚地表明此类替代燃料可以多大程度地帮助车主节约成本。

任何旨在减少大气污染的短期量化目标战略，因而必须持续增加气体燃料的广泛使用，因为其应用技术业已成熟、安全，且其分销网络分布十分广泛：全世界的加气站数量超过10万座（73,000多座LPG站和26,000座天然气站）<sup>12</sup>，包括欧盟15国的25,000座气站。

*朗第伦索是世界车用LPG和天然气燃料系统和部件领导者。公司位于意大利卡佛利亚哥（雷焦艾米丽亚），业界经验超过60年，国际业务领先，业务范围遍及50多个国家。朗第伦索于2007年6月起已在意大利证券市场明星板块上市。*

## 联系信息

**Corrado Storchi – 公共事务总监**

[cstorchi@landi.it](mailto:cstorchi@landi.it) – 电话: +39 0522 949.552 – 手机: + 39 340 5215510

## 注释

<sup>1</sup> ACEA, 2015-2016 口袋本指南 [http://www.acea.be/uploads/press\\_releases\\_files/POCKET\\_GUIDE\\_2015-2016.pdf](http://www.acea.be/uploads/press_releases_files/POCKET_GUIDE_2015-2016.pdf)

<sup>2</sup> ICCT – 国际清洁运输委员会 柴油乘用车氮氧化物排放常用问题问答 <http://www.theicct.org/news/rss.xml>

<sup>3</sup> <http://www.theguardian.com/business/2015/sep/22/vw-scandal-caused-nearly-1m-tonnes-of-extra-pollution-analysis-shows>

<sup>4</sup> NGV杂志, NGV统计资料 <http://www.ngvjournal.com/ngv-statistics-2/>

<sup>5</sup> 世界LPG协会 – “车用液化气鼓励政策”，第6页 -

<http://www.wlpga.org/wp-content/uploads/2015/09/autogas-incentive-policies-2015-2.pdf>

<sup>6</sup> 美国环境署：《温室气体存量数据探索》 -

<http://www3.epa.gov/climatechange/ghgemissions/inventoryexplorer/#transportation/allgas/source/current>

<sup>7</sup> 美国环境署：《高燃效车辆及替代燃料智能选择指南》 - <http://www3.epa.gov/region09/climatechange/transportation/fuel.html>

<sup>8</sup> OICA, LPG 与 CNG - <http://www.oica.net/category/auto-and-fuels/alternative-fuels/lpg/> ;

<http://www.oica.net/category/auto-and-fuels/alternative-fuels/cng/>

<sup>9</sup> 欧盟-气候行动-减少运输排放 - [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/index_en.htm)

<sup>10</sup> NGV杂志, NGV统计数据 - <http://www.ngvjournal.com/worldwide-fuel-prices/>

<sup>11</sup> Canale Energia, “Ecogas, con GPL e Metano risparmi sino al 57% sul carburante” – September 2015

<sup>12</sup> LPG: 世界LPG协会 – 《车用液化气鼓励政策》第14页 -

<http://www.wlpga.org/wp-content/uploads/2015/09/autogas-incentive-policies-2015-2.pdf>; 天然气: NGV杂志-NGV统计数据 <http://www.ngvjournal.com/ngv-statistics-2/>