

27 października 2019

Szanowna Pani Ursula von der Leyen, przewodnicząca elekt Komisji Europejskiej  
Szanowny Pan Frans Timmermans, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej

W liście do wiceprezydenta wykonawczego Timmermansa, precyzującym jego zadania, oświadczyła Pani, że „ochrona naszej planety i naszego wspólnego środowiska jest zadaniem definiującym nasze pokolenie”<sup>1</sup>. W pełni zgadzamy się, że uczynienie Unii Europejskiej neutralną dla klimatu jest nie tylko moralnym obowiązkiem, ale także wyjątkową szansą dla Europy, by przewodzić w zakresie innowacji, jednocześnie poprawiając jakość życia obywateli Europy i pomagając chronić ich przyszłość.

Neutralności klimatycznej nie można jednak osiągnąć bez pilnego zajęcia się kwestią emisji pochodzących z transportu. Jest to jedyny duży sektor w Europie, w którym emisje gazów cieplarnianych wzrosły w porównaniu z poziomami z 1990 rokiem<sup>2</sup>. Emisje z transportu stanowią obecnie 27% całkowitych emisji w UE i rosną już czwarty rok z rzędu<sup>3</sup>.

W ramach sektora transportu rośnie emisja związana z drogowym przewozem towarów. Pojazdy ciężarowe odpowiadają za 22% emisji CO<sub>2</sub> z transportu drogowego<sup>4</sup>, a w scenariuszu „biznes jak zwykle” emisje te wzrosłyby o 17% między 2010 a 2050 rokiem<sup>5</sup>.

W pełni popieramy Pani zaangażowanie na rzecz podniesienia w odpowiedzialny sposób celu Unii Europejskiej na 2030 rok do 55%, a także Pani propozycję Europejskiego Zielonego Ładu, służącego uczynieniu Europy neutralną dla klimatu do 2050 roku. Jako sektor wykorzystujemy już dziś szeroki zakres narzędzi, by zmniejszyć nasz wpływ na planetę, od zwiększania efektywności logistycznej po własne dobrowolne zobowiązania.

Innymi słowy, chcemy być częścią rozwiązania i zintensyfikować nasze wysiłki. Potrzebujemy jednak do tego stworzenia w Europie odpowiednich ram politycznych. Jednym z najbardziej skutecznych sposobów radzenia sobie z emisją gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza z transportu drogowego jest przejście z paliw kopalnych na pojazdy o zerowej emisji. Musi to być powiązane z dobrym zarządzaniem operacjami ciężarówek, utrzymaniem ich w dobrym stanie technicznym oraz zmianą modalną. Badania pokazują, że całkowity koszt posiadania

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/mission-letter-frans-timmermans-2019\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/mission-letter-frans-timmermans-2019_en.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/european-union-greenhouse-gas-inventory-2019>

<sup>3</sup> <https://www.eea.europa.eu/highlights/small-increase-in-eus-total-ghg>

<sup>4</sup> Obliczone na podstawie wykazów gazów cieplarnianych państw członkowskich przekazywanych do UNFCCC. Dostępne: <https://unfccc.int/process-and-meetings/transparency-and-reporting/reporting-and-review-under-the-convention/greenhouse-gas-inventories-annex-i-parties/national-inventory-submissions-2019>

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20170180-ia-part1-eurovignette-infrastructure.pdf>, s. 19

elektrycznych furgonetek dostawczych i średniej wielkości ciężarówek może już dziś być niższy niż dla pojazdów z silnikiem Diesla, a z pewnością będzie tak do 2025.<sup>6</sup>

Niezależnie od tych faktów i rosnącego popytu z naszej strony na więcej pojazdów zeroemisyjnych, obecna podaż w Europie niestety prawie nie istnieje, co zmusza nas do budowy własnych pojazdów lub rozpoczynania własnych projektów pilotażowych. Jesteśmy głęboko przekonani, że europejski zielony ład stanowi dla nowej Komisji Europejskiej wyjątkową okazję do przezwyciężenia tego braku podaży poprzez zachęcanie producentów pojazdów do dostarczenia pojazdów, których potrzebujemy.

Dlatego też wzywamy Panią przewodniczącą do wprowadzenia w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, w ciągu pierwszych 100 dni od uzyskania mandatu, strategii dotyczącej zeroemisyjnej logistyki miejskiej, w tym:

- wiążącego dla producentów pojazdów celu sprzedaży zeroemisyjnych furgonetek na lata 2025 i 2030;
- wiążącego dla producentów pojazdów celu sprzedaży zeroemisyjnych ciężarówek średniej wielkości wykorzystywanych na trasach miejskich i regionalnych na lata 2025 i 2030;
- specjalnego europejskiego funduszu inwestycyjnego przeznaczonego na wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania furgonetek i ciężarówek.

Te cele sprzedaży muszą być ambitne, by znacząco zwiększyć podaż pojazdów zeroemisyjnych w porównaniu ze scenariuszem „biznes jak zwykle” oraz wprowadzić Europę na ścieżkę realizacji celów klimatycznych na 2030 rok.

Ambitne i wiążące cele sprzedażowe przyspieszą upowszechnienie pojazdów o zerowej emisji i oczyszczą powietrze w miastach. Jednocześnie umieszczą europejskich producentów pojazdów w awangardzie w zakresie innowacyjnych rozwiązań oraz zmniejszą zależność Europy od importu ropy. Krótko mówiąc, działania, o które apelujemy, są korzystne dla planety i dla gospodarki. Muszą zostać wprowadzone niezwłocznie, aby nowa Komisja Europejska mogła dotrzymać złożonych obietnic i uczynić Europę liderem w dziedzinach ochrony klimatu i czystego transportu.

Bylibyśmy bardzo wdzięczni za spotkanie w celu omówienia przygotowywanej obecnie propozycji Europejskiego Zielonego Ładu.

Z poważaniem,

<sup>6</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/whats-sparking-electric-vehicle-adoption-in-the-truck-industry#> (transport regionalny i miejski) i <http://publications.tno.nl/publication/34626415/j8AF3b/TNO-2018-R10214.pdf>



