

Emisje CO2 z furgonetek – czas skierować je na właściwą drogę

Stanowisko T&E w sprawie norm dla furgonetek po 2020 roku

Styczeń 2018

Streszczenie

Lekkie pojazdy dostawcze, zwane też furgonetkami, stanowią zaniedbany teren unijnej polityki w dziedzinie transportu drogowego, gdyż – w przeciwieństwie do swoich bezpośrednich konkurentów, czyli pojazdów ciężarowych – często nie podlegają regulacjom w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, dotyczącym choćby bezpieczeństwa ruchu drogowego czy opłat drogowych. To zwiększa atrakcyjność tego typu pojazdów i po części wyjaśnia, dlaczego ich wykorzystanie rośnie, co z kolei przekłada się na wzrost emisji. Normy CO2 dla furgonetek są znacznie mniej restrykcyjne niż w przypadku samochodów osobowych, w rezultacie czego ich producenci nie korzystają ze stosowanych w segmencie samochodów osobowych efektywnych i nowatorskich technologii pozwalających obniżyć poziom emisji.

Analiza CE Delft¹ sporządzona dla T&E koncentruje się na obecnej sytuacji na rynku i technologiach w zakresie emisji oraz ich kosztach w sektorze lekkich samochodów dostawczych. W związku z gwałtownie spadającymi cenami akumulatorów CE Delft zwraca uwagę, że małe furgonetki elektryczne już w 2018 roku zrównają się kosztowo z modelami z silnikami Diesla. Oznacza to, że w Europie w użyciu mogłoby być przynajmniej 800.000 małych furgonetek elektrycznych, jednak główną przeszkodą jest brak odpowiedniej podaży.

Szereg diskutowanych obecnie wniosków legislacyjnych może rozwiązać powyższe problemy. Potrzebne są ambitne normy CO2 dla furgonetek do 2025 i 2030 roku, którym towarzyszyć będzie efektywny system promowania pojazdów bezemisyjnych. Najnowsze propozycje Komisji w zakresie pakietu mobilności są jednak niewystarczające i nieodpowiednie. Dyrektywa o eurowinietach powinna objąć obowiązującymi zasadami pobierania opłat drogowych również duże furgonetki, tym samym stwarzając równe warunki działania dla transgranicznego transportu towarowego.

Raport CE Delft został opublikowany równoległe do niniejszego opracowania.

1. Furgonetki – nieekologiczne i nieefektywne

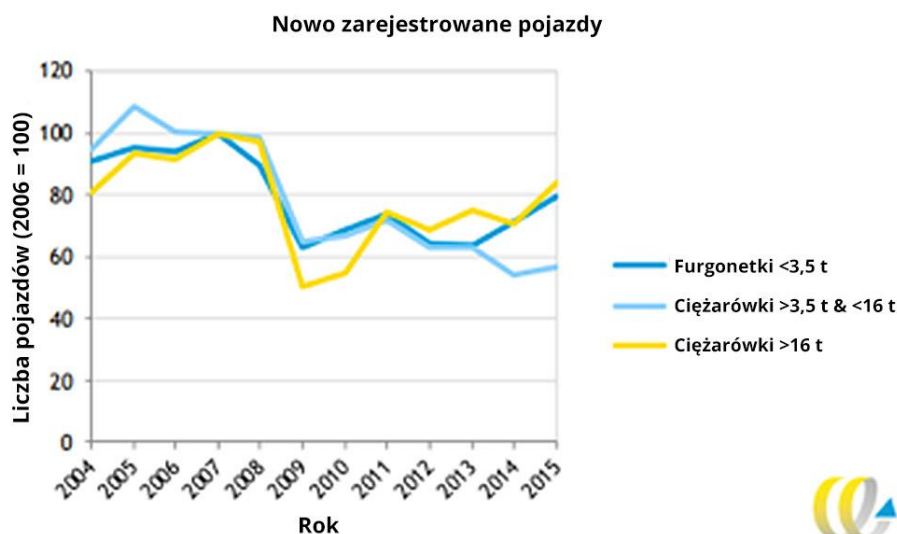
Furgonetki (lekkie samochody dostawcze – LCV) stanowią ponad 10% wszystkich pojazdów drogowych w UE, a ich wykorzystanie od połowy lat 2000 stale rośnie. Przykładowo w Wielkiej Brytanii liczba kilometrów przejechanych przez furgonetki wzrosła o 23%², a w Belgii o 17% w stosunku do 2006 roku³. Ze względu na rosnącą popularność, niską efektywność i liberalne normy emisji CO2 furgonetki odpowiadają obecnie za **9% emisji gazów cieplarnianych z transportu unijnego**. W związku z brakiem surowych norm CO2 dotyczących emisji do 2025 roku należy się spodziewać, że poziom emisji będzie się w dalszym ciągu zwiększał.

¹ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/CE_Delft_4L06_Van_use_in_Europe_def.pdf

² DfT, 2017. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/611304/annual-road-traffic-estimates-2016.pdf

³ https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/kilometers_door_belgische_voertuigen

Poniższy wykres CE Delft ilustruje, że po 2009 roku, w następstwie kryzysu gospodarczego, rozwój sektora dużych furgonetek o masie poniżej 3,5 tony był znacznie prężniejszy niż w przypadku sektora małych pojazdów ciężarowych (o masie powyżej 3,5 tony), który stanowi jego bezpośrednią konkurencję w przewozach towarowych.



1.1. Nierówne warunki dla furgonetek i ciężarówek

Równolegle do niniejszego opracowania opublikowany został niezależny raport⁴ CE Delft dotyczący struktury, emisji i możliwości technologicznych w sektorze lekkich samochodów dostawczych w całej Europie. Wykazał on, że w porównaniu do ciężarówek furgonetki z reguły podlegają mniej surowym przepisom dotyczącym bezpieczeństwa, środowiska i innych kwestii bądź też są całkowicie zwolnione z regulacji unijnych. Przykładowo furgonetki nie podlegają wymogom dotyczącym tachografu i czasu odpoczynku kierowcy, co daje im ogromną przewagę ekonomiczną nad pojazdami ciężarowymi o dużej ładowności (HDV). Podobnie problematyczny jest fakt, że do prowadzenia furgonetki uprawnia zwykłe prawo jazdy kategorii B, a także to, że na drogach w Europie nie obowiązują specjalne ograniczenia prędkości dla tego typu pojazdów. W dodatku systemy opłat drogowych w wielu państwach członkowskich dotyczą wyłącznie pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, co sprawia, że użycie furgonetek do transportu i innych form działalności handlowej jest bardziej opłacalne, szczególnie w kontekście międzynarodowym.

Obecnie trwa przegląd prawodawstwa europejskiego dotyczącego opłat drogowych, tj. dyrektywy o eurowinietach, i ten akt prawny może zniwelować niektóre z różnic stwierdzonych przez CE Delft. Komisja wyszła z propozycją rozszerzenia systemu opłat drogowych na wszystkie pojazdy drogowe – furgonetki w całej Europie zostałyby nim objęte w 2028 roku. Jest to krok we właściwym kierunku, który pozwoli położyć kres wykorzystywaniu furgonetek do obejścia regulacji o charakterze społecznym, klimatycznym i gospodarczym, które obowiązują ciężarówki. Należy jednak pamiętać, że aby zapobiec wykorzystywaniu furgonetek do uniknięcia opłat drogowych, dyrektywa o eurowinietach musi zobowiązać wszystkie kraje, które przewidują opłaty drogowie dla ciężarówek o masie powyżej 3,5 tony, do objęcia nimi również najcięższej klasy furgonetek, które bez załadunku mogą ważyć nawet 2,8 tony.

Krótkie uzupełnienie, które ukazało się równolegle do niniejszego opracowania, przedstawia stanowisko T&E w zakresie pozostałych zmian legislacyjnych koniecznych do wyeliminowania istniejących rozbieżności.

⁴ CE Delft, 2017

1.2. Liberalne normy w zakresie CO2

Furgonetki są wykorzystywane we wszystkich sektorach gospodarki, począwszy od przewozów towarowych, przez mobilne warsztaty rozstawiane przy budowach, po dostawy na terenie miast i e-handel. Na tle rosnącej liczby kilometrów, jakie przemierzają, obecne normy CO₂ do 2020 roku są niepokojąco mało ambitne i dużo łatwiejsze do osiągnięcia niż odpowiadające im normy dla pojazdów osobowych. Producenci furgonetek są zobowiązani do 2020 roku obniżyć emisje z nowych pojazdów do poziomu 147g CO₂/km średnio dla całej floty, podczas gdy według CE Delft celem, który byłby porównywalnie restrykcyjny – z perspektywy kosztów krańcowych – co cele obowiązujące samochody osobowe, byłoby około 114g CO₂/km⁵. Oznacza to, że furgonetki muszą obniżyć emisje do 2020 roku zaledwie o 16%, czyli znacznie mniej, niż byłoby opłacalne dla użytkowników. W rezultacie poprawa w zakresie zużycia paliwa jest znikoma, a koszty operacyjne wzrastają.

Za zbyt mało ambitnymi celami do 2020 roku kryje się nieprawidłowa analiza wyjściowa Komisji⁶. W ocenie wpływu średnie emisje z furgonetek w 2010 roku oszacowano na poziomie 203 g/km, podczas gdy w rzeczywistości wynosiły one zaledwie 181 g/km. Tym samym cel na 2017 rok na poziomie 175g CO₂/km został osiągnięty jeszcze zanim w ogóle go wyznaczono. Ponadto dane na temat kosztów przedstawione przez podmioty z branży sugerowały, że koszt zmniejszenia zużycia paliwa do 147g CO₂/km oscylowałby między 2.000 a 8.800 euro. Najnowsze szacunki zakładają, że wzrost cen detalicznych związany z osiągnięciem wartości 147g/km wyniósłby 605 euro – 3-15 razy mniej, niż pierwotnie przewidywano.

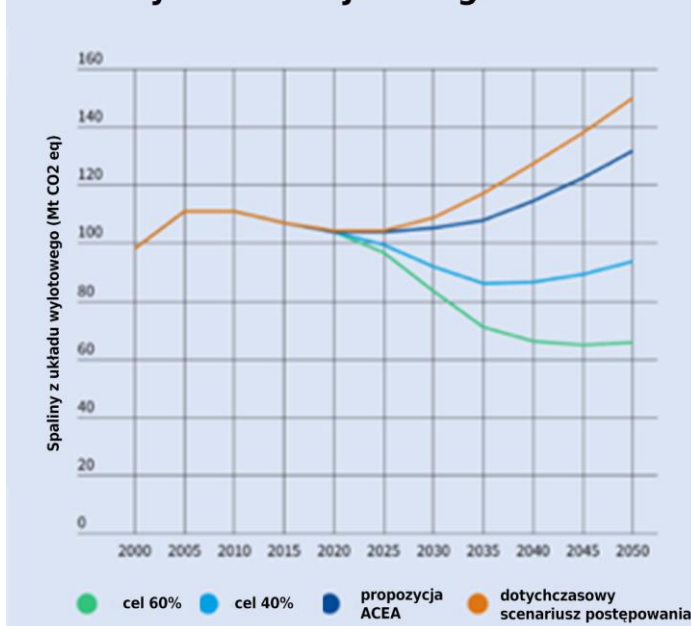
Problemem są nie tylko zbyt mało restrykcyjne normy emisji CO₂, ale również fakt, że poprawę sytuacji w zakresie emisji należy częściowo tłumaczyć elastycznością testów i optymalizacją pojazdów, a więc nie ma ona nic wspólnego z rzeczywistością. Dostępne dane wskazują na rozbieżność na poziomie 30%⁷ (w 2015 roku), co oznacza, że furgonetki emitują na drogach więcej CO₂, niż twierdzą testy (czy oznaczenia), podczas gdy firmy ponoszą znacznie większe koszty paliwa.

1.3. Sytuacja po 2020 roku

Ósmego listopada 2017 roku Komisja ogłosiła propozycje dotyczące norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych po 2020 roku. Furgonetki również zostały objęte tymi regulacjami i w dużej mierze obowiązują je wymogi takie same, jak samochody osobowe:

- wiążący cel redukcji poziomu emisji CO₂ do 2025 roku o 15% średnio dla całej floty w stosunku do wartości w 2020 roku;
- wiążący cel redukcji emisji CO₂ dla całej floty do 2030 roku o 30% (obniżony z 40% rekomendowanych we własnej analizie wpływu sporządzonej przez Komisję);
- system wspierania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (Zero and Low Emission Vehicles – ZLEV), mający na celu promowanie podaży

Przewidywane emisje z furgonetek w UE



⁵ CE Delft, 2017

⁶ <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Vans%20Position%20Paper.pdf>

⁷ CE Delft, 2017

furgonetek zasilanych ogniwami paliwowymi i furgonetek hybrydowych zasilanych prądem sieciowym. Proponowane wartości to 15% całkowitej sprzedaży w 2025 roku i 30% w 2030 roku. Producenci, którzy przekroczą cel sprzedażowy, otrzymują bonus do 5% w stosunku do celów dotyczących CO₂ dla całej floty (zamiast dwustronnej korekty czy systemu „karnego” rekomendowanego w analizie wpływu);

- Monitorowanie emisji CO₂ z furgonetek przy wykorzystaniu liczników zużycia paliwa i dodatkowych kontroli eksploatacyjnych dla pojazdów, które już są na rynku.

Liczba furgonetek i przemierzanych przez nie kilometrów zwiększa się w całej UE, głównie ze względu na ogólny wzrost PKB. To z kolei przekłada się na wzrost emisji CO₂ z furgonetek o 2% do 2030 roku⁸, nawet przy założeniu, że obecny cel 147g/km zostanie osiągnięty w 2020 roku. W obliczu spodziewanego zapotrzebowania zmniejszenie emisji CO₂ z nowych furgonetek wchodzących na rynek musi zwiększyć tempo. Powyższy wykres stanowi podsumowanie różnych scenariuszy⁹ i ilustruje, że poprawa na poziomie 13%, do jakiej nawołuje ACEA, nie byłaby w stanie obniżyć emisji z furgonetek do 2030 roku. W porównaniu do poziomu z 2005 roku redukcja o 40% obniżyłaby ogólny poziom emisji z furgonetek o 17% do 2030 roku, podczas gdy **cel na poziomie 60% skutkowałby redukcją emisji o 25% do 2030 roku, co jest bliższe unijnemu celowi redukcji emisji o 30% do 2030 roku dla sektorów nieobjętych ETS oraz Porozumieniu Paryskiemu.**

Wniosek Komisji jest niewystarczający i niespójny z jej własną oceną wpływu, a ponadto istnieje podejrzenie, że został zmodyfikowany w ostatniej fazie rozmów ze względu na presję ze strony niemieckiego przemysłu samochodowego¹⁰. Ocena wpływu stwierdza, że „największe oszczędności netto w perspektywie 15 i 5 lat oraz w odniesieniu do drugiego użytkownika można osiągnąć w przypadku docelowej redukcji na poziomie 40%”¹¹. Przyjmując cel na poziomie 30%, Komisja tak naprawdę zobowiązuje posiadaczy furgonetek do zapłaty dodatkowych 150 euro za mniej sprawny pojazd.¹²

Analiza Komisji zawiera jednak również znacznie zawyżone szacunki kosztu zwiększenia wydajności furgonetek. Krzywe kosztów stworzone przez niezależną organizację ICCT¹³ (która jako pierwsza odkryła Dieselgate) ilustrują, że **poprawa efektywności o 40% do 2030 roku zwiększyłaby koszt furgonetki o około 1.250 euro. Zakładając roczny przebieg na poziomie 25.000, pozwoliłoby to przeciętnemu kierowcy zaoszczędzić prawie 800 euro rocznie, przy okresie zwrotu poniżej 2 lat dla pierwszego użytkownika.** Wymagałoby to, by około 30% lekkich samochodów dostawczych stanowiły pojazdy elektryczne, co jest zgodne z ostrożnymi szacunkami rynkowymi na 2030 rok. Bardziej ambitny **cel poprawy wyniku w zakresie emisji CO₂ na poziomie 60%**, który jest zgodny z unijnymi celami w dziedzinie klimatu do 2030 roku, zwiększyłby koszt przestrzegania przepisów przez producentów o około 2.170 euro, jednocześnie pozwalając **kierowcom zaoszczędzić ponad 1.100 rocznie, i wiązałby się z podobnym dwuletnim okresem zwrotu dla pierwszego użytkownika.** Taki cel wymagałby, by w 2030 roku połowę furgonetek stanowiły pojazdy bezemisyjne.

Najważniejszą różnicą między samochodami osobowymi i furgonetkami jest to, że te drugie znajdują się głównie w posiadaniu firm i przez cały okres użytkowania przemierzają znacznie więcej kilometrów, np. 25.000 do 35.000 rocznie w porównaniu do 15.000 do 20.000 dla przeciętnego samochodu osobowego. To sprawia, że w sektorze lekkich pojazdów dostawczych poprawa efektywności jest znacznie bardziej efektywna kosztowo i wiąże się z istotnie krótszym okresem zwrotu. Decyzja Komisji o zaproponowaniu niskiego celu 30% – pomimo wyników przeprowadzonej

⁸ Model emisji T&E, EUTRM.

⁹ Na podstawie modelu EUTRM; scenariusz 13% ACEA dotyczy wyłącznie celu do 2030 roku, podczas gdy scenariusze 40% i 60% zawierają również normy pośrednie dla 2025 roku, podobnie jak w propozycji KE.

¹⁰ T&E, <https://www.transportenvironment.org/press/juncker%E2%80%99s-early-christmas-present-car-industry-undermines-climate-goals>

¹¹ EC IA, https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/swd_2017_650_p1_en.pdf

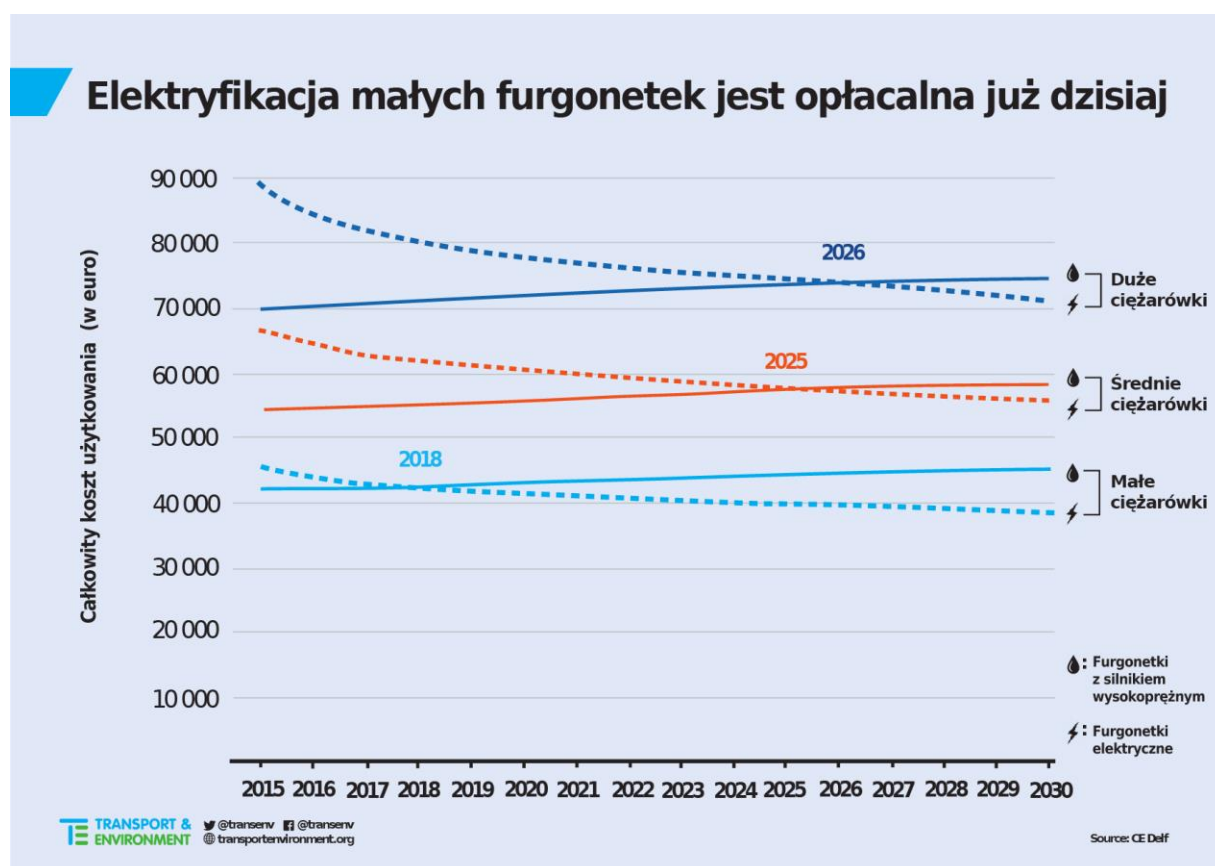
¹² Ibidem.

¹³ ICCT, https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_Post-2020-CO2-stds-EU_briefing_20171026_rev20171129.pdf

przez siebie analizy – pokazuje, że organ ten nie wyciągnął wniosków z błędów popełnionych w przeszłości i godzi się na fakt, że furgonetki będą w dalszym ciągu nieefektywnym i nieekologicznym środkiem transportu (prawie wszystkie furgonetki mają silniki Diesla).

2. Elektryczna furgonetka – idealne zestawienie

Najłabszym punktem wniosku Komisji jest brak skutecznych kar za niezrealizowanie celów sprzedażowych w zakresie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych do 2025 i 2030 roku. W rezultacie cele te nabierają dobrowolnego charakteru i stają się nieskuteczne. Wniosek Komisji w istocie skrywa nagrodę – stanowi dobrowolny system przewidujący bonus (zmniejszenie docelowego poziomu emisji CO₂ średnio dla całej floty) w przypadku wypełnienia celów z nawiązką (brak jest za to kar za niezrealizowanie celów sprzedażowych). To nie wystarczy, by sprawić, że niezbędne inwestycje zostaną podjęte na czas, a wykorzystanie technologii pojazdów elektrycznych w celu rozwinięcia unijnego łańcucha dostaw się zwiększy.



Zamiast tego UE rezygnuje z roli lidera w zakresie pojazdów elektrycznych na rzecz Chin, które stanowią w tym zakresie największy rynek na świecie i określiły już progi obowiązkowej liczby pojazdów elektrycznych począwszy od 2019 roku. UE ryzykuje, że producenci samochodów wybiorą inwestycje w Chinach, by następnie importować pojazdy elektryczne z powrotem do Europy, co będzie miało fatalny wpływ na miejsca pracy. Przykładowo VW ogłosił już inwestycję o wartości ponad 10 miliardów euro¹⁴ w rozwój pojazdów elektrycznych w Chinach. Z kolei Volvo planuje poprzez nową markę Polestar importować pojazdy elektryczne z Chin. UE musi przedstawić propozycje regulacji, które napędzą rynek dla pojazdów elektrycznych i sprawią, że będą one produkowane na miejscu, dzięki czemu powstaną miejsca pracy w produkcji zarówno pojazdów elektrycznych, jak i akumulatorów.

Furgonetki oferują szczególnie atrakcyjną możliwość elektryfikacji, gdyż służą przede wszystkim firmom, dla których najważniejszy jest całkowity koszt użytkowania, a nie cena zakupu. Ponadto

¹⁴ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-11-16/volkswagen-to-invest-10-billion-euros-on-china-new-energy-cars>

pojazdy te są często wykorzystywane do dostaw na terenie miasta, gdzie zanieczyszczenie środowiska jest większe, a zasięg stanowi mniejszy problem, lub też na stałych trasach, gdzie ładowanie można z góry zaplanować. Badanie CE Delft przygląda się całkowitemu kosztowi użytkowania (total cost of ownership –TCO) dla furgonetek elektrycznych w porównaniu do ich tradycyjnych odpowiedników zasilanych olejem napędowym dla sektora małych, średnich i dużych furgonetek. TCO uwzględnia wyższą cenę zakupu, jak również koszt ubezpieczenia, paliwa i utrzymania przez sześć lat użytkowania furgonetki, czyli okres trwania standardowej umowy leasingowej.

Głównym wnioskiem płynącym z analizy TCO jest fakt, że **małe furgonetki**, w dużej mierze wykorzystywane na terenach miejskich, **zrównają się kosztowo z furgonetkami na olej napędowy już w 2018 roku**. Jednym z głównych założeń prowadzących do tego wniosku jest gwałtowny spadek kosztów akumulatorów, które w 2017 roku staniały o 24%¹⁵. Bloomberg przewiduje, że cena akumulatora litowo-jonowego obniży się do 2030 roku do zaledwie 65 euro na kWh.

Badanie CE Delft przyjęło bardziej ostrożne średnie założenia w zakresie kosztów (spadek z 275 euro na kWh do 150 euro na kWh w 2030 roku), które wiążą się z istotną obniżką ceny akumulatora 40 kWh z obecnych 11.000 euro do poniżej 6.000 euro w nadchodzącym dziesięcioleciu. Spadające ceny, a także ulepszona gęstość i pojemność akumulatorów pozwalają przypuszczać, że znacząco zwiększy się ich zasięg, a koszty zostaną utrzymane w ryzach.

Małe furgonetki stanowią ponad 40% wszystkich furgonetek w UE¹⁶ i w obliczu wyników TCO niosą ogromny potencjał elektryfikacji. Tylko w 2016 roku sprzedano ich aż 800.000. **Główną przeszkodą na drodze do upowszechnienia pojazdów elektrycznych jest jednak brak podaży** – producenci praktycznie nie oferują takich modeli. Obecnie na rynku w Europie jest około dziesięciu modeli furgonetek elektrycznych (BEV), podczas gdy liczba modeli furgonetek z silnikiem Diesla przekracza 200. Nie powinno zatem dziwić, że obecny odsetek rejestracji takich pojazdów wynosi mniej niż 1%. W związku z problemem z podażą DHL był zmuszony rozpocząć produkcję własnych furgonetek elektrycznych, które firma mogłaby wykorzystywać do swojej działalności. Jego marka StreetScooter sprzedaje się teraz również poza firmą i jest popularnym modelem furgonetek¹⁷. Niedawno Daimler poprzez fikcyjną spółkę próbował potajemnie wypożyczyć pojazd elektryczny StreetScooter od Deutsche Post na potrzeby testów wewnętrznych. Oszustwo zostało wykryte, a trasa pojazdu do centrum produkcyjnego w Stuttgarcie prześledzona na GPS¹⁸. Stanowi to kolejny dowód na „rozmywanie się standardów moralnych niemieckich producentów samochodów”, ujawnione przez Dieselgate, kartele, a niedawno również Monkey Business¹⁹.

Głównym działaniem, które jest konieczne, by uporać się z problemem podaży, jest umożliwienie każdemu producentowi furgonetek sprzedaży pojazdów bezemisyjnych, jak ma to już miejsce w około jednej trzeciej stanów USA (na przykład w Kalifornii) czy też w Chinach. Obecne propozycje w zakresie docelowych poziomów dla lekkich pojazdów dostawczych po 2020 roku powinny zawierać środki zobowiązujące producentów – poprzez mechanizm dwustronnej korekty – do tego, by furgonetki bezemisyjne stanowiły przynajmniej 20% sprzedawanych aut w 2025 roku i 40% w 2030 roku.

¹⁵ BNEF, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-05/latest-bull-case-for-electric-cars-the-cheapest-batteries-ever>

¹⁶ Element Energy, <http://www.element-energy.co.uk/wordpress/wp-content/uploads/2017/03/20161024---Towards-a-European-Market-for-Electro-Mobility-FINAL.pdf>

¹⁷ <https://www.streetscooter.eu/>

¹⁸ <https://www.automobilwoche.de/article/20170828/NACHRICHTEN/170829906/spionage-vorwurf-daimler-hat-streetscooter-der-post-getestet>

¹⁹ https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/monkey-business?utm_source=T%26E+bulletin&utm_campaign=2c282c3d72-EMAIL_CAMPAIGN_2018_02_07&utm_medium=email&utm_term=0_c36f52390d-2c282c3d72-118648925

3. Wnioski i rekomendacje

Furgonetki już zbyt długi czas traktuje się jak większy model samochodów osobowych. Ich rosnąca popularność prowadzi do wzrostu emisji, które stanowią obecnie 12% całkowitych emisji z transportu w UE. Komisja Europejska musi wprowadzić ambitne normy w zakresie CO₂, zgodne ze swoją własną analizą techniczną, by promować przyrost wydajności i wspomóc upowszechnienie furgonetek elektrycznych.

Proponowane przez Komisję ramy dla furgonetek po 2020 roku muszą zatem zostać zmodyfikowane i objąć:

1. Ambitne i wiążące **normy CO₂ do 2025 roku zakładające redukcję na poziomie 25%** w stosunku do poziomu z 2020 roku, co pozwoli nadrobić straconą dekadę działań zmierzających do poprawy ekonomiczności zużycia paliwa i napędzić innowacje techniczne.
2. Ambitny **zakres norm CO₂ do 2030 roku wynoszący przynajmniej 40-60%**, który byłby zgodny z analizą kosztów i korzyści oraz ograniczyłby emisje CO₂ z furgonetek zgodnie z celami klimatycznymi UE do 2030 roku i Porozumieniem Paryskim.
3. Skuteczny **system dwustronnej korekty dla pojazdów bezemisyjnych**, obejmujący kary za brak realizacji celów, który wesprze podaż furgonetek elektrycznych i zabezpieczy inwestycje w Europie. Producenci furgonetek powinni być zobowiązani do tego, by **furgonetki bezemisyjne stanowiły 25% sprzedawanych pojazdów w 2025 roku i 40-60% w 2030 roku**, co odzwierciedli rozwój rynku pojazdów elektrycznych i pozwoli wykorzystać potencjał oszczędności wynikający ze sposobu użytkowania furgonetek.
4. Potrzebna jest lepsza skuteczność egzekwowania przepisów, która pozwoli zmniejszyć lukę pomiędzy homologacją typu a rzeczywistą sytuacją na drodze. **Test CO₂ w rzeczywistych warunkach, który stanowiłby uzupełnienie nowych testów laboratoryjnych** w zakresie poziomu docelowego w 2025 i 2030 roku, byłby gwarancją, że furgonetki są tak zaprojektowane, by mogły efektywnie poruszać się po drodze i osiągnąć poziom redukcji CO₂ zakładany w legislacji. Proponowane unormowania FCM również powinny zostać uzupełnione przez mechanizm egzekwowania, który **zniwelowałby różnicę w rzeczywistych wynikach dla różnych rodzajów furgonetek**.

Podobnie jest w przypadku nowej dyrektywy o eurowinietach:

5. **Unijna dyrektywa w sprawie opłat za użytkowanie dróg powinna objąć również lekkie pojazdy użytkowe**, w szczególności w zakresie poziomu emisji CO₂ i substancji zanieczyszczających powietrze, by stworzyć równe warunki w całym sektorze przewozów towarowych. Opłaty, które obowiązują małe ciężarówki o masie powyżej 3,5 tony, powinny obowiązywać także duże furgonetki (o masie powyżej 2,6 tony), dzięki czemu będzie można zapobiec sytuacji, w której furgonetki zastępują ciężarówki w celu obejścia przepisów.

Jeżeli Europa pragnie w skuteczny sposób zdekarbonizować swój transport drogowy, musi wziąć pod lupę również furgonetki. Najwyższy czas, by skierować ten sektor na właściwą drogę.

Więcej informacji

Julia Poliscanova
Clean Vehicles & Air Quality Manager
Transport & Environment
jp@transportenvironment.org
Tel: +32(0)2 851 02 18