

伦敦超低排放区的实施及本地运输业的应对

文/冯刚琼（东风商用车技术中心）

从2019年4月8日起，伦敦设立“超低排放区”，对老旧、污染严重的机动车征收新的费用，此举一经实施将成为全球治理汽车排放最严厉的规定之一。

伦敦市长萨迪克汗（Sadiq Khan）表示，为减少空气污染，进入伦敦市中心“超低排放区”的高污染车辆须缴纳12.5英镑（约合人民币109.67元）的费用，包括使用4年以上的柴油车和13年以上汽油车，不过具体标准将依据车辆申报的排放量。超过限额的大型车辆，如卡车和长途汽车，每天都要支付100英镑（约合人民币877.35元）的费用。纯电动汽车将免收费用。

目前“超低排放区”设立范围和交通拥堵费收费区域相同，预计将从2021年10月开始逐步扩展到整个伦敦市中心地区。在该区域内，司机除支付11.50英镑（约合人民币100.9元）的交通拥堵费外，工作日上午7时至下午6时还须缴纳“超低排放区”费用。

伦敦低排放区的政策历史时间轴

伦敦于2008年推出低排放区（LEZ）；2012年收紧低排放区（LEZ）；2015年3月，确认自2020年9月起在伦敦中心区实施“超低排放区”（ULEZ）；2016年5月，Sadiq Khan被选为伦敦市长；2016年6月，宣布一揽子空气质量改善措施，ULEZ提前，区域扩大；2017年商议扩大ULEZ选项；2018年，宣布将伦敦市中心“超低排放区”（ULEZ）提前17个月，于2019年4月正式启动；2019年4月8日，伦敦市长宣布伦敦设立“超低排放区”（ULEZ）。

运输业的争论

伦敦ULEZ启动日期向前推进17个月的决定在行业引起了轩然大波，不仅仅是因为不符合要求的运营者要支出额外的100英镑收费费用。

RHA首席执行官Richard Burnett说：“当ULEZ推出之时，超过一半的英国货运车队还不是欧VI车型。将实施日期推前17个

图1 ULEZ将在称之为“拥堵收费区（CCZ）”的同一区域执行



月不过是想快速提高营业额的方式罢了，来掩盖该市市长的其它计划。”

随着2019年4月的ULEZ的实施，运营者现在对如何最好地遵守法规抓耳挠腮。

不管怎样，随着市长宣布ULEZ的实施，市场已经严重失真。考虑投资二手符合ULEV条件车辆的公司可以挺进伦敦，可能会开展一场二手车的竞争。

欧V快速淘汰

“在旧车市场，随着运营公司转向更符合法规要求的欧VI车辆，以防止任何潜在的被退出的风险，我们看到欧V车辆的残值出现了快速的消退，” Dawsonrentals公司经理John Dawson说。

随着这些下一代车辆在整个生命周期的进步，通常一些无疑会返回到旧车市场。不过，现在市场上欧VI旧车行情非常弱且不可预测。

租赁是一个可选项

随着伦敦的“超低排放区（ULEZ）”于2019年4月启动，二手欧VI市场出现了令人吃惊的行情。那就是说，租赁也是运营业者的一个解决方案。

车辆租赁公司Close Brothers Vehicle Hire支持该观点：

“欧V车辆在残值上已出现了显著的下降，5年车龄的牵引车估价5000~6000英镑，而4年前，该地区的这类车估价15000英镑。”

另一个选项是租赁符合法规的车辆专用于市区运行

BVRLA公司称，ULEV的提早推出将“惩罚车队”，并且商业车队运营者将面临试图提前更新其车辆的财务挑战。

作为该项政策的结果，BVRLA首席执行官Gerry Keaney说：“租赁对于那些拥有老旧车辆的车队是一种理想的选择，只需要在偶然进入ULEZ区域的时候采用租赁的方式。如果它们需要定期进入ULEZ，租赁这样的长期选项将可能会更加成本高效，可通过每月支付一笔固定费用，包括维修，即可升级其车队的车辆状况。”

Enterprise Flex-E-Rent租赁公司负责人Danny Glynn说：“如果进入伦敦只有较少的里程，直接升级其所有车辆可能意义不大。货运公司只需雇佣一辆欧VI厢式车或卡车去跑这些特定区域的路程。甚至如果进入ULEZ的路程是定期发生，柔性化的租赁方式也能提供成本高效，不失为一种帮助经营者保持敏捷的途径。”

替代燃料之争

Leaseplan称，最近几个月，对于ULEZ的问询增加了，许多公司问了关于即将纳入考虑的替代燃料车辆以及汽油和电动车辆的定价。“对于伦敦的运营者，公司和公共部门的意识很强。而较小型的车队，特别是那些只是偶然进入伦敦中心区车队，我们推荐重新审视车辆替换和分配。”

新规则对回收运营者带来更大的挑战

不是所有的货运业主都可以依靠租赁车辆来摆脱其在ULEZ紧要关头临近的窘境。

Boleyn回收公司负责人Stephem Smith说，他在咨询中抱怨，满足期限要求，这对回收行业非常困难，因为他们运行的车辆是价格昂贵的专用车。“这是一项挑战，我的业务规划是基于10~15年的长期规划。对我们来说，启动一项基于更新只有3或4年车龄车辆的新规划将对我们的经营带来巨大的影响。”

图2 Boleyn回收公司的运营车辆是专用车



图3 Meachers Global Logistics物流公司只运行欧VI车辆



“另一项障碍是，当我们购买了一辆车，它也要平均等15~18个月交货。我们购买无上装底盘的同时，特种车身制造商也才在这一时间一同介入。”Stephem Smith说道。

“潜在情况下，我们拟将在伦敦使用的车辆将会出现短缺。当局没有给予我们足够的时间。我们已有15辆车用于重型回收作业，其中，有5辆将要淘汰，不符合排放要求。”Stephem Smith表示，“有很多位于伦敦周边各郡的经营者，他们每周一次或者每月一次去伦敦市区。他们基本没有

更新车辆的想法，因为成本超过了收益，所以，这就会导致车辆出现短缺。我们的车队车辆并不旧，它们仅仅是不符合当局制定的法规标准。二手欧VI车需求非常大，这将会使购买更困难。情况只会更糟。”

经营者必须遵守规定，否则出局

许多公司的车辆已经满足欧VI标准，不仅仅是因为这项搅动伦敦货运业的计划。

Meachers Global Logistics物流公司的商务负责人说：“我们的车队只运行欧VI车辆。我们在几年前就按南安普敦市（英国英格兰南部港市）的要求做出了更新车辆的政策决定。一些其它城市也将很快推出其CAZ。”

Hunt's Transport称，在ULEZ启动之时，其车队80%的车辆将是欧VI车辆，“我们是6年的更新周期。我认为ULEZ是一项合理的计划，我们必须要对公路上的所有老旧车辆采取一些措施”。并不是说每个人都会对市长的计划表示热心。它是另一项强加给英国货运业的要求，当然，不管怎样，它都会影响经营车队的成本，相应地，也将影响到客户的成本，这对任何人都不是好事。

另一家运输公司经理Wyvern Cargo表示了类似的不满，“我们的汽车列车车队大多数还不到3年的车龄。我们将重新制定购买和替换战略，无疑该战略提前了，这阶段的利润率将是艰难的。我认为他们应该给予3年或4年的过渡期，你不可能直接冲进展厅去购买一辆卡车”。

ULEZ扩张——第二阶段迫在眉睫

货运业刚刚开始消化ULEZ提早执行的影响时，市长就宣布计划扩大跨伦敦的区域。

运营商必须在2019年2月28日之前，对ULEZ从2021年10月起延伸至北环路和南环路做出响应。伦敦运输部称，扩大该区域的好处将包含：排放超过法规限值的地区人口减少10万人，以及伦敦以外地区的NOx水平削减28%。

RHA对该消息表示失望，称将对非公路货运行业征税。“该国的财政很大程度上依赖道路运输经营者；他们保持了伦敦的商店、饭店、旅游者的吸引力，当然也为医院提供货物。”RHA的负责人说。

最新的提案将会对伦敦人及数百万的旅游者造成冲击。基于目前的车辆车队结构，欧V卡车的经营者仍将保持强劲，直到2020年之后。对非欧VI车辆每天增至300英镑的收费太早了。

“我们仍然没有一个合适的报废方案，市长及其计划只是简单地将空气质量问题转移到其它城市。”业内人士称。

结语

伦敦及ULEZ正对全英造成越来越大的影响，在很多要先行一步的方面还没有实施。如：

- 车辆迁移——不符合标准的旧车将会转移至其它城镇，因此这是将排放问题转移到别的地方。

- 缺乏整体思维——经营业主为满足ULEZ要求遵守欧VI只会发现随着时间向前推移这些变得过时。

- 新车只是应标准的要求而推出。在运营业主根据ULEZ要求做出购买决策之后，这些车辆会再次被征求意见。

- 有29个其它地方机构已被告知它们必须对排放采取一些行动，大多数也将推出清洁空气区（CAZ）。这些地区有望实施进入收费，基本标准设定在欧VI。目前，没有迹象证明，这些当局机构相互之间进行了商谈。这是否意味着，位于利物浦市的车队某天送货到曼彻斯特市和丽兹市，不是欧VI车的话，要每天支付三个CAZ的费用呢？ **A**

它是一项强加给英国货运业的要求，不管怎样，它都会影响经营车队的成本，也将影响到客户的成本。

