



ELEKTRYCZNE FLOTY BEZ TAJEMNIC

FAKTY KONTRA MITY

Czerwiec 2025



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life

ELEKTRYCZNE FLOTY BEZ TAJEMNIC: FAKTY KONTRA MITY

WSTĘP

04

MIT 1: "POJAZDY ELEKTRYCZNE SĄ ZBYT DROGIE"

05

- Niższy całkowity koszt posiadania: kluczowa zaleta
- Znajdź odpowiedni model, który odpowiada Twoim możliwościom budżetowym
- Koszty eksploatacji (utrzymania)
- Długoterminowa efektywność kosztowa
- Zachęty rządowe

MIT 2: "POJAZDY ELEKTRYCZNE NIE MAJĄ WYSTARCZAJĄCEGO ZASIĘGU"

07

- Zasięg pojazdów elektrycznych stale rośnie
- Telematyka pomaga jeszcze bardziej złagodzić obawy dotyczące zasięgu
- Profilowanie kierowców i analiza przypadków użycia: Wybór odpowiedniego modelu BEV dla Twoich potrzeb

MIT 3: "PUNKTY ŁADOWANIA SĄ MAŁO DOSTĘPNE"

08

- Infrastruktura ładowania ulega poprawie
- Szybkie ładowanie oznacza mniej przestojów
- Uproszczone opcje płatności na publicznych stacjach ładowania
- Inwestowanie w infrastrukturę ładowania w biurach i domach

MIT 4: "BATERIE DEGRADUJĄ SIĘ ZBYT SZYBKO"

10

- Gwarancje na baterie
- Szybkość degradacji

MIT 5: "POJAZDY ELEKTRYCZNE SĄ SZKODLIWE DLA ŚRODOWISKA"

11

- Emisje CO₂ w cyklu życia pojazdów elektrycznych i spalinowych
- Kompensacja emisji dwutlenku węgla powstającej podczas produkcji baterii
- Możliwości recyklingu baterii

MIT 6: "NIE DA SIĘ ELEKTRYFIKOWAĆ FLOT UŻYTKOWYCH"

12

- Trasy i wzorce użytkowania
- Pojazdy elektryczne i cele zrównoważonego rozwoju
- Planowanie strategiczne jest koniecznością

WNIOSEK: DZIĘKI ODPOWIEDNIEJ STRATEGII, FLOTY MOGĄ W PEŁNI WYKORZYSTAĆ KORZYŚCI Z BEV

13



WSTĘP

Pomimo spowolnienia w ostatnim roku, popularność pojazdów elektrycznych w Europie nadal rośnie: w 2024 r. udział rynkowy aut w pełni elektrycznych (BEV) we wszystkich rejestracjach nowych samochodów wyniósł 12,6%, przy czym w pierwszej połowie roku zarejestrowano nieco ponad 712 500 pojazdów BEV (wzrost o 1,3% w porównaniu z 2023 r.).

Dzięki coraz liczniejszej gamie dostępnych modeli, rosnącej autonomii, szybszym i szerzej dostępnym stacjom ładowania, menedżerowie flot mają więcej możliwości niż kiedykolwiek wcześniej, aby zdekarbonizować swoje floty.

Wciąż jednak pokutuje wiele błędnych przekonań, zwłaszcza na temat kosztów, zasięgu, ładowania i wpływu pojazdów elektrycznych na środowisko.

W tym raporcie zamierzamy obalić te mity i wyposażyć Cię w dane, których potrzebujesz, aby zająć się najczęstszymi obawami interesariuszy. W ten sposób możesz pewnie rozpocząć (lub kontynuować) przejście na floty elektryczne, zmniejszając ich ślad środowiskowy w tempie dopasowanym do potrzeb Twojej firmy.

MIT 1: "POJAZDY ELEKTRYCZNE SĄ ZBYT DROGIE"

Fakt: Całkowity koszt posiadania (TCO) pojazdów BEV jest o 10% niższy niż w przypadku pojazdów z silnikiem spalinowym/hybrydowym

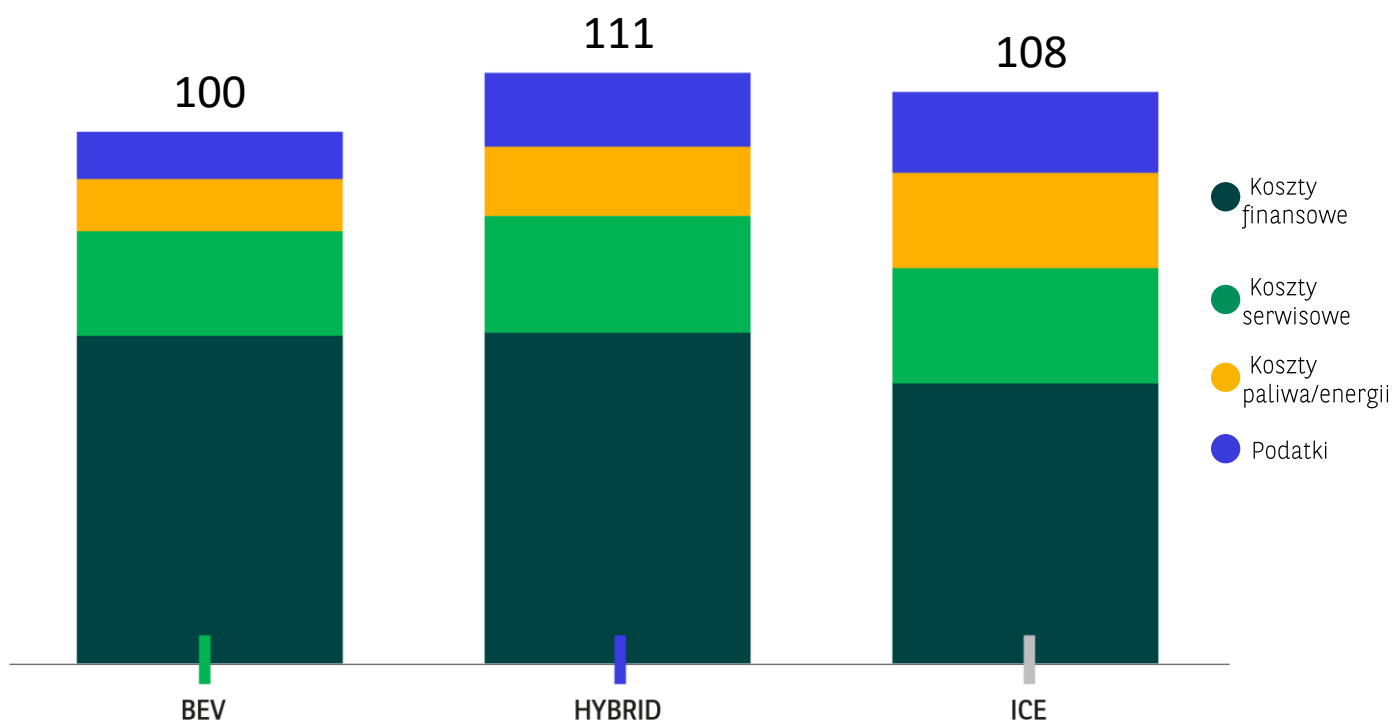
Pogląd, że pojazdy elektryczne są niebotycznie drogie, w dużej mierze nie uwzględnia ich całkowitego kosztu posiadania (TCO).

Pojazdy elektryczne często mają wyższe koszty początkowe – chociaż różnica między nimi a pojazdami z silnikiem spalinowym maleje – jednak z czasem oferują znaczne oszczędności dzięki niższym kosztom energii, konserwacji i serwisowania.

Niższy całkowity koszt posiadania: kluczowa zaleta

Całkowity koszt posiadania pojazdów elektrycznych jest o około 10% niższy niż w przypadku pojazdów hybrydowych i spalinowych, co można przypisać głównie oszczędnościom kosztów energii i niższym kosztom konserwacji:

TABELA PORÓWNAWCZA TCO W PODZIALE NA TYPY SILNIKÓW



Całkowity koszt posiadania pojazdów BEV, pojazdów hybrydowych (PHEV, HEV i E-REV) oraz pojazdów ICE z indeksem 100 dla pojazdów BEV. Umowy o średnim okresie trwania 45 miesięcy i rocznym przebiegu 29 000 km. Źródło: Arval

Na wykresie można znaleźć szczegóły całkowitych kosztów posiadania każdego rodzaju pojazdu w podziale na kategorie, przy czym wydatki na energię w przypadku pojazdów BEV są o 42% niższe niż w przypadku samochodów z silnikiem spalinowym i o 21% niższe niż w przypadku pojazdów hybrydowych.

Ta kalkulacja TCO opiera się na połączeniu ładowania domowego, biurowego i publicznego. W przypadku ładowania domowego, które zazwyczaj oferuje bardziej atrakcyjne opcje cenowe, koszty mogą być niższe.

Koszt akumulatora stanowi 20% do 30% całkowitego kosztu pojazdu. Przewiduje się, że ceny akumulatorów będą nadal spadać ze względu na skalowanie zdolności produkcyjnych przemysłu i innowacje w technologii akumulatorów. W związku z tym TCO BEV będzie się nadal poprawiać na przestrzeni lat.

Znajdź odpowiedni model, który odpowiada Twoim możliwościom budżetowym

Należy pamiętać, że w ramach obecnej oferty BEV występują znaczne różnice w TCO. W poniższej tabeli można zauważyć różnice w wynikach TCO 6 różnych producentów samochodów (OEM) dla najlepiej sprzedających się segmentów samochodów. Wybór odpowiedniego producenta OEM i modelu pojazdu zapewnia możliwość optymalizacji zarówno kosztów, jak i wydajności operacyjnej, szczególnie w scenariuszach o dużym przebiegu.

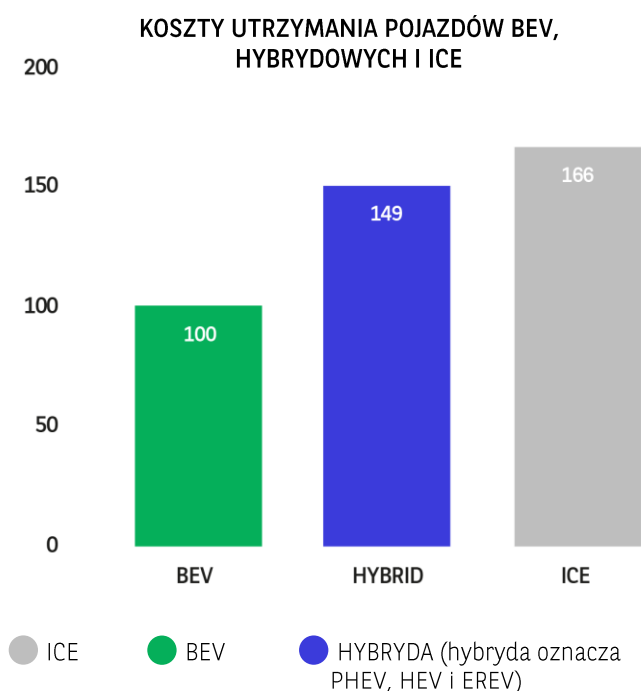
SEGMENT POJAZDU vs OEM	OEM 1	OEM 2	OEM 3	OEM 4	OEM 5	OEM 6
SEGMENT C klasa średnia	€ 856	€ 963	€ 1,079	€ 1,108	€ 1,142	€ 1,246
SEGMENT D klasa wyższa	€ 1,178	€ 1,156	€ 1,213	€ 1,330	€ 1,300	€ 1,418

Powyższe dane opierają się na umowach o średnim okresie trwania 45 miesięcy i rocznym przebiegu 29 000 km

Źródło: Arval

Koszty eksploatacji (utrzymania)

Pojazdy BEV mają mniej ruchomych części, przez co wymagają mniej konserwacji niż pojazdy spalinowe lub hybrydowe. Nasze dane pokazują, że pojazdy spalinowe mają o 66% wyższe **koszty serwisu, konserwacji i napraw (SMR)** w porównaniu do pojazdów BEV, podczas gdy te koszty dla pojazdów hybrydowych są 49% wyższe:

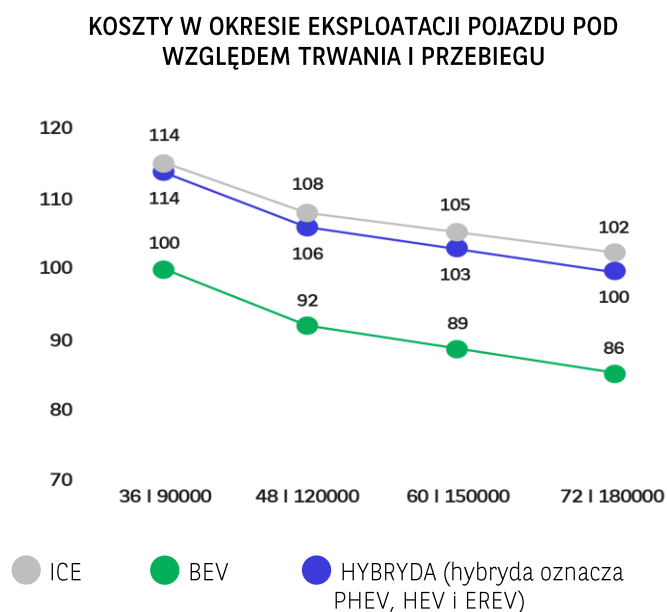


Źródło: Koszty utrzymania pojazdów BEV, hybrydowych i ICE - Arval

Ponadto warto zauważyć, że roczne koszty SMR dla pojazdów BEV pozostają na tym samym poziomie, podczas gdy w przypadku pojazdów spalinowych rosną wykładniczo w czasie. Powstała luka zwiększa się w dłuższych okresach, zwiększając konkurencyjność pojazdów BEV w porównaniu z ich odpowiednikami spalinowymi. W związku z tym niższe koszty konserwacji są atrakcyjnym czynnikiem dla pojazdów BEV na rynku odsprzedaży.

Długoterminowa efektywność kosztowa

Niższe koszty utrzymania sprawiają, że TCO pojazdów elektrycznych staje się z czasem coraz bardziej korzystne w porównaniu ze spalinowymi. Dzięki temu, że akumulatory zachowują dobrą wydajność nawet po dłuższym czasie użytkowania (zob. mit 4), wydłużenie okresu eksploatacji aut BEV wiąże się z licznymi korzyściami. W rezultacie używane samochody BEV charakteryzują się atrakcyjnymi kosztami operacyjnymi w porównaniu z ich spalinowymi odpowiednikami.



Źródło: Koszty w okresie eksploatacji pojazdu w odniesieniu do czasu trwania i przebiegu - Arval

Zachęty rządowe

Wiele rządów Unii Europejskiej (UE) oferuje zachęty podatkowe, aby pomóc zrekompensować wyższe początkowe koszty zakupu pojazdów elektrycznych, chociaż w niektórych krajach zostały one wygaszone. Jednak poza zachętami, prawdziwą dźwignią dla elektryfikacji jest zmiana nastawienia interesariuszy: prawdziwe długoterminowe korzyści wynikają z obniżonych kosztów eksploatacji i mniejszego śladu środowiskowego, a nie potencjalnych ulg podatkowych.

MIT 2: "POJAZDY ELEKTRYCZNE NIE MAJĄ WYSTARCZAJĄCEGO ZASIĘGU"

Fakt: Nowe modele oferują zasięg do 960 kilometrów na jednym ładowaniu

Historycznie, lęk o zasięg był jednym z głównych czynników ograniczających transformację energetyczną flot. Wielu menedżerów flot obawia się, że auta BEV mogą po prostu nie sprostać ich codziennym wymaganiom operacyjnym. Jednak dzięki udoskonaleniom technologii akumulatorów, rozwojowi infrastruktury ładowania i optymalizacjom, które stały się możliwe dzięki wykorzystaniu telematyki, ograniczenia zasięgu są dziś w dużej mierze łatwe do pokonania.

Zasięg pojazdów elektrycznych stale rośnie

Wiele najnowszych pojazdów BEV osiąga obecnie zasięg od 400 do 500 kilometrów na jednym ładowaniu – lub, w niektórych przypadkach, do 960 kilometrów przy łagodnej pogodzie w miastach. Obejmuje to większość przypadków użycia flot, umożliwiając większości pojazdów BEV wykonywanie codziennych zadań bez ładowania w ciągu dnia.

Telematyka pomaga jeszcze bardziej złagodzić obawy dotyczące zasięgu

Systemy telematyczne, w które wyposażone jest wiele pojazdów BEV, oferują dane w czasie rzeczywistym na temat stanu akumulatora, zasięgu i wzorców jazdy oraz umożliwiają monitorowanie zużycia energii na podstawie ładunku, nawyków jazdy i warunków pogodowych. Oznacza to, że można dokładnie zaplanować użytkowanie pojazdu w oparciu o potrzeby i zwiększyć ogólną wydajność operacyjną.

Aplikacje do planowania tras BEV umożliwiają kierowcom zaplanowanie najbardziej efektywnej trasy z uwzględnieniem przystanków na ładowanie, a jeśli używasz aplikacji Arval, także sprawdzenie dostępności i statusu ładowarki w czasie rzeczywistym.



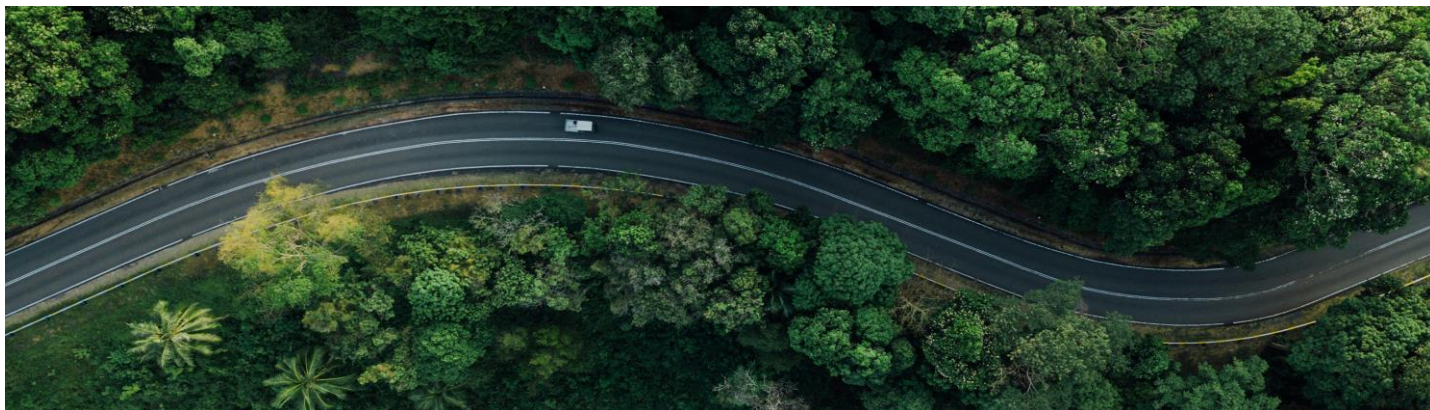
Profilowanie kierowców i analiza przypadków użycia: Wybór odpowiedniego modelu BEV dla Twoich potrzeb

Profilowanie kierowców, czyli zrozumienie specyficznych potrzeb i wzorców zachowań poszczególnych kierowców, może pomóc w wyborze odpowiedniego pojazdu o odpowiednim zasięgu dla każdego pracownika i zagwarantować, że obawa o zasięg nie będzie stanowiła problemu.

W tym celu należy wziąć pod uwagę:

- Typowe i rzadsze wzorce użytkowania
- Zwyczajowy i maksymalny dzienny dystans
- Rodzaj tras – miejska, autostradowa lub mieszana
- Wymagania dotyczące ładunku
- Dostępność stacji ładowania w Twojej okolicy
- Pogodę i średnie temperatury

Na przykład pojazd wykorzystywany głównie na krótkich trasach miejskich bez ładunku będzie miał inne wymagania dotyczące zasięgu niż pojazd wykorzystywany do długodystansowych dostaw w warunkach zimowych.



MIT 3: "PUNKTY ŁADOWANIA SĄ MAŁO DOSTĘPNE"

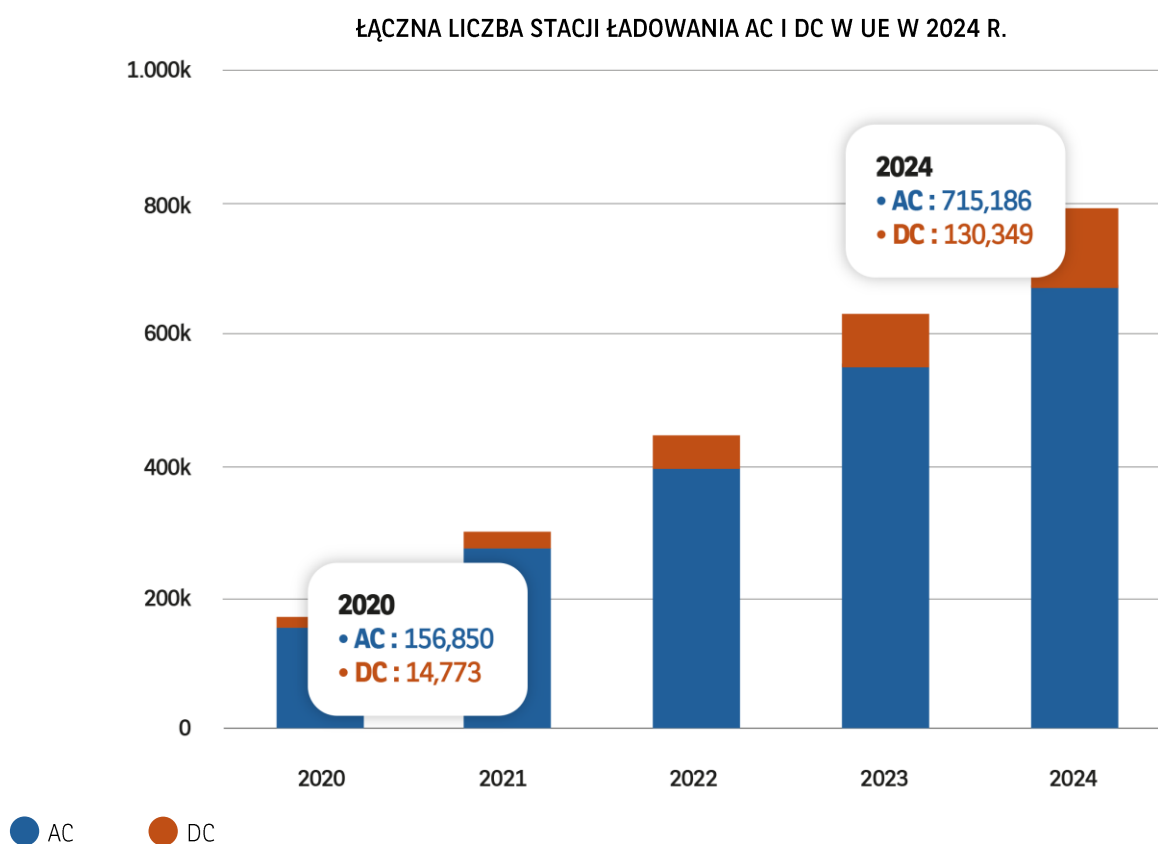
Fakt: Liczba stacji ładowania w UE znacznie wzrosła z 172 000 w 2020 r. do 821 000 w 2024 r.

Innym powszechnym błędnym przekonaniem jest to, że ładowanie pojazdów elektrycznych jest zbyt skomplikowane i zawodne.

Jednakże rozwój publicznych sieci ładowania, udoskonalenie technologii szybkiego ładowania i strategiczne inwestycje w stacje ładowania w miejscach pracy i w domu sprawiają, że nie jest to już prawdą.

Infrastruktura ładowania ulega poprawie

Sieć ładowania w UE szybko się rozwija – w 2024 r. w całej Wspólnocie dostępnych było ponad 715 186 stacji ładowania prądem zmiennym (AC) i ponad 130 349 szybkich stacji ładowania prądem stałym (DC):



Łączna liczba stacji ładowania AC (od 3 do 22 kW) i DC (od 22 do 350 kW) w UE w 2024 r.

Źródło: Europejskie Obserwatorium Paliw Alternatywnych

Główne drogi, centra handlowe, parkingi i obszary miejskie są wyposażone w gęstą sieć punktów ładowania, dzięki czemu stacje można łatwo znaleźć tam, gdzie są najbardziej potrzebne – ku zadowoleniu [83% kierowców pojazdów elektrycznych we Francji](#), we wszystkich typach publicznych punktów ładowania. To jeszcze bardziej upraszcza podróże służbowe, nawet na duże odległości.

W UE znalezienie wygodnego punktu ładowania staje się z roku na rok łatwiejsze, a stosunek liczby pojazdów elektrycznych przypadających na jedną stację ładowania znacznie się poprawia (z 2,6 w 2022 r. do 1,8 w 2023 r.). Na przykład osoba jadąca z Kolonii do Monachium lub z Amsterdamu do Paryża nie będzie miała żadnych problemów z ładowaniem na drodze: Niemcy, Holandia i Francja to [3 kraje z największą liczbą stacji ładowania](#) w Europie.

Jednocześnie niektóre rządy UE zapewniają zachęty i ulgi podatkowe za inwestycje w infrastrukturę ładowania (więcej informacji można znaleźć [w przewodniku po ulgach i zachętach podatkowych ACEA](#)).

Szybkie ładowanie oznacza mniej przestojów

Technologia szybkiego ładowania jest stale udoskonalana i obecnie umożliwia naładowanie akumulatora pojazdu do 80% od zera **w ciągu zaledwie 20 minut do godziny**, podczas gdy ultraszybkie ładowanie może dodatkowo skrócić ten czas do mniej niż 20 minut.

CZAS ŁADOWANIA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH

Typ pojazdu elektrycznego	Mały miejski	Kompaktowy	Duży pojazd
Średnia pojemność baterii (po prawej) Moc wyjściowa (poniżej)	40 kWh	65 kWh	90 kWh
AC 2.3 kW	11h36m	18h50m	26h05m
AC 7.4 kW	3h36m	5h51m	8h06m
AC 11 kW	11h36m	3h56m	5h27m
AC 22 kW	2h25m	1h45m	2h27m
DC 50 kW	1h08m	52min	1h12m
DC 100 kW	32min	26min	36min
DC 150 kW	16min	17min	24min
DC 240 kW		11min	15min
DC 300 kW		8min	11min

Źródło: Przybliżony czas potrzebny do naładowania akumulatora EV z 20% do 80% dla różnych ładowarek i typów samochodów – EVBox

Jest to nieocenione dla flot, w których pojazdy są w ciągłym użyciu. Samochody BEV mogą teraz szybko wrócić na drogę, często w czasie potrzebnym na odpoczynek kierowcy lub przerwę na posiłek.

Uprozczone opcje płatności na publicznych stacjach ładowania

Inną powszechną niedogodnością jest konieczność korzystania z różnych publicznych sieci ładowania.

Jednak [rozporządzenie UE 2023/1804](#) stanowi, że kierowcy powinni móc ładować swoje BEV w dowolnym publicznie dostępnym punkcie szybkiego ładowania (powyżej 50 kW) po prostu za pomocą karty kredytowej lub debetowej, bez konieczności zawierania umowy z operatorem punktu ładowania (CPO). Zasadniczo sprawia to, że ładowanie jest tak proste, jak płacenie za paliwo.

Te same przepisy UE wymagają, aby opcje cenowe były **przejrzyste** i **rozsądne**, co zapewnia kierowcom i operatorom flot jasność i spokój ducha. Aby jeszcze bardziej ograniczyć koszty, menedżerowie flot mogą subskrybować karty energetyczne, które zazwyczaj oferują preferencyjne stawki.

Inwestowanie w infrastrukturę ładowania w biurach i domach

Na szczęście nie musisz polegać wyłącznie na publicznych stacjach ładowania. Punkty ładowania w domach pracowników lub w biurze stają się strategiczną inwestycją dla wielu firm, która daje pewność, że pojazdy będą zawsze gotowe do działania.

Według naszych badań, **19% ankietowanych organizacji w UE** ma ładowarki zainstalowane w siedzibie firmy, a kolejne 32% planuje zainstalować punkty ładowania w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W przypadku kolejnych 22% firmy dofinansowują instalację ładowarek domowych. Można także wdrożyć programy zwrotu kosztów, aby zrekompensować pracownikom ładowanie pojazdów w domu.



MIT 4: "BATERIE ULEGAJĄ ZBYT SZYBKIEJ DEGRADACJI"

Fakt: Średnio pojazdy elektryczne odsprzedawane przez Arval nadal mają 93% pierwotnej pojemności akumulatora

Akumulatory pojazdów elektrycznych są projektowane tak, aby działały przez wiele lat, co oznacza, że niemal nie musisz martwić się o spadek wydajności lub konieczność wymiany.

Gwarancje na baterie

Obecnie, według danych Arval, niektóre gwarancje na akumulatory rozciągają się do 10 lat/200 000 km, co pokazuje pewność producentów co do ich niezawodności. W praktyce zapewnia to, że pojazdy pozostają funkcjonalne przez cały okres ich eksploatacji.

Szybkość degradacji

Nasze badania wskazują, że nowoczesne akumulatory EV ulegają degradacji średnio o 1,7% rocznie, co oznacza, że po 7 latach nadal będą miały ponad 85% wydajności. Przy 200 000 km średnia wydajność pozostaje bliska 90%. Te dane pokazują trwałość i niezawodność nowoczesnych akumulatorów. Na podstawie badania przeprowadzonego przez Arval, w oparciu o dane Moba & Aviloo (firmy specjalizujące się w diagnostyce przemysłowej i certyfikacji akumulatorów EV), samochody BEV ponownie wprowadzane na rynek przez Arval miały średnią wydajność na poziomie 93% (źródło: baza danych Arval).

Jednak nie wszystkie technologie akumulatorów mają takie same właściwości degradacyjne. Obecnie najpopularniejszymi typami akumulatorów na rynku są NMC (niklowo-manganowo-kobaltowe) i LFP (litowo-żelazofosforanowe). Podczas, gdy akumulatory NMC są preferowane ze względu na wyższą gęstość energii, zapewniającą większy zasięg, wiele pojazdów BEV klasy podstawowej wykorzystuje akumulatory LFP ze względu na ich opłacalność i dłuższy cykl życia.

Innymi słowy, **wiele pojazdów elektrycznych (BEV) pozostaje sprawnych i nadal dobrze działa nawet po pierwszym cyklu użytkowania.**



MIT 5: "POJAZDY ELEKTRYCZNE SĄ SZKODLIWE DLA ŚRODOWISKA"

Fakt: W całym cyklu życia pojazdy BEV emitują o 50% mniej dwutlenku węgla niż pojazdy z silnikiem spalinowym

Wielu uważa, że pojazdy elektryczne są tak samo szkodliwe dla środowiska – a nawet bardziej – niż samochody z silnikiem spalinowym, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę wydobycie surowców i proces produkcyjny.

Choć produkcja pojazdów elektrycznych i ich akumulatorów ma większy wpływ na środowisko niż produkcja pojazdów tradycyjnych, to jednak ten wpływ szybko rekompensuje się po rozpoczęciu użytkowania pojazdu; dane pokazują, że emisje pojazdów elektrycznych są na ogół niższe w całym okresie ich eksploatacji.

Emisje CO₂ w cyklu życia pojazdów elektrycznych i spalinowych

W całym cyklu życia pojazdu BEV, od produkcji do utylizacji, emituje on około połowę dwutlenku węgla emitowanego przez pojazd z silnikiem spalinowym. (Źródło: IEA)

Przez cały okres swojej eksploatacji pojazdy elektryczne (BEV) emitują około 19,7–21,1 ton dwutlenku węgla, podczas gdy średnia emisja w przypadku pojazdów benzynowych i wysokoprężnych wynosi 41,9 ton.

Ważne jest, że miks energetyczny odgrywa kluczową rolę w określaniu śladu węglowego pojazdów BEV. Nawet w krajach o wysokiej zawartości węgla w mieszkaniu energetycznym, pojazdy BEV nadal wytwarzają mniej emisji w ciągu swojego okresu eksploatacji niż pojazdy spalinowe. A ponieważ odnawialne źródła energii stają się coraz bardziej powszechne w Europie, emisje z energii wykorzystywanej zarówno do zasilania pojazdów BEV, jak i **produkcji baterii** nadal się zmniejszają, co jeszcze bardziej poszerza lukę między śladem węglowym pojazdów BEV i pojazdów spalinowych.

Kompensacja emisji dwutlenku węgla powstającej podczas produkcji baterii

Emisje dwutlenku węgla z produkcji akumulatora pojazdu elektrycznego są równoważone przez niższe emisje operacyjne pojazdu (w porównaniu z pojazdami z silnikiem spalinowym) przy przebiegu **około 18 000 km**, na podstawie danych UE dotyczących samochodów zakupionych w 2022 r. Po przejechaniu tego dystansu emisje pojazdu elektrycznego są znacznie niższe.



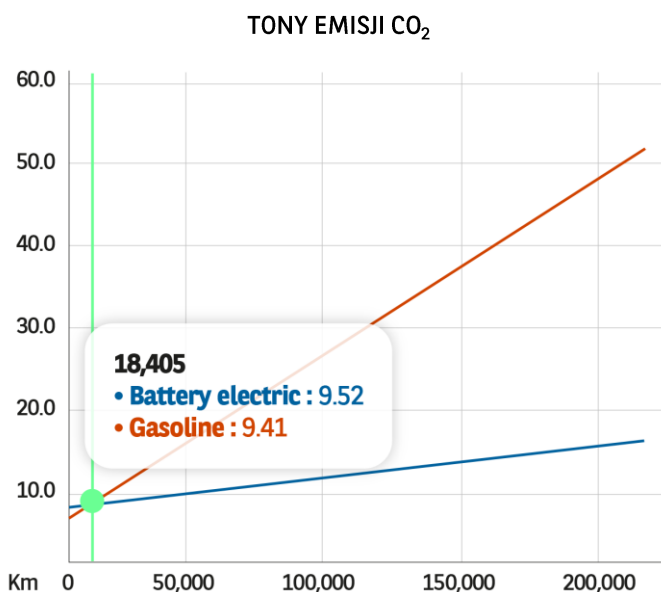
Możliwości recyklingu baterii

Wiele firm inwestuje dziś znaczne środki w technologie recyklingu akumulatorów, aby odzyskiwać materiały takie jak lit, kobalt i nikiel, co zmniejsza potrzebę ich wydobycia.

Unia Europejska wprowadziła przepisy wymagające od producentów odzysku i recyklingu zużytych baterii, **wyznaczając następujące cele:**

- Lit: 50% do końca 2027 r. i 80% do końca 2031 r.
- Miedź, kobalt, ołów i nikiel: 90% do końca 2027 r. i 95% do końca 2031 r.

Ponadto wiele akumulatorów pojazdów elektrycznych można przed poddaniem recyklingowi ponownie wykorzystać w mniej wymagających zastosowaniach, takich jak magazynowanie energii w sieci.



W UE moment, w którym emisja dwutlenku węgla powstająca podczas produkcji akumulatorów jest równoważona mniejszym zapotrzebowaniem na energię pojazdów elektrycznych, przypada na ok. 18 000 km.

MIT 6: "NIE DA SIĘ ELEKTRYFIKOWAĆ FLOT UŻYTKOWYCH"

Fakt: Sprzedaż nowych użytkowych pojazdów elektrycznych znacznie wzrosła, z 1,3% wszystkich nowych pojazdów w 2019 r. do 7,4% w 2023 r.

Źródło: The Automotive Industry Pocket Guide 2024/2025, ACEA

Dzięki coraz bardziej zaawansowanym technologicznie akumulatorom, szerokiej dostępności nowych pojazdów elektrycznych na rynku i udoskonaleniom infrastruktury ładowania, wprowadzenie elektrycznych lekkich pojazdów użytkowych (eLCV) jest nie tylko możliwe, ale coraz bardziej praktyczne.

Trasy i wzorce użytkowania

Wiele pojazdów LCV pokonuje przewidywalne trasy od 200 do 300 km dziennie, co mieści się w zakresie możliwości nowoczesnych pojazdów eLCV. Analizując i rozumiejąc wzorce użytkowania, menedżerowie flot mogą planować harmonogramy ładowania, takie jak ładowanie nocne na parkingach firmowych lub w domach pracowników, ułatwiając transformację energetyczną.

Pojazdy elektryczne i cele zrównoważonego rozwoju

Elektryfikacja flot jest jednym z najskuteczniejszych sposobów na osiągnięcie celów społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR) i zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Ta zmiana pomaga również spełniać normy regulacyjne, zwłaszcza w obliczu coraz bardziej rygorystycznych przepisów dotyczących emisji.

Planowanie strategiczne jest koniecznością

Aby zapewnić płynną transformację, musisz dokładnie ocenić potrzeby operacyjne, aby określić najbardziej odpowiednie pojazdy dla każdego przypadku użycia, czy to BEV, PHEV, czy czasami pojazdy spalinowe, i rozważyć umowy leasingowe, które będą służyć Twoim celom. Musisz również wziąć pod uwagę potrzeby ładowania, przeanalizować całkowity koszt posiadania i zaplanować stopniową implementację, zaczynając od najłatwiejszych przypadków użycia.

Dowiedz się więcej o flocie użytkowej w białej księdze Arval Mobility Observatory „10 pytań na temat pojazdów eLCV”.





WNIOSEK: DZIĘKI ODPOWIEDNIEJ STRATEGII FLOTY MOGĄ W PEŁNI WYKORZYSTAĆ POTENCJAŁ POJAZDÓW BEV

Każda organizacja ma własne ograniczenia operacyjne, wzorce użytkowania pojazdów, cele zrównoważonego rozwoju i względy finansowe, które należy dokładnie ocenić. W tym celu należy wyjść poza mity i zbadać możliwości w oparciu o fakty i dane.

Zasięg pojazdu i dostępność punktów ładowania to najważniejsze priorytety zarówno dla kierowców, jak i menedżerów flot. Systemy telematyczne mogą pomóc w doborze najlepszego pojazdu dla danego użytkownika, a odpowiednie szkolenia ułatwią przejście na nową technologię i rozwieją ewentualne obawy.

Aby transformacja przebiegła pomyślnie, należy zbadać wszystkie dostępne zachęty, potencjalne oszczędności i korzyści operacyjne, a także wpływ na środowisko związany z wdrożeniem pojazdów elektrycznych.

Arval Consulting może zapewnić wszelkie niezbędne wsparcie w zakresie elektryfikacji floty, doradzając w zakresie najlepszych strategii i skutecznego zarządzania całym procesem zmiany.

Skontaktuj się z nami, aby dowiedzieć się więcej.



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life

arval.com