

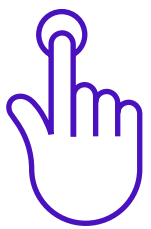
Nr 14 | 2024

Green Car

m a g a z y n e



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych



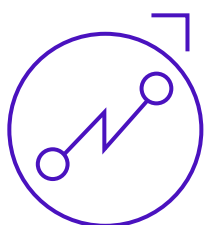
naciśnij ikonę i przejdź do artykułu



edytorial

3

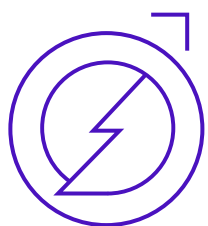
rEVelacje numeru



felieton

13

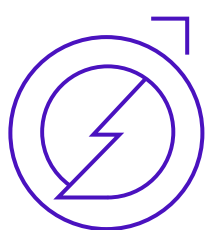
**Kluczowe wyzwanie
dla europejskich flot**



wywiad

25

Stef Cornelis



wywiad

38

Marek Andruchów



test

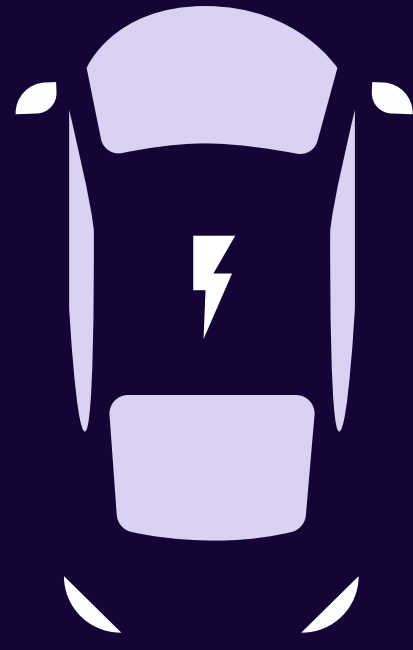
46

Opel eMokka

przewiń



rEVelacje numeru



edytorial

a: Jacek Mizak

3



Szanowne Czytelniczki i szanowni Czytelnicy !

Nasz poprzedni numer GCM, w całości poświęcony problematyce pakietów bateryjnych, spotkał się z Waszym dużym zainteresowaniem i życzliwym przyjęciem – za co bardzo dziękujemy! Po dyskusji w naszym zespole redakcyjnym postanowiliśmy kontynuować nową formułę naszego Magazynu i każdy kolejny numer będzie poświęcony jednemu zagadnieniu z szeroko pojętej elektromobilności. Oddajemy w Wasze ręce kolejny, już czternasty numer Green Car Magazine. Tym razem odpoczniemy troszkę od kwestii technicznych i przeniesiemy się do obszaru polityk publicznych i regulacji. Tematem, któremu tym razem bliżej się przyjrzymy, jest elektryfikacja flot firmowych.

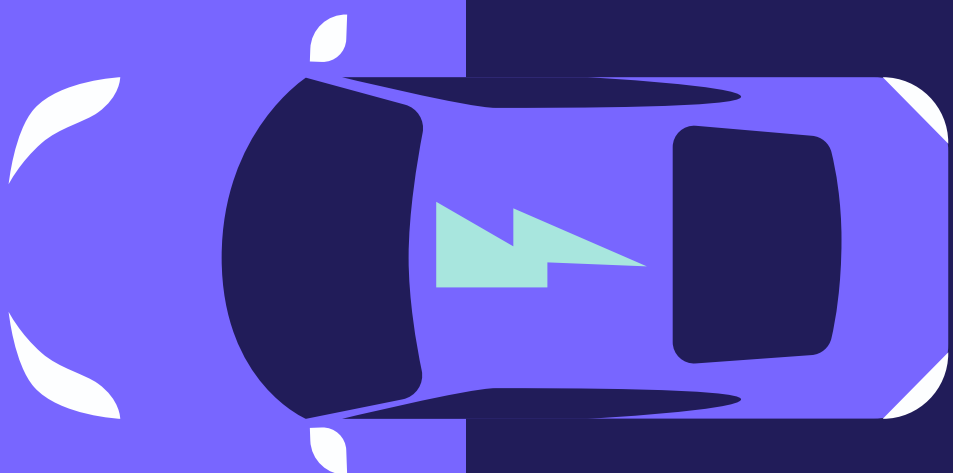
Dlaczego floty firmowe? Odpowiedz jest bardzo prosta – to właśnie pojazdy flotowe kształtują rynek nowych pojazdów osobowych i wyznaczają trendy. Większość nowych rejestracji pojazdów osobowych na rynku Unii Europejskiej to właśnie pojazdy firmowe. Polska jest tutaj na czele stawki, gdyż aż trzy na każde cztery nowe pojazdy osobowe rejestrowane corocznie w naszym kraju to pojazdy firmowe. Dlaczego warto wspierać elektryfikację flot nawet bardziej niż elektryfikację pojazdów prywatnych? Ponieważ po 3-4 latach to właśnie pojazdy flotowe trafią na rynek wtórny i będą przystępnym cenowo źródłem używanych elektryków dla osób fizycznych. Z pełną historią serwisową i ubezpieczeniową, weryfikowalna w CEPiK, bez ryzyka kupna auta po szkodzie całkowitej czy spowodziowego, jak często zdarza się przy „perełkach” importowanych z zagranicy.



Dotychczas prawo europejskie nakłada obowiązki wyłącznie na producentów pojazdów – zarówno pod względem norm emisji zanieczyszczeń do powietrza (normy Euro) czy też norm emisji CO₂. Cele w zakresie elektryfikacji flot są już domeną prawa krajowego. Niektóre państwa członkowskie już podjęły działania zachęcające firmy do elektryfikacji flot (Francja), ale w większości państw członkowskich elektryfikacja flot firmowych idzie wolniej niż elektryfikacja indywidualna. To właśnie dlatego organizacja Transport & Environment (T&E) mocno wspiera inicjatywę podjętą przez Komisję Europejską, aby rozważyć ustanowienie wiążących celów udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach firmowych. Rozpoczęcie w bieżącym roku konsultacji publicznych w tej kwestii przez Komisję to pierwszy etap w ramach przygotowań do opracowania projektu legislacji. O wynikach analizy przepro-

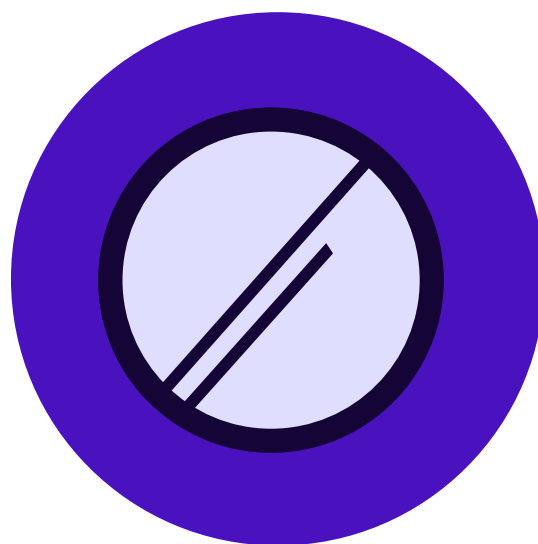
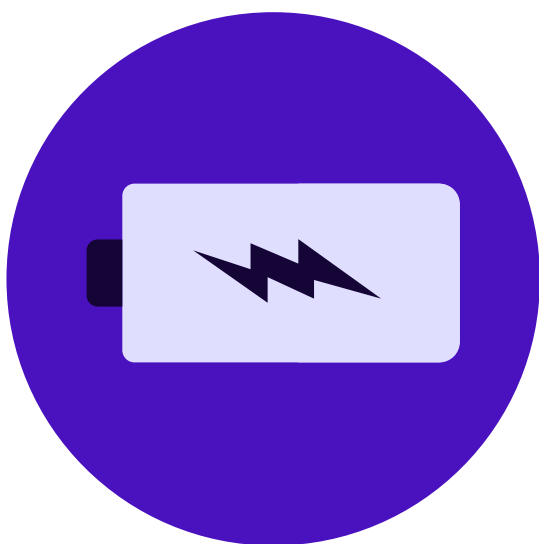
wadzonej przez T&E w zakresie wyzwań, obecnego tempa elektryfikacji w poszczególnych państwach i rekomendacjach dla Komisji Europejskiej pisze w swoim felietonie Przemek Sobański, który niedawno dołączył do naszego zespołu.

Polecam również lekturę obszernego wywiadu, jaki Przemek przeprowadził ze Steffem Cornelisem z T&E, odpowiadającym za kwestie elektryfikacji flot firmowych w tej organizacji. Warto poznać tło i uzasadnienie stanowiska T&E. Jest duża szansa, że w prawie europejskim pojawią się cele elektryfikacji flot firmowych. Być może propozycja legislacyjna pojawi się w pierwszej połowie przyszłego roku, a więc podczas naszej Prezydencji w Radzie Europejskiej.



Warto jednak już teraz zapoznać się z argumentami, dlaczego warto to zrobić nie tylko z uwagi na ochronę klimatu i jakości powietrza, ale też z punktu widzenia impulsu, jaki może dać europejskiemu przemysłowi motoryzacyjnemu taka regulacja.

Trudno rozmawiać o szansach i wyzwaniach związanych z elektryfikacją flot firmowych bez odniesień do naszego krajowego rynku. O tym jak postrzegają elektromobilność polskie firmy, jakie widzą szanse i wyzwania oraz jakie są ich oczekiwania wobec polityk publicznych przeczytacie w wywiadzie z Markiem Andruchowem, Prezesem Stowarzyszenia Kierowników Flot Samochodowych.



Elektryfikacja flot firmowych moim zdaniem jest kluczowa dla przyspieszenia elektryfikacji transportu. Powszechnie podnoszona kwestią jest wysoka cena pojazdów elektrycznych, często poza zasięgiem typowego „Kowalskiego”. Ale to właśnie poleasingowe, „pewne” pojazdy elektryczne mogą stanowić atrakcyjną cenowo alternatywę dla samochodów z importu. Jednak, aby zachęcić firmy do elektryfikacji swoich flot, trzeba stworzyć przyjazny ekosystem podatkowy. Tymczasem ten obszar w naszym kraju mocno kuleje. Nieliczne zachęty np. w postaci zwiększonego odpisu amortyzacyjnego nie mają znaczenia, jeśli pojazdy nabywamy w formie leasingu operacyjnego czy wynajmu długoterminowego, a tak właśnie pozyskiwanych jest ogromna większość flotowych pojazdów. Wartość korzyści z tytułu użytkowania pojazdu służbowego do celów prywatnych (tzw. auta benefitowe) nadal oparte są na.... mocy silnika (!), kom-

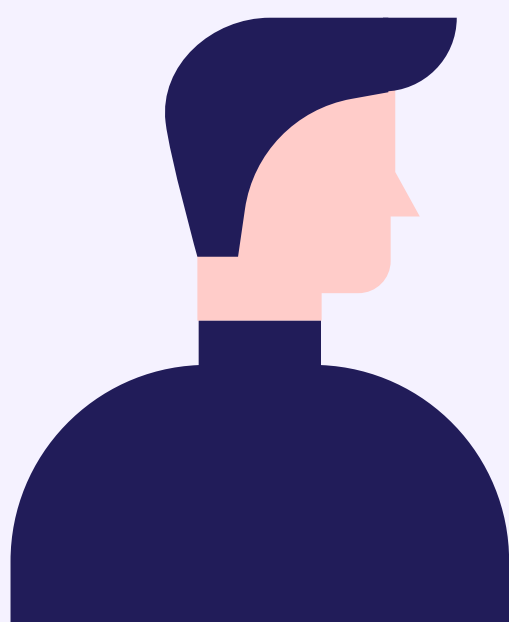
pletnie ignorując wartość pojazdu i jego emisyjność. Wielkie nadzieje pokładałem w reformie systemu podatkowego od środków transportu, zapisanej w KPO pod hasłami podatku rejestracyjnego i podatku od użytkowania pojazdu. To była szansa na odejście od już archaicznych systemów opłat, często ukrytych w cenie paliwa czy akcyzie, opartych na pojemności skokowej czy mocy silnika na czytelny, nowoczesny system oparty na emisyjności pojazdu i jego masie, preferujący mniej emisyjne i lżejsze pojazdy, również w firmach. Jednak nasz rząd uznał ten pomysł za niedobry i wycofał się z podatku od użytkowania pojazdu, zastępując go kolejnym programem dopłat. Programem, który trwałych śladów w naszej gospodarce nie zostawi, ponieważ trudno go nazwać reformą czy inwestycją. Po wyczerpaniu środków z KPO na dopłaty znajdziemy się znowu

w punkcie wyjścia. Tylko kilka lat później, z jeszcze większym dystansem do odrobienia.

Miłej lektury!

Jacek Mizak

Redaktor Naczelny





Wydawca: Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
ul. Ceglowska 28/1,01-803 Warszawa
biuro@fppe.pl

Redaktor naczelny: Jacek Mizak

Zespół redakcyjny: Marcin Korolec, Przemysław Sobański,
Martyna Adamska - Pakuła

Projekt graficzny, skład: Anna Olczak

Kontakt: biuro@fppe.pl

© Copyright by FPPE – Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych,
Warszawa, 2024



Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE) jest organizacją pozarządową pracującą na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu. Prowadzi działania promocyjne i edukacyjne, świadczy też usługi doradcze i analityczne. Jest partnerem Transport & Environment, brukselskiego think tanku z obszaru polityki transportowej.



Kluczowe wyzwanie dla europejskich flot

Przyspieszenie elektryfikacji
jest kluczowym wyzwaniem
dla europejskich flot

Raport „Unveiling Europe's Corporate Car Problem: How to Accelerate Fleet Electrification”, opublikowany w czerwcu przez międzynarodową organizację pozarządową Transport & Environment (T&E), podkreśla potrzebę szybszej elektryfikacji flot w Europie. Zwraca także uwagę na korzyści płynące z tego procesu, takie jak zwiększenie konkurencyjności europejskich producentów samochodów na światowym rynku i przyspieszenie ekologicznej transformacji przemysłu motoryzacyjnego w Europie dzięki wprowadzeniu zasady „made in Europe”. Poniżej przedstawiamy najważniejsze wnioski z raportu.

Ogólnoeuropejski problem z elektryfikacją flot

Samochody firmowe mogą odegrać kluczową rolę w dekarbonizacji pojazdów osobowych w Europie. Dla pięciu dużych

producentów: Volvo, Volkswagena, BMW, Stellantisa i Mercedesa-Benza to właśnie segment flot firmowych jest dominujący w sprzedaży, przy czym dla VW to aż 70% wolumenu sprzedaży na europejskim rynku. Dla porównania tylko 49% sprzedaży producentów spoza Europy trafia do segmentu flotowego. Kierowcy samochodów firmowych częściej wybierają europejskie pojazdy elektryczne, które stanowią 76% sprzedaży bezemisyjnych aut w tym segmencie. Przyspieszenie elektryfikacji flot z zachowaniem preferencji dla pojazdów „made-in-Europe” przyniesie większe korzyści europejskim producentom samochodów niż ich zagranicznym odpowiednikom oraz zwiększy ich konkurencyjność na rynkach globalnych. Niestety elektryfikacja flot firmowych odbywa się wciąż w niewystarczającym tempie.

Samochody służbowe są głównym czynnikiem napędzającym sprzedaż nowych samochodów dla europejskich producentów oryginalnego wyposażenia (OEM)

Non-EU carmaker average: 49%



Volvo

75%

25%

Volkswagen

70%

30%

BMW GROUP

BMW Group

70%

30%

Stellantis

67%

33%

Mercedes-Benz

67%

33%

Renault

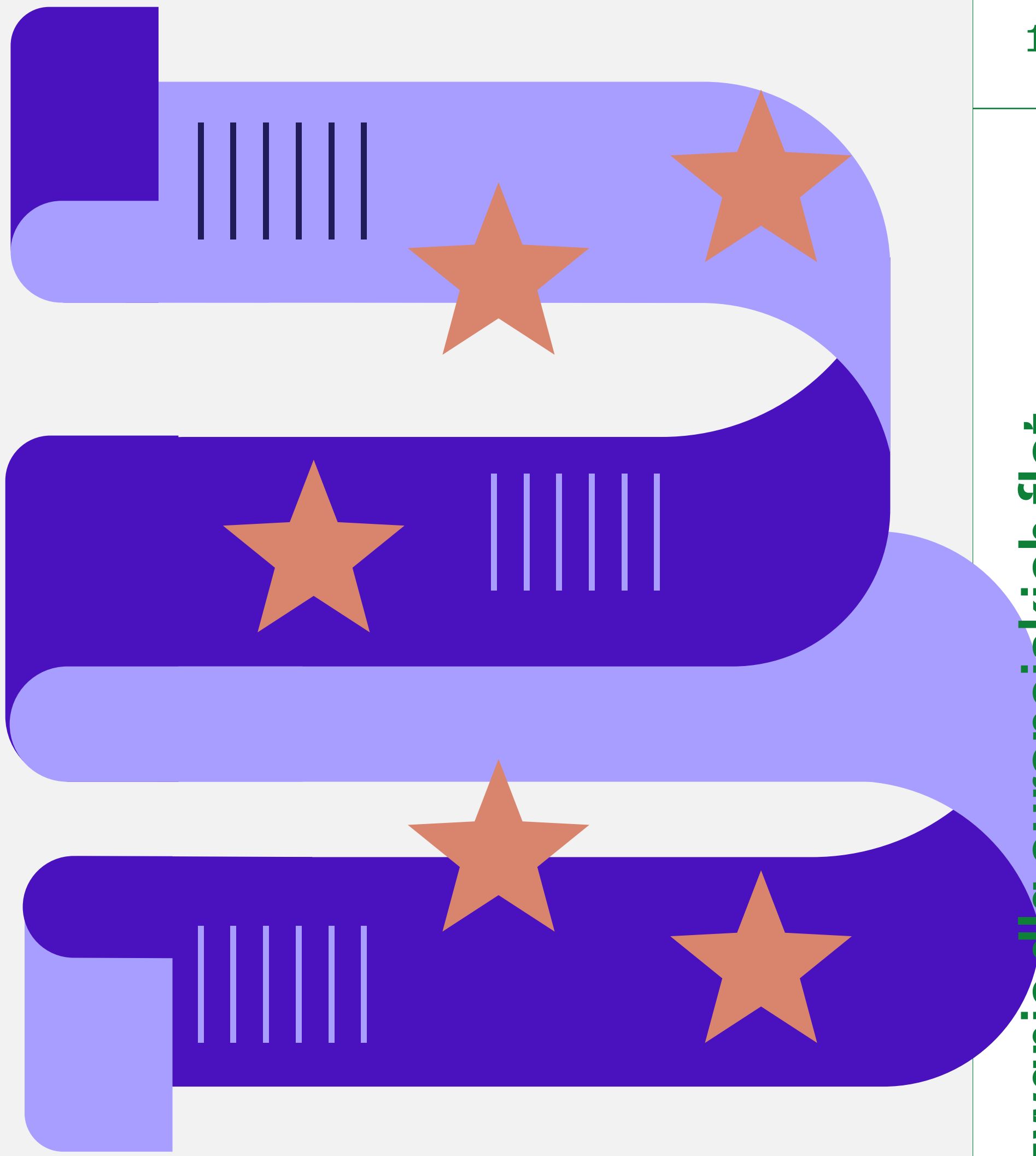
41%

59%

0% 20% 40% 60% 80% 100%

Share of sales 2023 (%)





Dominacja samochodów firmowych

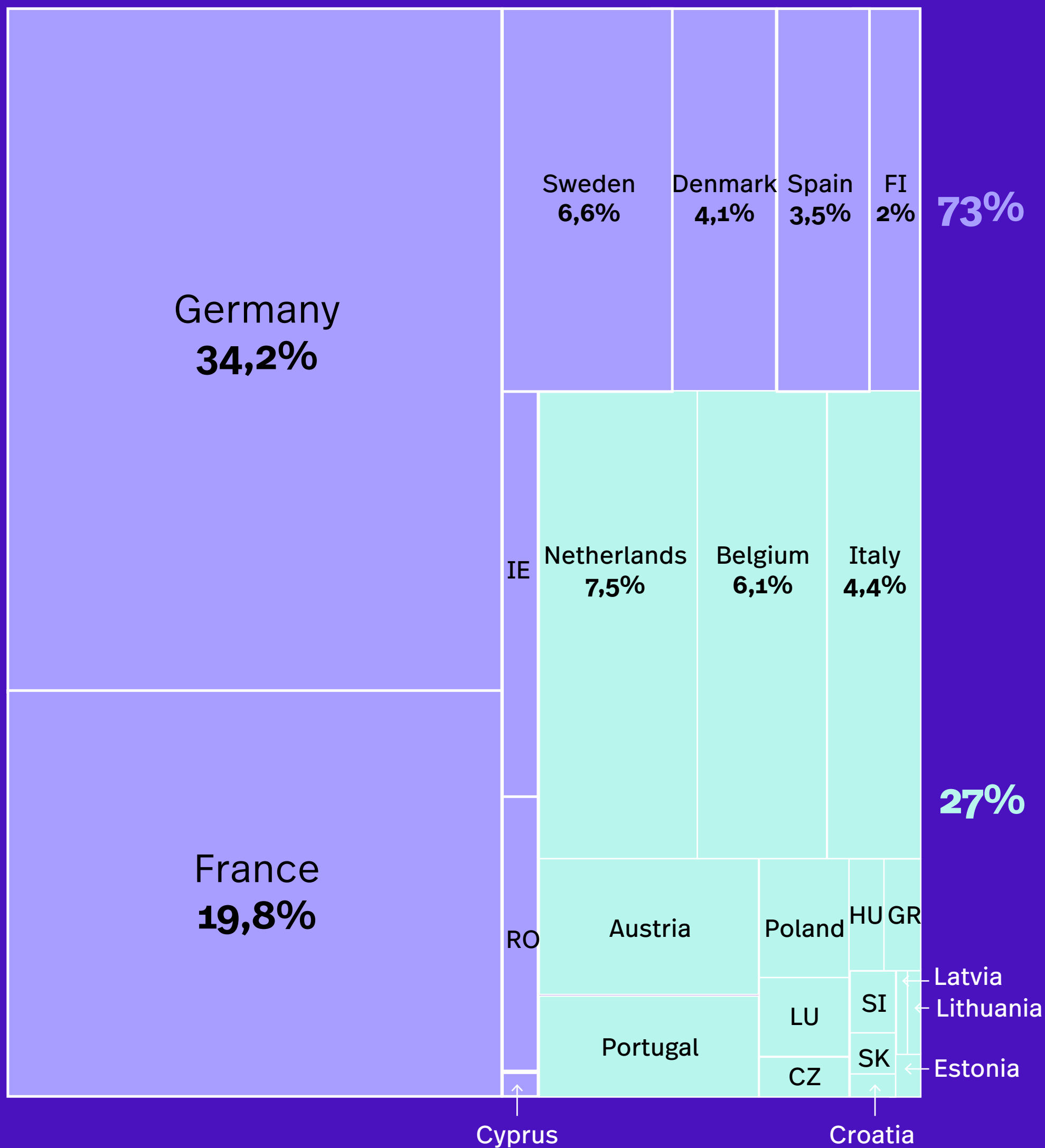
Floty firmowe stanowią ponad połowę nowych samochodów sprzedawanych każdego roku w Unii Europejskiej, a ponieważ

pokonują one średniorocznie większe dystanse niż pojazdy prywatne, odpowiadają za 71% emisji z nowych samochodów. Jednocześnie udział pojazdów elektrycznych w nowych rejestracjach flotowych wynosi 14,1%, czyli jest nieco niższy niż udział w nowych rejestracjach samochodów prywatnych, wynoszący 15,6%. Oznacza to, że obecnie wysiłek niezbędny do elektryfikacji sektora transportu wciąż w większym stopniu spoczywa na osobach prywatnych niż dysponujących znacznie większym kapitałem i potencjałem przedsiębiorstwach i instytucjach. Mimo faktu, że elektryfikacja transportu drogowego w Polsce przebiega znacznie wolniej niż w europejskich krajach o większym PKB, to jesteśmy jednym z bardzo nielicznych krajów, w którym floty firmowe elektryfikują się szybciej niż park pojazdów prywatnych.

% nowych rejestracji BEV w UE

— kraje, w których firmy pozostają w tyle za gospodarstwami domowymi w przyjęciu pojazdów elektrycznych

— kraje, w których firmy wyprzedzają gospodarstwa domowe w przyjęciu pojazdów elektrycznych



Źródło: Obliczenia T&E na podstawie danych Dataforce (2024). Rejestracje nowych samochodów w UE w 2023 roku.

Uwaga: Niektóre nazwy krajów nie są pokazane na wykresie, ponieważ rejestrują niewiele pojazdów (mały rozmiar słupka).



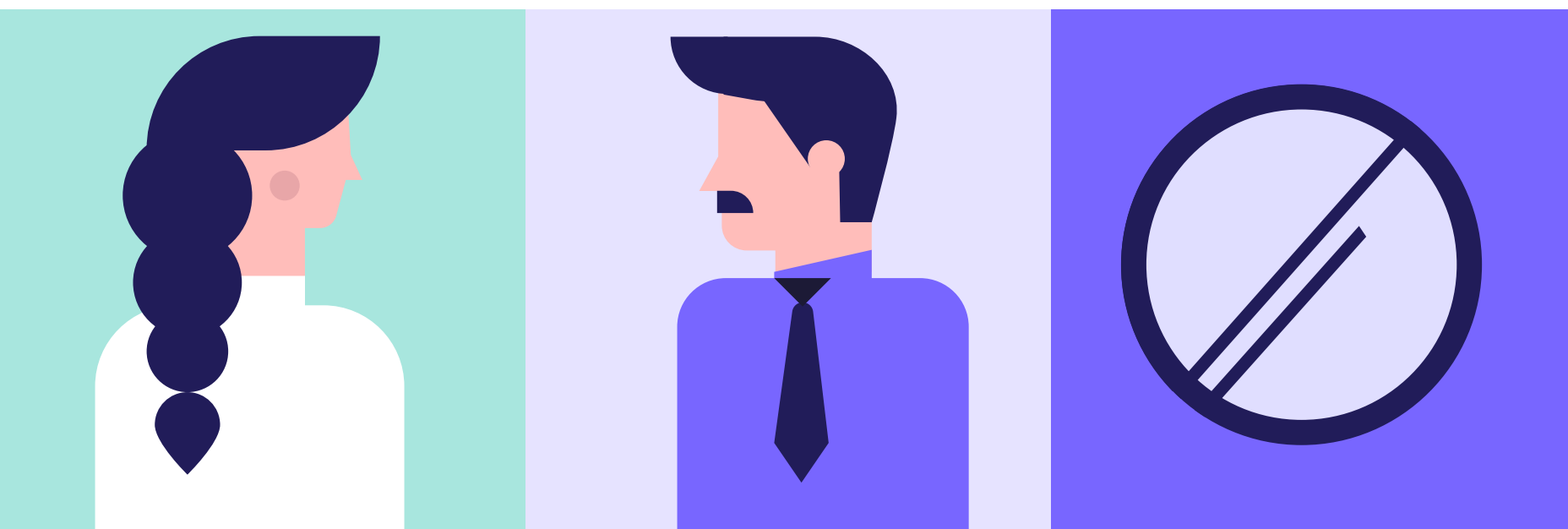
Polski potencjał

Polska, piąty co do wielkości rynek samochodowy w Europie cechuje się jednym z najniższych udziałów bateryjnych pojazdów elektrycznych (BEV) wśród samochodów służbowych, wynoszący zaledwie 4,2%. Samochody firmowe stanowią 72% nowych rejestracji w Polsce, co jest czwartym najwyższym wynikiem w Europie. W Polsce 84% osób fizycznych kupuje samochody używane (średnia europejska to 77%), Pojazdy trafiające na rynek wtórny z krajowych flot firmowych, które cechuje szybkie tempo wymiany taboru, mają wiarygodną historię możliwą do weryfikacji w CEPiK, są więc atrakcyjną alternatywą dla często nieweryfikowalnych pojazdów importowanych z zachodniej Europy i szansą na zasilenie rynku samochodów używanych bardziej przystępnymi cenowo pojazdami elektrycznymi. To polskie floty




mają do odegrania niezwykle ważną rolę - stworzenie rynku wtórnego samochodów elektrycznych dostępnych finansowo dla szerokiego grona Polaków. W innym wypadku zostaniemy zalani używanymi pojazdami elektrycznymi z Zachodu, których historię, w tym np. wypadkowość czy przebieg będzie dużo trudniej zweryfikować.

Wsparcie odpowiednich regulacji podatkowych dla przyspieszenia elektryfikacji flot firmowych może odegrać ważną rolę w przyspieszeniu tego procesu oraz uniknięciu sytuacji, w której polski rynek wtórny będzie bazował na imporcie pojazdów elektrycznych o często nieweryfikowalnej historii.



Rekomendacje

Aby sprostać największym wyzwaniom i wykorzystać potencjał samochodów firmowych w zakresie redukcji emisji, T&E wzywa nową Komisję Europejską i państwa członkowskie UE do wdrożenia następujących rozwiązań:

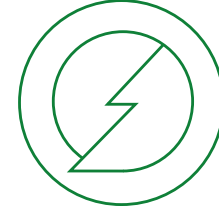
 **Przyjęcie rozporządzenia w sprawie flot firmowych:** zaproponowanie wiążącego celu w sprawie flot korporacyjnych w ciągu pierwszych 100 dni mandatu nowej Komisji, określającego ambitny udział ZEV dla dużych flot i firm leasingowych. Rozporządzenie powinno zawierać klauzulę „made-in-Europe”, aby promować produkcję europejską.

Wprowadzenie reform podatkowych: rządy krajowe powinny zreformować opodatkowanie samochodów firmowych, aby zachęcić do korzystania z pojazdów bezemisyjnych.

Przegląd i zastąpienie przestarzałych dyrektyw: przyspieszenie przeglądu dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów, zaplanowanego na 2027 r., w celu zastąpienia jej bardziej skutecznymi przepisami dostosowanymi do realizacji celów emisji CO₂ na 2030 r.

Rekomendacje T&E są ambitne, ale ich przyjęcie może przynieść wiele korzystnych zmian. Należy pamiętać, że tzw. inicjatywa dotycząca flot zostanie opublikowana przez Komisję Europejską na początku 2025 roku, a więc podczas polskiej prezydencji w Unii Europejskiej.

Europa ma szansę na naprawienie nierównowagi w popycie na pojazdy elektryczne pomiędzy sektorem flotowym i prywatnym. Floty dużych firm, biorąc pod uwagę ich wielkość i posiadany kapitał, mają idealne warunki do szybkiego i efektywnego kosztowo przejścia na pojazdy elektryczne. Dzięki odpowiedniej strategii i otoczeniu regulacyjnemu, samochody firmowe mogą znacząco przyczynić się do realizacji celów klimatycznych UE i wesprzeć konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego w globalnym wyścigu zielonych technologii.



25

wywiad



Stef Cornelis

a: Przemysław Sobański

Stef Cornelis, dyrektor ds.
Elektryfikacji flot firmowych
w Transport & Environment (T&E)

Elektryfikacja flot samochodowych staje się priorytetem dla wielu krajów europejskich w obliczu rosnącej świadomości ekologicznej oraz zaostrzających się regulacji dotyczących ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie ochrony klimatu i jakości powietrza. Unia Europejska odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu polityk wspierających przejście na pojazdy elektryczne. Jak prezentuje się postęp elektryfikacji flot w Europie? Jakie są główne wyzwania i perspektywy, z którymi borykają się państwa Starego Kontynentu? I w końcu, jakie działania podejmuje w tym zakresie Komisja Europejska? Na te właśnie tematy ze Stefem Cornelisem, dyrektorem ds. elektryfikacji flot firmowych z Transport & Environment (T&E), rozmawia Przemysław Sobański, starszy analityk w FPPE.

PRZEMYSŁAW SOBAŃSKI (PS): Jak państwa członkowskie UE radzą sobie z elektryfikacją flot firmowych ? Czy mamy powody do niepokoju?

STEF CORNELIS (SC): Kraje europejskie, a w szczególności Polska wciąż nie radzą sobie wystarczająco dobrze, jeśli chodzi o elektryfikację flot. To niepokojący trend, ponieważ sam transport ma w 2030 roku odpowiadać w Europie za prawie połowę emisji gazów cieplarnianych. Istnieją trzy ważne powody, dla których elektryfikacja flot jest kluczem do osiągnięcia celów klimatycznych. Po pierwsze, wielkość tego segmentu jest ogromna: sześć na dziesięć nowych rejestracji samochodów (72% w Polsce) w UE to samochody firmowe. Sektor ten jest idealnie przygotowany do przyspieszenia redukcji emisji gazów cieplarnianych i przewodzenia transformacji w kierunku pojazdów zeromisyjnych. Po drugie, samochody firmowe średnio pokonują rocznie dwukrotnie większy dystans niż pojazdy prywatne, co skutkuje znacznie wyższą łączną emisją CO₂.

Po trzecie, pojazdy firmowe są użytkowane przez krótszy okres przez pierwszego właściciela i trafiają na rynek samochodów używanych po kilku latach, co sprawia, że stają się przystępnym cenowo źródłem elektrycznych pojazdów dla gospodarstw domowych.

PS: Jakie kraje europejskie są liderami w elektryfikacji flot samochodowych i jakie działania podejmują, aby wspierać ten proces?

SC: Na poziomie UE rynek firmowy jest w tyle pod względem elektryfikacji w porównaniu z prywatnymi gospodarstwami domowymi. Firmowe pojazdy elektryczne stanowią 14,1% wszystkich rejestracji nowych samochodów, podczas gdy prywatne pojazdy elektryczne to 15,6%.

Belgia, Luksemburg i Austria wyróżniają się jako kraje, w których sektor korporacyjny przoduje w przechodzeniu na pojazdy bezemisyjne w porównaniu z gospodarstwami



domowymi, osiągając odpowiednio o 21, 12 i 10,5 punktów procentowych wyższy udział. Wynika to po części z systemu podatkowego, który zdecydowanie faworyzuje samochody elektryczne w stosunku do zanieczyszczających środowisko pojazdów z silnikami Diesla i benzynowymi. Jednak Niemcy i Francja, które łącznie odpowiadają za 54% rejestracji nowych pojazdów elektrycznych (BEV) w UE, wykazują największe zróżnicowanie w absorpcji BEV, gdzie rynek korporacyjny pozostaje w tyle odpowiednio o 9,3 punktów procentowych i 10,2 punktów procentowych za rynkiem prywatnym. W Niemczech wykorzystanie BEV w przedsiębiorstwach wynosi 16,3%, znacznie poniżej 25,6% w sektorze prywatnym, podczas gdy we Francji wartości te wynoszą odpowiednio 12,0% i 22,1%.

Dysproporcje są większe jedynie w Danii, gdzie wykorzystanie pojazdów BEV w przedsiębiorstwach jest niższe o aż 27 punktów procentowych (26,1% w porównaniu do 53,1%). W tych



trzech krajach system podatkowy nie sprzyja pojazdom elektrycznym i spowolnił przejście na bardziej przyjazne środowisku pojazdy. Podobny scenariusz obserwujemy w Polsce, gdzie rejestracje firmowych pojazdów elektrycznych stanowią zaledwie 4,2% (rejestracje prywatne są jeszcze mniejsze: 2,3%).

PS: Jakie są główne cele i misja T&E w kontekście elektryfikacji flot samochodowych w Europie?

SC: W lutym 2024 r. Komisja Europejska otworzyła konsultacje publiczne w sprawie ekologizacji flot firmowych, potencjalnie otwierając drogę do ustalenia celów pojazdów bezemisyjnych dla tego rynku. T&E uważa, że proces ten powinien prowadzić do ustanowienia wiążących celów dla samochodów służbowych. W szczególności opowiadamy się za tym, aby firmy posiadające floty liczące ponad 100 samochodów już od 2030 roku nabywały wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Floty



stanowią bowiem ogromną szansę na zwiększenie popytu na produkowane w UE pojazdy zeroemisyjne, generują inwestycje w unijny łańcuch dostaw, w tym akumulatorów, oraz przyspieszają tak bardzo potrzebną redukcję emisji w sektorze transportu w sprawiedliwy społecznie sposób. Byłoby to szczególnie korzystne dla krajów o nadal niskim udziale pojazdów elektrycznych, takich jak Polska, ponieważ szybciej wchodzi one na rynek pojazdów używanych. Polski rynek pojazdów używanych jest wyższy niż średnia UE (84% dla Polski w porównaniu do 77% w UE), więc dostępność pojazdów elektrycznych w przystępnej cenie uległaby znaczącej poprawie. Jak dotąd nie było to możliwe, ponieważ Polska ma jeden z najmniej preferencyjnych systemów podatkowych, który mógłby zachęcać firmy do elektryfikacji flot. Kolejna rzecz, za którą opowiadamy się w T&E to nacisk na rządy krajowe, aby usunęły wszystkie subwencje, z których firmy nadal korzystają przy zakupie samochodów z silnikami spalinowymi (ICE).



PS: Jak wygląda współpraca z instytucjami unijnymi w zakresie promowania elektryfikacji flot?

SC: T&E współpracuje z podmiotami z instytucji UE, a także z firmami i innymi organizacjami społeczeństwa obywatelskiego, aby pomóc w rozwoju polityki w zakresie ekologicznego transportu. Przez ponad trzydzieści lat ta ścisła współpraca doprowadziła do wdrożenia znaczących kamieni milowych w polityce, w tym do ustanowienia przez UE najbardziej ambitnych na świecie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i ciężarowych.

PS: Czy dostrzegasz wspólne dla europejskich firm wyzwania, z którymi borykają się one przy przechodzeniu na pojazdy elektryczne? Jakie inicjatywy podejmuje T&E, aby pomóc biznesowi w ich pokonaniu?

SC: Uważamy, że UE i rządy krajowe powinny zapewnić pewność inwestycyjną w procesie przejścia na elektromobilność w Europie.

Jeśli cele dotyczące pojazdów elektrycznych dla flot firmowych wejdą w życie, to zapewnią europejskim producentom samochodów przewidywalność inwestycji w pojazdy elektryczne czy produkcję baterii. Firmy mogą równoległe opracowywać własne strategie, powinny na przykład przyspieszyć instalację infrastruktury ładowania w swoich zakładach. Nie mogą jednak zająć się elektryfikacją samodzielnie. Wraz z powolną absorpcją pojazdów elektrycznych przez przemysł motoryzacyjny, kolejna duża przeszkoda leży po stronie firm leasingowych. T&E odkryło, że nie pomagają one firmom przejść na napęd elektryczny. W listopadzie zleciliśmy tajne dochodzenie w sektorze leasingowym. Spośród 29 tajemniczych telefonów do siedmiu największych firm leasingowych w Europie (Arval, ALD-LeasePlan, Athlon, Mobilize Financial Services, Volkswagen Financial Services, Leasys i Alphabet We), tylko dwa zakończyły się natychmiastowymi i konkretnymi zaleceniami przejścia na pojazdy elektryczne. W jednej z rozmów sprzedaw-



ca powiedział, że "najlepszym kompromisem jest silnik benzynowy". Firmy leasingowe są prawdziwym wąskim gardłem na drodze do ekologicznej transformacji.

PS: Jak rysują się perspektywy rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w Europie?

SC: Ładowanie jest postrzegane jako jedna z największych barier utrudniających ludziom przejście na pojazdy elektryczne, ale sytuacja szybko się poprawia. Infrastruktura ładowania nie jest już znaczącą przeszkodą w szerszym przyjęciu pojazdów elektrycznych. Pod koniec 2023 r. w całej Europie było ponad 630 000 punktów ładowania, a sieć rosła w ubiegłym roku szybciej niż flota pojazdów elektrycznych. Zamiast czekać na mile widziane innowacje technologiczne, wolelibyśmy oczywiście, aby rządy krajowe podjęły konkretne kroki, takie jak przewidywanie przyszłego zapotrzebowania na ładowanie. Pomoże to uniknąć tłoku

przy punktach ładowania po drodze. Sprawę rozwiązałoby rozmieszczenie węzłów szybkiego ładowania co 60 kilometrów wzdłuż głównych dróg do 2025 roku – tak jak to zapisano w AFIR. Piłka jest jednak po stronie producentów samochodów: powinni oni zdecydowanie zacząć częściej oferować mniejsze i bardziej efektywne energetycznie pojazdy elektryczne, aby przenieść swoją uwagę z wysokodocho-
dowych, większych i cięższych modeli na te o mniejszych wymiarach i w niższych cenach. Innowacje technologiczne w zakresie aerodynamiki pojazdów i wydajności akumulatorów (np. innowacje w zakresie chemii akumulatorów lub innowacje w zakresie integracji pakietów akumulatorów, takie jak struktury ogniwo-
do nadwozia) są kluczem do poprawy efektywności energetycznej pojazdów na prąd, ale nie przyspieszą elektryfikacji, jeśli ceny pojazdów elektrycznych pozostaną zbyt wysokie, a ekosystem podatkowy nie będzie w stanie zrównoważyć większych kosztów nabycia w ramach całkowitych kosztów posiadania (TCO).

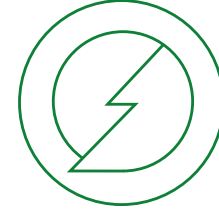
PS: Czy potrafisz wskazać firmy lub instytucje, które osiągnęły znaczące sukcesy w elektryfikacji swoich flot? Jakie korzyści zaobserwowały?

SC: Jest kilka firm, które radzą sobie dobrze i są źródłem inspiracji dla tych, którzy pozostają w tyle. Takim przykładem we Francji, kraju który wyznacza niewiązujące roczne cele dla firm posiadających ponad 100 samochodów jest EDF i La Post, których floty wzrosły, odpowiednio do 40% i 46% rejestracji pojazdów elektrycznych w 2023 roku. Ciekawym przypadkiem jest Onto, firma oferująca kompleksową usługę wynajmu abonamentowego samochodów elektrycznych, utworzona w Wielkiej Brytanii w 2018 r. Przyspieszyła ona rozwój rynku pojazdów elektrycznych i sprawiła, że jazda stała się przystępna cenowo, elastyczna i zrównoważona. W segmencie średnich flot, SAP Labs France, dostawca oprogramowania i rozwiązań biznesowych, nabył pierwsze pojazdy elektryczne do floty

już w 2015 roku. Zainstalował wówczas również trzy stacje ładowania dla pracowników. Firma ta to dobry przykład dla wszystkich spółek wciąż rejestrujących pojazdy spalinowe - ich wczesne przestawienie się na elektryki doprowadziło ostatecznie do wprowadzenia wewnątrzfirmowego zakazu nabywania pojazdów z silnikami spalinowymi już w 2019 roku.

PS: Dziękuję za rozmowę.





38

wywiad



Marek Andruchów

a: Przemysław Sobański

**Marek Andruchów, prezes
Stowarzyszenia Kierowników
Flot Samochodowych**

W obliczu rosnącej świadomości ekologicznej i zmieniających się regulacji środowiskowych, elektryfikacja firmowych flot samochodowych staje się kluczowym tematem w dyskusji o kierunkach rozwoju firm zarządzających dużymi parkami pojazdów. W Polsce, gdzie sektor transportu jest jednym z najważniejszych dla gospodarki a elektromobilność czy infrastruktura ładowania są wciąż we wczesnej fazie realizacji swojego potencjału rozwoju, kwestie te są szczególnie istotne. Jak wygląda kwestia elektryfikacji flot firmowych w Polsce i jakie są dla nich perspektywy? SKFS zrzesza 188 firm, które wspiera m.in. w zarządzaniu flotami i wdrażaniu nowoczesnych, ekologicznych rozwiązań. O wyzwaniach i szansach związanych z elektryfikacją flot z Markiem Andruchowem, prezesem tej organizacji, rozmawia Przemysław Sobański, starszy analityk w FPPE.

PRZEMYSŁAW SOBAŃSKI (PS): Jakie dostrzeżasz najważniejsze tendencje/trendy wśród flot samochodowych w ostatnich latach w Polsce? Jaki wpływ na długoterminowe plany rozwoju największych krajowych flot mają sytuacja międzynarodowa i szeroko rozumiana polityka klimatyczna UE?

MAREK ANDRUCHÓW (MA): Już od dłuższego czasu w Polsce samochód flotowy (osobowy) nie jest wyłącznie narzędziem do realizacji powierzonych obowiązków służbowych wynikających z opisu stanowiska użytkownika. Firmy chętnie udostępniają pracownikom możliwość używania samochodów również do celów prywatnych, co automatycznie powoduje, że samochód traktowany jest jako benefit (zarówno w oczach pracownika, jak i pracodawcy). W konsekwencji firmy, chcąc zwiększyć swoją atrakcyjność na rynku pracy, proponują coraz lepsze samochody służbowe. Ponadto, samochód służbowy, traktowany jest jako naturalna reklama pracodawcy, zatem pracodawcy wie-

dzą, że warto starannie dobierać samochody, traktując je jako inwestycję w postrzeganie marki. Nie trudno zatem dojść do kolejnego wniosku, że w obliczu zmian klimatycznych, ale też konieczności coraz dokładniejszego raportowania śladu węglowego (CSRD/ESRS) firmy naturalnie będą poszukiwać napędów mniej emisyjnych. Kolejnym istotnym argumentem w poszukiwaniu napędów alternatywnych jest uniezależnienie się od ropy naftowej, bo jak już mieliśmy okazję się przekonać, rynek ten jest bardzo podatny na sytuację geopolityczną czy występowanie zagrożeń epidemicznych oraz spekulacji.

PS: Jakie są największe wyzwania, z którymi obecnie borykają się polskie firmy przy elektryfikacji floty? Jak SKFS pomaga im te wyzwania pokonać?

MA: Może wyda się to zaskakujące, ale w mojej opinii tempo elektryfikacji polskich (i nie tylko) flot będzie niewystarczające tak długo,



jak długo nie będzie konkretnych celów do zrealizowania przez floty w tym zakresie. Aktualnie panuje pełna swoboda w transformacji energetycznej i póki co firmy podejmujące działania związane z elektryfikacją aktywną flot postrzegane są jako „egzotyczne”. Dzieje się tak, ponieważ elektryfikacja floty, to nie tylko zakup samochodu elektrycznego, ale również zadbanie o infrastrukturę, szkolenia i pewność, z jakich źródeł pochodzi prąd w ładowarce. Jeśli więc nie ma odgórnego celu, a proces zmiany nie należy do najprostszych (również w kontekście zmiany u samych użytkowników), niewiele firm decyduje się na rozpoczęcie procesu elektryfikacji.

PS: Czy i jakie działania rządu mogłyby skutecznie przyspieszyć proces elektryfikacji flot w Polsce? Które z nich byłyby najbardziej efektywne dla dużych flot, a jakie dla mniejszych?



MA: Z pewnością, wspomniane już konkretne cele do zrealizowania byłyby motorem napędowym przyspieszającym elektryfikację. Realizowany program „Mój elektryk” oczywiście sprzyja odważniejszym zakupom elektryków, jednak w perspektywie długoterminowej uważam, że wsparcie w procesie instalacji punktów ładowania np. przy biurach/oddziałach przyniosłoby znakomite efekty i naturalnie wypełniłoby białe plamy na mapie infrastruktury do ładowania.

PS: Jakie są koszty i korzyści związane z zarządzaniem flotą elektryczną w porównaniu do tradycyjnej floty spalinowej? Czy inwestycja w “elektryki” to strategia długoterminowa? Jaki jest okres zwrotu kosztów elektryfikacji dużych grup pojazdów?



MA: Warto jeszcze raz podkreślić, że elektryfikacja floty nie kończy się na zakupie aut elektrycznych. To znacznie szerszy aspekt uwzględniający kwestie pracownicze (niechęć do zmian), edukacyjne (oswajanie z nową technologią) oraz infrastrukturalne (własne stacje ładowania oraz prąd płynący w tych stacjach). Zatem, jeśli mowa o kosztach elektryfikacji, mowa zarówno o pieniądzach, jak i kwestiach merytorycznych. Koszty te jednak w długoterminowej perspektywie kompensowane są niższymi wydatkami na utrzymanie i eksploatację, jak również budowaniem marki postrzeganej, zarówno przez pracowników, jak i klientów/inwestorów jako odpowiedzialnej społecznie, wrażliwej na aspekty środowiskowe.

PS: Na ile w Twojej ocenie floty mogą przyczynić się do stworzenia w Polsce rynku wtórnego samochodów elektrycznych? Wiarygodna historia użytkowania, czy relatywnie szybka wymiana pojazdów na nowe mogą spowodować, że kilkuletnie samochody elektryczne

wykorzystywane wcześniej przez floty będą stanowić rozsądną alternatywę dla używanych pojazdów napływających z zagranicy i znajdą się w zasięgu portfeli znacznie większej niż obecnie liczby Polaków.

MA: Mając na uwadze statystyki wskazujące, że 80% nowych samochodów kupowane jest przez firmy, tylko one mają moc, aby napędzić rynek wtórny/detaliczny. Tym bardziej uważam, że to właśnie cele elektryfikacji, ale też wsparcie w rozwoju własnej infrastruktury sprawi, że rynek samochodów elektrycznych w Polsce się znacznie zwiększy.

PS: Dziękuję za rozmowę.





test

Opel e-Mokka

a: Jacek Mizak

Mimo że od premiery elektrycznej Mokki minęły już trzy lata, to nie bez powodu wrażenia z jazd testowych tego niezbyt dużego crossovera zamieszczamy właśnie w tym numerze GCM. Dlaczego? Ponieważ może być całkiem niezłą alternatywą jako samochód flotowy w porównaniu do dużo większych, cięższych i bardziej energożernych pojazdów segmentu SUV. Może wraz z przesiadką na służbowe auto elektryczne warto rozważyć nieco mniejsze, bardziej energooszczędne auto które świetnie sprawdzi się zarówno przy dojazdach do pracy jak i na nieco dłuższe trasy po naszym pięknym kraju?

Mokka wpisuje się designem we współczesną modę – mimo to wyróżnia się z tłumu i jest wygodnym rozwiązaniem na dojazdy do pracy. A gdyby tak ten miejski samochód zabrać jednak poza miasto i zobaczyć czy daje radę? Testowałem Mokkę na elektromobilnej pustyni zachodniego



Mazowsza. Czy e-Mokka sprawdzi się jako miejsko-podmiejskie auto? Zamiast zadawania szyku na miejskich przejazdach testowany Opel pokonał trasę z Warszawy poza miasto w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, pojechałem nim na zakupy, na basen i do lasu z psem na spacer. Banalnie? Może, ale w takiej codzienności wychodzi prawdziwy charakter samochodu.

Deklarowany przez producenta zasięg ponad 300 km na jednym ładowaniu skusił mnie do zabrania e-Mokki poza miasto i przetestowania realnego zasięgu. Przy trybie jazdy Eco 300 km jest jak najbardziej w jej zasięgu. Przejechałem Mokką na jednym ładowaniu 284 km, system wskazywał na możliwość przejechania kolejnych 24 km. W trybie Eco Mokka prowadzi się przyjemnie, w połączeniu z inteligentnym tempomatem duży ruch na wylotówkach jest odrobinę bardziej znośny. Elektrycz-



na Mokka w trybie sportowym zdecydowanie zyskuje wigor i dynamikę godną auta niemal sportowego. Odpowiednio dynamicznie rośnie też zużycie energii. Auto doładowywane nocami nawet przy opcji ładowania ze zwykłego gniazdka jest w stanie pokonać dzienną trasę ok 120-130 km pięć dni w tygodniu. Można więc uznać, że sprawdzi się bezproblemowo w codziennych dojazdach do pracy i krótkich wypadach w ciągu tygodnia.

Problematyczna może być pojemność bagażnika. Dla rodziny 2+1 z bagażem robi się ciasno. Mokka nie jest pojazdem kombi, ale pojemność bagażnika mogłaby być większa – przy weekendowych zakupach na cały tydzień nie zmieściły się w nim wszystkie moje torby z zakupami. Nie ma natomiast problemu braku miejsca dla kierowcy i pasażera na przednim siedzeniu. Mokka jest wygodna nawet dla wysokich osób.





Wnętrze może nieco onieśmielać motoryzacyjnych tradycjonalistów, jest nowoczesne i lekkie, ale odnajdujemy w nim znajome elementy. Ekrany dobrze ze sobą współgrają i już po kilku minutach można mieć wrażenie, że samochodem jeździmy od „bardzo dawna”. Niemiecką praktykę widać też w ułożeniu przycisków i przełączników, które znamy z innych modeli Opla. Nowoczesny design wnętrza jest też złamany przez inny element. Urzekła mnie tradycyjna kierownica, która kształtem i małą ilością przycisków nawiązuje do poprzednich generacji Opla. Materiały użyte w kabinie są całkiem dobrej jakości, plastyki nie trzeszczą, są dość miękkie.



Na zewnątrz Mokka cieszy oko – jest smukła i odważna. Trudno nie zawiesić oka na jej sylwetce, kiedy mija nas na drodze. Estetki i esteci będą z niej zadowoleni. To dodatkowy atut do codziennego użytkowania – e-Mokka jest wygodna, ma odpowiedni zasięg nawet do użytkowania z dala od obecnie istniejącej infrastruktury szybkich ładowarek. Może kiedy nadejdzie czas na nowy samochód służbowy warto zapytać o zwinną eMokkę ważącą raptem 1300 kg zamiast o dwutonowego SUVa którym ciężko manewrować po miejskich ulicach i znaleźć miejsce do zaparkowania ?

To naprawdę udany samochód i zaszczyt nie został uznany za samochód roku 2021 przez Bild.



Opel eMokka w liczbach

Długość	4 151 mm
Szerokość	1 791 mm
Wysokość	1 534 mm
Rozstaw osi	1 987 mm
Bagażnik	350 l
Pojemność akumulatora	54 kWh poj. użytkowej
Czas ładowania (DC 100KW)	80 % w 30 minut



Silnik elektryczny



moment obrotowy

260 Nm



przyspieszenie

9,0 s



**pojemność
akumulatora**

do 54 kW



zasięg deklarowany

do 339 km



**prędkość
maksymalna**

150 km/h



