

FLOTA



Obronić się przed skimmingiem kart paliwowych

Karta paliwowa to jedno z podstawowych narzędzi firm transportowych. Umożliwia wygodne płacenie za paliwo, bez stania w kolejce do kasy i bez konieczności noszenia przy sobie gotówki, a do tego ułatwia zarządzanie wydatkami w firmie i ich kontrolę. Nic więc dziwnego, że stała się tak powszechna.



JULIAN MICHAŃSKI,
menedżer ds. operacyjnych
i zaopatrzenia, Grupa Eurowag

Według raportu GlobalData rynek kart paliwowych w Polsce już w 2020 roku został wyceniony na blisko 5 mln euro, a w latach 2021-2024 prognozuje się średnioroczne tempo wzrostu na poziomie ponad 11 proc. CAGR¹. Niestety, oprócz szeregu korzyści karta paliwowa niesie też za sobą pewne niebezpieczeństwa, a jednym z najpoważniejszych jest tzw. skimming. Wraz ze wzrostem liczby użytkowników kart paliwowych może rosnąć liczba przestępstw skimmingowych, dlatego warto już teraz dowiedzieć się, jak się przed nimi ustrzec.

Czym jest skimming i phishing kart?

Częstą formą nielegalnego działania jest włamanie się do kabiny kierowcy i fizyczna kradzież lub podmiana karty paliwowej. Przestępcy jednak coraz częściej używają bardziej wyrafinowanych metod. Jedną z nich jest skimming. Polega on na montowaniu na terminalach płatniczych tzw. skimmerów, czyli urządzeń, które kopiuje paski magnetyczne znajdujące się na karcie i czytują kody PIN. Dzięki temu możliwe jest wyrobienie

identycznej karty, którą następnie przestępcy dokonują płatności za paliwo, oczywiście obciążając przy tym konto faktycznego właściciela karty.

Niebezpieczeństwem dla właścicieli cyfrowych kart paliwowych jest także phishing. To nic innego, jak wyludzanie danych poprzez fałszywe SMS-y bądź e-maile, w których przestępcy podszywają się pod emitenta karty, próbując skłonić jej posiadacza do kliknięcia w link i zalogowania się na swoje konto. Oczywiście pod linkiem znajduje się fałszywa strona, dlatego wpisane dane błyskawicznie dostają się w ręce przestępców. Wielu fraudów na kartach paliwowych dokonują również sami kierowcy. Mowa tutaj o przypadkach, w których sprzedają oni kartę, dobrowolnie przekazując ją do skopiowania albo wykorzystując do celów prywatnych. Są to jednak przypadki fraudów wewnętrznych, nad którymi firma musi zapanować sama poprzez odpowiedni dobór pracowników i wewnętrzne zabezpieczenia.

Nie można określić strat

Niestety trudno określić dokładną skalę tego procederu, ponieważ ani policja, ani same firmy transportowe nie udostępniają statystyk na ten temat. Niemniej jednak można się domyślać, że jest ona duża i przynosi firmom niemałe straty. Potwierdzają to, chociażby, pojedyncze przypadki takich oszustw,

które są nagłaśniane. Przykładowo, w 2018 roku pewien mieszkaniec Gubina dopuścił się skimmingu kart paliwowych i pozyskał dzięki temu ponad 94 tysiące litrów paliwa, co naraziło właściciela firmy transportowej na straty w wysokości ponad 405 tysięcy złotych.² W 2022 roku szerokim echem w mediach odbił się też przypadek transgranicznego, zorganizowanego oszustwa polegającego na podrabianiu kart paliwowych między innymi w Rumunii, Bułgarii, Austrii i Belgii. W samej Rumunii sprawa dotyczyła łącznie 83 firm przewoźowych. Zatrzymano wówczas 11 osób podejrzanych o zaangażowanie w ten proceder, które dokonały kradzieży paliwa na kwotę co najmniej 420 tysięcy euro³.

Zabezpieczenia kart paliwowych

Firmy transportowe często zastanawiają się, co można zrobić, aby zabezpieczyć firmową kartę paliwową przed skimmingiem. Oczywiście ważna jest ostrożność. Warto przeszkolić kierowców, aby przed włożeniem karty do czytnika zwracali uwagę, czy nie ma na nim widocznych śladów ingerencji, na przykład w postaci zerwanej plomby. Dobrze też, żeby wybierali dystrybutorów znajdujące się w dobrze widocznych miejscach, a najlepiej dystrybutorów monitorowane. Warto jednak rozważyć też wdrożenie bardziej konkretnych zabezpieczeń.

Nie wymyślono jeszcze sposobu na udaremnienie pracy samych skimmerów, ponieważ technologia tworzenia kart paliwowych ciągle zakłada, że muszą być wyposażone w paski magnetyczne, które są możliwe do skopiowania. Walka z oszustami toczy się jednak na dalszym etapie. Mowa o rozwiązaniach, dzięki którym przestępcy mimo wyrobienia

identycznej karty i posiadania numeru PIN nie będą mogli wykorzystać jej do płacenia za paliwo. To zarówno proste rozwiązania, oparte na możliwości ustawienia dziennych limitów płatności kartą, jak i bardziej zaawansowane, bazujące na dwustopniowym odblokowywaniu karty albo na porównywaniu lokalizacji, jak np. EVA z funkcją Fuel Guard, która działa w oparciu o sieć satelitów. Cały mechanizm jest prosty – system weryfikuje, czy karta paliwowa używana jest w tej samej lokalizacji, w której znajduje się pojazd. Jeżeli występuje niezgodność, karta jest blokowana, a firma transportowa natychmiastowo otrzymuje powiadomienie o tej sytuacji. Nie ma możliwości, aby doszło tutaj do pomyłki, bo mapa aktualizowana jest co 2 sekundy, więc informacja o lokalizacji ciężarówki zawsze jest precyzyjna. Innym rozwiązaniem zabezpieczającym, w dodatku zupełnie bezpłatnym, jest Card Lock. Działa ono na zasadzie dodatkowej warstwy uwierzytelniania, którą użytkownik ma możliwość wybrać sam. Przykładowo, karta może być aktywowana dopiero po wpisaniu kodu z SMSa, który przychodzi na telefon kierowcy podczas próby zapłacenia kartą paliwową. Rozwiązanie to działa jednak jedynie z kartami wspomnianego dostawcy. Są to karty używane przez wiele firm transportowych w Polsce i akceptowane na stacjach partnerskich w całej Europie.

Płatności mobilne za paliwo

Skoro karta paliwowa narażona jest na skimming i fizyczną kradzież, sposobem na uniknięcie ryzyka może być też rezygnacja z tego fizycznego elementu na rzecz płatności mobilnych. Istnieje bowiem

wiele aplikacji, które mogą pełnić taką samą funkcję, jak karta i są jej dobrą alternatywą, umożliwiając kierowcy wygodne płacenie za paliwo z poziomu smartfona czy tableta. Jedną z bezpłatnych aplikacji tego typu jest właśnie Eurowag Pay. Dzięki niej kierowca nie musi już nosić przy sobie plastikowej karty ani zapamiętywać wielu kodów PIN – wystarczy znać jeden PIN, który obowiązuje nawet w razie zmiany pojazdów. Jeżeli telefon zostanie skradziony albo zwyczajnie się rozładuje i kierowca nie będzie miał, jak uruchomić aplikacji istnieje możliwość awaryjnej zdalnej obsługi i wówczas płatności za tankowanie może dokonać dyspozytor. Aplikacja została też dodatkowo zabezpieczona na okoliczność oszustwa. Polega to na tym, że blokuje zakupy, jeżeli użytkownik, który obsługuje telefon, znajduje się w odległości większej niż 100 metrów od dystrybutora.

Podsumowując, karta paliwowa to wygodne rozwiązanie, które pozwala oszczędzać czas, a wielokrotnie i pieniądze z racji specjalnych zniżek przyznawanych posiadaczom tych instrumentów płatniczych. Pozwala także łatwiej kontrolować wydatki na paliwo i zwiększa bezpieczeństwo, ponieważ kierowca nie musi mieć przy sobie gotówki, którą łatwo ukraść lub zgubić. Warto jednak zachować czujność i korzystać z rozwiązań, które chronią dane z karty przed dostaniem się w niepowołane ręce.

¹ GlobalData, Poland Fuel Cards Market Size and Forecast to 2024 – Analysing Markets, Channels, and Key Players,

² Policja.pl, Na podrabiane karty zatankował 94 tysiące litrów paliwa warte 405 tysięcy złotych. Jest zatrzymany przez policjantów

³ Eurojust.europa.eu, 11 suspects arrested in Romania, Belgium and Austria for stealing EUR 420 000 using cloned fuel cards



Ubezpieczenie floty – na co dziś patrzą ubezpieczyciele?

Wojna cenowa trwa w najlepsze, więc dla wielu firm to kwestia ceny może być głównym kryterium wyboru ubezpieczenia. Trzeba jednak pamiętać, że ubezpieczyciele z większą uwagą niż wcześniej analizują szkody zgłaszane z ubezpieczenia szyb i assistance. Kolejnym ważnym trendem jest fakt, że pojazdy elektryczne nie są już traktowane preferencyjnie w stawkach AC.

KATARZYNA CIEPLIŃSKA,
kierownik Biura Ubezpieczeń
Flotowych w EIB

Ubezpieczenia komunikacyjne, czyli OC i AC znane są każdemu zarządcy floty. Czy jednak możemy do nich podchodzić sztywno? Przede wszystkim trzeba pamiętać, że korzysta z nich praktycznie każdy polski przedsiębiorca, instytucja czy jednostka budżetowa. Nieważne czy mówimy o mikroprzedsiębiorstwie w formie jednoosobowej działalności gospodarczej, w której mamy tylko jeden samochód, czy spółce Skarbu Państwa lub przedsiębiorstwie komunikacyjnym o flocie pojazdów liczonej w setkach. Każde z nich musi zawrzeć ubezpieczenie, którego ochrona będzie odzwierciedlała charakter prowadzonej działalności i sposób wykorzystania pojazdów. A tu już potrzeby są zróżnicowane i dostosować do nich należy możliwości ubezpieczycieli.

Nie możemy zatem ich bagatelizować i sugerować się wyłącznie ceną. Zwłaszcza że wojna cenowa na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych trwa w najlepsze, mimo wielu sygnałów o konieczności podnoszenia stawek. Klientom zależy na stabilności, przewidywalności i wieloletniej perspektywie współpracy a ry-

walizacja cenowa niesie za sobą realne niebezpieczeństwo przejścia przez punkt kulminacyjny obniżek, a następnie gwałtownego „tąpnięcia”, jakim jest znaczny wzrost cen i dotyczy to wówczas również tych ze stabilną szkodowością i przeznaczających znaczne środki na zarządzanie ryzykiem flotowym. Dlatego, tym bardziej należy z odpowiednią rozważą podchodzić do tych ubezpieczeń. Bo wbrew pozorom, ciągle ewoluują.

Szyby pod większą lupą

Ważnym trendem, który możemy zaobserwować w ostatnim czasie, jest fakt, że towarzystwa ubezpieczeń coraz uważniej przyglądają się statystykom szkodowym. Przedmiotem analizy ubezpieczycieli są już nie tylko szkody z OC i AC, ale również wszystkich ubezpieczeń dobrowolnych, które zarządzają flotami chętnie zawierają. Szczególną uwagę ubezpieczyciele zaczynają przywiązywać do szkód z ubezpieczenia szyb oraz assistance. Dotychczas popularność ubezpieczenia szyb głównie wiązała się z tym, że szkody nie obciążały rachunku AC, natomiast assistance jeszcze kilka lat temu był przez klientów sporadycznie wykorzystywany. Okazuje się, że te dwa elementy umowy ubezpieczenia mogą

jednak generować wysokie koszty. Czasem nawet równe, a i niekiedy może nawet i wyższe w porównaniu ze „standardowymi” szkodami. Najpierw przyjrzyjmy się szybom. Wbrew pozorom ich wymiana może być kosztowna – mówimy o koszcie rzędu nawet kilku tysięcy złotych. Wszystko zależy oczywiście od pojazdu. Składki za ubezpieczenie szyb zaczynają się już od 30 zł i sięgają kilkuset w zależności od tego, czy mówimy o szybie oryginalnej, czy zamienniku. Nie każdy z ubezpieczycieli oferuje jednak to odrębne ubezpieczenie, którego zakres jest przecież objęty ubezpieczeniem AC.

Assistance szczegółowo rozliczane Wielowątkowym zagadnieniem jest także assistance. Wiele zależy od wielkości, marki i klasy pojazdu. Drugim czynnikiem jest częstotliwość i sposób jego użytkowania. Jeśli mówimy o poruszaniu się wyłącznie w ramach jednego miasta, i to na dodatek niedużego, to kwestia ta może być marginalna. Jednak jeśli mówimy o częstych po-

„
Płonący pojazd elektryczny jest praktycznie nie do ugaszenia, więc prawie zawsze mamy do czynienia ze szkodą całkowitą, niezależnie od tego, jak szybko można było zareagować i próbować ugasić ogień.

drożach służbowych obejmujących całą Polskę lub zagranicę, to pakiet assistance i przewidziane w nim usługi muszą być jak najszerze, ale co za tym idzie, koszt pomocy w razie ewentualnej szkody także idzie drastycznie w górę. Kolejnym czynnikiem jest też skala działalności. Jeśli mamy do czynienia z dużym przedsiębiorstwem, które posiada własny park techniczny, a jego pojazdy poruszają się tylko w ramach ściśle określonego obszaru, to assistance można rzeczywiście traktować jako pomoc w niewielu i to skrajnych przypadkach, bo znaczną część pomocy przedsiębiorca może dostarczyć własnymi siłami.

Koszt porównywalnych pakietów assistance u poszczególnych ubezpieczycieli może różnić się o nawet kilkaset złotych na pojeździe. Biorąc pod uwagę średnią flotę kilkudziesięciu pojazdów, różnica w cenie może sięgać więc kilkudziesięciu tysięcy złotych. Dlatego tym elementom ubezpieczenia należy również poświęcić odpowiednio dużo uwagi. Jeszcze kilka lat temu, brokerzy, porównując oferty dla swoich klientów, głównie skupiali się na ryzykach OC i AC, wskazując jedynie możliwość rozszerzenia umowy o kolejne produkty. Aktualnie wszystkie elementy umowy ubezpieczenia są ściśle weryfikowane i kompleksowo podliczane, aby dopasować je do konkretnych, szczególnych potrzeb przedsiębiorcy – a jak wiemy, wachlarz zakresowy i cenowy opcji oferowanych przez ubezpieczycieli jest szeroki.

Koniec preferencyjnego traktowania elektryków

Na koniec trzeba jeszcze wspomnieć o jednym ważnym trendzie – coraz powszechniejszym

„
Wielowątkowym zagadnieniem jest także assistance. Wiele zależy od wielkości, marki i klasy pojazdu.

użytkowaniu pojazdów elektrycznych. Szczególnie widoczne jest to w przypadku przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Także coraz więcej firm stawia na służbowe pojazdy elektryczne. Od tego trendu nie ma raczej odwrotu. Jak to wpłynęło na rynek ubezpieczeń komunikacyjnych? Początkowo wraz z wejściem pojazdów elektrycznych na rynek kilka lat temu ubezpieczyciele traktowali je w pewien sposób preferencyjnie. Z uwagi na ich wartość, wysokość stawki AC w przypadku tych pojazdów w porównaniu z ich odpowiednikami o klasycznych silnikach spalinowych, była niższa.

Wydawało się, że ten trend się utrzyma, ale rzeczywistość poddała to podejście weryfikacji. Okazało się, że koszty naprawy elektryków są jednak wyższe. Dodatkowo utrzymuje się spór, czy uszkodzone baterie można naprawić, czy każdorazowo należy je wymienić na nowe. Przez to wartość likwidowanych szkód skoczyła w górę, a to musiało mieć odzwierciedlenie w składce. Do tego doszło kilka przypadków zapłonu pojazdów podczas ładowania, które znów pokazały, jak specyficznie należy podchodzić do tego typu pojazdów. Płonący pojazd elektryczny jest praktycznie nie do ugaszenia, więc prawie zawsze mamy do czynienia ze szkodą całkowitą, niezależnie od tego, jak szybko można było zareagować i próbować ugasić ogień.

Nawet zwykła szkoda parkingowa, w przypadku elektryków okazuje się w ostatecznym rozrachunku droższa i tu nie tylko mowa o ostatnio głośnej medialnie szacowanej na 2 mln zł szkodzie w warszawskiej Galerii Mokotów (omsknięta noga zamiast na hamulec nacisnęła na gaz, w wyniku czego Lexus staranował dwa Porsche, Teslę i stację ładowania). Trzeba także spojrzeć na assistance. Znów i ono w ich przypadku może być bardziej kosztowne. Po pierwsze, biorąc pod uwagę, że pojazdy wciąż nie są tak „dopracowane” jak samochody spalinowe, możemy mieć do czynienia z większą liczbą interwencji służb asystorów. Plus, jak w przypadku „klasycznej” likwidacji szkód i tu serwis jest zazwyczaj bardziej kosztowny – m. in. również przez to, że warsztatów naprawiających pojazdy elektryczne jest zdecydowanie mniej. To wszystko powoduje, że koszt ubezpieczenia tych pojazdów idzie systematycznie w górę, nawet mimo rozkręcającej się wojny cenowej.

Samochody elektryczne – postrzeganie, obawy i oczekiwania polskich użytkowników

Użytkownicy samochodów oceniają rozwój elektromobilności niejednoznacznie – widzą korzyści, ale zauważają też problemy. Zdecydowana większość badanych uważa, że elektromobilność jest potrzebna, jednak więcej niż połowa ma do niej krytyczne nastawienie. Największe obawy (2/3 wskazań) dotyczą ograniczonego zasięgu samochodów elektrycznych na jednym ładowaniu, słabej dostępności ładowarek oraz zbyt długiego czasu ładowania.

– W ostatnim czasie pojawiło się wiele wątpliwości co do ekonomicznej strony biznesu opartego na autach elektrycznych, co w połączeniu z trudnościami operacyjnymi, z którymi od początku boryka się branża elektromobilna, skłoniło zarządy kluczowych uczestników światowego rynku do zdecydowanych posunięć i korekty działań – mówi **Paweł Piórkowski, prezes Zarządu polskiej firmy Motorent, do której należy HERTZ Polska.** – Kilka dużych firm z branży Rent-a-Car, w tym amerykański HERTZ, zrezygnowało z niektórych marek samochodów zasilanych prądem lub ograniczyło ich udział. Decyzje te były podjęte rachunkiem zysków i strat, który bezlitośnie pokazał skutki spadków cen samochodów elektrycznych, mocnej chińskiej konkurencji, wysokich kosztów napraw, trudno dostępnych części oraz ograniczonego popytu, zwłaszcza po likwidacji dopłat do elektromobilności z budżetów wielu państw. Te globalne zawirowania nie miały wpływu na kondycję HERTZ Polska, ponieważ zachowujemy dużą niezależność finansową i organizacyjną od amerykańskiej spółki-matki, jednak nowa sytuacja rynkowa w sposób naturalny będzie mieć wpływ także na nasze plany rozwojowe. Musimy brać pod uwagę również fakt, że idzie ona w parze z nierozwiązanymi, newralgicznymi problemami operacyjnymi elektromobilnego biznesu, jak słaba dostępność ładowarek i długi czas ładowania. To czynniki, które w Polsce – według

badania HERTZ – są najczęściej zgłaszanym blokerem dla rozwoju elektromobilności ze strony użytkowników.

Gotowi na elektryka?

Wydarzenia ostatnich miesięcy wraz ze znanymi już wcześniej problemami elektromobilności pokazują, że rozwój samochodów na prąd napotyka szereg trudności – zarówno w sferze ekonomicznej, jak i użytkownika. Czy polskie firmy i polscy użytkownicy aut są zatem gotowi na elektryki? Dobrym punktem wyjścia do oceny realnego stanu rzeczy są wyniki ogólnopolskiego badania podejścia do elektromobilności, przeprowadzonego przez HERTZ Polska. Badanie rzuca światło na postrzeganie elektromobilności i pozwala wyciągnąć wnioski co do poziomu gotowości do użytkowania samochodów elektrycznych w Polsce w kontekście zachodzącego globalnego procesu elektryfikacji branży motoryzacyjnej, zarówno flot firmowych, jak i w wymiarze konsumenckim.

Badanie podejścia do elektromobilności przeprowadzone przez HERTZ Polska było elementem rocznego, zakończonego w marcu 2024 r., ogólnopolskiego programu firmy „Gotowi na elektryka z HERTZ”, umożliwiającego przedsiębiorcom i użytkownikom aut służbowych przetestowanie samochodów elektrycznych we własnym środowisku firmowym i zapoznanie się w ten sposób z wszelkimi aspektami posiadania i użytkowania takiego pojazdu. W badaniu wzięło udział 87 osób – pracowników wszystkich

szczebli małych, średnich i dużych przedsiębiorstw, reprezentujących różnorodne branże, m.in. spożywcza, logistyczną, budowlaną, IT czy doradztwo. Badanie obejmuje dane deklaracyjne, a więc pozwala poznać opinie i nastroje użytkowników wobec samochodów elektrycznych. W teście brały udział zarówno osoby regularnie korzystające z pojazdów służbowych, jak i te, które używają aut tylko prywatnie (ponad 20 proc.).

Samochód w pracy – przydatność i sposób korzystania

Blisko 80 proc. badanych, którzy podczas audytu testowali samochód elektryczny, regularnie korzysta z aut służbowych, przeważnie codziennie lub kilka razy w tygodniu (64 proc.). W tej grupie większość pokonuje dziennie ponad 50 kilometrów. Wyjazdy na najdłuższe dystanse, powyżej 300 km w ciągu dnia, wskazywały najczęściej osoby, które korzystają z auta służbowego raz w miesiącu. Znaczącą grupę (18 proc.) stanowiły w badaniu osoby wsiadające do pojazdów służbowych rzadziej niż raz w miesiącu. Badanie wykazało, że dominuje model użytkowania jednego samochodu na wyłączność (40 proc.), ale spora jest też grupa badanych korzystających z różnych aut udostępnianych przez pracodawcę (30 proc.). 7 proc. badanych jest użytkownikiem pojazdu współdzielonego z innymi.

Czynniki, które kierowcy uznają za najważniejsze to bezpieczeństwo i wygoda (odpowiednio 71 proc. i 69 proc. wskazań). Znaczenie przy prowadzeniu auta mają też praktyczność pojazdu i niski koszt (46 proc. i 40 proc.). Dla pewnej części badanych istotne jest też skrócenie czasu podróży (24 proc.).

Elektromobilność – świadomość kategorii, źródła wiedzy

Badani w zdecydowanej większości wskazali, że wiedzą, na czym polega elektromobilność (84 proc.). Tylko 9 proc. uczestników testu nie zgodziło się z tym stwierdzeniem. Trzy czwarte respondentów odpowiedziało, że elektromobilność jest

potrzebna, natomiast co dziesiąty zaprzeczył tej tezie. Badani zdecydowanie przyznali, że nowe technologie ułatwiają życie i są na nie otwarci. W znakomitej większości potwierdzili też, że chcą je poznać.

Wszyscy ankietowani zetknęli się z informacjami związanymi z elektromobilnością. Źródłem ich wiedzy na ten temat są najczęściej portale informacyjne (51 proc. wskazań) i social media (43 proc.). Informacje o elektromobilności czerpią też z telewizji (37 proc.) oraz portali tematycznych i branżowych (35 proc.). Co czwarty badany zbiera wiadomości z tej dziedziny z reklam oraz z rozmów ze znajomymi lub rodziną.

Postawa wobec samochodów elektrycznych

Najlepiej postrzeganym przez uczestników badania aspektem samochodu elektrycznego jest jego ekologiczność. 61 proc. respondentów uznało, że jazda elektrykiem jest bardziej ekologiczna niż autem spalinowym. 16 proc. badanych nie zgodziło się z tym stwierdzeniem, natomiast – co ciekawe – co czwarty nie miał zdania. Zbliżony rozkład głosów dotyczył tezy, że jazda autem elektrycznym jest tańsza.

Blisko połowa ankietowanych stwierdziła też, że koszt utrzymania samochodu na prąd jest mniejszy niż spalinowego, ale warto zauważyć, że w tym aspekcie prawie 40 proc. osób nie miało zdania. Brak opinii cechował też połowę respondentów w kwestii serwisu elektryków, zarówno jeśli chodzi o koszty, jak i o problemy związane z ich serwisowaniem. Zdaniem co trzeciego uczestnika testu serwis aut na paliwa alternatywne jest tańszy niż pojazdów napędzanych tradycyjnie, taki sam odsetek badanych jednak uważa, że serwis samochodów elektrycznych jest bardziej problematyczny.

Co trzeci uczestnik testu uznał, że jazda samochodem elektrycznym jest możliwa jedynie po mieście, ale ponad połowa badanych nie zgodziła się z tym stwierdzeniem. Największy problem badani mieli z porównaniem bezpieczeństwa jazdy w obu kategoriach aut – większość nie zajęła stanowiska, a 25 proc. nie zgodziło się z tym, że jazda elektrykiem jest bezpieczniejsza niż samochodem spalinowym. Badani na ogół nie mieli także zdania co do przewagi aut na prąd pod względem wygody, choć więcej niż jeden na trzech ankietowanych postrzega lepiej elektryki w tym aspekcie.

Samochody elektryczne – obawy, potrzeby, oczekiwania

Największe obawy związane z korzystaniem z samochodu elektrycznego to ograniczony zasięg pojazdu

oraz brak lub ograniczona dostępność punktów ładowania – każdy z tych czynników był wskazany przez blisko dwie trzecie badanych (odpowiednio 65 proc. i 64 proc.). Duże obawy budzi też zbyt długi czas ładowania pojazdów (57 proc. wskazań). Do czynników zniechęcających należy też wysoki koszt zakupu auta na prąd (60 proc. wskazań). Natomiast przyzwyczajenie do samochodu spalinowego jako przeszkodę w procesie elektryfikacji wskazał tylko co 10. uczestnik badania, a wysokie koszty eksploatacji – co 13. badany.

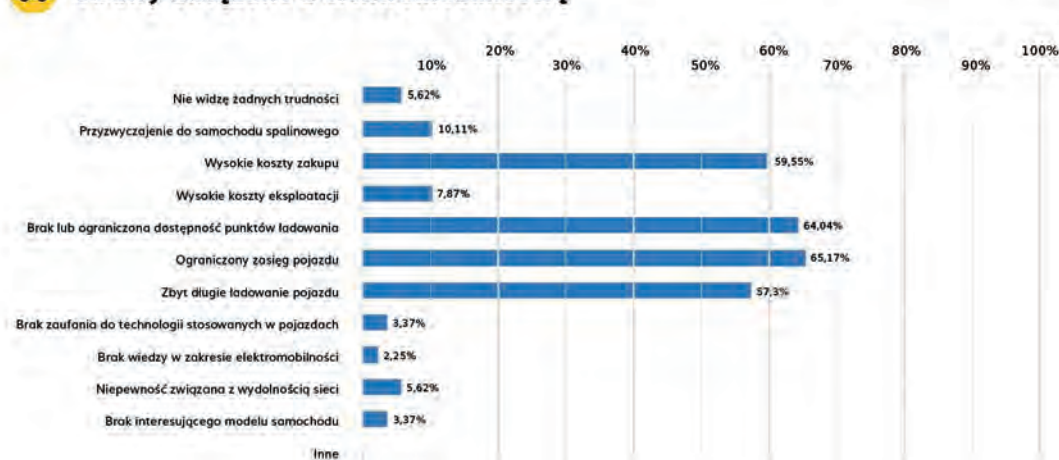
Żadnych trudności z przesiadką do elektryka nie widzi niecałe 6 proc. osób.

W sferze potrzeb i oczekiwań związanych z elektromobilnością największe oczekiwania wynikają konsekwentnie z największych obaw. Czynniki, które mogłyby najbardziej przekonać do posiadania samochodu elektrycznego to większa dostępność ładowarek i krótszy czas ładowania – poprawa w tych aspektach byłaby ważna dla 88 proc. badanych. Z badania wynika, że dla 80 proc. ankietowanych istotne mogłyby być także benefity miejskie, np. korzystanie z buspasów czy darmowe parkingi. Ważne czynniki, które mogłyby wpłynąć na chęć posiadania elektryka to niższe koszty eksploatacji (istotne dla 72 proc. badanych) oraz mniejszy wpływ na środowisko (istotne dla 66 proc. badanych), a także większa dostępność samochodów elektrycznych (istotna dla 58 proc. badanych). Co ciekawe, większość badanych nie uważa edukacji w zakresie elektromobilności za czynnik skłaniający do posiadania auta na prąd (istotne tylko dla co trzeciego badanego). Nie skłoniłoby ich także polecenie znajomego. Udana jazda próbna także należy do mniej ważnych czynników.

Warto odnotować, że w pytaniu otwartym o inne czynniki, które mogłyby skłonić do posiadania samochodu elektrycznego, badani wyraźnie podkreślali, że dostępność ładowarek, także w miejscu zamieszkania i w miejscu pracy oraz szybkość ładowania i większy zasięg auta na prąd to kluczowe parametry, które musiałyby osiągnąć podobny poziom, jaki oferują teraz samochody spalinowe w kwestiach łatwości tankowania i zasięgu na jednym baku. Są to aspekty, które dla wielu warunkują sens korzystania z aut na paliwa alternatywne. Badani wymienili tu także rozsądną cenę zakupu oraz dostępność modeli z większą ilością miejsc siedzących (samochód 7-osobowy), a także wyeliminowanie ryzyka pożaru.

Co warto podkreślić – pojawiło się też oczekiwanie na niezbitą wodę pozytywnego wpływu samochodów elektrycznych na środo-

Obawy związane z elektromobilnością



wisko i jednoznaczne wyliczenia, porównujące poziom zanieczyszczeń towarzyszących produkcji baterii i ich utylizacji oraz wytworzeniu energii zasilającej pojazdy na prąd z poziomem zanieczyszczeń generowanych przez silniki spalinowe oraz produkcję i transport paliw płynnych.

Czas ładowania

Na pytanie o to, ile czasu uczestnicy testu mogą jednorazowo poświęcić na ładowanie samochodu, największa grupa – 56 proc. – wskazała czas do 30 minut. 17 proc. odpowiedziało, że może na to przeznaczyć do 1 godziny, czas do 2 godzin oraz powyżej 2 godzin akceptowało odpowiednio 7 proc. i 5 proc. osób. Natomiast 15 proc. badanych uznało, że nie są gotowi przeznaczyć swojego czasu na ładowanie.

Auta na prąd – doświadczenia z podróżowania

Spośród uczestników elektromobilnego testu HERTZ Polska 40 proc. nigdy wcześniej nie podróżowało samochodem elektrycznym. Doświadczenie za kółkiem elektryka jako kierowca miało 30 proc. badanych, jako kierowca i pasażer – 14 proc., a na miejscu pasażera jechało autem na prąd 16 proc. ankietowanych. Osoby mające doświadczenie w podróży autem elektrycznym przemieszczały się głównie na krótkich dystansach (77 proc.).

60 proc. kierowców stwierdziło, że korzystanie z elektryka nie wymagało zmiany ich stylu jazdy, jednak przeciwnie ocenił tę sprawę co trzeci badany. Marki samochodów, którymi do tej pory podróżowali ankietowani kierowcy to BMW I3,

Audi Q4, Tesla, KIA, Toyota, Porsche, Jaguar I-PACE.

Badani, bazując na swoich doświadczeniach, porównali również różne aspekty podróżowania autem na prąd. Zdecydowana większość wysoko oceniła komfort jazdy i łatwość obsługi oraz możliwość korzystania z benefitów miejskich, ponad połowa osób doceniła też bezpieczeństwo jazdy. Najniżej zostały ocenione czas ładowania i dostępność ładowarek – ponad połowa badanych wyraziła niezadowolony w tych kwestiach, a niemal co drugi respondent narzekał na słaby zasięg pojazdów. Zapewne te negatywne doświadczenia mają swoje odzwierciedlenie w wyrażonych wcześniej obawach i oczekiwaniach.

W badaniu określono też poziom satysfakcji uczestników

testu z korzystania z samochodu elektrycznego. Połowa z nich (52 proc.), mimo ogólnego zadowolenia z użytkowania aut na prąd, była krytycznie nastawiona, głównie z uwagi na wady związane z infrastrukturą i czasem ładowania. 16 proc. to osoby przekonane i promotorzy idei elektromobilności, natomiast 32 proc. badanych przyjęło neutralną postawę.

Elektromobilność w przedsiębiorstwie

Według niemal co drugiego ankietowanego jego organizacja nie korzysta z elektromobilności, co trzeci natomiast potwierdził używanie samochodów elektrycznych w firmie. Taka sama część respondentów była zadowolona z rozwiązań elektromobilnych wprowadzonych przez ich pracodawców, jednak prawie połowa nie miała na ten temat zdania. 55 proc. badanych uważa, że ich organizacja jest przygotowana na wprowadzenie elektromobilności, 19 proc. prezentuje odmienną opinię o swojej firmie w tej kwestii.

Podsumowując...

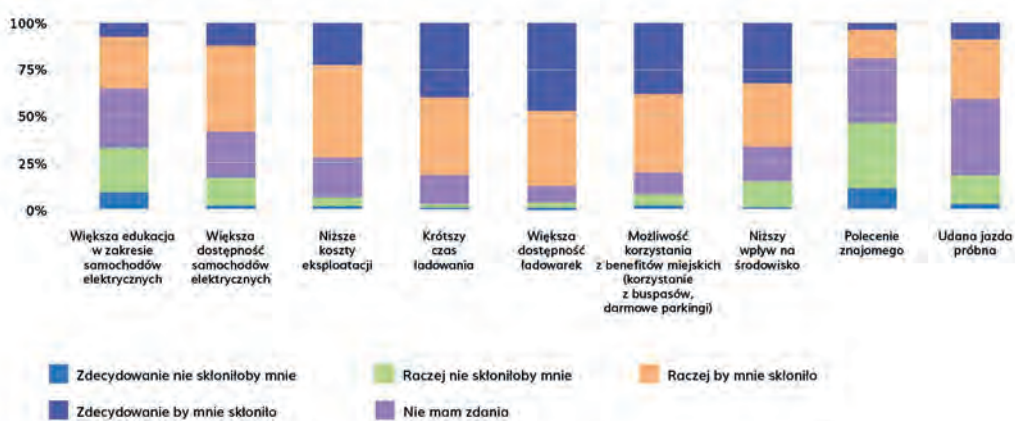
Z badania HERTZ Polska wynika, że użytkownicy samochodów oceniają rozwój elektromobilności niejednoznacznie – widzą korzyści, ale zauważają też problemy. Zdecydowana większość badanych uważa, że elektromobilność

jest potrzebna, jednak więcej niż połowa ma do niej krytyczne nastawienie. Największe obawy (2/3 wskazań) dotyczą ograniczonego zasięgu samochodów elektrycznych na jednym ładowaniu, słabej dostępności ładowarek oraz zbyt długiego czasu ładowania. Większość kierowców nie chce przeznaczać na tę czynność więcej niż pół godziny. Niechęć budzi też wysoki koszt zakupu auta na prąd. Poprawa tych właśnie aspektów do poziomu obecnych parametrów aut benzynowych byłaby dla zdecydowanej większości badanych niezbędna, żeby rozważać przesiadkę do pojazdu elektrycznego. Poza tym do korzystania z elektryka mogłyby skłaniać benefity miejskie oraz niższe koszty eksploatacji.

Znaczna część badanych uważa, że jazda samochodem elektrycznym jest tańsza, a koszt jego utrzymania niższy, jednak bez uwzględnienia kosztów napraw i serwisu ze względu na brak doświadczeń i wiedzy w tej kwestii.

Większość osób docenia ekologiczny aspekt samochodów na prąd, choć oczekiwane są rzetelne dowody bazujące na dokładnych wyliczeniach, porównujących elektryki z samochodami tradycyjnymi pod kątem zanieczyszczeń powstających podczas całego procesu – od wydobycia surowców i produkcji auta, przez użytkowanie, do utylizacji części.

Potrzeby i oczekiwania związane z elektromobilnością



REKLAMA

Efektywne zarządzanie flotą wymaga właściwych kompetencji. I odpowiedniej karty paliwowej.

 | 
we simplify mobility

Ułatwiamy życie profesjonalistom.

Od kart paliwowych, przez rozwiązania do opłat drogowych i narzędzia do zarządzania flotą, po usługi UTA Plus Service dla Twojego pojazdu. Ty wykonujesz swoją pracę - my sprawiamy, że staje się ona łatwiejsza. W całej Europie.

Wspieramy Twoją mobilność: uta.com

Ponad pół miliarda euro stracił transport przez kradzieże w Europie. Kto za to zapłaci?

TSL nie może pozwalać sobie na straty, a już zwłaszcza, kiedy są wynikiem nielegalnych działań. Rzeczywistość jest jednak inna.



TOMASZ CZYŻ,
główny ekspert ds. rozwiązań technologicznych, Inelo z Grupy Eurowag



TOMASZ GÓRALEWICZ,
National Sales Manager, Grupa Eurowag

Kradzieże towaru z ciężarówek to poważny problem, z którym branża TSL zmagają się od dawna, a który w obecnych czasach przybiera na sile. Tylko w ostatnim roku transport takim sposobem stracił aż 500 mln euro.¹ Co więcej, bardzo często nie udaje się odzyskać skradzionego towaru, mimo podjętych kroków i zgłoszenia incydentów. Czy sektor TSL, który już jest na debecie stać na to, by za to płacić? Jakże przepisy zabezpieczają kontrahentów i przewoźników w takich okolicznościach i co można zrobić, by nie dołączyć do grona poszkodowanych?

Skala kradzieży w transporcie w UE
Ostatnie statystyki TAPA – międzynarodowego stowarzyszenia zajmującego się bezpieczeństwem w transporcie zaawansowanych technologii – pokazują, że niedawno problem przestępstw dokonywanych na tle rabunkowym przybrał na sile. W 2023 roku na terenie UE doszło do ponad 8 000 kradzieży podczas transportu, co oznacza, że dziennie takie incydenty miały miejsce średnio 23 razy. Biorąc pod uwagę I kwartał 2024 roku – liczba przypadków na dzień wynosi 29,2

Najniebezpieczniejsze kraje w Europie

Eurostat wskazuje, że najwięcej kradzieży i włamań w przeliczeniu na 100 000 mieszkańców odnotowano w Szwecji – blisko 3 600 przypadków. Na kolejnych miejscach znalazł się Luksemburg (ponad 3 250), Dania (ponad 3 000) i Francja (ponad 2 500). Niemcy zajęły 8 miejsce w rankingu (ponad 1 600 incydentów). Pierwszą dziesiątkę krajów z największą liczbą przestępstw dokonanych na tle rabunkowym zamykają Włochy – blisko 1 480 przypadków. Polska uplasowała się na 20 miejscu z liczbą ponad 500 przestępstw na 100 000 mieszkańców.³ A jak sprawa ta wygląda w transporcie?

Dane z TAPA świadczą o tym, że w czołówce państw europejskich z największym odsetkiem takich kradzieży na pierwszym miejscu są Niemcy (około 2 700 przypadków). Drugą pozycję zajęła Francja (1 200 kradzieży), a na kolejnych miejscach są Włochy i Szwecja. U nas sytuacja nie jest jeszcze tak zła. W Polsce zdarza się zaledwie 2,3 proc. (200 incydentów) ogólnej liczby kradzieży w transporcie w UE.⁴ Kradzieże te dotyczyły zarówno przewożonych towarów, jak

i paliwa czy całych środków transportu.

Na kogo spada odpowiedzialność za przewożony towar? Z pewnością nie ma na to jednoznacznej odpowiedzi. Część przypadków rozstrzyganych jest w sądzie. Warto jednak zaznaczyć, że przewoźnik odpowiada za ładunek od momentu odebrania go od zleceniodawcy. Z tego względu kontrahent może domagać się odszkodowania, ale tutaj przewoźnika chronią przepisy zawarte w konwencji CMR, które wskazują, że może być on zwolniony z odpowiedzialności za towar w przypadku kilku, niezależnych od niego czynników i dowodu na to, że nie mógł zapobiec przestępstwu.

Popłaca bycie czujnym i ostrożnym

Kradzieże w transporcie to poważne zagrożenie, przed którym powinna strzec się każda firma realizująca drogowe przewozy towarów. Jak to zrobić? Wbrew pozorom wiele działań zabezpieczających możemy podjąć bez wysiłku i bez ponoszenia kosztów. Samo uświadomienie sobie zagrożenia i traktowanie go poważnie to pierwszy krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa w transporcie. Ważne jest przy tym zintegrowane działanie kierowców, spedytorów i wszelkich innych osób zaangażowanych w organizację danego przewozu. Przede wszystkim trzeba zadbać o ochronę danych osobowych, aby potencjalni złodzieje nie mieli dostępu do informacji na temat tego, kiedy i po jakiej trasie będzie poruszał się pojazd. W tej kwestii istotny jest m.in. wybór zaufanych partnerów do współpracy i dostawców rozwiązań cyfrowych, aby nie dochodziło do wycieku danych. Kolejna sprawa dotyczy PIN-ów

do kart paliwowych, które nie powinny być udostępniane osobom postronnym. A przed kradzieżą paliwa dobrze jest stosować specjalne i dodatkowe zabezpieczenia na zbiornik, jakimi są np. elektroniczne blokady do wlewu czy tradycyjne rozwiązania antykradzieżowe na korek.

Nowoczesne rozwiązania a bezpieczeństwo transportu

Nowoczesne technologie są ogromnym wsparciem dla firm realizujących przewozy ładunków. Mowa tutaj, m.in. o rozwiązaniach telematycznych, które chronią kierowców i zabezpieczają towary, a także pozwalają uniknąć o wiele większych kosztów. Telematyka umożliwia między innymi śledzenie pozycji pojazdu w czasie rzeczywistym. Oznacza to, że spedytor otrzymuje natychmiastowy alert, jeśli tylko pojazd zjedzie z wyznaczonego korytarza jazdy, a to utrudnia złodziejom jego uprowadzenie. Kierowca prowadzący pojazd może także łatwo poinformować spedytora o zauważonym niebezpieczeństwie, dzięki czemu można na nie błyskawicznie zareagować. Ważną kwestią są też parkingi, bo często to właśnie tam dochodzi do kradzieży. Telematyka może ostrzec przed zbliżaniem się do niebezpiecznego parkingu. Kierowca wcale nie musi na bieżąco śledzić tych danych, bo system sam na ich podstawie tworzy mapę i gdy tylko pojazd znajdzie się w obszarze strefy niebezpiecznej, na ekranie urządzenia wyświetlone zostanie powiadomienie na ten temat. Warto zaznaczyć, że dość osobliwą formą kradzieży jest także skimming, phishing i innego rodzaju wyludzenia dotyczące kart paliwowych. Z tego powodu warto inwestować

w skuteczne rozwiązania antyfraudowe, a jednym z nich jest np. EVA OBU z funkcją Fuel Guard od Eurowag. Nie ma w tym przypadku wymogu wykupu pakietu telematycznego, wystarczy, iż urządzenie jest aktywne do opłat drogowych. Fuel Guard wykorzystuje system GPS, aby weryfikować, czy karta przypisana od numeru rejestracyjnego ciężarówki używana jest w tej samej lokalizacji, co pojazd. W razie wykrycia niezgodności, transakcja jest automatycznie blokowana oraz wysyłany jest stosowny alert. Innym, sprawnym rozwiązaniem antyfraudowym jest także tzw. funkcja Card Lock. Oznacza to, że karta paliwowa jest standardowo zablokowana, aż do momentu konieczności uzupełnienia paliwa. Kierowca, wysyłając stosowny SMS (lub używając aplikacji mobilnej) otwiera 30-minutowe okienko czasowe, w którym możliwe jest dokonanie płatności. Tylko w tym czasie można dokonać transakcji, w innym razie karta pozostaje cały czas zablokowana. Bezpieczeństwo zakupu paliwa można również podnieść poprzez płatności mobilne, przy których nie jest wymagane użycie fizycznej karty, co niweluje ryzyko jej skopiowania.

Systemy TMS w służbie bezpieczeństwa

Zleceniodawcy czy firmy transportowe powinni również mieć na uwadze sprawdzanie kontrahentów, z którymi wchodzić we współpracę. Nie zawsze jest czas na to, żeby sprawdzać podwykonawców danego zlecenia transportowego. Niedopilnowanie jednak tej kwestii może się nieodrobnie skończyć dla przewoźnika czy zleceniodawcy. Bardzo często słyszy się o kradzieżach, w których firma sprzedała ładunek np. poprzez giełdę transportową, ale nie zweryfikowała komu. Oszuści tylko czekają na takie okazje, w których mogą podszyć się pod inną firmę. Dlatego też pomocne w tym wypadku są systemy klasy TMS, gdzie można w łatwy i szybki sposób sprawdzić kontrahenta i zorientować się, czy ma aktywny numer NIP, a także to, czy jest zarejestrowany np. w bazie VIES jako płatnik podatku VAT. W dobie rosnącej przestępczości w transporcie, zachowanie ostrożności jest szczególnie ważne. Warto jednak oprócz politykę bezpieczeństwa na nowoczesnych technologiach oferowanych przez rynek. W wielu sytuacjach, w których zawiedzie człowiek, to właśnie one mogą stanowić drugą, skuteczną barierę ochronną i sprawić, że firma uniknie strat finansowych.

1. TAPA-global.org.

2. Jak wyżej.

3. Europa.eu, Crime statistics 2024.

4. TAPA-global.org.

