

FIRMOWE AUTO



Na rzecz dekarbonizacji

Raport „Green Last Mile Europe Report 2024” potwierdza, że choć greenwashing jest oczywisty, odnowienie floty, więcej dostaw poza domem, postęp technologiczny i preferencje zakupowe konsumentów przyczyniają się do bardziej zrównoważonego sektora ostatniej mili. Raport rzuca więcej światła na zakres, w jakim firmy dostawcze działające w sektorze logistyki robią postępy w swoich wysiłkach na rzecz dekarbonizacji.



ŁUKASZ ŁUKASIEWICZ
Operations Manager,
SwipBox Polska

W raporcie zauważono, że dostawy ostatniej mili odpowiadają za 40 proc. wszystkich emisji związanych z handlem elektronicznym, co częściowo wynika z nieefektywnych i tradycyjnych metod dostawy. Podkreślono też, że pomimo powszechnych twierdzeń o zielonej polityce ze strony interesariuszy logistycznych, nadal istnieje „wszechobecna kwestia greenwashingu”, która wyolbrzymia zrównoważone działania biznesowe. Pozytywnym aspektem jest jednak to, że niektóre firmy wykazały się prawdzi-

wym zaangażowaniem, integrując bardziej zrównoważone praktyki, jak zwiększenie wykorzystania automatów paczkowych, PUDO lub ekologicznych pojazdów. W odniesieniu do tego ostatniego badania sugerują, że tam, gdzie istnieją wydajne i gęste sieci OOH, przeniesienie paczek do pobliskich automatów lub PUDO może znacznie zmniejszyć emisję CO₂. Autorzy raportu uważają również, że należy zbadać, w jaki sposób gospodarka współdzielenia może promować bardziej ekologiczne podejście do dostaw ostatniej mili.

Efektywność i zrównoważony rozwój

Jeśli chodzi o inwestycje w pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, w raporcie stwierdzono, że DHL eCommerce w Holandii osiągnął już 80 proc. wolnych od paliw kopalnych dostaw ostatniej mili przy użyciu elektrycznych samochodów

dostawczych. Firma zwiększyła swoją flotę pojazdów elektrycznych o 700 w 2023 r., a także wykorzystywała biopaliwo HVO w celu zmniejszenia emisji z pojazdów z silnikiem Diesla. W tym czasie fiński operator dostarczania paczek i przesyłek pocztowych Posti z powodzeniem przekształcił jedną ze swoich ciężarówek z silnikiem Diesla w elektryczną, co okazało się opłacalnym rozwiązaniem, które zachęci innych graczy do pójścia w jego ślady. Według Posti koszt konwersji ciężarówki wynosi obecnie około połowy ceny nowej ciężarówki elektrycznej, a dalszy wzrost efektywności kosztowej spodziewany jest po wejściu konwersji do masowej produkcji.

Jeśli chodzi o infrastrukturę ostatniej mili, w raporcie zaproponowano, że wdrożenie wspólnych skrzynek na paczki i wspólnej organizacji transportu wśród dostawców usług kurierskich, ekspresowych i paczkowych (CEP) zwiększyłoby zasięg i zmniejszyło ilość odpadów. Co więcej, stwierdzono, że ekonomia współdzielenia, choć stanowi wyzwanie, dobrze wpisuje się w cele środowiskowe, promując efektywne i zbiorowe wykorzystanie zasobów. Na przykład wdrożenie wspólnych, otwartych automatów paczkowych dla wszystkich firm kurierskich – tzw. crowdshipping – „byłoby znacznie lepsze niż obec-

na, niezdrowa sytuacja, w której kilku przewoźników prowadzi obok siebie nieoptymalne sieci”.

Konsolidacja dostaw i zwiększenie wydajności

Z raportu wynika, że dostawy OOH, w tym automaty paczkowe i punkty odbioru i nadania (PUDO), znacznie zmniejszają emisję dwutlenku węgla poprzez konsolidację dostaw samochodowych i zwiększenie wydajności dostaw. Doskonałym przykładem jest inicjatywa Evri polegająca na przekierowywaniu paczek do ParcelShopów i schowków przed pokonaniem ostatniej mili, co zmniejsza ślad węglowy średnio o 45 proc. Firma Vinted Go odkryła również, że jej dostawy do punktów PUDO charakteryzują się znacznie niższym śladem węglowym (1,1 kg CO₂e) w porównaniu z dostawami do domu (1,77 kg CO₂e). Ponadto badania przeprowadzone przez SwipBox Kontaktfri wykazały, że gdy automaty SwipBox znajdują się w pobliżu użytkowników końcowych, a w jednym punkcie dostarczanych jest 12 paczek (w porównaniu z typową liczbą nieco ponad 1 w przypadku dostawy do domu), potencjalne oszczędności mogą osiągnąć 63 proc., podczas gdy przy 24 paczkach mają szansę wzrosnąć nawet do 82 proc.

Innym wnioskiem płynącym z ra-

portu jest to, że istnieje zauważalny kontyngent konsumentów, których preferencje zmieniają się w kierunku bardziej zrównoważonych opcji dostawy. W Polsce zdecydowana większość respondentów w ankiecie z 2023 r. wskazała dostawę do automatu paczkowego jako najbardziej ekologiczną opcję. Badania pokazują, że prawie 80 proc. klientów wybiera dostawę ekologiczną, gdy ma taką możliwość. Jest tu jednak mały, ale bardzo istotny szczegół. Warunkiem takiego wyboru jest to, że za taką ekodostawę nie będą musieli więcej płacić.

Raport nie stroni również od tematu greenwashingu. Dostawa i pakowanie na ostatniej mili są odpowiedzialne za ok. 40 proc. wszystkich emisji w handlu elektronicznym. Konieczne jest stosowanie autentycznych i przejrzystych praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju, które pozwolą zdobyć zaufanie konsumentów. Co więcej, raport dodaje, że przepisy takie jak CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) oznaczają, że praktyki greenwashingu będą traktowane podobnie jak fałszowanie sprawozdań finansowych. Dlatego też firmy e-commerce i inne przedsiębiorstwa winne takich praktyk będą coraz bardziej narażone na ryzyko zarówno wizerunkowe, jak i biznesowe.



NOWA MAZDA CX-80

PRZESTRZEŃ STWORZONA Z KLASĄ

W Japonii wierzymy, że do osiągnięcia pełni możliwości niezbędna jest przestrzeń. Zrozumiesz to, siadając za kierownicą naszego największego i najbardziej przestronnego SUV-a. Nowa Mazda CX-80 to samochód klasy biznes. Zachwyci Cię szlachetny minimalizm i najwyższa jakość wykonania z troską o każdy detal. Komfortowo pomieści nawet do 7 osób, stając się nie tylko pełną klasy wizytówką dla Twojego biznesu, ale też miejscem radości, dzielonej z najbliższymi. Dzięki dynamicznym i oszczędnym jednostkom napędowym poczujesz niezrównaną przyjemność z prowadzenia, nawet podczas dalekich podróży.

Nowa Mazda CX-80 - przestrzeń z klasą dla Twojego biznesu.

6 LAT | GWARANCJA
MAZDY

W zależności od wersji samochodu średnie zużycie paliwa, energii oraz emisja CO₂ (na podstawie WLTP) wynoszą odpowiednio: 1,6-5,7 l/100 km, 23,9 kWh/100 km oraz 36-149 g/km. Samochody Mazda są wyposażone w układ klimatyzacji zawierający fluorowany gaz cieplarniany o współczynniku ocieplenia globalnego powyżej 150. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji znajdują się na mazda.pl

CRAFTED IN JAPAN



Coraz mniej czasu na instalację tachografów G2V2 w kolejnych pojazdach

Przepisy Pakietu Mobilności nakładają na firmy z branży transportowej wymóg korzystania z tachografów drugiej generacji (G2V2). Obowiązek dotyczy pojazdów, które poruszają się na międzynarodowych trasach. Część przedsiębiorców ma czas na instalację urządzeń tylko do końca roku.



PIOTR GAŚKA

dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego, PKO Leasing

Tachografy G2V2 służą przede wszystkim zwiększaniu szeroko rozumianego bezpieczeństwa na drogach i prowadzeniu działalności transportowej w zgodzie z przepisami. Cele Pakietu Mobilności to także poprawa warunków pracy kierowców oraz zapewnienie uczciwej konkurencji w branży transportowej. Jak przyczyniają się do tego nowoczesne tachografy? Urządzenia automatyzują rejestrację przekraczania granic, zapisują wylądunki i załadunki, pozwalają na 56-dniowe przechowywanie danych i zapewniają zdalny dostęp

do nich służbom kontrolnym. Ułatwia to monitorowanie właściwego działania przewoźników w zakresie np., czasu jazdy, odpoczynku i delegowania kierowców, okresów cooling off czy legalności operacji kabotażowych.

Lepiej się nie spóźnić z instalacją

Od 21 sierpnia ub.r. wszystkie nowe pojazdy wykorzystywane w międzynarodowych przewozach drogowych są wyposażone w tachografy G2V2. Do końca 2024 r. urządzenia te obowiązkowo pojawią się w starszych pojazdach, które są pozbawione inteligentnych tachografów, a do 19 sierpnia przyszłego roku – w ciężarówkach z tachografami pierwszej generacji. Ostatnie w kolejce po nowy sprzęt stoją pojazdy lekkie o masie od 2,5 do 3,5 t – w tej kategorii czas na instalację urządzeń upływa 1 czerwca 2026 r.

Zegar tyka zatem właśnie dla kolejnej grupy przedsiębiorców. Pod presją czasu pojawiają się pytania



o to, jak zoptymalizować wybór pod względem kosztów i technologii. Wielu firmom brakuje wiedzy, zwłaszcza w obliczu początkowego braku niektórych funkcji tachografów G2V2. Przypominam, że opóźnienia w dostępności sygnałów satelitarnych służących do uwierzytelniania zapisów urządzeń doprowadziły do wpro-

wadzenia tzw. przejściowego tachografu w kwietniu 2023 r. Oznacza to, że inteligentny tachograf drugiej generacji został co prawda wprowadzony zgodnie z planem z wszystkimi przewidzianymi funkcjami, ale z wyjątkiem uwierzytelniania satelitarnego Galileo OS-NMA. To jednak nie wpłynęło na główne działanie urządzeń.

Wątpliwości w tym zakresie nie zwalniają jednak z obowiązku doposażenia pojazdów we flocie. Warto to podkreślić, bo brak instalacji wymaganego Pakietem Mobilności urządzenia, równa się karze finansowej – przewoźnicy zapłacą 10 tys. zł, a zarządzający transportem 2 tys. zł. Warto tu jednak wyraźnie dopowiedzieć, że obowiązek wymiany nie obejmuje przewozów krajowych i przewozów międzynarodowych, ale bez przekraczania granic innych państw członkowskich UE.

Jak sfinansować tachograf G2V2?

Nowy obowiązek oznacza dla przedsiębiorców koszty. Jednym ze sposobów sfinansowania urządzeń jest leasing, który pozwala uniknąć jednorazowego dużego wydatku na zakup urządzeń. W ten sposób inwestycja w modernizację floty rozkłada się na raty spłacane w zależności od potrzeb i rodzaju leasingu (operacyjnego lub finansowego) przez okres od 12 do 48 miesięcy. Proces zamówienia, pozyskania finansowania i montażu urządzeń może trwać krótko, zwłaszcza przy relatywnie niewielkich inwestycjach (np. do 50 tys. zł), które mogą być realizowane nie w firmie leasingowej, lecz bezpośrednio u dostawcy.

Oszczędność na ubezpieczeniu floty to żadna oszczędność

Większość przedsiębiorców zdaje sobie sprawę, że w niektórych kategoriach kosztów nie warto szukać oszczędności. Jednym z tych kluczowych obszarów są ubezpieczenia, w tym ubezpieczenia komunikacyjne floty. Nie ukrywajmy – wysokość składki jest jednym z podstawowych parametrów, na jakie zwraca się uwagę przy wyborze ubezpieczenia samochodu. Kierowanie się wyłącznie ceną to błąd.

MARIUSZ ŻURAWSKI

radca prawny, menedżer ds. obsługi klientów strategicznych, EIB

Cięcie kosztów w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych jest jedynie pozorną oszczędnością, która może doprowadzić do dużej straty. Dlaczego? Jak wynika z raportu Komendy Głównej Policji na temat ruchu drogowego, w 2023 r. odnotowano 20 936 wypadków drogowych oraz 365 991 kolizji. Choć było ich mniej niż rok wcześniej, to liczby te nadal są wysokie. Sektor ubezpieczeniowy dostrzega spadek liczby szkód zgłaszanych w ramach OC i AC, ale to nie oznacza, że maleje wartość wypłat. Przeciwnie – wg Polskiej Izby Ubezpieczeń średnia

wartość szkody OC przekroczyła kwotę 10,1 tys. zł (dane po I półroczu 2024 r.). To nawet prawie 1 tys. więcej niż rok wcześniej. Nie zmienia to jednak tego, że kierowcy – zarówno osoby fizyczne, jak również decydenci w przedsiębiorstwach – nieustannie poszukują oszczędności, w tym także w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych. To jedno z największych wyzwań w firmach, zwłaszcza tych posiadających rozbudowaną flotę samochodową.

Pokryć stratę

Podstawowym celem ubezpieczenia AC jest pokrycie straty wynikającej z uszkodzenia lub nawet utraty pojazdu w wyniku wypadku lub kradzieży. Od kilku lat obserwujemy wyraźny trend

wzrostowy cen nowych pojazdów, a także części oraz robocizny w serwisach motoryzacyjnych.

Pomimo rozwoju technologii pozwalającej na odbywanie spotkań online samochody, to nadal podstawowe narzędzie w działalności wielu firm, które w przypadku szkody musi zostać odtworzone. Utrata samochodu w wypadku oznacza konieczność poniesienia dużych kosztów, co z kolei wyraźnie wpływa na wynik finansowy firmy. W tym zakresie pomoc może dobre ubezpieczenie AC dostarczające środki na naprawę uszkodzonego lub kupno drugiego auta.

Warunki umów ubezpieczenia samochodów, które zawierają przedsiębiorstwa, mogą być negocjowane, a to oznacza np. możliwość uzyskania ochrony ubezpieczeniowej dla zdarzeń, których nie obejmują standardowe warunki. Nawet jeżeli część z dodatkowych zapisów może wiązać z wyższym kosztem – choć nie zawsze tak jest – to w ogólnym rozrachunku lepiej zabezpieczają one interesy firmy. Często zdarza się, że podniesiona składka jest nieporównywalnie niższa niż ewentualne skutki finansowe braku ubezpieczenia w poszczególnych kategoriach ryzyk.

Na co zwrócić uwagę

Wśród przykładów zapisów, na które warto zwrócić uwagę, znajdują się:

- zdarzenia wyrządzone umyślnie przez pracowników,
- utrata uprawnień do prowadzenia pojazdów,
- regulacje ułatwiające lub przyspieszające likwidację szkód.

Zdarzenia umyślnie są jednym z podstawowych wyłączeń ochrony dla ubezpieczeń dobrowolnych. W przedsiębiorstwie, w którym zatrudnia się kilkunastu czy nawet kilkuset kierowców, trudno jednak przewidzieć każdą ewentualność. Stosowane na rynku zapisy pozwalają ograniczyć to wyłączenie tylko do działań osób zarządzających przedsiębiorstwem, a w pozostałym zakresie utrzymać ochronę ubezpieczeniową. Kwestia utraty uprawnień wygląda podobnie – może dojść do sytuacji, w której pracownik, kierowca, straci uprawnienia do prowadzenia pojazdu za przekroczenie prędkości prywatnym autem i nie poinformuje o tym pracodawcy (praktyka bieżącego sprawdzania aktualności uprawnień jest dość rzadka). Spowodowanie kolizji służbowym samochodem w takich okolicznościach dla niego samego oznaczać będzie koniecz-

ność zwrotu ubezpieczycielowi kwoty wypłaconej poszkodowanemu w spowodowanym przez niego wypadku. Dla jego pracodawcy może z kolei oznaczać brak możliwości uzyskania odszkodowania. O ile z tą pierwszą okolicznością nie za wiele można zrobić (wynika ona z regulacji ustawowej), o tyle poprzez odpowiednie zapisy w umowie ograniczenie w polisie AC można znieść lub przynajmniej ograniczyć. Podobnie rzecz się ma z likwidacją szkód. Niejednokrotnie szybka likwidacja szkody może przynieść przedsiębiorstwu większe korzyści niż ekstremalne obniżanie wysokości składki ubezpieczeniowej. Z ubezpieczycielem można umówić się na uproszczone procedury dla szkód do określonej wartości, indywidualne stawki za części zamienne czy cenę robocizogodziny. To wszystko sprawia, że wybór zakresu ubezpieczenia floty, poszczególnych regulacji polisowych czy ubezpieczyciela jako partnera biznesowego nie jest łatwym procesem. Sprowadzanie go wyłącznie do porównania warunków finansowych jest nadmiernym uproszczeniem i może doprowadzić do pominięcia oferty, która najlepiej odpowiada potrzebom przedsiębiorstwa.



Przejsć na pojazdy elektryczne i hybrydowe

Dążenie do zmniejszania śladu węglowego, niższe koszty użytkowania, a także korzyści wizerunkowe sprawiają, że coraz więcej firm przechodzi na pojazdy elektryczne lub hybrydowe. Największe korzyści z takiej zmiany można osiągnąć, poprzedzając wybór konkretnych rozwiązań i pojazdów profesjonalną analizą potrzeb firmy.



GRZEGORZ PIÓRO

Technical Development Manager,
SPIE Building Solutions

Według danych z końca lipca 2024 r. w Polsce było zarejestrowanych łącznie 70 579 osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV). Przez pierwsze siedem miesięcy br. ich liczba zwiększyła się o 14 102 szt. (tj. o 6 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2023 r.). To dane z Licznika Elektromobilności PZPM (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego) i PSNM (Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności). W Polsce tzw. rejestracje na firmę stanowią ok. 70 proc. wszystkich pierwszych rejestracji pojazdów osobowych o różnych napędach.

W ciągu ostatnich miesięcy zarejestrowano dużą liczbę pojazdów hybrydowych. Może to wynikać z ich niższych kosztów, szczególnie przy obecnym braku dofinansowania pojazdów w pełni elektrycznych.

Taka decyzja może też być dla wielu firm krokiem pośrednim przed przejściem na w pełni elektryczną flotę. W niedalekiej przyszłości można się spodziewać nowych programów dofinansowania zakupu pojazdów elektrycznych.

Wyposażenie budynku w stację ładowania e-pojazdów wymaga starannego planowania całego procesu

Dla części firm ograniczeniem może być wciąż stosunkowo mała liczba ogólnodostępnych stacji ładowania. Obecnie w Polsce mamy 7563 ogólnodostępne punkty ładowania pojazdów elektrycznych na 4163 stacjach. Tylko w lipcu przybyło 308 punktów. Ciągłe jest ich jednak za mało, więc firma planująca przejście na pojazdy elektryczne musi zainwestować we własne instalacje do ich zasilania. W dłuższej perspektywie jest to korzystne, ponieważ ładowanie pojazdów elektrycznych w miejscu pracy jest wygodne dla kierowców i jednocześnie tańsze niż na ogólnodostępnych stacjach ładowania.

Planując budowę własnej infrastruktury do ładowania, kluczowe jest opracowanie kompleksowej koncepcji, która uwzględni specyfikę budynku, potrzeby

użytkowników oraz aspekty związane z bezpieczeństwem eksploatacji. W ramach tego procesu trzeba wziąć pod uwagę m.in. układ przestrzenny obiektu, np. garażu, dostępność źródeł zasilania, możliwość rozmieszczenia stacji ładowania w dogodnych lokalizacjach oraz infrastrukturę techniczną zapewniającą bezpieczne działanie stacji. Istotna jest również analiza sposobu montażu instalacji, np. na ścianach lub do sufitu, co wpływa na koszty i wybór konkretnych rozwiązań technicznych.

Jaką moc należy zapewnić?

Bardzo ważne jest sprawdzenie, czy obiekt ma wystarczający zapas mocy elektrycznej, aby obsłużyć planowaną liczbę stacji ładowania. Niedobór mocy może prowadzić do przeciążenia instalacji elektrycznej i awaryjnych wyłączeń systemu. W starszych budynkach może być konieczna modernizacja lub przebudowa istniejącej rozdzielni głównej. Często zapotrzebowanie na moc dla planowanego systemu ładowania jest na poziomie zbliżonym lub nawet wyższym niż dotychczasowe zużycie budynku (np. 330 kW dla 30 stacji ładowania przy średniej mocy pobieranej przez biurowiec wynoszącej 300 kW). Na etapie budowy takich zapasów mocy zwykle nie przewidywano. W przypadku niedostatecznej mocy przyłączeniowej może być konieczne złożenie wniosku do lokalnego operatora sieci w celu zwiększenia dostępnej mocy. To kluczowe dla zapewnienia niezawodności stacji ładowania oraz uniknięcia przeciążeń.

Dla stacji wykorzystywanych w miejscach publicznych z możliwością eksploatacji jako ogólnodostępne warto zarezerwować moc 44 kW, ponieważ stacje AC 2x22 kW są najczęściej instalowane w tym segmencie rynku. O ile obecnie stosunkowo niewiele pojazdów wykorzystuje moc ładowania prądem przemiennym 22 kW, o tyle w przyszłości, ze względu na trend zwiększania mocy przekształtników instalowanych w pojazdach, czas ładowania będzie ulegał skróceniu. Dla szybkich stacji ładowania DC niezbędne są znacznie większe moce przyłączeniowe na poziomie 100-400 kW.

Konieczne jest profesjonalne zabezpieczenie p.poż.

Samochody elektryczne posiadają liczne systemy zabezpieczeń na poziomie elektrochemicznym wewnątrz baterii oraz zaawansowany system zarządzania pracą baterii.

Jeśli jednak stacje ładowania znajdują się w garażu podziemnym, trzeba wprowadzić kilka elementów zwiększających bezpieczeństwo przeciwpożarowe. Tutaj z pomocą przychodzą wytyczne sformułowane przez Straż Pożarną i naukowców. Wskazują na dwa kluczowe czynniki: ryzyko długotrwałego rozwoju pożaru z powodu jego niewykrucia oraz ryzyko rozprzestrzenienia się pożaru na inne pojazdy, co może prowadzić do dużych szkód, w tym uszkodzeń konstrukcji budynku.

Aby ograniczyć te czynniki, kluczowe jest szybkie wykrywanie pożaru przez elektroniczne systemy detekcji, co umożliwi wczesne podjęcie działań gaśniczych, a także zastosowanie środków ograniczających rozprzestrzenianie się pożaru przynajmniej do momentu przybycia ekip ratowniczych.

Zaprojektowaniem i doбором profesjonalnych urządzeń powinna zająć się wyspecjalizowana firma, która oceni potrzeby i zaproponuje rozwiązania optymalne z punktu widzenia kosztów i bezpieczeństwa.

Warto zapewnić sobie wsparcie profesjonalnego serwisu

Trzeba też podkreślić, że sama dostawa i uruchomienie instalacji i systemów, w tym stacji ładowania, to dopiero część sukcesu, a dopełnieniem jest ich utrzymanie w pełnej sprawności przez lata eksploatacji. Konieczne jest więc zapewnienie firmie kompetentnego i dobrze wyposażonego wsparcia serwisowego, które zadziała szybko i skutecznie w przypadku wystąpienia jakichkolwiek problemów technicznych.

Jakie firmy przechodzą na elektromobilność

Coraz więcej elektrycznych samochodów wykorzystuje się w parkach logistycznych. Przebiegi nie są tam duże, a coraz częściej dostępny jest też tani własny prąd z fotowoltaiki montowanej na dachach hal, wiat parkingów czy na gruncie. Zapotrzebowanie na audyty i instalacje stacji ładowania z tego typu obiektów rośnie.

Szybki jest wzrost liczby pojazdów elektrycznych we flotach firm kurierskich, w których pojazdy te świetnie sprawdzają się ze względu na relatywnie niewielkie dzienne przebiegi i możliwość wjazdu do stref czystego transportu w miastach. Ładowanie takich pojazdów odbywa się w godzinach nocnych z wykorzystaniem własnych ładowarek.

Pojazdy elektryczne nie zawsze są natomiast najlepszym rozwiązaniem w firmach, w których realizują długie przejazdy, gdzie samochód jest cały czas w ruchu lub gdy muszą być gotowe do wyjazdu w każdej chwili, np. w firmach serwisowych. Wtedy wyłączenie ich z użytkowania na czas ładowania baterii może być trudne do zaplanowania i włączenia w grafik prac.



Obecnie w Polsce mamy 7563 ogólnodostępne punkty ładowania pojazdów elektrycznych na 4163 stacjach. Tylko w lipcu przybyło 308 punktów.