FIRMOWE AUTO

Lekkie pojazdy elektryczne zrewolucjonizują sposób poruszania się po miastach

Miasta na całym świecie borykają się z problemem coraz większego zatłoczenia ulic, rosnących kosztów transportu i palącej potrzeby ograniczenia emisji dwutlenku węgla. Według danych McKinsey przeciętna prędkość jazdy w dużych aglomeracjach nie przekracza 15 km/godz. Dodatkowo średnia liczba pasażerów w samochodach poruszających się po miastach to zaledwie 1,3 osoby[1], co jasno pokazuje, że tradycyjny model transportu indywidualnego nie jest już efektywny. Czy nowe rozwiązania komunikacyjne, takie jak lekkie pojazdy elektryczne, mogą zrewolucjonizować sposób, w jaki poruszamy się po miastach?

MACIEJ PŁATEK
prezes zarządu Electroride

Czym są lekkie pojazdy elektryczne?
Choć kategoria mikromobilności jest dość obszerna (zaliczają się do niej także e-hulajnogi czy e-rowery), to nowoczesne czterokołowce o napędzie elektrycznym są pojazdami wyjątkowymi. Plasują się pomiędzy klasycznymi samochodami osobowymi a skuterami czy np. quadami. Zgodnie z regulacjami unijnymi ich maksymalna masa własna (łącznie z akumulatorem) wynosi 425 kg, a prędkość maksymalna, z jaką mogą się poruszać, to 45 km/godz. Wyposażone są w napęd elektryczny nieprzekraczający 4 kW, dzięki czemu są bezemisyjne i ciche, co ma ogromne znaczenie w kontekście poprawy jakości życia w miastach.
Lekkie pojazdy elektryczne trzy- i czterokołowe zostały stworzone z myślą o indywidualnych użytkownikach. W Polsce mogą być prowadzone już przez osoby powyżej 14. roku życia, które mają prawo jazdy kategorii AM. Dla młodzieży stanowią zatem doskonałą alternatywę dla skuterów spalinowych, które generują hałas i zanieczyszczenia. Z kolei osoby starsze docenią ich prostotę obsługi oraz komfort użytkowania, który pozwala na zachowanie mobilności i niezależności. Coraz częściej pełnią również funkcję drugiego pojazdu w rodzinie, szczególnie użytecznego w codziennych zadaniach jako kompaktowy i tani środek lokomocji na krótkich dystansach. Ich niewielkie rozmiary i łatwość parkowania sprawiają, że są wyjątkowo funkcjonalne w przestrzeni miejskiej.

Jak mikromobilność wpływa na efektywność transportu miejskiego?
W miastach, takich jak Warszawa, Kraków czy Wrocław, korki są nieodłączną częścią codziennych podróży. Jak podaje McKinsey, globalna firma doradztwa strategicznego, prędkość ruchu pojazdów w wielu centrach miast świata wynosi obecnie średnio zaledwie 15 km/godz., a ok. 60 proc. podróży samochodem nie przekracza dystansu 8 km[2]. Elektryki miejskie z kategorii mikro, których zasięg to średnio 75 km, idealnie zaspokajają te potrzeby. Dodatkowo prędkość maksymalna na poziomie 45 km/godz. doskonale odpowiada rzeczywistej szybkości przemieszczania się w godzinach szczytu.
Parkowanie w centrach miast oraz poruszanie się w obszarach o ograniczeniach dla pojazdów spalinowych, takich jak Strefy Czystego Transportu, stanowi istotne wyzwanie dla wielu kierowców. Obszary te, po których mogą się przemieszczać wyłącznie pojazdy spełniające określone normy emisji spalin, sukcesywnie zyskują na znaczeniu w europejskich i polskich miastach. Lekkie pojazdy elektryczne mogą z nich korzystać bez ograniczeń, a dzięki swoim kompaktowym rozmiarom pozwalają na łatwe parkowanie nawet w ciasnych przestrzeniach. W niektórych przypadkach, zgodnie z lokalnymi przepisami, mogą również parkować na chodnikach. Ponadto jako bezemisyjne środki transportu korzystają z dodatkowych przywilejów, takich jak bezpłatne parkowanie czy możliwość korzystania z buspasów, co sprawia, że mogą wyeliminować kilka codziennych problemów kierowców.

Korzyści ekonomiczne i ekologiczne
Pod względem ekonomicznym lekkie pojazdy elektryczne oferują istotne oszczędności w porównaniu z samochodami spalinowymi. Koszt przejechania 100 km takim pojazdem wynosi średnio ok. 6 zł, co stanowi ułamek kosztów podróży samochodem spalinowym, które wynoszą około 60 zł.[3] Ładowanie tych pojazdów jest również niezwykle wygodne. Większość lekkich czterokołowców można podłączyć do domowego gniazdka, co eliminuje konieczność korzystania z dedykowanych stacji ładowania. Co więcej, w przypadku posiadania instalacji fotowoltaicznej, która staje się coraz bardziej powszechna w Polsce, koszty ładowania mogą być niemal zerowe.
Ekologiczne zalety lekkich pojazdów elektrycznych są równie istotne. Transport odpowiada za co najmniej jedną czwartą całkowitej emisji gazów cieplarnianych w Europie[4], zanieczyszczenie powietrza, hałas i pośrednio wpływa na globalne ocieplenie. Wzrost popularności lekkich pojazdów elektrycznych jako alternatywy dla samochodów spalinowych może znacząco ograniczyć emisję CO_2 w miastach. Co więcej, cicha praca tych pojazdów przyczynia się do redukcji hałasu, co jest szczególnie ważne w gęsto zaludnionych obszarach.

Czy lekkie pojazdy elektryczne mogą zrewolucjonizować transport?
Lekkie trzy- i czterokołowce mają potencjał, by zrewolucjonizować transport miejski, choć ich upowszechnienie wiąże się z wyzwaniami. Głównym problemem jest to, że tego rodzaju środki transportu to wciąż nowość i wiele osób nie ma świadomości ich istnienia oraz korzyści, jakie oferują, co ogranicza ich popularność jako alternatywy dla samochodów spalinowych. Dodatkowym wyzwaniem jest niewystarczająca infrastruktura ładowania. Choć wiele pojazdów można ładować z domowego gniazdka, brak publicznych ładowarek 230 V, zwłaszcza w przestrzeni miejskiej, rodzi obawy związane z dostępem do energii i zasięgiem w codziennym użytkowaniu. Z drugiej strony unijne regulacje promujące zeroemisyjny transport wytyczają jasny kierunek zmian, wspierając rozwój nowoczesnych środków transportu. Dążenie do ograniczenia emisji dwutlenku węgla i wprowadzanie Stref Czystego Transportu tworzą sprzyjające warunki dla ich użytkowania. Lekkie pojazdy elektryczne, oferujące wyższy komfort i większe bezpieczeństwo z uwagi np. na zabudowaną konstrukcję, niż inne pojazdy z kategorii mikromobilności, idealnie wpisują się w te trendy. Dodatkowo rządowe programy wsparcia, takie jak „Mój elektryk", które obejmują dotacje na ich zakup, sprawiają, że są one dostępne dla większej liczby kierowców.
Rozwój technologii wykorzystywanych do produkcji nowoczesnych pojazdów elektrycznych postępuje, co zapewni jeszcze większe korzyści z ich użytkowania. Innowacje, takie jak lepsze baterie, bardziej zaawansowane systemy bezpieczeństwa oraz integracja z inteligentnymi systemami transportowymi mogą zwiększyć atrakcyjność tego rodzaju środków lokomocji. Ponadto elektryki miejskie z kategorii mikro wspierają redukowanie barier komunikacyjnych – mogą z nich korzystać nastolatkowie, seniorzy czy nawet osoby z ograniczeniami ruchowymi.
Lekkie pojazdy elektryczne mają potencjał, by zrewolucjonizować transport miejski. Dzięki swoim kompaktowym rozmiarom, niskim kosztom eksploatacji i bezemisyjnemu napędowi oferują odpowiedź na kluczowe problemy współczesnych miast. Ich zastosowanie pozwala zmniejszyć zatłoczenie ulic, obniżyć koszty podróży i znacząco ograniczyć zanieczyszczenie powietrza.

1. https://obserwatorgospodarczy.pl/2021/05/28/samochody-w-miastach-to-przeszlosc/
2. https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/micromobilitys-15 000-mile-checkup
3. Koszty oszacowane na podstawie testów przeprowadzonych przez Pawła Pilarczyka, redaktora naczelnego portalu ITbiznes: https://goodonepr.prowly.com/362 116-w-swiatowy-dzien-oszczedzania-sprawdzamy-najbardziej-ekonomiczne-formy-transportu
4. https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/transport-and-mobility

Polska to dla KIA ważny punkt na mapie Europy – powody wcale nie są oczywiste

Elektromobilność to megatrend, który z powodzeniem rośnie. Jak informuje ACEA (Stowarzyszenie Europejskich Producentów Samochodów), elektryki w Europie wciąż sprzedają się lepiej niż diesle. W Polsce stale rośnie zainteresowanie autami z wtyczką.

AGATA RZĘDOWSKA

Pytana o komentarz dotyczący doniesień, że rynek sprzedaży nowych elektryków się załamał, Monika Krzesak, PR Manager w KIA Polska, odpowiedziała: „ „Choć wiele osób wróżyło, że rynek samochodów na prąd się załamie, to po statystykach niczego takiego nie widać. Poza Niemcami, w interesie których jest wyhamowanie elektryfikacji, sprzedaż aut na prąd w Europie ma się dobrze. Także w Polsce, gdzie pomimo wstrzymania programu „Mój Elektryk" w ścieżce leasingowej, rynek BEV jest na lekkim plusie. Wszystko wskazuje na to, że w całym 2024 r. w Europie sprzeda się około dwóch milionów samochodów elektrycznych i milion hybryd plug-in! Już co piąte nowe auto wyjeżdżające z salonów ma wtyczkę".

Bateria – kluczowy element każdego elektryka

Technologia baterii stanowi kluczowy aspekt rozwoju samochodów elektrycznych. KIA produkuje auta w pełni elektryczne (BEV) od ponad 14 lat. Każda kolejna generacja to większa wydajność, większa gęstość energii – co przekłada się na zasięgi. Przykładowo, w modelu EV6 pojemność baterii wzrosła z 77 do 81 kWh, ale osiągnięto granicę możliwości platformy stosowanej dotychczas. Jak sobie poradzono z wyzwaniem?

„Dalszy rozwój koncentruje się na zwiększaniu wydajności bez znaczącego zwiększania rozmiarów baterii. W przyszłości możliwe jest nawet zmniejszenie ich rozmiarów przy jednoczesnym zachowaniu lub poprawie osiągów. Dane zebrane od użytkowników, takie jak częstotliwość ładowania (średnio 1,5 raza tygodniowo w Europie) i stan naładowania (40 proc.), pomagają nam lepiej dostosować baterie do rzeczywistych potrzeb użytkowników" – wyjaśnia Sjoerd Knipping, Vice President Product & Marketing KIA.

Projektowanie EV3 – odpowiedź na europejskie potrzeby

Z rozmowy z przedstawicielami firmy można wywnioskować, że już nie czas na ekstrawagancję. Teraz zaczyna się projektowanie aut dla mas. Nowy model, EV3, został pomyślany jako kompaktowy, przystępny cenowo samochód elektryczny z dużym zasięgiem, spełniający wymagania europejskiego rynku. Kluczowym celem było stworzenie pojazdu, który mógłby być pierwszym samochodem w gospodarstwie domowym – a właściwie jedynym.

Sjoerd Knipping wyjaśnił, jak optymalizowano koszty produkcji auta. Osiągnięto je dzięki oryginalnej platformie E-GMP i napędowi na przednie koła. Uzyskano większą przestrzeń wewnętrzną, lepszą aerodynamikę i możliwość zastosowania większych baterii. Oferowane są dwie opcje ich pojemności: większa zapewnia zasięg ponad 600 km (WLTP), co eliminuje tzw. „range anxiety" (obawę, że nie dojadę).

Zrezygnowano z droższej technologii 800 V na rzecz systemu 400 V, który wciąż zapewnia jedną z najlepszych wydajności ładowania w segmencie. Dodatkowe innowacje, takie jak kompaktowy system HVAC (Heating, Ventilation, Air Conditioning), obniżają koszty, zmniejszają wagę i zwiększają przestrzeń użytkową.

Europejski rynek – wyzwania i różnorodność

Czy łatwo jest zaprojektować auto dla europejskiego klienta? Knipping zauważa, że Europa to zróżnicowany rynek, obejmujący 41 krajów o odmiennych wymaganiach i tempie przechodzenia na elektromobilność. Dla EV3 kluczowym wyzwaniem było stworzenie uniwersalnego pojazdu dostosowanego do różnych potrzeb. Zasięg 600 km z plusem jest doceniany na każdym rynku. Menedżer zdradził, że KIA planuje rozszerzenie gamy modeli elektrycznych w przyszłym roku i niebawem zacznie się także ich produkcja na Starym Kontynencie.

Chemia i recykling baterii

W odniesieniu do aut z wtyczką niezmiennie od lat wracają pytania o technologie produkcji i recyklingu baterii. Obecnie baterie w EV3 opierają się na chemii NMC (niklowo-kobaltowo-manganowej), ale firma rozważa wprowadzenie LFP (bez kobaltowej, litowo-żelazowo-fosforanowej) w przyszłych modelach.

„W zakresie recyklingu KIA współpracuje z LG Energy Solutions i DB Encore, badając zastosowanie zużytych baterii w systemach magazynowania energii" – dodał Sjoerd Knipping. Mają one zatem szansę otrzymać „drugie życie", a dopiero po tym etapie eksploatacji trafią do recyklingu. Tu warto nadmienić, że zakładów recyklingowych w Europie przybywa. Kiedy najstarsze auta z wtyczką będą wycofywane – odpowiednia infrastruktura i procesy będą w pełni gotowe.

Problemy z infrastrukturą i edukacja klientów

Jednym z wyzwań jest zróżnicowany rozwój infrastruktury ładowania w Europie. Niektóre kraje, jak Holandia czy Norwegia, mają dobrze rozwiniętą sieć, podczas gdy w Polsce dostępność stacji ładowania jest wciąż ograniczona. Przedstawiciele KIA, z którymi rozmawiałam, zauważają, że nie obędzie się bez edukacji klientów. „To naturalne, że wiele osób często nie rozumie technicznych wymogów optymalnego ładowania, nie do końca wie na czym polega rekuperacja i że krzywa ładowania jest ważniejsza niż moc" – wyjaśnia Monika Krzesak. „Większość producentów chwali się, że

ich elektryki mają wysoką moc ładowania. Nie wspominają jednak o tym, że tę szczytową moc osiągają na krótki czas, a potem drastycznie ona spada. Świetnym przykładem jest Tesla Y Long Range, która na początku faktycznie ładuje się z mocą przekraczającą 200 kW, ale już w okolicach 20 proc. naładowania akumulatora moc ta zaczyna szybko spadać, a przy 50 proc. naładowania wynosi już tylko około 100 kW. To zaś znacząco wydłuża całkowity czas ładowania. Dlatego kupując elektryka, warto znać przede wszystkim jego tzw. krzywą ładowania. A jak pokazują niezależne testy, badania i raporty, mało kto pod tym względem może się równać z modelami marki Kia" – dodaje Krzesak. Importer podejmuje działania, by ułatwić komunikację z klientami. Dzięki szkoleniom dealerzy skuteczniej informują użytkowników o możliwościach i specyfikacji technicznej pojazdów. Kluczowe jest tu zrozumienie, na czym polega i od czego zależy czas ładowania – jak osiągnąć 10-80 proc. naładowania auta w 31 minut.

Śmiało walczą o miejsce na rynku

EV3 ma kluczowe znaczenie w popularyzacji elektromobilności. Podczas rozmów z przedstawicielami marki przewinęło się stwierdzenie, że nie boją się chińskich konkurentów. Mają doświadczenie i uznane modele. Nowy model, EV3, jest zwieńczeniem pewnego etapu rozwoju elektrycznych napędów przez koncern.

Podkreślano także wielokrotnie polski wątek bateryjny. Baterie odpowiadają już za około 3 proc. polskiego eksportu. Takie dane podaje Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności. Największy w Europie zakład produkcji baterii znajduje się pod Wrocławiem i należy do LG Energy Solutions. Naturalne jest, że dwie południowokoreańskie firmy ze sobą ściśle kooperują. Jednym z istotnych klientów LG ES jest oczywiście KIA.

W Polsce obecnie zarejestrowano około 70 tysięcy w pełni elektrycznych samochodów, co stanowi penetrację rynku na poziomie 3,3 proc. Infrastruktura ładowania obejmuje blisko 6 tys. stacji ładowania, z czego 25 proc. to szybkie ładowarki (DC). Nie można więc powiedzieć, że aut elektrycznych nie ma gdzie w Polsce naładować. Przed krajem stoi jednak spore wyzwanie – realizacja celów związanych z rozporządzeniem unijnym. Tzw. AFIR nakłada na nas, jako kraju członkowskim, obowiązek dynamicznej budowy sieci ładowania.

Producent posiada w sprzedaży trzy w pełni elektryczne auta. Model EV6 został doceniony zarówno przez profesjonalistów, jak i klientów. Zdobył między innymi takie nagrody jak Car of the Year w 2022 r., Red Dot Design Awards 2022, Auto Świat Moto Awards w kategorii „Auto Klasy Średniej" czy „What Car?". W tym ostatnim przypadku zdobył aż dwa wyróżnienia: tytuł Samochodu Roku 2022 oraz „Elektryczny SUV".

Z kolei model EV9 to luksusowy SUV, dostępny także jako auto siedmiomiejscowe, swobodnie konkurujący z markami premium dzięki użytym materiałom, nowatorskim rozwiązaniom i atrakcyjnej cenie. Zaprojektowany od podstaw jako elektryk, doskonale sprawdza się jako auto rodzinne lub dla osób aktywnie spędzających czas na łonie natury. Dzięki możliwości podłączenia urządzeń do gniazda ładowania w aucie, pojazd może pełnić rolę dużego magazynu energii na kołach (to samo rozwiązanie V2 L jest dostępne w EV6 i EV3). Ciekawostką jest, że ten potężny samochód zdobył tytuł zwycięzcy w konkursie Women's Worldwide Car of the Year w 2024 r. Jury konkursu składało się z ponad 75 dziennikarek motoryzacyjnych z 52 krajów.

„Kiedy zaczynaliśmy projekt EV3, jasnym celem było wykorzystanie tego, czego nauczyliśmy się z EV6 i EV9, i wprowadzenie tego do głównego nurtu. Oczywiście, kiedy rozpoczynaliśmy rozwój tego pojazdu kilka lat temu, mogliśmy jedynie przewidywać, jakie będzie zapotrzebowanie na rynku pojazdów elektrycznych i jakie będą regulacje. Wiedzieliśmy, że rządy często zmieniają swoje polityki – jedyną stałą była strategia zerowej emisji do 2035 r." – wyjaśnił Sjoerd Knipping.

Materiał powstał przy współpracy z KIA Polska

Ubezpieczenie floty elektrycznej wyzwaniem dla firm

W ciągu ostatnich lat elektryfikacja floty pojazdów zyskała na znaczeniu zarówno w Polsce, jak i na świecie, stając się jednym z kluczowych trendów w motoryzacji. Globalna sprzedaż pojazdów elektrycznych (EV) przekroczyła w 2023 r. 13,7 mln sztuk, a w Polsce dynamiczny rozwój sektora EV zaowocował ponad 120 tys. zarejestrowanych pojazdów elektrycznych do końca 2023 r. Na elektryfikację stawia także coraz więcej polskich firm, jednak pozyskanie odpowiedniego ubezpieczenia dla floty może okazać się wyzwaniem.

Trendy w elektryfikacji floty w Polsce i na świecie

W ciągu ostatnich lat elektryfikacja floty pojazdów stała się jednym z kluczowych trendów w motoryzacji na całym świecie, a Polska również nie pozostaje w tyle. W skali globalnej sprzedaż pojazdów elektrycznych (EV) rośnie w szybkim tempie. Według Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA), w 2023 r. sprzedaż EV przekroczyła 13,7 mln sztuk, co stanowiło 15 proc. globalnej sprzedaży samochodów osobowych. To znaczny wzrost w porównaniu z 2020 r., kiedy to EV stanowiły zaledwie 4,1 proc. sprzedaży. W Europie liderami rynku są Norwegia, Niemcy i Francja, gdzie udział EV w rynku przekracza 20 proc. W Chinach, będących największym rynkiem EV na świecie, sprzedaż wzrosła o 93 proc. w 2022 r., osiągając ponad 5 mln pojazdów.

Polska również notuje dynamiczny wzrost w sektorze pojazdów elektrycznych. Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że na koniec czerwca 2024 r. w Polsce zarejestrowano ponad 69 tys. w pełni elektrycznych pojazdów (osobowych i ciężarowych), co stanowi 53 proc. wzrost rok do roku. Razem z autami typu PHEV było ich niemal 120 tys. Warto również zaznaczyć, że rząd polski aktywnie wspiera rozwój elektromobilności, oferując m.in. dopłaty do zakupu EV oraz inwestując w rozwój infrastruktury ładowania. Zgodnie z rządowym planem do 2030 r. po polskich drogach ma jeździć 1 mln pojazdów elektrycznych.

– Od lat obserwujemy wyraźne poruszenie na rynku samochodów elektrycznych. Oczywiście, większość firm nie decyduje się na nagłą elektryfikację floty. Zwykle zaczyna się od jednego pojazdu, potem kolejnego. Sprawdzane są reakcje pracowników, osiągi, wydajność itd., potem stopniowo takich pojazdów przybywa – opowiada Piotr Pilarski, dyrektor biura ubezpieczeń komunikacyjnych w PIB Broker. – Oczywiście, nie brakuje też podmiotów na rynku, które deklarują, że w ciągu najbliższych lat udział pojazdów elektrycznych będzie sięgać nawet 50 proc. całej floty. To wszystko wskazuje, że elektryfikacja będzie postępować i jednocześnie może stanowić nie lada wyzwanie dla firm oraz samych ubezpieczycieli – dodaje.

Konsumenci coraz częściej wybierają EV z powodu niższych kosztów eksploatacji, braku emisji spalin i rosnących zasięgów baterii. Producenci samochodów inwestują miliardy dolarów w rozwój nowych modeli elektrycznych, a wiele z nich zapowiedziało całkowite przejście na produkcję EV w ciągu najbliższych dekad. W efekcie elektryfikacja floty staje się nie tylko trendem, ale także nieuniknionym kierunkiem rozwoju motoryzacji na całym świecie.

Główne ryzyka związane z użytkowaniem pojazdów elektrycznych

Pomimo licznych zalet pojazdów elektrycznych, takich jak niższe koszty eksploatacji i brak emisji spalin, istnieją pewne ryzyka związane z ich użytkowaniem. Jednym z najczęściej dyskutowanych zagrożeń jest ryzyko pożaru baterii. Baterie litowo-jonowe, które są powszechnie stosowane w EV, mogą ulec przegrzaniu i zapłonowi w wyniku uszkodzenia mechanicznego, przeciążenia lub wad produkcyjnych.

Chociaż takie incydenty są stosunkowo rzadkie, ich skutki mogą być poważne. Warto pamiętać, że ubezpieczyciele często dość ostrożnie podchodzą do nowości technologicznych, które pojawiają się na rynku. Choć same silniki elektryczne nie są zupełnie nowe, to jednak ilość danych, jaką dysponują zespoły analityczne, jest znacznie mniejsza niż w przypadku samochodów napędzanych ropą czy gazem.

Nie pomagają tu również doniesienia medialne traktujące o pożarach samochodów elektrycznych. Z oczywistych powodów ubezpieczyciele nie chcą brać na siebie ryzyka ubezpieczenia takiego pojazdu, bo w praktyce muszą wypłacić wtedy pełną kwotę odszkodowania, a pojazdy elektryczne są zwykle droższe niż pojazdy napędzane konwencjonalnymi paliwami.

– Chyba każdy z nas widział nagrania płonących pojazdów elektrycznych – czy to na parkingach, czy gdzieś na otwartej przestrzeni. W ślad za tym idą oczywiście komunikaty medialne i komentarze, które wskazują, że jest to zjawisko bardzo powszechne. Tymczasem, jak podaje Państwowa Straż Pożarna, w latach 2020 i 2021 takich pożarów było po dwa, w kolejnym roku siedem, a w 2023 r. 21. Statystyki wskazują, że do tej pory procentowo ryzyko pożaru auta jest większe w spalinowych odpowiednikach – dodaje Piotr Pilarski, dyrektor biura ubezpieczeń komunikacyjnych w PIB Broker.

> W skali globalnej sprzedaż pojazdów elektrycznych (EV) rośnie w szybkim tempie.

Wyzwania w ubezpieczeniu floty pojazdów elektrycznych

Dlatego właśnie firmy mierzą się z rozmaitymi trudnościami w ubezpieczaniu swoich flot, w których występują pojazdy elektryczne. Jednym z głównych wyzwań są wyższe koszty ubezpieczenia. Pojazdy elektryczne są zazwyczaj droższe od ich spalinowych odpowiedników, co bezpośrednio wpływa na wyższe składki ubezpieczeniowe. Dodatkowo naprawy EV mogą być bardziej kosztowne z powodu wysokich kosztów części zamiennych i specjalistycznej wiedzy potrzebnej do ich serwisowania. Na przykład wymiana uszkodzonej baterii może kosztować kilkadziesiąt tysięcy złotych, co znacznie zwiększa koszty roszczeń ubezpieczeniowych.

Kolejnym wyzwaniem jest ograniczona liczba danych potrzebna do oceny ryzyka związanego z pojazdami elektrycznymi. Tradycyjne modele, opracowane na podstawie danych dotyczących pojazdów spalinowych, mogą być nieadekwatne w przypadku EV. To oznacza, że również firmy ubezpieczeniowe muszą inwestować w badania i rozwój nowych modeli aktuarialnych, które uwzględniają specyficzne ryzyka i charakterystyki pojazdów elektrycznych. Ponadto brak wystarczającej ilości danych historycznych o awariach i wypadkach z udziałem EV stanowi dodatkową trudność w dokładnej ocenie ryzyka.

Zarządzanie flotą pojazdów elektrycznych wiąże się również z wyzwaniami związanymi z infrastrukturą ładowania. Właściciele flot muszą zapewnić odpowiednią liczbę stacji ładowania oraz zarządzać procesem ładowania, aby minimalizować przestoje pojazdów. Problemy z dostępnością i niezawodnością stacji ładowania mogą prowadzić do opóźnień i dodatkowych kosztów operacyjnych, które wpływają na ogólną efektywność floty.

– Gdy występujemy z zapytaniem o ubezpieczenie całej floty, a wśród niej znajdują się pojedyncze jednostki o napędzie elektrycznym, to zdarzają się sytuacje, że ubezpieczyciele oferują polisę na całą flotę z wyłączeniem właśnie pojazdu elektrycznego. Innym przykładem może być sytuacja, w której dysponując kilkoma ofertami, klienci decydują się na droższe rozwiązania, gdyż tylko takie umożliwiają im ubezpieczenie całej floty w jednym miejscu, co jest zazwyczaj najlepszą praktyką w branży. Choć w praktyce brokerskiej zawsze znajdziemy optymalne rozwiązanie, to doświadczenie pokazuje, że tego rodzaju wyzwania są bardzo aktualne – kwituje Piotr Pilarski.

KIA EV3 – mały rozmiar, wielkie możliwości

AGATA RZĘDOWSKA

Usiadłam za kierownicą KIA EV3, samochodu, o którym południowokoreański koncern mówi: „Mamy kompaktowe auto, które dowiezie cię tam, gdzie potrzebujesz, bez zbędnego kombinowania".

Premierowy elektryczny model wypełnia niszę na rynku elektryków. Do tej pory brakowało aut względnie małych, ale pojemnych, z zasięgiem pozwalającym na pokonywanie znacznych odległości. Dziś zaczyna się konkurencja w nowym segmencie, na czym może skorzystać wyłącznie kupujący.

Daje się zapamiętać dzięki zasięgowi i detalom

Testowałam już blisko 150 modeli elektrycznych i zelektryfikowanych aut. Prowadziłam je w wielu krajach Europy. Tym razem ruszyłam po krętych trasach Portugalii. Po całym dniu spędzonym na jeździe mogę powiedzieć, że auto, które wygląda jak mniejsza wersja starszego brata – KIA EV9, to żwawy pojazd, który zapada w pamięć.

Fotele zapraszają do dłuższych podróży, podobnie jak zasięg

W mieście auto może pokonać (według testów WLTP) ponad 700 km, a w trasie bliżej 400 km. Elektryki lepiej radzą sobie w miastach z uwagi na niskie prędkości i możliwość odzyskiwania energii podczas hamowania, co znacząco zmniejsza zużycie energii.

W moje ręce trafiła wersja o większej baterii – 81,4 kWh. Po pierwszych niespełna 100 km podróży przez miasta i poza nimi zużycie wynosiło nieco ponad 12 kWh na 100 km. Co przekładałoby się na możliwość przejechania tego dnia, w zbliżonych warunkach nawet 600 km.

W trasie, przy prędkościach autostradowych, zużycie wzrasta, ale zasięg wciąż pozwala na komfortowe planowanie postojów. Przy jeździe mieszanej osiągniemy około 550 km na jednym ładowaniu, co ogranicza częstotliwość wizyt na stacjach.

Ładowanie jest przewidywalne

Producent obiecuje, że na stacji szybkiego ładowania (DC) o odpowiednich parametrach – oferującej powyżej 130 kW mocy – spędzimy około pół godziny. Warto jednak pamiętać, że na prędkość ładowania wpływa kilka czynników, takich jak moc ładowania auta – tutaj jest to ponad 120 kW, moc ładowania stacji czy temperatura akumulatora w aucie oraz temperatura na zewnątrz. Krzywa ładowania to wykres pokazujący, jak przebiega proces ładowania z uwzględnieniem czasu i mocy (wyrażonej w kW). Im szybciej linia wzbija się ku górze i dłużej utrzymuje się płasko w czasie ładowania, tym można mówić o efektywniejszym procesie, czyli krócej stoimy przy ładowarce. W końcowych etapach pobierania energii linia zawsze opada, co wynika z mechanizmów chroniących żywotność baterii. W KIA EV3 krzywa ładowania jest długo wypłaszczona, ładowanie z pełną mocą jest efektywne, i zdrowe dla baterii – gwarancja na nią to 7 lat lub 150 tys. km.

A co jeśli zabraknie prądu?

Koncern posiada duże doświadczenie w produkcji aut z wtyczką – od zelektryfikowanego modelu Soul przez Niro, aż po wyłącznie elektryczne EV6 i EV9. W tych 2 ostatnich zastosowano ciekawe rozwiązanie pozwalające potraktować auto jak powerbank na kołach. EV3 dzięki technologii V2 L może zasilać urządzenia zewnętrzne, takie jak lodówka turystyczna, hulajnoga elektryczna czy rower a w razie potrzeby nawet dom. W pełni naładowany akumulator pozwala podtrzymać pracę najważniejszych domowych sprzętów przez 10 dni lub więcej, w zależności od ich energooszczędności.

Ceny:
Air – 166 900 zł/184 900 zł
Earth – 179 400 zł/197 400 zł
Business Line – 191 400 zł/209 400 zł
GT Line – 222 400 zł

Napęd
58,3 kWh/81,4 kWh
204 KM/204 KM
Zasięg
Cykl miejski
584-542 km/ 773-737 km
Cykl mieszany
436 - 414 km/ 605-563 km

Bagażnik z tyłu to za mało

Bryła EV3 zachęca do wyjazdów za miasto, a jej wszechstronność zwiastuje rewolucję w sposobie wykorzystania samochodów elektrycznych. Wystarczy już narracji, w której samochód elektryczny jest prezentowany jako drugie auto w domu. KIA EV3 ma ambicje stać się tym jedynym. Koncern zadbał o funkcjonalność. Kompaktowy crossover to auto całkowicie zaprojektowane jako elektryczne. Dzięki temu wykorzystanie przestrzeni jest maksymalne, bez kompromisów czy dróg na skróty. Przejawia się to m.in. w przestronnym przednim bagażniku (frunk), który pomieści kable do ładowania lub zakupy. Ma on rozmiar odpowiadający pojemnemu 25-litrowemu plecakowi. Z tyłu czeka przestrzeń bagażowa o imponującej pojemności 460 litrów. W dodatku kufer ma bardzo ustawny kształt – duże walizki można pakować do niego układając je na boku, a nie, jak w większości samochodów, na płasko. Plus również za to, że po złożeniu oparć tylnej kanapy powstaje równa powierzchnia. Zarówno kobieta o wzroście 1,58 m, jak i postawny mężczyzna powyżej 1,8 m, będą czuć się na każdym z foteli wygodnie.

Dynamiczna jazda i efektywna rekuperacja

O tym, że elektryki to dynamiczne pojazdy nikogo nie trzeba już przekonywać. Producenci wiedzą, że przyspieszenie cieszy, ale wiedzą też, że hamowanie może być w autach na prąd bardzo satysfakcjonujące. KIA umożliwia zwiększanie poziomu rekuperacji za pomocą manetek – dzięki temu możemy lepiej wykorzystywać moc i energię zmagazynowaną pod podłogą. Dostępna jest tu funkcja one pedal drive – kiedy właściwie większość czasu nie dotykamy hamulca, a jedynie wytracamy prędkość zdejmując nogę z gazu.

Co na ekranie KIA?

Infotainment to ważny element projektowania nowoczesnego auta. Tu KIA wychodzi naprzeciw oczekiwaniom i zapewnia dostęp do licznych funkcji i aplikacji na dużym ekranie dotykowym dobrej jakości. Auto bez problemu łączy się z Android Auto i CarPlay. Niebawem dostępne będą funkcjonalności pozwalające korzystać w czasie postoju lub biwaku z Netflix, YouTube czy Soundcloud.

Podsumowanie

KIA EV3 to sprytne auto, o imponującym zasięgu (wariant z baterią o pojemności ponad 80 kWh). Jeździłam podobnymi pojazdami, ale to co urzekło mnie w młodszym rodzeństwie modeli EV6 i EV9 to efektywność. Przekłada się to na rozsądną cenę, dobre wyposażenie i optymalny zasięg – nie ma się co czarować tego oczekują dziś kupujący auta na prąd.

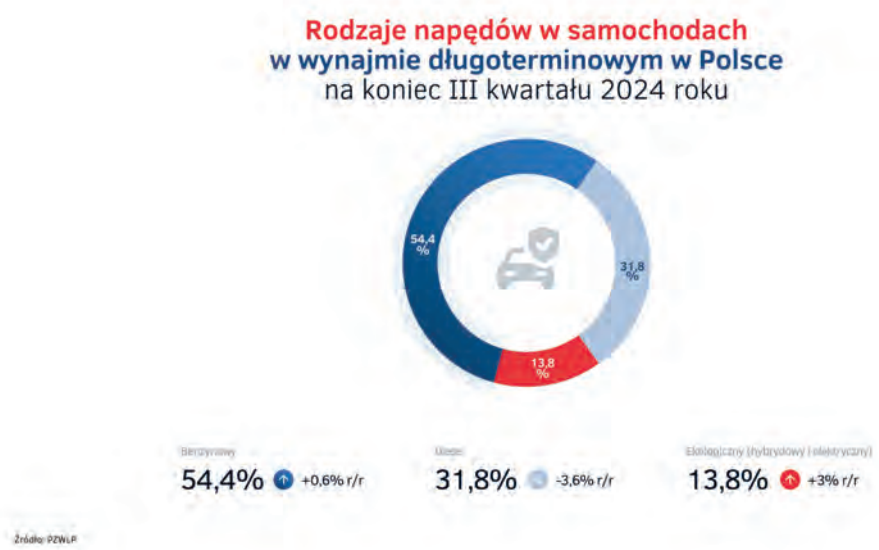
Do każdego auta dodawany jest zestaw Habu, polskiego producenta innowacyjnych rozwiązań do ładowania Green Cell. Dzięki temu urządzeniu nie trzeba montować dodatkowego wallboxa (urządzenia do ładowania przy domu lub własnym garażu) – wystarczy dostęp do tzw. siły.

Rynek wynajmu długoterminowego aut w Polsce coraz większy

Podobnie jak w całym pierwszym półroczu, także i w trzecim kwartale bieżącego roku, sprzedaż nowych aut w Polsce pozostawała na wysokim, znanym sprzed pandemii poziomie. Dynamika wzrostów sprzedaży nie była już jednak tak wysoka jak w pierwszych miesiącach roku, co oznacza, że rynek zaczyna się stabilizować.

Zgodnie z danymi po trzecim kwartale opublikowanymi przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP), na blisko 84 tys. nowych aut osobowych nabytych w tym czasie w Polsce przez firmy, ponad ¼ znalazła się w wynajmie długoterminowym. Rynek wynajmu długoterminowego aut na podstawie wielkości portfela firm zrzeszonych w PZWLP urósł w trzecim kwartale o 7,6 proc. r/r. Wzrost odnotowała również branża Rent a Car (wypożyczalnie samochodów), która zgodnie z danymi organizacji wzrosła o 4,4 proc. r/r.

Dane po trzecim kwartale potwierdzają utrzymujący się od początku roku pozytywny trend. Rynek motoryzacyjny w naszym kraju jest w dobrej kondycji, sprzedaż aut powróciła do poziomów sprzed kryzysu wywołanego pandemią. Jednakże sama dynamika wzrostów tej sprzedaży zaczyna się zmniejszać. Skupiając się wyłącznie na sektorze firm i klientów instytucjonalnych, stanowiących niezmiennie od lat główny motor napędowy polskiego rynku motoryzacyjnego, w trzecim kwartale 2024 roku firmy nabyły łącznie o 3,5 proc. więcej nowych samochodów osobowych niż w analogicznym czasie rok wcześniej. Dla porównania, w całym pierwszym półroczu wzrost ten osiągnął wartość ponad 10 proc. r/r. Świadczy to o powolnym stabilizowaniu się rynku na już osiągniętym poziomie. Wolumen sprzedaży pozostaje wysoki, ale tempo jego wzrostu jest już coraz wolniejsze.



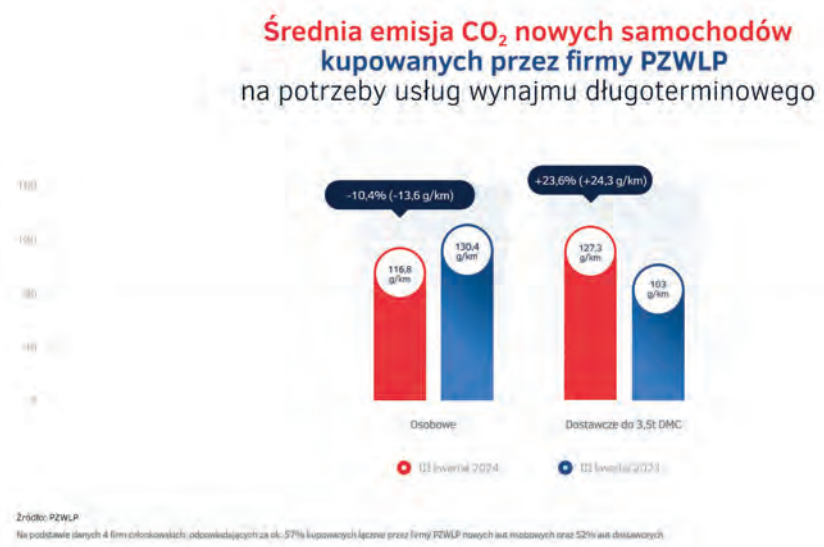
Dynamika sprzedaży aut do firm w trzecim kwartale różniła się w zależności od formy finansowania wybieranej przez przedsiębiorców. Największa wartość, a więc wzrost o 4,2 proc. w porównaniu z analogicznym okresem rok temu został odnotowany w przypadku kredytu, klasycznego leasingu oraz zakupu ze środków własnych liczonych łącznie. Jeżeli zaś chodzi o nowe auta nabywane w wynajmie długoterminowym, to zgodnie z danymi PZWLP, wzrost w trzecim kwartale 2024 r. osiągnął poziom 1,4 proc. r./r. – To, co wyróżnia wynajem długoterminowy na tle rynku i innych form finansowania aut w Polsce, to przede wszystkim duża stabilność i relatywnie duża odporność na czynniki zewnętrzne, także te makroekonomiczne – mówi **Piotr Wróbel, członek zarządu PZWLP**. – Poziom sprzedaży aut w wynajmie długoterminowym w naszym kraju od wielu lat konsekwentnie rośnie, jednakże nie podlega znaczącym i gwałtownym wahaniom, zarówno na plus jak i minus, które są powodowane np. zmianami przepisów, wzrostem cen aut czy też ograniczeniami w dostępności nowych pojazdów. Jest to charakterystyczne dla usług nowych, kiedy rynek znajduje się w fazie nasycania takimi rozwiązaniami. Wynajem długoterminowy samochodów to wciąż usługa stosunkowo młoda w Polsce, nadal widoczna jest ekspansja i zdobywanie nowych obszarów rynku, przede wszystkim segmentu małych i średnich przedsiębiorców, a także sektora publicznego – dodaje.

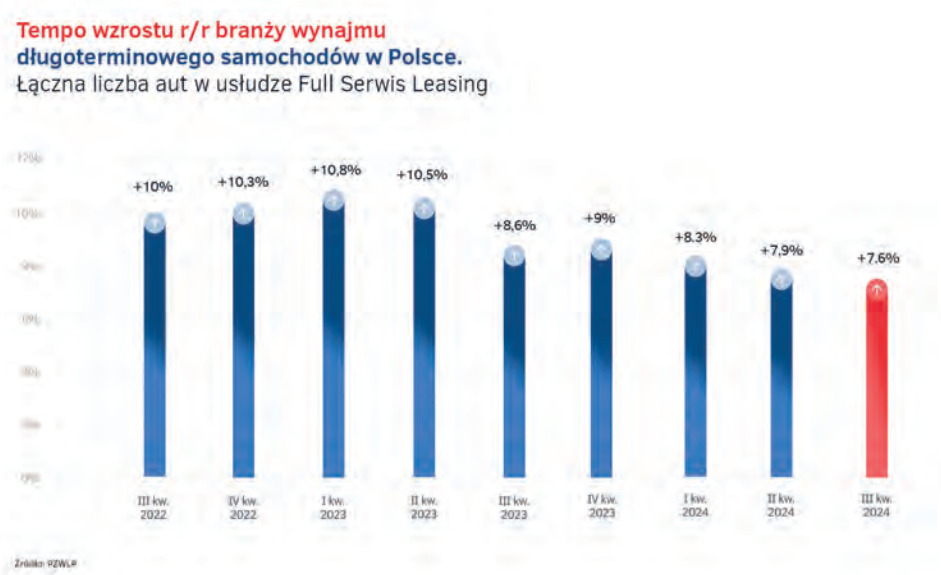
> Rynek wynajmu długoterminowego aut na podstawie wielkości portfela firm zrzeszonych w PZWLP urósł w trzecim kwartale o 7,6 proc. r/r.

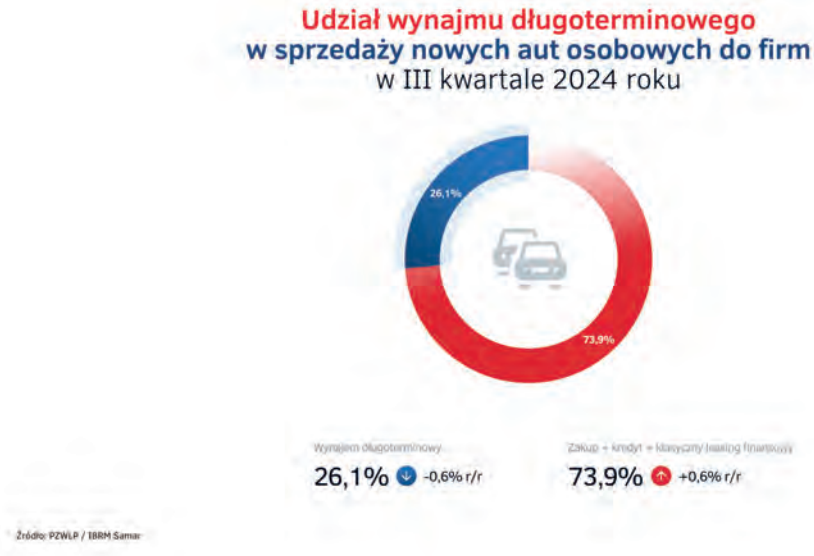
Ponad ¼ aut osobowych nabytych przez firmy w trzecim kwartale w wynajmie długoterminowym

W trzecim kwartale firmy i przedsiębiorcy w Polsce nabyli niemalże 84 tys. (83,8) nowych samochodów osobowych. Jak wynika z opublikowanych danych PZWLP, więcej niż co czwarte (26,1 proc.) auto zakupione w tym czasie znalazło się w wynajmie długoterminowym. Branża zakupiła w trzecim kwartale na potrzeby oferowanych usług 21,9 tys. nowych osobówek.

Rynek wynajmu długoterminowego w Polsce, a więc łączna liczba aut znajdująca się w tej usłudze w naszym kraju, nieprzerwanie rośnie. Na koniec trzeciego kwartału tempo rozwoju (wzrostu łącznej floty pojazdów) wyniosło 7,6 proc. r/r. – Dynamika wzrostu rynku wynajmu długoterminowego w Polsce pozostaje na dobrym, wysokim poziomie – mówi **Robert Antczak, Prezes Zarządu PZWLP**. – Co prawda, w tym roku tempo rozwoju jest nieco wolniejsze niż ok. półtora roku temu, kiedy notowane były wartości dwucyfrowe. Jednakże wzrost na przestrzeni roku o 7,6 proc. przy wielkości rynku wynajmu długoterminowego aut w Polsce szacowanej obecnie na już ponad 300 tys. pojazdów, to według naszej oceny wynik satysfakcjonujący. Tym bardziej że wciąż funkcjonujemy w trudnej ogólnej sytuacji gospodarczej.







> Branża Rent a Car, inaczej niż wynajmu długoterminowego, jest bardzo podatna na zjawiska makroekonomiczne i otoczenie gospodarcze.

Auta w wynajmie długoterminowym coraz bardziej zelektryfikowane

Dane PZWLP po trzecim kwartale potwierdzają, że transformacja napędów stosowanych w samochodach znajdujących się w wynajmie długoterminowym jest niepodważalnym faktem. Co więcej, postępuje relatywnie szybko. Na koniec września 2024 r. najliczniej reprezentowane były auta wyposażone w silniki benzynowe, które stanowiły 54,4 proc. ogółu, a ich odsetek zwiększył się w ciągu roku o 0,6 p.p. Spadek udziału Diesla pozostawał wciąż dynamiczny, w ciągu roku wyniósł aż 3,6 p.p., pojazdy wyposażone w wysokoprężne jednostki napędowe reprezentowały na koniec trzeciego kwartału już niewiele ponad 30 proc. (31,8 proc.). Zdecydowanie najszybciej zwiększa się udział aut wyposażonych w napędy ekologiczne, zelektryfikowane, a więc wszelkiego rodzaju hybryd i samochodów w pełni elektrycznych. Pojazdy tego typu stanowiły w wynajmie długoterminowym w Polsce 13,8 proc. łącznej floty, co oznacza wzrost na przestrzeni roku o 3 p.p. Ponadto dobrze zauważalny jest już udział aut w pełni elektrycznych (BEV), które na koniec września stanowiły 3,2 proc. ogółu, a ich odsetek urósł w ciągu roku o 1,1 p.p.

Średnia emisja dwutlenku węgla nowych samochodów osobowych zakupionych przez branżę wynajmu długoterminowego w trzecim kwartale 2024 r. była niższa o 13,6 g/km i 10,4 proc. niż rok wcześniej i wyniosła 116,8 g/km. Jeśli zaś chodzi o auta dostawcze, to średnia emisja w ich przypadku wyniosła 127,3 g/km i była wyższa o 23,6 proc. i 24,3 g/km w stosunku do stanu w porównywalnym czasie roku 2023.

W liczącej ponad 268 tys. flocie aut w wynajmie długoterminowym firm należących do PZWLP, wśród najpopularniejszych modeli samochodów na koniec września 2024 r. znalazły się: Skoda Octavia, Toyota Corolla, Kia Ceed i Hyundai i30.

Zagrożeniem dla dalszego rozwoju elektromobilności w Polsce

Eksperci PZWLP, a także wielu innych organizacji rynku motoryzacyjnego w Polsce, zwracają jednak uwagę na fakt, że tempo rozwoju elektromobilności w naszym kraju może się wkrótce znacząco zmniejszyć, wobec planów wykluczenia firm i przedsiębiorców – niezależnie od rodzaju finansowania – z grona podmiotów mogących skorzystać z dofinansowania aut elektrycznych w ramach rządowego programu „Mój Elektryk 2.0".

Przedsiębiorstwa stanowią fundament rynku pojazdów elektrycznych w Polsce. Z danych PZPM na podstawie CEPiK wynika, że w okresie I-III kwartał 2024 r. aż 87 proc. nowych elektrycznych samochodów osobowych zostało zarejestrowanych przez firmy, z czego 74 proc. przez podmioty leasingowe i wynajmu długoterminowego. Pominięcie tej grupy w programie dopłat to nie tylko osłabienie dynamiki rynku, ale także ryzyko niewykorzystania potencjału programu i zmarnowania przyznanych środków. PZWLP wspólnie z ZPL (Związkiem Polskiego Leasingu), Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców oraz Ogólnopolską Federacją Małych i Średnich Firm wystosował w tej sprawie apel do polskiego rządu, a także Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Rynek Rent a Car urósł o 4,4 proc. po trzecim kwartale

Wraz z danymi po trzecim kwartale, PZWLP opublikował również informacje dotyczące rynku Rent a Car (wypożyczalni samochodów) w Polsce. Zgodnie z nimi, branża Rent a Car odnotowała wzrost wynoszący 4,4 proc. rok do roku. – Odnotowana po trzecim kwartale roku dynamika rozwoju nie jest wysoka, ale co nas cieszy, jest większa niż na koniec półrocza, kiedy wyniosła zaledwie nieco ponad 1 proc. – mówi **Tomasz Kapelko, członek zarządu PZWLP**. – Musimy pamiętać, że branża Rent a Car, inaczej niż wynajmu długoterminowego, jest bardzo podatna na zjawiska makroekonomiczne i otoczenie gospodarcze. Odmienna jest także struktura klientów, w przypadku wypożyczalni mamy do czynienia zarówno z segmentem dużych i średnich firm, jak i małymi przedsiębiorcami oraz klientami indywidualnymi. Trudna sytuacja gospodarcza wpływa niekorzystnie na decyzje zakupowe firm i osób prywatnych, co ma przełożenie również na korzystanie z usług firm Rent a Car, a więc przede wszystkim krótkoterminowego wynajmu samochodów. W związku z tym wypożyczalnie muszą dostosowywać wielkość swojej floty do panujących warunków biznesowych. W tej sytuacji ponad 4-procentowy wzrost jest jednak dobrą informacją – podsumowuje.