



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 1

Oferta samochodów elektrycznych jest uboga



Radosław Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager



Dostępna oferta modeli samochodów elektrycznych szybko się zwiększa.

Osoby, które nie są na bieżąco z nowinkami ze świata motoryzacji mogą być zaskoczone tym, jak wiele pojazdów trafiło już do sprzedaży lub wkrótce będzie dostępnych w salonach. Wzrost zainteresowania elektrykami i wzrost liczby dostępnych modeli wzajemnie się napędzają.

Autem o napędzie elektrycznym można wyjechać z salonu niemal każdego liczącego się producenta. W Europie kierowcy mogą zamówić jeden z 54 modeli 22 producentów. Najwięcej – aż 9 – ma w ofercie grupa PSA, po 5 Renault, Mercedes czy Tesla. Proekologiczni klienci mogą wybrać nawet Jaguara czy Porsche. Niemniej istotne od liczby dostępnych modeli jest to, że wybierać możemy spośród przedstawicieli wszystkich segmentów. Małe auto miejskie – proszę bardzo: Volkswagen eUp!, SMART ForTwo, Skoda CityGo czy nieco większe Renault Zoe to tylko początek listy. Szukając komfortu dla całej rodziny można wybrać Hyundai Kone, Kię e-Niro lub nieco większe Audi e-Tron. Dla niektórych zaskoczeniem może być też fakt, że elektryki zadomowiły się na dobre także w segmencie aut dostawczych (Citroen Berlingo, Renault Kangoo ZE, Mercedes e-Vito, VW Crafter) i coraz śmielej rozpychają się wśród sportowych – w 2020 roku na drogach będzie można już spotkać Porsche Taycan i Tesla Roadster, a w planach na 2021 jest Maserati GT.

Nie ma wątpliwości, że wybór będzie coraz większy. W ciągu najbliższych dwóch lat liczba modeli z napędem w pełni elektrycznym zwiększy się do ponad 100. To oznacza pięciokrotny wzrost w porównaniu z 2018 r. Jeśli weźmiemy pod uwagę także auta z napędem hybrydowym z możliwością doładowania z gniazdka (plug-in hybrid) oraz pojazdy napędzane ogniwami paliwowymi, to już w przyszłym roku będziemy mieć do wyboru ponad 200 różnych modeli.

Coraz większa oferta w połączeniu z szybkim rozwojem infrastruktury i coraz lepszymi parametrami samochodów elektrycznych, przekładają się na ich popularność. Zdaniem analityków z firmy doradczej McKinsey, w 2020 roku segment pojazdów elektrycznych może stanowić już 5-7 proc. europejskiego rynku, a w 2021 roku osiągnąć poziom dwucyfrowy, co oznaczałoby sprzedaż przekraczającą milion sztuk rocznie.

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 2

Nie mogę mieć elektryka, w okolicy nie ma stacji ładowania



Radosław Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager



Dostępność szybkich ładowarek wcale nie jest konieczna, by na co dzień wygodnie korzystać z elektrycznego samochodu.

Według najnowszego badania InsightOut Lab i marki Volkswagen, z kwietnia z tego roku*, średni dzienny dystans pokonywany samochodem wynosi 51,3 km. Każdym dostępnym obecnie elektrykiem przejedziemy kilka razy więcej na jednym ładowaniu, a ładować go można w domu. To tylko wygodne, ale też korzystne dla akumulatorów. Częste uzupełnianie energii na szybkich ładowarkach może obniżyć trwałość baterii.

Kiedy i gdzie najlepiej ładować elektryczny samochód?

Najlepiej podłączyć samochód do stacji ładowania w nocy, w domu lub w siedzibie firmy. Podczas nocnego postoju czas ładowania nie ma większego znaczenia, a użytkownik może skorzystać z tańszej taryfy nocnej. Ponadto nie obciążamy wówczas sieci, a większość pozostałych odbiorników energii jest wyłączona. Dobrze wiedzą o tym producenci ładowarek i pojazdów EV, dlatego pozwalają na programowanie czasu pracy urządzenia. Natomiast z szybkiego ładowania prądem stałym (stacje DC) należy korzystać jedynie wtedy, gdy jest taka konieczność – np. w trasie lub gdy kierowca musi skorzystać z auta bardzo szybko. Zbyt częste korzystanie z tej metody ładowania może prowadzić do zmniejszenia pojemności baterii i skrócenia cyklu jej życia.

Ładowanie do pełna? Niepotrzebne!

Użytkownik elektrycznego samochodu wcale nie musi ładować go codziennie do 100% pojemności baterii. Nie tylko nie musi, ale wręcz nie powinien. - *Częste ładowanie baterii do pełna, tak jak w przypadku telefonu komórkowego, zdecydowanie skraca czas jej życia. Wiele aut elektrycznych posiada obecnie tzw. tryby long battery life, dzięki którym ładowanie kończy się automatycznie po osiągnięciu poziomu 80% - informuje Radosław Kitala z firmy Arval Service Lease Polska, zajmującej się wynajmem długoterminowym pojazdów. Kiedy zatem należy ładować baterie do 100% jej pojemności? - W zasadzie jedynie, gdy planujemy dłuższą podróż i maksymalny zasięg jest nam rzeczywiście potrzebny. Ewentualnie, jeśli sugeruje to producent - zgodnie ze swoimi zaleceniami, na przykład w przypadku Tesli powinno to być co najmniej raz na trzy miesiące w celu wyrównania napięć w ogniwach – dodaje Radosław Kitala.*

Lepiej ładować częściej, a mniej

Twórcy baterii litowo-jonowych nie mają w tej kwestii wątpliwości. Biorąc pod uwagę cykle życia baterii, optymalny poziom naładowania dla większości obecnie stosowanych technologii mieści się w przedziale 50 – 80%.

* panel Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1101

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

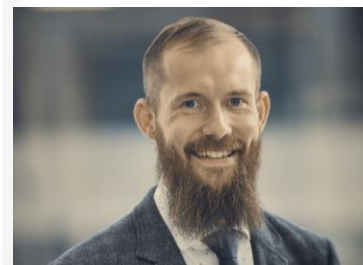
For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 3

Elektryki mają mały zasięg, nadają się tylko do jazdy po mieście



Radosław Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager



Mały zasięg to wada przede wszystkim starszych modeli aut elektrycznych. Producenci akumulatorów robią w tym względzie stałe i szybkie postępy. Nowszymi modelami powinniśmy - przy oszczędnej jeździe - dotrzeć z Warszawy do Gdańska bez potrzeby ładowania. Teslę S można dojechać spod Pałacu Kultury do KAŻDEJ stacji ładowania w Polsce.

Starsze modele i najmniejsze auta mają mniejszy zasięg...

Rynek aut elektrycznych rozwija się niezwykle dynamicznie. W ofercie producentów wciąż pojawiają się nowe modele i co chwila wdrażane są rozwiązania, które burzą kolejne bariery. Mimo to, w dalszym ciągu funkcjonuje wiele mitów na temat pojazdów tego typu. Popularny zarzut to właśnie niewielki zasięg, który miałby sprawiać, że auta elektryczne nadają się tylko do miasta.

Czy to prawda? Mały zasięg dotyczy głównie starszych modeli, które na rynku debiutowały kilka lat temu, lub też aut typowo miejskich – z segmentu A. Prawdą jest, że wiele zależy od tego, w jaki sposób jeździmy i jak zachowujemy się za kierownicą. Dynamiczne prowadzenie czy jazda z prędkością powyżej 130 km/h mają wpływ na zużycie energii i tym samym na zasięg. Podczas jazdy autostradą nie ma odzysku energii z kół, zimą używamy ogrzewania, latem klimatyzacji – to wszystko może obniżyć łączną liczbę kilometrów, którą da się przejechać bez ładowania.

...ale i one pozwalają jeździć kilka dni bez ładowania

Warto jednak przypomnieć wyniki badania InsightOut Lab i Volkswagen z kwietnia tego roku - średni dzienny dystans pokonywany samochodem wynosi 51,3 km. Nawet elektrykami o najmniejszym zasięgu pokonamy na jednym ładowaniu dystans kilkakrotnie większy.

Nowe generacje akumulatorów, dostępne w modelach pojawiających się obecnie na rynku, oferują zasięgi dające możliwość przejechania nawet 400-600 kilometrów na jednym ładowaniu. To oznacza, że przy bardziej pojemnych akumulatorach jedno ładowanie może wystarczyć nawet na cały tydzień jazdy. Daleką podróż wystarczy zaplanować z uwzględnieniem punktów szybkiego ładowania, których w naszym kraju przybywa z tygodnia na tydzień.

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów



Radosław Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager

Przykładowe zasięgi aut elektrycznych, dane fabryczne zgodne z WLTP:

Samochód	Zasięg WLTP (dane fabryczne)
Tesla Model S	610 km
Tesla Model 3	560 km
Tesla Model X	507 km
Kia e-Niro	455 km
Kia e-Soul	452 km
Hyundai Kona	449 km
Jaguar I-Pace	436 km
Opel Ampera-e	423 km
Mercedes EQC	404 km
Audi e-tron 55 quattro	398 km
Nissan Leaf 62 kWh	385 km
Renault Zoe	380 km
Hyundai Ioniq	311 km
BMW i3 120 Ah	310 km
Audi e-tron 50 quattro	299 km
Nissan Leaf 40 kWh	270 km
Seat Mii Electric	258 km
Skoda Citigo-e iv	258 km
Volkswagen e-up!	251 km
Volkswagen e-Golf	222 km

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 4

Elektryki to tylko samochody



Radostaw Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager



Elektryczne auta już zaistniały w społecznej świadomości, jako coś niemal powszechnego. Ale rowery? Za rowerzystą, który żwawo i bez zmęczenia wjeżdża na wzniesienia, Polacy wciąż oglądają się ze zdziwieniem... Tymczasem rowery elektryczne zyskują na popularności, szczególnie w ostatnim czasie, kiedy pandemia wyrzuciła do góry nogami mobilność jaką znaliśmy.

Czym różni się rower elektryczny od tradycyjnego?

Rowery pozwalają bardzo łatwo i sprawnie dostać się z punktu A do punktu B, szczególnie w mieście, gdzie sieć ścieżek sprawia, że w godzinach szczytu na dwóch kółkach przemieszczamy się często zdecydowanie szybciej niż na czterech. Cenimy je także ze względu na walor rekreacyjny i prozdrowotny. Pomagają nam dbać o formę, bowiem nawet codzienne dojazdy do szkoły i pracy mogą być świetnym sposobem na poprawę kondycji fizycznej. Jednak przy dłuższych dystansach lub nierównym terenie oznacza to spory wysiłek... i właśnie w takich sytuacjach świetnym rozwiązaniem jest rower elektryczny. E-bike zapewnia korzyści tradycyjnego roweru, jednocześnie pozwalając uniknąć stania w korkach, wydawania pieniędzy na paliwo czy bilety i szukania miejsc do parkowania. Pedalujemy na nim dokładnie tak samo, jak na tradycyjnym rowerze. Jeśli natomiast potrzebujemy po prostu szybko i bez zadyszki dotrzeć do celu, możemy aktywować wspomaganie elektryczne i odciążyć nasze mięśnie.

Jak duży jest zasięg e-bike'a? Co z serwisem?

Obecne generacje rowerów pozwalają w optymalnych warunkach pokonać ze wspomaganie około 100-150 km. Oczywiście, gdy zużyjemy lub wyłączymy baterię, rower elektryczny nadal jest rowerem, który w „tradycyjny” sposób umożliwia jazdę na dowolną odległość! Wtedy ogranicza nas już wyłącznie własna kondycja.

Kupując pozornie skomplikowany rower elektryczny można mieć wątpliwości, czy nie będzie on awaryjny. Co do zasady, taki rower nie wymaga wcale większej uwagi i zabiegów serwisowych – należy jedynie pamiętać o naładowaniu baterii. Sam system wspomagania elektrycznego jest bardzo odporny na zużycie. Pozostałe elementy takie jak: napęd, hamulce, części mechaniczne są tu takie same jak w zwykłych rowerach.

Czy to legalne?

W rowerze elektrycznym zamontowany jest "silnik", co u wielu osób może budzić pewne wątpliwości - czy to aby na pewno dalej rower? Czy nie trzeba specjalnych uprawnień, dowodu rejestracyjnego, badań technicznych i przeglądów? Nie ma się jednak czym

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 4

Elektryki to tylko samochody



Radosław Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager

martwić. Definicję roweru elektrycznego jako środka transportu narzuca prawo, które jasno określa, kiedy pojazd jest rowerem, a kiedy staje się pojazdem samochodowym lub motocyklem. Prawo w całej Unii Europejskiej określa, że rowerem elektrycznym może być pojazd o mocy maks. 250W, wspomaganie do prędkości 25 km/h i bez możliwości zupełnie samodzielnego napędzania (czyli do jazdy potrzebne jest pedałowanie).

Roweru elektrycznego nie trzeba wcale kupować, żeby nim jeździć

Rosnące zapotrzebowanie na rowery elektryczne dostrzegł Arval Service Lease Polska, lider rynku długoterminowego wynajmu samochodów z pełną obsługą. Firma uruchomiła dla swoich dotychczasowych klientów nowe na polskim rynku rozwiązanie – długoterminowy wynajem rowerów elektrycznych i tradycyjnych. Podobnie jak w przypadku flot samochodowych, w usłudze Arval Bike Lease oferowane są jednoślady z pełną obsługą serwisową i ubezpieczeniem.

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 5

Elektryczne auta wcale nie są zeroemisyjne



Radostaw Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager



W każdym mieście znajduje się ziarno prawdy, dlatego w kontekście pojazdów elektrycznych warto mówić także o tym, że ekologicznych korzyści z takich aut nie można jeszcze mierzyć w dniu zakupu. Ich produkcja wiąże się z większą produkcją CO₂, dlatego bilans emisji staje się korzystny dla środowiska po kilkudziesięciu tysiącach przejechanych kilometrów. Im więcej energii będzie pochodzić z odnawialnych źródeł energii tym szybciej pojazdy elektryczne będą zyskiwać przewagę nad spalinowymi odpowiednikami i będą lepszym wyborem dla klimatu.

Wytworzenie każdego samochodu to proces energochłonny, wiążący się z emisją CO₂ do atmosfery. W przypadku aut elektrycznych ta emisja jest wyższa, czasem nawet dwukrotnie, niż w przypadku ich spalinowych odpowiedników. Ma to przede wszystkim związek z produkcją baterii zasilającej pojazd elektryczny. Dlatego początek użytkowania takiego samochodu to czas, w którym bilans emisji CO₂ nie jest jeszcze korzystny. Jednak, w przeciwieństwie do aut spalinowych, z biegiem lat samochód elektryczny staje się coraz bardziej ekologiczny.

Wiele zależy od użytkownika

Gdyby założyć, że samochód będzie zawsze ładowany za pomocą prądu powstałego wyłącznie z odnawialnych źródeł energii, wyrównanie różnic w produkcji pojazdu spalinowego i elektrycznego wymagałoby przejechania elektrykiem 50-60 tys. km. Tak byłoby jednak w idealnym świecie. W rzeczywistości, patrząc na miks energetyczny w Polsce, takim autem trzeba przejechać ponad 75-90 tys. km, aby wyrównać emisję CO₂ względem pojazdów spalinowych. Jednak z każdym przejechanym kilometrem staje się ono coraz bardziej ekologicznym wyborem, a użytkownik takiego samochodu może zdecydowanie poczuć, że robi coś dobrego dla środowiska. To mocny argument na rzecz inwestowania w odnawialne źródła energii i kompleksowe podejście do elektromobilności.

Korzyści po czasie

Dobłą wiadomością jest to, że już dziś wiele osób decydujących się na pojazd elektryczny to klienci bardzo świadomi, dbający o ekologiczne podejście w każdej dziedzinie życia. Często są to osoby korzystające np. z własnych instalacji fotowoltaicznych, które wykorzystują je także do ładowania pojazdów. Dzięki temu ich auta osiągną zeroemisyjność dużo wcześniej.

By sprawdzić, jak szybko ekologiczne korzyści z pojazdu elektrycznego zrównoważą ilość CO₂ wyemitowaną podczas jego produkcji, można skorzystać z kalkulatora Transport & Environment: <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/electric-cars/how-clean-are-electric-cars>.

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 50

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 6

Jeśli dostawczak, to tylko diesel!



Radostaw Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager



Jeśli dostawczak, to tylko z napędem diesla? Nieprawda! Dostawcze samochody elektryczne idealnie sprawdzają się w przedsiębiorstwach działających w miastach i okolicach miast. Elektryczne pojazdy o zasięgu 170-280 km już obecnie z powodzeniem wykorzystywane są przez firmy kurierskie czy logistyczne. Tylko kwestią czasu jest ich masowe wykorzystanie przez mniejszych przedsiębiorców. Przemawiają za tym koszty użytkowania, komfort i spodziewane zmiany w przepisach.

Lekkie samochody dostawcze są kluczowym elementem miejskich systemów dystrybucji i transportu. Obecnie na rynku dostępnych jest kilka modeli dostawczych pojazdów renomowanych producentów z całkowicie elektrycznym napędem. Zeroemisyjne dostawczaki dysponują ładownią od kilku do kilkunastu metrów sześciennych, ładownością sięgającą jednej tony, a mocą silnika czy dostępnym momentem obrotowym czasem prześcigają swoich spalinowych kuzynów. Elektryczne pojazdy spełnią zatem oczekiwania zarówno kurierów, małych sprzedawców, firm usługowych jak i przedsiębiorstw o większych potrzebach - zajmujących się dostawami czy przeprowadzkami.

Komfort użytkowania

Kierowcy elektrycznych samochodów dostawczych bardzo chwalą je za komfort jazdy, ciszę w kabinie, a także mocne i elastyczne jednostki napędowe. Ich dodatkową przewagą nad pojazdami napędzanymi silnikami diesla jest możliwość skorzystania z buspasów, co w zakorkowanych centrach dużych miast, ma niebagatelne znaczenie. Szczególnie jeśli ważny jest czas dostawy. Ułatwieniem i oszczędnością dla firmowego budżetu może być również możliwość bezpłatnego parkowania w miejskich strefach płatnego parkowania.

Idealne do miasta

Dostawy w gęstym ruchu miejskim oznaczają częste postoje, wielokrotne uruchamianie silnika w ciągu godziny, ruszanie i hamowanie co kilkaset, a nawet kilkadziesiąt metrów. To warunki pracy, które dla silników diesla są dalekie od idealnych. W efekcie samochody spalają sporo paliwa, a prawdopodobieństwo usterki silnika rośnie. W tych samych okolicznościach pojazdy elektryczne spisują się doskonale. Nie produkują spalin, liczba startów i zatrzymań praktycznie nie ma znaczenia, zaś podczas hamowania energia trafia z powrotem do akumulatorów. Przy zużyciu energii rzędu 25 czy nawet 30 kWh na 100 km koszt pokonanej trasy jest wielokrotnie niższy niż w przypadku tankowania turbodiesla zużywającego 10-15 litrów na każde 100 km. Co więcej, można zapomnieć o stacjach benzynowych czy raczej stacjach ładowania, bo samochód po zakończonej zmianie lub choćby w podczas przerwy, można doładować we własnej firmie. Trzeba też pamiętać, że przepisy zabraniające wjazdu nieekologicznymi samochodami do centrów miast już niebawem mogą obowiązywać także w Polsce. Warto się na to przygotować. Sprzyjać temu może odpowiedni system dopłat lub zachęt fiskalnych do elektrycznych aut, na który wciąż w Polsce czekamy.

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek - agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów



Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 7

Serwisowanie elektryka jest drogie i skomplikowane



Radostaw Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager

Nowoczesne rozwiązania i wszelkie innowacje kojarzą się ze skomplikowaną konstrukcją i wysokim stopniem zaawansowania technicznego. Stąd pewnie przekonanie o tym, że samochód elektryczny musi być trudny w obsłudze i kosztowny w serwisowaniu. Nic bardziej mylnego! Choć napęd EV to rewolucyjne rozwiązanie w motoryzacji, bazuje on na prostym silniku elektrycznym wraz z zestawem baterii i kilku sterownikach.

Inżynierowie wskazują, że przeciętnie samochody w pełni elektryczne (BEV) mają pięcio- lub nawet sześciokrotnie mniej części niż pojazd o napędzie konwencjonalnym. To oznacza zdecydowanie mniejszą liczbę podzespołów, które mogą ulec awarii. Przy właściwym użytkowaniu pojazdu, będziemy więc znacznie rzadziej odwiedzać warsztat samochodowy, co wiąże się też z niższymi kosztami eksploatacji.

Czego nie musisz naprawiać?

W przeciwieństwie do współczesnych silników benzynowych czy wysokoprężnych, pojazdy o napędzie elektrycznym nie posiadają m.in. wtryskiwaczy paliwa, turbosprężarki, kompresora, filtra cząstek stałych, koła dwumasowego, zaworu EGR, a nawet rozrusznika czy chociażby alternatora!

W przypadku poważnych usterek silnika spalinowego za naprawę lub wymianę tych elementów w trakcie całego okresu użytkowania samochodu, kierowca może zapłacić, lekko licząc, od kilku do nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. To zatem kwota realnej oszczędności, którą niesie za sobą wybór elektryka.

Jakie prace serwisowe będą konieczne?

Oczywiście auto elektryczne także wymaga wizyt w warsztacie, lecz wiele prac serwisowych odbywa się z mniejszą częstotliwością niż w pojazdach z napędem konwencjonalnym. Oto podstawowe czynności, które trzeba będzie cyklicznie realizować:

- o wymiana płynu chłodzącego baterie - zazwyczaj co 4 lata
- o regularna wymiana oleju w przekładni napędowej mniej więcej co 150-160 tys. km lub co 3-4 lata
- o wymiana filtra kabinowego
- o wymiana klocków i tarcz hamulcowych jest znacznie rzadsza niż w przypadku tradycyjnych aut, ze względu na systemy odzyskiwania energii kinetycznej podczas zwalniania. Układ napędowy w pojazdach elektrycznych może redukować prędkość i produkować energię. W efekcie wystarczy zdjąć nogę z gazu i pojazd zwalnia, a kierowca znacznie rzadziej musi używać hamulca. To oznacza wydłużenie okresu żywotności klocków i tarcz hamulcowych. Ważne jest jednak, by nie rezygnować ze standardowego hamowania, ponieważ nieużywany układ może... zardzewieć.

Poznaj naszą ofertę samochodów elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów



Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 8

Rower elektryczny to rozwiązanie dla wąskiej grupy użytkowników



Radostaw Kitala
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager

Rowery z elektrycznym wspomaganie dopiero od niedawna zyskują popularność. Jednak wiele osób jest wciąż przekonanych, że nie jest to rozwiązanie dla nich, ponieważ nie są w odpowiednim wieku, nie lubią jeździć po ulicy albo na takim jednośladzie nie uda im się wyrobić dobrej kondycji. To wszystko mity. Rosnąca dostępność tych pojazdów to szansa na to, by przekonać polskich cyklistów, że rower elektryczny jest naprawdę dla każdego.

Podstawowym mitem, jaki dotyczy rowerów wspomaganych elektrycznie jest to, że użytkownik musi uważać na mnóstwo ograniczeń. W końcu jest w nich zamontowany „silnik”, więc zapewne taki pojazd wymaga załatwiania podobnych formalności, jak w przypadku samochodu. Nic bardziej mylnego. Prawo w Unii Europejskiej określa, że rowerem ze wspomaganie elektrycznym może być pojazd o mocy maks. 250 W, ze wspomaganie do prędkości 25 km/h i bez możliwości napędzania wyłącznie napędem elektrycznym – do jazdy konieczne jest pedałowanie. Znajomość tej definicji pomaga rozwiązać także inne mity na temat e-rowerów. A tych istnieje naprawdę wiele:

Chcę poprawić kondycję, a e-rower w tym nie pomoże

To bardzo częste przekonanie, które jest zupełnie niezgodne z prawdą. Napęd w e-rowerze ma nas wspomagać wtedy, gdy tego potrzebujemy. Nie wyręcza nas natomiast w pedałowaniu. Podczas całej jazdy spalamy więc kalorie, a bardziej strome góry pokonujemy bez zadyszki i silnego obciążenia dla stawów. Wspomaganie możemy też po prostu wyłączyć, gdy akurat mamy ochotę się zmęczyć.

Boję się jeździć po jezdni, więc nie mogę korzystać z roweru wspomagane elektrycznie

To również nie jest problem, ponieważ takim rowerem można jeździć po ścieżkach rowerowych. Ważne jest oczywiście odpowiedzialne i ostrożne zachowanie, ponieważ na takim pojeździe osiągamy często większą prędkość niż inni rowerzyści.

Rowery elektryczne nie są dla osób w moim wieku

Co ciekawe, takie przekonanie można spotkać w różnych grupach wiekowych. Młodszy użytkownicy zakładają, że jazda ze wspomaganie nie jest im potrzebna, natomiast starsze osoby czasem po prostu boją się technicznych nowinek. Tymczasem e-rower nie zna różnicy pokoleniowej i odpowiada na potrzeby każdej grupy wiekowej. Seniorom ułatwi przemieszczanie się bez obciążenia, a młodym ludziom umożliwi np. dotarcie do pracy bez zmęczenia i konieczności przebiegania się.

E-rowery są przeznaczone do jazdy po mieście, a ja lubię weekendowe wycieczki

Podobnie jak w przypadku klasycznych rowerów, także ich elektryczne odpowiedniki występują w wielu rodzajach i są dostosowane do różnych warunków. Można wybrać e-rowery w wersji trekkingowej czy MTB, a jeśli nie planujemy jazdy wycieczkowej, nawet zwykły miejski model poradzi sobie z wycieczką po utwardzonej drodze.

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów



Jeśli bateria rozładowuje się w połowie trasy, będę mieć problem z powrotem

Rower ze wspomaganiem elektrycznym, w którym rozładowuje się bateria, nie różni się od klasycznego. Można na nim dalej normalnie jeździć, używając wyłącznie siły mięśni. Nie ma też dużego ryzyka, że podczas jednego przejazdu rozładujemy akumulator – zasięg e-roweru to ok. 120-150 km na jednym ładowaniu. Gdy bateria się wyczerpie, w około 2 godziny można naładować ją do ok. 80% w zwykłym gniazdku.

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.com | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 9

Samochody elektryczne są dużo droższe od konwencjonalnych



Radosław Kitala
Consulting & Arval Mobility
Observatory Manager

Obawy związane z ceną zakupu i kosztem użytkowania aut elektrycznych to jeden z czynników, który najczęściej zniechęca do korzystania z takich pojazdów. Tymczasem w ciągu ostatniego roku wiele zmieniło się pod tym względem. Dziś można już użytkować zeroemisyjny samochód, płacąc mniej niż w przypadku konwencjonalnego pojazdu, a dodatkowo zaoszczędzić na koszcie paliwa i serwisowania. Śmiało możemy więc powiedzieć, że auta elektryczne nie tylko nie muszą być droższe od spalinowych, ale niektóre wręcz pozwolą zredukować wydatki.

Jak wynika z tegorocznego „Barometru Flotowego” Arval Mobility Observatory, polscy menedżerowie flot pytani o to, co najbardziej zniechęca ich do wprowadzenia pojazdów elektrycznych w firmach, najczęściej wskazywali wyższą cenę zakupu zeroemisyjnego auta. Faktycznie, w wielu przypadkach takie samochody kosztują więcej niż ich spalinowe odpowiedniki, ale przestaje być to regułą. Duży wpływ na zmianę tej sytuacji miało wprowadzenie programu dopłat „Mój elektryk”, w którym osoby fizyczne, firmy i instytucje mogą otrzymać dopłatę z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nie tylko do zakupu, ale też wynajmu i leasingu samochodów elektrycznych. Dofinansowanie uzyskać można w przypadku pojazdów osobowych o wartości do 225 tys. zł i wynosi ono 18 750 zł lub 27 000 zł dla użytkowników, którzy zadeklarują, że rocznie pokonają autem więcej niż 15 000 km. Dla samochodów dostawczych nie obowiązuje limit cenowy, natomiast dopłata wynosi 20% kosztów kwalifikowanych (nie więcej niż 50 000 zł) lub 30% kosztów kwalifikowanych (nie więcej niż 70 000 zł), jeśli użytkownik zadeklaruje minimalny roczny przebieg na poziomie 20 000 km.

W przypadku wynajmu długoterminowego, skorzystanie z programu „Mój elektryk” jest nie tylko prostsze, ale też wyjątkowo opłacalne. W Arval samochód elektryczny z dopłatą może mieć miesięczną ratę niższą o nawet 800 zł niż jego spalinowy odpowiednik, a to już bardzo znaczące obniżenie kosztów. Oszczędza się też czas, ponieważ to firma oferująca wynajem załatwia większość formalności związanych z dopłatą.

Warto wiedzieć, że istotnym aspektem, wpływającym na różnicę w cenie pojazdu z napędem elektrycznym i konwencjonalnym, jest klasa auta. Jeśli rozważamy zakup małego, miejskiego auta to w salonie zobaczymy największy rozdźwięk między samochodem klasycznym a zeroemisyjnym. Ale już w segmentach kompaktowym i rodzinnym te różnice są znacznie mniejsze, a elektryczne auta premium często są tańsze od konwencjonalnych odpowiedników.

Poznaj naszą ofertę samochodów elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life



POGROMCY
Elektromobilnych Mitów

Mit nr 9

Samochody elektryczne są dużo droższe od konwencjonalnych



Radosław Kitala

Consulting & Arval Mobility
Observatory Manager

Na przekór rosnącym cenom paliwa

Przejazd 100 km autem z silnikiem Diesla to koszt ok. 57 zł, tymczasem samochód elektryczny pokona tę trasę za ok. 11 zł – wynika z wyliczeń portalu autobaza.pl. W tym roku ceny paliw na stacjach biją rekordy i każdy dłuższy wyjazd może okazać się droższy od poprzedniego. Oczywiście rosną także ceny prądu, bo drożeje wszystko, jednak nadal koszty tankowania i ładowania dzieli przepaść. Jest to kolejny element oszczędności, jakie możemy poczynić dzięki pojazdowi zeroemisyjnemu. Ma to wpływ na całkowity koszt użytkowania pojazdu, bo trzeba pamiętać, że składa się na niego wiele czynników – nie tylko koszt zakupu samochodu. Składowymi są także koszty napraw i serwisowania, które w przypadku aut zeroemisyjnych są niższe niż w pojazdach konwencjonalnych.

Według wyliczeń z badania ELAB, realizowanego na zlecenie PSPA, średni całkowity koszt użytkowania samochodu elektrycznego, na który wzięliśmy rządową dotację, zrównuje się z pojazdem spalinowym po ok. roku. A jak pokazuje doświadczenie, w wynajmie koszt użytkowania samochodu EV może być już na starcie niższy niż w przypadku jego konwencjonalnego odpowiednika.

Własna ładowarka + panele fotowoltaiczne = samowystarczalny pojazd

Jeszcze większy wpływ na koszty użytkowania auta elektrycznego może mieć korzystanie z własnej stacji ładowania. Dzięki współpracy Arval i Columbus Energy, zeroemisyjny pojazd może być właściwie samowystarczalny – użytkownik korzysta z wynajętego samochodu i zainstalowanego w domu lub firmie punktu ładowania, a energia pochodzi z instalacji fotowoltaicznej. Takie rozwiązanie pozwala zaoszczędzić nawet 7200 zł rocznie na kosztach paliwa w porównaniu do tankowania auta z napędem konwencjonalnym. W pakiecie dostępne jest zeroemisyjne auto z dofinansowaniem z programu „Mój Elektryk” oraz ładowarką Go Power o mocy 7 lub 11 kW. Analitycy firmy Columbus wyliczają, że wystarczy siedem paneli fotowoltaicznych, by móc ładować auto wyłącznie energią pozyskiwaną ze słońca. Co istotne, samochód zasilany w ten sposób jest nie tylko oszczędny, ale też w pełni zeroemisyjny.

Kontakt dla mediów:

Agnieszka Goworek – agnieszka.goworek@arval.pl | +48 22 45 45 500

Poznaj naszą ofertę samochodów
elektrycznych na
www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life