

VEHICULE ELECTRICI CU BATERII (BEV) PENTRU FLOTE: SĂ SPULBERĂM MITURILE CU PRIVIRE LA BEV-URI

Februarie 2025



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life

VEHICULE ELECTRICE CU BATERII (BEV) PENTRU FLOTE: SĂ SPULBERĂM MITURILE CU PRIVIRE LA BEV-URI

INTRODUCERE

P.04

MITUL 1: „VEHICULELE ELECTRICE SUNT PEA SCUMPE”

P.05

- Un TCO mai mic: Un avantaj cheie
- Găsirea modelului adecvat în funcție de bugetul dvs.
- Costuri de întreținere
- Performanța costurilor pe termen lung
- Stimulente acordate de guvern

MITUL 2: „BEV-URILE NU AU SUFICIENTĂ AUTONOMIE”

P.07

- Autonomia oferită de BEV crește constant
- Telematica ajută și mai mult la diminuarea preocupărilor legate de autonomie
- Crearea unui profil al șoferului și analiza cazului de utilizare: Alegerea modelului BEV potrivit pentru nevoile dvs.

MITUL 3: „ÎNCĂRCAREA ESTE MULT PEA COMPLICATĂ”

P.08

- Infrastructura de încărcare se îmbunătățește
- Încărcarea mai rapidă înseamnă un timp de nefuncționare mai scăzut
- Opțiuni simplificate de plată la stațiile publice de încărcare
- Investițiile în infrastructuri de încărcare acasă și la birou

MITUL 4: „BATERIILE EV SE DETERIOREAZĂ PEA REPEDE”

P.10

- Garanțiile bateriilor
- Ratele de deteriorare

MITUL 5: „BEV-URILE DĂUNEAZĂ MEDIULUI”

P.11

- Emisiile de CO₂ generate de BEV-uri vs vehicule ICE, pe durata de viață
- Compensarea emisiilor de carbon generate în producția de baterii
- Considerente privind reciclarea bateriilor

MITUL 6: „ELECTRIFICAREA ESTE IMPOSIBILĂ ÎN CAZUL FLOTELOR COMERCIALE”

P.12

- Trasee și tipare de utilizare
- BEV-uri și obiective de sustenabilitate
- Planificarea strategică este obligatorie

CONCLUZIE: CU STRATEGIA CORECTĂ, FLOTELE POT VALORIFICA PE DEPLIN BENEFICIILE BEV-URILOR

P.13



INTRODUCERE

În ciuda unei scăderi înregistrate anul trecut, în Europa, tendința de adoptare a vehiculelor electrice continuă să fie una puternică: în anul 2024, cota de piață a vehiculelor electrice pe baterii (BEV-uri) a fost de [12,6% din totalul de noi înmatriculări](#), cu puțin peste [712.500 de BEV-uri înmatriculate](#) în prima jumătate a anului (o creștere de 1,3% față de anul 2023).

Cu o gamă tot mai amplă de modele disponibile, autonomie din ce în ce mai mare, stații de încărcare mai rapide și disponibile pe scară largă, managerii de flote au mai multe oportunități ca niciodată de a-și decarboniza flotele.

Cu toate acestea, persistă câteva idei preconcepute greșite, în special în ceea ce privește costurile, autonomia, încărcarea și impactul BEV-urilor asupra mediului.

În acest raport, ne propunem să demitizăm aceste concepții și să vă oferim datele de care aveți nevoie pentru a putea răspunde la cele mai frecvente preocupări ale părților interesate. Veți putea începe astfel cu încredere (sau continua) tranziția către flotele electrice, reducând amprenta de mediu, în ritmul care se potrivește cel mai bine cu necesitățile afacerii dvs.

MITUL 1: „VEHICULELE ELECTRICE SUNT PREA SCUMPE”

Realitatea: Costul total de proprietate (TCO) al unui BEV este cu 10% mai mic decât cel al vehiculelor ICE (motor cu combustie internă)/hibride

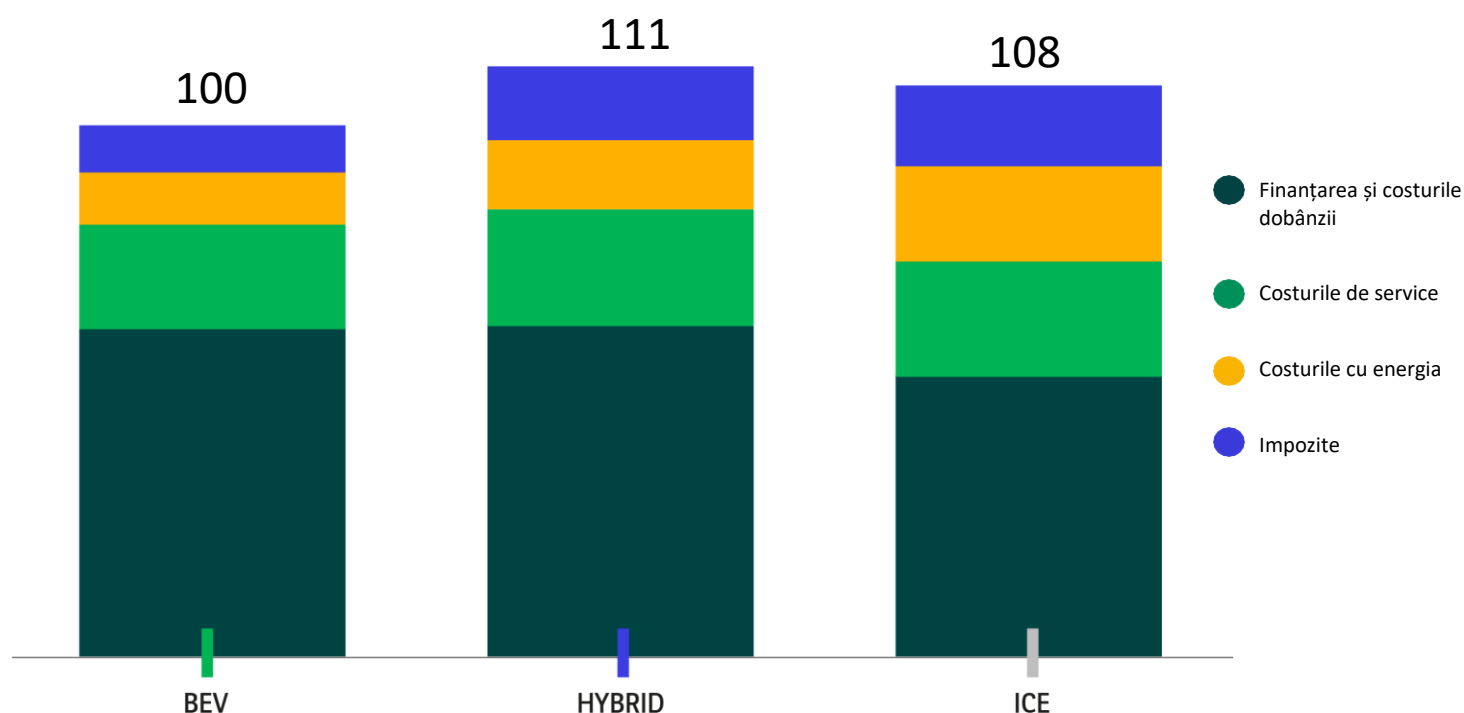
Ideea conform căreia BEV-urile sunt excesiv de scumpe ignoră în mare măsură costul total de proprietate al acestora (TCO).

BEV-urile au adesea costuri inițiale mai mari, deși această diferență între BEV-uri și vehiculele ICE este în scădere, dar oferă economii semnificative în timp, datorită costurilor reduse cu energia, întreținerea și cheltuielile de service.

Un TCO mai mic: Un avantaj cheie

Costul total de proprietate al BEV-urilor este cu aproximativ 10% mai mic decât cel al vehiculelor hibride și ICE, în mare parte datorită economiilor de costuri la energie și a unor costuri de întreținere mai mici:

TABELUL COMPARATIV AL TCO, PE TIPURI DE MOTOARE



Costul total de proprietate pentru BEV-uri, vehicule hibride (PHEV, HEV și E-REV) și vehicule ICE este indexat la 100 pentru BEV-uri. Contracte cu o durată medie de 45 de luni și un kilometraj anual de 29.000 km. Sursa: Arval

În acest grafic, puteți găsi detaliile costurilor totale aferente fiecărui vehicul, împărțite pe categorii, cheltuielile cu energia pentru un BEV fiind cu 42% mai mici decât cele ale vehiculelor ICE și cu 21% mai mici decât cele ale vehiculelor hibride.

Pentru acest calcul al TCO s-a luat în calcul o combinație între încărcarea la domiciliu, la birou și la stațiile publice de încărcare. În cazul încărcării la domiciliu, care oferă, de obicei, opțiuni de prețuri mai atractive, costurile ar putea fi mai mici.

Costul bateriei reprezintă între 20% și 30% din costul total al vehiculului. Se estimează că prețurile bateriilor vor continua să scadă ca urmare a scalării capacităților de producție industriale și a inovației în tehnologia bateriilor. Prin urmare, valoarea TCO pentru BEV-uri va continua să se îmbunătățească în cursul anilor următori.

Găsirea modelului adecvat în funcție de bugetul dvs.

Aveți în vedere că, în oferta actuală de BEV-uri, valoarea TCO variază semnificativ. În tabelul de mai jos, puteți observa variația performanței TCO la 6 producători diferiți de echipamente originale (OEM), pentru segmentele cu cele mai mari vânzări de mașini. Alegerea OEM-ului și a modelului de vehicul potrivit vă garantează că veți putea optimiza atât costurile, cât și performanța de funcționare, în special în situațiile de kilometraje ridicate.

SEGMENTUL AUTO vs OEM-uri	OEM 1	OEM 2	OEM 3	OEM 4	OEM 5	OEM 6
SEGMENTUL C I MAȘINI DE DIMENSIUNI MEDII	€ 856	€ 963	€ 1.079	€ 1.108	€ 1.142	€ 1.246
SEGMENTUL D I MAȘINI DE DIMENSIUNI MARI	€ 1.178	€ 1.156	€ 1.213	€ 1.330	€ 1.300	€ 1.418

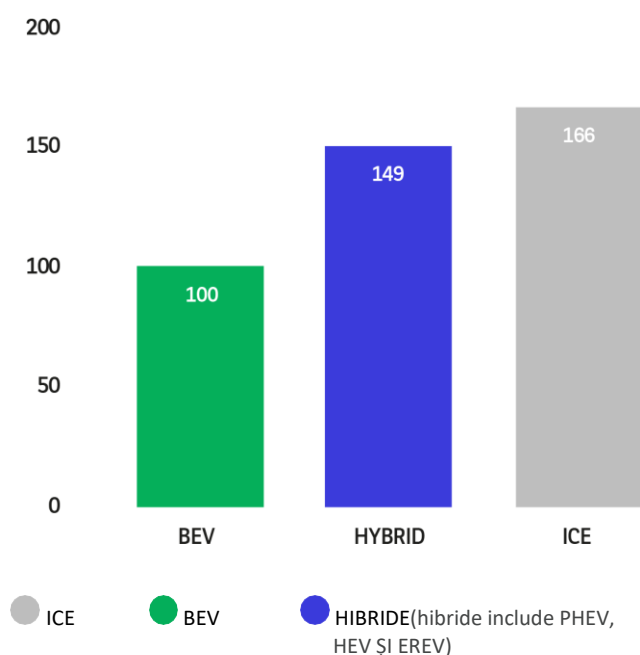
Datele de mai sus au la bază contracte cu o durată medie de 45 de luni și un kilometraj anual de 29.0000 km

Sursa: Arval

Costuri de întreținere

BEV-urile au mai puține piese mobile și, din acest motiv, au nevoie mai puțină întreținere decât vehiculele ICE sau hibride. Din datele noastre reiese că vehiculele ICE au costuri de service, întreținere și reparații (SMR) cu 66% mai mari comparativ cu BEV-urile, în timp ce costurile vehiculelor hibride sunt cu 49% mai mari:

COSTURI DE ÎNTREȚINERE PENTRU BEV-URI, VEHICULE HIBRIDE ȘI ICE



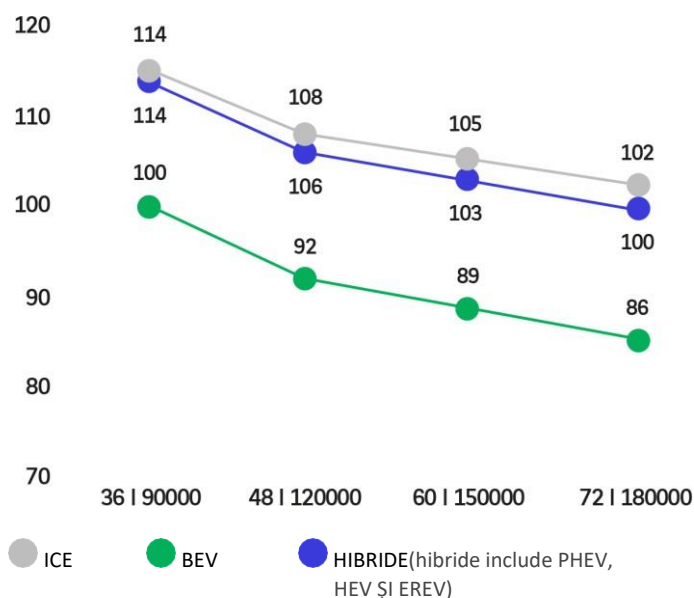
Sursă: Costuri de întreținere pentru BEV-uri, vehicule hibride și ICE - Arval

În plus, este important să menționăm că, în cazul BEV-urilor, costurile SRM rămân aceleași, în timp ce, pentru vehiculele ICE, cresc exponențial în timp. Diferența se adâncește pe perioade lungi, îmbunătățind competitivitatea BEV-urilor comparativ cu modelele ICE. În consecință, costurile de întreținere mai mici sunt un factor atractiv pentru BEV-uri pe piața vehiculelor de ocazie.

Performanța costurilor pe termen lung

Costurile de întreținere mai mici îmbunătățesc din ce în ce mai mult valoarea TCO pentru BEV-uri comparativ cu vehiculele ICE, cu o durată mai mare. Alături de funcționarea optimă a bateriilor în timp (așa cum se arată în mitul nr. 4), extinderea duratei contractelor pentru BEV-uri prezintă numeroase avantaje. Prin urmare, o mașină second-hand BEV are costuri de funcționare atractive în comparație cu versiunea echivalentă ICE.

COSTURI PE CICLUL DE VIAȚĂ AL UNUI VEHICUL, ÎN CEEA CE PRIVEȘTE DURATA ȘI KILOMETRAJUL



Sursă: Costuri pe ciclul de viață al unui vehicul, în ceea ce privește durata și kilometrajul - Arval

Stimulente acordate de guvern

Guvernele multor țări din Uniunea Europeană (UE) oferă stimulente pentru a ajuta la compensarea costurilor inițiale mai ridicate pentru EV-uri, deși unele dintre aceste ajutoare au fost retrase. Însă, pe lângă toate aceste stimulente, adevăratul accelerator al electrificării este schimbarea perspectivei părților interesate: Beneficiile reale pe termen lung se datorează mai degrabă unor costuri de întreținere reduse și a unei amprente de mediu scăzute, decât unor posibile scutiri fiscale.

MITUL 2: „BEV-URILE NU AU SUFICIENTĂ AUTONOMIE”

Realitatea: Noile modele oferă autonomii de până la 960 de kilometri, cu o singură încărcare.

În trecut, preocupările în ceea ce privește autonomia se numărau printre principalii factori restrictivi în cazul flotelor. Mulți manageri de flote se tem că BEV-urile nu le vor îndeplini pur și simplu cerințele operaționale zilnice.

Cu toate acestea, datorită progreselor în tehnologia bateriilor, dezvoltarea infrastructurii de încărcare și optimizările aduse de utilizarea telematicii, restricțiile de autonomie sunt astăzi, în mare măsură, ușor de depășit.

Autonomia oferită de BEV crește constant

Multe din modelele recente de BEV-uri oferă acum autonomii de [400-500](#) de [kilometri](#) cu o singură încărcare sau, în anumite cazuri, de până la [960 de](#) kilometri, la utilizarea în oraș, [pe vreme bună](#). O astfel de valoare acoperă marea majoritatea cazurilor de utilizare a flotelor, permițându-le BEV-urilor să îndeplinească sarcinile zilnice, fără nevoia unei încărcări la orele prânzului.

Telematica ajută și mai mult la diminuarea preocupărilor legate de autonomie

Sistemele telematice, cu care sunt prevăzute numeroase BEV-uri, oferă date în timp real cu privire la starea bateriei, la autonomie, tipare de condus, și vă permit să monitorizați consumul de energie în funcție de sarcina utilă, obiceiurile de condus și condițiile meteorologice. Astfel, puteți planifica cu mai multă precizie utilizarea vehiculului în funcție de nevoi și îmbunătăți eficiența operațională.

Aplicația de planificare a traseului pentru BEV-uri le permite șoferilor să configureze cel mai eficient traseu, luând în calcul opririle pentru încărcare. Și, dacă utilizați aplicația Arval, veți vedea și starea și disponibilitatea în timp real a încărcătorului.



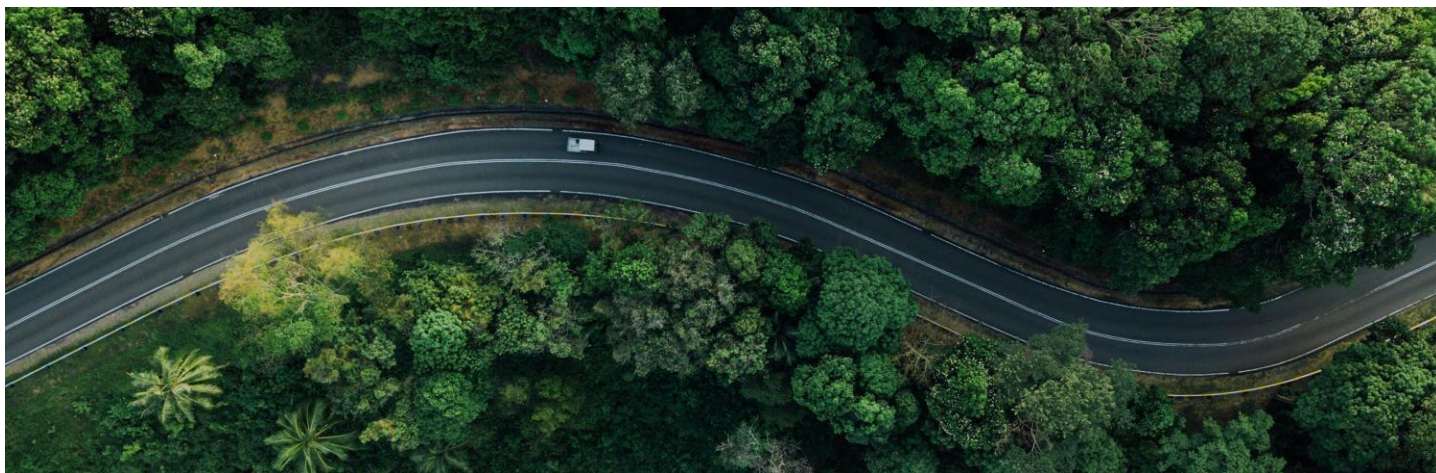
Crearea unui profil al șoferului și analiza cazului de utilizare: Alegerea modelului BEV potrivit pentru nevoile dvs.

Crearea profilului șoferului, adică înțelegerea nevoilor specifice și a tiparelor fiecărui șofer, vă poate ajuta să selectați vehiculul adecvat, cu autonomia corespunzătoare, pentru fiecare angajat, și să vă asigurați că preocupările legate de autonomie nu mai sunt o problemă.

Pentru aceasta, trebuie să analizați:

- Tiparele de utilizare obișnuite și mai puțin frecvente
- Distanța zilnică standard și maximă
- Tipurile de traseu: în oraș, pe autostradă sau o combinație între acestea
- Cerințele cu privire la sarcina utilă
- Disponibilitatea unei stații de încărcare în zona dvs.
- Condițiile meteorologice și temperaturile medii

De exemplu, un vehicul utilizat în principal pentru deplasări scurte în oraș, fără o sarcină utilă, are nevoi diferite în ceea ce privește autonomia față de un vehicul utilizat pentru livrările pe distanțe lungi, în condiții de iarnă.



MITUL 3: „ÎNCĂRCAREA ESTE MULT PEA COMPLICATĂ”

Realitatea: Numărul stațiilor de încărcare din UE a crescut semnificativ, de la 172.000 în 2020 la 821.000 în 2024

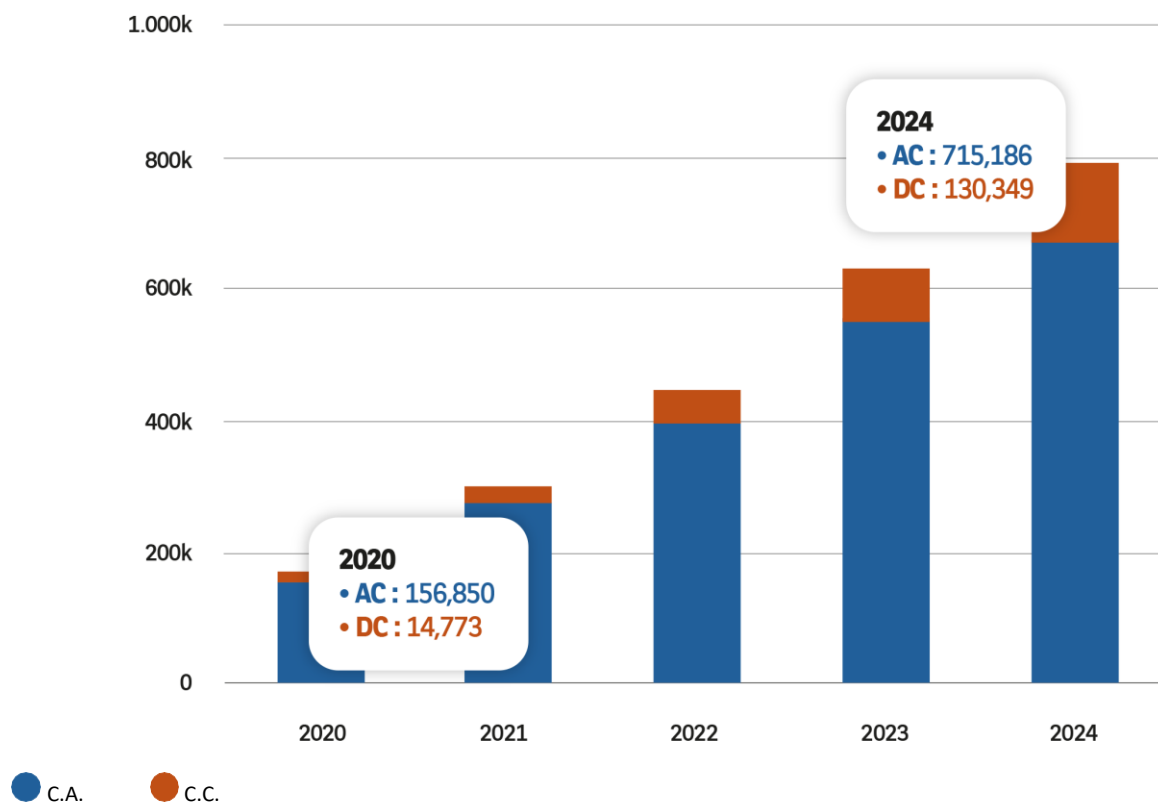
O altă idee preconcepută greșită este că încărcarea vehiculelor electrice este mult prea complicată sau că nu este fiabilă.

Însă, dezvoltarea rețelor publice de încărcare, progresele înregistrate de tehnologia de încărcare rapidă și investițiile strategice la stațiile de încărcare de la locul de muncă sau de la domiciliu garantează că lucrurile nu mai stau deloc astfel.

Infrastructura de încărcare se îmbunătățește

Rețeaua stațiilor de încărcare din UE se extinde rapid, cu peste [715.186 de stații de încărcare c.a. și peste 130.349 de stații de încărcare c.c. \(rapidă\) disponibile în întreaga regiune, potrivit datelor din 2024:](#)

NUMĂRUL TOTAL AL STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE C.A. ȘI C.C. ÎN UE ÎN 2024



Numărul total de stații de încărcare c.a. (de la 3 la 22 kW) și c.c. (de la 22 la 350 kW) în UE, începând cu 2024.

Sursă: [European Alternative Fuels Observatory](#)

Principalele drumuri, malluri, parcuri și zone urbane sunt dotate cu o rețea vastă de puncte de încărcare; din acest motiv, stațiile de încărcare sunt ușor de găsit acolo unde este cea mai mare nevoie de ele, spre mulțumirea celor [83% dintre șoferii de EV din Franța](#), pentru toate tipurile de puncte de încărcare publice. Astfel, deplasările de afaceri devin și mai ușoare, chiar și pe distanțe lungi.

În UE, a găsi un punct de încărcare potrivit devine, an de an, din ce în ce mai ușor, cu o îmbunătățire considerabilă a raportului între numărul de EV și stații de încărcare (această valoare se situa la 2,6 în 2022, iar în 2023 la 1,8). De exemplu, o persoană care conduce din Köln la Munich sau din Amsterdam la Paris nu se va confrunta cu niciun fel de probleme de încărcare pe traseu: Germania, Olanda și Franța se clasează [în primele 3 țări](#) cu cel mai mare număr de stații de încărcare din Europa.

În paralel, guvernele din țările UE oferă stimulente și scutiri fiscale pentru investițiile în infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice (consultați ghidul pentru beneficiile [fiscale și stimulentele ACEA pentru mai multe informații](#)).

Încărcarea mai rapidă înseamnă un timp de nefuncționare mai scăzut

Tehnologia de încărcare rapidă se îmbunătățește constant, permițând în prezent încărcarea bateriei goale a unui vehicul, la un nivel de **80%**, în doar 20 de minute până la cel mult o oră, iar încărcarea ultra-rapidă poate reduce și mai mult acest timp, la mai puțin de 20 de minute.

TIMPI DE ÎNCĂRCARE A MAȘINILOR ELECTRICE

Tip de EV	EV mic	EV mediu	EV mare
Dimensiunea medie a bateriei (dreapta) leșire putere (mai jos)	40 kWh	65 kWh	90 kWh
2,3 kW c.a.	11h36m	18h50m	26h05m
7,4 kW c.a.	3h36m	5h51m	8h06m
11 kW c.a.	11h36m	3h56m	5h27m
22 kW c.a.	2h25m	1h45m	2h27m
50 kW c.c.	1h08m	52min	1h12m
100 kW c.c.	32min	26min	36min
150 kW c.c.	16min	17min	24min
240 kW c.c.		11min	15min
300 kW c.c.		8min	11min

Sursă: Timpul necesar pentru încărcarea bateriei unui EV de la 20% la 80%, pentru diferite încărcătoare și tipuri de mașini – [EVBox](#)

Acest lucru are o valoare inestimabilă pentru flotele în care vehiculele sunt în permanentă utilizare. BEV-urile se pot întoarce la drum rapid, adesea chiar după timpul necesar pentru o oprire de odihnă sau o pauză la prânz.

Opțiuni simplificate de plată la stațiile publice de încărcare

O altă preocupare frecventă este complexitatea utilizării diferitelor rețele publice de încărcare

Cu toate acestea, Regulamentul [UE](#) nr. 2023/1804 prevede că șoferii ar trebui să își poată încărca BEV-urile la orice punct de încărcare rapidă (peste 50 kW) accesibil publicului pur și simplu utilizând un card de credit sau de debit, fără să fie nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de încărcare (CPO). În linii mari, această prevedere face încărcarea la fel de ușoară ca plata pentru alimentarea cu combustibil.

Aceeași reglementare a UE prevede opțiuni de plată transparente și rezonabile, ceea ce oferă claritate și liniștea sufletească a șoferilor și a operatorilor de flote. Pentru a limita și mai mult costurile, managerii de flote se pot abona la carduri de energie, care oferă, în general, tarife preferențiale.

Investițiile în infrastructurile de încărcare acasă și la birou

Din fericire, nu trebuie să vă bazați doar pe stațiile publice de încărcare. Punctele de încărcare de la domiciliile angajaților sau de la birouri devin din ce în ce mai mult o investiție strategică pentru multe afaceri și pot garanta că vehiculele sunt mereu pregătite pentru următoarea operațiune.

Potrivit cercetării noastre, [19% dintre organizațiile din UE](#) care au participat la sondaj au încărcătoare instalate la sediul companiei, iar alte 32% intenționează să instaleze puncte de încărcare în următoarele 12 luni. În plus, 22% din companii subvenționează instalarea încărcătoarelor la domiciliu. De asemenea, puteți implementa programe de rambursări pentru a compensa angajații care își încarcă vehiculele acasă.



MITUL 4: „BATERIILE EV SE DETERIOREAZĂ PREA REPEDE”

Realitatea: În medie, BEV-urile vândute la mâna a doua de Arval încă au 93% din capacitatea inițială a bateriei

Bateriile VE sunt proiectate pentru a dura mulți ani, ceea ce înseamnă că mai mult ca sigur nu va trebui să vă faceți griji cu privire la scăderea performanței sau la înlocuiri.

Garanțiile bateriilor

În prezent, potrivit datelor din baza noastră de date, unele garanții pentru baterii acoperă până la 10 ani/200.000 km, fapt ce demonstrează încrederea fabricanților în fiabilitatea lor. În practică, acest lucru asigură funcționalitatea vehiculelor pe toată durata lor de viață.

Ratele de deteriorare

Cercetarea noastră indică o deteriorare medie de 1,7% pe an a bateriilor moderne pentru EV, ceea ce înseamnă că după 7 ani, vor continua să fie la peste 85% din starea lor de integritate (SOH). La 200.000 km, valoarea medie SOH rămâne aproape de 90%. Această valoare indică longevitatea și fiabilitatea bateriilor moderne. Cercetarea desfășurată de Arval cu privire la starea integrității, pe baza datelor Moba și Aviloo (companii specializate în diagnosticări industriale și certificarea bateriilor pentru EV), arată că bateriile pentru BEV-uri recomercializate de Arval au avut o valoare medie SOH de 93% (sursa: baza de date Arval).

Însă, nu toate tehnologiile de baterii prezintă aceleași proprietăți de deteriorare. În prezent, bateriile NMC (nichel mangan cobalt) și LFP (litium fier fosfat) sunt cele mai populare tipuri de baterii de pe piață. În timp ce bateriile NMC sunt preferate pentru densitatea lor superioară de energie, ce permite autonomii mai mari, multe BEV-uri de bază folosesc baterii LFP datorită rentabilității și a ciclului lor de viață mai lung.

Cu alte cuvinte, chiar și după primul lor ciclu de utilizare, multe BEV-uri continuă să fie operaționale și să funcționeze optim.



MITUL 5: „BEV-URILE DĂUNEAZĂ MEDIULUI”

Realitatea: De-a lungul întregului ciclu de viață, BEV-urile emit cu 50% mai puțin dioxid de carbon decât vehiculele ICE.

Mulți cred că BEV-urile sunt la fel de dăunătoare pentru mediu, sau chiar mai dăunătoare, decât mașinile ICE, mai ales dacă ne gândim la extracția materiilor prime și la procesul de fabricație.

Deși este adevărat că producția EV și a bateriilor lor are o amprentă de mediu mai mare comparativ cu vehiculele tradiționale, această diferență se diminuează rapid o dată ce vehiculele încep să fie utilizate; datele arată că, în general, emisiile BEV-urilor sunt mai mici pe durata de viață a vehiculelor.

Emisiile de CO₂ generate de BEV-uri vs vehicule ICE, pe durata de viață

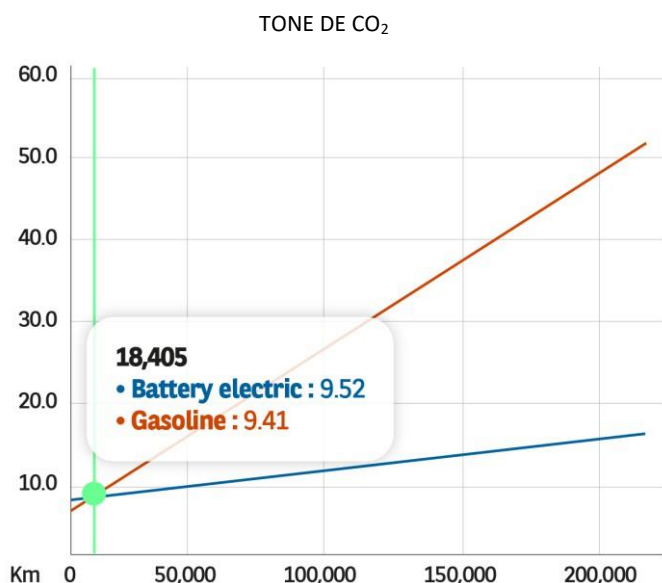
De-a lungul întregului ciclu de viață al unui BEV, de la producție până la eliminare, acesta emite aproximativ jumătate din dioxidul de carbon emis de un vehicul ICE. (Sursă: [IEA](#))

Pe parcursul duratei lor de viață, BEV-urile emit aproximativ 19,7-21,1 de tone de dioxid de carbon, comparativ cu valoarea medie de 41,9 tone pentru vehiculele diesel și pe benzină.

Este important să avem în vedere că mixul de energii joacă un rol esențial în calcularea amprente de carbon a BEV-urilor. Chiar și în țările cu un mix de energie în care carbonul are o prezență ridicată, BEV-urile continuă să emită mai puține emisii pe durata lor de viață, comparativ cu vehiculele ICE. Și, pe măsură ce sursele regenerabile de energie devin mai răspândite în Europa, emisiile energiei utilizate atât pentru alimentarea BEV-urilor, cât și pentru [producția de baterii](#) continuă să scadă, adâncind și mai mult decalajul între amprenta de carbon a BEV-urilor și a vehiculelor ICE.

Compensarea emisiilor de carbon generate în producția de baterii

Emisiile de carbon generate în producția unei baterii pentru EV sunt compensate de emisiile mai reduse generate în timpul funcționării vehiculului (comparativ cu vehiculele ICE), aproximativ la valoarea de [18.000 km](#), așa cum reiese din datele UE pentru mașinile achiziționate în 2022. Dincolo de acest punct, emisiile BEV-urilor sunt considerabil mai scăzute.



În UE, punctul începând cu care emisiile de carbon generate de producția de baterii sunt compensate de nevoile mai mici de energie ale BEV-urilor se situează în jurul valorii de 18.000 km.



Considerente privind reciclarea bateriilor

Multe companii investesc astăzi masiv în tehnologii de reciclare a bateriilor, pentru a recupera materiale precum litiul, cobaltul, nichelul, inițiativă ce reduce nevoia de extracție a acestor materii.

Uniunea Europeană a introdus reglementări care prevăd că fabricanții trebuie să recupereze și să recicleze bateriile utilizate, [stabilind următoarele ținte](#):

- Litiu: 50% până la sfârșitul anului 2027 și 80% până la sfârșitul anului 2031
- Cupru, cobalt, plumb și nichel: 90% până la sfârșitul anului 2027 și 95% până la sfârșitul anului 2031

În plus, înainte de reciclare, multe baterii EV ar putea fi reutilizate pentru aplicații mai puțin solicitante, precum stocarea energiei în rețea.

MITUL 6: „ELECTRIFICAREA ESTE IMPOSIBILĂ ÎN CAZUL FLOTELOR COMERCIALE”

Realitatea: Vânzările de vehicule utilitare electrice noi au crescut semnificativ, de la 1,3% din toate vehiculele noi în 2019 la 7,4% în 2023

Sursă: [The Automobile Industry Pocket Guide 2024/2025, ACEA](#)

Având în vedere progresele recente în tehnologia bateriilor, marea disponibilitate de vehicule electrice noi pe piață și îmbunătățirile infrastructurii de încărcare, adoptarea vehiculelor comerciale electrice ușoare (eLCV) nu numai că este posibilă, ci și din ce în ce mai practică.

Trasee și tipare de utilizare

Multe LCV-uri funcționează pe trasee zilnice predictibile, între 200 și 300 km, distanțe pe care capabilitățile vehiculelor eLCV moderne le pot îndeplini fără probleme. Analizând și înțelegând tiparele de utilizare, managerii de flote pot planifica programe de încărcare, precum încărcarea pe timpul nopții în parcare companiei sau la domiciliul angajaților, pentru a asigura o tranziție mai ușoară.

BEV-uri și obiective de sustenabilitate

Electrificarea flotelor este una dintre cele mai eficiente modalități de a îndeplini obiectivele de responsabilitate corporativă (CSR) și a reduce emisiile de gaze

cu efect de seră. Această schimbare va contribui totodată la îndeplinirea standardelor de reglementare, în special având în vedere reglementările din ce în ce mai stricte pentru emisii.

Planificarea strategică este obligatorie

Pentru o tranziție fără probleme, trebuie să evaluați cu atenție necesitățile operaționale pentru a stabili care sunt cele mai potrivite vehiculele pentru fiecare situație de utilizare, fie că este vorba de BEV-uri, PHEV-uri sau, uneori, de vehicule ICE, și pentru a căuta contractele de leasing care vă îndeplinesc obiectivele. De asemenea, trebuie să luați în considerare nevoile de încărcare, să analizați costul total de proprietate și să planificați o implementare graduală, pornind de la cele mai ușoare cazuri de utilizare.

Aflați mai multe despre flotele comerciale în studiul (cartea albă) elaborat de Arval Mobility Observatory, [„10 întrebări cu privire la eLCV-uri”](#)



CONCLUZIE: CU STRATEGIA CORECTĂ, FLOTELE POT VALORIFICA PE DEPLIN BENEFICIILE BEV-URILOR

Fiecare organizație are propriile constrângeri operaționale, tipare de utilizare a vehiculelor, obiective de sustenabilitate și considerente financiare care trebuie evaluate cu atenție. Pentru aceasta, trebuie să priviți dincolo de mituri și să explorați opțiunile pe baza faptelor și a datelor reale.

Autonomia și disponibilitatea încărcării sunt prioritățile de top atât pentru șoferi, cât și pentru managerii de flote. Telematica poate ajuta la identificarea vehiculului optim pentru fiecare șofer, iar în sesiunile de instruire puteți adresa preocupările oricărei persoane.

Pentru o tranziție reușită, trebuie să explorați toate stimulentele disponibile, economiile potențiale de costuri și beneficiile operaționale, împreună cu impactul pe care îl are adoptarea BEV-urilor asupra mediului.

Arval Consulting vă pune la dispoziție întreaga asistență necesară pentru electrificarea flotei, oferindu-vă consultanță cu privire la strategiile optime și la gestionarea integrală a procesului de tranziție. [Contactați-ne](#) pentru a afla mai multe.



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many journeys in life

arval.com