



Ing. Miloš Mrva

finanční ředitel
TOKOZ a.s.
Žďár nad Sázavou

Naše firma obecně přistupuje k ekologii velmi zodpovědně. Například za hospodaření s šedou (výrobní) vodou nám bylo v rámci vodního auditu uděleno výborné hodnocení. Historicky jsme nahradili vysokozdvizné vozíky za vozíky na CNG. Nyní se tato strategie nevyplácí a provoz vozíku na naftu je výrazně levnější. Ohledně přechodu firemních vozů

na ekologičtější zdroj paliva je také velmi nejasno. Ceny energií jsou nepředvídatelné, a tak přechod do „elektra“ za každou cenu nedává smysl. Většina firem využívajících plyn pro technologie hromadně



přechází na LTO = naftu. Tedy jezdit elektromobilem a vedle toho spalovat stovky litrů nafty v pecích by bylo úsměvné. Proto naše firma bude určitě vyčkávat, jak se ceny energií usadí na svých nových stabilních hodnotách, a podle toho budeme dělat další strategická rozhodnutí nejen ve struktuře vozového parku, ale i v dalších energeticky náročných oblastech.



Petr Kouba

vedoucí dopravy, zástupce
v oblasti BOZP a PO
Pekařství a cukrářství
Sázava s.r.o.
Lanškroun



Využití formy elektromobility při pohonu našich vozidel již řešíme delší dobu. U osobních vozidel jsme zvolili zakoupení vozidel s pohonem eHybrid 180 kW/Plug-in hybrid, který dnes již využíváme u vozidla VW Tiguan a Škoda Octavia a na třetí vůz, Superb, stále čekáme na dodání od výrobce. V segmentu rozvázkových vozidel bychom chtěli vyzkoušet variantu plně elektrického vozu, kde nás však „vydělila“ příliš vysoká pořizovací cena. Tady ještě váháme a zvažujeme další varianty.



Ing. Pavel Bartoš

Project/Fleet manager
International Pharmaceutical
Corporation, a.s.
Hradec Králové

Vnaší společnosti převažují stále vozidla s klasickým spalovacím motorem. Je to dáno především vzdálenostmi, které většina našich vozidel denně najíždí. Samozřejmě vzhledem k nabídce nových vozidel se v našem vozovém parku začínají objevovat mild-hybridní a hybridní vozidla, ale čistě elektrická vozidla, popřípadě vozidla s jiným alternativním pohonem, nejsou v našem vozovém parku zatím přítomna. Na příští rok zvažujeme nákup prvního elektro-

mobilu a wallboxu. Toto vozidlo by bylo využíváno pro kratší jízdy po městě spojené zejména s administrativní činností naší společnosti. Vzhledem k tomu, že by vozidlo bylo přes noc zaparkováno u sídla společnosti, neměl by být žádný problém s jeho dobíjením. Minimalizovalo by se tím neefektivní stání během dobíjení v pracovní době a také degradace akumulátoru tzv. rychlým nabíjením. Pokud by se nám toto vozidlo osvědčilo, přemýšleli bychom případně o nákupu menšího vozidla

dodávkového typu pro rozvoz menších zásilek po městě. Naše společnost v zásadě není proti elektrickým či jiným alternativním pohonům, ale musí dávat smysl nejen po ekologické, ale i ekonomické stránce. Osobně mi nejvíce vadí jejich prosazování za každou cenu i tam, kde jejich užívání zatím není úplně vhodné. Vždy je potřeba posuzovat konkrétní podmínky. Bohužel tento zbytečný tlak odrazuje i plno uživatelů, u kterých by již nyní dávalo jejich provozování smysl.



Tomáš Havlovec

Manažer vozového parku
ORLEN Unipetrol
Praha

Jsme tradiční petrolejářská společnost, která vyrábí benzínová a naftová paliva z fosilních zdrojů. Jsme si vědomi nástupu alternativních paliv a jdeme tomuto trendu

na čerpacích stanicích naší skupiny naproti. Nabízíme LPG, CNG, instalujeme elektrodobíjecí stojany a připravujeme se na nástup vodíkové elektromobility. Pro blízkou budoucnost ale počítáme i nadále s tím, že v našem vozovém parku budou hrát prim vozidla na klasická kapalná paliva s případným zapojením biopaliv a syntetických paliv. Do budoucna

předpokládáme i postupné využití hybridních vozidel a bateriových elektromobilů. Jelikož chceme podporovat také vodíkovou elektromobilitu, pořídili jsme v minulém roce do skupiny ORLEN Unipetrol pět vodíkových vozidel Toyota Mirai. Jde o plně elektrická vozidla, která si elektřinu pro svůj provoz vyrábí ze stlačeného vodíku sama pomocí palivového článku.



Ing. Zdeněk Kotík

jednatel
Magrix, s.r.o.
Dubenec

Vdnešní době je to otázka, na kterou nemám jednoznačnou odpověď. Uznávám, že trend se přiklání k elektromobilitě, ale zároveň vidím i další možnosti v jiných alternativách. V naší firmě v současné době neplánujeme nákup vozidel, které jsou

pouze na elektřinu. Jsou zde vysoké pořizovací náklady, dnes i nepříznivá cena nabíjení a v neposlední řadě se obávám i nízké ceny při prodeji ojetého vozu.

Plánujeme ale nákup osobních vozidel s hybridním pohonem, pokud se tato investice ukáže jako ekonomicky výhodná.

V delším horizontu očekáváme posun ve vývoji alternativních pohonů – vodík, upravené palivo pro současné motory a samozřejmě snížení nákladů na pořízení elektromobilů. Pro naše servisní automobily je nutné zajištění většího dojezdu a minimálních časových ztrát při doplnění paliva či energie.

Pro možnost využití hybridů a následně snad i elektromobilů plánujeme výstavbu vlastní malé fotovoltaické elektrárny na střechách našich budov. To ale je otázka dalšího vývoje a ekonomické návratnosti.



Jiří Linder

správce autoparku
Seznam.cz
Praha

není mnoho modelů, které by bylo vhodné ekonomicky a technicky využít u našich obchodních zástupců, kteří se pohybují po celé ČR.

Máme ve firmě dva elektromobily a jeden plug-in hybrid a čekáme na dodání dalších dvou hybridů. Aktivně spolupracujeme s majitelem objektu na projektu k vybudování dobíjecích stanic v našich garážích. V interních účetních systémech se nastavují funkce, které budou připraveny na rozšiřující se počet firemních elektromobilů.

Pro naše užití se zatím hodí spíše plug-in hybridy, elektromobil je vhodný pro různé zásilkové služby a firmy, které mají vlastní prostor pro dobíjecí stanice a vozidla využívají pouze pro pracovní cesty s možností dobíjení přes noc v areálu firmy.

Společnost Seznam.cz má kladný vztah k otázce udržitelných zdrojů energie a k postupnému zavádění elektromobility do vozových parků. Zatím bohužel



Bc. Tomáš Horyna, MBA

projektový ředitel
ARMEX ENERGY a.s.
Děčín

Otázkou alternativních zdrojů pohonu se již několik let zabýváme. U aut poháněných elektřinou jsme narazili hned na několik problémů. Předně je to dojezdová vzdálenost na plné nabití. Ta se sice neustále zvyšuje, ale hodnoty většinou neodpovídají reálnému provozu a zatížení vozidel, a tak je lze stále považovat za nedostačující. Další překážkou je pořizovací cena, která je vyšší než u konvenčních aut,

ani výrobní lhůty elektroaut nejsou zrovna příznivé. Vedle toho nesmíme zapomenout na nutnost dobíjení baterií, a kde tento proces bude probíhat? U zaměstnanců se startem z domova je potíží v tom, jak nabíjet firemní auto u nich doma a jak jim to případně kompenzovat. Další možností je CNG. Ani zde nemáme ideální podmínky. V místě, kde máme sídlo, je v okruhu dvaceti kilometrů pouze jedna čerpací stanice, kte-

rá CNG prodává. Navíc v posledních měsících jeho cena neúměrně roste, stejně jako u konvenčních paliv. Nadále budeme sledovat vývoj v této oblasti a podle toho přizpůsobíme car policy. Jinak jsem také radním v severočeském městě Česká Kamenice a díky dotaci jsme nyní vypsalí výběrové řízení na dodání tří e-MPV, které budou sloužit pro pečovatelskou službu. Bez dotace by to ale bylo v podstatě nemožné.



Dvousloupový zvedák ALPHA45

- sloupky vyztužené proti dynamickému pružení
- třídílná ramena s výškovými adaptéry zvedacích bodů
- perfektní povrchová úprava, lakování a zpracování
- snížený přejezdový práh
- extrémně odolné silonové kluzné bloky





Kamil Navrátil

Facility Services Manager
Albert Česká republika s.r.o.
Praha

Albert snižuje uhlíkovou stopu a reviduje ji nejen ve scope 1 a 2, ale také 3. Do prvních dvou kategorií spadá i doprava a samozřejmě i tam se díváme, jak uhlíkovou stopu snižovat. Do roku 2040 má-

me cíl být v této oblasti „net zero“ a postupný přechod na elektromobilitu ve fleetu osobních vozů je součástí odpovědného přístupu a plnění našeho závazku.

Alternativní pohony už začínáme testovat na vzorcích vozidel, abychom zjistili, jak jsou na tom ekonomicky a ekologicky a jak vyhovují našim zaměstnancům při každodenním používání a plnění pracovních úkolů.

Už dříve jsme pořídili na část vozového parku vozidla na CNG, která se bohužel ze dne na den stala neekonomická z důvodu zdražení paliva o 150 až 200 %.

Momentálně ve fleetu testujeme několik hybridních a plug-in hybridních vozidel a na další vozidla v plug-in hybridním provedení stále čekáme. Uvažujeme o pořízení i čistě elektric-



kého vozidla do interní půjčovny v Praze, kde by vozidlo mělo své využití a zaměstnanci by se mohli s technologií postupně seznamovat. Čas rychle běží a lidé, kteří si dnes objednávali nové vozidlo na leasing, objednávali pravděpodobně i své poslední vozidlo s čistě spalovacím motorem... Když budeme počítat,

doba dodání je u všech automobilek 12 až 18 měsíců, pak čtyři roky leasingu a máme roky 2027–2028, a to už automobilky čistě spalovací motory prodávat asi nebudou. Takže i z tohoto pohledu je potřeba přemýšlet dopředu, jak zajistit přechod na alternativní pohony, a tím co nejméně omezit mobilitu našich zaměstnanců.



Tomáš Janák

vedoucí oddělení vnitřní správy
Ústav pro hospodářskou úpravu lesů Brandýs nad Labem [organizační složka státu]
Brandýs nad Labem

Alternativní zdroje pohonu vozidel v naší organizaci vnímáme velice pozitivně, a to jak z důvodu znečišťování životního prostředí, tak i z pozice organizační složky státu jako takové. Již v podstatě historicky naši flotilou procházela vozidla s pohonem na LPG a je tomu tak i doposud. V letošním roce jsme náš autopark dále rozšířili o několik vozidel značky Škoda Octavia s pohonem na CNG. Jelikož jsme si vědomi faktu, že v automobilovém průmyslu se v současnosti nejvíce

hovoří o budoucnosti dvou alternativních pohonů, což je vodík a elektrický proud, tak jsme v rámci našeho fleet managementu prozatím uvedli do provozu dva automobily, plug-in hybrid a čistý elektromobil. Předmětná vozidla chceme postupně testovat v našich provozních podmínkách a následně máme v plánu jejich případné rozšíření i na naše pobočky v rámci celé republiky. Asi zásadním negativním faktorem pro nákup automobilů s alternativními pohony, a to především právě na vodík a elektrický proud, je stále dosti vysoká pořizovací cena. Největší budoucností alternativních pohonů je zřejmě výše zmiňovaný



vodík, jehož výhodou je jak šetrnost k přírodě, tak oproti elektromobilitě relativně dlouhý dojezd a rychlé tankování. Nicméně zde je pořizovací cena těchto vozů prozatím úplně někde jinde.



Luboš Mareček

oddělení kvality a vozového parku
Compag Mladá Boleslav s.r.o.
Mladá Boleslav

Jsou alternativní pohony služebních vozidel vhodné i do firemních flotil? Pro soubor pravidel „green deal“ existuje jen jedna odpověď – ano. Pro ostatní, zejména po ekonomické otázce, odpověď již tak jednoznačná není. Pořizovací vstupní hodnota vozidel je výrazně vyšší. Dnešní doba tomu nepřeje. Ceny jakýchkoliv energií, i těch pohonných pro automobily, se mění každý den, zejména směrem nahoru. Tyto zásadní otázky spolu soupeří u každé firmy.

Alternativní pohony vozidel směřují pouze k jednomu řešení, všichni výrobci vsadili na elektromobilitu. Vodíkové pohony jsou výjimečné. Pro menší vzdálenosti, případně cesty po městech a jejich nejbližším okolí, se může jevit varianta elektropohonu jako dostačující. Plánovat dopravu na vzdálenější cíle s ohledem na dojezdovou kapacitu baterií a jejich případné dobíjení cestou již ohrožuje časová náročnost. Končí výroba vozidel na CNG pohon. Pro naše použití v dopravě a službách elektropohon představuje dvojnásobnou pořizovací cenu ta-



kových vozidel. Přesto však naše firma podporuje alternativní pohony a v poslední době jsme pořídili jeden z posledních vozů na CNG pohon z důvodu brzké vlastní výroby bioCNG, které budou využívat i městské autobusy.



Rastislav Dobrovodský
Fleet Manager
Danone a.s.
Praha

Ve společnosti Danone se přechodu na čistou mobilitu věnujeme již delší období, a to jak na lokální, tak i na globální úrovni. Pokud budu mluvit za sebe, přechod k alternativním pohonům vozidel vnímám jako správný krok k naplnění uhlíkové neutrality, i když zpočátku byly mé názory poněkud skeptické. O tom, že elektromobilita vlastně není nic složitého, mě přesvědčilo až fyzické testování vozidla v reálném provozu napříč Českou republikou. Domnívám se také, že nárůst počtu elektrických vozů na našich silnicích výrazně zlepší bezpečnost provozu.

Jedním z prvních kroků v tomto směru byla analýza, kterou jsme realizovali ve spolupráci s naším partnerem pro telematiku. Analýza byla

vytvořena na základě reálných dat o provozu našich vozidel za roční období. Z výsledných dat se jednoduše umíme rozhodnout, kterým

čům co nejdříve zachovat vozidla se spalovacím motorem.

Dalším krokem je také otevření jednání s pronajímatelem budov, ve



ILUSTRAČNÍ FOTO

naším uživatelům vozidel můžeme dát rovnou plnohodnotný bateriový elektromobil, kterým hybridní vůz a ve kterém regionu musíme řídi-

kterých sídlíme, za účelem vytvoření dostatečného množství dobíjecích stanic přímo u našich parkovacích míst.



Rastislav Vašica
finanční ředitel
BOHEMIA SEKT, s.r.o.
Plzeň

Odpovědnost k životnímu prostředí a dlouhodobé snižování emisí CO₂ patří mezi základní pilíře naší firemní strategie a vize skupiny Bohemia Sekt. Tím, že jsme součástí globální skupiny, kde je téma společenské odpovědnosti a udržitelnosti jedním z jejích hlavních strategických cílů, jsme nuceni se otázkou elektromobility již několik let aktivně zabývat. První kroky jsme podnikli, do firemního fleetu jsme zařadili první vozidla s plug-in hybridním pohonem

a předpokládám, že se v dalších letech bude podíl automobilů s alternativním pohonem v našem fleetu postupně zvyšovat. Tempo rozšiřování bude v budoucnu výrazně záviset na tom, kdy dojde k tomu, že pořizovací cena vozidel s alternativním pohonem bude dosahovat podobných úrovní jako pořizovací cena vozidel s motorem spalovacím, podstatně se zvýší jejich dojezdová vzdálenost, prodlouží se životnost dodávaných baterií, sníží se doba strávená dobíjením a hlavně – cena

elektrické energie se stane rentabilní ve srovnání s ostatními tradičními zdroji pohonu vozidel. Jak asi všichni tušíme, bez aktivního zapojení státu, ať už ve formě poskytovaných podpor, daňových úlev nebo snížení administrativní náročnosti na investice do energetické soběstačnosti firem, nelze v budoucnu počítat ani s akceptovatelnou mírou a dobou návratnosti, ani s masivním rozšiřováním vozidel s alternativními zdroji pohonu automobilů ve firemních fleetech.



Vladislav Malík
provozní technik
Peřura stavebniny, s.r.o.
Nymburk

Názory a vztah k problematice alternativních zdrojů pohonu firemních vozidel včetně elektromobility jsou z pozice vedení společnosti Peřura stavebniny přes veškeré veřejné mediální kampaně, aktivity přímých obchodních partnerů i dodavatelů techniky dlouhodobě velmi konzervativní. Převládá přesvědčení, že každý technologický pokrok, každé nové řešení se nakonec prosadí samo prostřednictvím prokazatelných výhod, které v oblastech činnosti naší společnosti ještě nejsou na pořadu dne.

Podle mého názoru je však potřeba trendy a dynamicky se vyvíjející technologie velmi pozorně sledovat a při každé příležitosti obnovy zastaralé techniky prozíravě zvažovat



vat i budoucí výhodnost alternativních pohonů. K tomu jako technik společnosti vždy soustřeďuji všechny dostupné informace z předváděcích akcí, fleetových dnů i ze zápůjček těchto vozidel k otestování v reálném provozu. Věřím, že se přes nebo i v důsledku momentálně komplikované energetické situace význam a rozmach elektromobility a ostatních alternativních pohonů prosadí i u společností podobného zaměření, jako jsou stavebniny, jako první například v pohonu manipulační techniky.



Martin Králíček

vedoucí obchodního oddělení
Kia Czech s.r.o.
Praha

Čistě bateriové elektromobily aktuálně tvoří 15 % firemního vozového parku, který zaměstnanci trvale užívají pro služební účely. Primárně se jedná o model EV6, který dominuje, a model Niro EV. Vedle toho 20 % zaujímají vozy s hybridním a plug-in hybridním pohonem. Zbývající firemní flotila čítá modely se spalovací pohonnou jed-

notkou v kombinaci s mild-hybridním pohonem. V následující obměně vozů (závisí na počtu ujetých km a stáří vozu) očekáváme progresivní nárůst počtu elektromobilů, a to až na 30 %, především díky výbornému ohlasu a zpětné vazbě zaměstnanců, kteří s vozy s alternativním pohonem aktuálně jezdí a mají s nimi dlouhodobé zkušenosti.



Michal Nykl

koordinátor
fleetového prodeje
Škoda Auto Česká republika
Praha

Poměry modelů BEV v rámci služebních vozů Škoda Auto v současné době představuje přibližně 10 %. Vzhledem k úskalím ve výrobě se snažíme uspokojit v současné době primárně zákazníky.



Tomáš Petermann

Fleet Manager
Toyota Central Europe -
Czech
Praha

Všichni naši zaměstnanci jezdí v drtivé většině ve full hybridních vozech, případně plug-in hybridních vozech. V rámci alokací na čistě bateriové vozy upřednostňujeme zákaznické objednávky před interními zaměstnanci.



Mgr. Michal Šimoník

COO/ředitel
Autonapůl, družstvo – První
český carsharing
Brno

Složení flotily carsharingu Autonapůl je nyní pět čistě elektrických vozů včetně jedné Tesly 3 z celkových 85 vozidel. Nikdo ze zaměstnanců nemá trvale přidělen služební vůz, ani spalovací, ani elektrický. Pro případné služební cesty používají všichni zaměstnanci vozy z běžné flotily carsharingu, s preferencí elektromobilů a nízkoemisních vozů tehdy, když to z pohledu účelu a cíle cesty dává

smysl. Jinak pro služební cesty a dojíždku využíváme především kombinace s dalšími dopravními prostředky, konkrétně hromadnou dopravou (dálkové vlaky a mezi-městské autobusy), městskou dopravu a vlastní i sdílená kola. Kromě úspor financí a emisí díky tomu mohou zaměstnanci často lépe využít čas na cestě v dálkové dopravě nebo si udržet kondici při volbě aktivního způsobu dopravy.



Jiří Hrabák

Retail and Fleet District Manager
Nissan Grand Automotive CE KFT.
Praha

Zdůvodu vysoké poptávky po do této chvíle jediné čistě EV variantě pohonu, kterou je Nissan Leaf, jsme se rozhodli veškeré volné vozy včetně PR kvót přenechat našim zákazníkům. V tuto chvíli tedy nevyužívá v naší společnosti trvale elektromobil nikdo.

Nissan se připravuje na uvedení několika zásadních novinek, především jde o revoluční HEV pohon e-Power, který bude dostupný pro model Qashqai, a novou generaci X-Trail. Unikátnost koncepce tohoto

pohonu spočívá v tom, že zážehový motor bude fungovat pouze jako generátor elektrické energie pro elektromotor/ly (4x4) pohánějící kola a nebude v žádném jízdním režimu mechanicky spojen s pohonným ústrojím přes přidavnou převodovku. Další novinkou je vleková loď Nissanu, model Ariya (BEV). Dále zůstává v portfoliu značky Nissan zmíněný model Leaf, částečná elektrifikace se týká také modelu Juke, který se dnes nabízí i v alianční variantě pohonu HEV se

čtyřválcovou 1.6 a elektrickým pohonem. Příští rok doplní řady EV vozidel také nový Townstar v čistě elektrické verzi.

S přicházejícími novými variantami pohonů a novými modely budeme postupně obměňovat vozový park služebních vozů a pro rok 2023 očekáváme využití EV vozidel nebo částečně elektrifikovaných pohonů v poměru 50:50 s konvenčními spalovacími motory.



Petr Schmidt

Corporate Sales Manager
SEAT & Cupra
Porsche Česká republika s.r.o.
Praha

Naše společnost Porsche Česká republika s.r.o. má v souladu s koncernem Volkswagen AG za cíl být CO₂ neutrální společností do roku 2050. Mimo jiné s tím samozřejmě nedílně souvisí i skladba firemních vozidel společnosti, a tedy potřeba postupného růstu podílu čistě elektrických aut ve firemní flotile. V minulých dvou letech se nám podařilo výrazně navýšit počet nabíječek v rámci sídla společnosti a také díky tomu už v letošním roce část zaměstnanců přešla na čistě elektrické služební vozy. V současnosti mají naši zaměstnanci k dispozici několik elektromobilů značek VW, Audi a Cupra pro testování a mnozí z nich se už přesvědčili, že čistě



elektrický vůz je možné bez problémů používat jako služební a vyhovuje všem jejich potřebám. V příštím roce má naše společnost za cíl

navýšit podíl elektromobilů ve firemním fleetu alespoň na třetinu a v dalších letech hodláme počty elektromobilů nadále navyšovat.



Ing. Jiří Katolický

General Manager CZ&SK
Hertz Autopůjčovna s.r.o.
Praha

Elektromobilita ovlivňuje plánování vozového parku i u společnosti Hertz, jak směrem k zákazníkům, tak i k zaměstnancům. Mottem naší společnosti je sledovat tržní trendy v oblasti elektromobility, proto se ve vozovém parku již objevují tisíce vozidel značek Tesla, Polestar či Stellantis. Toto však platí především pro americký a západoevropský trh, kde je dostatečná infrastruktura. V České republice plánujeme zavedení 100 % elektromobilů až v roce 2025.

V současné době vozový park v České republice disponuje cca 10 procenty aut s hybridními motory, a to z toho důvodu, že hustota dobíjecích stanic pro čistá EV zatím není dostatečná a segment našich

zákazníků by spíše omezovala. To však neznamená, že se o elektromobilitu aktivně nezajímáme. Právě naopak. V souladu s naší strategií se připravujeme na zařazení elektromobilů do naší flotily.

