

2019

BAROMETR FLOTOWY

Unikatowa publikacja opisująca aktualny stan
oraz kierunki rozwoju rynku flotowego
w Polsce i w Unii Europejskiej

www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

Arval Mobility
Observatory

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	02
2. STRUKTURA RYNKU	04
3. STRUKTURA FLOT	08
4. FINANSOWANIE FLOT	16
5. PERSPEKTYWY DLA SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH WE FLOTACH	22
6. MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA	28
7. TELEMATYKA I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW	32
8. NAJWIĘKSZE WYZWANIA DLA FLEET MENEDŻERÓW	36
9. METODOLOGIA AMO	42



Grzegorz Szymański

REGIONAL MANAGER OF CENTRAL EUROPE W ARVAL,
PREZES ZARZĄDU PZWLP

2018 – ROK DYNAMICZNYCH ZMIAN

Szanowni Państwo!

Podsumowując 2018 r., mogę z satysfakcją stwierdzić, że był to okres dynamicznych zmian dla całej branży motoryzacyjnej. Po raz kolejny przekroczony został rekordowy pułap sprzedaży nowych pojazdów, który w przypadku aut osobowych sięgnął ponad pół miliona. Tak wysoki wynik jest zasługą głównie polskich firm, ponieważ ich udział w strukturze sprzedaży za 2018 r., zgodnie z naszymi przewidywaniami, przekroczył 74%. Świadczy to o dobrej kondycji polskich przedsiębiorstw, które niezmiennie podejmują kroki w kierunku rozwoju swoich flot.

Wraz z rosnącą sprzedażą nowych aut, wzmocniła się także pozycja branży wynajmu długoterminowego, która odnotowała wzrost o 17,5% r/r i wygenerowała 1/3 całkowitej liczby rejestracji nowych pojazdów. W Arval zaobserwowaliśmy dobre wyniki w każdym segmencie klientów korporacyjnych, a grupą najszybciej rozwijającą się bez wątpienia były nadal małe i średnie przedsiębiorstwa.

Dynamiczne zmiany w mojej ocenie widać także w strukturze rynku motoryzacyjnego i w modelu korzystania z pojazdów firmowych. 2018 r. był początkiem nowego podejścia do mobilności, którą kierowcy, zarówno indywidualni, jak i flotowi, zaczęli traktować jako usługę, zmieniając swoje przyzwyczajenie z posiadania samochodu na

korzystanie z niego. Skutkiem tego powiększył się rynek usług mobilności alternatywnej – współdzielenia pojazdów (car sharing) i przejazdów (ride sharing).

Cieszy mnie fakt, że polscy fleet menedżerowie coraz częściej uwzględniają w swoich strategiach tematy związane z bezpieczeństwem kierowców i wpływem pojazdów flotowych na środowisko. Jak pokazały odpowiedzi udzielone w „Barometrze Flotowym 2019”, usprawnień w tych dwóch obszarach poszukują między innymi w nowoczesnych rozwiązaniach technologicznych, takich jak telematyka, ale również w alternatywnych napędach.

Z wielką przyjemnością dzielę się z Państwem wynikami „Barometru Flotowego” za 2018 r. Mam nadzieję, że kolejna edycja tego badania będzie dla Państwa swego rodzaju drogowskazem dla decyzji i działań podejmowanych w zakresie polityki flotowej. Cieszę się, że Arval, który w tym roku obchodzi już swoje 20-lecie, może aktywnie uczestniczyć w pozytywnych zmianach na rynku motoryzacyjnym.

Zapraszam do lektury!



STRUKTURA RYNKU

W 2018 r. polski rynek motoryzacyjny osiągnął rekordowe wyniki sprzedaży. Z salonów wyjechało łącznie ponad 600 000 nowych aut osobowych oraz pojazdów dostawczych, co oznacza 9,8% wzrost r/r. Taki wynik nie jest natomiast spowodowany decyzjami zakupowymi klientów prywatnych, ponieważ te utrzymały się na poziomie z 2017 r. Za wysoką sprzedaż samochodów odpowiadają głównie firmy, które zakupiły aż 74% ogólnej sumy pojazdów. Udział ten dodatkowo wzrasta, jeśli do grupy przedsiębiorstw zaliczymy także jednoosobowe działalności gospodarcze i spółki cywilne.

Jednym z powodów wzrostu sprzedaży były zmiany przepisów podatkowych, dotyczących leasingu, nabycia i używania samochodów osobowych w firmach, które zostały zapowiedziane pod koniec 2018 r. Firmy przyspieszyły planowane uzupełnianie flot, by zakupione pojazdy rozliczać jeszcze według poprzednich, bardziej korzystnych zasad.

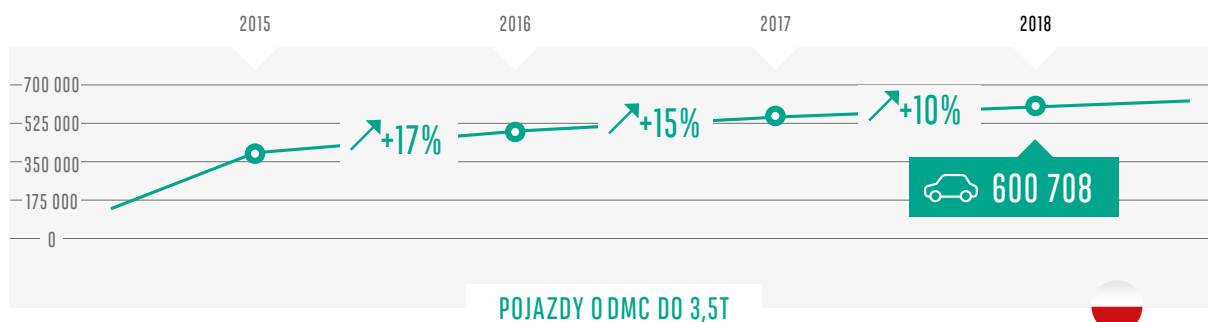
Szczególnym miesiącem dla branży motoryzacyjnej w ubiegłym roku był sierpień, w którym odnotowano rekordową sprzedaż ponad 56 000 samochodów, czyli o 64% wyższą w porównaniu z 2017 r. Taki skok związany był z reakcją klientów, a także samych dilerów na zapowiedź wprowadzenia nowej procedury pomiaru emisji spalin (WLTP), która zaczęła obowiązywać już we wrześniu 2018 r. Niemniej, wysoka sprzedaż samochodów osobowych i dostawczych wskazuje również na to, że polskie przedsiębiorstwa chcą inwestować w rozwój i rozbudowę swoich flot, a ich aktualna kondycja finansowa pozwala im na takie działania.



POLSKI RYNEK FLOTOWY SYSTEMATYCZNIE SIĘ ROZWIJA. WEDŁUG WYNIKÓW BADAŃ NAIWIĘKSZY POTENCJAŁ NA ROZWÓJ MAJĄ FLOTY W DUŻYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH.

...

REJESTRACJE NOWYCH POJAZDÓW ŹRÓDŁO: PZPM

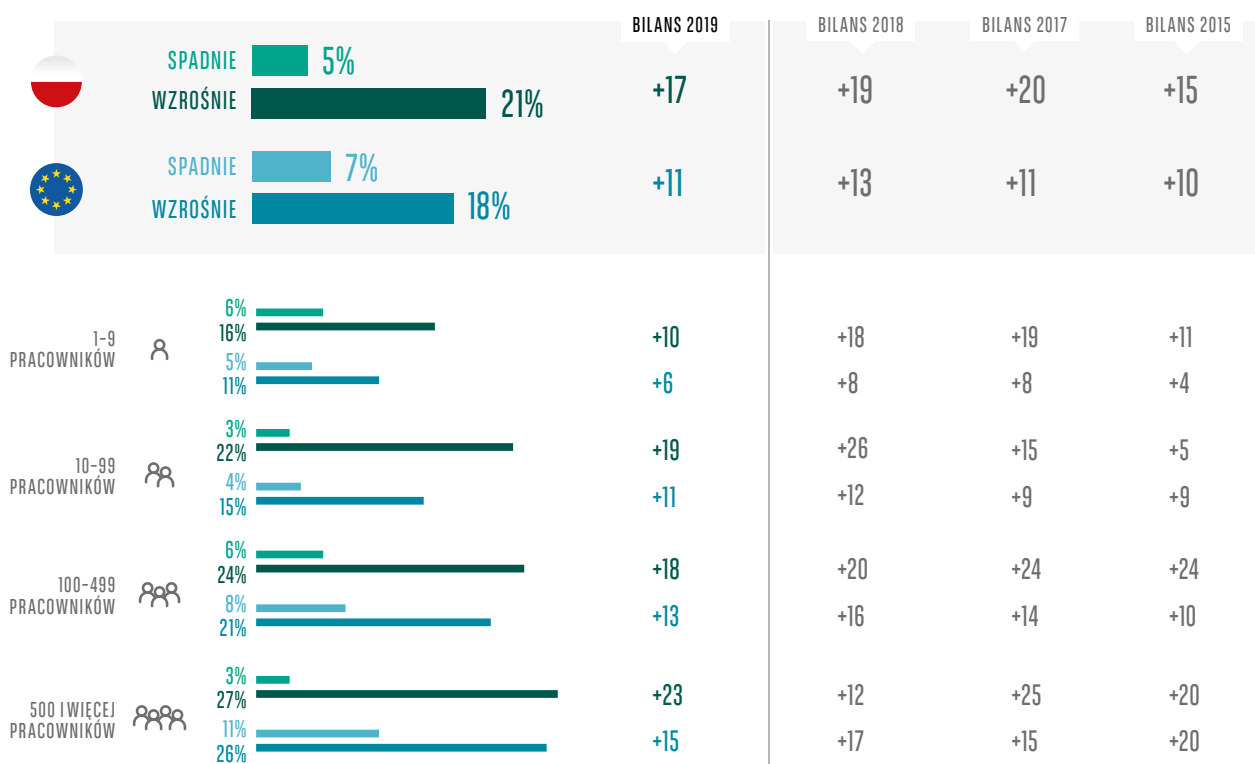


Polski rynek flotowy, choć już z nieco mniejszą dynamiką, wciąż dobrze się rozwija. Jak pokazują analizy Arval Mobility Observatory, w porównaniu do innych krajów europejskich, polscy menedżerowie flot z większym optymizmem myślą o nabywaniu nowych aut firmowych w najbliższym czasie. Powodem tego są różnice w strukturze i rozwoju flot. Na tle nasyconych rynków Europy Zachodniej, Polska jest jeszcze na etapie wymiany starej floty i rozwijania usług FSL.

Według wyników badania, największy potencjał na rozwój mają floty w dużych i bardzo dużych przedsiębiorstwach, zatrudniających kolejno pomiędzy 100 a 500 pracowników oraz pomiędzy 500 a 1000 pracowników. W badanych grupach plany dotyczące dalszej rozbudowy flot zadeklarowało kolejno 24% oraz 27% polskich firm.

PROGNOZOWANE ZMIANY WIELKOŚCI FLOTY W KOLEJNYCH 3 LATACH

WYNIKI BADANIA AMO 2019



Bilans = wielkość floty wzrosnąć - wielkość floty spaść

Mimo to, porównując dane z poprzedniego raportu, menedżerowie deklarowali nieco mniejsze zainteresowanie powiększaniem swoich firmowych flot. Niemniej, podobny spadek można zauważyć w całej Europie – najwyraźniej wśród małych i średnich przedsiębiorstw. Takie firmy są zwykle bardziej wrażliwe na zmiany zachodzące na rynku i to od nich uzależniają swoje decyzje: wymieniają auto w momencie dobrej koniunktury, a w przypadku

obaw co do sytuacji finansowej, nie planują takich zakupów w ogóle. W dużych przedsiębiorstwach zapotrzebowanie na służbowe samochody utrzymuje się zazwyczaj na stałym poziomie, a decyzje zakupowe nie są tak uzależnione od czynników rynkowych.

Chociaż 2019 r. na polskim rynku motoryzacyjnym rozpoczął się od wyhamowania wysokich, jak do tej pory, wzrostów liczby rejestracji nowych aut, warto zaznaczyć, że wolumen sprzedaży wciąż pozostaje na wysokim poziomie, zwłaszcza wśród klientów instytucjonalnych.



Jakub Faryś,
Prezes
PZPM

”

Sytuacja ekonomiczna w Europie od wielu lat ma się bardzo dobrze, co w oczywisty sposób przekłada się na dobrą koniunkturę i stabilną kondycję firm na polskim rynku – stanowiącym integralną część europejskiej gospodarki. Niestety, od pewnego czasu eksperci przewidują spowolnienie, a niektórzy mówią nawet o nadchodzącym kryzysie. Takie zapowiedzi bez wątpienia wpływają na spadek optymizmu przedsiębiorców co do dalszego powiększania flot, co potwierdzają wyniki badania. Mimo tego, tempo rozwoju polskiego rynku flotowego powinno się utrzymać. Jednym z czynników, który

korzystnie wpływa na sprzedaż do firm w Polsce są dość przyjazne przepisy dotyczące użytkowania służbowych samochodów do celów prywatnych, co sprawia, że samochód pozostaje atrakcyjnym dodatkiem do pensji. Gdy obserwujemy wyniki sprzedaży z ostatnich lat, sprzedaż do firm rośnie i wciąż stanowi znaczącą część wolumenu. W ubiegłym roku stanowiły one ok. 3/4 wszystkich rejestracji, a wyniki z tego roku potwierdzają ten trend. Pamiętać jednak należy, że utrzymanie dobrej kondycji rynku flotowego jest uzależnione od koniunktury gospodarczej i sprzyjających przedsiębiorcom przepisów.

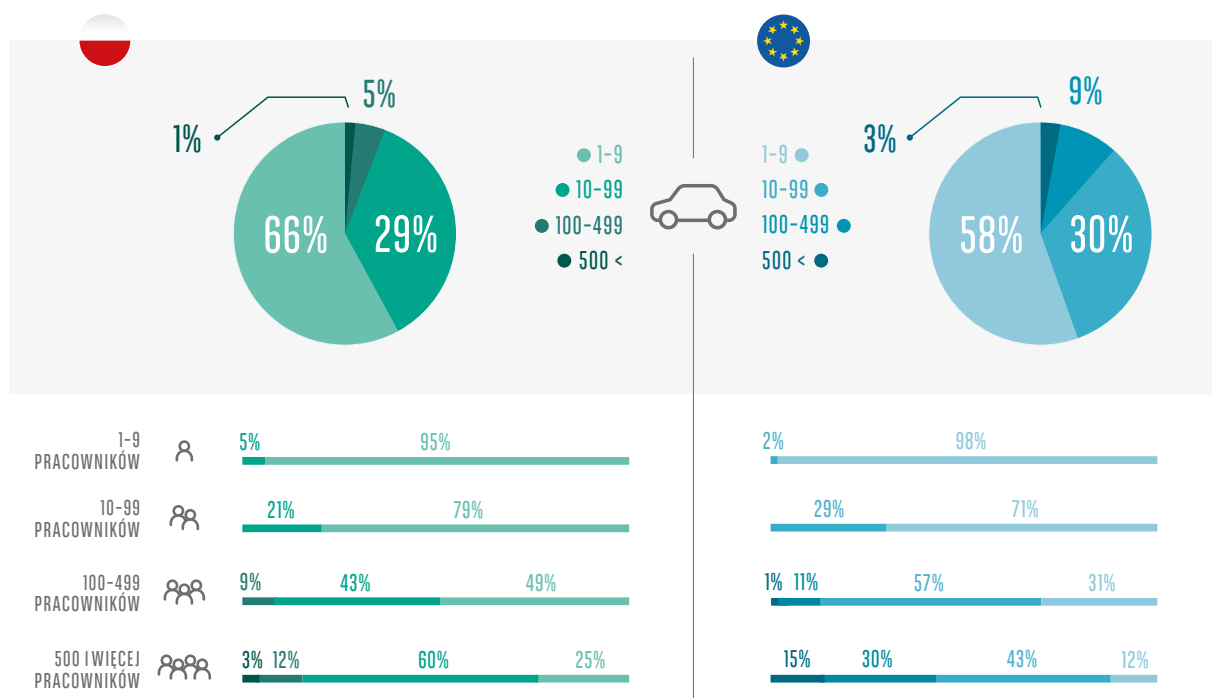


STRUKTURA FLOT

Badanie Arval Mobility Observatory wskazuje na znaczące przesunięcia w liczebności flot największych polskich firm. W tych zatrudniających od 100 do 500 pracowników, w stosunku do danych z 2017 r., odnotowano o 18 p.p. więcej flot liczących od 1 do 9 samochodów, natomiast udział flot liczących ponad 500 aut.

Duże przesunięcia widoczne są również wśród przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 500 pracowników, w których z 18% do 25% wzrósł udział małych flot, liczących od 1 do 9 samochodów. Natomiast o 4 p.p. spadł udział flot liczących ponad 500 aut.

LICZBA POJAZDÓW WE FLOCIE WYNIKI BADANIA AMO 2019



POJAZDY O DMC DO 3,5T

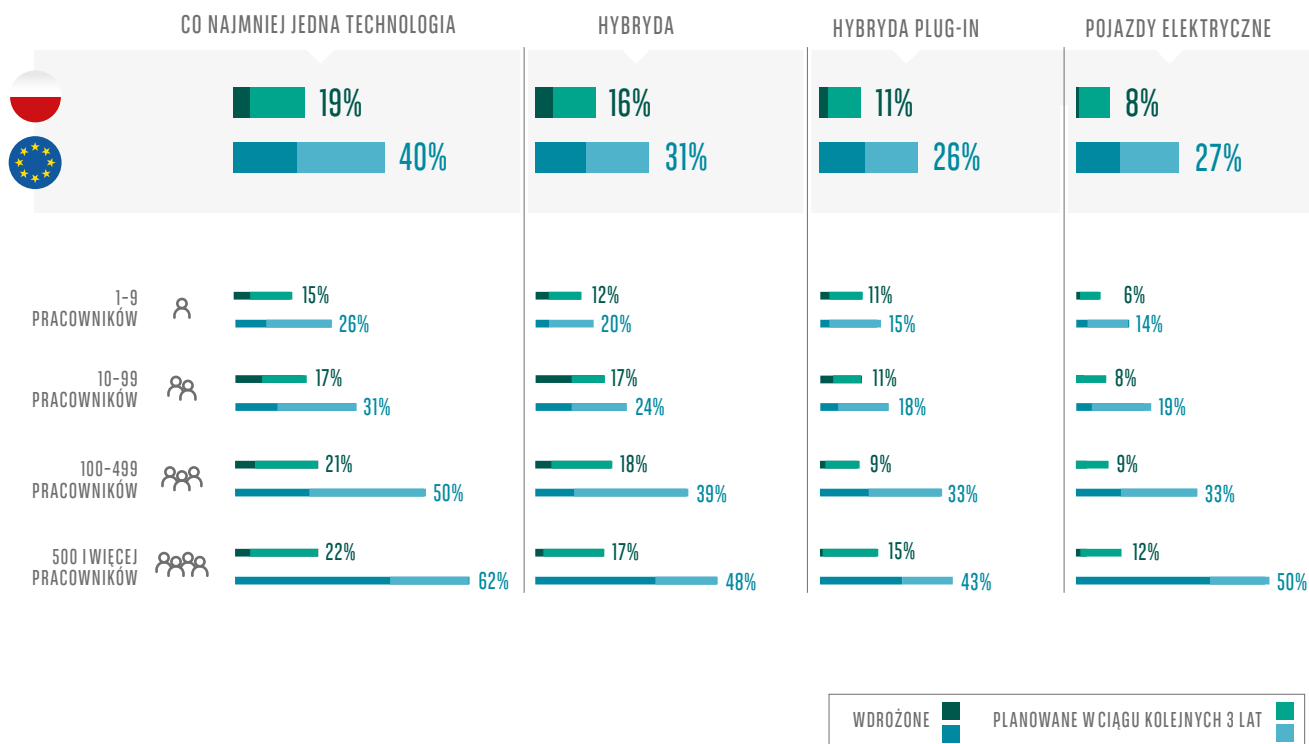
...

Takie zmiany mogą wskazywać między innymi na to, że bardzo duże i duże przedsiębiorstwa ograniczają liczebność swoich flot. Przyczyną tego może być rozwijający się wśród firm trend na mobilność alternatywną, zgodnie z którym przedsiębiorcy mniej środków przeznaczają na zakup nowych pojazdów, a więcej inwestują we wdrażanie współdzielonych flot i usług, takich jak car sharing. Podobne działania podejmowały już kilka lat temu kraje zachodnioeuropejskie, dlatego w badaniu z 2018 r. nie zaobserwowano już znaczących przesunięć w liczebności ich flot.

W przypadku mikroprzedsiębiorstw (od 1 do 9 pracowników) widać niewielkie zmiany. W udziale flot liczących do 9 pojazdów zaobserwowano nieznaczny spadek, natomiast dla flot o wielkości 10-99 pojazdów, wzrost udziału z 2% w 2017 r. do 5% w następnym roku.

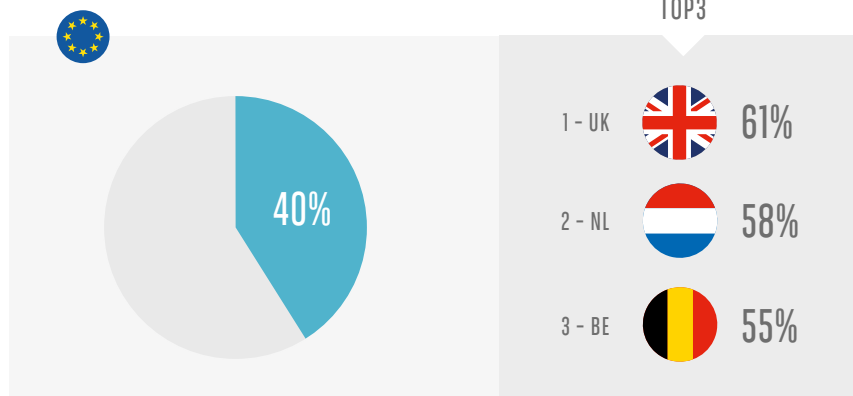
Średni czas użytkowania samochodu przez polskie przedsiębiorstwo wynosi obecnie 6,9 lat. To o wiele krótszy okres w porównaniu do średniego wieku aut poruszających się po polskich drogach, który według danych ACEA za 2018 r., w przypadku samochodów osobowych wynosi ponad 13 lat. Wskaźnik ten już od ubiegłego roku obniżył się o 4 lata, a znaczny wpływ na to miały właśnie firmowe floty, które częściej wymieniają pojazdy.

WDROŻENIE NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WYNIKI BADANIA AMO 2019



POTENCJAŁ ROZWOJU NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH

WYNIKI BADANIA AMO 2019



4 - FR	51%
5 - DE	47%
6 - CH	45%
7 - PT	43%
8 - ES	41%
9 - LU	31%
10 - TR	25%
11 - IT	23%
12 - PL	19%
13 - CZ	10%



Na polskim rynku motoryzacyjnym niemal codziennie poruszonym tematem jest elektromobilność, przeważnie w aspekcie ochrony środowiska. Rozwój transportu nisko- i zeroemisyjnego stanowi jeden z priorytetów polityki środowiskowej UE. Według nowych przepisów, udział napę-

dów alternatywnych na polskich drogach powinien stopniowo wzrastać, a liderem tej zmiany, poza sektorem publicznym, powinny być także firmy, ponieważ to one zakupują bądź wynajmują znaczną część aut. Jednak wyniki badania z 2018 r. wskazują na ograniczony rozwój procesu elektryfikacji transportu w Polsce. Według deklaracji, na razie 19% polskich firm posiada lub planuje zakupić pojazdy elektryczne, hybrydowe lub hybrydowe plug-in do swoich flot. To wynik znacznie niższy niż w pozostałych badanych krajach, wśród których Polska znalazła się dopiero na 12. miejscu, wyprzedzając jedynie Czechy. Dla porównania, zainteresowanie liderów w wykorzystaniu napędów alternatywnych, czyli firm z Wielkiej Brytanii, Holandii i Belgii wynosi odpowiednio 61%, 58% i 55%. Obserwując decyzje polskich fleet managerów zauważyć można wręcz spadek zainteresowania napędami alternatywnymi w porównaniu z ubiegłym rokiem. Oznacza to, że w obecnej sytuacji firmowe floty mają ograniczony udział w elektryfikacji motoryzacji w Polsce.

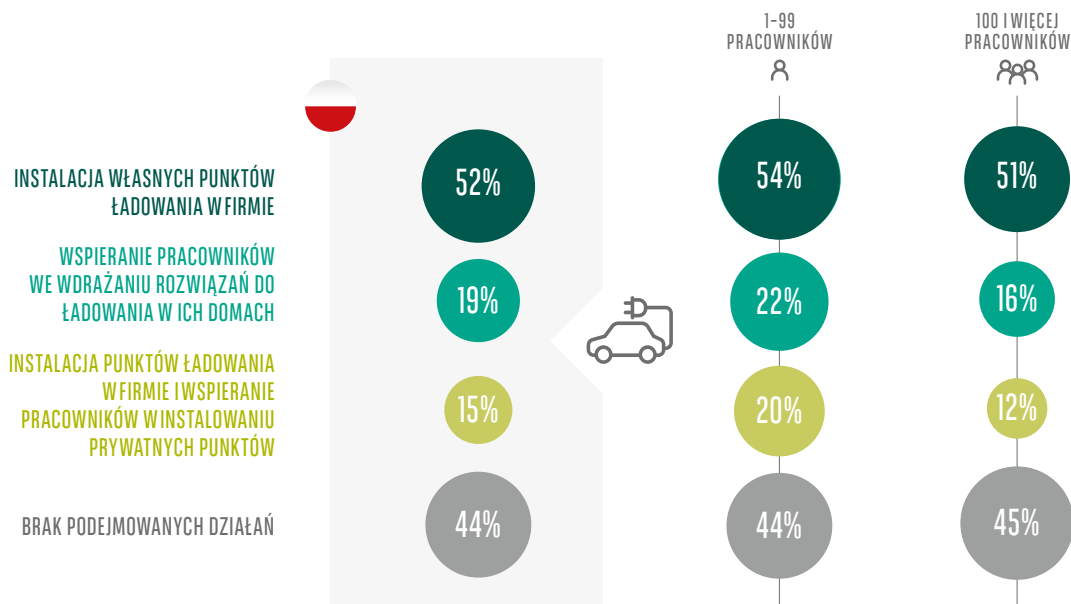
...

Analizując wymieniane powody, dla których polskie firmy powstrzymują się od zakupu aut elektrycznych, można przypuszczać, że przekonają się do nich dopiero wówczas, gdy wzrosną ich zasięgi oraz gdy rozwinię się niezbędna infrastruktura, pozwalająca na szybkie ładowanie baterii. Obecnie w Polsce można zaobserwować silny trend na rozwijanie punktów ładowania samochodów elektrycznych, jednak na razie nie przekłada się to na spektakularny wzrost zainteresowania napędami alternatywnymi. Poza ograniczoną liczbą stacji, niedogodnością dla użytkowników może być również czas ładowania baterii. Duża część punktów ładowania to zwykłe gniazdka udostępniane np. przez prywatnych właścicieli lub stacje benzynowe, które pozwalają na pobór zaledwie 3-5 kW mocy.

Ładowanie z takiego źródła trwa dziesięciokrotnie dłużej w porównaniu do możliwości tzw. szybkich stacji ładowania, których w Polsce wciąż jest za mało. Firmy, chcąc przejść na napędy elektryczne i hybrydowe, powinny więc rozważyć inwestycję we własną infrastrukturę punktów ładowania, dostępną na firmowych parkingach. Takie plany deklaruje aż 52% badanych przedsiębiorstw. Kolejne 19% planuje wspierać pracowników w ich zamiarach dotyczących instalowania ładowarek w gospodarstwach domowych. Ograniczeniem dla klientów jest także sama cena pojazdów, która w przypadku napędów elektrycznych jest jeszcze dla wielu firm za wysoka. Ten aspekt złagodzić mogłyby dodatkowe zachęty podatkowe bądź nowe formy finansowania ekologicznych flot.

PLANY FIRM DOTYCZĄCE ROZWOJU INFRASTRUKTURY DLA EV

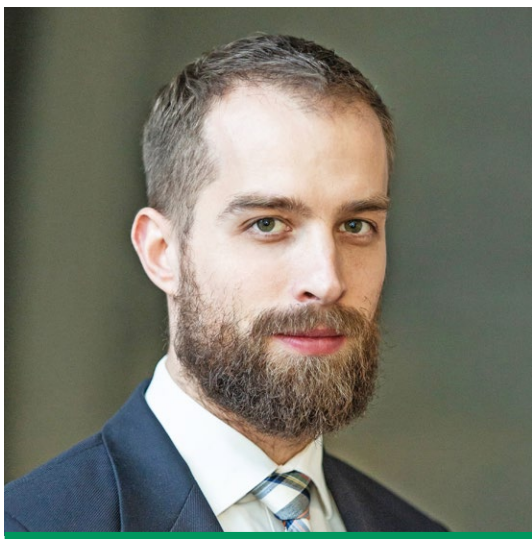
WYNIKI BADANIA AMO 2019





19% BADANYCH FIRM WŁĄCZYŁO LUB PLANUJE WŁĄCZYĆ
W NAJBLIŻSZYCH 3 LATACH DO SWOICH FLOT POJAZDY
ELEKTRYCZNE, HYBRYDOWE LUB HYBRYDOWE PLUG-IN.

...



Maciej Mazur,
Dyrektor Zarządzający
PSPA

”

Wdrażanie pojazdów z napędem alternatywnym do polskich flot utrzymuje się na zdecydowanie niższym poziomie niż w przypadku większości krajów członkowskich Unii Europejskiej. To konsekwencja braku realnych zachęt o charakterze finansowym, które napędzają rynek w innych państwach.

Z uwagi na wyższe ceny pojazdów nisko- i zeroemisyjnych względem ich konwencjonalnych odpowiedników, rynek elektromobilności w początkowej fazie rozwoju wymaga wprowadzania odpowiednich instrumentów wspierających potencjalnych nabywców. Jak do tej pory polscy przedsiębiorcy w tym zakresie mogli liczyć wyłącznie na zachęty czysto symboliczne, takie jak np. zwolnienie

samochodów z napędem elektrycznym z podatku akcyzowego. To zdecydowanie za mało, czego dowodzą wyniki sprzedaży EV w Polsce.

Mimo wejścia w życie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przełom na rynku nie nastąpił. Wyniki „Barometru Flotowego” pokazują, że polscy przedsiębiorcy chcą ograniczać emisje generowane przez ich floty, ale należy im stworzyć w tym celu odpowiednie warunki. Zmiany na rynku może przynieść rozpoczęcie przyznawania dopłat ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, które przyczynią się do spadku cen pojazdów elektrycznych w salonach sprzedaży. Wszystko jednak zależy od ich optymalnego wykorzystania.



Paweł Doleckiński,
Business Development Manager

PUBLIC SECTOR, ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

Wynajem długoterminowy staje się alternatywą dla nabywania nadal kosztownych pojazdów elektrycznych. Firmom łatwiej jest wynająć pojazd na wskazany okres i korzystać z ekologicznej mobilności, niż zamrażać środki na zakup aut, które tak naprawdę dopiero wkraczają na rynek flotowy i dopiero się ich uczymy. Niemniej, ważnym argumentem na rzecz ich stosowania w firmach i instytucjach jest fakt, że korzystanie z napędów alternatywnych jest sposobem na obniżenie kosztów eksploatacji flot samochodowych (eksploatacja samochodu elektrycznego jest tańsza). Korzystając z wynajmu długoterminowego, właściciel nie

musi się też martwić o to, jaka będzie wartość rezydualna po 3-4 latach użytkowania takiego auta i ile otrzyma zwrotu z inwestycji przy sprzedaży pojazdu na rynek wtórny. W związku z ustawą nakazującą instytucjom publicznym korzystanie z napędów alternatywnych, wydaje się, że transport publiczny, jak i szerzej, sektor publiczny oraz branża CFM to segmenty, które będą głównym motorem rozwoju elektromobilności w Polsce. W Arval mamy już pierwsze sukcesy w wynajmie aut elektrycznych do sektora publicznego i wspólnie z naszymi klientami chcemy uczestniczyć w rewolucji elektromobilności w Polsce.

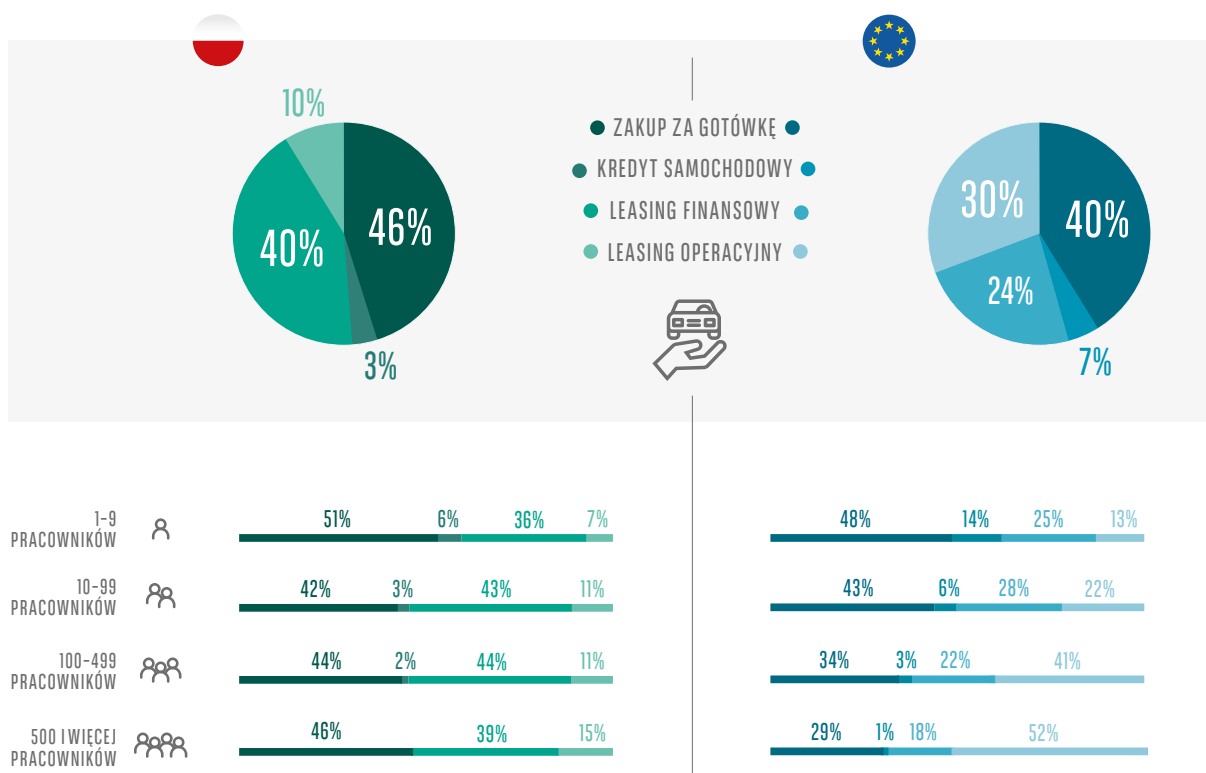


FINANSOWANIE FLOTY

Bardzo wysoka liczba aut zarejestrowanych w Polsce w 2018 r. była efektem także dużej dynamiki rozwoju na rynku wynajmu samochodów, który w tym czasie osiągnął wzrost 16,1% r/r. Spośród dostępnych na polskim rynku form finansowania aut służbowych, polscy przedsiębiorcy coraz częściej wybierają wynajem długo-

terminowy – w 2018 r. właśnie ten segment rynku rozwijał się najszybciej. Według danych Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów, w ten sposób finansowany był co 5 firmowy samochód. W porównaniu do 2017 r. o 11% wzrósł także zakup pojazdów z wykorzystaniem środków własnych, kredytu czy klasycznego leasingu finansowego.

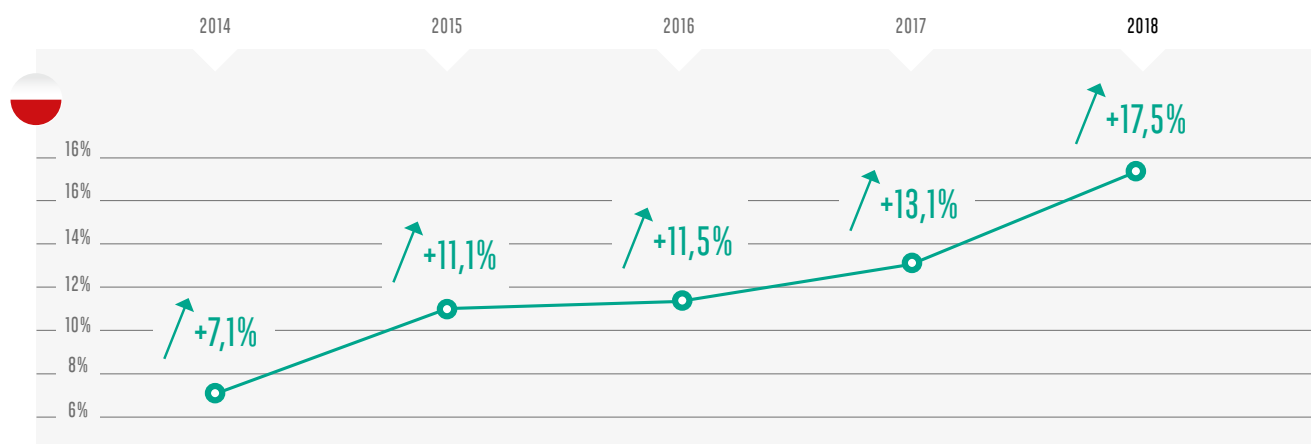
METODY FINANSOWANIA FIRMOWYCH FLOT WYNIKI BADANIA AMO 2019



Biorąc pod uwagę łączną liczbę aut w usługach wynajmu długoterminowego, tempo wzrostu branży w 2018 r. osiągnęło rekordowy wynik – aż 17,5% r/r. Branża FSL (Full Service Leasing) zakupiła 81 800 aut, czyli o 15 500 więcej niż w roku wcześniejszym. Udowodniła tym samym po raz kolejny, że rozwija się szybciej niż konkurencyjne formy finansowania.

Dla klientów korzystających z wynajmu długoterminowego, zaletą tego rozwiązania są nie tylko korzyści podatkowe, ale także wygoda, którą zapewnia oferowany wraz z pojazdem pełen pakiet usług oraz możliwość lepszej kontroli kosztów, ponoszonych na utrzymanie firmowej floty.

TEMPO WZROSTU BRANŻY WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO ŹRÓDŁO: PZWLP



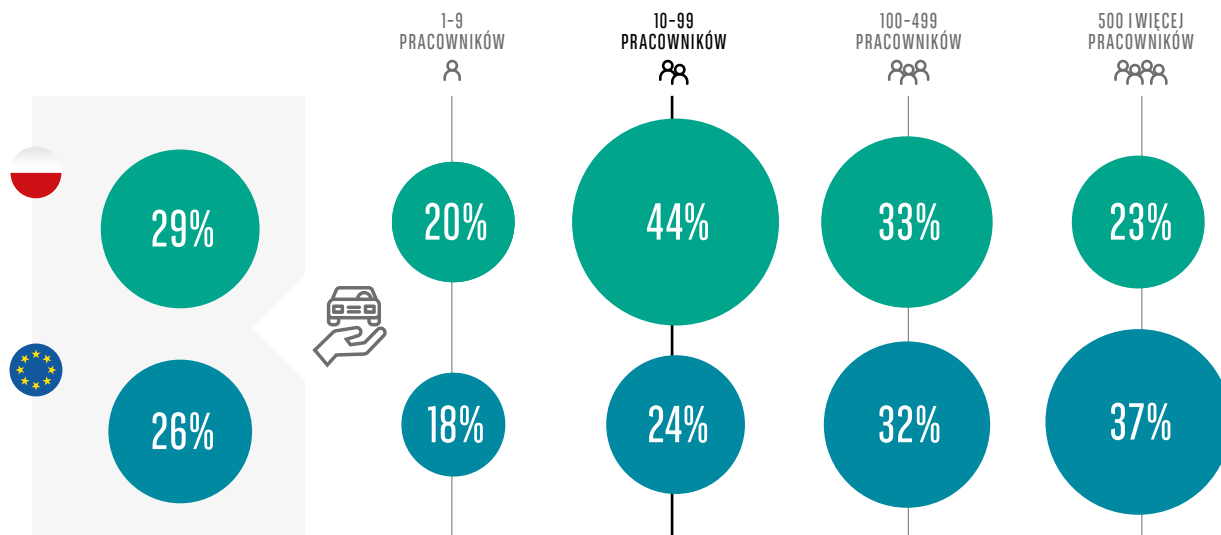
Perspektywy dla rynku wynajmu długoterminowego nadal pozostają korzystne. W badaniu Arval Mobility Observatory 29% polskich przedsiębiorstw zadeklarowało, że planuje zwiększyć udział leasingu operacyjnego w finansowaniu swojej floty. Tak, jak w poprzednim roku, na to rozwiązanie najczęściej decydują się firmy z sektora małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). W grupie zatrudniających do 10 pracowników, zainteresowanie leasingiem

operacyjnym zadeklarowało 20% ankietowanych. Procent ten wzrósł wyraźnie także wśród średnich przedsiębiorstw, zatrudniających od 10 do 99 pracowników – w tej grupie aż 44% firm zamierza w ten sposób finansować swoją flotę w ciągu kolejnych 3 lat. To wynik wyróżniający się na tle pozostałych krajów europejskich, wśród których w sektorze MŚP zainteresowanie leasingiem operacyjnym było aż o 20 p.p. niższe i wyniosło 24%.

BRANŻA WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO UROSŁA W 2018 R. O 17,5%. OD POCZĄTKU 2019 R. W USŁUDZE FSL ZNAJDUJE SIĘ CO 5. NOWY SAMOCHÓD FIRMOWY W POLSCE.

PRZEWIDYWANY WZROST UDZIAŁU LEASINGU OPERACYJNEGO W KOLEJNYCH 3 LATACH

WYNIKI BADANIA AMO 2019



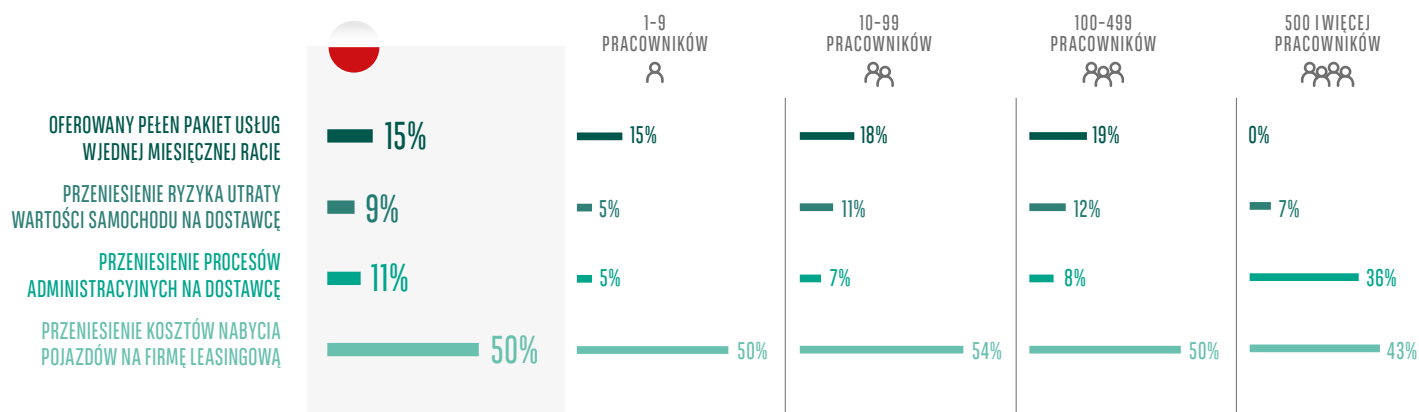
Jako najważniejszy powód korzystania z usługi wynajmu długoterminowego, przedsiębiorcy wymieniają względy finansowe, czyli możliwość nabywania pojazdów bez konieczności inwestowania w ich

zakup jednorazowo dużego kapitału. Wynajem długoterminowy zabezpiecza również firmy przed utratą wartości zakupionych pojazdów, ponieważ to ryzyko bierze na siebie wynajmujący.



POWODY, DLA KTÓRYCH POLSKIE FIRMY WYBIERAJĄ LEASING OPERACYJNY

WYNIKI BADANIA AMO 2019



Wszystko wskazuje na to, że bieżący rok będzie kolejnym, w którym rynek wynajmu długoterminowego w Polsce będzie rósł w bardzo szybkim, dwucyfrowym tempie. Zgodnie z danymi IBRM Samar w I kwartale 2019 r. z salonów wyjechało łącznie już prawie 140 000 nowych aut osobowych, z czego bli-

sko 2/3 nabyły firmy, zasilając tym samym w dużej mierze swoje floty. Zgodnie z danymi PZWLP, branża wynajmu długoterminowego zakupiła w tym czasie łącznie 19 400 pojazdów, co oznacza, że w usługę znalazło się więcej niż co 5. nowe auto osobowe, nabywane przez firmy w pierwszym kwartale roku.





Łukasz Niemczuk,
SME Solutions Director
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

Zgodnie z naszymi przewidywaniami, rośnie udział leasingu operacyjnego w metodach finansowania flot. Dzisiaj ciągle jeszcze największy udział mają w tym rynku firmy z sektora large, ale jak pokazują prognozy Arval Mobility Observatory, aż 44% średnich oraz 20% małych przedsiębiorstw deklaruje wybór tej formy finansowania floty na kolejne 3 lata. Trend ten potwierdzają również nasze wewnętrzne wyniki. W 2018 r. Arval zrealizował bowiem ponad 1000 zamówień dla małych i średnich firm, co oznacza, że potroiliśmy naszą obecność w sektorze MŚP, w porównaniu do roku poprzedniego. Wszystko wskazuje na to, że w 2019 r. również to zrobimy. Rosnąca popularność wynajmu wśród tego sektora nie dziwi. Wymagający klient MŚP zaczął dostrzegać zalety wynajmu długoterminowego – docenia

brak konieczności inwestowania jednorazowo środków własnych, pakiet usług zawarty w jednej miesięcznej racie, przeniesienie ryzyka np. utraty wartości pojazdu na operatora i wiele innych. Wraz z rosnącą świadomością przedsiębiorców rośnie zapotrzebowanie na taki produkt. Zdajemy sobie oczywiście sprawę, że utrzymanie wysokiego tempa wzrostu będzie wyzwaniem, jednak z optymizmem patrzymy w przyszłość i zakładamy, że na koniec 2021 r. co trzeci samochód w Polsce zamawiany przez Arval i co czwarty samochód na rynku zamawiany we flocie, będzie trafił do sektora MŚP.

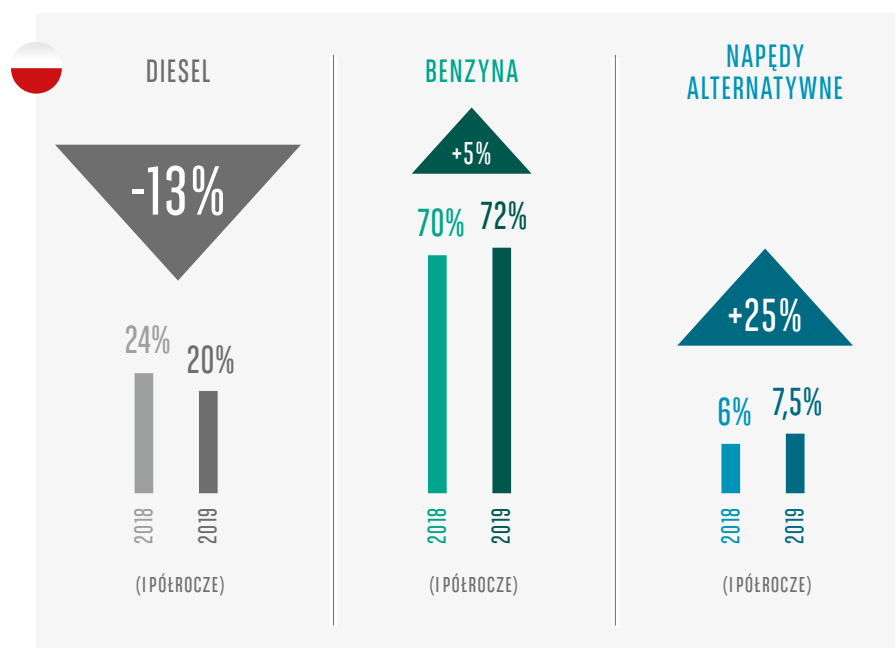


PERSPEKTYWY DLA SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH WE FLOTACH

Zły stan powietrza w miastach, obawy dotyczące ograniczenia wjazdu samochodów z silnikami Diesla do dużych miast, a także zapowiedzi nałożenia na nie restrykcji podatkowych, wywołały niepewność co do ich przyszłości na rynkach europejskich. Tocząca się od kilku lat debata na temat silników Diesla znacząco wpłynęła na decyzje zakupowe klientów prywatnych oraz

politykę flotową niemal połowy badanych przedsiębiorstw. W efekcie firmy, nie tylko w Polsce, ale i na całym kontynencie, znacząco ograniczyły korzystanie z pojazdów wyposażonych w silnik Diesla, poszukując dla nich zamienników, nie tylko bardziej ekologicznych, ale także korzystniejszych wizerunkowo.

NAPĘDY NOWYCH AUT W POLSCE ŹRÓDŁO: PZPM



UDZIAŁ PROC. W RYNKU

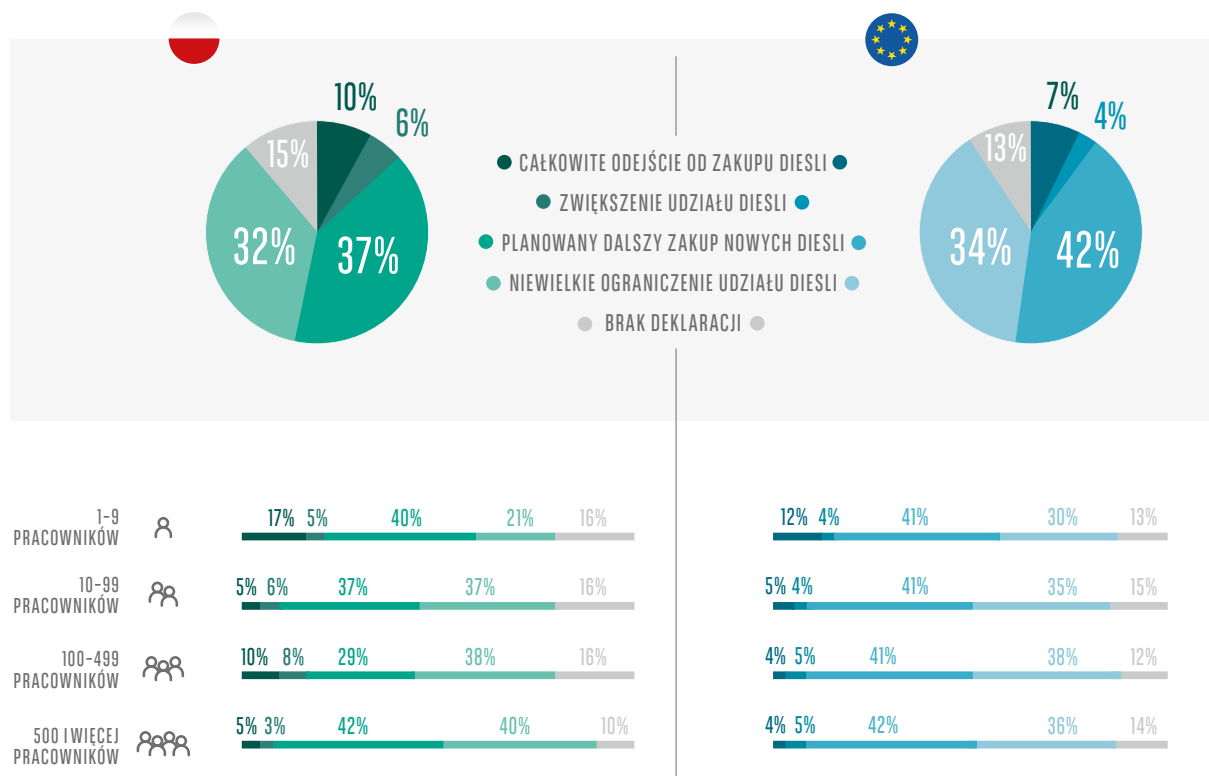
...

Tymczasem jednym z najważniejszych efektów debaty na temat diesla było wprowadzenie normy Euro 6d-TEMP, która obowiązuje od 1 września 2018 r. Według nowych regulacji samochody sprzedawane na europejskim rynku poddawane są teraz bardziej rygorystycznym i miarodajnym testom na zużycie paliwa i emisję spalin. Wobec tego producenci diesla opracowali modyfikacje, zapewniające spełnienie nowych warunków. Z taśm produkcyjnych zjechały modele nowej generacji, wyposażone w dodatkowe katalizatory selektywne SCR, które z wysoką efektywnością neutralizują szkodliwe tlenki azotu. Nowoczesne silniki wysokoprężne pozwalają na większą wy-

dajność przy dużo niższej emisji spalin, w porównaniu do ich starszych odpowiedników. Warto również podkreślić fakt, że ograniczenia co do wjazdu samochodów do miast dotyczyć miały nie wszystkich samochodów z silnikami wysokoprężnymi, a jedynie tych niespełniających wymagań najnowszych norm emisji spalin. Dawałoby to powody do obaw jedynie kierowcom starszych niż 10 lat diesli, praktycznie niewystępujących we flotach firmowych. Choć, co ciekawe, to właśnie fleet menedżerowie częściej deklarują odchodzenie od silników wysokoprężnych. Taką tendencję widać już w danych za I półrocze 2019 r., według których udział diesla w firmowych flotach systematycznie spada.

POLITYKA FLOTOWA FIRM W ODNIESIENIU DO DIESLI TZW. NOWEJ GENERACJI

WYNIKI BADANIA AMO 2019



Jak wynika z badań Arval Mobility Observatory, zarówno w Polsce, jak i w całej Europie, około 1/3 firm przewiduje ograniczenie udziału we flotach samochodów z silnikiem Diesla, nawet w przypadku, gdyby w testach wykazywały one emisję zanieczyszczeń porównywalną z silnikami

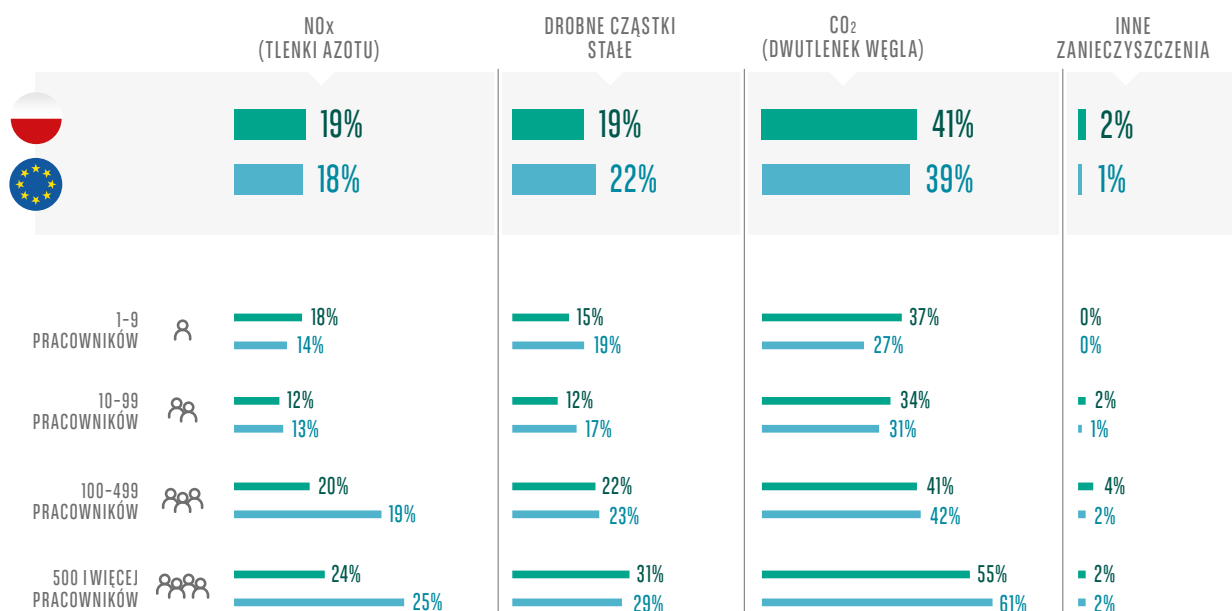
benzynowymi. Nie jest to jednak jedyny powód zmian w strukturach firmowych flot, ponieważ wpływ na nie mają również czynniki takie jak rosnące ceny paliwa oraz nowe zasady opodatkowania służbowych samochodów.

Analiza odpowiedzi udzielonych w badaniu wskazuje, że dyskusja na temat diesla ma w dalszym ciągu duży wpływ na decyzje fleet menedżerów. Na tle aktualnych danych na temat emisji spalin i nowych restrykcji dotyczących ochrony środowiska, zaskoczeniem może być deklaracja fleet menedżerów, którzy tylko w 19% wskazali priorytetowo na kwestię obniżenia emisji tlenków azotu (NOx) w firmowych flotach. Z troski o aspekt wizerunkowy, wiele firm zwróciło natomiast uwagę na potrzebę ograniczenia emisji CO₂,

poprzez włączanie do flot większej liczby pojazdów benzynowych. W tej sytuacji dochodzi do paradoksu, ponieważ 73% fleet menedżerów zamierza odejść od pojazdów z silnikiem Diesla, oczekując, że efektem tej decyzji będzie właśnie ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Tymczasem okazuje się, że zwiększenie udziału w rynku pojazdów z silnikami benzynowymi, może skutkować wzrostem całkowitej emisji CO₂, co wynika z wyższego poziomu spalania paliwa w samochodach z tego rodzaju napędem.

RODZAJE EMISJI UWZGLĘDNIANE W POLITYCE FLOTOWEJ FIRM

WYNIKI BADANIA AMO 2019



NIEMAL 1/3 FIRM PRZEWIDUJE OGRANICZENIE WE FLOTACH UDZIAŁU SAMOCHODÓW Z SILNIKIEM DIESLA, NAWET W PRZYPADKU, GDYBY W TESTACH WYKAZYWAŁY ONE EMISJĘ ZANIECZYSZCZEŃ PORÓWNYWALNĄ Z SILNIKAMI BENZYNOWYMI.

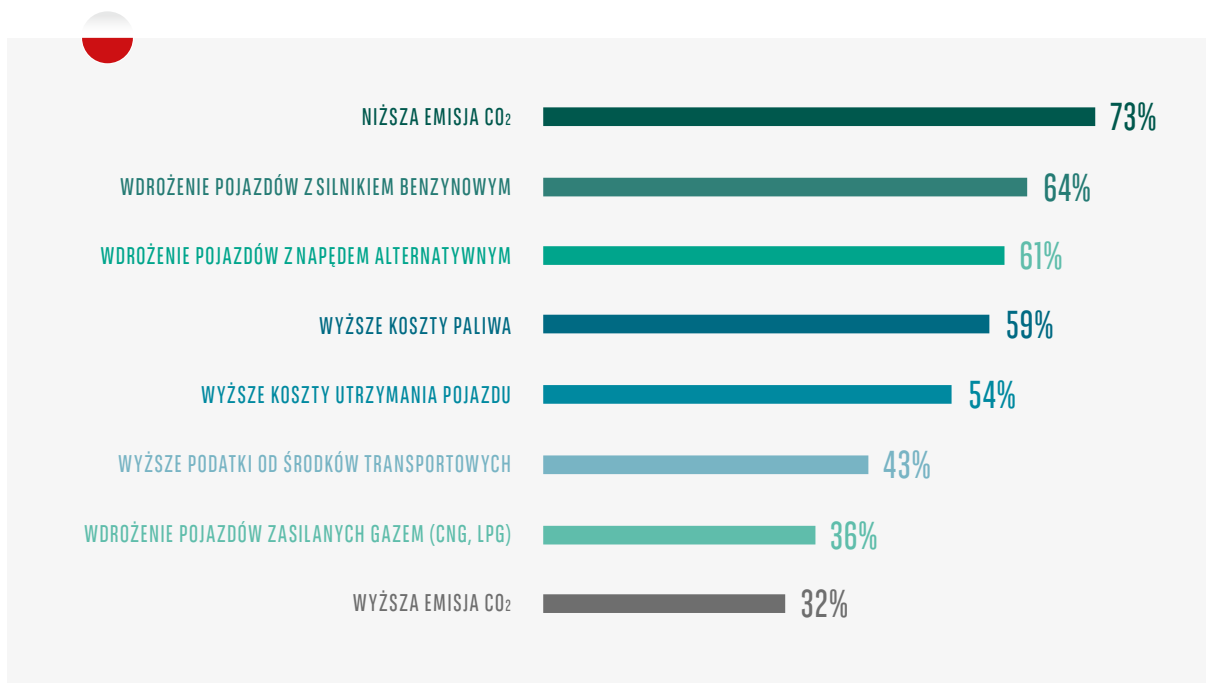
...

Podobne głosy pojawiają się wśród opinii publicznej, według której nagły odwrót od silników Diesla powoduje wzrost emisji dwutlenku węgla z nowych samochodów. Jak wynika ze wstępnych analiz Europejskiej Agencji Środowiska, nowy samochód osobowy zarejestrowany w Unii Europej-

skiej w 2018 r. emitował średnio 120,4 g CO₂/km, co daje o 1,6% wyższy wynik niż rok wcześniej. Oznacza to, że poziom emisji dwutlenku węgla z nowych aut w ciągu dwóch lat zaczął rosnąć, choć wcześniej systematycznie malał.

WPŁYW DEBATY NT. DIESLA NA POLITYKĘ FLOTOWĄ

WYNIKI BADANIA AMO 2019



NOWY SAMOCHÓD OSOBOWY ZAREJESTROWANY W UE W 2018 R. EMITOWAŁ ŚREDNIO 120,4 G CO₂/KM, CO DAJE O 1,6% WYŻSZY WYNIK NIŻ ROK WCZEŚNIEJ.



Paweł Racis,
Dyrektor Handlowy
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

Od chwili obowiązywania procedury testowej WLTP, która pozwala lepiej oszacować rzeczywisty poziom zużycia paliwa i emisji spalin, zainteresowanie silnikami wysokoprężnymi teoretycznie powinno ponownie wzrosnąć. Tak się jednak nie dzieje, co może być spowodowane ostrożnością w związku z wizją nowych regulacji, które mogą objąć pojazdy z tymi silnikami w niedalekiej przyszłości. Z drugiej jednak strony niemal połowa firm zadeklarowała dalsze korzystanie, a nawet zwiększenie liczby diesli w swojej flocie. Możliwe, że menedżerowie traktują potencjalne regulacje jako raczej odległe czasowo lub przewidują, że dotkną one jedynie starsze pojazdy. Widzimy też, że wśród klientów Arval są grupy, dla których samochody z silnikami

wysokoprężnymi nadal pozostają dobrym wyborem. Niemniej, nie jesteśmy w stanie dziś określić, czy nowe przepisy, obejmą wszystkie diesle, czy jedynie te niespełniające normy Euro 6d-TEMP. Może się okazać, że w niedalekiej przyszłości firmy zaczną analizować swoją dotychczasową politykę flotową i przy wymianie floty lub przy jej rozbudowie, będą dążyć do określenia na nowo swoich potrzeb. Decyzje o wymianie samochodów z silnikami Diesla mogą być także spowodowane nowymi trendami w motoryzacji, które w ostatnim czasie koncentrują się wokół wprowadzania do flot pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA



Na polskim rynku motoryzacyjnym coraz wyraźniej widać nowy model korzystania z samochodów, zarówno w zakresie przejazdów prywatnych, jak i służbowych. Wynika to z rosnącego rynku usług mobilności alternatywnej, spośród których w Polsce czołowe miejsce zajmuje car sharing. Wynajem aut na minuty rozwija się dynamicznie i zyskuje coraz większą grupę zwolenników. W ciągu ostatnich 2 lat liczba pojazdów w polskiej ofercie car sharingu wzrosła z 300 do 3 600. Usługa ta jest już dostępna we wszystkich największych polskich miastach.

Głównymi dostawcami aut na minuty pozostają Traficar i Panek, ale dużą część tego rynku zajmu-

je także Innogy GO, który wprowadził niedawno w stolicy car sharing w 100% elektryczny. Pod względem wielkości oferowanej floty, Innogy GO to dziś największy w Polsce dostawca pojazdów elektrycznych na minuty. Pozostałe firmy świadczące usługi wynajmu aut także nie pozostają obojętne na trendy w motoryzacji i uzupełniają swoje oferty o samochody z napędami alternatywnymi.

Taki kierunek działań jest wynikiem dostosowania się do wymogów dotyczących ochrony środowiska, a także odpowiedzią na preferencje odbiorców, dla których ekologiczny aspekt transportu nabiera coraz większego znaczenia. Innymi cenionymi przez użytkowników zaletami car sharingu jest możliwość szybkiego i wygodnego przemieszczania się (w przypadku samochodów elektrycznych na minuty można korzystać z buspasów), a także brak konieczności tankowania i płacenia za parkowanie, co jest szczególną zaletą w centrach dużych miast.

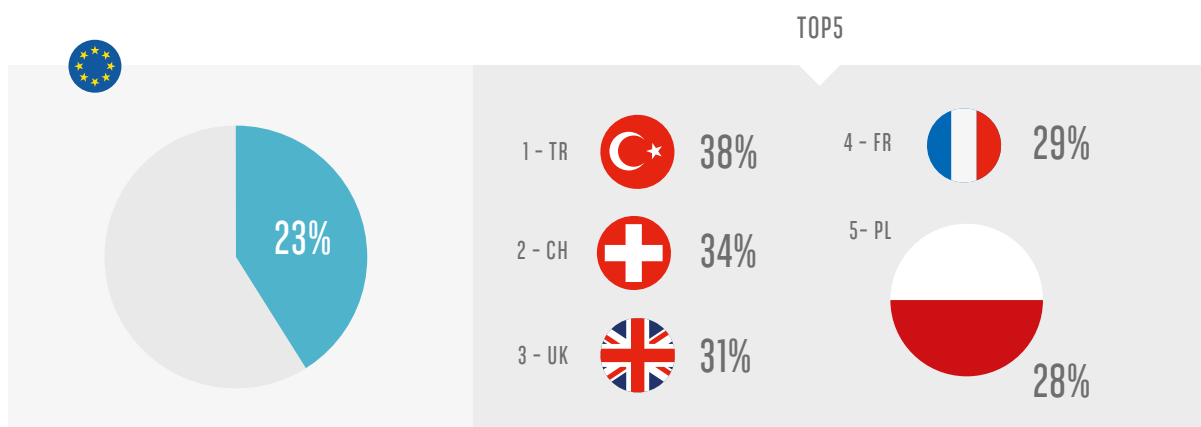
Wraz z rozwojem rynku mobilności alternatywnej zmieniają się przyzwyczajenia użytkowników: coraz więcej osób rezygnuje z posiadania samochodu na własność i z ponoszenia rosnących kosztów jego ubezpieczenia i eksploatacji. Mieszkańcy, zwłaszcza większych miast, chcą być przede wszystkim mobilni, czyli wygodnie i szybko docierać z jednego punktu do drugiego. Na tę potrzebę odpowiada nowe podejście do mobilności jako usługi – dostępnej dzięki aplikacji na smartfonie, za pomocą której użytkownik może

wybrać najlepszy sposób na przemieszczanie się z punktu A do punktu B. Taką ideę rozwija europejski sojusz MaaS Alliance, do którego dołączył w tym roku również Arval. Na polskim rynku działa już pierwsza aplikacja, opracowana w modelu MaaS – platforma Voom, która udostępnia użytkownikom pełną ofertę usług transportowych.

Wyniki badań Arval Mobility Observatory wskazują na rosnące zainteresowanie mobilnością alternatywną wśród polskich firm, które coraz

chętniej decydują się na wdrażanie car sharingu w swoich strukturach. W efekcie Polska zajmuje 5. miejsce w Europie w rankingu popularności tej usługi, przewyższając średnią europejską. Polscy pracownicy coraz chętniej korzystają także ze wspólnych przejazdów, czyli ride sharingu (znanego także jako carpooling). Jego wdrożenie w ciągu najbliższych 3 lat, planuje prawie 50% dużych przedsiębiorstw (zatrudniających powyżej 100 osób).

POTENCJAŁ ROZWOJU CAR SHARINGU WYNIKI BADANIA AMO 2019



Polskie przedsiębiorstwa są zainteresowane także innymi rozwiązaniami, usprawniającymi mobilność w firmie. Jedną z nich jest tworzenie specjalnych budżetów lub udostępnianie kart mobilnych (mobility budget), a także średnioterminowy wynajem pojazdów (Mid-Term-Rental – MTR), który postrzegany jest przez przedsiębiorców jako nowe podejście do mobilności i leasingu. W MTR auto można wynająć szybko, w okresie, w którym jest ono najbardziej potrzebne. Zalety te dostrzega 19% polskich firm, które według badań AMO

(Arval Mobility Observatory), już korzysta lub zamierza skorzystać z tej usługi w ciągu najbliższych 3 lat. Odsetek ten wzrasta do 30% w przypadku dużych przedsiębiorstw.

Jak wynika z porównania tegorocznych i ubiegłorocznych badań, zainteresowanie polskich firm car sharingiem i ride sharingiem wzrosło, a najczęściej oba te rozwiązania wdrażane są w dużych i bardzo dużych firmach (liczących powyżej 100 pracowników).

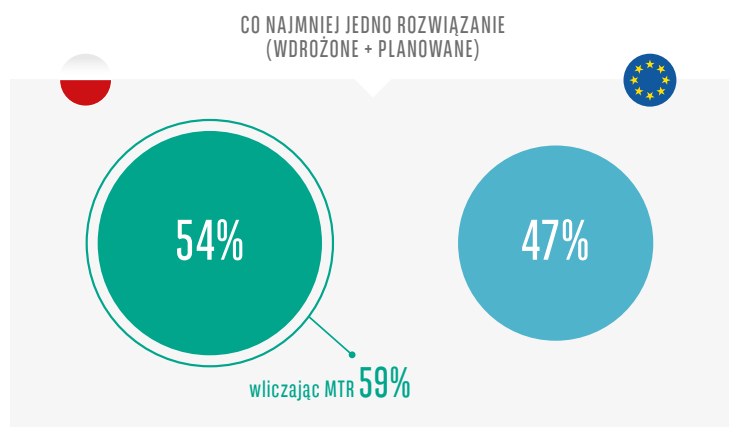
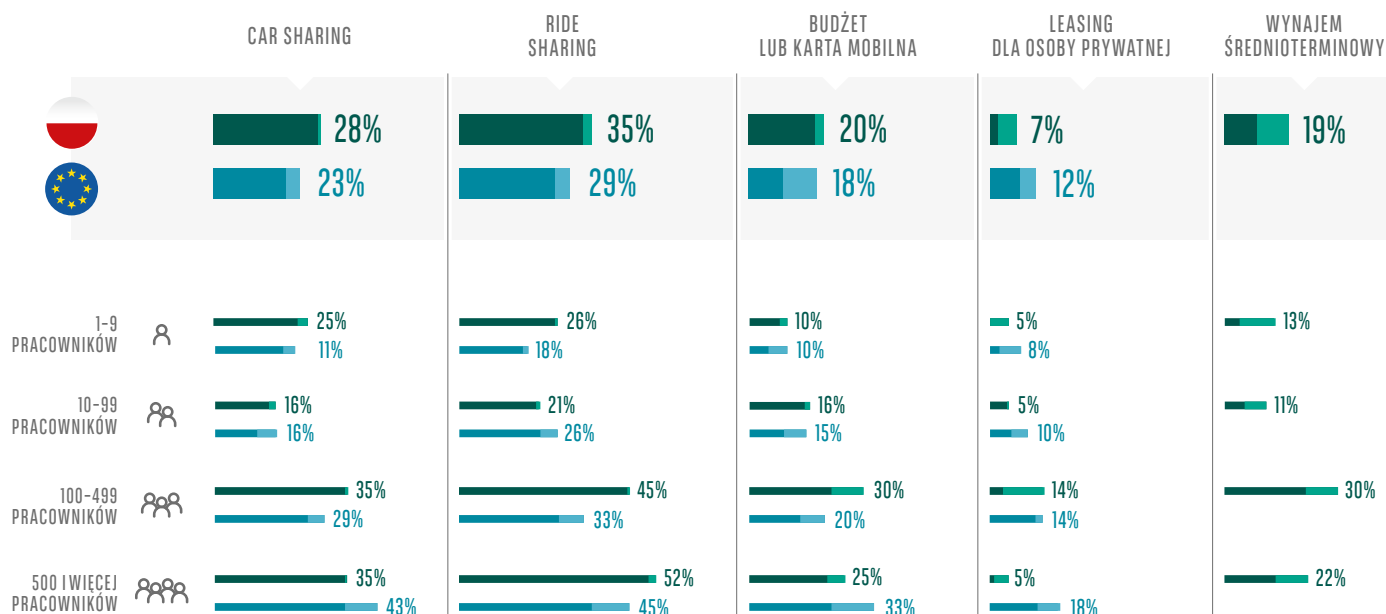
ROŚNIE ZAINTERESOWANIE MOBILNOŚCIĄ
ALTERNATYWNĄ WŚRÓD POLSKICH FIRM.
NAJPOPULARNIEJSZY CAR SHARING.

...

Mimo tego menedżerowie flot nie są jeszcze przekonani, że alternatywne rozwiązania mogłyby zastąpić pracownikom indywidualnie przydzielane pojazdy. W tym celu potrzebne jest rozszerzenie oferty usług dostosowanych do specyfiki przejazdów służbowych, pozwalające na zdobycie większego zaufania firm do idei car sharingu,

a co za tym idzie do częstszego podejmowania przez nie decyzji o wyborze nowego modelu mobilności. Firmy potrzebują także rozwiązań technologicznych, które według ich oczekiwań powinny ułatwiać zarządzanie współdzieloną flotą, a przede wszystkim pozwalać na optymalizację kosztów.

POTENCJAŁ ROZWOJU MOBILNOŚCI ALTERNATYWNEJ WYNIKI BADANIA AMO 2019



WDROŻONE PLANOWANE W CIĄGU KOLEJNYCH 3 LAT

”

W Orange Polska wdrożyliśmy car sharing we flocie własnej w 2017 r. Od tego czasu uruchomiliśmy już 35 stacji wypożyczalni w 22 miastach, w których mamy swoje biura. Dziś ze współdzielonych pojazdów korzysta łącznie 17 000 naszych pracowników i współpracowników.

Wdrożenie nowego modelu wykorzystania floty przyniosło znaczące efekty w różnych obszarach działalności Orange Polska. Pierwszym z nich jest zmiana sposobu, w jaki nasi pracownicy zaczęli postrzegać samochód służbowy. Dziś traktują go przede wszystkim jako narzędzie pracy, które wypożyczają na czas niezbędny do realizacji konkretnego zadania. Drugim bardzo ważnym efektem jest ograniczenie kosztów floty, co wynika m.in. ze zmniejszenia wydatków na paliwo o prawie 20%. Dostrzegamy też korzyści w dziedzinach tak istotnych, jak ochrona środowiska, bezpieczeństwo, ale również poziom satysfakcji naszych pracowników.

Obecnie usprawniamy oraz rozwijamy usługę car sharingu o możliwość prywatnego korzystania z pojazdów po godzinach pracy. Poszukujemy także kolejnych sposobów na zwiększanie mobilności naszych pracowników. Do tej pory wdrożyliśmy jeszcze usługę carpoolingu, która poza ekonomią



Paweł Łagoda,
Dyrektor Obsługi Administracyjnej

ORANGE POLSKA

jazdy, daje również okazję do zapoznania się oraz wymiany doświadczeń w czasie wspólnych podróży służbowych.

Moim zdaniem, kluczem do rozwoju car sharingu w Polsce jest przede wszystkim zamiana naszego przyzwyczajenia do posiadania, na przyzwyczajenie do korzystania. Cieszę się, że dzięki wdrożeniu tego rozwiązania w Orange Polska wpłynęliśmy na zmianę nastawienia tak dużej liczby kierowców. Ważni są również solidni partnerzy biznesowi, którzy będą w stanie oferować usługi mobilności alternatywnej, zarówno osobom prywatnym, jak i firmom. Według naszych doświadczeń rozwiązania alternatywne mają duży potencjał rozwoju szczególnie w dużych przedsiębiorstwach, czego doskonałym przykładem jest Orange Polska.



TELEMATYKA I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW

Polska znajduje się w czołówce państw europejskich pod względem popularności narzędzi telematycznych, tuż za Turcją, Czechami, Wielką Brytanią i Holandią. Niemal jedna trzecia badanych (27%) w Polsce firm już wdrożyła w swoich flotach to narzędzie. Udział ten wzrasta do 33% w grupie dużych przedsiębiorstw (100-499 pracowników).

W porównaniu z rokiem ubiegłym, zainteresowanie telematyką wzrosło wśród małych firm. Spadło natomiast w największych przedsiębiorstwach, co może wynikać z wejścia w życie europejskiej dyrektywy RODO, w wyniku której przetwarzanie danych jest często postrzegane jako bardziej skomplikowane i budzi większą ostrożność, zwłaszcza w dużych instytucjach. Wniosek ten potwierdzają również badania – przedsiębiorcy wskazują na kwestię prywatności danych, jako główną przeszkodę zniechęcającą do sięgania po narzędzia telematyczne.

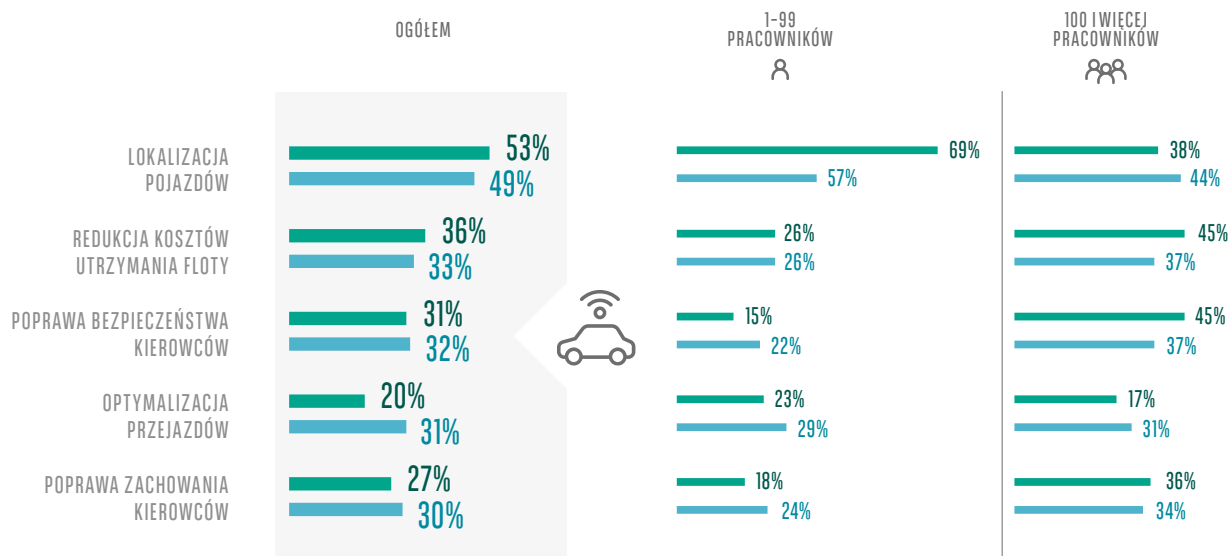
Analiza popularności telematyki wśród poszczególnych grup zawodowych wykazała, że najczęściej są one stosowane w pojazdach kierowców zajmujących się dostawami (34%) oraz pracowników sprzedaży (33%). Na kolejnych pozycjach

plasują się inżynierowie oraz reprezentanci różnych grup zawodowych, użytkownicy samochodów powierzone przez pracodawcę jako benefit (po 21%). Głównym powodem instalowania telematyki, wskazywanym przez ankietowanych, jest funkcja lokalizacji pojazdów. Niemniej, telematyka jest coraz częściej postrzegana także jako sposób na obniżenie kosztów floty. Na ten aspekt zwróciło uwagę 36% badanych firm w Polsce. Urządzenia telematyczne monitorują pokonywane trasy, czasy przejazdów, prędkości, a przede wszystkim ilość spalanej paliwa oraz wpływ różnych czynników na poziom spalania. Jest to aspekt szczególnie istotny w obliczu coraz głośniejszej debaty na temat konieczności zastosowania przez firmy rozwiązań mniej szkodliwych dla środowiska. Badanie wskazało również, że firmy chętniej korzystałyby z tego rozwiązania, gdyby miały pewność, że wpłynie ono na obniżenie kosztów utrzymania floty.

...

27% POLSKICH FIRM WDROŻYŁO
JUŻ W SWOICH FLOTACH
NARZĘDZIA TELEMATYCZNE.

CELE WDROŻENIA TELEMATYKI WYNIKI BADANIA AMO 2019



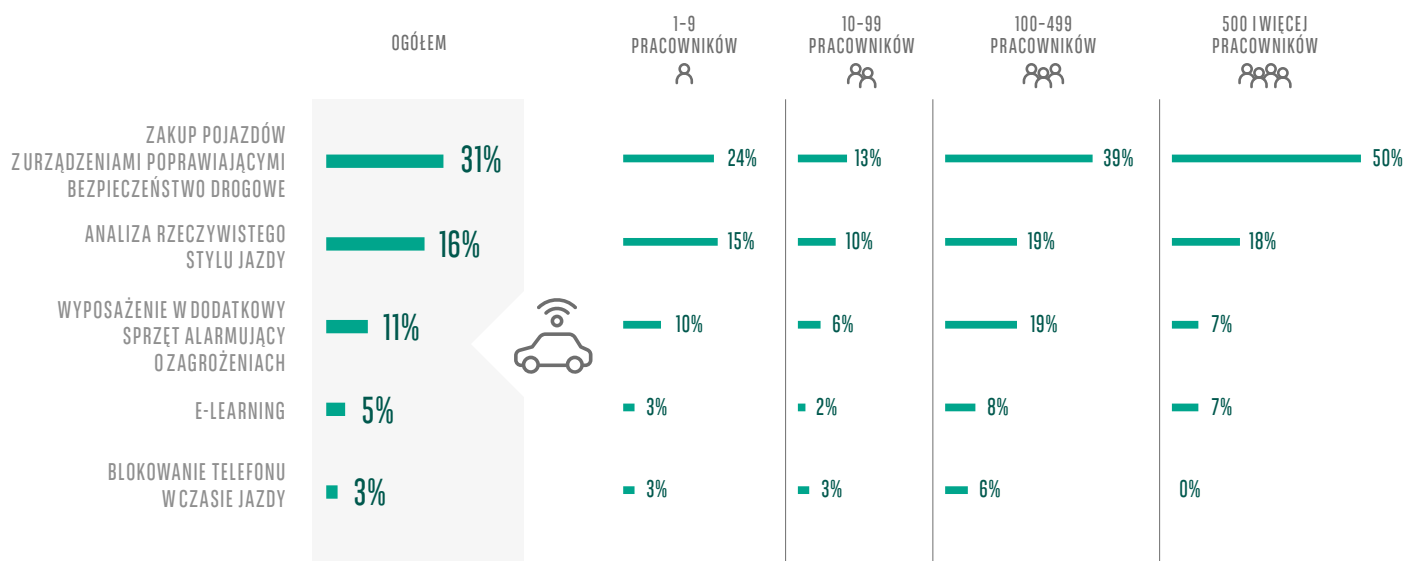
Już prawie jedna trzecia polskich przedsiębiorców postrzega telematykę jako rozwiązanie zwiększające bezpieczeństwo kierowców. Jest to ważny aspekt, który może wpłynąć na popularność tego rozwiązania w przyszłości ze względu na duże zaangażowanie polskich firm na rzecz poprawy bezpieczeństwa pracowników. Aż 80% przedsiębiorstw twierdzi, że w ramach polityki flotowej

dysponuje ustalonymi wytycznymi dla kierowców, określającymi zasady jazdy samochodami służbowymi.

Troska o poprawę bezpieczeństwa na drodze uwidoczniła się także w kwestii zainteresowania szkoleniami. 47% badanych w Polsce firm skierowało swoich pracowników na szkolenia teoretyczne podnoszące umiejętności bezpiecznej jazdy, a 38% na ćwiczenia prak-

DZIAŁANIA FIRM DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCÓW FLOTOWYCH

WYNIKI BADANIA AMO 2019



tyczne. Połowa firm posiada opracowaną ocenę ryzyka, a 44% monitoruje zachowania kierowców.

Innym rozwiązaniem, którym zainteresowane jest już 40% polskich fleet menedżerów, jest instalacja w służbowych pojazdach urządzeń zwiększających bezpieczeństwo w czasie jazdy. Obecnie takie systemy wdrożyło już 31% ankietowanych firm, a w grupie przedsiębiorstw zatrudniających

powyżej 500 osób nawet połowa. Z kolei analizę stylu jazdy stosuje bądź planuje wdrożyć w najbliższych latach już 28% badanych przedsiębiorstw. Niewiele z nich rozważa natomiast wprowadzenie obowiązkowych lub wiążących środków, takich jak blokowanie telefonów komórkowych podczas jazdy. Taką metodę stosuje na razie tylko 3% polskich firm.



Marek Andruchów,
Kierownik Zespołu Administracji

BANK BGŻ BNP PARIBAS

”

Największą przeszkodą dla rozwoju stosowania telematyki w Polsce jest kojarzenie tego rozwiązania ze śledzeniem pojazdów, a tym samym inwigilacją pracowników, którzy się nimi poruszają. Kwestie generowania oszczędności czy lokalizowania pojazdów są ważne, ale przynoszą pozytywne efekty głównie pracodawcy. Ważną jest więc edukacja pracowników w tym zakresie i podkreślanie istotnych z ich punktu widzenia zalet, jakie niesie ze sobą to rozwiązanie. A tych nie brakuje. Do najważniejszych zalicza się zwiększenie bezpieczeństwa kierowców (unikanie korków, korzystanie z zielonych

fal, ostrzeganie o wypadkach itp.), a także poprawę parametrów ekologicznych, związanych z emisją CO₂. Potencjał rozwiązań telematycznych jest ogromny również w kontekście inteligentnych rozwiązań przyszłości, w tym całego ekosystemu „porozumiewania się” samochodów (Internet of Things). W przyszłości narzędzia telematyczne staną się integralną częścią wyposażenia pojazdów i zostaną wówczas spełnione oba warunki – pozytywny aspekt finansowy (oszczędności pracodawcy) oraz zwiększenie mobilności i bezpieczeństwa pracowników. W ten naturalny sposób telematyka wejdzie do naszych flot.



NAJWIĘKSZE WYZWANIA DLA FLEET MENEDŻERÓW

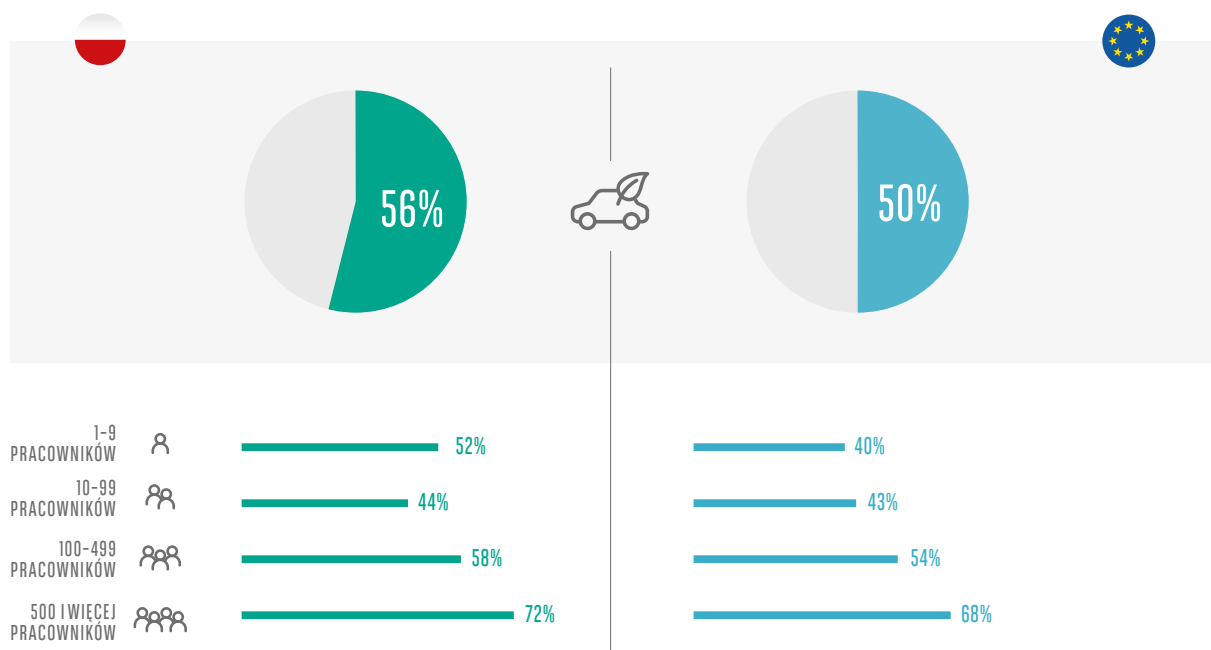
Odpowiedzi udzielone w badaniu pokazują, że polskie firmy chcą angażować się w działania ograniczające emisję zanieczyszczeń generowaną przez ich samochody służbowe. Taką deklarację złożyło aż 56% polskich fleet menedżerów, co daje o 6 p.p. wyższy wynik w porównaniu do pozostałych krajów europejskich. Głównym celem podejmowanych przez firmy działań jest ograniczenie

emisji CO₂. Wśród przedsiębiorców rośnie również świadomość na temat emisji tlenków azotu oraz innych substancji szkodliwych.

56% POLSKICH FIRM ANGAŻUJE SIĘ W DZIAŁANIA OGRANICZAJĄCE EMISJĘ ZANIECZYSZCZEŃ POWODOWANĄ PRZEZ SAMOCHODY SŁUŻBOWE.

UDZIAŁ FIRM W DZIAŁANIACH NA RZECZ REDUKCJI EMISJI SPALIN

WYNIKI BADANIA AMO 2019



W badaniu AMO menedżerowie flot podzielili się także swoją opinią o jednym z najbardziej popularnych w ubiegłym roku tematów dotyczących aspektu środowiskowego, czyli nowej procedury badania pojazdów WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Wprowadzone od 1 września 2018 r. badanie WLTP ujawniło wyższy wskaźnik emisji wielu pojazdów, co wywołało wśród fleet menedżerów w całej Europie obawy o wzrost podatków i cen samochodów, a w rezultacie o podniesienie TCO, czyli całkowitego kosztu użytkowania pojazdu. W rzeczywistości obecnie wydaje się, że WLTP może stać się raczej narzędziem dla fleet menedżerów do prowadzenia

bardziej ekonomicznej i ekologicznej polityki flotowej. Teraz dysponują bowiem wiarygodnymi danymi dotyczącymi poziomu spalania i emisji aut w swojej flocie i na tej podstawie mogą z większą dokładnością szacować wydatki ponoszone na zakup paliwa. Ma to duży wpływ na ekonomię całej floty, ponieważ zakup paliwa stanowi około 30% TCO pojazdu. Znając rzeczywiste wskaźniki menedżerowie mogą podejmować również bardziej trafne decyzje o zakupie ekonomicznych samochodów. W tym momencie już 54% polskich firm zdecydowało się na zmiany w swojej polityce flotowej, właśnie w reakcji na wprowadzenie nowej procedury WLTP. Oznacza to wzrost o 3 p.p. w porównaniu z wynikami z 2018 r.



Jakub Faryś,
Prezes
PZPM

”

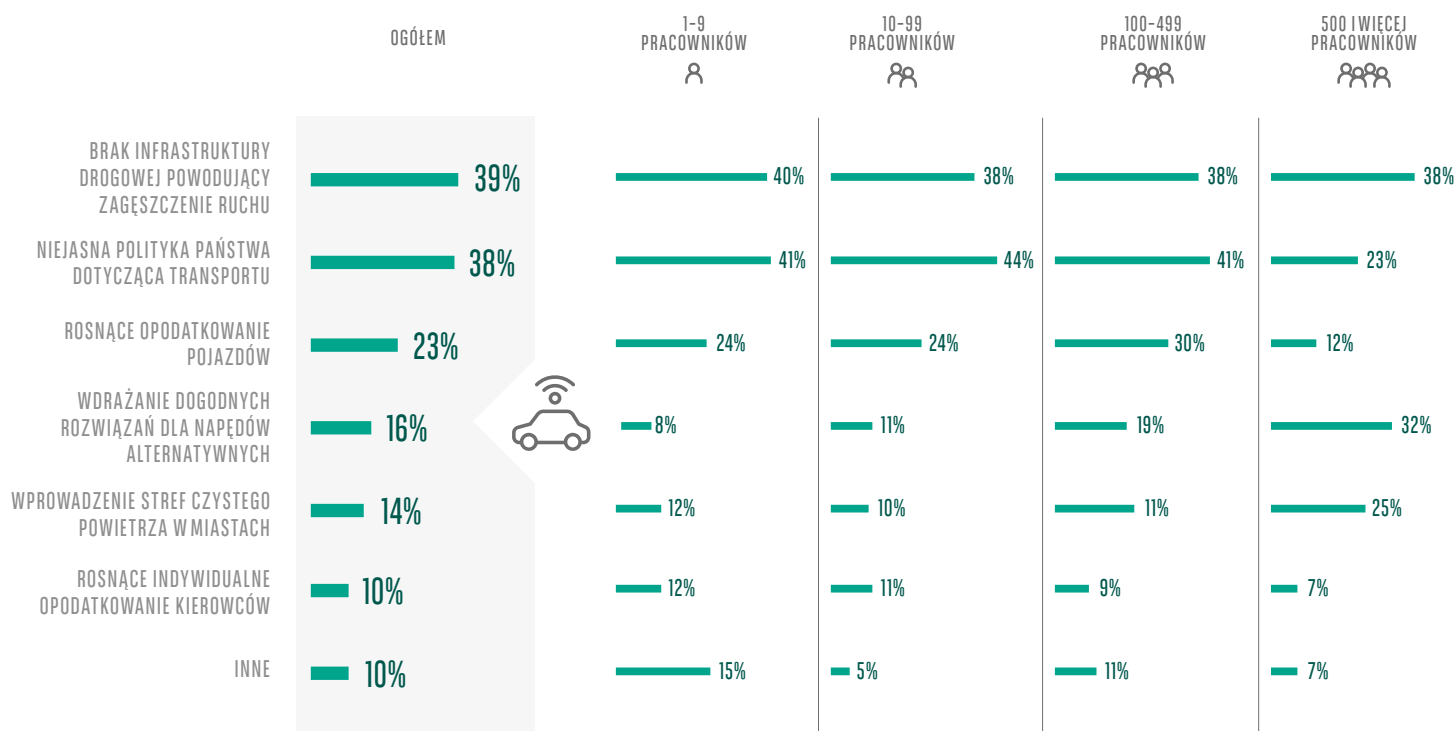
Obserwując aktualną sytuację na polskim rynku motoryzacyjnym, widać, że WLTP wywołało pewne zmiany wśród producentów samochodów. Kilka modeli, które nie spełniły nowych norm, zniknęło z oferty, natomiast w przypadku tych, których silniki wymagały zmian – cena zwiększyła się maksymalnie o kilka procent. Dotyczy to jednak małej liczby samochodów. Nieco większych zmian spodziewam się w polityce flotowej firm zachodnioeuropejskich, ponieważ w wielu krajach opodatkowanie pojazdu jest zależne

od wysokości emisji CO₂. Może się okazać, że samochody, których emisja na skutek zmiany sposobu liczenia ma wyższą wartość, zostaną przyporządkowane do wyższej klasy podatkowej. W tym przypadku, gdy dana firma posiada swój oddział także w Polsce, a jej polityka flotowa jest jednolita w całej Europie, może okazać się, że zmiany spowodowane wprowadzeniem WLTP – czyli nowego sposobu pomiaru zużycia paliwa i emisji szkodliwych substancji mogą wpłynąć również na decyzje zakupowe polskich flot.

W tym roku Arval Mobility Observatory po raz pierwszy zapytało fleet menedżerów o wyzwania w zarządzaniu flotą. Ankietowani w Polsce w 39% wskazali na trudności wynikające z braku odpowiedniej infrastruktury drogowej i związane z nimi coraz większe zagęszczenie ruchu. Kolejną znaczącą kwestią, która może utrudniać podejmowanie decyzji m.in. tych związanych z doborem aut do floty, jest polityka rządu dotycząca transportu. Te dwa aspekty uznano za istotniejsze od rosnących obciążeń podatkowych nakładanych na pojazdy oraz kierowców.

Wśród największych, nierzadko międzynarodowych firm (zatrudniających 500 pracowników i więcej), obawy budzą również zapowiedzi dotyczące wprowadzenia stref czystszej powietrza. Wywołuje to przede wszystkim niepewność co do tego, na ile przedsiębiorstwa będą musiały prze-modelować politykę flotową i czy wprowadzenie stref nie spowoduje utrudnień w firmowej logistyce. Przedsiębiorstwa z tego segmentu oczekują również wsparcia we wdrażaniu napędów alternatywnych do swoich flot.

NAJWIĘKSZE WYZWANIA W ZARZĄDZANIU FLOTĄ WYNIKI BADANIA AMO 2019



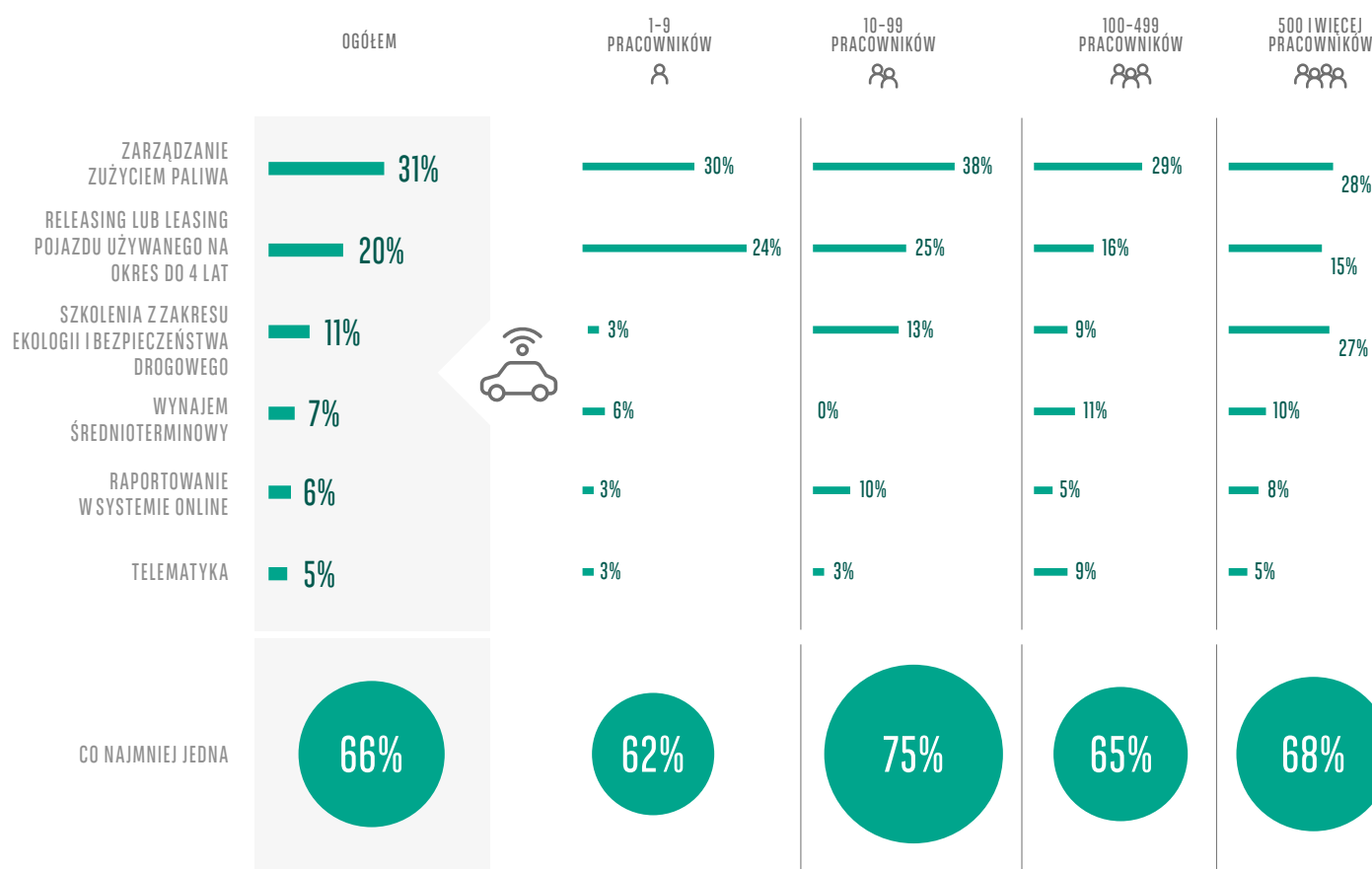
...

Menedżerowie zapytani o produkty bądź usługi, które stanowią największe ułatwienie w organizacji floty, wskazali na narzędzia wspomagające zarządzanie wydatkami na paliwo. Takim rozwiązaniem w największym stopniu zainteresowane są firmy zatrudniające od 10 do 99 pracowników. Kolejną usługą traktowaną przez fleet menedżerów jako udogodnienie w codziennej pracy jest releasing, czyli możliwość ponownego wynajęcia

używanych aut. W odpowiedziach udzielonych przez fleet menedżerów dostrzec można również coraz większą troskę o przechodzenie w kierunku bardziej ekologicznego transportu. Efektem tego jest ciągły wzrost popularności szkoleń pracowników w zakresie ekologicznej jazdy. Wśród największych firm, zatrudniających powyżej 500 osób, zainteresowanie takimi kursami deklaruje niemal 1/3 ankietowanych.

ZAINTERESOWANIE FIRM DODATKOWYMI PRODUKTAMI I USŁUGAMI WSPIERAJĄCYMI ZARZĄDZANIE FLOTĄ

WYNIKI BADANIA AMO 2019



”



Andrzej Urbański,
Sourcing Director
KONE

Bazując na swoim doświadczeniu w zarządzaniu flotami w 6 krajach, za największe wyzwanie w zawodzie fleet menedżera uważam konsolidację i zarządzanie centralne. Według oczekiwań, budżety przeznaczane na flotę powinny być wyrównane we wszystkich oddziałach firmy. Nie jest to łatwe, chociażby z uwagi na rynek ofert danych marek samochodowych, które w zależności od kraju różnią się modelami i ich specyfikacjami. Naszą pracę mogą dziś wspomagać nowe rozwiązania pojawiające się na rynku CFM. Jednym z nich, które właśnie

wprowadzam w swojej pracy, jest Arval Outsourcing Solutions (AOS), umożliwiający kompleksową obsługę kierowców oraz ich samochodów. Usługa docelowo ma zwiększać efektywność i wygodę zarządzania flotą oraz optymalizować jej koszty. W polityce flotowej dużą wagę przykładamy również do kwestii bezpieczeństwa kierowców, które poprawiamy wprowadzając systemy ułatwiające i kontrolujące jazdę, takie jak telematyka.

METODOLOGIA AMO

Arval Mobility Observatory to nowa nazwa think tanku Corporate Vehicle Observatory, założonego w 2002 r. we Francji z inicjatywy grupy finansowej BNP Paribas oraz firmy Arval.

Organizacja działa obecnie w 15 krajach świata i w ramach projektu „Barometr Flotowy” prowadzi niezależne, ustandaryzowane badanie całego

ryнку flotowego na terenie 12 państw Unii Europejskiej, w tym Polski, a także Turcji.

Badanie prowadzone przez AMO jest całkowicie niezależne, ma na celu opracowanie statystyk ukazujących strukturę flot w poszczególnych krajach oraz perspektywy rozwoju rynku i pojawiające się na nim trendy, w tym związane z przemieszczaniem się i mobilnością pracowników.



METODA BADANIA

CATI SYSTEM
(Computer Assisted
Telephone Interviewing)

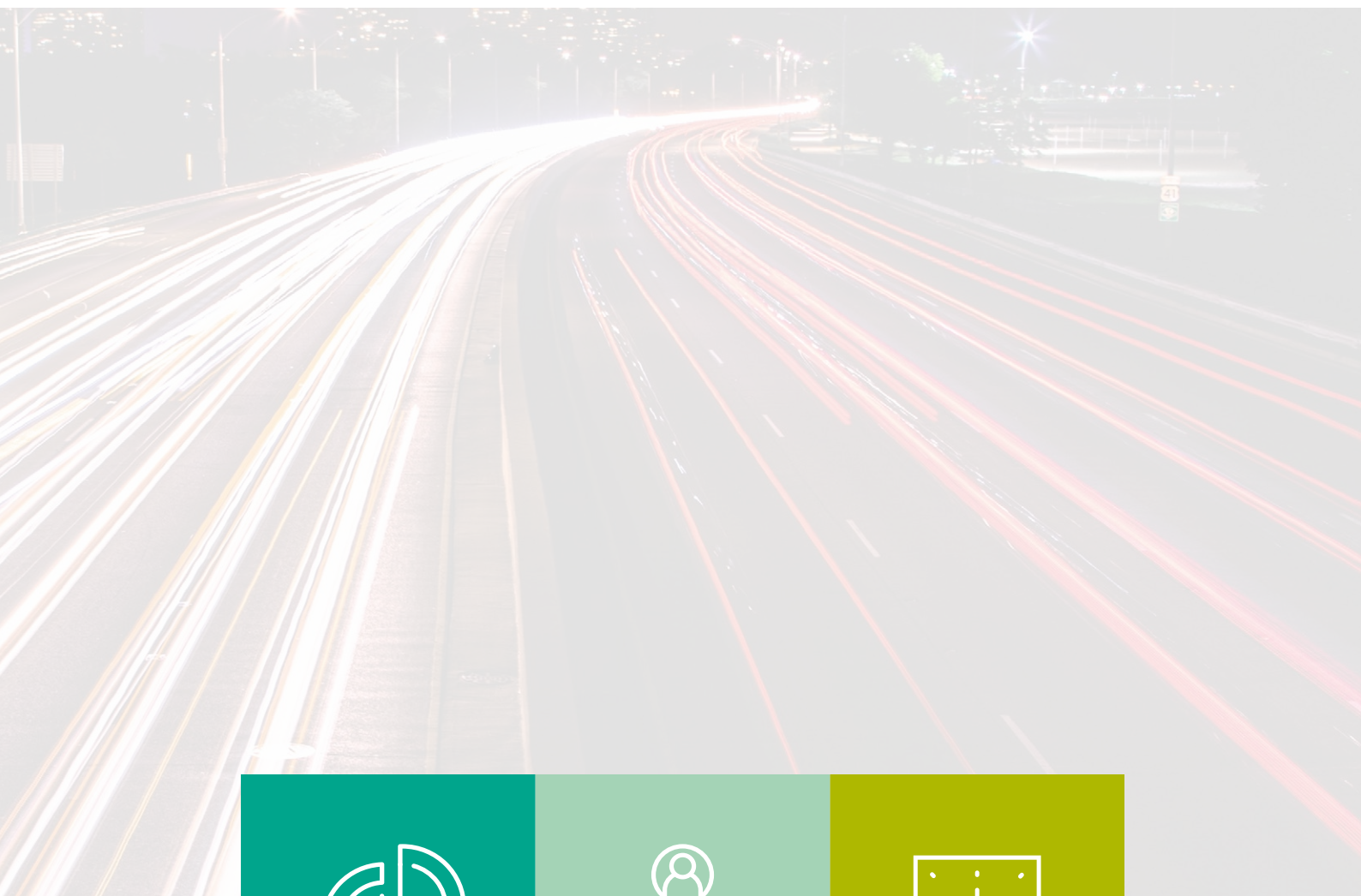


OKRES BADANIA



GRUPA DOCELOWA

Menedżerowie flot,
w firmach z dowolnej
branży, posiadających
przynajmniej
1 pojazd służbowy



SEKTOR W POLSCE

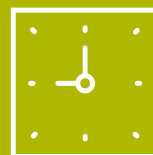
Budowlany 29
Przemysłowy 132
Usług 80
Handlowy 60



PRÓBA

CAŁKOWITA: 3 930 W POLSCE: 300

100 wywiadów
60 wywiadów
80 wywiadów
60 wywiadów



DŁUGOŚĆ WYWIADU

średnio 10 minut

