



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. NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z BADANIA	04
3. STRUKTURA FLOT	06
4. ELEKTROMOBILNOŚĆ.....	14
5. MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA	32
6. TELEMATYKA, CYFROWE NARZĘDZIA I CONNECTED CARS.....	42
7. PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT.....	48
8. STRUKTURA RYNKU	58
9. METODOLOGIA AMO	64



Robert Antczak

Dyrektor Generalny

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Prezes Zarządu

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU I LEASINGU POJAZDÓW (PZWLP)

Wstęp

Szanowni Państwo,

z przyjemnością przekazujemy na Państwa ręce kolejną edycję „Barometru Flotowego”. To unikalne opracowanie, bazujące na rozległych badaniach, przeprowadzanych w 30 krajach, na pięciu kontynentach. W naszym raporcie skupiamy się na informacjach zebranych w Polsce i pokazujemy je na szerszym europejskim tle. Z dużym przekonaniem mogę powiedzieć, że tak kompleksowych, cyklicznych informacji o rynku flotowym nie dostarcza szerokiej publiczności nikt inny.

Dane do poniższego opracowania zbierano pod koniec 2023 roku. Był to okres trudny dla wszystkich europejskich gospodarek. Nastroje przedsiębiorców i konsumentów były tonowane z uwagi na wciąż wysoką inflację i ostrożny popyt zarówno na usługi, jak i towary. Uważam jednak, że rynek motoryzacyjny jest dobrym wskaźnikiem wyprzedzającym koniunktury, bo przedsiębiorcy widzący na horyzoncie ożywienie, inwestują m.in. w środki transportu. Popyt na nowe samochody osobowe w Polsce w ubiegłym roku wzrósł o ponad 13%, zaś na samochody użytkowe o 4% – widać zatem ostrożny optymizm właścicieli firm.

Z naszego badania wynika, że blisko jedna trzecia firm w Polsce planuje w przyszłym roku zwiększyć park samochodowy, a polscy przedsiębiorcy są w tym zakresie bardziej optymistyczni niż wskazuje średnia z całego badania. Z uwagi na wysoki koszt finansowania wciąż bardzo popularny jest zakup samochodów za gotówkę, jednak co trzecia firma twierdzi, że przy pozyskiwaniu nowych samochodów do floty będzie korzystać z wynajmu długoterminowego. Jednocześnie 60% fleet managerów deklaruje chęć skorzystania z dodatkowych usług w zakresie zarządzania flotą.

Kwestie związane z kosztami paliwa i całkowitym kosztem użytkowania są dla polskich szefów flot kluczowe – twierdzi tak prawie połowa badanych. Ten czynnik jest wskazywany jako jeden z głównych argumentów za przesiadką na samochody zelektryfikowane i te wyłącznie z elektrycznym napędem. I choć wciąż odsetek firm posiadających przynajmniej jedno auto typu BEV jest niewielki – deklaruje to prawie co piąty ankietowany – to 70% firm w Polsce (vs. 77% w UE) chce korzystać ze zelektryfikowanych aut osobowych w przyszłości, zaś 34% zamierza wprowadzić do użytkowania pojazdy czysto elektryczne.

W czasie, kiedy największe przedsiębiorstwa w Europie przygotowują się do obowiązkowego raportowania niefinansowego – bo pierwsze raporty w tym temacie trzeba będzie przedstawić rynkowi na podstawie danych za 2024 rok – kluczową sprawą dla szefów flot powinna być tak zwana nowa mobilność, czyli wszelkie formy alternatywnych środków transportu, ograniczających ślad węglowy w skali całej firmy. Obecnie ponad połowa ankietowanych w Polsce twierdzi, że wprowadziła już takie rozwiązania u siebie, zaś 85% firm w Polsce (vs. 92% w UE) chce z nich w nieodległej perspektywie skorzystać.

Wierzę, że kolejna edycja „Barometru Flotowego” będzie dla Państwa źródłem wiedzy, ale przede wszystkim inspiracji do tego, by szukać nowych, bardziej efektywnych rozwiązań w firmowych flotach. Dane z badania Arval Mobility Observatory będą oczywistym benchmarkiem, pozwalającym weryfikować skuteczność i kierunek wprowadzanych zmian.

Zachęcam do uważnej lektury!

NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI ZBADANIA



PLANY POWIĘKSZENIA FLOTY

29% badanych firm w Polsce
(vs. **24%** w Unii Europejskiej)
zamierza powiększyć
park samochodowy
w najbliższych latach.



ELEKTROMOBILNOŚĆ

70% firm w Polsce
(vs. **77%** w Unii Europejskiej)
chce korzystać ze
zelektryfikowanych
aut osobowych.

↓
34% zamierza wprowadzić
pojazdy czysto elektryczne.



eLCV

20% firm w Polsce
(vs. **34%** w Unii Europejskiej)
rozważa wykorzystywanie
elektrycznych aut dostawczych.

↓
4% już je ma.



TANIEJ ELEKTRYKIEM

48% firm w Polsce
(vs. **29%** w Unii Europejskiej),
jako powód wprowadzenia
aut osobowych z alternatywnymi
napędami do flot podaje
oszczędność na paliwie.



WYNAJEM Z POTENCJAŁEM

33% firm w Polsce
(vs. **35%** w Unii Europejskiej)
rozważa skorzystanie
z wynajmu długoterminowego
pojazdów.



ALTERNATYWNA MOBILNOŚĆ

85% firm w Polsce
(vs. **92%** w Unii Europejskiej)
chce korzystać z alternatywnych
form mobilności.

↓
55% już je stosuje.

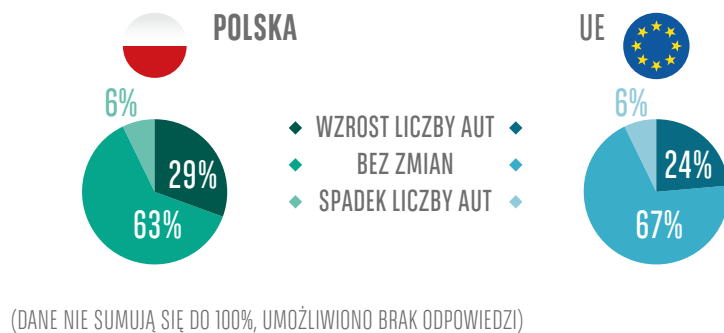
POLSKIE FLOTY ROSNĄ I MŁODNIEJĄ, W PLANACH AUTA DOSTAWCZE I UŻYWANE

Dane ekonomiczne z ostatnich miesięcy wskazują jednoznacznie, że Polska wychodzi już z gospodarczej zapaści. Prognozy NBP z marca 2024 r. mówią o wzroście PKB w tym roku na poziomie 3,5%, a w 2025 r. na poziomie 4,2%. Optymizm widać także w deklaracjach osób zarządzających

flotami. Aż 92% ankietowanych z naszego kraju zapowiada, że w ciągu najbliższych trzech lat liczba pojazdów w ich flotach pozostanie niezmieniona lub wzrośnie. W niemal 30% firm planowane jest powiększenie parku pojazdów, a jego zmniejszenie rozważa tylko 6% respondentów.



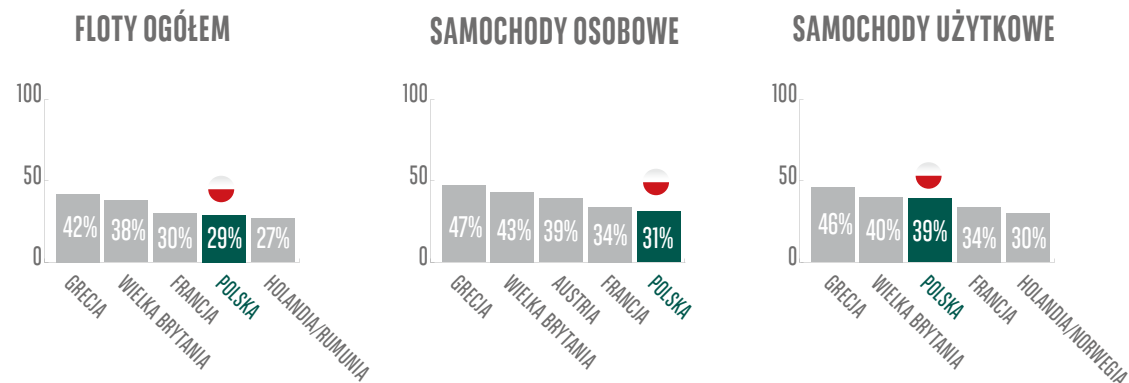
POTENCJAŁ ZMIAN WLICZEBNOŚCI FLOT (W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH 3 LAT)



Największy potencjał wzrostu flot aut osobowych tkwi w firmach zatrudniających od 10 do 99 pracowników – ponad 40% z nich deklaruje pozyskanie dodatkowych pojazdów w najbliższych latach. Z kolei samochodów użytkowych będzie przybywać przede wszystkim w mikroprzedsiębiorstwach (1-9 osób) i w dużych firmach (100-499 pracowników) – nieco ponad 40% z nich chce zwiększyć flotę LCV.

Co ciekawe, pod względem perspektyw wzrostu flot, Polska znajduje się w europejskiej czołówce. Szczególny potencjał rozwoju widoczny jest w przypadku parków pojazdów dostawczych. Wśród wszystkich polskich ankietowanych wykorzystujących auta LCV, aż 39% deklaruje powiększenie tych flot. Wyprzedzają nas pod tym względem tylko Grecja (46%) i Wielka Brytania (40%).

POTENCJAŁ WZROSTU FLOT (TOP 5 W EUROPIE)

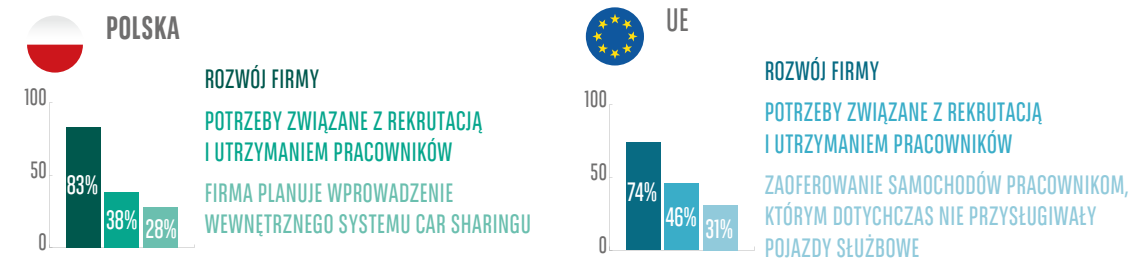


Wciąż najważniejszym powodem powiększania flot w Polsce jest rozwój firmy – wskazało go 83% ankietowanych. Kolejnym bardzo istotnym powodem (38%) są cele związane z obszarem HR,

m.in. pozyskiwanie nowych talentów i utrzymanie najlepszych pracowników. Niemal 30% ankietowanych w Polsce wymienia też plany związane z wprowadzeniem firmowego car sharingu.

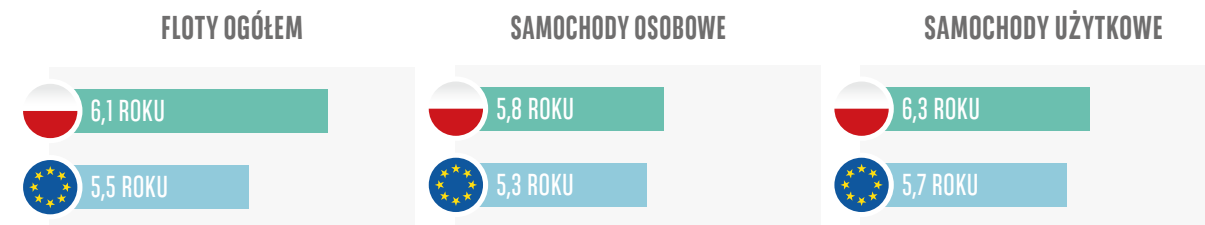
JAKIE CZYNNIKI WPŁYWAJĄ NA PLANOWANE ZWIĘKSZENIE LICZEBNOŚCI FIRMOWEJ FLOTY?

TOP3



Dołączanie nowych pojazdów do flot ma pewien wpływ na wiek aut flotowych. Polscy przedsiębiorcy wskazali, że średni czas użytkowania samochodów osobowych we flocie to obecnie 5,8 roku, w porównaniu z 7 latami deklarowanymi rok temu. Wiek aut użytkowych utrzymuje się nadal na podobnym poziomie, jak w 2023 roku – średnio 6,3 lata.

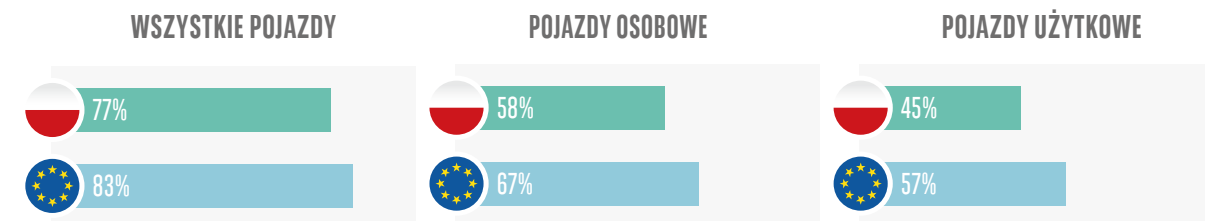
ŚREDNIA DŁUGOŚĆ UŻYTKOWANIA AUTA FLOTOWEGO



W tegorocznej edycji „Barometru Flotowego” po raz pierwszy zadano pytanie o wykorzystanie pojazdów używanych we flotach. Deklaracje respondentów pokazały, że pojazdy z drugiej ręki są średnio znacznie popularniejsze w Unii Europejskiej niż w Polsce. W naszym kraju co 4. firma wy-

korzystuje pojazdy używane, natomiast w Europie jest to ponad 40%. Najbliższe trzy lata powinny jednak wyrównać tę dysproporcję, ponieważ 77% polskich przedsiębiorstw chce w tym okresie korzystać z takich aut (83% w UE).

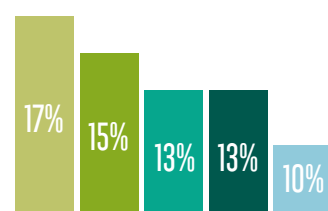
WYKORZYSTANIE POJAZDÓW UŻYWANYCH WE FLOTACH (UŻYTKUJE LUB PLANUJE UŻYTKOWAĆ W CIĄGU 3 LAT)



Ankietowanych zapytano także o największe wyzwania w zarządzaniu flotą w perspektywie najbliższych trzech lat. W Polsce wiele obaw dotyczy transformacji energetycznej i szeroko pojętych zmian związanych z polityką klimatyczną. Dla 17% ankietowanych największym wyzwaniem będzie wdrażanie alternatywnych napędów we flotach, 13% ma obawy związane z dostosowaniem

się do restrykcyjnych polityk dotyczących pojazdów spalinowych, a co 10. respondent wskazał adaptację floty do rozwoju niskoemisyjnych stref w miastach. Wśród innych kluczowych wyzwań wymieniano też ograniczenie wzrostu całkowitego kosztu posiadania aut (15%) oraz zachęcanie pracowników do bardziej odpowiedzialnej jazdy (13%).

NAJWIĘKSZE SPODZIEWANE WYZWANIA W ZARZĄDZANIU FLOTĄ



WDROŻENIE ALTERNATYWNYCH NAPĘDÓW (BEV, HEV, PHEV)

OGRANICZENIE WZROSTU CAŁKOWITEGO KOSZTU POSIADANIA POJAZDÓW

DOSTOSOWANIE SIĘ DO RESTRYKCYJNEJ POLITYKI DOTYCZĄCEJ POJAZDÓW SPALINOWYCH

ZACHĘCANIE PRACOWNIKÓW DO BARDZIEJ ODPOWIEDZIALNEJ JAZDY

ADAPTACJA FLOTY DO ROZWOJU STREF NISKIEJ EMISJI NA OBSZARACH MIEJSKICH

Według wyników tegorocznego badania 6% polskich firm ma floty pojazdów liczące od 1 do 9 pojazdów. Od 10 do 99 samochodów wykorzystuje 44% firm. Większe floty, od 100 do 999 samocho-

dów ma 39% badanych przedsiębiorstw w Polsce, zaś floty najliczniejsze, liczące ponad 1000 aut, deklaruje 12% ankietowanych.

STRUKTURA FLOT W POLSKICH FIRMACH (OSOBOWE I DOSTAWCZE)



Agnieszka Gołaszewska
Commercial Director
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA



Na rynku motoryzacyjnym w 2023 i na początku 2024 roku przeważały spokojne nastroje towarzyszące stopniowej stabilizacji inflacji i obniżaniu stóp procentowych. Mogliśmy też zauważyć skrócenie cykli produkcyjnych i większą dostępność pojazdów, m.in. dzięki nowym chińskim markom, takim jak MG, BYD i NIO, które przy odpowiednich warunkach, mają szansę stać się tak popularne, jak Hyundai czy KIA. To wszystko sprzyja optymistycznemu planowaniu rozwoju flot w polskich firmach.

Analizując wyniki badania Arval Mobility Observatory z ostatnich kilku lat, obserwujemy stały wzrost zainteresowania wynajmem długoterminowym jako formą finansowania samochodów firmowych, szczególnie w sektorze MŚP. W 2023 roku już co czwarte nowe auto osobowe nabyte przez firmy i przedsiębiorców w Polsce było finansowane właśnie w ten sposób. Zwiększone zainteresowanie obserwujemy także w sektorze publicznym, a w 2024 roku może ono dodatkowo wzrosnąć, szczególnie w okresie powyborczym.

Odpowiedzi respondentów w tegorocznym „Barometrze Flotowym” pokazują rosnące zainteresowanie elastycznymi produktami i usługami. W Arval dostrzegamy ten trend, szczególnie w przypadku takich usług jak re-leasing (czyli ponowny wynajem aut używanych) lub elastyczny wynajem na zasadzie subskrypcji Arval Flex z możliwością szybkiego i bezkosztowego rozwiązania umowy.

Telematyka i connected services, car sharing i mikromobilność to kolejne obszary, na które firmy otwierają się coraz bardziej. W polskich flotach osiągnęliśmy poziom wdrożenia narzędzi moni-

torujących jazdę, który jest porównywalny z krajami Europy Zachodniej. Rośnie więc świadomość, że to kwestia zarówno optymalizacji wykorzystania flot, jak i bezpieczeństwa. Cieszy nas również to, że już co druga polska firma korzysta z alternatywnych form mobilności. W krajach Beneluksu rower od dawna jest alternatywą dla samochodu firmowego, a pracodawcy udostępniają go coraz częściej jako benefit. Teraz czas na Polskę.

Firmy w naszym kraju sukcesywnie zmiierają też w kierunku elektromobilności, choć jeszcze nie tak szybko jak w większości UE. Warto podkreślić, że redukcja śladu węglowego staje się priorytetem dla wielu firm, nie tylko z uwagi na kwestię odpowiedzialności, ale również obowiązku wynikającego ze strategii dekarbonizacji w ramach działań zakresu ESG. W odpowiedzi na ten trend, coraz więcej przedsiębiorstw inwestuje w pojazdy elektryczne lub zelektryfikowane. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności, na koniec marca br. w Polsce zarejestrowanych było łącznie ponad 62 tys. osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV). To o ponad 70% więcej niż rok wcześniej. Ten dynamiczny rozwój elektryfikacji flot jest wspierany przez rządowy program dopłat „Mój Elektryk”, który cieszy się ogromną popularnością. Świadczy o tym zwiększenie puli środków w ramach ścieżki leasingowej – z 400 do 600 milionów złotych. W rezultacie wkrótce na naszych drogach pojawi się jeszcze więcej pojazdów w pełni elektrycznych.



Anna Lelonek
Digital Marketing Manager
& Sustainability Officer
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

„

Jesteśmy świadkami rewolucyjnych zmian technologicznych. Tempo rozwoju innowacji jest ogromne. Nie ma do czego porównać tego, z jaką dynamiką wchodzimy w „nowe”, może do rewolucji przemysłowej, czy wynalezienia telefonu komórkowego, z wszelkimi tego konsekwencjami. Mimo gospodarczych zawirowań, w tematyce ESG czuć powiew optymizmu i sprawczości. Zmianom towarzyszy zrozumienie wpływu działalności człowieka i przemysłu na środowisko.

Polska skutecznie „goni” kraje Unii Europejskiej pod względem dojrzałości rozwiązań z zakresu zrównoważonego rozwoju. Trendy zamieniają się w dyrektywy i zobowiązania. To od liderów rynku powinniśmy oczekiwać ukierunkowanego podejścia i aktywnego udziału w energetycznej transformacji. Dlatego właśnie Arval zmiany zaczął od siebie, już lata temu. Zobowiązuje nas do tego strategia Arval Beyond, którą realizujemy od 2020 roku. Jako firma zaangażowana we wspieranie adaptacji flot do zmieniającego się krajobrazu na naszych drogach, oferujemy klientom segmentu Large pomoc w przejściu na niskoemisyjne formy transportu. W gronie kilku pierwszych firm z branży Car Fleet Management przystąpiliśmy do programu dotacji do samochodów elektrycznych „Mój Elektryk”. Dostarczamy rozwiązania współdzielonej mobilności dostępne dla wszystkich.

Nie zapominamy o promowaniu odpowiedzialnych postaw w ramach naszego biznesu, np. bezpieczeństwa na drodze. Konsekwentnie we wszystkich procesach oraz procedurach uwzględniamy kwestie jakości oraz postawę społecznej odpowiedzialności. Dostawców i partnerów dobieramy, uwzględniając ich zaangażowanie w tematy ESG. Współpracujemy z organizacjami branżowymi, aby wspólnie wypracować wsparcie dla biznesowych procesów.

Bieżący rok to dla nas kontynuacja pracy doradczej, doskonalenie oferty usług z zakresu szeroko pojętej mobilności, aby stała się dostępna i atrakcyjna. Systemowo bezwzględnie wdrażamy politykę zrównoważonego rozwoju opracowaną przez grupę Arval, wspieraną przez Grupę BNP Paribas. Po raz pierwszy raportowanie niefinansowe stawiamy na równi z raportowaniem wyników firmy. Procedura onboardingu nowych klientów uwzględniająca obszary ESG, certyfikacje środowiskowe, współpracę z organizacjami pożytku publicznego czy wreszcie kalkulator śladu węglowego – to tylko niektóre z kluczowych projektów na najbliższe miesiące. Naszym celem jest bycie promotorem zmiany w kierunku nowej mobilności, aby stała się ona rzeczywistością dla naszych pracowników, partnerów biznesowych i klientów.



ELEKTROMOBILNOŚĆ

TRANSFORMACJA ENERGETYCZNA POLSKICH FLOT PRZEBIEGA W STABILNYM, CHOĆ POWOLNYM TEMPIE. Z PRZYNAJMNIEJ JEDNEGO W PEŁNI ELEKTRYCZNEGO AUTA KORZYSTA 18% FIRM (WZROST O 2 PKT. PROC. R/R). SKOKOWY WZROST ODNOTOWANO W DUŻYCH FIRMACH – Z 16% DO 25%.

NIECO PONAD 40% FIRM DEKLARUJE, ŻE KORZYSTA Z POJAZDÓW Z NAPĘDAMI ZELEKTRYFIKOWANYMI. NA TLE EUROPEJSKIEJ ŚREDNIEJ (59%) JEST TO JEDEN Z GORSZYCH WYNIKÓW. Z AUT SPALINOWYCH NAJWOLNIEJ REZYGNUJĄ NAJWIĘKSZE FIRMY.

W PRZECIWIENSTWIE DO EUROPEJSKIEJ ŚREDNIEJ, W POLSCE NAJCZĘSTSZĄ MOTYWACJĄ DO WDRAŻANIA AUT ELEKTRYCZNYCH WE FLOTACH JEST REDUKCJA WYDATKÓW NA PALIWO (48% VS. 29% W UE).

MIMO DYNAMICZNEGO ROZWOJU INFRASTRUKTURY, NAJWIĘKSZĄ BARIERĄ DLA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W OCZACH FLOTOWCÓW WCIAŻ POZOSTAJE OGRANICZONY DOSTĘP DO PUBLICZNYCH PUNKTÓW ŁADOWANIA.

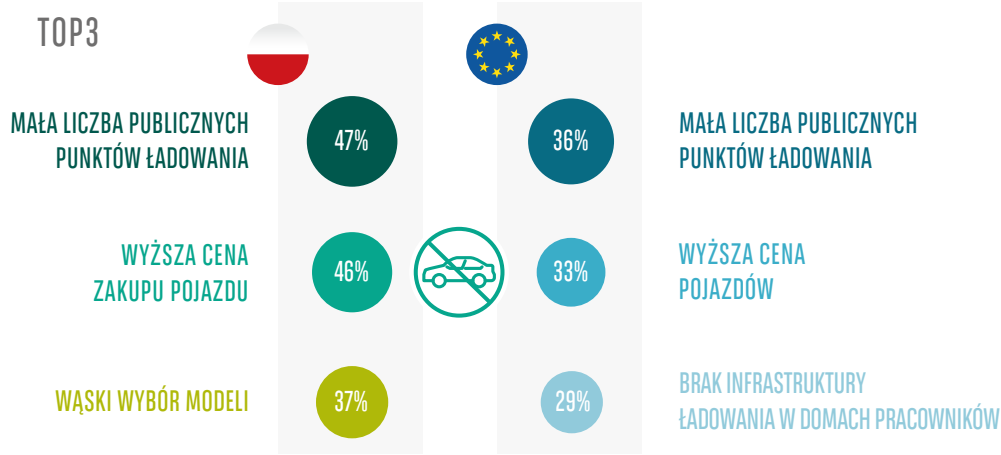
Według danych z Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych z końca kwietnia br., w Polsce działają już 3444 stacje i 6566 punktów ładowania w ponad 2650 lokalizacjach. Oznacza to wzrost na poziomie 57% r/r. Według statystyk Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, na koniec kwietnia było w Polsce zarejestrowanych 57 958 elektrycznych samochodów osobowych, co oznacza, że jeden publiczny punkt ładowania przypadał na 9 samochodów.

Choć publicznej infrastrukturze ładowania w Polsce daleko jest jeszcze do wielu krajów UE, jej dynamiczny rozwój sprawia, że wydaje się ona coraz mniejszą barierą dla rozwoju elektromobilności. Jednak w tegorocznym „Barometrze Flotowym” ten

argument przeciwko wdrażaniu samochodów elektrycznych we flotach znów powrócił na pierwsze miejsce wśród odpowiedzi fleet managerów. Małą liczbę publicznych punktów ładowania wskazało aż 47% ankietowanych – o 10 pkt. proc. więcej niż rok wcześniej. Warto podkreślić, że ten sam powód dominuje także w innych krajach Unii, gdzie dostęp do publicznych stacji jest znacznie szerszy.

Wyższą cenę zakupu pojazdów elektrycznych wskazało jako największą barierę 46% respondentów z Polski, a 37% uważa, że wybór dostępnych modeli aut BEV jest zbyt mały. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności, w 2023 roku na polskim rynku oferowano niemal 110 modeli w pełni elektrycznych samochodów.

JAKIE CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄ DO WDROŻENIA SAMOCHODÓW W PEŁNI ELEKTRYCZNYCH WE FLOCIE?

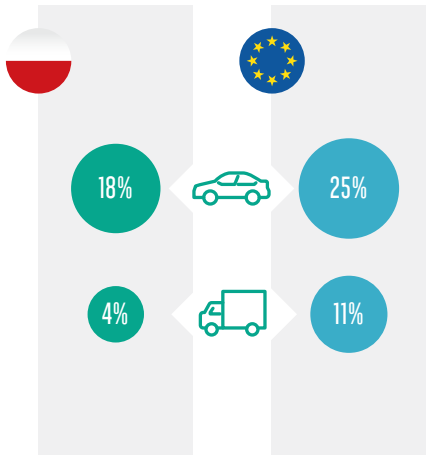


Wskazywane bariery mogą odpowiadać za dość powolną transformację energetyczną polskich flot. Przynajmniej jedno osobowe auto w pełni elektryczne ma w swoich zasobach 18% przebadanych firm, a 34% przedsiębiorstw deklaruje, że włączy je w perspektywie trzech lat. Średnio w Unii Europejskiej z aut BEV korzysta co czwarte przedsiębiorstwo.

Osobowych samochodów hybrydowych z wtycz-

ką do ładowania (PHEV) używa obecnie 16% firm w Polsce, a ich użytkowanie planuje 35% badanych. Ten napęd najbardziej traci wśród wszystkich alternatyw dla pojazdów spalinyowych – 7 pkt. proc. r/r. Z samochodów z napędem hybrydowym (HEV) korzysta w Polsce 18% firm, zaś 31% chce mieć takie auta we flotach w najbliższej przyszłości.

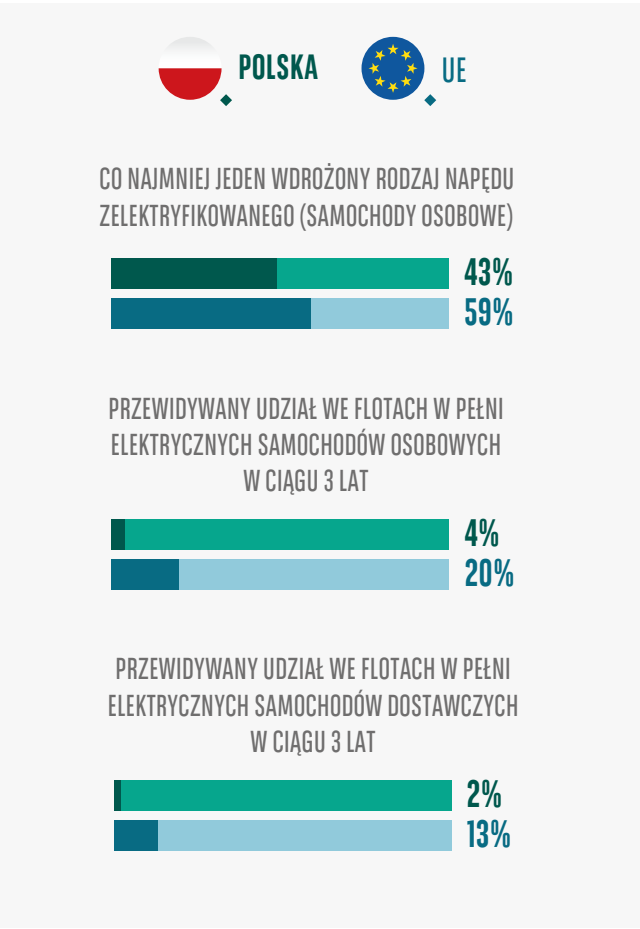
WDROŻENIE NAPĘDÓW ELEKTRYCZNYCH (BEV)



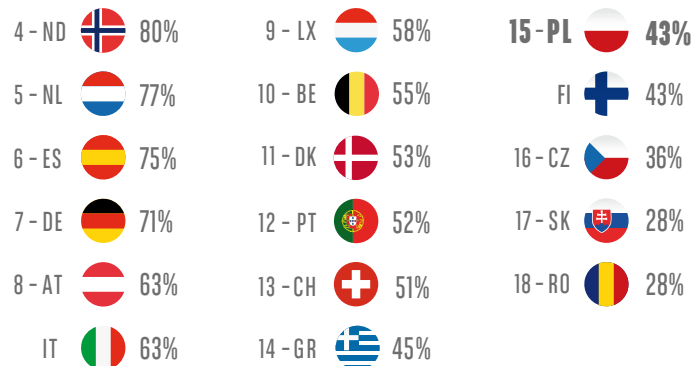
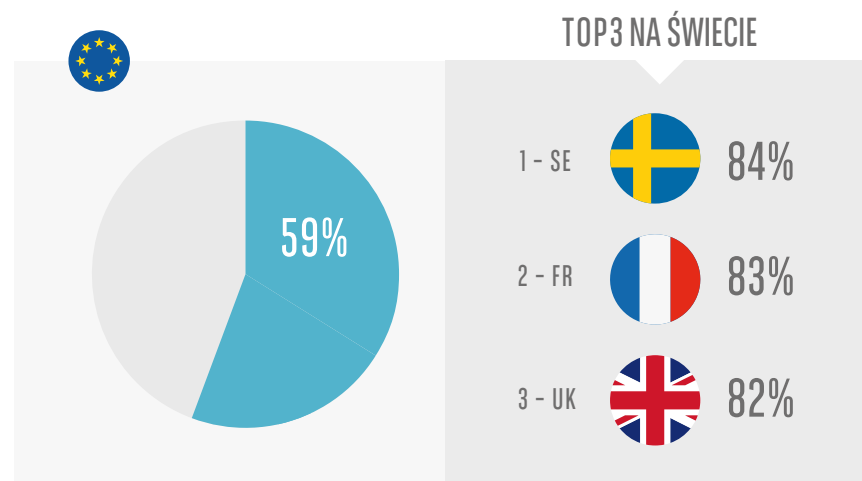
Auta dostawcze zasilane wyłącznie energią elektryczną są wciąż rzadkością w polskich flotach. Korzysta z nich 4% przedsiębiorstw biorących udział w badaniu. Widać jednak wzmożone zainteresowanie takimi pojazdami, ponieważ w ciągu trzech lat ten odsetek może, według deklaracji, wzrosnąć do 17%.

Pod względem udziału alternatywnych napędów (BEV, HEV, PHEV) we flotach, Polska znaj-

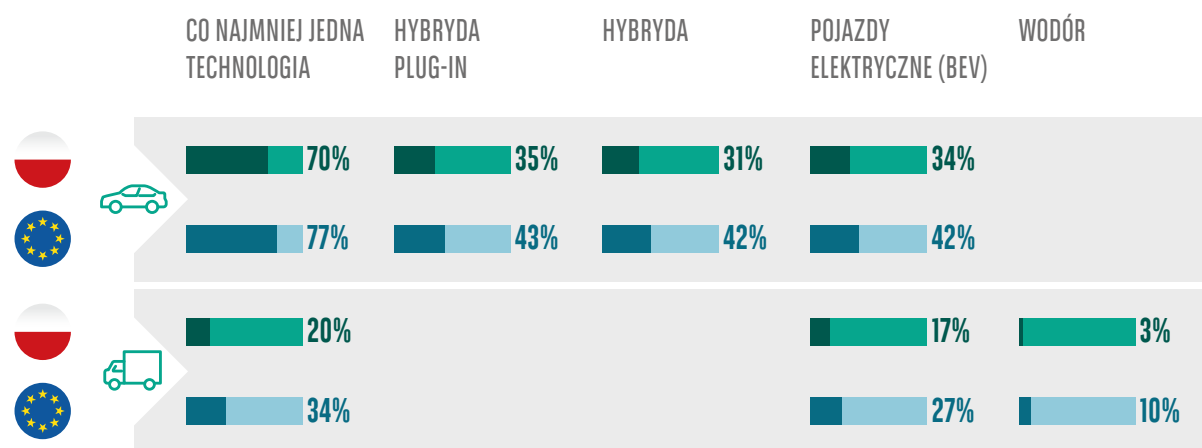
duje się w końcówce listy krajów europejskich, w których przeprowadzane było badanie. Łącznie z napędów innych niż spalinowe korzysta 43% badanych firm, co daje nam 15. miejsce, na równi z Finlandią, na 18 badanych krajów. Na pierwszych miejscach listy znajdują się państwa, w których udział zelektryfikowanych napędów przekracza 80%. Tak jest np. w Szwecji (84%), Francji (83%) i Wielkiej Brytanii (82%).



POZIOM WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH (BEV, HEV, PHEV) W EUROPIE



PLANY WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WE FLOTACH (WPERSPEKTYWIE 3 LAT)

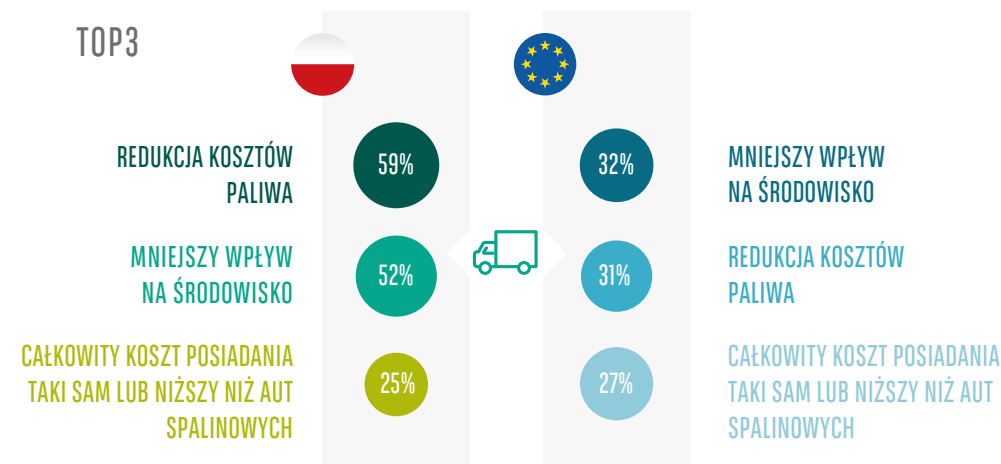
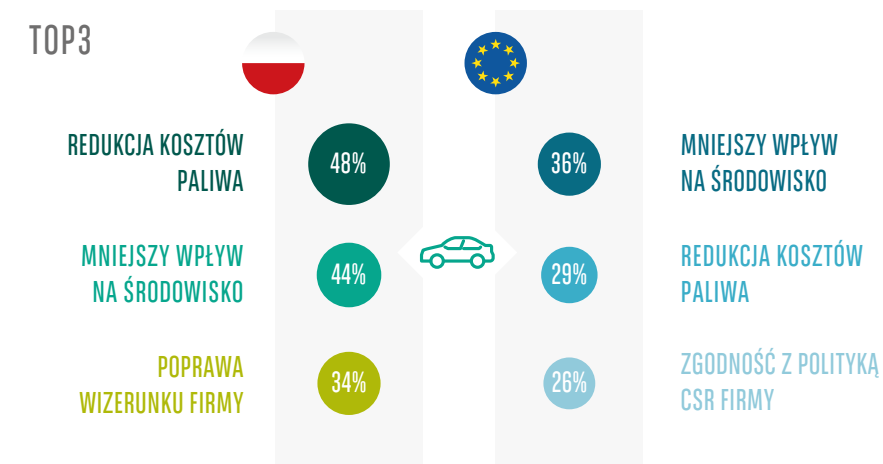


Co ciekawe, mikroprzedsiębiorstwa są bardziej skłonne do wdrażania zelektryfikowanych napędów niż największe korporacje. Tylko 39% przedsiębiorstw zatrudniających ponad 500 osób ma choć jeden pojazd z napędem alternatywnym wobec spalinowego, w porównaniu z 44% najmniejszych firm (do 9 pracowników).

Wiemy już, co zniechęca firmy do przesiadania się do samochodów osobowych z alternatywnymi napędami. A co jest w takim razie największą zachętą? W przeciwieństwie do europejskiej średniej, która wskazuje przede wszystkim na ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko (36%), niemal połowa polskich fleet managerów dostrzega w transformacji energetycz-

nej flot osobowych przede wszystkim względy ekonomiczne, czyli redukcję kosztów paliwa. Aspekty związane z wpływem na środowisko znajdują się na drugim miejscu (44%), natomiast podium zamyka argument związany z poprawą wizerunku firmy (34%). W przypadku pojazdów dostawczych, 3 na 5 ankietowanych mówi o obniżeniu wydatków na paliwo, ponad połowa o mniejszym wpływie na środowisko, a trzecim co do ważności argumentem za elektromobilnością jest podobny lub niższy całkowity koszt posiadania pojazdu elektrycznego (TCO) względem auta spalinowego. Ten argument wskazuje co czwarty respondent.

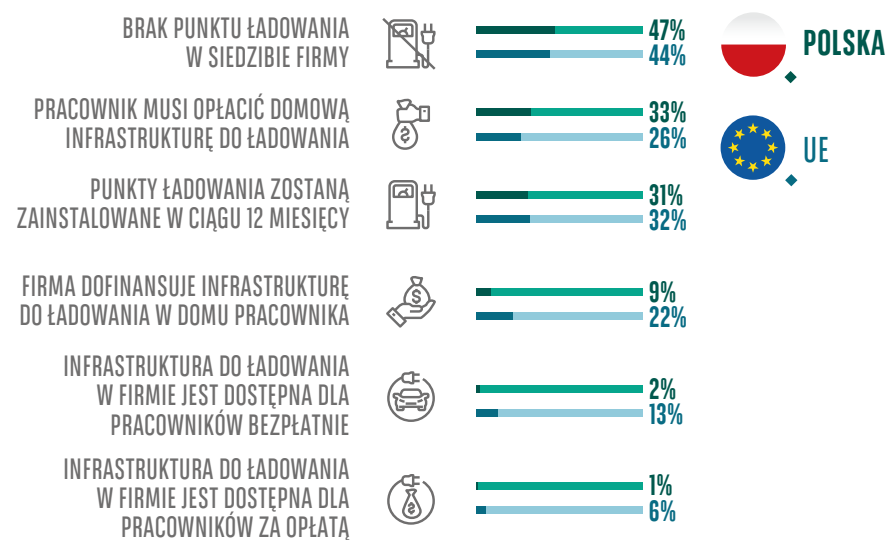
JAKIE CZYNNIKI ZACHĘCAJĄ DO WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH NAPĘDÓW WE FLOCIE?



W związku z niewielkim udziałem samochodów w pełni elektrycznych w polskich flotach, niemal połowa przedsiębiorstw w naszym kraju nie ma u siebie żadnego punktu ładowania samochodów. Nadzieję budzi fakt, że 31% ankietowanych chce zainstalować firmową ładowarkę w perspektywie najbliższych 12 miesięcy. W firmach, w których ładowarki już działają, zaledwie 2% umożliwia pracownikom bezpłatne ładowanie samochodów, natomiast płatne

ładowanie elektryków na firmowym parkingu możliwe jest tylko w 1% przypadków. W innych krajach UE bezpłatne ładowanie umożliwia 13% ankietowanych przedsiębiorstw, a płatne – 6%. Polskie firmy stosunkowo niechętnie finansują także infrastrukturę do ładowania służbowych samochodów w domach pracowników. Zaledwie 9% przedsiębiorstw dopłaca do takich instalacji. W innych krajach na takie dopłaty decyduje się 22% firm.

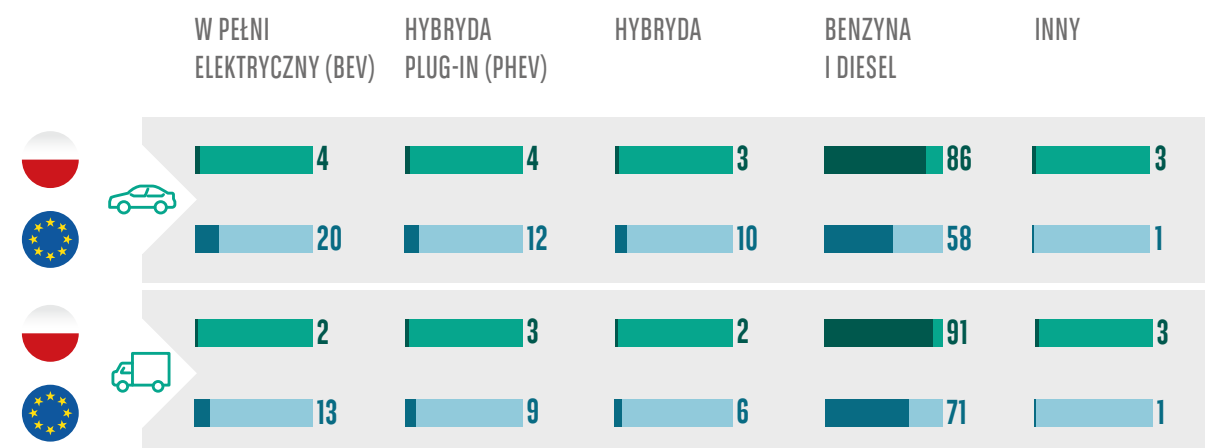
PUNKTY ŁADOWANIA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W FIRMACH



Polscy fleet managerowie nie widzą w najbliższych latach szansy na znaczącą zmianę mixu energetycznego w zarządzanych przez nich flotach. W ich ocenie spalinowe auta osobowe będą nadal stanowiły 86% wszystkich pojazdów w tej kategorii, a w przypadku pojazdów dostawczych, udział będzie jeszcze większy –

przekraczający 91%. To bardzo pesymistyczny obraz na tle średniej europejskiej. Ankietowani w UE przewidują, że w ciągu 3 lat ponad 40% floty samochodów osobowych będą stanowiły auta z alternatywnymi napędami, a w przypadku pojazdów dostawczych będzie to niemal 30%.

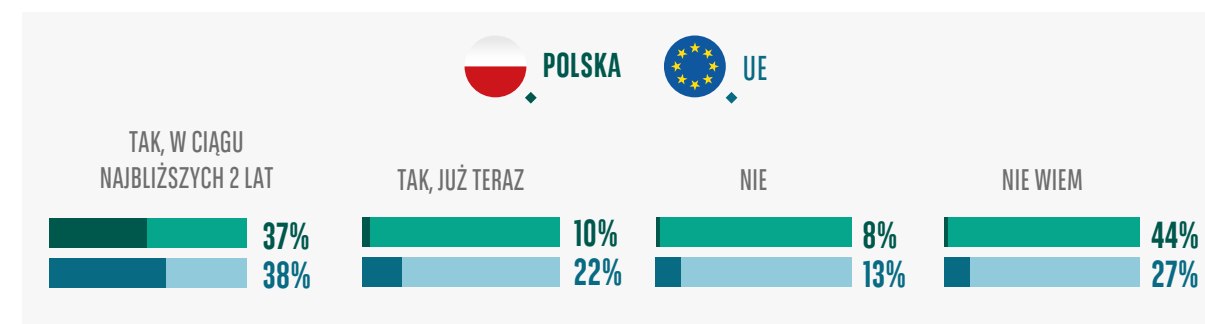
SZACOWANY UDZIAŁ POSZCZEGÓLNYCH NAPĘDÓW WE FLOTACH W CIĄGU TRZECH LAT



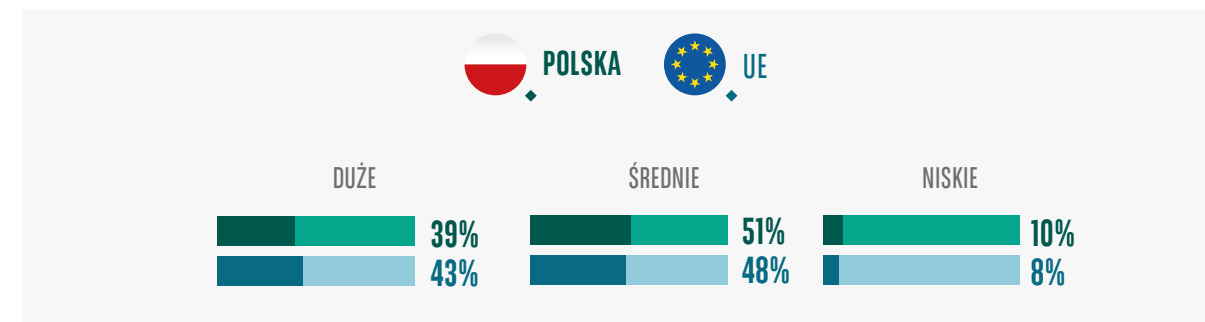
W tegorocznej edycji „Barometru Flotowego” po raz pierwszy ankietowani odpowiadali na pytania związane z raportowaniem ESG. Blisko połowa respondentów zadeklarowała, że ich firmy podlegają regulacjom w zakresie sprawozdaw-

czości ESG teraz lub w perspektywie dwóch lat. Wśród 4 na 10 spośród tych przedsiębiorstw, mobilność pracowników będzie miała duże znaczenie w ogólnym podejściu do raportowania, a dla połowy – średnie.

CZY FIRMA PODLEGA REGULACJOM W ZAKRESIE SPRAWOZDAWCZOŚCI ESG?



JAKIE ZNACZENIE W OGÓLNYM PODEJŚCIU DO RAPORTOWANIA ESG W TWOJEJ FIRMIE MA/BĘDZIE MIEĆ MOBILNOŚĆ PRACOWNIKÓW?



Nastroje związane z sektorem elektromobilności są coraz bardziej optymistyczne. Zauważamy wzrost zainteresowania firm zeroemisyjną technologią, co bezpośrednio przekłada się na większą liczbę rejestracji pojazdów. Obecnie po polskich drogach porusza się ponad 52 tysiące samochodów elektrycznych. M.in. w związku z rosnącym popytem ze strony przedsiębiorców zakładamy wzrost tej liczby do ponad 174 tys. w 2025 r. i ponad 840 tys. w roku 2030. Jednak aby obecna dynamika rynku e-mobility została utrzymana, konieczne są zdecydowane działania m.in. w sferze infrastrukturalnej. Od 13 kwietnia br. we wszystkich państwach członkowskich zaczęły być stosowane przepisy AFIR, czyli Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W związku z nowymi regulacjami, łączna moc infrastruktury ładowania w krajach UE powinna zostać dostosowana do liczby zarejestrowanych samochodów z napędem elektrycznym (1,3 kW w przypadku BEV i 0,8 kW w przypadku PHEV), a wzdłuż Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) musi powstać odpowiednia liczba stref ładowania. Realizacja celów AFIR to bardzo poważne wyzwanie. Na podstawie naszych pro-

gnoz, do 2030 r. łączna moc stacji ładowania w Polsce powinna wzrosnąć ponad 6-krotnie względem stanu obecnego, zaś do 2035 roku – ponad 15-krotnie. Na obecnym etapie konieczne jest pilne zaadresowanie tych wyzwań przez administrację centralną. Bez usprawnienia m.in. procesów przyłączeniowych, które stanowią jedną z głównych przyczyn niedostatecznego tempa rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce, spełnienie założeń AFIR nie będzie możliwe. Obecnie czas uruchamiania pojedynczych stacji DC może wynosić nawet od 18 do 24 miesięcy, a w przypadku hubów (czyli lokalizacji, w których funkcjonuje co najmniej kilka stacji) procedura instalacji jest jeszcze bardziej złożona – w niektórych przypadkach wydłuża się do ponad 36 miesięcy. Wyzwanie stanowi również uruchamianie ładowarek na MOP-ach zlokalizowanych przy drogach szybkiego ruchu i autostradach. Pod kątem wzrostu zainteresowania elektromobilnością wśród przedsiębiorców, kluczowa jest również m.in. kontynuacja i optymalizacja programów wsparcia ze środków publicznych, w szczególności programu „Mój Elektryk”, którego budżet jest już bliski wyczerpania.



Aleksander Rajch
Członek Zarządu

POLSKIE STOWARZYSZENIE NOWEJ MOBILNOŚCI



Paweł Jaworski
Business Manager

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Z prowadzonego przez Arval monitoringu rynku wynika, że w polskich flotach rośnie zainteresowanie pojazdami eLCV. Potwierdzenie znajdujemy w tegorocznej edycji „Barometru Flotowego” – obecnie w Polsce z elektrycznych aut użytkowych korzysta 4% firm, przy średniej w UE na poziomie 12%. Jednak 17% polskich fleet managerów deklaruje, że rozważa korzystanie z niskoemisyjnych pojazdów dostawczych w ciągu najbliższych 3 lat. Dostrzegamy kilka głównych powodów, dlaczego nasi klienci decydują się na zmiany we flotach.

Po pierwsze, podejście do mobilności w miastach ulega dynamicznym zmianom, a nasi klienci muszą adaptować się do nich w odpowiednim tempie. Tylko w ten sposób mogą zapewnić płynność prowadzonego biznesu. Wkrótce w polskich miastach zaczną powstawać strefy czystego transportu, które znacznie utrudnią funkcjonowanie firm dostawczych, korzystających z przestarzałej floty. Dodatkowo, użytkownicy aut w pełni elektrycznych mogą liczyć na wiele profitów, jak darmowe parkowanie w miastach czy możliwość przejazdu buspasami. Ten ostatni przywilej jest nieoceniony, zwłaszcza w godzinach szczytu, i znacznie skraca czas transportu. A w firmach dostawczych czas to pieniądz.

Bardzo ważnym aspektem, ułatwiającym decyzję o zmianie auta spalinowego na elektryczne jest program „Mój Elektryk”. Wysokość dofinansowania do takich aut – niezależnie od tego czy klient zdecyduje się na zakup, wynajem, czy leasing – sięga nawet 70 tys. zł. W ogromnym stopniu niweluje

to barierę cenową pomiędzy samochodami LCV i eLCV, dlatego zdecydowanie ułatwia przejście firm na elektromobilność.

Za transformację energetyczną flot dostawczych odpowiada też rosnąca popularność wynajmu długoterminowego jako modelu finansowania aut. Dzięki niemu potencjalne ryzyko utraty wartości rezydualnej zostaje przeniesione na firmę leasingową, co zabezpiecza interesy najemcy i zapewnia mu przewidywalność kosztów. Jest to szczególnie ważne w przypadku elektrycznych aut dostawczych, które są droższe niż konwencjonalne. Wynajem pozwala więc firmie zachować płynność finansową i nie zamrażać bardzo dużych środków w zakupionym pojeździe.

Decyzje o przejściu na pojazdy eLCV często wynikają również z aspektów związanych ze zrównoważonym rozwojem. Firmy dążą do ograniczania emisji dwutlenku węgla i budowania pozytywnego wizerunku, jest to także w coraz większym stopniu wymagane przez przepisy prawa. Jednak nie każde przedsiębiorstwo może z dnia na dzień zmienić swoją flotę na elektryczną. W takich sytuacjach wynajem staje się optymalnym rozwiązaniem.auta eLCV są w Arval dostępne także w wynajmie średnioterminowym – na okres od 1 do 24 miesięcy. To doskonała okazja, aby przekonać się, jak pojazdy eLCV sprawdzają się w konkretnej firmie. Może to być także sposób na uzupełnienie floty w okresie wzmożonego zapotrzebowania, szczególnie w branżach sezonowych.



Witold Śmiatek
Członek Zarządu

KRAKOWSKI HOLDING KOMUNALNY

„

Dotychczasowe doświadczenia związane z wynajmem pojazdów elektrycznych przez jednostki Gminy Miejskiej Kraków oceniam pozytywnie. Przyjęta przez Krakowski Holding Komunalny (KHK), lidera grupy zakupowej, formuła wynajmu długoterminowego pozwala, przede wszystkim, na płynną rotację wynajętych pojazdów, w których stosuje się coraz bardziej efektywne baterie zapewniające zwiększone zasięgi na pojedynczym ładowaniu. To przekłada się na efekty w postaci niezakłóconej realizacji zadań publicznych w obrębie miasta.

W ramach wynajmu długoterminowego i umowy zawartej przez KHK z Arval na okres 3 lat, istotnymi plusami są przede wszystkim przewidywalne koszty finansowania floty elektrycznej, skrócony czas realizacji napraw powypadkowych czy wymiany sezonowej opon.

Krakowski Holding Komunalny jako podmiot zarządzający miejską grupą zakupową pojazdów zeroemisyjnych, stale analizuje tendencje branżowe i potencjalne przeszkody uniemożliwiające dynamiczny wzrost rynku elektromobilności. Wśród nich wymienić należy rosnące i niestabilne w perspektywie średniookresowej koszty energii elektrycznej, stan jakościowy krajowych sieci przesyłowych oraz dostępność wolnych mocy przyłączeniowych.

Szczególnie te ostatnie stanowią obecnie „wąskie gardło” uniemożliwiające budowę wydajnych systemów ładowania e-floty. Z tego powodu z zainteresowaniem śledzimy również rozwój oferty i testy pojazdów napędzanych wodorem, które mogą za kilka lat stanowić realną alternatywę dla samochodów elektrycznych.

W naszych planach na przestrzeni najbliższych kilkunastu miesięcy jest przeprowadzenie kolejnego przetargu, który pozwoli na wypełnienie ustawowego limitu 30% floty zeroemisyjnej realizującej zadania o charakterze publicznym.

W Orange Polska stawiamy na innowacyjność i ekologię, promując ideę współdzielenia pojazdów zamiast stałego przydziału auta. Uruchomiliśmy wewnętrzną wypożyczalnię, działającą podobnie do miejskiego carsharingu. To rozwiązanie optymalizuje sposób wykorzystania floty samochodowej, dzięki czemu pozwala jednocześnie obniżyć koszty utrzymania i ograniczyć emisję CO₂, wpisując się tym samym w realizację celów klimatycznych „Orange Goes Green”. Określonym grupom pracowników dajemy też możliwość zamiany przysługującego im samochodu służbowego na ekwiwalent pieniężny.

Angażujemy się także w edukację naszych pracowników i inwestujemy w program szkoleniowy, który kształtuje świadomość bezpiecznej, ekonomicznej i ekologicznej jazdy. Bazuje on na instruktażowych filmach z technik jazdy oraz danych z GPS pojazdów służbowych. Uczestnik cyklicznie otrzymuje informacje na temat poziomu ekonomiki i techniki jazdy. W planach mamy rozwój programu o elementy

grywalizacji i system nagród, a także cykl szkoleń z ekspertami, podczas których użytkownicy będą mogli szlifować technikę prowadzenia pojazdów.

Następnym krokiem będzie nawiązanie współpracy z operatorami miejskiego carsharingu oraz dalsze dążenie do realizacji celów Grupy Orange w zakresie e-mobilności. Dzięki programom dofinansowania, systematycznie zwiększamy udział samochodów elektrycznych w naszej flocie. Te pojazdy, choć ciche i bezemisyjne podczas jazdy, mają jeszcze pewne ograniczenia związane z rozwijającą się infrastrukturą ładowania. W miejscach gdzie nie jest możliwe ich wykorzystanie, wprowadzamy samochody hybrydowe jako etap przejściowy. Jednocześnie rozwijamy własną sieć ładowarek w strategicznych lokalizacjach. Wierzymy, że te kroki przybliżą nas do osiągnięcia neutralności węglowej i zbudowania zrównoważonej przyszłości dla nas wszystkich.

„



Norbert Matuszewski
Kierownik Wydziału Narzędzi Pracy

ORANGE POLSKA



Łukasz Panek
Centre of Expertise Real Estate
and Facility Management
ING BANK SŁĄSKI

”

W ING zrównoważony rozwój jest jednym z naszych priorytetów. Jako instytucja finansowa podejmujemy działania wspierające transformację gospodarki na niskoemisyjną. Jesteśmy przekonani, że kwestie zrównoważonego rozwoju i to, w jaki sposób są raportowane, będą coraz częściej argumentem dla różnych interesariuszy (klientów, pracowników czy inwestorów) przy wyborze firmy, z którą chcą współpracować i dla której chcą pracować.

Jednym z najważniejszych elementów naszych działań ESG w obszarze floty było wdrożenie i opracowanie nowej polityki. Obecnie aż 98% pojazdów w naszej flocie stanowią samochody hybrydowe, plug-in oraz elektryczne, pozostałe 2% to pojazdy, które z uwagi na trwający kontrakt oczekują na wymianę. Planujemy, że do końca 2035 roku nasza flota samochodowa będzie w 100% oparta na zasilaniu elektrycznym lub wodorowym. Jednym z kluczowych aspektów naszej strategii zarządzania flotą jest stałe monitorowanie rynku i technologicznych postępów w dziedzinie samochodów o niskiej i zerowej emisji. Nasze działania obejmują także współpracę z różnymi dostawcami i producentami samochodów, aby pozyskiwać informacje na temat najnowszych modeli pojazdów elektrycznych oraz dostępnych rozwiązań infrastrukturalnych (np. ładowarki). Aktualnie, w 10 lokalizacjach w całym kraju, posiadamy 38 ładowarek typu Wallbox oraz 4 łado-

warki wolnostojące (AC o mocy 22 kW).

Mamy świadomość, że aby nasze działania były skuteczne na szeroką skalę, niezbędne jest budowanie świadomości i wiedzy na temat emisyjności samochodów wśród wszystkich pracowników ING, również spoza grona użytkowników samochodów służbowych. Z myślą o nich organizujemy więc tematyczne eventy i webinary zachęcające do wyboru samochodów o niskiej emisji. Na 2024 rok zaplanowaliśmy event pod hasłem „Dzień Elektromobilności” przy udziale gości specjalnych, którzy podzielą się z nami swoją ekspercką wiedzą. Będziemy wspólnie dyskutować na temat faktów i obalać mity, będzie również okazja, aby zapoznać się z najnowszymi rozwiązaniami z branży elektromobilności. To tylko część z naszych działań – nasi Managerowie Floty nie ustają w planowaniu kolejnych przedsięwzięć z obszaru niskoemisyjnej i zeroemisyjnej floty samochodów służbowych w ING oraz zachęcają do podobnej postawy także przy wyborze samochodów prywatnych. Również zespół ekspertów z firmy Arval, z którą współpracujemy w obszarze usług leasingowych, doradza oraz wspiera nas w promowaniu elektromobilności.

Społeczeństwo przechodzi na gospodarkę niskoemisyjną. Robią to nasi klienci, robimy to również w ING. Finansujemy wiele zrównoważonych działań, ale wciąż więcej tych, które takie nie są. Sprawdź, jak sobie radzimy – wejdź na esg.ing.pl.

Póki co Polska nie jest wiodącym rynkiem elektromobilności w Europie, ale ostatnie lata przyniosły wiele pozytywnych zmian. Ford także odnotowuje znaczący wzrost zainteresowania modelami z napędem elektrycznym wśród klientów biznesowych – we flotach polskich firm coraz częściej pojawiają się takie samochody. Badania pokazują, że 20% firm w Polsce rozważa wykorzystanie elektrycznych aut dostawczych, a 4% już je ma.

Jednym z rynkowych przebojów jest całkowicie elektryczny Ford E-Transit, który spotkał się ze znakomitą przyjęciem przez klientów i odnotował solidny start zarówno na globalnym, jak i polskim rynku samochodów dostawczych. W ubiegłym roku na zakup tego modelu zdecydowały się znane firmy kurierskie. Dla przykładu – 100 nowych E-Transitów trafiło do floty DHL Parcel, a 600 zostało dostarczonych firmie InPost. Finansującym te oraz kilka innych projektów, w przypadku E-Transitów, jest właśnie Arval Service Lease Polska.

W naszych salonach pojawiło się również wiele innych nowości, które budzą zainteresowanie klienta flotowego. Warto tu wspomnieć o elektrycznym Fordzie Explorer, który właśnie wkroczył na polski

rynek, a także o elektrycznych modelach E-Transit Custom oraz E-Transit Courier, które pojawią się już wkrótce. Zgodnie ze strategią elektryfikacji naszej gamy modelowej w przyszłości pojawią się również elektryczny crossover oraz MPV.

Wciąż ogromny potencjał flotowy ma nasza gwiazda, czyli Mustang Mach-E, która idealnie sprawdza się jako elektryczny samochód w firmie. Warto tu również wspomnieć o Fordzie Focusie z silnikiem diesla lub benzynowym, czy Kudze, która jako SUV segmentu C, stała się pewnym substytutem dla zanikającego segmentu D.

Jak widać potencjał polskiego rynku flotowego jest duży. Przesiadka na pojazdy elektryczne to proces, który wymaga starannej analizy i planowania, ale korzyści, jakie niesie dla flot komercyjnych, sprawiają, że wysiłek ten jest opłacalny. Dzięki przemysłowej transformacji managerowie mogą zminimalizować negatywny wpływ na środowisko, wykorzystać potencjał elektrycznych pojazdów w kontekście oszczędności finansowych oraz wytyczyć drogę ku efektywniejszej i bardziej przyjaznej dla środowiska działalności.

”



Karol Jelonek
Kierownik Działu Sprzedaży
Flotowej
FORD POLSKA



Jarek Rot
Dyrektor Wykonawczy Obszaru
Zrównoważonego Rozwoju,
Chief Sustainability Officer

BANK BNP PARIBAS

„

W obliczu globalnych wyzwań związanych ze zmianą klimatu, nierównościami społecznymi i potrzebą transparentnego zarządzania, cele ESG (Environmental, Social, Governance) stają się nieodłącznym elementem strategii każdej odpowiedzialnej instytucji. Banki odgrywają szczególną rolę w zrównoważonej transformacji gospodarki. Z jednej strony, same w sobie są organizacjami, które dążą do realizacji tych celów w ramach własnych struktur i działalności, co oznacza, że podejmują działania wewnętrzne, aby spełnić wymogi. Z drugiej, finansują realizację celów ESG swoich klientów, w tym poprzez specjalne instrumenty finansowe skonstruowane tak, aby motywować do poprawy wskaźników ESG.

Filar #POSITIVE stanowi jeden z czterech kluczowych obszarów strategii Banku BNP Paribas GO beyond na lata 2022-2025. Zgodnie z nim bank koncentruje się na zrównoważonym rozwoju i rozwijaniu oferty z pozytywnym wpływem środowiskowym i społecznym, w tym produktów połączonych z oceną i wynikami w zakresie ESG. Chcąc efektywnie wypełniać rolę promotora zielonej transformacji, bank stawia na budowanie kompetencji i zaangażowania pracowników w ich realizację. Członkowie Zarządu są zobowiązani do realizowania rocznych celów ESG, a te są kolejno kaskadowane w strukturach banku.

Bank BNP Paribas od lat angażuje się w działania na rzecz minimalizowania skutków wpływu swojej działalności operacyjnej na środowisko naturalne. Priorytetami są m.in. redukcja emisji CO₂, wdrażanie nowych ekousprawnień w miejscu pracy, korzystanie z energii pochodzącej z odnawialnych źródeł energii oraz zwiększanie udziału aut hybrydowych i elek-

trycznych w bankowej flocie. Przechodząc na auta elektryczne, realizujemy cele środowiskowe nie tylko ze strategii banku, ale także cele strategii elektryfikacji całej Grupy BNP Paribas.

W ramach swojego szerokiego zaangażowania na rzecz środowiska, Bank BNP Paribas wspiera także m.in. termomodernizację domów i mieszkań, rozwój odnawialnych źródeł energii w strukturze prosumenckiej oraz zielony transport. Ponadto, w listopadzie 2023 roku udostępnił klientom innowacyjną platformę mamGO, czyli marketplace, w którym można znaleźć oferty od dealerów i dostawców z całej Polski. Grupa BNP Paribas w ramach tej platformy zapewnia szybkie sfinansowanie auta – kredytem, leasingiem lub wynajmem. Platforma mamGO to efekt współpracy banku i trzech spółek: BNP Paribas Leasing Solutions, BNP Paribas Group Service Center oraz Arval Service Lease Polska. Oprócz możliwości finansowania zakupu lub wynajmu samochodów, platforma oferuje także bogatą część informacyjno-edukacyjną, wspierającą użytkowników w poszerzaniu wiedzy na temat samochodów elektrycznych. W ten sposób bank promuje pojazdy bezemisyjne, edukuje klientów na temat korzyści związanych z elektromobilnością, demaskuje mity o elektromobilności oraz informuje o dostępnych programach dotacji i dopłat. Partnerem merytorycznym bloga mamGO jest Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności. Dzięki temu przedsięwzięciu i wspólnym działaniom spółek BNP Paribas, jako cała grupa, stawia kolejny krok w kierunku zrównoważonej mobilności i edukacji ekologicznej społeczeństwa.

Firmy z kapitałem francuskim działające w Polsce od wielu lat aktywnie angażują się w obszar ESG. Początkowo były to inicjatywy globalne, które implementowane zostały w polskich oddziałach, jednak już od kilku lat to w naszym kraju tworzone są lokalne strategie, na podstawie których realizowane są projekty uwzględniające specyfikę i potrzeby polskiego rynku. Jako CCIFP już od przeszło 12 lat rozmawiamy na tematy związane z CSR i ESG w ramach spotkań naszych komitetów. Jest to platforma do wymiany doświadczeń, a także dzielenia się dobrymi praktykami pomiędzy firmami o różnej wielkości i z różnych sektorów. Ponadto od 8 lat prowadzimy cykliczne badanie „CSR w praktyce – barometr CCI-FP”, które pokazuje nie tylko obszary, w które angażują się firmy, ale również sposób zarządzania tym tematem przez organizacje i plany na przyszłość. Jak pokazują wyniki ostatniej edycji, aż 70% firm francuskich w Polsce posiada długofalową strategię CSR/ESG, a blisko 80% monitoruje i raportuje swoje działania. Jest to niezwykle ważny wskaźnik, gdyż

pokazuje dojrzałość w zagospodarowaniu tematu ESG w organizacji i gotowość do wdrożenia unijnych dyrektyw związanych z raportowaniem. Kluczowym wyzwaniem dla firm, szczególnie dużych, które współpracują z wieloma partnerami lokalnymi, jest włączenie podmiotów należących do łańcucha wartości w proces transformacji ekologicznej i zmniejszania śladu węglowego. Firmy francuskie mają jasno zdefiniowane cele klimatyczne wyznaczone w perspektywie kilkunastu najbliższych lat. Wprowadzają niezbędne zmiany, nowe technologie, przechodzą na odnawialne źródła energii. Jednak ich transformacja nie będzie kompletna bez udziału ich lokalnych dostawców, którzy stanowią istotne źródło emisji w tzw. Scope 3. Dlatego też już teraz pomagają swoim partnerom w tej wymagającej drodze, prowadząc szereg działań edukacyjnych i zachęt mających na celu zmniejszenie śladu węglowego w całym łańcuchu wartości, a także angażowanie się w inne obszary ESG.



Joanna Jaroch-Pszeniczna
Dyrektorka Generalna

FRANCUSKO-POLSKA IZBA GOSPODARCZA

„



Mateusz Grupa
BMW Group
ELECTROMOBILITY MANAGER

„

Kluczowym filarem strategii produktowej BMW Group jest zapewnienie kompleksowej gamy napędów, dostosowanych do różnych segmentów rynku. W praktyce oznacza to, że nasi klienci mają możliwość wyboru spośród pojazdów spełniających najnowsze normy emisji Euro 7, ustanowione przez Unię Europejską. Nasza oferta obejmuje zarówno silniki benzynowe, jak i diesla wykorzystujące technologię hybrydową. W portfolio BMW Group znajdują się także hybrydy typu plug-in, które pozwalają na bezemisyjne przemieszczanie się nawet na dystansie do 100 km oraz samochody w pełni elektryczne, oferowane w kilku wariantach, dostępne w ramach jednej klasy pojazdów.

Dzięki temu oferujemy możliwość wyboru auta, które najlepiej odpowiada indywidualnym potrzebom, przyczynia się do redukcji emisji CO₂, floty oraz pozwala spełniać założenia w przyjętych politykach CSR i ESG.

Najszybciej rosnącą kategorią są pojazdy w pełni elektryczne. Procentuje tutaj nasza polityka, która ma na celu dostosowanie ich cen do poziomu odpowiadających im modeli z silnikiem spalinowym. Dodatkowo, mimo szybko rozwijającej się technologii, zrównoważona polityka cenowa przyczyniła się do stabilizacji wartości rezydualnych młodych aut używanych. Klienci doceniają również możliwość obniżenia całkowitego kosztu posiadania (TCO), dzięki niższym kosztom serwisowania oraz ładowania w porównaniu do tankowania.

Wierzymy, że jednym z najbardziej charakterystycznych trendów zwiększających dostępność samochodów elektrycznych jest oferowanie ich w formie długoterminowego wynajmu z dofinansowaniem z rządowego programu „Mój Elektryk”. Taka kombinacja, w przypadku BMW, pozwala osiągnąć ratę w kwocie od 950 zł netto miesięcznie, czyniąc ofertę bardzo konkurencyjną.

Kolejnym elementem jest polityka publiczna i regulacje, które mają kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju elektromobilności. Poza programem dopłat, duże nadzieje wiążemy z niedawno przyjętymi regulacjami AFIR, które zakładają dynamiczną rozbudowę sieci ładowarek publicznych. To z pewnością wpłynie na popularyzację tej technologii w najbliższych latach.

Warto też zwrócić uwagę, że transformacja branży motoryzacyjnej, której obecnie jesteśmy świadkami to nie tylko zmiana napędu. W BMW Group wierzymy, że to zaledwie jeden z istotnych elementów. Kolejnym są między innymi emisje CO₂, które liczymy w całym cyklu życia, zaczynając od łańcucha dostaw, poprzez produkcję, aż po fazę użytkowania i recykling. Już dziś, nasze nowe pojazdy zawierają średnio do 30% surowców wtórnych, czyli materiałów pochodzących z recyklingu i ponownie wykorzystanych. W przyszłości ten zrównoważony trend będzie się rozwijał.

Jak pokazują tegoroczne dane zgromadzone w „Barometrze Flotowym”, a także inne analizy, m.in. Eurostatu, Polska wciąż pozostaje białą plamą, jeśli chodzi o rozwój elektromobilności w Unii Europejskiej. Jednak gołym okiem widać, że ta sytuacja dynamicznie się zmienia. Można to zobaczyć w statystykach programu „Mój Elektryk”, który jak żadne inne rozwiązanie był prawdziwym superchargerem dla popularyzacji aut elektrycznych w Polsce. Można to także dostrzec na ulicach – głównie dużych polskich miast – gdzie auta z zieloną rejestracją widzimy właściwie na każdym kroku. Dlatego cieszy każdy nowy program wspierania rozwoju elektromobilności, bo pokazuje to, że w naszym kraju przynosi to bardzo dobre efekty. Na początku roku kolejne 100 mln zł trafiło do puli leasingowej programu „Mój Elektryk”. Niedawno usłyszeliśmy, że Ministerstwo Klimatu pracuje nad kolejnym programem dofinansowania samochodów elektrycznych, na który przeznaczone zostanie 1,6 mld zł z KPO. Według wstępnych założeń, program pozwoli na dotacje w wysokości do 30 tys. zł do elektryków ze średniej

półki cenowej. Miałby ruszyć jeszcze w 2024 roku. Co ciekawe, może on objąć także pojazdy używane. To bardzo dobry kierunek, o który od dłuższego czasu zabiegała branża motoryzacyjna. Kilkuletnie auta BEV wciąż mają bardzo wysoką żywotność baterii i mogą z powodzeniem posłużyć kolejnemu użytkownikowi. A dla osób dysponujących mniejszymi budżetami będzie to ogromna szansa na przesiadkę do pierwszego pojazdu elektrycznego.

Jednocześnie zarzucono pomysł podatku od samochodów spalinowych. Polska idzie więc drogą zachęt do transformacji energetycznej, a nie karanie za jej brak.

Oczywiście na razie są to bardzo wstępne zapowiedzi, które zweryfikuje czas. O sukcesie nowego programu zdecydują konkretne rozwiązania, które proponuje ministerstwo. Najważniejszy jest jednak fakt, że transformacja energetyczna jest dziś w centrum uwagi i Polska ma szansę rozwijać się w stronę bardziej nowoczesnej, mniej emisyjnej mobilności.



Radosław Kitala
Consulting & Arval Mobility
Observatory Manager
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

„

MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA

ALTERNATYWNE FORMY MOBILNOŚCI – DEFINICJE



FIRMOWY CAR SHARING: kiedy pracownik może dokonać rezerwacji firmowego pojazdu (ogólnodostępnego) przez aplikację



WSPÓLNE PRZEJAZDY: kiedy kilku pracowników jedzie jednym pojazdem w to samo miejsce, np. do miejsca pracy



WSPÓŁDZIELENIE/WYNAJEM ROWERÓW (LUB INNYCH JEDNOŚLADÓW): rozwiązanie funkcjonujące wewnątrz firmy



TRANSPORT PUBLICZNY



BUDŻET NA MOBILNOŚĆ: z góry określony przez pracodawcę budżet, pozwalający pracownikom na swobodny wybór środka transportu



APLIKACJA DO REZERWACJI ROZWIĄZAŃ MOBILNOŚCIOWYCH OFEROWANYCH PRZEZ FIRMĘ



WYNAJEM PRYWATNY LUB EKWIWALENT WYNAGRODZENIA: wynajem prywatny – kiedy pracownik wynajmuje pojazd na własną rękę; ekwiwalent wynagrodzenia – kiedy pracownik wynajmuje pojazd za pośrednictwem pracodawcy



WYNAJEM KRÓTKO- LUB ŚREDNIOTERMINOWY: dodatkowa forma mobilności dla pracowników



DOPIŁATA DO SAMOCHODU PRYWATNEGO WYKORZYSTYWANEGO DO CELÓW SŁUŻBOWYCH (CAR ALLOWANCE): wybór użytkownika pomiędzy samochodem firmowym a dopłatą do wynagrodzenia, która rekompensować ma brak pojazdu służbowego i ponoszone koszty transportu



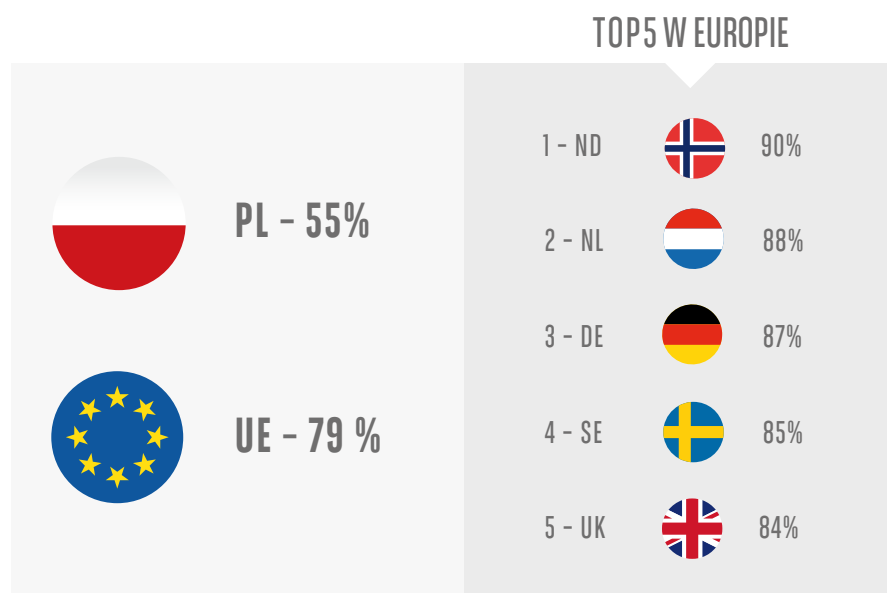
KORZYSTANIE Z ALTERNATYWNYCH FORM MOBILNOŚCI W POLSKICH FLOTACH WCIAŻ NIE JEST POPULARNE. UTRZYMUJE SIĘ NA NAJNIŻSZYM POZIOMIE W EUROPIE.

TYLKO NIECO PONAD POŁOWA FIRM W NASZYM KRAJU WDROŻYŁA CHOĆ JEDNO TAKIE ROZWIĄZANIE (ŚREDNIA W UE WYNOSI 79%). ZAINTERESOWANIE ALTERNATYWAMI DLA TRADYCYJNEGO SAMOCHODU SŁUŻBOWEGO JEST NATOMIAST CORAZ WIĘKSZE – 85% ANKIETOWANYCH ROZWAŻA WPROWADZENIE ICH W CIĄGU TRZECH LAT.

Rozwiązania mobilnościowe, które mogą być alternatywą dla tradycyjnie rozumianego samochodu służbowego, stały się w Europie ważnym uzupełnieniem flot. Firmy w Norwegii, Holandii czy Niemczech nie wyobrażają już sobie polityk flotowych bez takich urozmaiceń, jak rowery, hulajnogi, car sharing, budżet na mobilność itp. Polska stanowi wyjątek na tle całego kontynentu jako jedyny kraj, w którym alternatywne formy mobilności wdrożono w nieco ponad połowie firm. Zapewnienie pracownikom większego wyboru środków transportu deklaruje średnio

79% europejskich firm, natomiast w Polsce jest to zaledwie 55%. Duży dystans dzieli nas nawet od przedostatniej Rumunii, w której z rozwiązań mobilnościowych korzysta 67% ankietowanych. Najmniej chętne, by wdrażać alternatywy dla samochodu służbowego, są w Polsce mikrofirmy (do 9 pracowników) – 48% wprowadziło je, a w ciągu trzech lat liczba ta może wzrosnąć do 78%. Tymczasem wśród firm zatrudniających od 10 do 99 pracowników tego typu usługi dostępne są już w 61% flot.

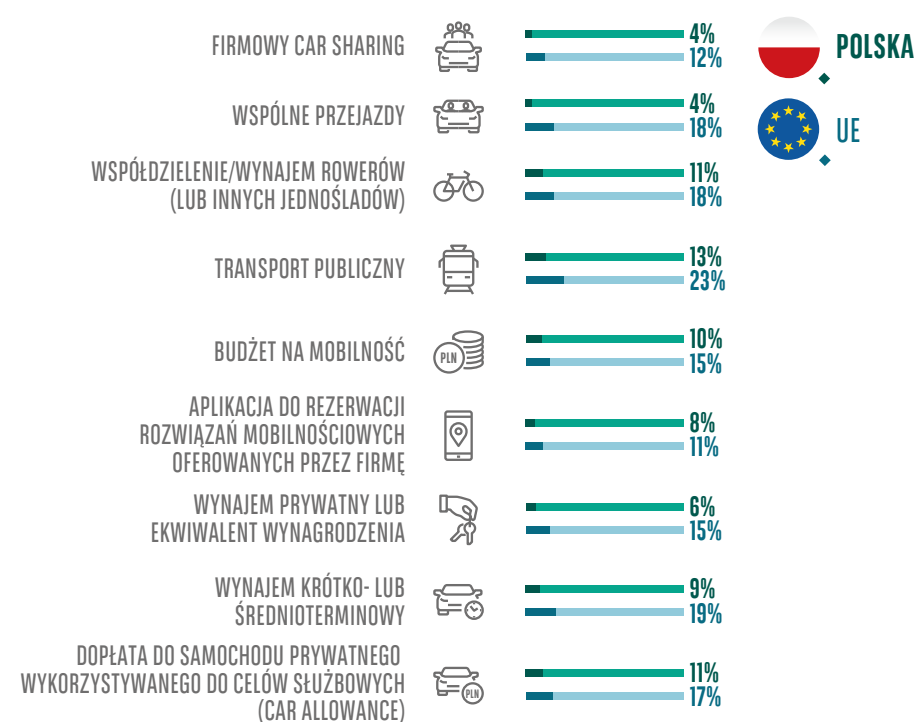
ALTERNATYWNE FORMY MOBILNOŚCI CO NAJMNIEJ JEDNO WDROŻONE ROZWIĄZANIE



Alternatywną formą mobilności, która obecnie najczęściej udostępniana jest pracownikom polskich firm, jest finansowanie przejazdów transportem publicznym. Stosuje je 13% firm. Jest to także najpopularniejsze rozwiązanie w Unii Europejskiej, gdzie wybiera je 23% ankietowanych. Rodzime firmy stosunkowo chętnie wdrażają

także flotowe rowery i inne jednoślady, a także dopłatę do samochodu prywatnego wykorzystywanego do celów służbowych (car allowance). Każde z tych rozwiązań wskazało po 11% firm. Co 10. ankietowany deklaruje natomiast korzystanie z budżetu na mobilność.

POZIOM WDROŻENIA POSZCZEGÓLNYCH ROZWIĄZAŃ WE FLOTACH



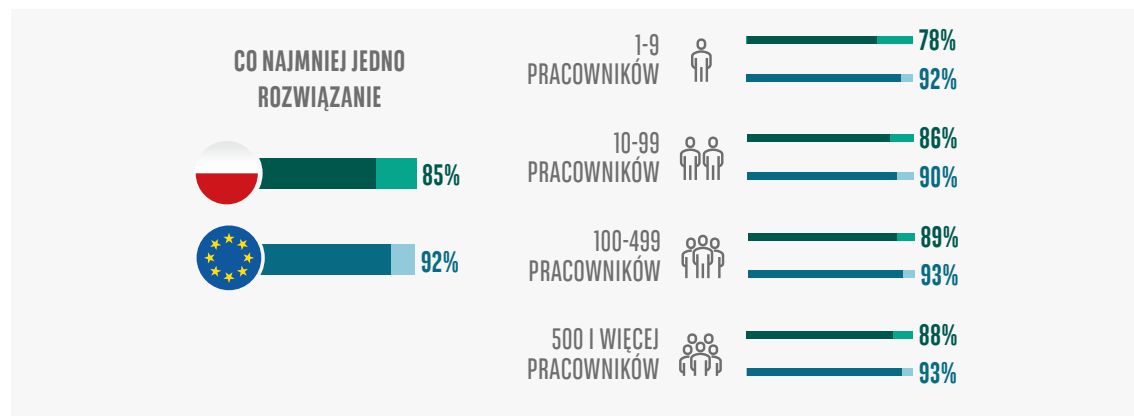
Kolejne trzy lata mają przynieść spore zmiany na poziomie wdrożenia alternatyw dla typowego samochodu służbowego w polskich flotach. W warstwie deklaracji Polska nie ustępuje już tak bardzo innym europejskim państwom. W ciągu najbliższych trzech lat 92% firm w UE chciałoby korzystać z alternatyw dla samochodu służbowego, a w naszym kraju jest to 85%. Największą popularnością powinny cieszyć się: budżet na mobilność (28% firm chce z niego skorzystać), rowery lub inne jednoślady (23%) i transport publiczny (23%).

W ubiegłym roku znikomym zainteresowaniem cieszyły się firmowe aplikacje do rezerwacji

rozwiązań mobilnościowych, natomiast w tegorocznej edycji „Barometru Flotowego” taką usługę rozważało już 18% ankietowanych.

W zależności od wielkości firmy, różni się potencjał rozwoju różnych rozwiązań flotowych. Budżet na mobilność dużym zainteresowaniem cieszy się w największych firmach, powyżej 500 pracowników. Co trzecie duże przedsiębiorstwo chce w ciągu trzech lat korzystać z tego rozwiązania. Z kolei dopłatę do samochodu prywatnego wykorzystywanego do celów służbowych (car allowance) najczęściej rozważają firmy zatrudniające od 10 do 99 osób (33%).

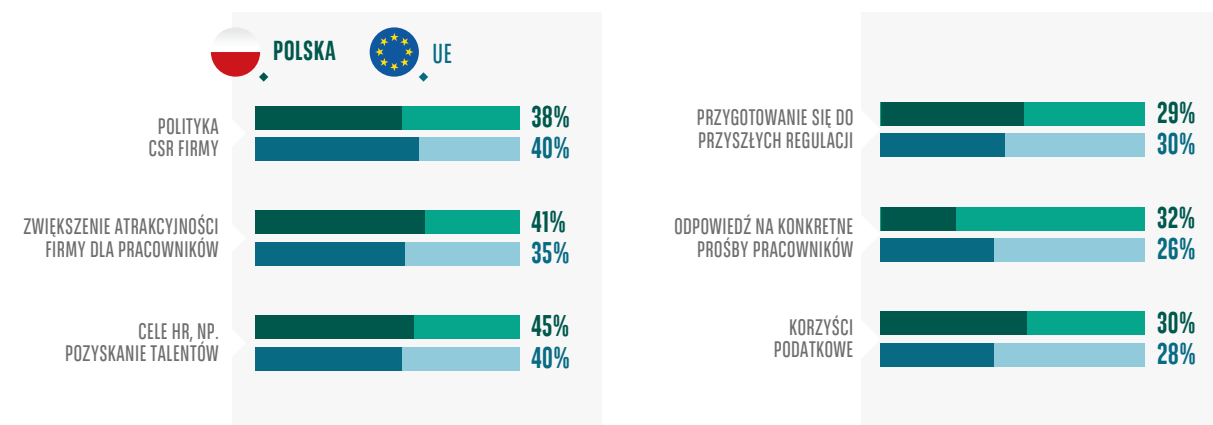
POTENCJAŁ ROZWOJU MOBILNOŚCI ALTERNATYWNEJ (W PERSPEKTYWIE 3 LAT)



Wyniki tegorocznego „Barometru Flotowego” pokazują rosnący potencjał alternatywnych form mobilności jako narzędzia wykorzystywanego przez działy HR. Wśród firm, które stosują takie rozwiązania aż 45% robi to właśnie ze względu na cele związane ze sprawami kadrowymi,

np. rekrutacją talentów lub utrzymaniem najlepszych pracowników. Z kolei 2 na 5 przedsiębiorstw chce w ten sposób zwiększać swoją atrakcyjność dla pracowników, a 38% ankietowanych realizuje w ten sposób politykę CSR.

PRZYCZYNY WDROŻENIA LUB ROZWAŻANIA WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH FORM MOBILNOŚCI W FIRMIE



„



Wojciech Łoniewski
Business Development Manager

HOP.CITY

Na rynkach europejskich, takich jak Francja, Wielka Brytania czy Rumunia, na których jesteśmy obecni, obserwujemy trend rosnącego zainteresowania alternatywnymi formami mobilności, szczególnie w kontekście flot korporacyjnych. Coraz więcej firm uznaje konieczność dywersyfikacji ich o nowe, bardziej ekologiczne i elastyczne rozwiązania. W Polsce ten rynek nie jest jeszcze aż tak rozwinięty jak w innych europejskich krajach, co potwierdzają dane z „Barometru Flotowego”. Wynika z nich, że alternatywne formy mobilności wdrożono w nieco ponad połowie polskich firm. Przewidywany trend jest jednak pozytywny, bo aż 85% firm rozważa skorzystanie z co najmniej jednego alternatywnego rozwiązania w ciągu najbliższych 3 lat – to wzrost o 10 punktów procentowych w porównaniu z rokiem ubiegłym.

W Hop.City jesteśmy świadomi rosnącego zapotrzebowania na alternatywne środki mobilności, a nasza firma nie tylko reaguje na ten trend, ale aktywnie go kształtuje. We współpracy z Arval oferujemy kompleksowe usługi w zakresie wynajmu i obsługi rowerów i skuterów elektrycznych. To właśnie wszelkie wartości dodane mogą być decydujące

przy wprowadzaniu pojazdów dwukołowych do floty. Dla firm korzystających z mikromobilności bardzo istotne jest np. ubezpieczenie roweru i jego użytkownika. Ważna jest także możliwość łatwej i szybkiej wymiany baterii przez kuriera, dzięki naszej sieci bateriomatów na terenie całej Polski.

Widzimy, że elektryczne jednoślady stają się coraz bardziej pożądanym środkiem transportu nie tylko w segmencie dostaw, ale także wśród firm, które traktują je jako dodatkowy benefit dla swoich pracowników. Dzięki współpracy z Arval, możemy dostosować ofertę do indywidualnych potrzeb klientów, dostarczając rowery w ich firmowych barwach, z dedykowanym oprogramowaniem oraz kompleksową obsługą serwisową. Działamy w modelu elastycznego wynajmu i dysponujemy wolną pulą rowerów, co umożliwia nam dostosowanie się do potrzeb naszych klientów, nawet w przypadku pilnych zamówień. Wierzymy, że nasze działania oraz podejście wpłyną na szerokie rozpowszechnienie się korzystania z rowerów i skuterów elektrycznych w Polsce jako efektywnego i ekologicznego środka komunikacji miejskiej oraz korporacyjnej.

Świat zmienia się na naszych oczach, a razem z nim mikromobilność. Rowery miejskie czy hulajnogi stały się świetną alternatywą dla transportu krótkodystansowego. Przemawia za tym dostępność oraz możliwość najmu tego typu pojazdów na minuty czy godziny. Trend ten nabierze w najbliższych latach na sile. Polityka „Zielonego Ładu” to jeden z czynników przyspieszających ten proces. Podobnie najnowsza dyrektywa UE związana z obowiązkowym posiadaniem ubezpieczenia OC dla hulajnóg elektrycznych, wdrażanie stref czystego transportu w miastach, co w konsekwencji otwiera nową przestrzeń dla alternatywnych środków transportu, czy ostatnie posiedzenie Parlamentarnego Zespołu ds. Transportu Rowerowego. W ramach Krajowej Strategii Rowerowej podjął on dyskusję w zakresie ułatwienia możliwości budowy infrastruktury rowerowej poza pasem drogowym, możliwości realizacji dostaw z pomocą rowerów cargo, a nawet kwestie budowania świadomości promobilnościowej wśród najmłodszych, jako alternatywę do dbania o swoją aktywność fizyczną.

Ten typ transportu zaczął rozwiązywać wiele ludzkich problemów i to jest w tym najpiękniejsze. Spacerując ulicami miasta, widzę, jak wielkim hitem są rowery miejskie z fotelikami dziecięcymi, gdzie rodzice mogą po prostu w ciągu kilku minut wybrać się na wycieczkę rowerową ze swoją pociechą, bez konieczności zakupu własnego pojazdu. Jeden

z naszych partnerów poinformował nas o tym, że firmy posiadające duże powierzchnie magazynowe zaczęły inwestować w hulajnogi elektryczne, które służą strażnikom do obchodów – jest znacznie szybciej, wydajniej, efektywniej – i przyjemniej dla samego użytkownika.

Postęp mobilności alternatywnej wpływa na wiele branż, w tym także na branżę finansową. Ze strony produktów ubezpieczeniowych zaczynamy bardziej indywidualnie podchodzić do ryzyka, embedded insurance, data-driven, ochrona ubezpieczeniowa na minuty, polisa rozpoczynająca okres ochrony z faktem nabycia pojazdu. Z drugiej strony pojazdy takie jak rower elektryczny, cargo niekiedy stanowią równowartość używanego samochodu, dlatego też wszelkie formy finansowania tego zakupu zaczynają nabierać znaczenia nie tylko dla użytkowników indywidualnych, ale również wielu firm. Dziś rower czy hulajnoga służy nam do pracy, przewozu rzeczy, dostarcza pozytywnych wrażeń z jazdy, optymalizuje pewne procesy, kształtuje rynek usługowy, przybiera różne formy i zmienia nasze życie tak, jak kiedyś zmieniły je samochody. A co najciekawsze, towarzyszą nam znacznie dłużej niż auta.



Krystian Rolka
Digital Sales and Marketing Manager
CACHET



Michał Luterek
Business Manager
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Nasza strategia Arval Beyond, zaplanowana do 2025 roku, wyznacza ambitne cele, które odzwierciedlają nasze zobowiązanie do innowacji, zrównoważonego rozwoju oraz wiodącej roli we wdrażaniu mikromobilności w polskich firmach. Dane z tego-rocznego „Barometru Flotowego”, liczne rynkowe statystyki oraz zauważalne trendy na rynkach zachodnioeuropejskich potwierdzają trafność wyznaczonych w tym dokumencie kierunków. Rosnące zainteresowanie ekologią, redukcja emisji CO₂ w przedsiębiorstwach oraz zwiększone budżety na transformację energetyczną stanowią kluczowe czynniki rozwoju alternatywnych form mobilności – w Polsce i Europie.

W obliczu zbliżającego się powoli zakończenia realizacji naszej strategii, możemy z pewnością stwierdzić, że podjęte dotychczas działania przyniosły bardzo dobre rezultaty. Jesteśmy obecnie liderem na rynku wynajmu długoterminowego aut, nasza flota liczy już ponad 72 000 samochodów i coraz śmielej zaznaczamy naszą obecność również w obszarze mikromobilności. Na koniec 2023 roku nasi klienci korzystali już z 240 rowerów w usłudze wynajmu, ale to dopiero początek.

Dzięki współpracy z wyspecjalizowanymi partnerami posiadamy możliwość tworzenia nowych rozwiązań dla naszych klientów, poprawy user experience oraz doskonalenia wewnętrznych procesów. W ramach współpracy z Hop.City nie tylko finansujemy rowery elektryczne, których do końca pierwszego półrocza tego roku dostarczymy tej firmie 200, ale także razem rozwijamy koncept Arval

Mobility Hub, który ma już ponad 550 użytkowników i wpisuje się w ogólnoeuropejski trend ekonomii współdzielenia pojazdów. Ta współpraca daje nam również możliwość rozszerzania swojej działalności na rynku tzw. dostaw ostatniej mili, m.in. dowozów jedzenia, które szczególnie po pandemii znacznie się rozwinęły. Co więcej, w obliczu wprowadzania restrykcji dotyczących emisji CO₂ w centrach miast oraz planów utworzenia stref czystego transportu spodziewamy się wzrostu popularności rowerów elektrycznych także w innych branżach.

Wierzymy, że w niedalekiej przyszłości szeroko pojęta mobilność będzie istotniejsza niż posiadanie pojedynczego pojazdu. Dlatego będziemy kłaść nacisk na wykorzystanie mobilności jako usługi, a nie tylko konkretnego środka transportu. Poprzez rozwój konceptu „Mobility as a Service” będziemy dążyć do zintegrowania różnych usług i środków transportu, a tym samym poprawy dostępności, efektywności, zrównoważonego rozwoju oraz zmniejszenia zapotrzebowania na prywatne pojazdy.

W Arval temat zrównoważonej mobilności jest podwójnie ważny. Po pierwsze, jako lider na rynku wynajmu długoterminowego aut, oferujemy naszym klientom szeroki wachlarz zrównoważonych form mobilności. Po drugie, jako pracodawca dążymy do zapewnienia naszym pracownikom doskonałego employee experience. Dzięki naszym możliwościom i specjalizacji branżowej jesteśmy w stanie zaspokoić oba te obszary.

Z uważnością obserwujemy zmieniające się trendy nie tylko na rynku motoryzacyjnym, ale i na rynku pracy. Dostrzegamy zmianę w oczekiwaniach pracowników i rosnące zainteresowanie wsparciem finansowym dojazdów do i z pracy. Dlatego umożliwiamy naszym pracownikom korzystanie z alternatywnych form mobilności i do tego samego zachęcamy naszych partnerów biznesowych. Obecnie wynajmujemy 179 samochodów, które służą jako benefit pracowniczy. Dodatkowo udostępniliśmy 112 rowerów naszym pracownikom, aby mogli w szybki i wygodny sposób poruszać się po mieście.

Wykorzystanie i promocja alternatywnej oraz zrównoważonej mobilności w firmie może opierać się na różnych strategiach łączących troskę o pracowników z dbałością o środowi-

sko. Te strategie obejmują zachęcanie do korzystania z transportu publicznego, takiego jak autobusy, tramwaje, metro czy pociągi, promowanie pojazdów elektrycznych oraz propagowanie bardziej ekologicznych środków transportu, jak rowery tradycyjne i elektryczne, hulajnogi elektryczne czy zachęcanie do wspólnych przejazdów. Z perspektywy pracodawcy istotne jest to, że udostępnienie pracownikom niskoemisyjnych pojazdów nie tylko pozwala wyróżnić firmę na rynku, lecz także może zwiększyć lojalność obecnych pracowników, dzięki zrozumieniu ich potrzeb i dostosowaniu się do nich.

W Arval w najbliższym czasie planujemy wprowadzić kolejną innowacyjną formę wsparcia mobilności miejskiej – Arval Mobility Pass. Dzięki tej karcie zarówno pracownicy Arval, jak i nasi partnerzy biznesowi, będą mogli w wygodny sposób płacić za korzystanie z różnych środków transportu, w tym za bilety za transport publiczny czy taksówki. Wdrożenie tego rozwiązania nie tylko zwiększy komfort podróży pracowników, ale będzie kolejnym małym krokiem w kierunku bardziej odpowiedzialnego biznesu.



Agnieszka Legan-Szolmowska
HR & Facility Director
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”



TELEMATYKA, CYFROWE NARZĘDZIA I CONNECTED CARS

38% POLSKICH FIRM KORZYSTA Z POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W NARZĘDZIA DO ICH MONITOROWANIA. TYLKO CO DZIESIĄTA WYKORZYSTUJE DANE ZBIERANE ZA POŚREDNICTWEM PLATFORM TELEMATYCZNYCH, ALE 60% RESPONDENTÓW ZAMIERZA TO ROBIĆ W NIEDALEKIEJ PRZYSZŁOŚCI.

W tegorocznej edycji „Barometru Flotowego” definicję narzędzi telematycznych określono jako przesyłanie danych z samochodu będącego w ruchu do menedżera floty w celu monitorowania zużycia paliwa, zachowania kierowcy, lokalizacji pojazdu i wpływu na środowisko. Dane są przysyłane poprzez urządzenia montowane fabrycznie w aucie lub za pośrednictwem dodatkowego sprzętu, instalowanego po zakupie.

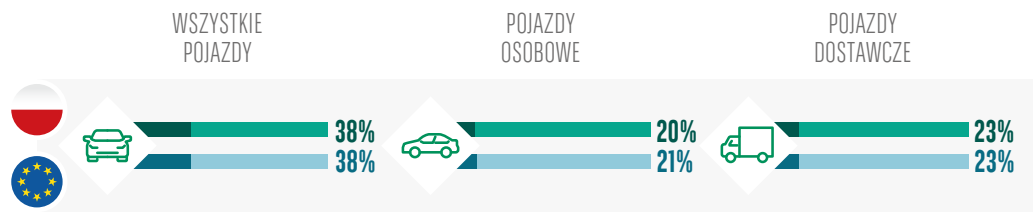
Jeszcze kilka lat temu bez takich zewnętrznych urządzeń, monitorowanie stanu pojazdu nie byłoby możliwe. Obecnie duża część nowych samochodów ma wbudowane systemy, które pozwalają nie tylko na bieżąco widzieć, ale i kontrolować stan pojazdu, zdalnie uruchamiać czy zamykać auto, co sprawia, że narzędzia telematyczne nie

służą już tylko do bieżącego monitoringu. Mogą być też wykorzystywane w większych korporacyjnych projektach np. firmowego car sharingu.

Korzystanie z pojazdów wyposażonych w narzędzia telematyczne (tzw. connected cars) potwierdza 38% ankietowanych firm, z czego 20% odpowiedzi dotyczy tylko samochodów osobowych, zaś 23% – tylko pojazdów użytkowych. Wyniki te są niemal identyczne jak w pozostałych krajach Unii Europejskiej.

Auta wyposażone w narzędzia telematyczne najczęściej wykorzystywane są w średnich firmach, od 10 do 99 pracowników (47%). Z kolei duże przedsiębiorstwa, zatrudniające od 100 do 499 osób, najrzadziej mają je we flotach (28%).

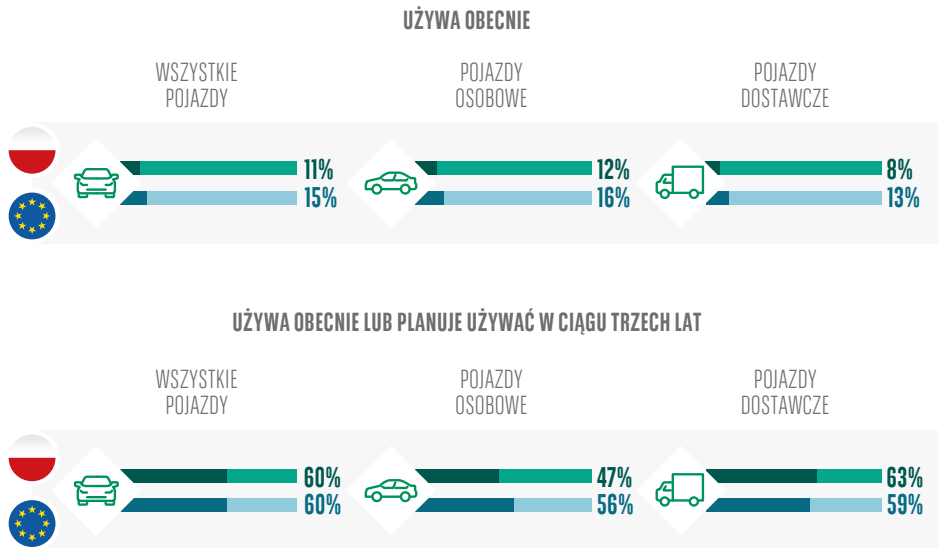
POZIOM WDROŻENIA TZW. CONNECTED CARS WE FLOTACH



Menedżerów flot zapytano także o przetwarzanie danych cyfrowych, docierających z samochodów, za pośrednictwem platform telematycznych. Tylko 11%

respondentów deklarowało wykorzystanie tych danych. Jednak w ciągu najbliższych trzech lat ten wynik może wzrosnąć do 60%.

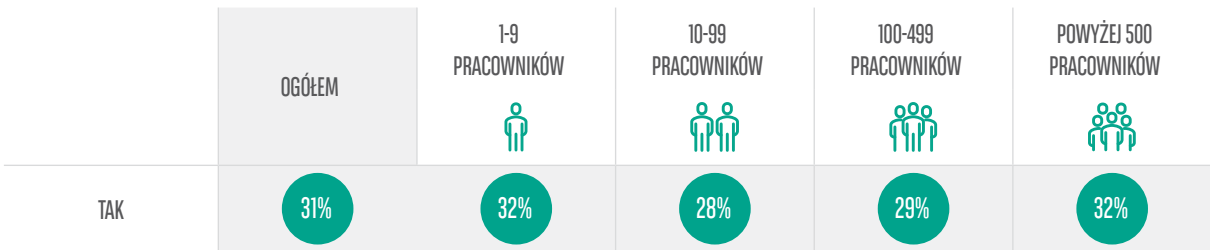
POTENCJAŁ PRZETWARZANIA DANYCH Z POJAZDÓW ZA POŚREDNICTWEM PLATFORM TELEMATYCZNYCH



W tegorocznym badaniu menedżerowie flot po raz pierwszy zostali zapytani, czy byłoby zainteresowani dodatkową usługą, która pozwalałaby obniżyć koszty floty dzięki wykorzystaniu danych pochodzących z systemów telematycznych. Niemal co trzeci re-

spondent (31%) potwierdził skłonność do skorzystania z takiej możliwości. Wynik na podobnym poziomie odnotowano we wszystkich firmach, niezależnie od wielkości.

ZAINTERESOWANIE SYSTEMEM TELEMATYCZNYM POZWALAJĄCYM NA REDUKCJĘ KOSZTÓW FLOTY



Flotowcy odpowiedzieli także na pytanie dotyczące działań realizowanych dla poprawy bezpieczeństwa kierowców. Najczęściej wskazywane odpowiedzi (19%) to wybór pojazdów wyposażonych fabrycznie w urządzenia poprawiające bezpieczeństwo na drodze oraz analiza rzeczywistego stylu jazdy kierowcy. Na dodatkowe urządzenia montowane w samochodach zdecydowało się 16% przedsiębiorstw, a 8% wskazało blokadę smartfonu w czasie jazdy jako opcję

stosowaną w firmowym sprzęcie. Rozwiązaniem, które bardzo w ostatnim roku straciło na popularności były natomiast kursy e-learningowe (4%).

Dodatkowo respondenci zostali też zapytani o to, czy monitorują zachowanie kierowców na drodze. Takie działania prowadzone są w 2 na 5 firm, a w przypadku największych przedsiębiorstw zatrudniających ponad 500 pracowników – w ponad połowie (54%).

DZIAŁANIA FIRM DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCÓW FLOTOWYCH

	OGÓŁEM		1-9 PRACOWNIKÓW		10-99 PRACOWNIKÓW		100-499 PRACOWNIKÓW		POWYŻEJ 500 PRACOWNIKÓW	
	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO
POJAZDY WYPOSAŻONE FABRYCZNIE W URZĄDZENIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO JAZDY	37	19	37	17	28	14	43	26	38	19
ANALIZA RZECZYWISTEGO STYLU JAZDY	35	19	39	21	36	20	35	22	29	9
DODATKOWE URZĄDZENIA MONTOWANE W POJAZDACH	32	16	29	17	36	22	38	17	26	6
BLOKOWANIE TELEFONU W CZASIE JAZDY	25	8	25	7	27	6	19	5	33	16
E-LEARNING	16	4	17	4	16	2	19	8	10	3

FIRMY, KTÓRE MONITORUJĄ ZACHOWANIE KIEROWCÓW NA DRODZE

OGÓŁEM	1-9 PRACOWNIKÓW	10-99 PRACOWNIKÓW	100-499 PRACOWNIKÓW	POWYŻEJ 500 PRACOWNIKÓW
41%	35%	36%	44%	54%

”



Marek Andruchów
Prezes Zarządu

STOWARZYSZENIE KIEROWNIKÓW FLOT
SAMOCHODOWYCH

Monitoring GPS i dostęp do pozycji pojazdów są dla kierowców często delikatnym tematem, dlatego opieranie wdrożenia nowoczesnych rozwiązań telematycznych jedynie na argumentach związanych z oszczędnościami może nie być wystarczające, by przekonać do tego użytkowników aut. Oczekują oni, że firmy pomogą im zrozumieć głębszy sens tych implementacji. W tym kontekście najistotniejszą kwestią jest obecnie minimalizowanie wpływu przedsiębiorstwa na społeczeństwo i środowisko, a koszty społeczne oraz kwestie związane z ESG (Environmental, Social, and Governance) stanowią najistotniejsze wyzwania.

Warto zwrócić uwagę przede wszystkim na aspekt związany z bezpieczeństwem, który jest silnie powiązany z wdrożeniem rozwiązań telematycznych. Co więcej, naprawa szkód komunikacyjnych generuje ogromne, miliardowe wydatki dla społeczeństwa, związane z pracą służb – policji, straży pożarnej, pogotowia – a także dla firm, gdy mówimy o potencjalnej nieobecności pracowników. Wprowadzenie rozwiązań telematycznych może pomóc w minimalizacji tych kosztów oraz w istotny sposób przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Ponadto, posiadając zainstalowane urządze-

nia telematyczne, uzyskujemy wiarygodne informacje na temat emisji dwutlenku węgla. To ważne z punktu widzenia odpowiedzialności ekologicznej przedsiębiorstw oraz dyrektywy CSRD, która nakłada obowiązek raportowania niefinansowego, w tym zbierania informacji o podróżach służbowych, zużyciu paliwa itp. Wprowadzenie rozwiązań telematycznych może ułatwić spełnienie tych wymogów.

Debata o kwestie społeczne i środowiskowe jest obecnie bardzo ważna dla pracowników. Zrozumienie tych kwestii jest również coraz bardziej widoczne u dostawców narzędzi telematycznych, którzy promują mikrolearning oraz dostęp do raportów i danych z poziomu smartfona. Dzięki asystentom sztucznej inteligencji, kierowcy mogą nie tylko śledzić status pojazdu na mapie, ale również korzystać z rekomendacji i wskazówek, dotyczących chociażby śladu węglowego. Jestem przekonany, że ten trend będzie dalej się rozwijał, natomiast należy położyć nacisk na interakcję między użytkownikami pojazdów i wykorzystanie jeszcze bardziej szczegółowych danych, po to, by kierowca czuł się zaangażowany, a nie kontrolowany.

Rozwiązania telematyczne stanowią kluczowy element przyszłości zarządzania flotą pojazdów. Obecnie, gdy 60% firm już wykorzystuje lub rozważa wykorzystanie danych pochodzących ze skrzynek pojazdów, warto zauważyć, że sektor telematyczny stale ewoluuje i dostarcza coraz bardziej zaawansowane narzędzia i możliwości dla przedsiębiorstw. „Barometr Flotowy” pokazuje, że głównym powodem zainteresowania tymi rozwiązaniami jest możliwość obniżenia kosztów floty, co jest kluczowe dla 31% uczestników tego badania. Dla managerów flot nie bez znaczenia jest także możliwość monitorowania prędkości jazdy, która wiąże się z przestrzeganiem przepisów prawa oraz zapewnieniem bezpieczeństwa kierowców.

Arval przyczynia się do wzrostu wykorzystania takich rozwiązań, udostępniając swoim klientom platformę telematyczną Arval Connect. Usługa ta dostępna jest już w 25 krajach i cieszy się zaufaniem ponad 17 000 klientów, zarówno korporacyjnych, jak i indywidualnych. Dzięki monitorowaniu kosztów, stylu jazdy kierowców czy przebiegu pojazdów, telematyka może pomóc firmie m.in. w obniżeniu całkowitego kosztu użytkowania aut i kosztów paliwa, optymalizacji wykorzystania samochodów, zmniejszeniu liczby wypadków, a nawet w podjęciu

decyzji o skali elektryfikacji floty.

Jak w przypadku wielu nowinek technologicznych, także telematyka budzi czasem obawy użytkowników. Kierowcy sądzą, że będą śledzeni, a pracodawca będzie wiedział wszystko na temat ich przejazdów, także prywatnych. W usłudze Arval Connect kluczowa jest ochrona prywatności. Szczegółowe informacje na temat czasu oraz tras podróży prywatnych są widoczne wyłącznie dla kierowcy. Raporty dla pracodawcy zawierają jedynie informacje o łącznym dziennym przebiegu w celach prywatnych. To kierowca ma swobodę klasyfikacji każdego przejazdu jako służbowy lub prywatny.

Co ważne, na korzystaniu z telematyki zyskuje nie tylko firma, ale także indywidualny użytkownik. Dzięki danym z pojazdu, dysponuje bowiem danymi na temat swojego stylu jazdy, co może być przydatne np. przy staraniach o pracę lub ocenie postępów. Przy włączonej lokalizacji GPS, w razie wypadku samochód wysyła sygnał alarmowy z danymi z nawigacji. Może też przestać lokalizację do ekipy pomocy technicznej. Na rozwiązaniach telematycznych korzysta więc cała firma.



Maciej Majdax
Product Manager
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT

W BADANIU ARVAL MOBILITY OBSERVATORY ZAKUP ZE ŚRODKÓW WŁASNYCH ZNÓW WYSUNĄŁ SIĘ NA PROWADZENIE, JEŚLI CHODZI O FORMĘ FINANSOWANIA NOWYCH SAMOCHODÓW FIRMOWYCH.

ZWIĘKSZA SIĘ NATOMIAST POTENCJAŁ WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO – CO TRZECIA FIRMA PLANUJE SKORZYSTAĆ Z TEJ FORMY FINANSOWANIA LUB ZWIĘKSZYĆ KORZYSTANIE Z NIEJ W CIĄGU TRZECH LAT, A W PRZYPADKU NAJWIĘKSZYCH KORPORACJI JEST TO NAWET 37%.

PRAWIE 60% FLEET MANAGERÓW DEKLARUJE CHĘĆ SKORZYSTANIA Z DODATKOWYCH USŁUG W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA FLOTĄ, A NAJWIĘKSZY POTENCJAŁ WIAŻE SIĘ Z ZARZĄDZANIEM ZAKUPAMI PALIWA.

W tegorocznej edycji „Barometru Flotowego” zdecydowanie najpopularniejszą formą finansowania aut firmowych okazał się zakup ze środków własnych. Jako główny sposób pozyskiwania aut do firm wskazało go 35% ankietowanych. W co trzecim przedsiębiorstwie to leasing jest główną

formą finansowania pojazdów, a wynajem długoterminowy został wskazany przez niemal co czwartego respondenta (23%). Zakup samochodu na kredyt to rozwiązanie, które z roku na rok traci na popularności – już tylko 6% respondentów traktuje je jako podstawę finansowania floty.



METODY FINANSOWANIA SAMOCHODÓW FIRMOWYCH

WYNIKI BADANIA AMO 2024



Preferowane sposoby finansowania pojazdów różnią się dość mocno w zależności od wielkości firmy. Zakup ze środków własnych bardzo mocno zyskał na popularności w firmach od 100 do 499 pracowników (ponad dwukrotny wzrost w ciągu roku, do poziomu 43%). Leasing dominuje w średnich przedsiębiorstwach – wybierany jest przez 2 na 5 firm zatrudniających od 10 do 99 osób. Wynajem długoterminowy największą popularnością cieszy się w mikroprzedsiębiorstwach (do 9 pracowników) – w tej grupie wskazało go 27% respondentów.

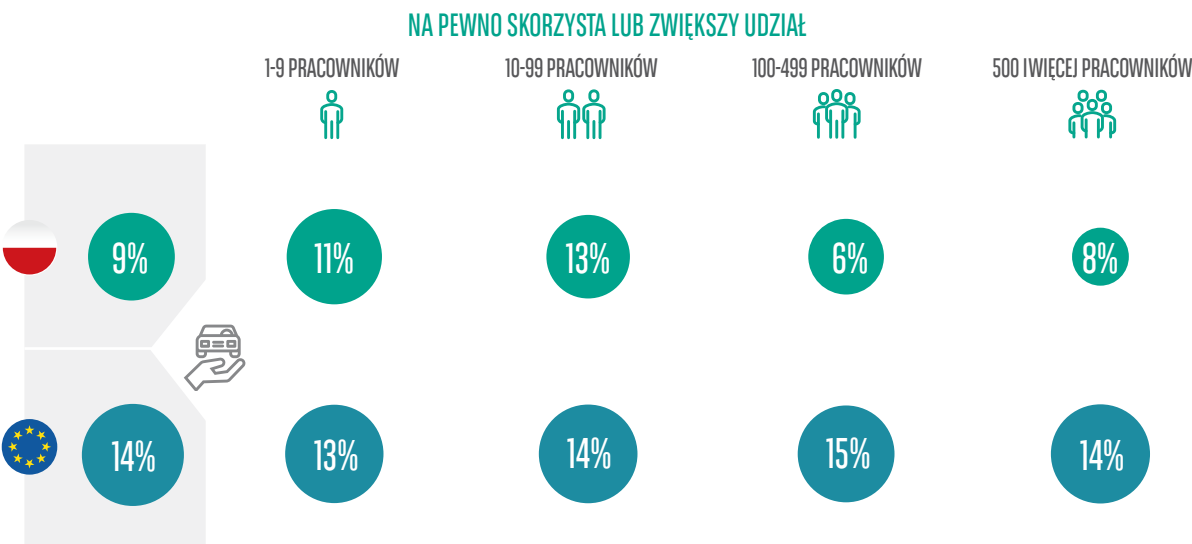
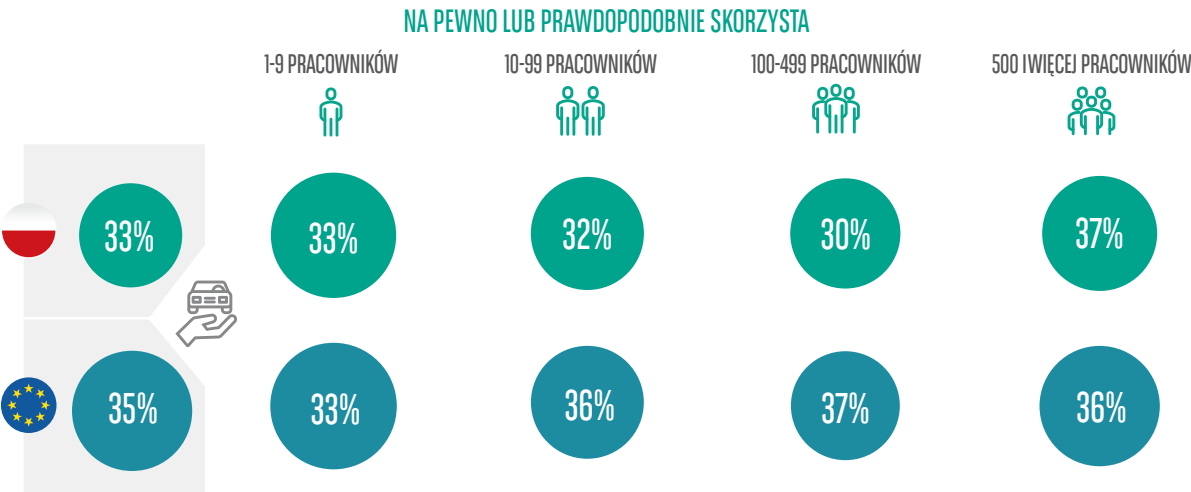
Fleet managerowie zostali zapytani o zainteresowanie

wynajmem długoterminowym w ciągu najbliższych trzech lat. Co trzeci respondent wskazał, że prawdopodobnie lub na pewno wybierze to rozwiązanie. Największa szansa na wzrost udziału wynajmu widoczna jest w największych przedsiębiorstwach – 37% firm z tej grupy rozważa wybór tej formy finansowania. Z kolei najbardziej pewni decyzji o wdrożeniu wynajmu we flocie są ankietowani z firm zatrudniających od 10 do 99 pracowników – tam 13% respondentów deklaruje, że na pewno skorzysta z tej formy finansowania w ciągu trzech lat.

ZAINTERESOWANIE FIRM SKORZYSTANIEM PO RAZ PIERWSZY

LUB ZWIĘKSZENIEM UDZIAŁU WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO W FINANSOWANIU FLOTY

WYNIKI BADANIA AMO 2024

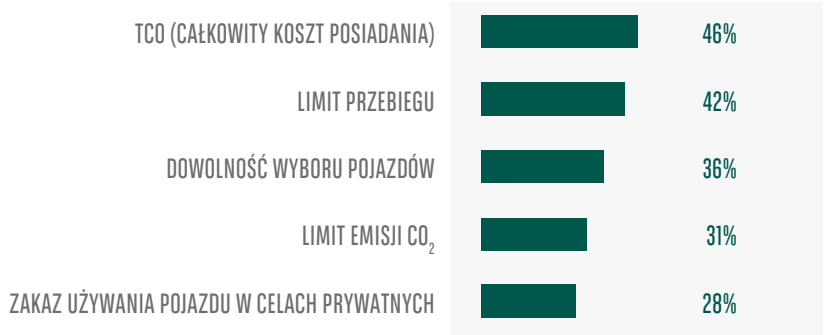


W „Barometrze Flotowym” zapytano również, jakie są główne kryteria brane pod uwagę przy tworzeniu polityk flotowych firm w Polsce. Całkowity koszt użytkowania (TCO – total cost of ownership) pozostaje najważniejszym czynnikiem. Wskazuje go 46% ankietowanych. Zaraz za TCO wymieniany jest limit przebiegu pojazdów

– istotny dla 41% fleet managerów. Co trzecie przedsiębiorstwo (36%) wskazywało na dowolność wyboru aut. Podobne znaczenie (31%) ma limit emisji CO₂. Ankietowani często (28%) wskazywali też, jako istotne kryterium, zakaz używania samochodu do celów prywatnych.

GŁÓWNE KRYTERIA BRANE POD UWAGĘ PRZY

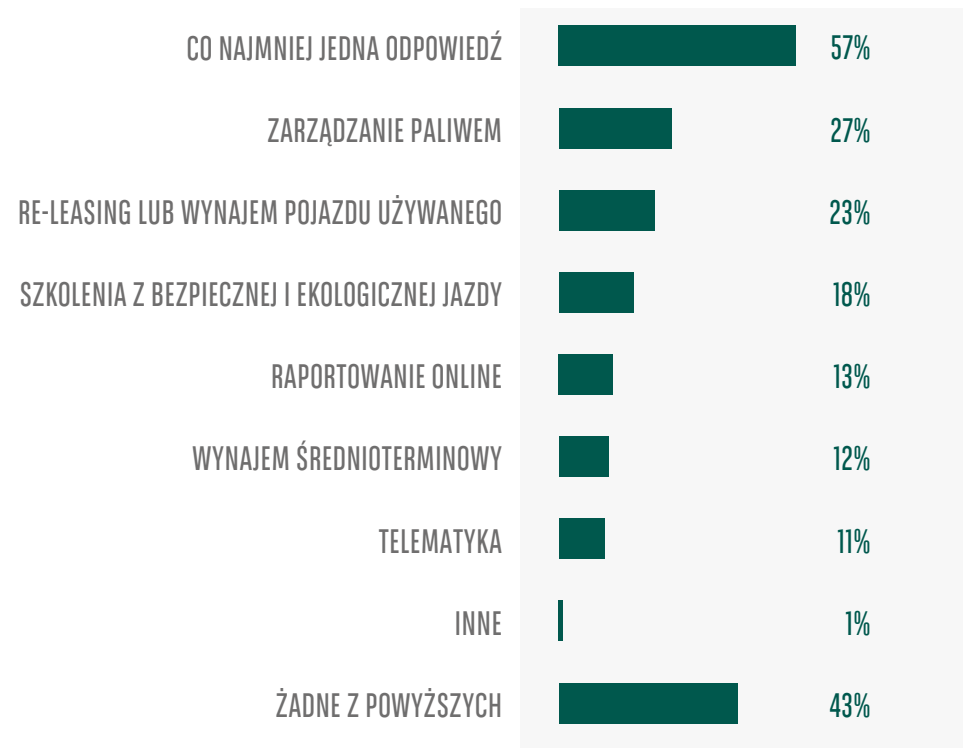
TWORZENIU POLITYK FLOTOWYCH



Uczestnicy badania Arval Mobility Observatory odpowiedzieli także na pytanie o zainteresowanie dodatkowymi usługami z zakresu zarządzania flotą. W 57% firm brane jest pod uwagę przynajmniej jedno z takich rozwiązań. Co czwarty ankietowany (27%) rozważa skorzystanie

z usługi zarządzania zakupami paliwa. Niewiele mniejsza (23%) jest grupa chętnych na wynajem lub leasing pojazdu używanego. Nad szkoleniami z bezpiecznej i ekologicznej jazdy zastanawia się 18% respondentów.

POTENCJAŁ WPROWADZENIA DODATKOWYCH USŁUG Z ZAKRESU ZARZĄDZANIA FLOTĄ



Wyniki tegorocznego „Barometru Flotowego” potwierdzają rosnącą popularność wynajmu długoterminowego jako formy finansowania mobilności przez przedsiębiorstwa. W 2023 r. z tej opcji skorzystało 23% ankietowanych firm. Szczególnie duży potencjał wzrostu widoczny jest wśród największych firm, od 100 do 499 pracowników, gdzie aż 37% zastanawia się nad wynajmem jako przyszłą formą pozyskania floty dla przedsiębiorstwa. Z kolei ankietowani ze średnich firm, zatrudniających od 10 do 99 pracowników, wykazują największe przekonanie co do wdrożenia wynajmu w swoich flotach, gdzie 13% z nich deklaruje, że na pewno skorzysta z tej formy finansowania w ciągu trzech lat. Ta-

kie wyniki nie powinny zaskakiwać nikogo, kto zna charakter kontraktu na wynajem pojazdów i wynikające z niego korzyści. Decyzję o wyborze wynajmu długoterminowego determinuje kilka czynników. Jednym z nich jest możliwość precyzyjnego przewidywania kosztów korzystania z kapitału, co jest szczególnie istotne w czasach niepewności związanej z podwyższoną i zmienną inflacją. Wynajem zapewnia stałą ratę w trakcie trwania umowy, niezależnie od zmiany wysokości WIBOR. A że w Polsce inflacja wciąż nie powiedziała ostatniego słowa, niepewność dotycząca oprocentowania przyszłych zobowiązań może być duża. Kolejnym finansowym argumentem przema-

wiającym za wynajmem jest TCO, czyli całkowity koszt użytkowania pojazdu, uwzględniający nie tylko jego zakup, ale także zużycie, serwisowanie, ubezpieczenie i inne czynniki. I znów, w ramach wynajmu koszty te są stałe, przewidywalne i konkurencyjne względem innych form finansowania i obsługi floty. Z wyników tegorocznego „Barometru Flotowego” wynika również, że obecnie 18% firm korzysta z przynajmniej jednego w pełni elektrycznego auta. To o 2 punkty procentowe więcej niż w poprzednim roku. Ponadto, w dużych firmach odnotowano skokowy wzrost użytkowania przynajmniej jednego auta elektrycznego – z 16% do 25% rok do roku. Trudno powiedzieć jaki wpływ ma na to fakt, że 2024 rok jest dla części firm wyjątkowy – od tego roku muszą one gromadzić dane, na podstawie których będą musiały od 2025 r. raportować kwestie związane z ESG (środowisko, społeczeństwo, zarządzanie). W tym roku dyrektywą CSRD objętych jest 150 firm w Polsce. Na razie dotyczy to tylko dużych spółek publicznych – notowanych na giełdzie, tj. zatrudniających ponad 500 osób i spełniających jeden z dwóch kryteriów dot. sumy bilansowej (>85 mln zł) lub przychodów netto (>170 mln zł). Jednak w kolejnych latach kryterium rapor-

towania będzie obejmować coraz większą grupę przedsiębiorstw. Docelowo od 2027 roku, wg szacunków PWC, dyrektywą CSRD objętych będzie bezpośrednio ponad 3500 przedsiębiorstw w Polsce oraz około 50 000 firm w całej Unii Europejskiej. Firmy będą musiały raportować wybrane kwestie związane z ESG (np. ślad węglowy) nie tylko w odniesieniu do samych siebie, ale również w całym łańcuchu wartości, zarówno w ujęciu upstream (surowce, dostawcy, podwykonawcy), jak i downstream (klienci, koniec życia produktu). I tu bezpośrednie emisje, między innymi generowane przez flotę samochodową, mogą mieć istotne znaczenie. Zatem dla wielu to ostatni moment, aby zelektryfikować swoją flotę i poprawić wyniki w obszarze odpowiedzialności społecznej i środowiskowej – tak aby bez obaw móc podzielić się tym ze swoimi interesariuszami.



Przemysław Mocek
CFO

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

Najnowsza edycja „Barometru Flotowego” pokazuje, że rynek samochodów niskoemisyjnych w Polsce, pomimo dynamicznego wzrostu, wciąż odstaje od średniej europejskiej. Tymczasem transport, bazujący nadal głównie na ropie naftowej, zużywa około jedną trzecią energii użytkowanej w Polsce oraz odpowiada za znaczną część emisji gazów cieplarnianych. W sposób naturalny nasuwa się wniosek, że rozwiązanie problemu emisyjności transportu wyraźnie przybliżyłoby nasz kraj do realizacji głównych założeń Europejskiego Zielonego Ładu.

Niezwykle pomocny w tych dążeniach jest program „Mój Elektryk”, który skutecznie przyczynia się do wzrostu liczby pojazdów zeroemisyjnych na polskich drogach. Program ten przewiduje dwie formy wsparcia dla użytkowników „elektryków”: dotacje do zakupu – udzielane bezpośrednio przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, oraz dopłaty do leasingu – udzielane przez Bank Ochrony Środowiska, we współpracy z 30 firmami leasingowymi.

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) oraz Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności (PSNM), na koniec marca tego roku po polskich drogach jeździło około 62,6 tys. całkowicie elektrycznych samochodów osobowych, dostawczych i cięża-

rowych. Dużą w tym zasługą właśnie „Mojego Elektryka”. Od początku realizacji programu, tj. od listopada 2021 roku, do BOŚ wpłynęło ponad 17 tys. wniosków o dopłaty o łącznej wartości przekraczającej 579 mln zł, z czego NFOŚiGW zaakceptował dotychczas dopłaty do ponad 16 tys. pojazdów.

„Mój Elektryk” okazał się niewątpliwym sukcesem. Na rozwój elektromobilności warto jednak spojrzeć szerzej, jak na perspektywiczny segment gospodarki, mogący być jej kołem zamachowym. I choć już teraz Polska jest jednym z wiodących producentów baterii do samochodów elektrycznych, to potencjał drzemący w elektromobilności jest znacznie większy. To także zaawansowane technologie, know-how, rozwój zaawansowanego recyklingu, a przede wszystkim infrastruktura. Obecnie mamy w naszym kraju około 6,5 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Jak wskazuje PSNM, zgodnie z wymogami unijnego rozporządzenia AFIR, łączna moc infrastruktury ładowania w Polsce musi wzrosnąć ponad 6-krotnie do 2030 roku oraz 15-krotnie do 2035 roku.

W BOŚ wierzymy, że Polska wykorzysta potencjał wynikający z rozwoju elektromobilności i szybko będzie nadganiać wiodące w tym obszarze kraje.

„



Michał Jankowski
Dyrektor Biura

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU
I LEASINGU POJAZDÓW

Pierwszy kwartał 2024 roku przyniósł bardzo dobre i długo oczekiwane informacje dla całego środowiska motoryzacyjnego w Polsce. Dane pokazują, że rynek kontynuuje odbudowę po okresie obniżonej sprzedaży spowodowanej pandemią, a następnie dostępnością nowych samochodów. W pierwszym kwartale 2024 roku ruch w polskich salonach był znacznie większy niż w analogicznym czasie rok temu. Sprzedaż nowych aut osobowych wzrosła o prawie o 13%, ożywienie było widoczne w każdej grupie klientów oraz wszystkich dostępnych formach finansowania. Od początku stycznia do końca marca bieżącego roku z polskich salonów wyjechało łącznie blisko 139 tys. nowych aut osobowych. To najlepszy pod tym względem pierwszy kwartał od pięciu lat. Ostatni raz większą wartość odnotowano w pierwszym kwartale 2019 r., wówczas sprzedaż samochodów w naszym kraju była o ok. 1 tys. aut większa i wyniosła niecałe 140 tys. nowych samochodów osobowych. Powrót do normalności i stanu sprzed pandemii, kiedy rozpoczęły się trudności gospodarcze, wpływające silnie także na rynek motoryzacyjny, jest coraz bardziej widoczny. Nie jest zaskoczeniem, że za większość sprze-

daży nowych aut w pierwszym kwartale 2024 r. odpowiadały przede wszystkim firmy, które nabyły 67,7% wszystkich sprzedanych samochodów. Zjawiskiem rzadko spotykanym na polskim rynku był natomiast, znacznie większy niż w przypadku firm, wzrost sprzedaży do klientów indywidualnych. O ile firmy nabyły o 8,1% więcej nowych aut aniżeli w porównywalnym czasie rok temu, wzrost sprzedaży klientom indywidualnym osiągnął imponującą wartość prawie 24% r/r.

Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP), w wynajmie długoterminowym znalazło się co czwarte nowe auto osobowe nabywane w tym czasie przez firmy, a sprzedaż w tej formie finansowania była wyższa o 9,6% niż w porównywalnym czasie rok temu. Dynamika wzrostu rynku wynajmu długoterminowego samochodów (łączna flota) w Polsce osiągnęła w pierwszym kwartale poziom 8,3% r/r.

Dane PZWLP po pierwszym kwartale 2024 roku potwierdzają, że branża wynajmu długoterminowego w Polsce, pomimo niesprzyjających czynników makroekonomicznych np. obniżonego tempa wzrostu gospodarcze-

„



Marek Szczepański
Dyrektor Departamentu Programów Ekologicznych

BANK OCHRONY ŚRODOWISKA

go czy wysokich kosztów prowadzenia działalności biznesowej, zachowuje dobrą dynamikę rozwoju. Polski rynek jest jednak wciąż bardzo daleki od nasycenia wynajmem długoterminowym, w niektórych krajach Europy Zachodniej w wynajmie długoterminowym znajduje się bowiem nawet 70-80% wszystkich aut użytkowanych przez firmy. W Polsce wynajem długoterminowy każdego roku zyskuje coraz większą liczbę zwolenników, nie tylko wśród dużych korporacji, ale coraz częściej również wśród mikro i małych przedsiębiorców.

Analizy po pierwszym kwartale wskazują na jeszcze jeden, wyraźnie widoczny trend. W przypadku wynajmu długoterminowego transformacja napędów stosowanych w samochodach bardzo szybko postępuje. Zgodnie z danymi PZWLP, na koniec pierwszego kwartału nadal dynamicznie spadał udział aut z silnikami dieslowskimi, które reprezen-

towały już tylko 1/3 (33%) wszystkich pojazdów, a ich odsetek zmniejszył się w ciągu roku o 4,6 p.p.

Auta wyposażone w silniki benzynowe stanowiły natomiast 54,3% i zwiększyły swój udział w łącznym parku aut o 0,8 p.p. Zdecydowanie najszybciej rośnie natomiast udział samochodów z napędami ekologicznymi, rozumianymi jako wszelkiego typu hybrydy oraz auta w pełni elektryczne (BEV) – na koniec pierwszego kwartału pojazdy tego typu stanowiły już 12,7% ogółu, a ich odsetek zwiększył się w ciągu roku aż o 3,8 p.p. Dodatkowo, coraz bardziej liczne stają się samochody w pełni elektryczne (BEV), które stanowiły 2,6% łącznego parku pojazdów w wynajmie długoterminowym. Udział „elektryków” powiększył się w ciągu roku o 1,2 p.p., czyli de facto uległ niemalże podwojeniu.



STRUKTURA RYNKU

Ostatnie lata obfitowały w bezprecedensowe wydarzenia, które miały niebagatelny wpływ na polski rynek motoryzacyjny. Rok 2023 był pierwszym od dłuższego czasu okresem stabilizacji i sukcesywnego odbudowywania wyników. W branży motoryzacyjnej powoli powracat optymizm. Przyczyniała się do tego stabilizacja w kwestii dostaw podzespołów i produkcji nowych pojazdów. Czas oczekiwania na zamówione samochody zbliżył się do okresu sprzed pandemii. Szoki cenowe względem 2022 roku także się zmniejszyły. Stopy procentowe utrzymują się od wielu miesięcy na stałym, choć jeszcze wysokim poziomie. Inflacja od początku 2023 roku sukcesywnie spadała, by w grudniu sięgnąć poziomu 6,2%. Ten trend się utrzymuje i w marcu br. wzrosty cen były najniższe od pięciu lat. Powoli widać też korzystne dla klientów zmiany w cenach aut, choć 2023 rok stał jeszcze głównie pod znakiem podwyżek. Jak wynika z danych Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar, w ubiegłym roku średnia ważona cena nowych aut wyniosła 173 tys. zł – czyli o blisko 12% (nominalnie o 18 tys. zł) więcej niż w 2022 roku i aż o 70% więcej niż w 2019 r., przed pandemią COVID-19.

Spokojniejsze otoczenie gospodarcze wyraźnie wpłynęło na sytuację na rynku motoryzacyjnym. Dwucyfrowe tempo wzrostu sprzedaży nowych samochodów utrzymywało się przez cały miniony rok, a na koniec grudnia wyniosło 13,2%. Z polskich salonów w 2023 roku wyjechało 475 tys. nowych pojazdów osobowych. Duży wzrost częściowo miał jednak swoje źródło w niskich danych bazowych po pełnym wyzwaniu 2022 roku. Wolumeny sprzedaży pozostawały nadal dużo niższe niż w czasach przed pandemią COVID-19 i wojną w Ukrainie. Dla porównania – w 2019 roku łączna sprzedaż nowych aut w Polsce wyniosła ponad 555 tys.

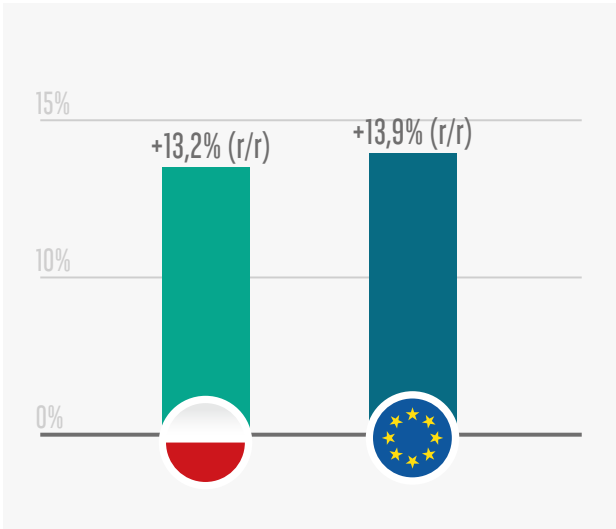
Nowych lekkich pojazdów użytkowych o DMC do 3,5 t zarejestrowano łącznie 64 522, czyli prawie o 4% więcej niż w 2022 r. Trend wzrostowy był w ubiegłym roku zauważalny zarówno w segmencie klientów indywidualnych, jak i instytucjonalnych. Klienci indywidualni zarejestrowali 130,6 tys. nowych samochodów – o 7,4% więcej niż rok wcześniej. O 15,5% więcej samochodów (344,4 tys.) zarejestrowali z kolei w 2023 roku klienci instytucjonalni.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE W 2023 ROKU



ŹRÓDŁO: PZWLP

DYNAMIKA CAŁKOWITEJ SPRZEDAŻY (FIRMY I OSOBY PRYWATNE) NOWYCH AUT OSOBOWYCH W POLSCE W PORÓWNIANIU Z RYNKIEM UE W 2023 ROKU



ŹRÓDŁO: PZWLP

Filar sprzedaży nowych aut w Polsce, podobnie jak w minionych latach, stanowiły firmy, które odpowiadały za 72,5% zakupów nowych pojazdów. To także w ich przypadku dynamika wzrostu sprzedaży była największa – wyniosła 15,5% r/r. Wzrosty sprzedaży dla poszczególnych form finansowania aut kupowanych przez firmy znacząco się różniły w zależności od tego, z jakiej bazy startowały one w 2023 roku. W efekcie, najwyższą dynamikę wzrostu sprzedaży nowych aut, na poziomie 20,8% r/r, odnotowano w przypadku zakupu ze środków własnych, kredytu oraz klasycznego

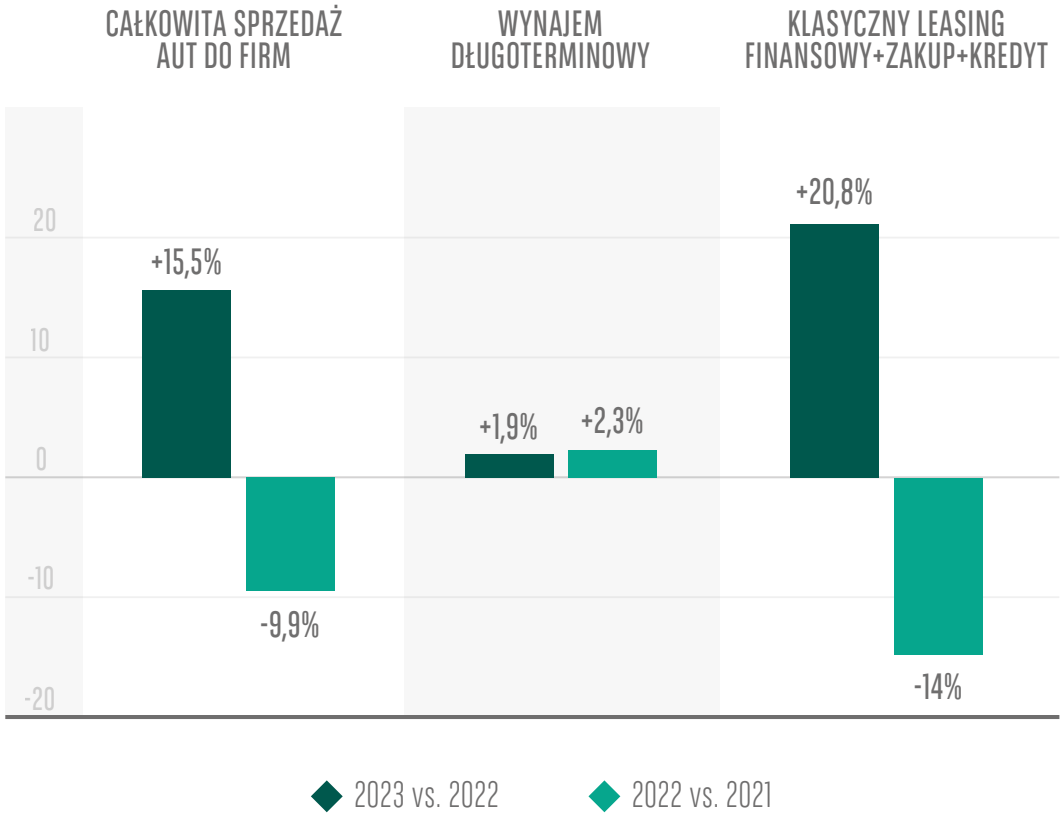
leasingu liczonych razem. Wiąże się to z dużym spadkiem (-14% r/r) wykorzystania tych form finansowania w 2022 roku. Jedynym wyjątkiem w ostatnich latach, który nawet w trudnych czasach gospodarczych cechował się w Polsce relatywnie dużą odpornością na zewnętrzne czynniki gospodarcze i nieustannym wzrostem, był wynajem długoterminowy. Jak podaje Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, ta forma finansowania w 2023 roku odnotowała mniejszy wzrost – na poziomie 1,9% r/r, ale wiązało się to z wysoką bazą w latach wcześniejszych.

UDZIAŁ WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO W SPRZEDAŻY NOWYCH AUT OSOBOWYCH DO FIRM W 2023 ROKU



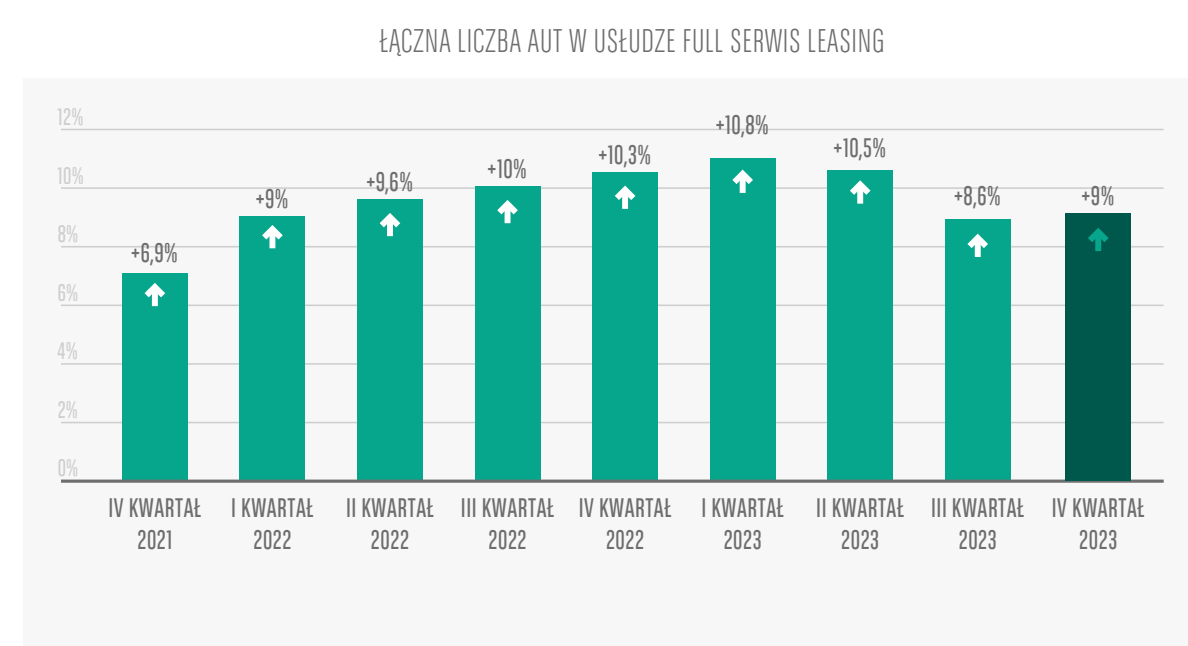
ŹRÓDŁO: PZWLP

DYNAMIKA SPRZEDAŻY NOWYCH AUT OSOBOWYCH DO FIRM W POLSCE W 2023 ROKU



ŹRÓDŁO: PZWLP

TEMPO WZROSTU R/R BRANŻY WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO SAMOCHODÓW W POLSCE

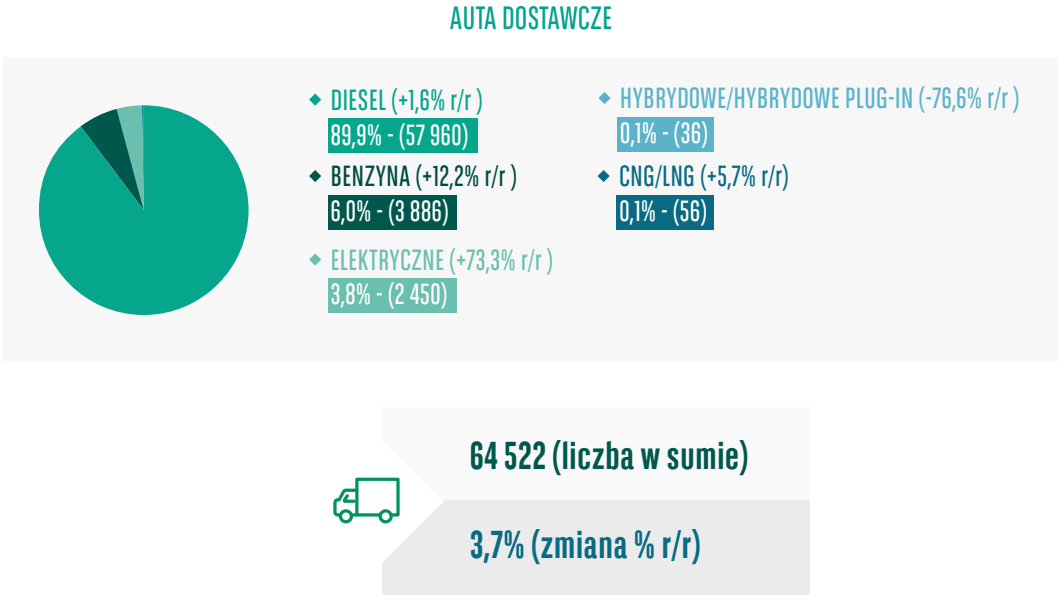
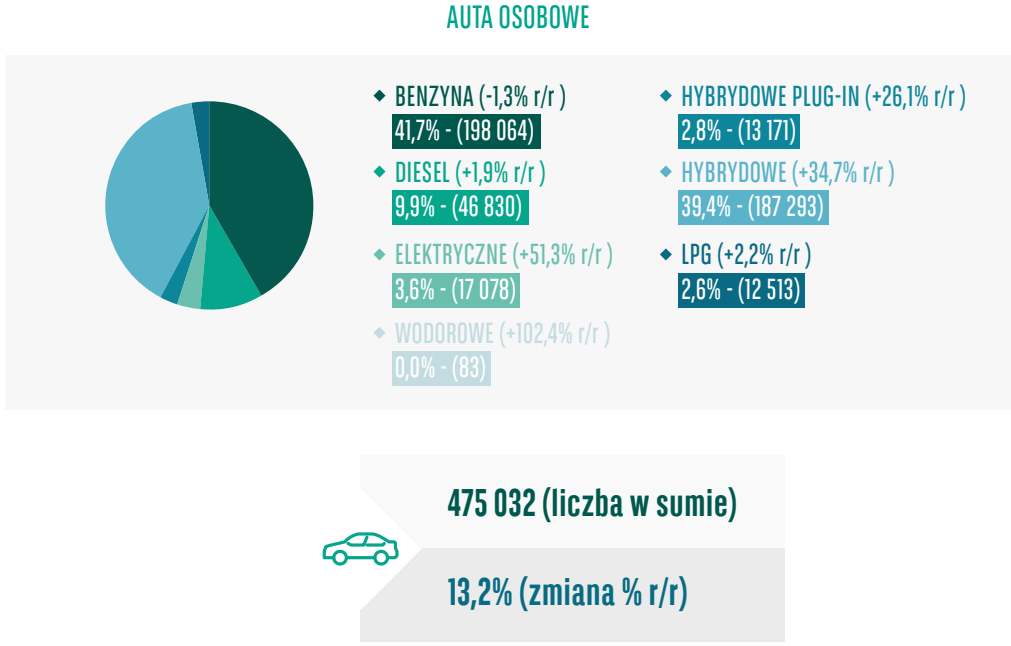


ŹRÓDŁO: PZWLP

Ważnym, utrzymującym się trendem na rynku motoryzacyjnym, jest wzrost zainteresowania pojazdami z napędami alternatywnymi. W 2023 roku zarejestrowano ich łącznie niemal 224 tys. – co oznacza wzrost o 34% w stosunku do 2022 roku. Co ważne, najszybciej rośnie popularność samochodów w pełni elektrycznych. Na koniec 2023 roku jeździło ich po polskich drogach ponad 57 tys., z czego ponad 22 tys. zostało zarejestrowanych właśnie w ubiegłym roku. Jeszcze większą dyna-

mikę rejestracji miały elektryczne samochody dostawcze (+73%). W efekcie udział elektryków w nowych rejestracjach wyniósł 3,6% wobec 2,7% rok wcześniej. Łączny udział napędów alternatywnych, w tym elektryków, hybryd (PHEV, HEV), samochodów zasilanych gazem, wyniósł w nowych rejestracjach już blisko 50%. Zaledwie 9,9% stanowiły nowe samochody napędzane silnikami diesla, zaś niemal 42% w nowych rejestracjach miały samochody napędzane benzyną.

PIERWSZE REJESTRACJE NOWYCH POJAZDÓW W 2023 ROKU (STYCZEŃ-GRUDZIEŃ 2023)



ŹRÓDŁO: PZPM NA PODSTAWIE CEP

Rosnące zainteresowanie pojazdami BEV wiązało się z obniżeniem cen przez niektóre marki, ale ważnym motorem wzrostu jest nieustannie program „Mój Elektryk”. W ubiegłym roku do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wpłynęło niemal 9,3 tys. wniosków o dotację na zakup, wynajem lub leasing elektrycznych aut na łączną kwotę 344,6 mln zł, z czego zatwierdzono wypłatę 310 mln zł. W sumie od początku

funkcjonowania programu NFOŚiGW dofinansował ponad 17,5 tys. pojazdów. Program „Mój Elektryk” cieszy się nadal ogromnym powodzeniem, dlatego w lutym br. NFOŚiGW zdecydował o zwiększeniu o 100 mln zł puli środków na dopłaty do wynajmu i leasingu pojazdów. Łączna kwota do wykorzystania w ścieżce leasingowej programu wzrosła tym samym do 600 mln zł – przy całym budżecie programu w wysokości 900 mln zł.

METODOLOGIA AMO

Arval Mobility Observatory (wcześniej pod nazwą Corporate Vehicle Observatory) to think tank założony w 2002 r. we Francji z inicjatywy Grupy BNP Paribas oraz firmy Arval. Organizacja działa obecnie w 30 krajach świata i w ramach projektu „Barometr Flotowy” prowadzi tam niezależne, ustandaryzowane badanie rynku flotowego.

Badanie prowadzone przez AMO jest niezależne, a jego celem jest zebranie danych i określenie trendów zwią-

zanych z mobilnością pracowników. Wyniki badania pozwalają też na opisanie zmian zachodzących na rynkach flotowych, jak również na nakreślenie perspektyw rozwoju rynku w poszczególnych krajach.

W tegorocznym badaniu sprawdzono jak krótkoterminowe zmiany kształtują rynek, na jakie pojazdy czeka rynek w perspektywie najbliższych 3 lat oraz jak rozwiązania mobilne wpływają na zarządzanie flotą.

METODA BADANIA

CATI
(Computer-Assisted Telephone Interviewing)

OKRES BADANIA

2023 R.
 WRZ 18
 ↓
 PAŹ 30
 2023 R.

GRUPA DOCELOWA

Zarządzający
 flotami samochodowymi
 w firmach, w których
 użytkowany jest
 minimum 1 pojazd służbowy

PRÓBA

Całkowita: **8 605**,
 w tym **5 854** firm w Europie

 W Polsce wg wielkości firm:
158 w firmach
 od 1 do 99 pracowników
142 w firmach
 ponad 100 pracowników

BADANE FIRMY
W POLSCE
WG SEKTORÓW

10% budowlane
 44% przemysł
 27% usługi
 19% handel

DŁUGOŚĆ WYWIADU

26 minut
 średnio

