



## Flotowe wyzwania dla branży oponiarskiej

**Stosowane w samochodach flotowych opony odpowiadają za 20-30 proc. zużywanego w trakcie jazdy paliwa. Od ich właściwości, sposobu produkcji, konstrukcji, rozmiaru i warunków użytkowania zależy, czy ta wartość będzie możliwie jak najniższa. Kluczem do spełnienia wymagań są innowacyjne rozwiązania produkcyjne, stosowane przez światowe koncerny oponiarskie.**



**Artur Pośluszny**

product, marketing & KA manager  
w ITR CEE

Rynek opon do samochodów flotowych się zmienia. Jeszcze kilka lat temu zdecydowanie najwyższe wartości sprzedaży odnotowywały opony z segmentu ekonomicznego. Mimo iż w globalnej sprzedaży na polskim rynku wciąż dominuje najtańszy segment to przedstawiciele firm flotowych zapewniają, że najważniejszym kryterium zakupu nowej opony nie jest wyłącznie jej cena. Czynnikiem ten ma znaczenie w przypadku dużej liczby pojazdów, jednak coraz częściej oceniany jest w odniesieniu do jakości. Najwyższą zaś oferują opony premium. To w ich produkcji koncerny wykorzystują najnowsze roz-

wiązania technologiczne, najlepsze mieszanki gumy, opracowane w wyniku prowadzonych na szeroką skalę badań i doświadczeń.

Decyzja o wyborze opon dla flot jest wypadkową szeregu czynników, takich jak cena, koszty eksploatacji czy bezpieczeństwo. Właściwe dopasowanie ogumienia wymaga odpowiedzi na kilka podstawowych pytań dotyczących pojazdu, a także znajomości podstawowych parametrów opisujących oponę, m.in. rozmiar, data produkcji, dopuszczalne indeksy prędkości czy ładowności. Wybierając ogumienie dla floty warto określić najważniejsze cechy użytkowania pojazdów, takie jak styl i warunki jazdy, zakładane przebiegi. W podjęciu decyzji z pomocą przychodzą umieszczone na produkcie etykiety, a także homologacje producentów pojazdów. Wybrane przez producenta pojazdu opony homologowane są elementem wyposażenia fabrycznego auta, projektowanym już często z uwzględnieniem wymagań,

umożliwiających maksymalne wykorzystanie potencjału samochodu.

### Całoroczne czy sezonowe?

Obserwujemy wśród polskich firm flotowych utrzymującą się tendencję korzystania z opon sezonowych. Na stosowanie opon całorocznych decyduje się mniej niż 20 proc. flotowców. Ich zaletą z pewnością jest oszczędność czasu i redukcja kosztów wymiany, co w przypadku flot składających się z kilkuset samochodów może być procesem skomplikowanym. Jednak to nadal opony sezonowe zapewniają większe bezpieczeństwo jazdy. Opony letnie i zimowe konstruowane są w oparciu o warunki atmosferyczne, w których mają być stosowane – począwszy od składu mieszanki gumy, poprzez rzeźbę bieżnika czy rozwiązania konstrukcyjne. W przypadku opon zimowych odpowiedni dla niskich temperatur skład mieszanki sprawia, że jest ona bardziej elastyczna i zapewnia większą przyczepność. Agresywna rzeźba bieżnika z dużą ilością nacięć, ułatwia jazdę po ośnieżonej czy oblodzonej nawierzchni, a także odprowadzanie błota i śniegu. Opony letnie produkowane są z zastosowaniem składników zapewniających wysoką wytrzymałość na wysokie temperatury oraz dobre odprowadzenie wody, co zmniejsza ry-

zyko utraty przyczepności na mokrej drodze, przekładając się na wyższe osiągi i bezpieczeństwo jazdy. Opony o uniwersalnych rozwiązaniach, w sytuacjach krytycznych sprawują się gorzej. Szczególnie zimą droga hamowania opon całorocznych może być dłuższa nawet o 79 proc. niż w przypadku opon zimowych. Na szczęście kwestia bezpieczeństwa ma coraz większe znaczenie dla flotowców. Liczy się wizerunek firmy, dla której komfort i zdrowie pracowników są najważniejsze.

### Efektywność paliwowa

Stosowane w samochodach firmowych opony odpowiadają za 20-30 proc. zużywanego w trakcie jazdy paliwa. Od ich właściwości, sposobu produkcji, konstrukcji, rozmiaru i warunków użytkowania zależy, czy ta wartość będzie możliwie jak najniższa. Największe koncerny oponiarskie od lat prześcigają się w opracowywaniu technologii zmniejszających opór toczenia, odpowiedzialny za ilość zużywanego paliwa, przy zachowaniu pozostałych osiągnięć. Również zachodzące na rynku transportu zmiany – gdzie silniki spalinowe o dużej pojemności ustępują mniejszym jednostkom, a pojazdy hybrydowe i elektryczne są coraz częstszym źródłem oszczędności dla flot samochodowych – wy-

magają nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie opon. W przypadku pojazdów elektrycznych ogumienie odpowiada za ok 30 proc. energii zużywanej przez tego typu pojazdy, mając bardzo istotny wpływ na ich zasięg.

### Oszczędności w litrach

Aby ocenić potencjalne oszczędności wystarczy spojrzeć na różnicę oporu toczenia między podawaną na etykietach opon najwyższą klasą A a najniższą klasą G, która wynosi ok. 5,5 kg/tonę. Oznacza to, że zwłaszcza na dłuższych trasach opona w kategorii A zużywa ok. 7,5 proc. mniej paliwa na każde 100 km jazdy. Podstawowe wyliczenia zakładają mniejsze zużycie paliwa między skrajnymi klasami na poziomie 6 litrów na każde 1000 km jazdy. Warto pamiętać, że za poziom zużycia paliwa pojazdu flotowego odpowiada również typ nadwozia, pojemność silnika, korzystanie z klimatyzacji jak i sam styl jazdy. Ze względu na te zmienne, oszczędność zużycia paliwa opon z tej samej klasy może być różna. Jednak przykładowo przy średnim przebiegu auta flotowego, wynoszącym 40 tys. km rocznie – oszczędności mogą wynieść nawet 240 litrów na jednym komplecie opon. A to już konkretne korzyści – zwłaszcza w przypadku dużych flot.

# TEMPO WZROSTU BRANŻY ZWIĘKSZA SIĘ JUŻ PIĄTY KWARTAŁ Z RZĘDU

Opublikowane przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów dane po II kwartale 2017 roku wskazują, że popularność wynajmu długoterminowego samochodów wśród przedsiębiorców w Polsce ciągle rośnie. Na koniec czerwca dynamika rozwoju wynajmu długoterminowego osiągnęła poziom 13,8 proc. r/r. Tempo wzrostu branży zwiększa się już piąty kwartał z rzędu i obecnie jest blisko o połowę większe niż rok temu. W I półroczu 2017 r. na potrzeby wynajmu długoterminowego zakupionych zostało o 24,4 proc. więcej nowych aut osobowych, niż w analogicznym okresie rok wcześniej co oznacza, że usługa ta rozwijała się wyraźnie szybciej od pozostałych form finansowania samochodów służbowych – zakupu ze środków własnych, kredytu oraz leasingu finansowego.



Michał Jankowski

dyrektor biura PZWLP

Rok 2017 może być kolejnym udanym dla rynku motoryzacyjnego w Polsce. W I półroczu w krajowych salonach sprzedano blisko 250 tys. nowych aut osobowych, czyli o 17 proc. więcej, niż w porównywalnym okresie rok wcześniej. Analogicznie do roku 2016, a także lat wcześniejszych, głównym nabywcą nowych samochodów byli klienci firmowi (instytucjonalni), którzy kupili ponad 2/3 (67,7 proc.) aut. Podobnie, osiągnięty wzrost sprzedaży był wygenerowany przede wszystkim przez firmy. Na większą o ponad 36 tys. sprzedaż nowych samochodów osobowych, osiągniętą w pierwszym półroczu 2017 r., wpłynęła bowiem przede wszystkim większa liczba aut zakupionych przez firmy, które nabyły o 28,8 tys. samochodów więcej niż rok wcześniej. Wyniki te potwier-

dają obserwowaną już od pewnego czasu tendencję – to firmy i przedsiębiorcy są obecnie w Polsce nie tylko fundamentem sprzedaży nowych aut w salonach, ale i napędzają wzrost całego rynku, zwiększając wolumen swoich zakupów.

Jak podaje IBRM Samar w I półroczu 2017 r. firmy zakupiły w Polsce łącznie 167,3 tys. nowych samochodów osobowych. Zgodnie z informacjami PZWLP, blisko co piąty (18,6 proc.) z nich znajdował się w wynajmie długoterminowym – łącznie branża CFM zakupiła w okresie styczeń – czerwiec 31,1 tys. nowych aut osobowych.

Spośród dostępnych form finansowania samochodów służbowych, to właśnie w przypadku wynajmu długoterminowego odnotowane zostały największe wzrosty w zakresie liczby zakupionych pojazdów. Na potrzeby wynajmu długoterminowego w I półroczu 2017 r. zakupionych zostało bowiem o 24,4 proc. nowych aut osobowych więcej, niż w tym sa-

mym czasie rok temu, podczas gdy pozostałe formy finansowania floty, czyli zakup ze środków własnych, kredyt oraz leasing finansowy łącznie odnotowały w tym zakresie wzrost na poziomie 20 proc.

## Sektor MŚP główną siłą napędową

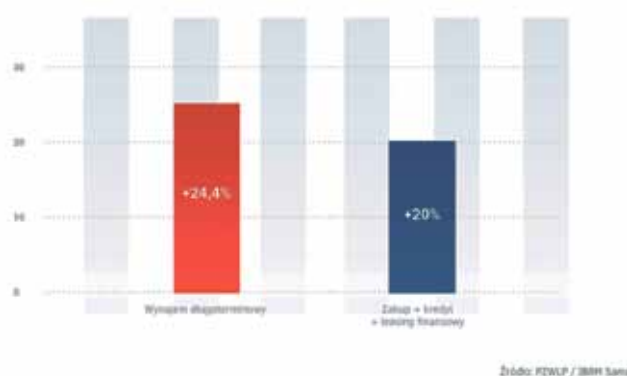
Na koniec czerwca 2017 r. łączna flota w wynajmie długoterminowym firm należących do PZWLP, reprezentujących ok. 80 proc. całego rynku CFM, wynosiła 141,6 tys. samochodów. Zdecydowana większość z nich, bo aż 88,7 proc. całkowitej floty znajdowała się w najbardziej kompleksowej usłudze, czyli Full Serwis Leasingu (FSL), gwarantującej przedsiębiorcy nie tylko zewnętrzne finansowanie samochodów w postaci leasingu operacyjnego, ale i pełną obsługę pojazdów w zakresie administracji i wszelkich

czynności serwisowych. Auta w drugiej z usług zaliczanych do wynajmu długoterminowego, a więc Leasingu z Serwisem (LS), zapewniającej firmie finansowanie pojazdów w ramach leasingu, ale tylko częściową obsługę floty, stanowiły natomiast 11,3 proc. Zgodnie z danymi PZWLP po II kwartale 2017 r. tempo rozwoju branży wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce przyspiesza już od pięciu kwartałów, osiągając na koniec czerwca dynamikę wzrostu na poziomie aż 13,8 proc. r/r. Wzrost na koniec II kwartału był zatem blisko o połowę większy, niż rok temu. W ciągu ostatniego roku liczba aut znajdujących się w Polsce w najpopularniejszej z usług wynajmu długoterminowego, czyli Full Serwis Leasingu, powiększyła się o 15,2 tys. pojazdów.

„Z wynajmu długoterminowego korzysta już co piąty mikro, mały i średni przedsiębiorca w Polsce. Co więcej, wyniki badania pokazują, że w sektorze MŚP jest już obecnie bardzo duża świadomość wynajmu długoterminowego aut – w ciągu tylko ostatniego roku urosła ona o 8 proc., do poziomu 87 proc. badanych.

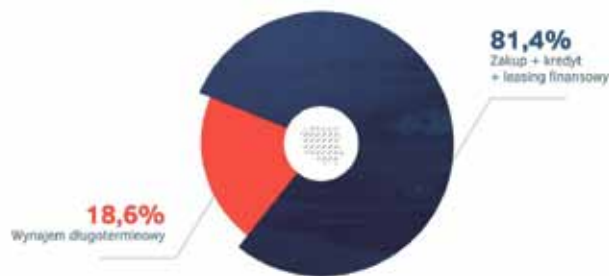
do potrzeb także mniejszych flot, nawet składających się z 1 czy 2 pojazdów i gwarantuje przedsiębiorcom z sektora MŚP korzyści identyczne z tymi, jakie czerpią duże korporacje.

Wzrost liczby zakupionych nowych samochodów osobowych r/r I półroczu 2017 vs I półroczu 2016



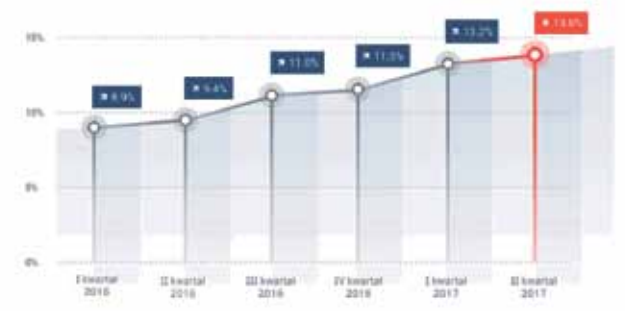
Źródło: PZWLP / IBRM Samar

Udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży nowych aut osobowych do firm w I półroczu 2017 r.



Źródło: PZWLP / IBRM Samar

Tempo wzrostu r/r branży wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce Łączna liczba aut w usłudze Full Serwis Leasing



Źródło: PZWLP

## Pełny wynajem długoterminowy - FSL

Lp	Spółka	FSL po II kwartale 2017 r.
1	LeasePlan Polska	23444
2	Arval Polska	20219
3	Alphabet Polska	14700
4	Carefleet	13575
5	ALD Automotive	12575
6	mLeasing	8621
7	Volkswagen Leasing	6892
8	Business Lease	5139
9	Hitachi Capital Polska	4598
10	Athlon Car Lease	4558
11	NFM	2543
12	Express	2481
13	Idea Fleet	1406
14	PKO Leasing	6

## Leasing z serwisem - LS

Lp	Spółka	LS po II kwartałach 2017 r.
1	Volkswagen Leasing	8465
2	PKO Leasing	3560
3	mLeasing	3419
4	Alphabet Polska	252
5	LeasePlan Polska	182
6	NFM	88
7	Hitachi Capital Polska	64

## Wynajem krótko i średnioterminowy - STR & MTR

Lp	Spółka	STR & MTR po II kwartałach 2017 r.
1	Express	7331
2	PANEK	1897
3	Hertz / Motorent	1745
4	99 rent	1280
5	Sixt rent a car / Eurorent	1186
6	Rentis	1102

Wysokie i rosące już piąty kwartał z kolei tempo rozwoju wynajmu długoterminowego w Polsce jest w dużej mierze wynikiem coraz większego popytu na taką formę finansowania aut firmowych wśród mikro, małych i średnich przedsiębiorców. Odsetek klientów z sektora MŚP, korzystających z wynajmu długoterminowego był jeszcze kilka lat temu niewielki. Obecnie jednak sytuacja w tym zakresie dynamicznie się zmienia. Oferta firm wynajmu długoterminowego jest już bowiem w pełni dostosowana

Tendencję tę potwierdzają badania rynkowe. Zgodnie z wynikami badania Instytutu Keralla Research, przeprowadzonego w II kwartale 2017 r. na zlecenie firmy Carefleet, z wynajmu długoterminowego korzysta już co piąty mikro, mały i średni przedsiębiorca w Polsce. Co więcej, wyniki badania pokazują, że w sektorze MŚP jest już obecnie bardzo duża świadomość wynajmu długoterminowego aut – w ciągu tylko ostatniego roku urosła ona o 8 proc., do poziomu 87 proc. badanych.

# Rozwój rynku pojazdów z napędami alternatywnymi a kierunki rozwoju flot w przedsiębiorstwach

**Wyniki raportu branży automotive przeprowadzonego przez firmę doradczą KPMG oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego wskazują, że w ubiegłym roku Polacy zarejestrowali 10 400 samochodów z napędami alternatywnymi. To o ponad 75 procent więcej niż rok wcześniej. Największym powodzeniem cieszą się pojazdy hybrydowe. Wciąż jednak ich udział w rynku jest niewielki – 2,4 procent w przypadku hybryd i 0,1 procenta w przypadku samochodów z napędem elektrycznym lub hybrydowym plug-in.**

**Tomasz Szlęzak**

członek zarządu SKFS

Niestety do połowy bieżącego roku zarejestrowano niespełna 200 pojazdów z napędem elektrycznym. W związku z coraz większą dostępnością takich pojazdów, modą na pojazdy ekologiczne i coraz większą ofertą poszczególnych producentów, szacuje się, że przyszły rok odnotuje jeszcze większą ekspansję w tym zakresie.

## Brak realnych zachęt

Nadal brakuje na polskim rynku realnych zachęt dla potencjalnych klientów na tego typu samochody. Na chwilę obecną tylko niektóre samorządy w większych miastach podjęły realne próby zachęcenia do korzystania z samochodów z napędami alternatywnymi, takie jak możliwość poruszania się w strefach ograniczonego ruchu, darmowe lub obniżone koszty w strefach płatnego parkowania, czy chociażby bezkosztowe korzystanie z punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Z pomocą unijnych środków również polskie samorządy inwestują w niskoemisyjny transport publiczny. Z raportu Światowej Organizacji Zdrowia wynika, że 33 miasta o największym zanieczyszczeniu powietrza w Unii Europejskiej znajdują się właśnie w Polsce. Hałas, spaliny i smog są problemami dla wielu samorządów, które szukają rozwiązań proekologicznych ograniczających emisje spalin. Pro-

blem został też zauważony na szczeblu rządowym. Przyjęta rok temu strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju zakłada upowszechnienie w miastach transportu opartego na autobusach elektrycznych i innych pojazdach, które wykorzystują napęd elektryczny. Ministerstwo Rozwoju chce, żeby do 2021 roku po polskich drogach jeździło tysięcy elektrycznych autobusów. Obecnie pojazdy wykorzystujące napęd elektryczny kursują po ulicach m.in. Inowrocławia, Jaworzna, Krakowa, Lublina i Warszawy.

## Problem w infrastrukturze

Drugi problem pojawia się w infrastrukturze, bez której użytkowanie samochodów wymagających ładowania z gniazdek elektrycznych jest wprawdzie możliwe, ale znacznie trudniejsze, szczególnie jeżeli mówimy o wykorzystaniu biznesowym. Na szczęście dostępność do takich urządzeń jest coraz łatwiejsza. Część biurów już na etapie projektowania ma miejsca parkingowe przystosowane do ładowania pojazdów elektrycznych.

Kolejną barierą jest cena samochodu, aczkolwiek jeżeli weźmie się pod uwagę całkowite koszty eksploatacji auta, to są one znacznie niższe, niż w przypadku pojazdów spalinowych, gdzie nadal ta różnica nie zapewnia korzyści z posiadania pojazdów elektrycznych we flocie. Jednocześnie wartym uwagi jest fakt, że samochody elektryczne coraz częściej są wykorzystywane jako narzędzie wize-

runkowe, ze względu na politykę proekologiczną oraz społeczną odpowiedzialność biznesu firm. Co szczególnie ciekawe, według badań przeprowadzonych przez Instytut Keralla Researcha w pytaniu o skłonność do wykorzystania rozwiązań ekologicznych polskich firm w przyszłości, najlepszą ocenę zebrała elektryczna mobilność, z głosami ponad 80 proc. Równocześnie jednak ponad 25 proc. ocenia ją najniżej pod względem perspektyw rozwoju w ciągu najbliższych lat. Dysonans pomiędzy chęciami rynku, a dostępnymi możliwościami jest w przypadku elektromobilności najlepszym przykładem tego, w jaki sposób przepisy potrafią stać na drodze rozwoju. Najważniejszym czynnikiem redukującym efektywność tego przyszłościowego rozwiązania jest bowiem brak realnych i wystarczających zachęt ze strony rządu, które choć w części amortyzowałyby wyższe koszty zakupu. Inne kraje europejskie, a szczególnie kraje skandynawskie udowodniły, że takie zdecydowane kroki są potrzebne i tam elektromobilność rozwija się z dużą popularnością.

## Co da ustawa?

Ministerstwo Energii w kwietniu 2017 roku przedstawiło projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jest to próba stworzenia przez rząd ram prawnych dla budowy rynku oraz infrastruktury sieci ładowania, jak również wprowadzenie zachęt do kupowania pojazdów z napędem elektrycznym przez mieszkańców oraz firmy. Najważniejszymi zachętami do kupowania aut na prąd mają być: zwolnienie z akcyzy, darmowe parkowanie w strefach płatnych oraz pozwolenie na jazdę buspasami. Jest to dość ciekawa propozycja i wyczekiwany krok polskiego rządu, ale jednocześnie wydaje się, że nadal jest to zbyt skromne rozwiązanie, tym bardziej, że w niektó-

rych miastach samorządy same już wprowadziły takie zachęty. Gdyby wzorem innych krajów zaimplementowano sprawdzone metody w postaci wprowadzenia dopłat do zakupu takich pojazdów lub zwolnienia z podatku VAT ewentualnie kredyt lub leasing na preferencyjnych warunkach wtedy ekspansja pojazdów elektrycznych byłaby zdecydowanie większa. Obecne trendy rynkowe w zarządzaniu pojazdami służbowymi wskazują jasno, że polskie floty stawiają na szeroko definiowaną optymalizację kosztu obsługi flot w relacji do całości kształtu kosztów administracyjnych firm. Z tego względu szczególnego znaczenia nabierają też praktyczne usługi dodane, które wspierają tzw. „smart moving”. Wbrew pierwotnemu wrażeniu, nie oznacza to rezygnacji z floty pojazdów własnych, a zapewnienie pracownikom mobilności poprzez wykorzystanie carsharingu, transportu publicznego, czy rozwiązań telematycznych pozwalających na bardziej efektywne zarządzanie flotą pojazdów. Z ogólnie dostępnych informacji wynika, że tylko około 30 procent pracowników firm ma na stałe przydzielony pojazd, reszta korzysta z pojazdów własnych lub komunikacji miejskiej. Carsharing to wygodne rozwiązanie dla kierowców, którzy nie mają samochodu służbowego. Można z niego korzystać nawet poprzez podpisanie umowy abonamentowej na użytkowanie pojazdów. Można też wykorzystać rozwiązanie telematyczne w firmie poprzez planowanie podróży i rezerwację samochodu pulowego. Takie rozwiązania są już możliwe dzięki aplikacji na smartfony. Współdzielenie pojazdów, czyli tzw. carsharing, jest odpowiedzią rynku na rosnącą potrzebę mobilności firm. Nie tylko flot samochodowych, na których w ostatnich latach skupiał się rynek, ale na mobilności pracowników.

Trendy te staną się bardziej popularne, kiedy, wzorem innych miast europejskich, polskie samorządy wprowadzą w życie takie projekty, jak polityka mobilności miast, które zakładają mobilność zrównoważoną i miejmy nadzieję że znajdą się tam rozwiązania również dla zapewnienia mobilności przedsiębiorstw. Patrząc na dynamicznie rozwijającą się technologię oraz zmieniające się trendy i przepisy dziś, manager floty nie tylko zarządza flotą własną, ale aby zapewnić mobilność przedsiębiorstwa, musi wykorzystywać pośrednie rozwiązania wspomniane powyżej. Z tego też względu SKFS wspólnie z PZWLP i Politechniką Warszawską otworzyli nowy kierunek studiów podyplomowych „Zarządzanie flotą samochodową i mobilnością”. Ukończenie tego kierunku będzie gwarantowało zdobycie unikalnej, specjalistycznej wiedzy na polskim rynku pracy na poziomie podstawowym, z zakresu zarządzania flotami pojazdów i mobilnością w branży wynajmu długoterminowego aut (Car Fleet Management), Rent a Car (wypożyczalnie samochodów), a także w wewnętrznych strukturach firm. Absolwenci studiów otrzymają dyplom ukończenia studiów na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej, czyli jednej z najlepszych i największych wyższych uczelni technicznych w kraju. Tworzony kierunek studiów stanowi pierwszą w Polsce ofertę kompleksowego, dwusemestralnego kształcenia na poziomie uczelni wyższej w zakresie zarządzania flotami pojazdów i mobilnością. Studia podyplomowe będą skierowane zarówno do osób planujących rozpocząć swoją karierę zawodową w branży flotowej, jak i funkcjonujących już obecnie na tym rynku pracowników, zamierzających zwiększyć swoje kwalifikacje oraz wiedzę. Naukę na nowym kierunku studiów będą mogli rozpocząć absolwenci studiów I i II stopnia.

# Rosnąca popularność wynajmu długoterminowego pojazdów dostawczych i ciężarowych

**Obserwacje od ponad 10 lat Polskiej wskazują na stały i rosnący trend wśród przedsiębiorców w segmencie wynajmu długoterminowego.**



**Sławomir Dudziak**

dyrektor handlowy Fraikin CEE Region

60 proc. wynajmu długoterminowego w Polsce, to pojazdy ciężarowe z zabudową izotermiczną oraz windą. Tego typu pojazdy od 3,5 t do 12 t, znajdują zastosowanie w wielu dziedzinach transportu. Potrzeby firm dystrybucyjnych w transporcie międzynarodowym spełniają również zabudowy burtowe jak i kontenerowe stosowane na pojazdach do 3,5 t.

Przyglądając się portfolio usług klientów, wyróżnić możemy duże sieci dystrybuujące i produkujące żywność oraz transport farmaceutyków. Polscy Przedsiębiorcy w trakcie trwania kontraktu najwyższą ceną sobie stały czynsz, a przewidywalność kosztów to bardzo ważny element w planowaniu budżetu każdej firmy. Na stawkę raty wynajmu długoterminowego składa się finansowanie, ubezpieczenie, podatek drogowy, przeglądy pogwarancyjne, serwis opon, likwidację szkód komunikacyjnych, Assistance 24/7

oraz pojazd zastępczy. W skutek tego każda firma decydująca się na wynajem w długim terminie, zyskuje mnóstwo czasu, który każdy posiadający własny pojazd musi przeznaczyć na koordynację napraw, szkód czy ubezpieczenia. Dzięki takiej formule klient koncentruje się głównie na pozyskiwaniu nowych kontraktów. Wynajem długoterminowy to swego rodzaju leasing pozabilansowy. Pojazdy dostarczane dla firm to nowe, nie starsze niż 3 lub 4 lata pojazdy, które są świetnym nośnikiem

reklamy dla marki i świadczą o posiadaniu przez Przedsiębiorcę solidnej, sprawnej i niezawodnej floty. Taka opcja przysługuje się pozyskiwaniu nowych i korzystnych kontraktów przewozowych oraz dystrybucyjnych. Rosnąca popularność wynajmu długoterminowego składa się na wiele czynników. Regularne i stałe opłaty, ubezpieczenie i pojazd zastępczy oraz całkowicie nowa flota to argumenty, na które odpowie każdy przedsiębiorca mający na celu jak najwyższą efektywność swojego biznesu.

# SAMOCHÓD SŁUŻBOWY DO CELÓW PRYWATNYCH

**Pracodawcy coraz chętniej udostępniają samochody firmowe swoim pracownikom. Z jednej strony samochody służbowe są używane przez pracowników do efektywnej realizacji obowiązków, a z drugiej strony stanowią narzędzie zwiększenia motywacji podwładnych oraz ich zaangażowania w pracę.**

**Aldona Żółcik**

główna księgowa Business Lease,  
doradca podatkowy

W związku z tym pracodawcy na podstawie odrębnych umów zawieranych z pracownikami lub na warunkach określanych w wewnętrznych przepisach mogą zezwolić na wykorzystanie samochodów służbowych również do celów prywatnych co powoduje odpowiednie konsekwencje podatkowe.

W świetle obowiązujących przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (dalej: „ustawa o PIT”) jeżeli pracodawca udostępni pracownikowi samochód służbowy oraz wyrazi zgodę na wykorzystywanie auta również w celach niezwiązanych z wykonywaniem obowiązków pracowniczych, wówczas po stronie pracownika powstaje przychód z nieodpłatnego świadczenia.

Do końca grudnia 2014 r. nie istniały w Polsce przepisy regulujące zasady opodatkowania użytkownika samochodu firmowego w celach prywatnych co powodowało niejasności i spory interpretacyjne.

Przepisy prawne jednoznacznie nie regulowały zasad, na podstawie których określano wartość świadczenia dlatego też podejmowano próby ustalenia wartości zgodnie z linią interpretacyjną organów podatkowych mówiącą, iż wartość takiego świadczenia powinna odpowiadać warto-

ści rynkowej. Jak się można domyślać tak nieprecyzyjne określenie podstawy opodatkowania powodowało ryzyko podatkowe. W praktyce problemem było znalezienie „porównywalnych cen rynkowych”.

## Skutki w podatku dochodowym

W celu wyeliminowania wątpliwości podatników związanych z przedmiotową kwestią ustawodawca wprowadził do ustawy o PIT art. 12 ust. 2 a i 2b, które od 1 stycznia 2015 r. przewidują, że wartość pieniężną nieodpłatnego świadczenia przysługującego pracownikowi z tytułu wykorzystywania samochodu służbowego do celów prywatnych ustala się w wysokości: – 250 zł miesięcznie – dla samochodów o pojemności silnika do 1600 cm<sup>3</sup>, – 400 zł miesięcznie – dla samochodów o pojemności silnika powyżej 1600 cm<sup>3</sup>.

Nieodpłatne świadczenie jest przychodem z stosunku pracy w związku z tym stanowi również podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne i ubezpieczenie zdrowotne pracownika.

Jednak wraz z nowymi przepisami pojawiły się nowe wątpliwości interpretacyjne. Z regulacji nie wynika bowiem wprost, czy określany ryczałtowo przychód pracownika obejmuje jedynie sam fakt korzystania z samochodu służbowego dla celów prywatnych, czy obejmuje również paliwo zakupione przez pracodawcę, które

jest wykorzystywane do prywatnych przejazdów.

Zgodnie ze stanowiskiem organów podatkowych, określona w ten sposób wartość świadczenia obejmuje koszty pracodawcy wynikające z udostępnienia pracownikowi samochodu służbowego oraz koszty eksploatacji pojazdu, do których poniesienia pracodawca jest zobowiązany niezależnie od tego, czy pracownik będzie korzystał z tego samochodu w celach prywatnych, np. koszty napraw samochodu, wymiany oleju, myjni itp. Nie uwzględnia ona natomiast wartości paliwa zakupionego przez pracodawcę, a zużytego przez pracownika dla celów prywatnych, którego wartość jest odrębnym świadczeniem, a jego wysokość należy określić stosując cenę zakupu paliwa. W jednej z tegorocznych interpretacji indywidualnych (nr 3063-ILPB1-1.4 511 364.2016.2.KS z 17 lutego 2017 r.) Dyrektor Izby Skarbowej w Poznaniu stwierdził, że „kwota ryczałtu określona w ustawie nie obejmuje kosztów paliwa, w sytuacji gdy samochód służbowy wykorzystywany jest do celów prywatnych pracownika. Nadmienić przy tym należy, że techniczne trudności w ustaleniu wartości świadczenia nie mogą stanowić podstawy do uznania, że dana osoba świadczenia nie otrzymała”.

W powyższej kwestii odmienne stanowisko zajmują sądy administracyjne. W wyrokach pojawia się często uzasadnienie, iż sama konstrukcja określania wysokości ryczałtowego przychodu pracownika przyjęta przez ustawodawcę wskazuje na to, iż ryczałt ten obejmuje także paliwo. Według sądów ustawodawca powiązał wartość ryczałtu z pojemnością silnika, która jest parametrem warunkującym przede wszystkim zużycie paliwa. Bio-

racę pod uwagę racjonalność ustawodawcy, powiązanie wartości ryczałtu ze zużyciem paliwa wskazuje, że jego intencją nie było wyłączenie kosztów paliwa z ryczałtu. Podatnicy muszą się jednak liczyć z ryzykiem zakwestionowania takiego podejścia przez organy podatkowe i koniecznością dochodzenia swoich racji przed sądem administracyjnym. Organy podatkowe twierdzą, że wyroki zostały wydane w indywidualnych sprawach i tylko w tym zakresie są wiążące. Brak jest natomiast możliwości ich zastosowania, gdyż nie stanowią one materialnego prawa podatkowego.

Podkreślenia wymaga jeszcze kwestia kosztów podatkowych u pracodawcy. Reprezentatywna w tym temacie jest interpretacja wydana przez Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 18.05.2016 r. nr IBPB-1-2/4510-329/16/MS

Zdaniem organu tylko w przypadku uznania wartości paliwa zużytego do jazdy prywatnych za przychód pracownika, wydatki na jego zakup poniesione przez pracodawcę, stanowią koszty uzyskania przychodów pracodawcy.

## Skutki w podatku VAT

Co do zasady nieodpłatne używanie majątku stanowiącego część przedsiębiorstwa podatnika do celów prywatnych m.in. pracowników, zobowiązuje do wykazania VAT należnego. Tak stanowi art. 8 ust. 2 ustawy o podatku od towarów i usług (dalej: „ustawy o VAT”). W przypadku jednak samochodów służbowych te regulacje nie mają zastosowania na podstawie art. 8 ust. 5 ustawy o VAT, gdyż VAT od zakupu czy też leasingu podlegał odliczeniu w ograniczonym zakresie. Nieodpłatne udostępnie-

nie takiego pojazdu nie powoduje więc powstania obowiązku w podatku należnym VAT. Ta czynność nie podlega też ewidencjonowaniu w kasie rejestrującej. Dla potwierdzenia słuszności poglądu przytoczyć można m.in. interpretację wydaną przez Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z 12 maja 2016 r., nr IPPP1/4512-299/16-2/IGo.

## Podsumowanie

Nowelizacja ustawy o PIT z 2015 r. określiła konkretną wartość nieodpłatnego świadczenia z tytułu korzystania z samochodów służbowych do celów prywatnych. Częściowo wyeliminowano dotychczasowe problemy interpretacyjne. Niestety brak precyzyjnego określenia znaczenia wykorzystywania samochodu do celów prywatnych powoduje, iż w kwestii opodatkowania paliwa brakuje jednolitego podejścia. Organy podatkowe zgodnie twierdzą iż kwota ryczałtu nie obejmuje kosztów paliwa, sądy administracyjne natomiast nie zgadzają się z taką wykładnią przepisu. Niezbędne wydaje się w tym momencie wydanie interpretacji ogólnej przez Ministerstwo Finansów.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 23 września 2016 r. (sygn. akt III SA/Wa 2142/15);

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z dnia 14 września 2016 r. (sygn. I Sa/Kr 824/16);

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu w wyroku z dnia 11 maja 2016 r. (sygn. akt I SA/Po 1766/15);

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 5 maja 2016 r. (sygn. akt III SA/Wa 1925/15);

Wojewódzki Sąd Administracyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 23 listopada 2015 r. (sygn. akt I SA/Wr 1595/15).

## FIRMOWE AUTO W MSP



**Grzegorz Tomasiak**

prezes zarządu Unique Service Partner

Dane dotyczące sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce są nieustannie pozytywne, a cały szereg podmiotów notuje regularne wzrosty obrotów. Oprócz koniunktury i ogólnych warunków prowadzenia biznesu, bardzo ważną kwestią jest optymalne zarządzanie zasobami firmy, w tym flotą pojazdów.

Niezależnie od wielkości firmy i rodzaju prowadzonej działalności, w dzisiejszych czasach flota służbowych samochodów staje się nieodzownym elementem skutecznie zarządzanego przedsiębiorstwa. Dział handlowy, dostawcy, kadra zarządzająca – w zależności od personelu i celu, do którego używane są samochody, nowoczesna flota to szeroki

przekrój pojazdów: od dużych ciężarówek, poprzez auta dostawcze, do średniej klasy pojazdów, używanych przez przedstawicieli handlowych i limuzyn eksploatowanych przez wyższą kadre zarządzającą. Oprócz poprawy komfortu i efektywności pracy, eksploatacja floty pojazdów to cały szereg obowiązków oraz koszty służące bezpieczeństwu i optymalnemu zarządzaniu mieniem.

## Zakup pojazdu

Koszty zakupu i eksploatacji służbowych aut to niebagatelny wydatek i rzadko która firma decyduje się na taką inwestycję w rozliczeniu zakładającym wyłożenie pełnej kwoty. Standardem już jakiś czas temu stał się długoterminowy najem oraz leasing pojazdów. Taka forma pozwala przedsiębiorcy na zbilansowanie kosztów w bieżącym rozliczeniu firmy. Wydatki mają charakter przeciągły, natomiast ich poziom nie jest dla prowadzących firmę tak odczuwalny jak jednorazowy wydatek sumy sięgającej nawet setek tysięcy złotych. Obecne wyspecjalizowane instytu-

cje finansowe proponują zintegrowany pakiet, gdzie w ramach jednej raty klient pokrywa koszty leasingu, a także serwisowanie, ubezpieczenie i naprawy pojazdu.

Management flotowy to dynamicznie rozwijająca się działalność. Wyspecjalizowany menadżer zatrudniony w firmie, to gwarancja wysokiego standardu zarządzania ruchomym mieniem firmy. W sukurs specjalście przychodzi dedykowana elektronika, sprzężona z szeregiem nowoczesnych sensorów i nawigacją GPS. W ten sposób odpowiedzialna osoba ma ścisły nadzór nad flotą, co w efekcie prowadzi do dużych oszczędności przy eksploatacji pojazdów. Co ciekawe, tego rodzaju usługę można zlecić w outsourcingu, wówczas całością obsługi flotowej zajmuje się firma zewnętrzna.

## Ubezpieczenie pojazdów

Pierwszą kwestią w kontekście profesjonalnej reasekuracji eksploatowanej floty pojazdów jest obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC). W przypadku

leasingu, będącego atrakcyjną alternatywą dla kredytu samochodowego, to instytucja świadcząca usługę dyktuje warunki ubezpieczenia. Pełny pakiet OC + AC (autocasco) zabezpiecza firmę leasingową przed ryzykiem związanym z uzyskaniem odszkodowania od użytkownika samochodu. Piecza nad terminowością i prawidłowością wybranego pakietu usług ubezpieczeniowych jest często domeną menadżera flotowego lub wyznaczonej do tego osoby w firmie. Nierzadko właściciele firm decydują się na poszerzenie polisy o usługę Assistance oraz inne usługi niestandardowe, dające użytkownikom służbowych aut dodatkowy komfort w przypadku nieszczęśliwego zdarzenia.

Duża liczba użytkowanych pojazdów i zatrudnionych kierowców to zwiększone ryzyko zdarzenia drogowego. Nawet najbardziej doświadczony kierowca narażony jest na wypadek. Likwidacja szkody to jednak gąszcz formalności i cały szereg dokumentów wymaganych w procesie odszkodowawczym. Dodatkowo,

nie każda firma świadcząca usługę likwidacji szkody dostarcza dysponentowi polisy auto zastępcze na czas naprawy uszkodzonego mienia. Przejrzysty przedsiębiorca ma możliwość zakontraktowania zintegrowanej usługi, obejmującej kompletną obsługę firmowej floty w zakresie likwidacji szkód, optymalizacji kosztów ubezpieczenia oraz przydzielenia auta zastępczego.

Efektywne zarządzanie flotą firmowych aut to wymóg wpisujący się w nowoczesne standardy zarządzania przedsiębiorstwem. Klient zyskuje możliwość kooperacji z wyspecjalizowanymi firmami, zajmującymi się monitorowaniem floty, a także kompleksowymi świadczeniami finansowo-ubezpieczeniowymi. Dzięki temu podmiot zewnętrzny przejmuje na siebie czynności formalne i organizacyjne związane z likwidacją szkody, a osoby odpowiedzialne za flotę w ramach firmy, mają stałą możliwość monitorowania procesu, a także dostęp do zbiorczych raportów, podsumowujących wykonane prace w danym przedziale czasowym.