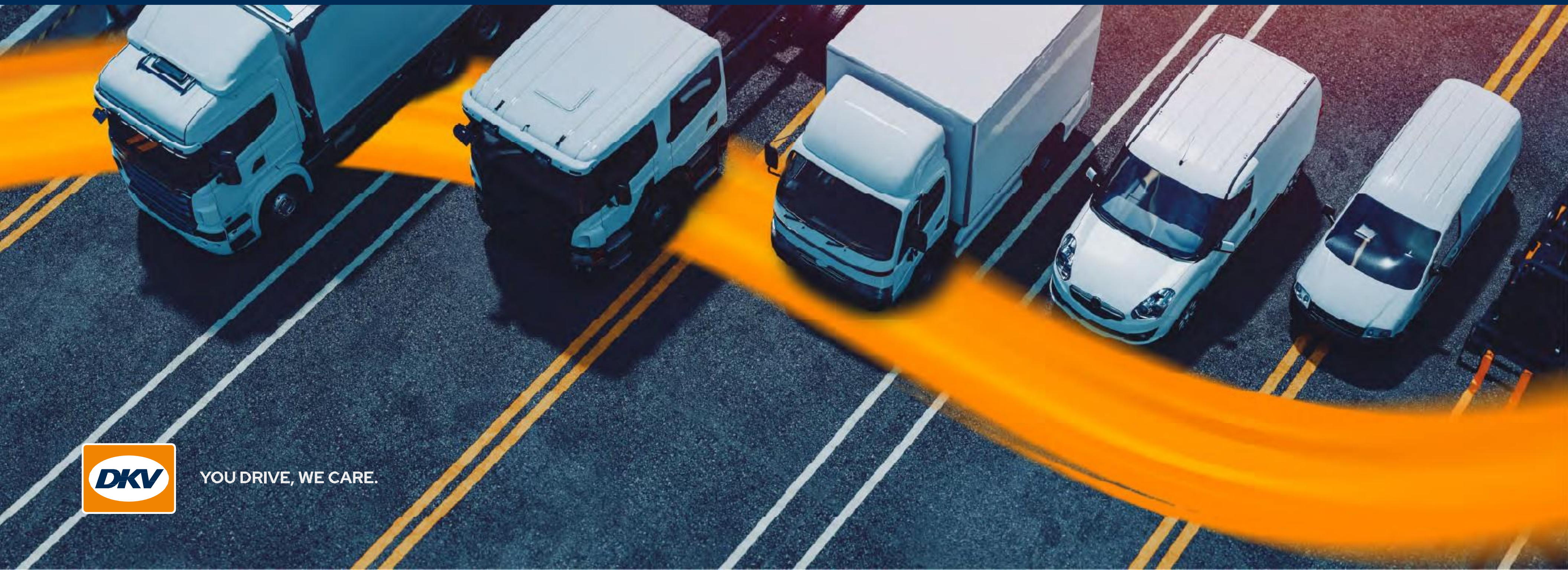


Raport DKV Mobility – Opracowanie 2025

Wyzwania biznesowe flot ciężarowych i osobowych w Polsce



YOU DRIVE, WE CARE.

Spis treści

Słowem wstępu	3
Wprowadzenie	4
Kierunki rozwoju flot ciężarowych w Polsce	5
Kierunki rozwoju flot dostawczych – lekkich pojazdów i busów – w Polsce	10
Kierunki rozwoju flot osobowych	15
Infrastruktura drogowa w Polsce okiem klientów DKV Mobility	20
Rozwój elektromobilności w Polsce	24
Kluczowe wnioski	28
Rekomendacje	31





Słowem wstępu

Transport drogowy odgrywa kluczową rolę w polskiej gospodarce (to nawet 6-8% PKB według danych Polskiego Instytutu Ekonomicznego!), stanowiąc fundament zarówno dla krajowego handlu, jak i międzynarodowej wymiany towarów. Floty pojazdów ciężarowych, dostawczych i osobowych są nieodzownym elementem efektywnego funkcjonowania przedsiębiorstw w różnych branżach. W obliczu dynamicznych zmian rynkowych, rosnących wymagań ekologicznych oraz postępu technologicznego, zarządzanie flotą stanowi coraz większe wyzwanie dla firm operujących w tym sektorze. Celem naszego badania jest analiza kluczowych aspektów związanych z funkcjonowaniem flot transportowych w Polsce. Skupiamy się na strukturze wiekowej pojazdów w trzech głównych kategoriach: ciężarowych, dostawczych i osobowych, co pozwala lepiej zrozumieć trendy i wyzwania związane z modernizacją floty. Badanie obejmuje także tendencje zakupowe oraz decyzje inwestycyjne podejmowane przez przedsiębiorstwa, w tym czynniki wpływające na wybór nowych pojazdów oraz sposoby ich finansowania.

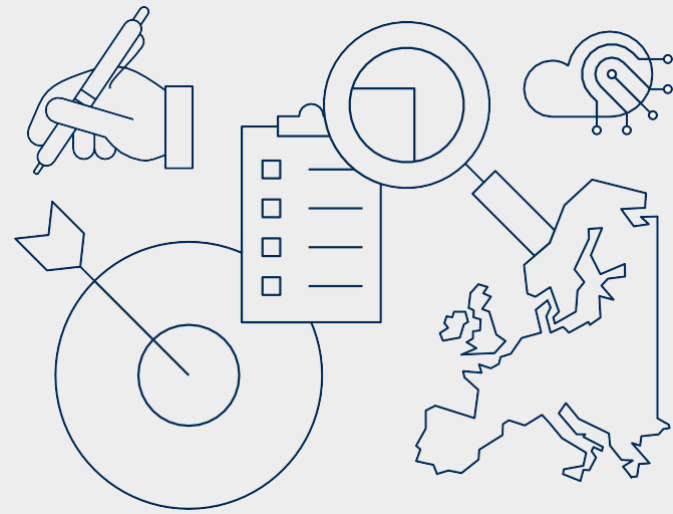
Dodatkowo, raport analizuje sposoby tankowania i serwisowania pojazdów, co pozwala na lepsze zrozumienie strategii eksploatacyjnych stosowanych przez polskie firmy. Istotnym aspektem badania jest również ocena poziomu infrastruktury drogowej, zarówno w kraju, jak i za granicą, co ma kluczowe znaczenie dla efektywności i kosztów transportu.

Mamy nadzieję, że prezentowane wnioski i analizy pozwolą lepiej zrozumieć wyzwania i potrzeby polskiego sektora transportowego.

Zapraszamy do lektury.

Anna Biekionis
Country Manager, DKV Mobility

Wprowadzenie



Cel badania

Przeprowadzone przez DKV Mobility Polska na ponad 500 właścicielach flot różnego typu, badanie ma na celu lepsze zrozumienie wyzwań i kontekstu decyzji biznesowych właścicieli firm (Transport, Spedycja, Logistyka (TSL)) oraz zarządców flot pojazdów osobowych w Polsce.

Główne cele to:

Zrozumienie kluczowych trendów w zarządzaniu flotą pojazdów, z uwzględnieniem charakterystyki floty.



wielkość floty



dominujący typ pojazdu

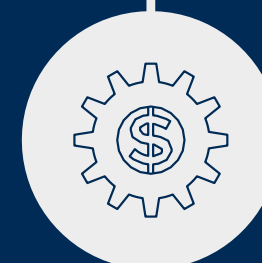


dominujący typ paliwa

Ocena wpływu na działalność transportową czynników:

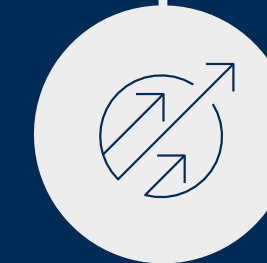
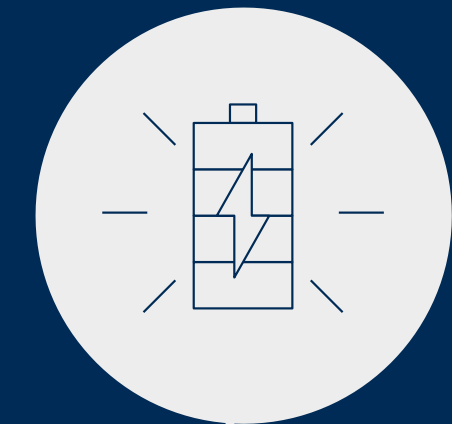


geopolitycznych

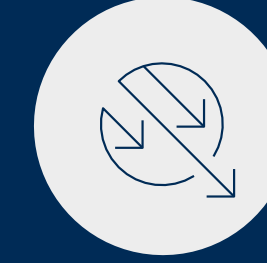


makroekonomicznych

Identyfikacja czynników wpływających na modernizację flot w kierunku szerszego zastosowania paliw alternatywnych.



czynnik stymulujące



czynnik hamujące

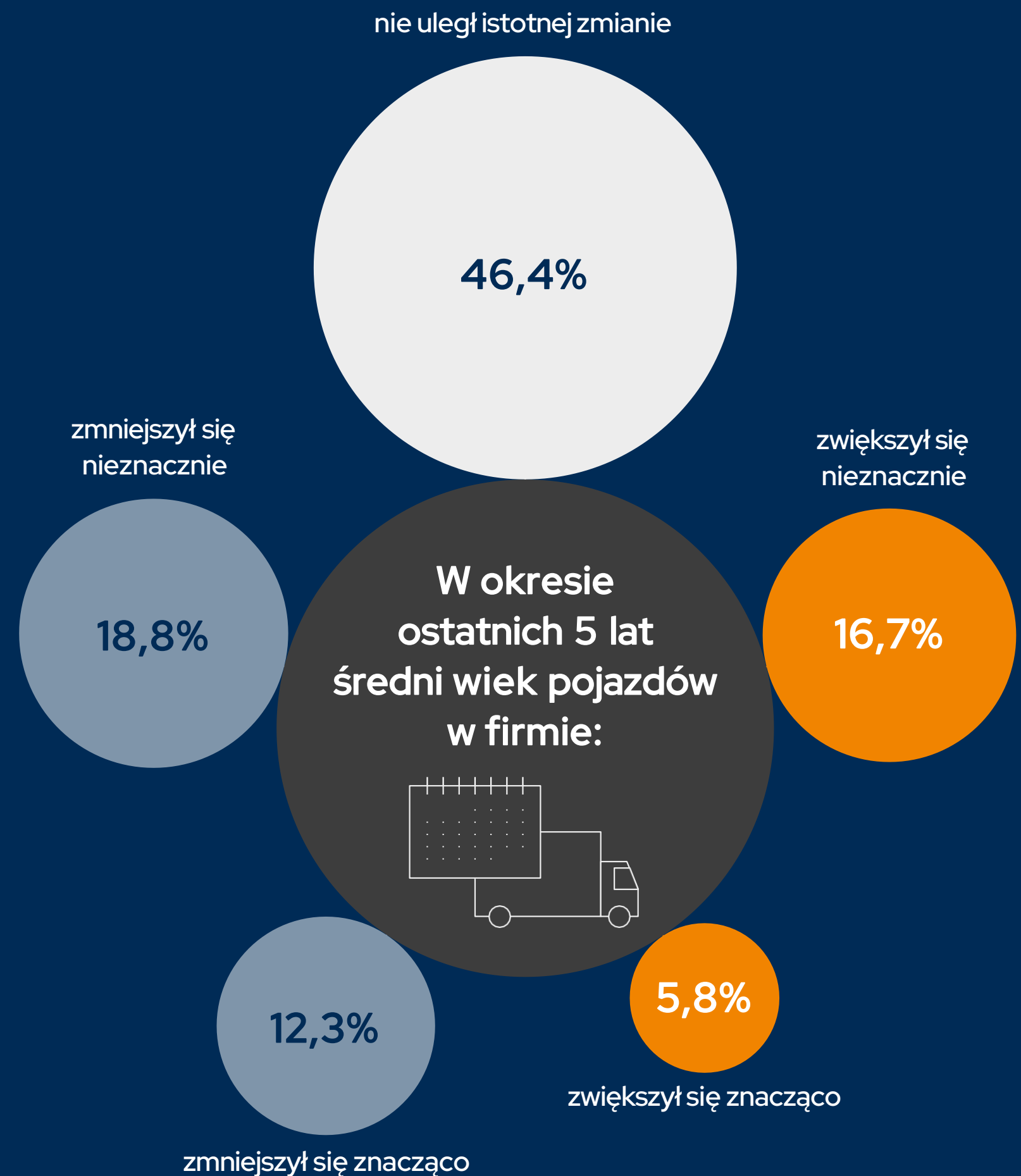
Kierunki rozwoju flot ciężarowych w Polsce



1 Stan floty pojazdów ciężarowych o masie pow. 3,5 t

Floty ciężarowe w Polsce utrzymują stosunkowo młody profil wiekowy. Ponad 73% firm deklaruje, że średni wiek ich pojazdów nie przekracza 5 lat, z czego 39,9% posiada flotę w wieku od 3 do 5 lat, a 33,3% operuje pojazdami młodszymi niż 3 lata. Pojazdy starsze niż 10 lat stanowią jedynie 6,5% całej floty, co wskazuje na dążenie przedsiębiorstw do regularnego odmładzania zasobów. Wyższy wiek we flocie ciężarowej osiągają z reguły pojazdy specjalne, takie jak holowniki, podnośniki czy inne modele ze specjalistyczną zabudową.

W ciągu ostatnich pięciu lat blisko połowa firm (46,4%) nie odnotowała znaczących zmian w strukturze wiekowej floty. Niemal co piąta firma (18,8%) przeprowadziła jej odmłodzenie, podczas gdy 16,7% wskazało na stopniowe starzenie się swoich pojazdów. Preferencje zakupowe firm transportowych wyraźnie wskazują na skłonność do inwestowania w nowe pojazdy – taką decyzję podejmuje ponad połowa przedsiębiorstw (50,72%). Pojazdy używane, ale nie starsze niż trzy lata, wybiera 29,71% firm. Wśród kluczowych czynników wpływających na decyzje zakupowe dominują względy optymalizacji podatkowej oraz wymogi środowiskowe, które wymuszają dostosowanie firm flotowych do coraz bardziej rygorystycznych norm emisji.



2 Co i gdzie tankują floty transportowe powyżej 3,5 t?

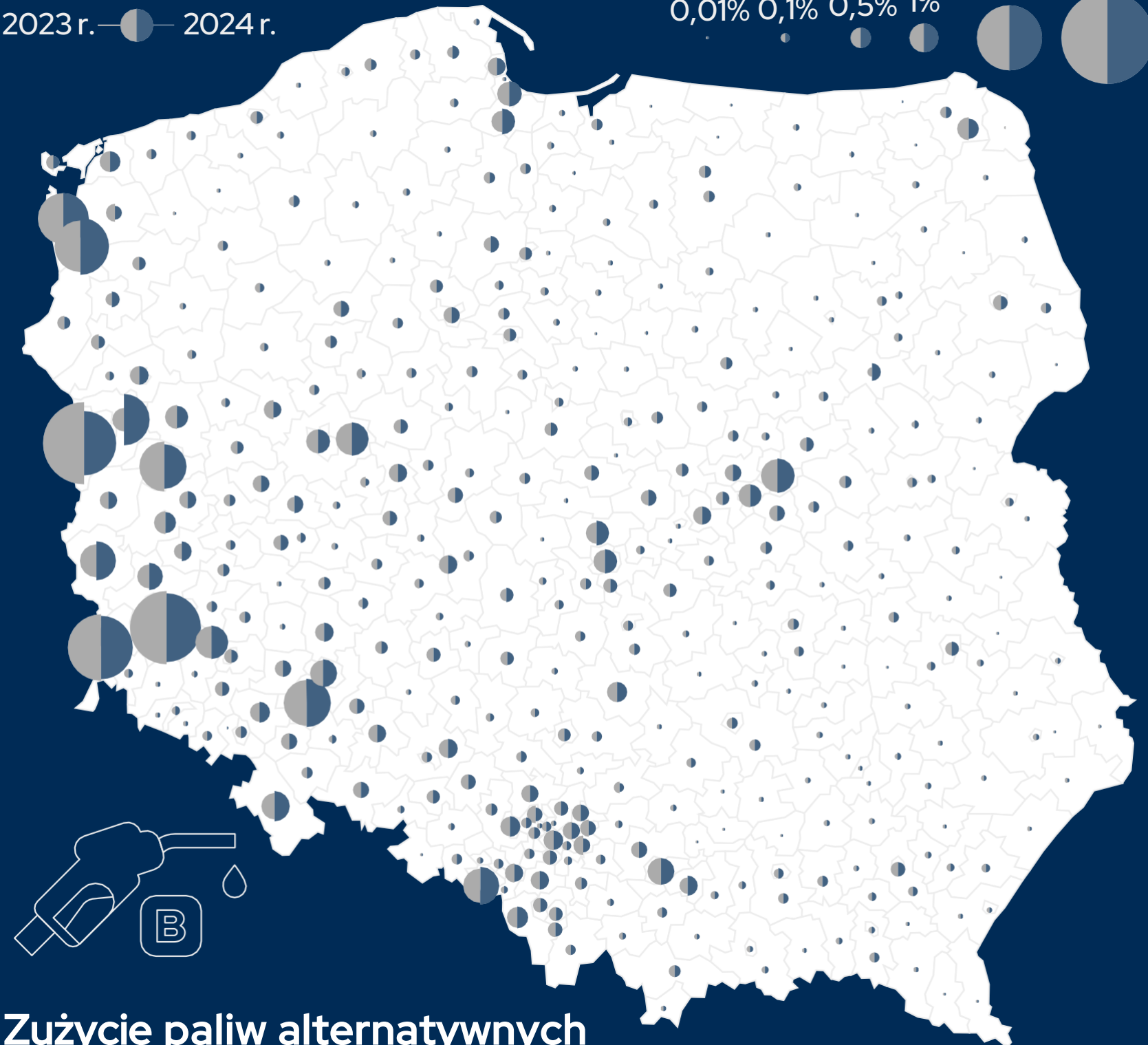
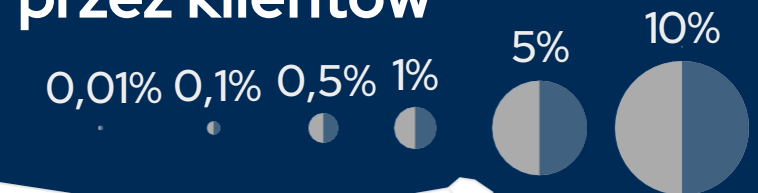
Ponad połowa firm (**53,6%**) wskazuje, że olej napędowy pozostanie podstawowym paliwem dla samochodów ciężarowych w Polsce. Największy potencjał zmian widoczny jest w technologii wodorowej - prawie **16%** firm deklaruje chęć wdrożenia tego rozwiązania, podczas gdy tylko **12%** rozważa pojazdy elektryczne.

Oczekiwania zarządzających flotami ciężarowymi względem paliw alternatywnych kontrastują ze stanem obecnym. Obecnie w tej kategorii dominuje gaz naturalny (CNG i LNG), który odpowiada za **89,88%** obrotu w segmencie pojazdów ciężarowych. Drugie HVO 100 odnotowało **3,69%** udziału w 2024 roku.

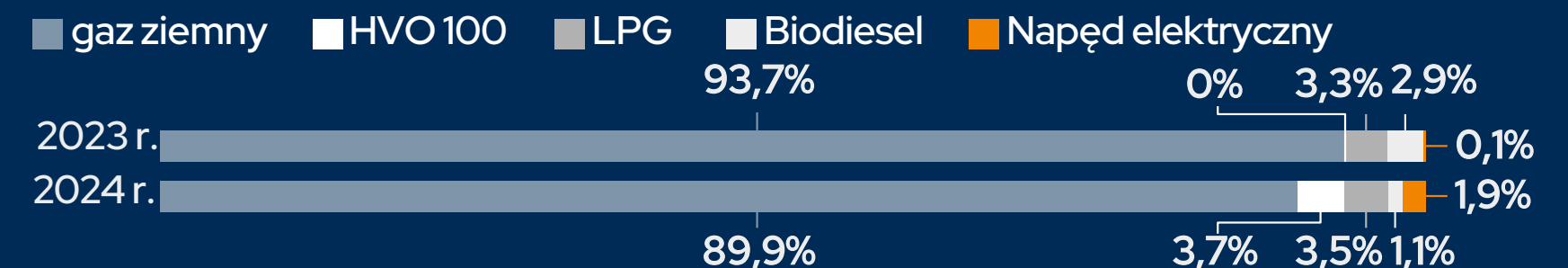
Analizując miejsca tankowania oleju napędowego, widać wyraźną dominację powiatów i miast nadodrzańskich, z największą koncentracją stacji paliw wykorzystywanych przez firmy transportowe w latach 2023-2024.

Ilość oleju napędowego kupiona przez klientów

2023 r. — 2024 r.

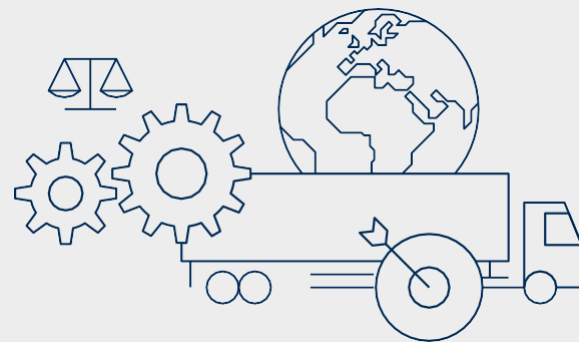


Zużycie paliw alternatywnych



3 Wyzwania rynkowe i czynniki wpływające na prowadzenie biznesu

Zarządzanie flotą ciężarową



wiąże się ono z wieloma wyzwaniami, wśród których najczęściej wskazywanym problemem są koszty napraw, serwisu i utrzymania pojazdów.

21,3%

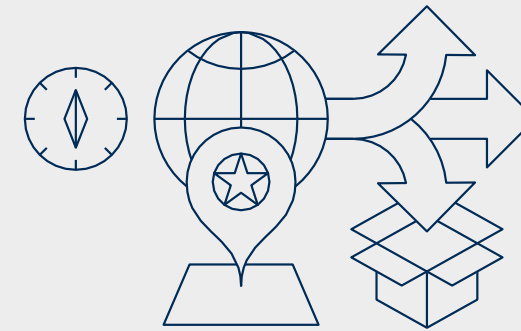
Na kolejnych miejscach znajdują się wydatki związane z bieżącą eksploatacją, w tym koszty paliwa,

17,9%

oraz koszty zakupu i finansowania posiadanej floty.

15,8%

Wybór kierunków geograficznych świadczonych usług



jest uzależniony od kilku kluczowych czynników. Najważniejszym z nich jest konieczność dostosowania tras do oczekiwań pracowników,

30,8%

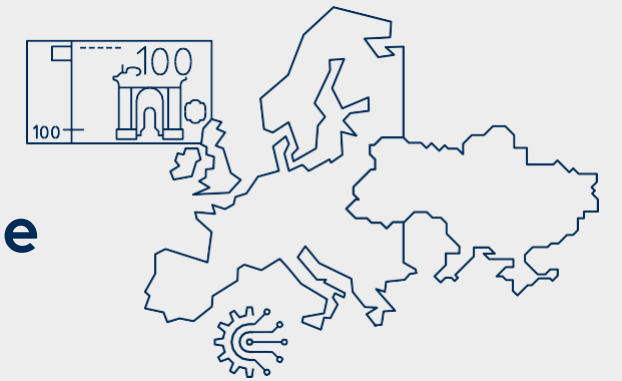
co wynika z pogłębiających się trudności w pozyskiwaniu nowych kierowców. Drugim istotnym aspektem są ceny paliw oraz opłaty drogowe i serwisowe,

27,4%

które w znaczącym stopniu determinują rentowność przewozów. Dodatkowo część firm wskazuje na spadek konkurencyjności spowodowany pojawieniem się tańszych przewoźników zza wschodniej granicy.

23,3%

Uwarunkowania makroekonomiczne i geopolityczne



Do kluczowych czynników należą: wojna w Ukrainie i związane z nią sankcje gospodarcze nakładane na Rosję,

24,0%

przywracanie kontroli granicznych przez niektóre państwa UE

17,9%

oraz napływ cudzoziemców spoza UE na rynek pracy.

Te elementy nie tylko wpływają na strukturę tras transportowych, ale również na dostępność i koszty pracy w branży.

15,9%

Komentarz eksperta



Dane wyraźnie pokazują, że polski transport ciężarowy pozostaje w trendzie odmładzania floty, co ma kluczowe znaczenie nie tylko dla efektywności operacyjnej, ale także spełniania coraz bardziej restrykcyjnych wymagań środowiskowych w Unii Europejskiej. Optymalizacja podatkowa i konieczność dostosowania się do regulacji dotyczących emisji CO² stają się priorytetami przy wyborze nowych pojazdów.

Branża transportowa jest nadal ostrożna wobec alternatywnych źródeł napędu, a infrastruktura do ich obsługi rozwija się nierównomiernie. Wodorowe i elektryczne rozwiązania są postrzegane jako potencjalne kierunki przyszłości, ale wciąż brakuje zachęt ekonomicznych oraz odpowiedniego zaplecza technologicznego, które mogłyby przyspieszyć ich wdrożenie.

Rosnące koszty eksploatacyjne i niepewność geopolityczna to największe wyzwania dla branży transportowej w Polsce. Firmy stoją przed trudnymi decyzjami dotyczącymi optymalizacji działalności w obliczu rosnących cen paliw, problemów kadrowych oraz konkurencji ze strony zagranicznych przewoźników. Adaptacja do dynamicznie zmieniającej się sytuacji rynkowej będzie kluczowym czynnikiem decydującym o przyszłości sektora.



Jerzy Jezuit

Area Sales Manager, DKV Mobility

Kierunki rozwoju flot dostawczych – lekkich pojazdów i busów – w Polsce

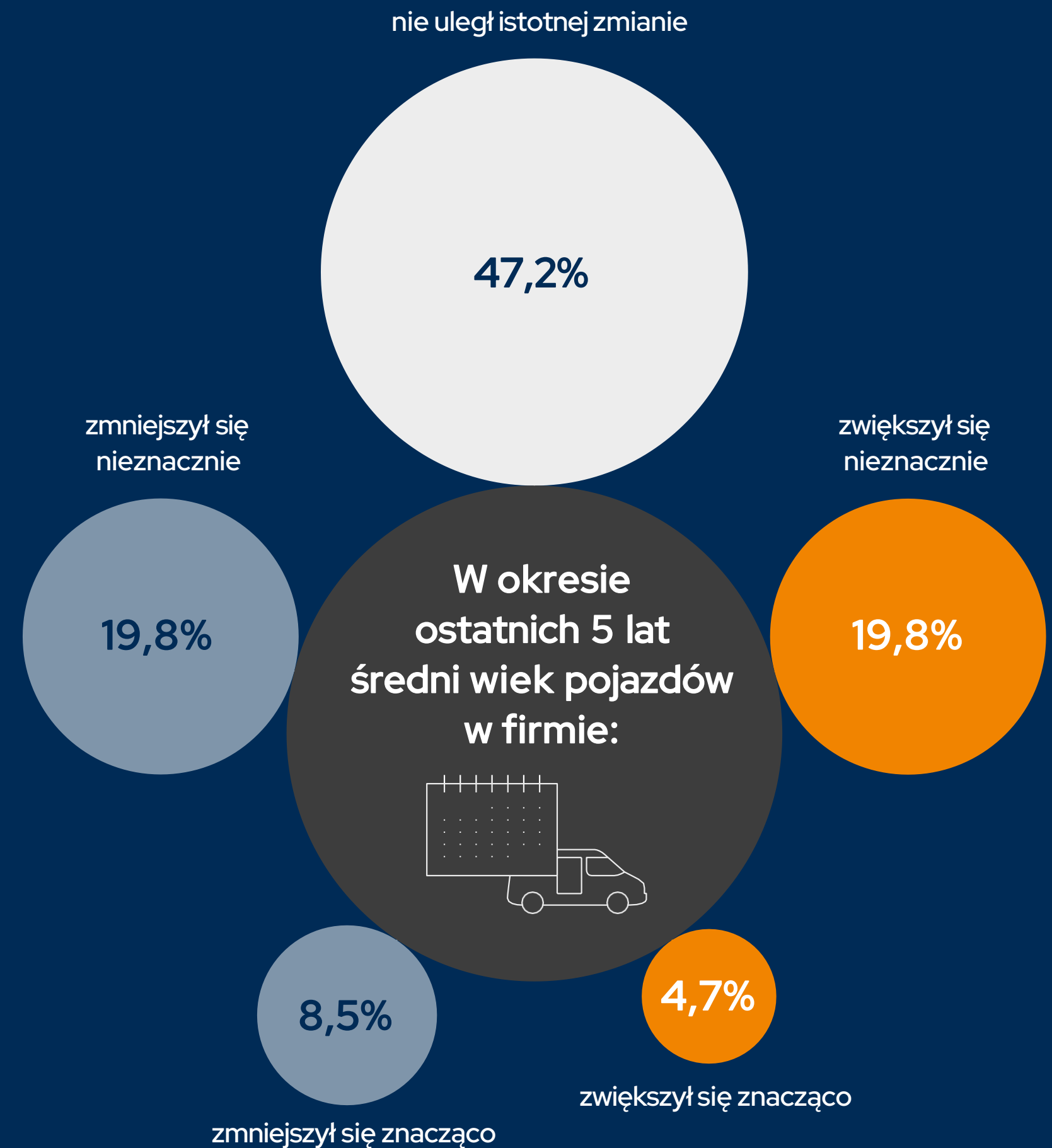


1 Stan floty pojazdów ciężarowych o masie do 3,5t

Floty lekkich pojazdów dostawczych i busów w Polsce charakteryzują się stosunkowo młodym wiekiem. Aż **68,9%** firm deklaruje, że ich pojazdy mają mniej niż 5 lat, z czego największy odsetek stanowią te w wieku 3-5 lat (**43,4%**). Natomiast jedynie **7,5%** firm posiada pojazdy starsze niż 10 lat, co świadczy o rosnącej dbałości o nowoczesność i efektywność eksploatacyjną flot. Podobnie jak w przypadku pojazdów ciężarowych (pow. 3,5 tony), średni wiek pojazdów przewyżniają pojazdy o specjalnym przeznaczeniu. Ich przeciętny okres eksploatacji jest dłuższy niż w przypadku tradycyjnych pojazdów dostawczych.

Jeśli spojrzymy na zmiany średniego wieku pojazdów w ciągu ostatnich pięciu lat, zauważymy, że u prawie połowy firm (**47,2%**) nie nastąpiły istotne różnice. Niemal **20%** przedsiębiorstw zdecydowało się jednak na odmłodzenie swoich flot, podczas gdy dokładnie taki sam odsetek zanotował ich starzenie się.

Preferencje zakupowe potwierdzają trend modernizacyjny – ponad połowa firm (**52,83%**) wybiera nowe pojazdy, a kolejne **31,13%** decyduje się na modele używane, ale nie starsze niż trzy lata. Tylko **16%** przedsiębiorców jest skłonnych nabyć samochody starsze. Decyzje zakupowe są głównie determinowane optymalizacją podatkową oraz wymogami środowiskowymi, które coraz bardziej wpływają na strategię inwestycyjne w sektorze transportowym.

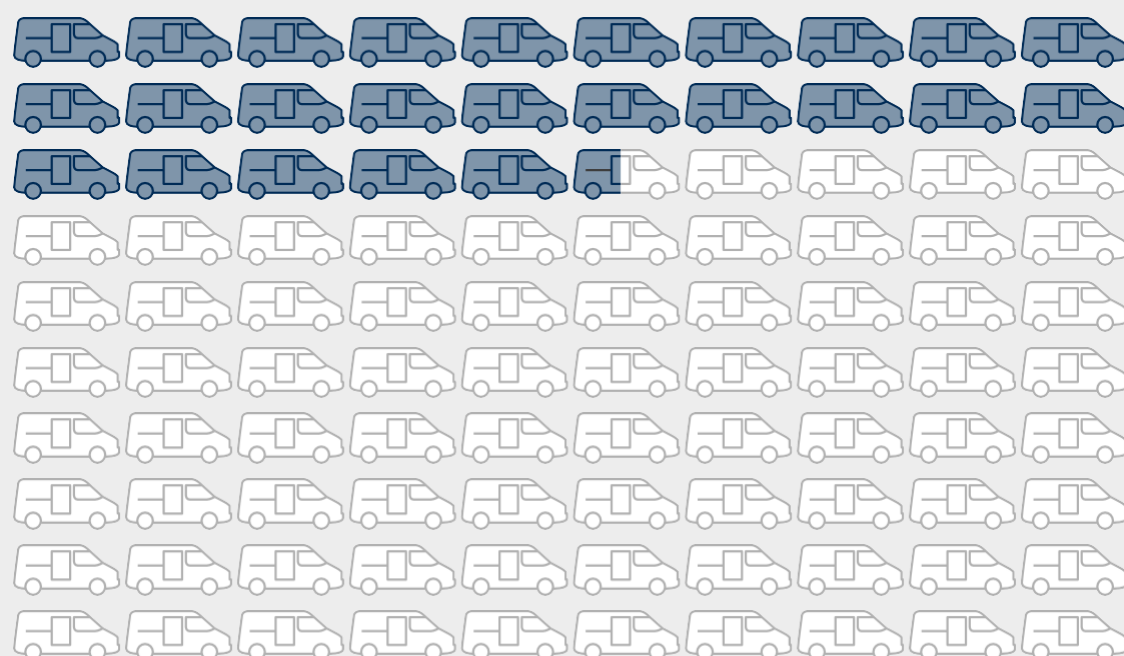


2 Co i gdzie tankują floty transportowe?

Wśród lekkich pojazdów dostawczych i busów olej napędowy pozostaje dominującym źródłem energii i nic nie wskazuje na to, aby w najbliższym czasie miało się to zmienić. Mimo to, użytkownicy tych pojazdów wykazują większą skłonność do przechodzenia na napędy elektryczne niż firmy zarządzające flotami ciężarowymi. Zainteresowanie takim rozwiązaniem w perspektywie w przeciągu najbliższej dekady deklaruje co czwarta firma.

Firmy rozważające zakup samochodów elektrycznych w perspektywie 10 lat

25,5%



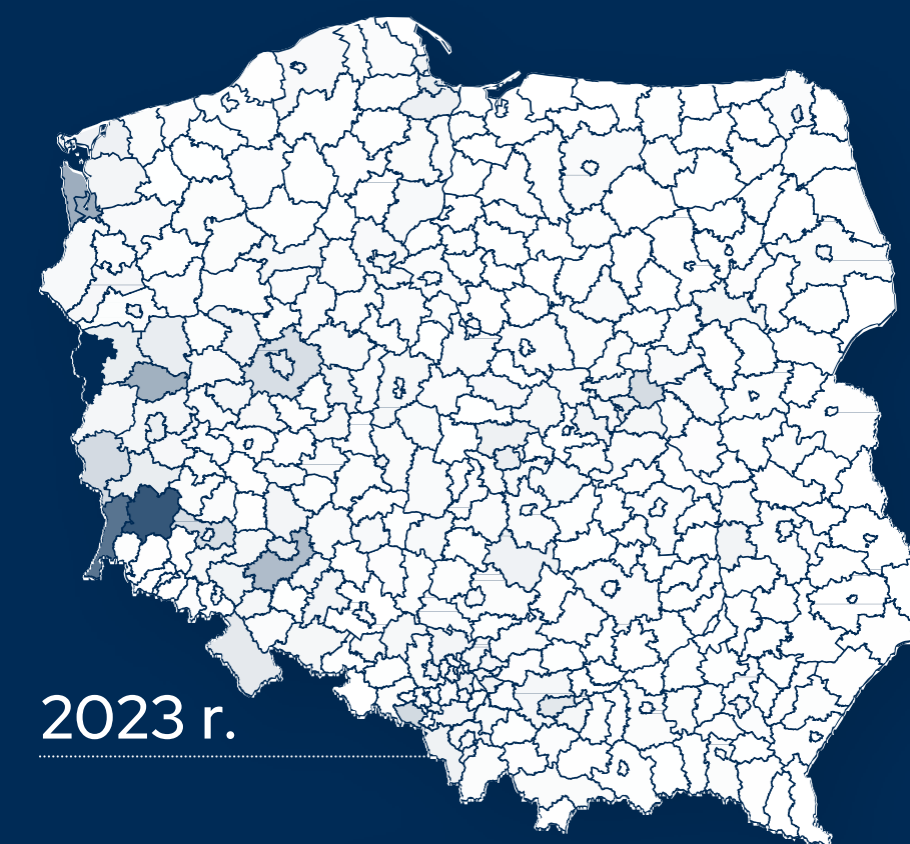
Stopień akceptacji dla napędów elektrycznych jest silnie związany z obszarem działalności firm. Przedsiębiorstwa operujące głównie na rynkach zagranicznych oraz działające zarówno w Polsce, jak i za granicą, w większości (odpowiednio **52%** i **48%**) nie planują zmiany źródła zasilania pojazdów. Z kolei firmy, które realizują transport wyłącznie na terenie Polski, wykazują znacznie większą gotowość na elektryfikację swoich flot. Największy odsetek deklaracji przejścia na pojazdy elektryczne występuje wśród przedsiębiorstw działających jedynie w obrębie najbliższego województwa (**47%**) oraz tych, które obejmują swoim zasięgiem całą Polskę (**35,5%**).



Ilość oleju napędowego kupiona przez klientów



0% 8,5%



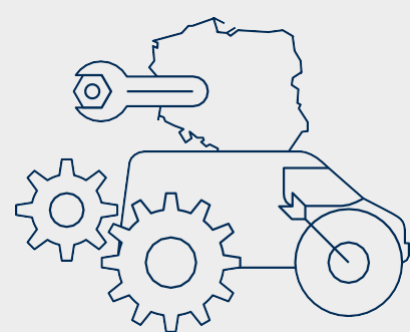
2023 r.



2024 r.

3 Wyzwania rynkowe i czynniki wpływające na prowadzenie biznesu

Zarządzanie flotą lekkich pojazdów dostawczych



wiąże się z wieloma wyzwaniami, spośród których największym jest kontrola kosztów serwisu i utrzymania pojazdów.

24,9%

Nieco mniej przedsiębiorstw uważa, że największym problemem jest koszt zakupu i finansowania floty,

19,5%

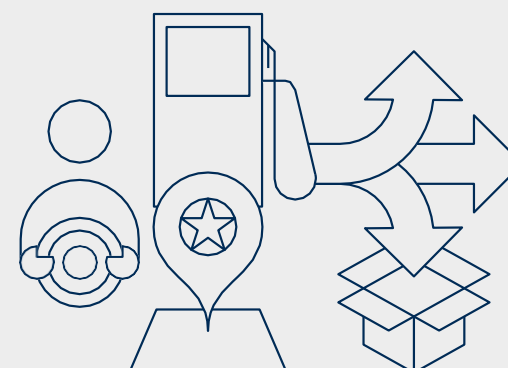
Kolejnym wyzwaniem są bieżące wydatki związane z eksploatacją, w tym na paliwo.

18,4%

Na kolejnym miejscu respondenci wskazali koszty ubezpieczeń pojazdów.

12,3%

Wybór kierunków geograficznych świadczonych usług



jest w największym stopniu uzależniony od kosztów paliw oraz opłat drogowych i serwisowych.

32,8%

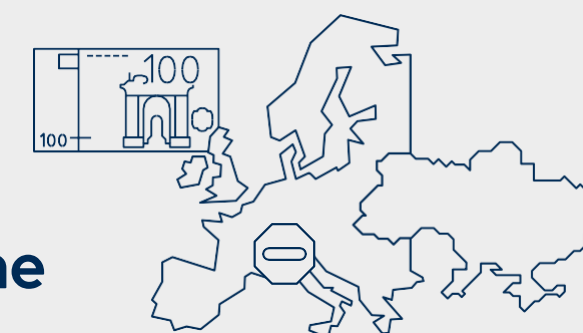
Na drugim miejscu znalazła się konieczność dostosowania tras do wymagań pracowników, co ma związek z narastającym problemem braku kierowców.

24,6%

Taką samą wartość wskazań uzyskał spadek konkurencyjności polskich przewoźników w wyniku pojawienia się tańszych ofert firm zza wschodniej granicy.

24,6%

Uwarunkowania makroekonomiczne i geopolityczne



w znacznym stopniu determinują działalność firm transportowych również w tej kategorii pojazdów. Wprowadzenie kontroli granicznych przez niektóre kraje UE wpłynęło na funkcjonowanie prawie co czwartej firmy.

23,4%

Nieomal co piąta wskazuje na znaczenie napływu pracowników spoza Unii Europejskiej

18,1%

oraz na sankcje nałożone na Rosję w związku z wojną na Ukrainie.

18,1%

Duże znaczenie ma również Brexit, który wciąż oddziałuje na przedsiębiorstwa operujące na rynku międzynarodowym.

16,0%

Komentarz eksperta



Młoda flota lekkich pojazdów dostawczych i busów jest efektem nie tylko wymagań rynkowych, ale również dynamicznie zmieniających się przepisów dotyczących emisji spalin oraz optymalizacji kosztów operacyjnych. Nowoczesne pojazdy pozwalają na oszczędność paliwa, zmniejszenie kosztów serwisowych i dostosowanie się do coraz surowszych norm środowiskowych, co czyni je bardziej opłacalnym wyborem dla firm transportowych.

Sektor lekkich pojazdów dostawczych jest bardziej otwarty na elektryfikację niż branża transportu ciężkiego, głównie ze względu na krótsze trasy i dostępność infrastruktury ładowania w miastach. Niemniej jednak, na szeroką skalę proces ten będzie możliwy dopiero w momencie, gdy rozwój sieci ładowania obejmie także mniejsze miejscowości oraz trasy międzymiastowe w jeszcze większym stopniu.

Zarządzanie flotą lekkich pojazdów dostawczych staje się coraz bardziej wymagające, zarówno ze względu na rosnące koszty operacyjne, jak i zmieniające się warunki geopolityczne. Optymalizacja kosztów, w tym wybór najkorzystniejszych tras oraz adaptacja do nowych regulacji, będzie kluczowa dla przyszłej konkurencyjności firm transportowych.



Jerzy Jezuit

Area Sales Manager, DKV Mobility

Kierunki rozwoju flot osobowych w Polsce

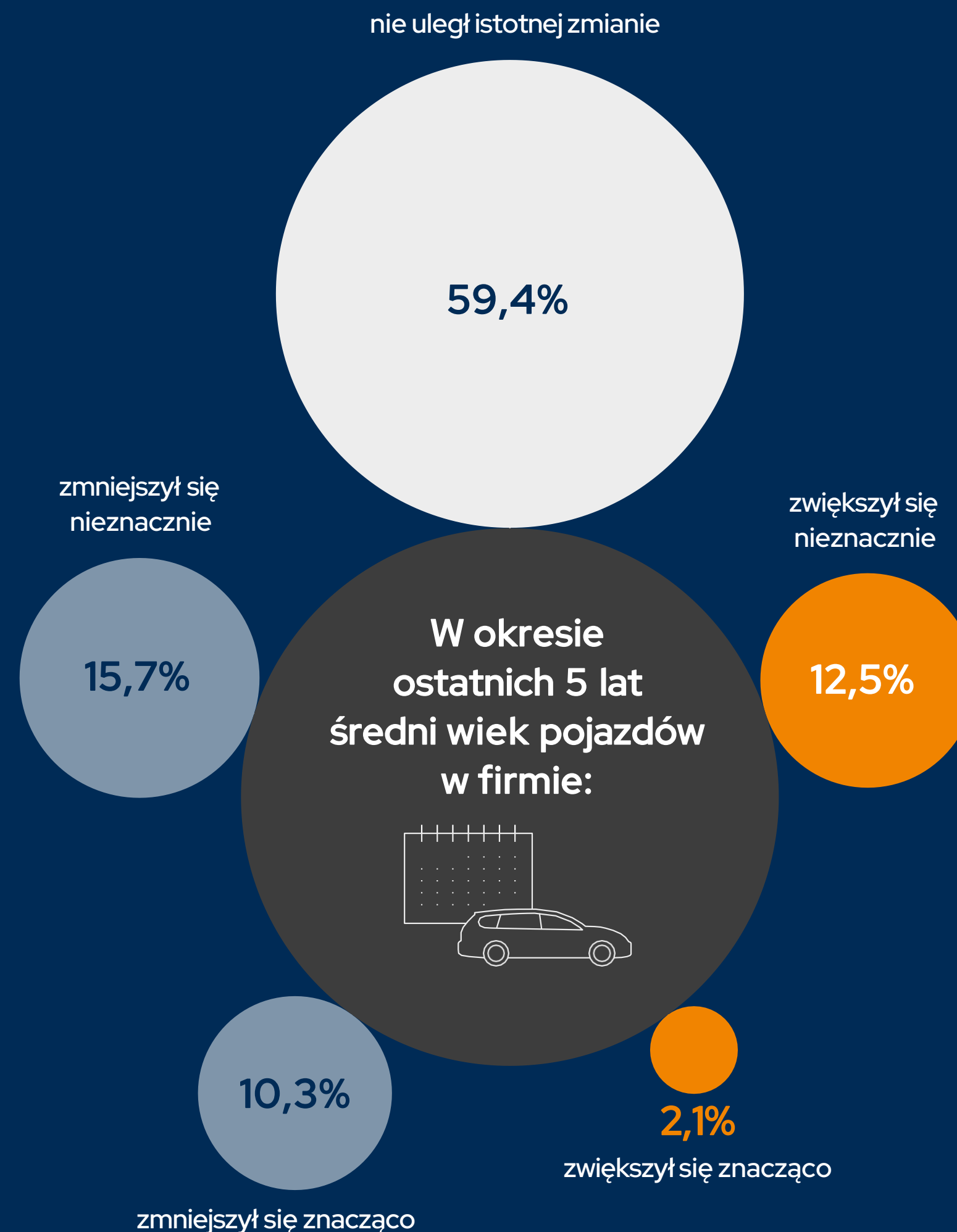


1 Stan floty osobowej

Floty osobowe w Polsce charakteryzują się najmłodszą strukturą wiekową spośród wszystkich analizowanych segmentów. Aż **74,7%** firm deklaruje, że ich pojazdy mają mniej niż 5 lat, z czego **42,7%** to samochody w wieku od 3 do 5 lat, a **32%** nie przekracza 3 lat. Tylko **6,4%** przedsiębiorstw użytkuje auta starsze niż 10 lat, co wskazuje na wyraźny trend regularnej wymiany pojazdów.

Analiza zmian w średnim wieku flot osobowych w ostatnich pięciu latach pokazuje, że **59,4%** firm nie odnotowało istotnych różnic. Jednocześnie **15,7%** przedsiębiorstw wskazało na odmłodzenie swoich flot, natomiast w **12,5%** przypadków doszło do ich starzenia się.

Preferencje zakupowe wyraźnie wskazują, że firmy w Polsce stawiają na nowe pojazdy – **66,55%** przedsiębiorstw deklaruje zakup fabrycznie nowych samochodów, podczas gdy **25,62%** wybiera pojazdy używane nie starsze niż 3 lata. Kluczowymi czynnikami wpływającymi na te decyzje są optymalizacja podatkowa oraz wymogi środowiskowe. To potwierdza, że floty osobowe są regularnie odnawiane w cyklu około pięcioletnim, zgodnie z okresem amortyzacji.



2 Co i gdzie tankują floty osobowe?

W przeciwieństwie do flot ciężarowych, które skupiają swoje zakupy w pobliżu granic czy tankują na wybranych lokalizacjach wewnątrz kraju, gdzie bardzo istotną rolę gra cena, floty osobowe zaopatrują się w większych miastach i na głównych trasach tranzytowych. Przywiązanie do konkretnych stacji jest nieporównywalnie mniejsze niż ma to miejsce w segmencie ciężarowym. Klient posiadający flotę osobową jest dużo bardziej wymagający w aspekcie możliwości systemu do zarządzania kartami oraz dodatkowymi funkcjonalnościami związanymi wykraczającymi poza standardowe użytkowanie kart flotowych.

Interesujące wnioski przynosi analiza gotowości firm do przejścia na paliwa alternatywne w perspektywie najbliższych 10 lat, przy założeniu, że infrastruktura ich dystrybucji osiągnie poziom porównywalny z paliwami konwencjonalnymi. Obecnie **35,2%** przedsiębiorstw deklaruje brak chęci zmiany napędu, podczas gdy **34,2%** wskazuje na energię elektryczną jako najbardziej prawdopodobne przyszłe rozwiązanie. Wodór wybiera **22,4%** ankietowanych, a gaz ziemny pozostaje marginalnym wyborem na poziomie **5,7%**.

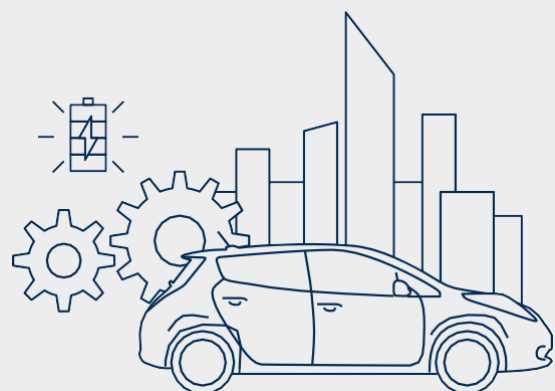
Floty osobowe wykazują najwyższą otwartość na elektryfikację wśród analizowanych segmentów, co wynika m.in. z najszerszej oferty modelowej pojazdów elektrycznych oraz dynamicznie rozwijającej się infrastruktury ładowarek publicznych.

Ładowanie pojazdów EV w Polsce z kartami DKV Mobility w latach 2023 – 2024



3 Wyzwania rynkowe i czynniki wpływające na prowadzenie biznesu

Zarządzanie flotą osobową



wiąże się z wieloma wyzwaniami, spośród których największym pozostaje kontrola kosztów zakupu i finansowania pojazdów

24,7%

Nie mniej istotne są wydatki związane z serwisem i naprawami, które stanowią wyzwanie dla co piątej firmy

20,9%

a także rosnące koszty bieżącej eksploatacji, w tym paliwa.

17,2%

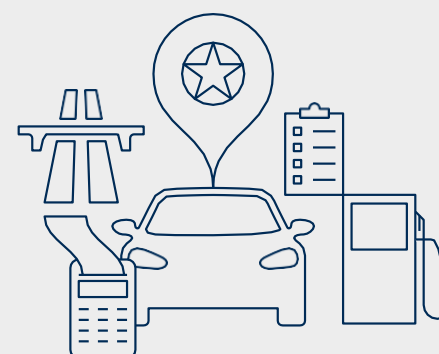
Firmy zmagają się także z wydatkami na ubezpieczenie pojazdów

13,9%

oraz z optymalizacją wykorzystania posiadanej floty.

8,7%

Wybór kierunków geograficznych świadczonych usług



Wpływają na nie czynniki rynkowe i ekonomiczne. Najczęściej wskazywanym aspektem są ceny paliw oraz opłat drogowych i serwisowych.

44,4%

Kolejnym istotnym czynnikiem jest konieczność dostosowania tras do wymagań pracowników w kontekście trudności z pozyskaniem nowych kierowców.

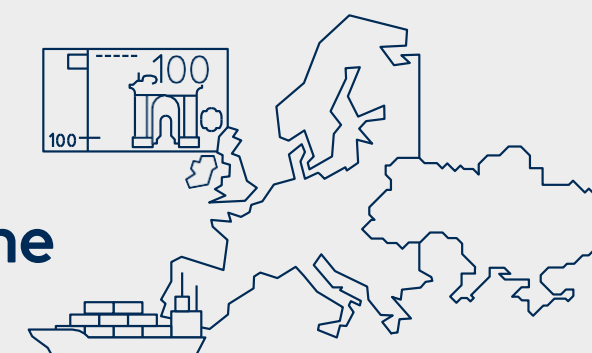
29,2%

Jak też zmiany popandemiczne na rynku, takie jak dywersyfikacja łańcucha dostaw czy rozwój e-commerce, który wpłynął na nowe schematy logistyczne i wymagania transportowe.

13,9%

Upraszczając - to często kierowca decyduje, gdzie będzie tankował swój samochód służbowy a zarządzający flotą udaje, że tego nie widzi albo otwarcie toleruje taką sytuację.

Uwarunkowania makroekonomiczne i geopolityczne



Odgrywają one kluczową rolę w działalności flot osobowych. Istotnym czynnikiem dla firm jest przywracanie kontroli granicznych przez niektóre kraje UE.

25,3%

Modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej w Polsce i Europie, w tym projekty finansowane ze środków unijnych.

21,2%

Wojna w Ukrainie oraz sankcje gospodarcze nakładane na Rosję.

19,2%

Globalne zmiany w transporcie morskim, lotniczym i kolejowym.

13,1%

Wpływ napływu cudzoziemców spoza UE na rynek pracy w Polsce i innych krajach europejskich.

10,1%

Komentarz eksperta



Floty osobowe są najdynamiczniej odnawianym segmentem na rynku. Widoczna skłonność do inwestowania w nowe pojazdy wynika zarówno z korzyści podatkowych, jak i dążenia firm do minimalizowania kosztów serwisowania starszych aut. W porównaniu do flot ciężarowych i dostawczych, tempo modernizacji jest tu znacznie szybsze.

W segmencie flot osobowych widać największą gotowość do transformacji energetycznej. Połowa firm rozważa alternatywne źródła napędu, a popularność elektryfikacji wynika nie tylko z regulacji środowiskowych, ale również z coraz lepszej dostępności infrastruktury oraz niższych kosztów eksploatacji pojazdów elektrycznych.

Koszty finansowania, paliwa i serwisu pozostają głównymi wyzwaniami dla menedżerów flot osobowych. Wzrost cen oraz zmieniające się realia geopolityczne wymagają elastyczności i nowych strategii zarządzania flotą. W porównaniu do flot ciężarowych, wśród aut osobowych większą rolę odgrywają także zmiany społeczne, takie jak trudności w rekrutacji kierowców czy rosnące wymagania dotyczące komfortu użytkowania pojazdów



Michał Wadowski
Sales Fleet Manager, DKV Mobility

Infrastruktura
drogowa
w Polsce oczami
ankietowanych
przez DKV Mobility



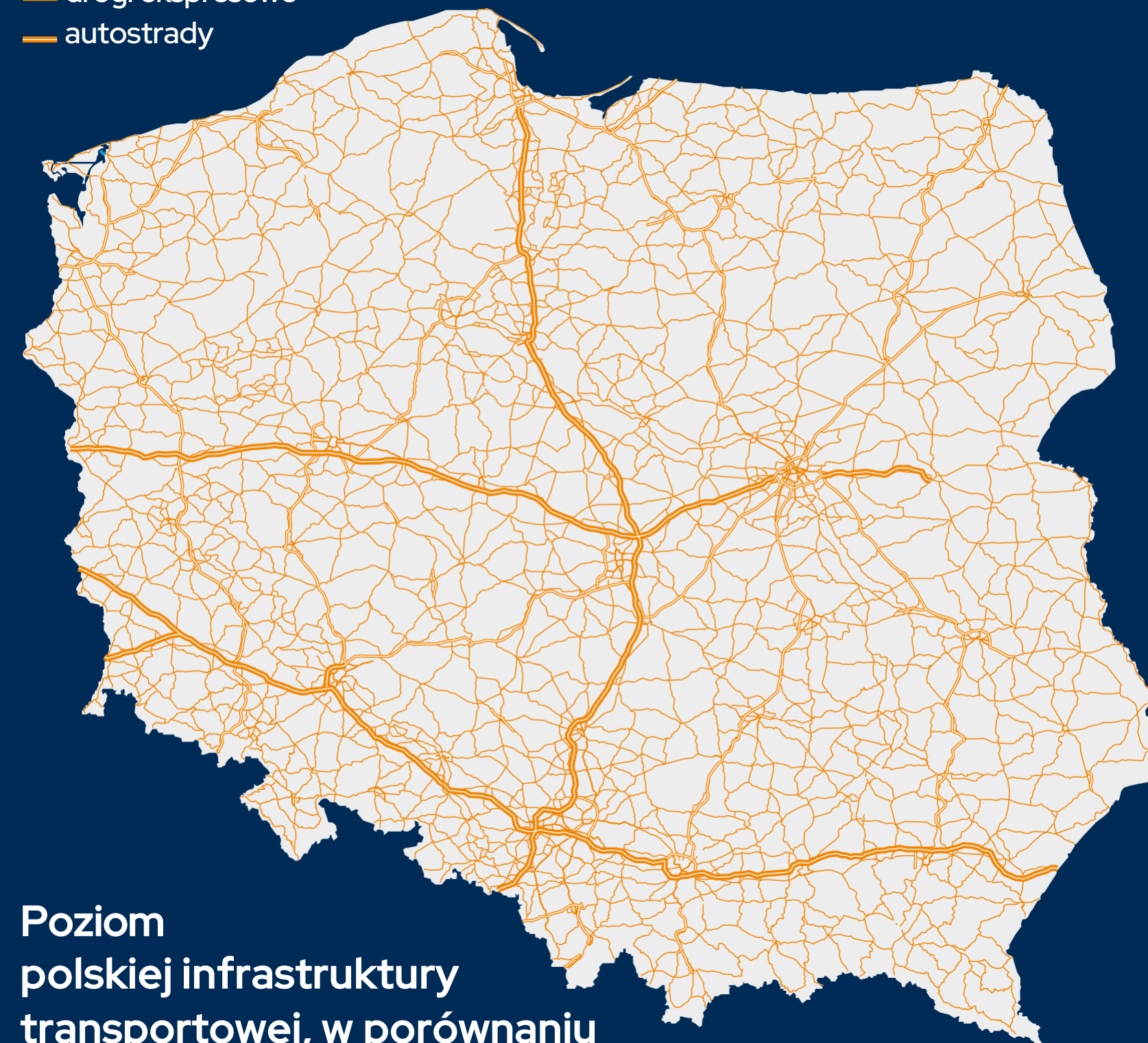
Infrastruktura drogowa w Polsce oczami ankietowanych przez DKV Mobility

W ciągu ostatnich pięciu lat infrastruktura transportowa w Polsce uległa znaczącej poprawie – to zgodna opinia zarówno zarządców flot osobowych, jak i ciężarowych. Rozwój sieci drogowej, modernizacja tras oraz nowe inwestycje przyczyniły się do usprawnienia transportu i logistyki w kraju. Jednocześnie badanie wskazuje na pewne regionalne różnice w jakości infrastruktury – **50%** ankietowanych zauważa niewielkie zróżnicowanie poziomu w poszczególnych częściach kraju, natomiast **14%** uznaje te różnice za poważne. Co trzeci respondent (**35,5%**) uważa, że infrastruktura w Polsce jest spójna, co może wskazywać na skuteczność programów inwestycyjnych w mniej rozwiniętych regionach.

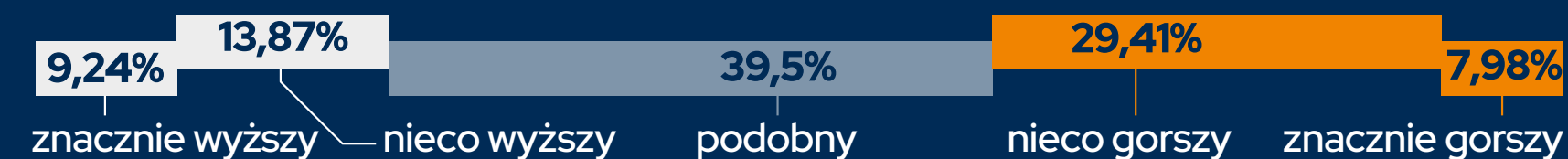
Jednym z kluczowych obszarów wymagających dalszego rozwoju jest infrastruktura dla pojazdów elektrycznych. Wśród badanych widoczna jest duża rozbieżność między oceną sieci ładowarek w Polsce a ich dostępnością za granicą. Choć krajowa infrastruktura EV rozwija się dynamicznie, nadal pozostaje w tyle za zachodnioeuropejskimi standardami, co stanowi wyzwanie dla firm stopniowo przechodzących na bardziej ekologiczne rozwiązania transportowe.

Infrastruktura drogowa w Polsce w lutym 2025 roku

— drogi ekspresowe
— autostrady



Poziom polskiej infrastruktury transportowej, w porównaniu do infrastruktury zagranicznej jest:

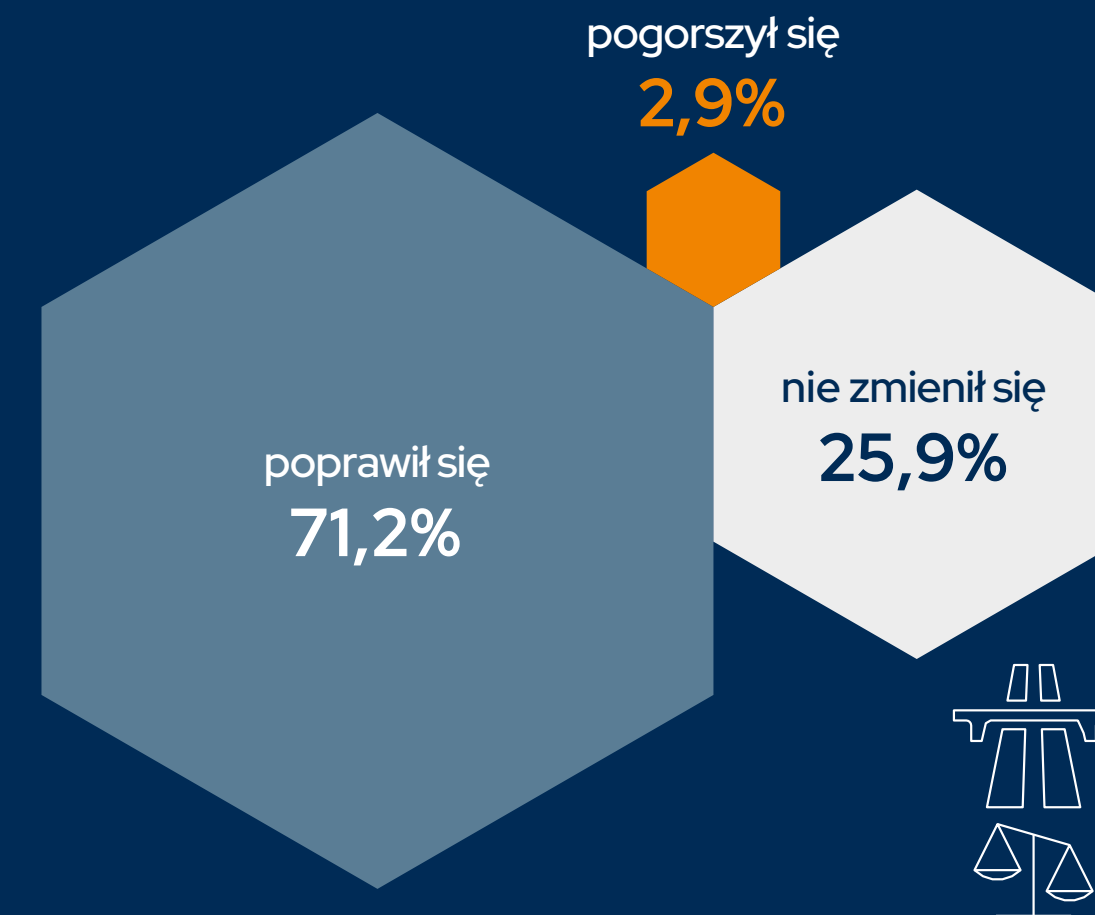


Infrastruktura drogowa w Polsce oczami ankietowanych przez DKV Mobility

Porównując polską infrastrukturę drogową z zagraniczną, oceny różnią się w zależności od segmentu floty. Wśród zarządców flot osobowych i minibusów niemal połowa (**47,73%**) uważa, że poziom infrastruktury w Polsce jest zbliżony do standardów europejskich, podczas gdy **23,6%** ocenia go jako wyższy, a **30%** jako niższy. W segmencie pojazdów ciężarowych i dostawczych oceny są bardziej krytyczne – **43,76%** ankietowanych uznaje infrastrukturę drogową za granicą za lepiej rozwiniętą, **32,61%** nie widzi istotnych różnic, a jedynie **24,63%** uważa, że Polska oferuje lepsze warunki dla transportu ciężkiego niż inne kraje.

Wskazania dotyczące najlepszej infrastruktury w Europie jednoznacznie wskazują Niemcy jako lidera. Wśród flot osobowych aż **54,5%** respondentów ocenia niemieckie drogi jako najlepsze, a kolejne miejsca zajmują Austria (**18,2%**) i Holandia (**6,8%**). Podobne wyniki obserwujemy w segmencie flot ciężarowych i dostawczych – Niemcy pozostają liderem (**42%**), a za nimi plasują się Austria (**15,2%**) i Francja (**9,4%**).

Poziom infrastruktury transportowej (w tym np. jakość i struktura sieci drogowej, dostępność punktów obsługi pojazdów) dla prowadzenia działalności transportowej na terenie Polski w ciągu ostatnich 5 lat:



Poziom infrastruktury transportowej wpływającej odczuwalnie na organizację i efektywność prowadzonej działalności transportowej (w tym np. jakość i struktura sieci drogowej, dostępność punktów obsługi pojazdów) w zależności od regionu Polski jest:



Komentarz eksperta



Wyniki badania przeprowadzone przez DKV Mobility na reprezentatywnej grupie przedsiębiorców flotowych pokazują, że Polska dokonała znaczącego postępu w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, jednak wciąż istnieją wyraźne obszary do dalszej poprawy. Regionalne różnice w jakości dróg stopniowo się zmniejszają, co sugeruje, że inwestycje w mniej rozwiniętych częściach kraju przynoszą oczekiwane efekty. Jednocześnie polska infrastruktura dla transportu ciężkiego pozostaje w tyle za zachodnio europejskimi standardami, a brak wystarczającej liczby stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych może spowalniać transformację energetyczną flot. W nadchodzących latach kluczowe będzie utrzymanie wysokiego tempa modernizacji oraz rozwój rozwiązań wspierających zrównoważony transport.

Michał Wadowski
Sales Fleet Manager, DKV Mobility



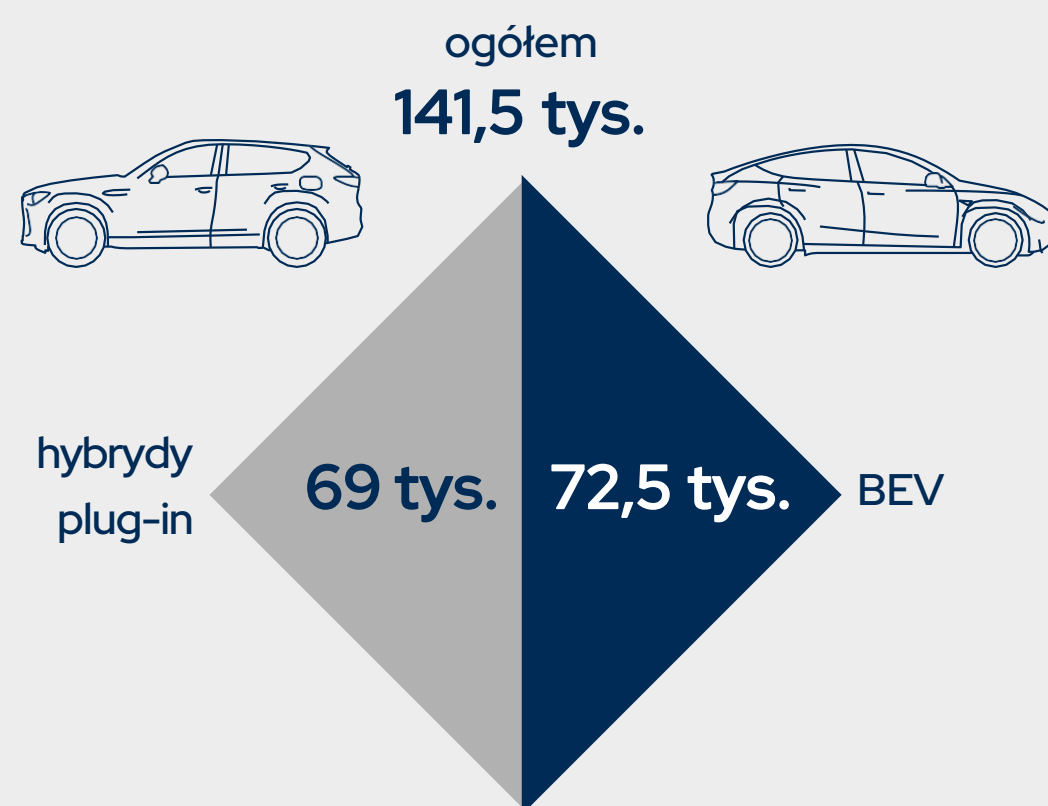
Rozwój elektromobilności w Polsce



Sektor elektromobilności w Polsce

Rozwija się dynamicznie, choć wciąż pozostaje daleko w tyle za liderami europejskimi. Opierając się o dane z raportu PEVO index, w ciągu ostatnich pięciu lat liczba pojazdów elektrycznych na polskich drogach wzrosła niemal piętnastokrotnie, osiągając na koniec 2024 roku poziom **141,5 tysiąca** zarejestrowanych pojazdów. W tej grupie dominują hybrydy plug-in (**69 tysięcy**), choć udział pojazdów w pełni elektrycznych (BEV) jest coraz większy, sięgając już **72,5 tysiąca sztuk**.

Liczba aut elektrycznych w Polsce



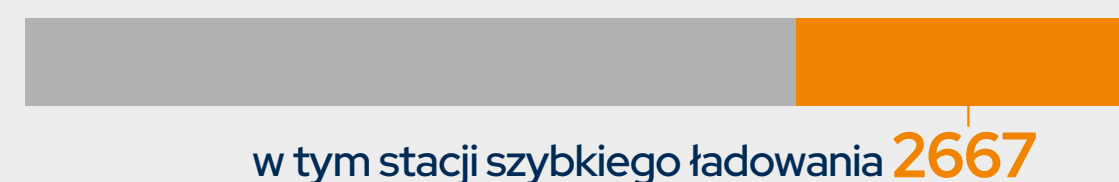
Infrastruktura ładowania – rozwój z wyraźnymi nierównościami

Mimo rosnącej liczby samochodów elektrycznych, infrastruktura ładowania w Polsce nadal wymaga znaczących inwestycji. Według Polish EV Outlook Index na koniec 2024 roku w Polsce funkcjonowało **8659** punktów ładowania, z czego **2667** stanowiły stacje szybkiego ładowania DC. Choć liczby te rosną, to wciąż są daleko w tyle za krajami takimi jak Holandia, gdzie dostępnych jest ponad **145 tysięcy** stacji.

Największe zagęszczenie punktów ładowania odnotowano w dużych aglomeracjach, takich jak Warszawa, Kraków i Trójmiasto. Regiony wschodnie pozostają słabiej rozwinięte pod tym względem – w powiatach białostockim, augustowskim czy bieszczadzkim publiczne stacje ładowania są nadal rzadkością. Interesującym przypadkiem jest powiat ostródzki, który dzięki strategicznemu położeniu przy trasie S7 odgrywa coraz większą rolę w rozwoju infrastruktury ładowania w Polsce.

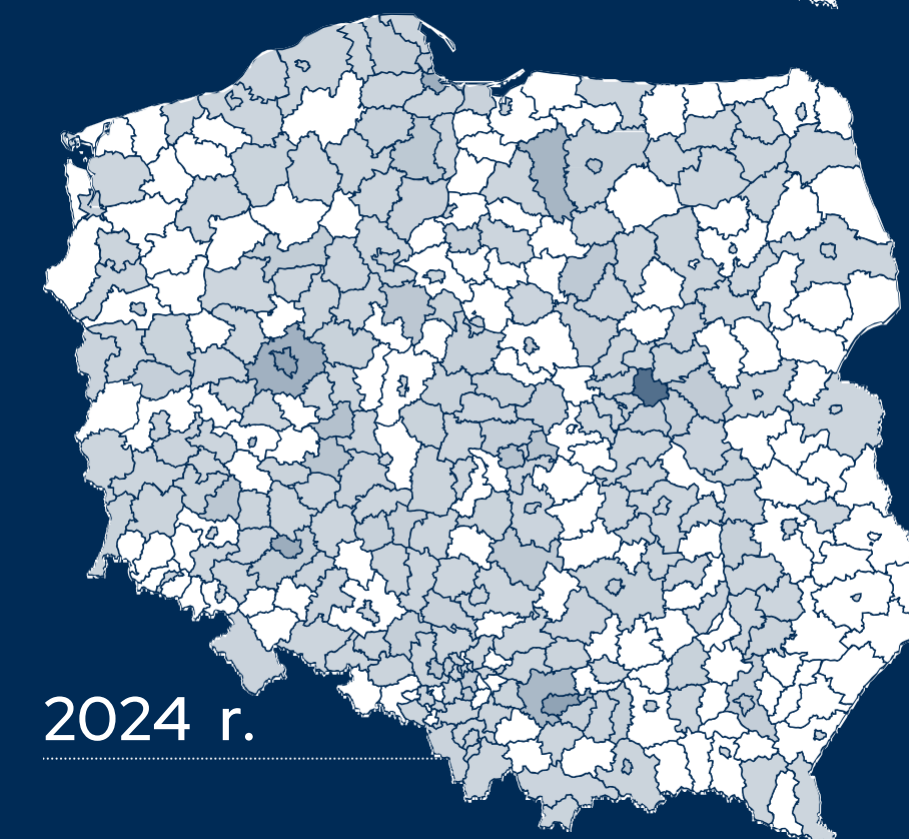
Liczba stacji ładowania w 2024 r.

ogółem **8659**



Ładowanie pojazdów EV w Polsce z kartami DKV Mobility

0%  16,6%



Rosnące zapotrzebowanie na ładowania

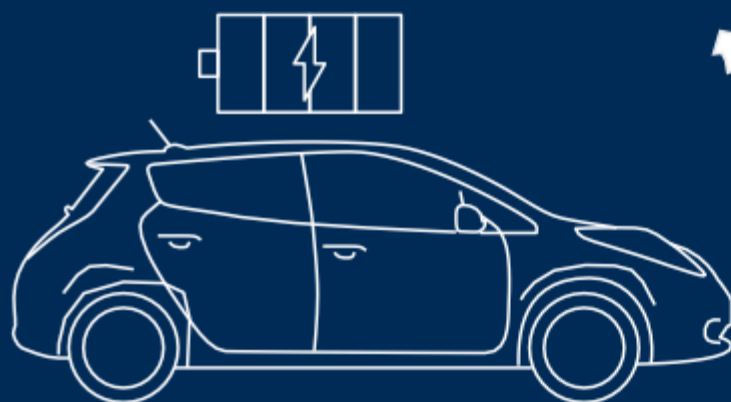
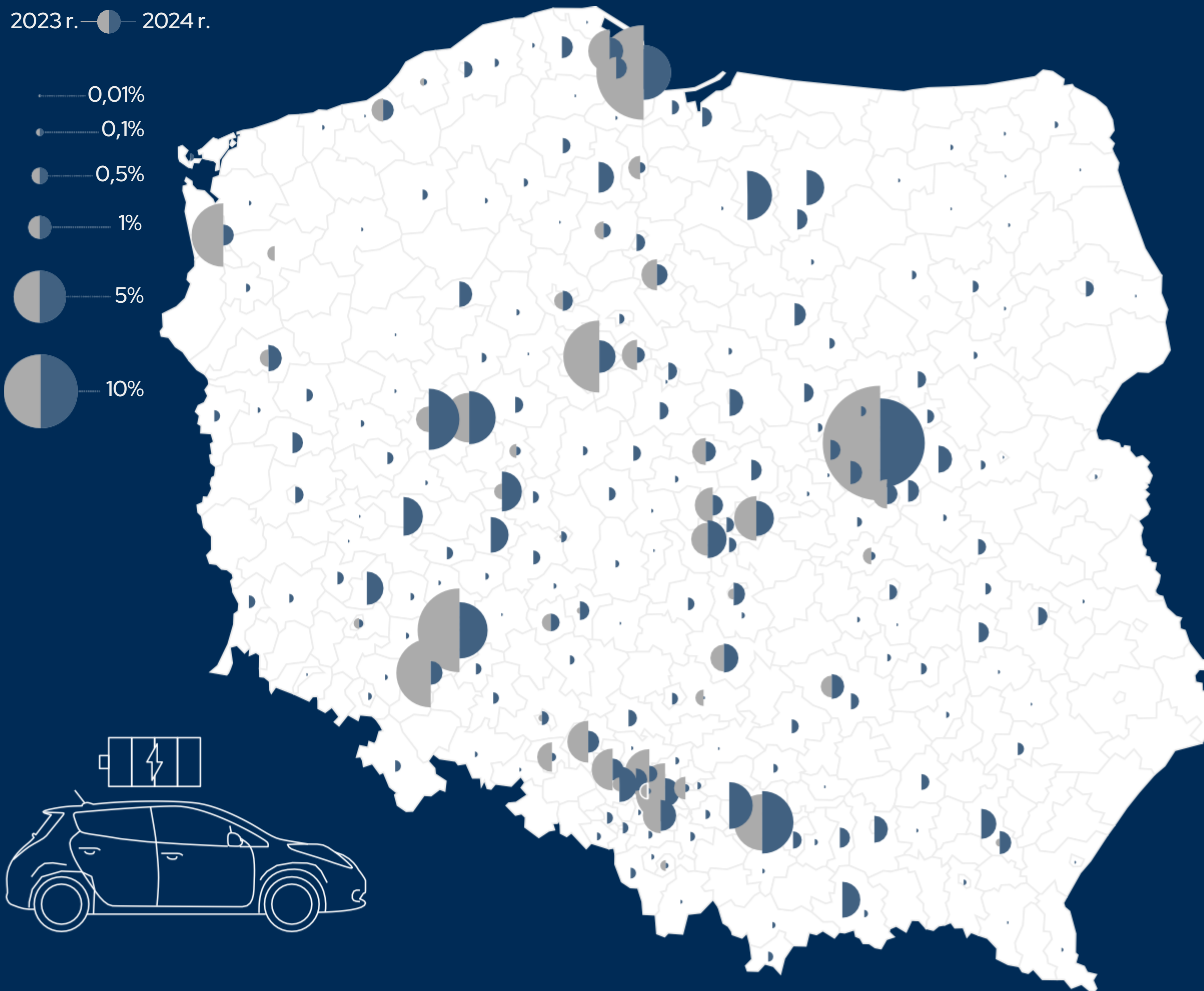
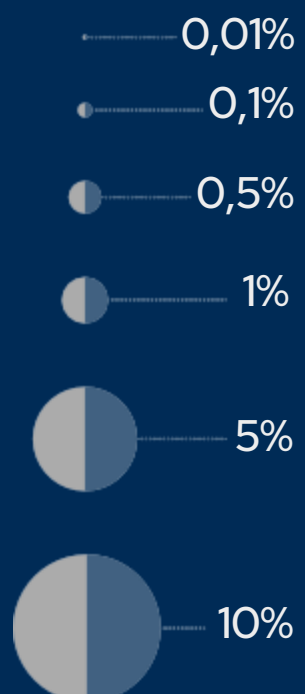
Zwiększająca się liczba pojazdów elektrycznych naturalnie przekłada się na większe zapotrzebowanie na usługi ładowania. W 2024 roku liczba transakcji związanych z ładowaniem pojazdów elektrycznych wzrosła aż czternastokrotnie w porównaniu z latami poprzednimi. Największy udział w tym wzroście miały duże metropolie, takie jak Warszawa, Kraków i Wrocław, które odpowiadają za ponad jedną trzecią wszystkich ładowań w Polsce.

Wyzwania i przyszłość elektromobilności

Pomimo dynamicznego wzrostu elektromobilność w Polsce wciąż napotyka liczne bariery. Kluczowe wyzwania to przede wszystkim niewystarczająca infrastruktura ładowania, szczególnie poza dużymi miastami, oraz brak stabilnych programów wsparcia dla zakupu pojazdów elektrycznych. Istotnym czynnikiem wpływającym na dalszy rozwój rynku są także regulacje z zakresu ESG, które coraz częściej skłaniają firmy do inwestowania w elektryczne floty, szczególnie w obszarze dostaw ostatniej mili.

Ładowanie pojazdów EV w Polsce z kartami DKV Mobility w latach 2023 – 2024

2023 r. — 2024 r.



Komentarz eksperta



Elektromobilność w Polsce rozwija się liniowo, jednak potencjał tego rynku jest znacznie większy. Kluczowe będzie zrównoważenie inwestycji w infrastrukturę ładowania w tym stacji szybkiego oraz ultraszybkiego ładowania także dostosowania sieci do potrzeb elektromobilności, szczególnie w mniej rozwiniętych regionach kraju. Potrzebujemy zachęcających programów wsparcia, ponieważ wciąż jest duży brak świadomości oraz edukacji na temat korzyści jakie płyną z użytkowania samochodów elektrycznych. Dla firm transportowych i logistycznych elektromobilność to nie tylko konieczność, ale i szansa na budowanie przewagi konkurencyjnej.

Dawid Polkowski

Senior Sales Consultant Mobility Solutions



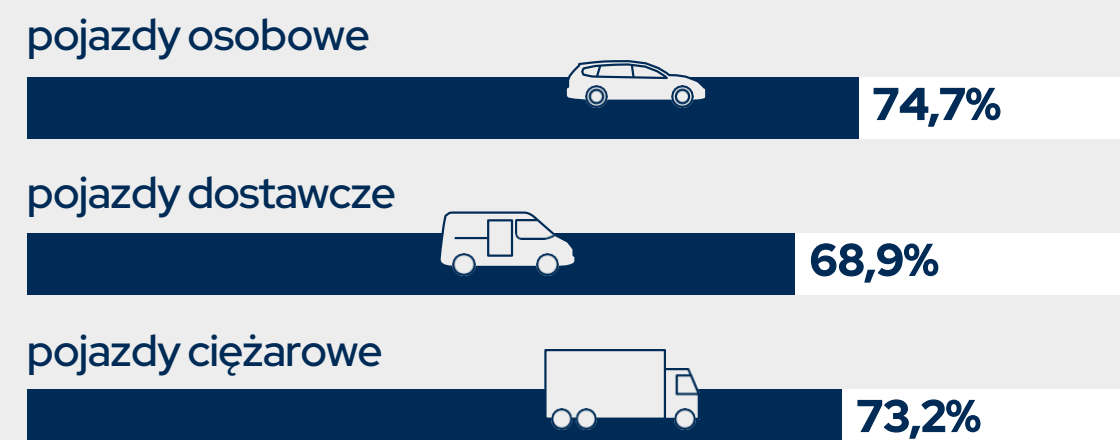
Kluczowe wnioski



Młode floty i stabilna struktura wiekowa

Floty użytkowane przez firmy transportowe w Polsce są stosunkowo młode, a ich średni wiek nie przekracza 5 lat. W przypadku pojazdów osobowych jest to aż **74,7%** flot, lekkich pojazdów dostawczych – **68,9%**, a ciężarowych – **73,2%**. Dla porównania, średni wiek wszystkich pojazdów w Polsce wynosi 15,9 lat. Stałe odmładzanie flot jest efektem korzystnych odliczeń podatkowych, wymagań środowiskowych oraz konieczności optymalizacji kosztów operacyjnych. Większość firm konsekwentnie utrzymuje floty w podobnym wieku, sukcesywnie wymieniając pojazdy.

Odsetek firm, w których średni wiek floty nie przekracza 5 lat



Inwestycje we flotę – nowe pojazdy preferowane, ale decyzje zależne od segmentu

Firmy zarządzające flotami preferują zakup nowych pojazdów, zwłaszcza w kategorii aut osobowych (**66,55%** firm wybiera nowe modele), a także wśród lekkich pojazdów dostawczych (**52,83%**). W transporcie ciężarowym niemal połowa firm (**50,72%**) także stawia na nowe pojazdy, natomiast **29,71%** decyduje się na auta używane do trzech lat. Kluczowe czynniki wpływające na decyzje zakupowe to optymalizacja podatkowa, wymogi środowiskowe i koszty eksploatacyjne.

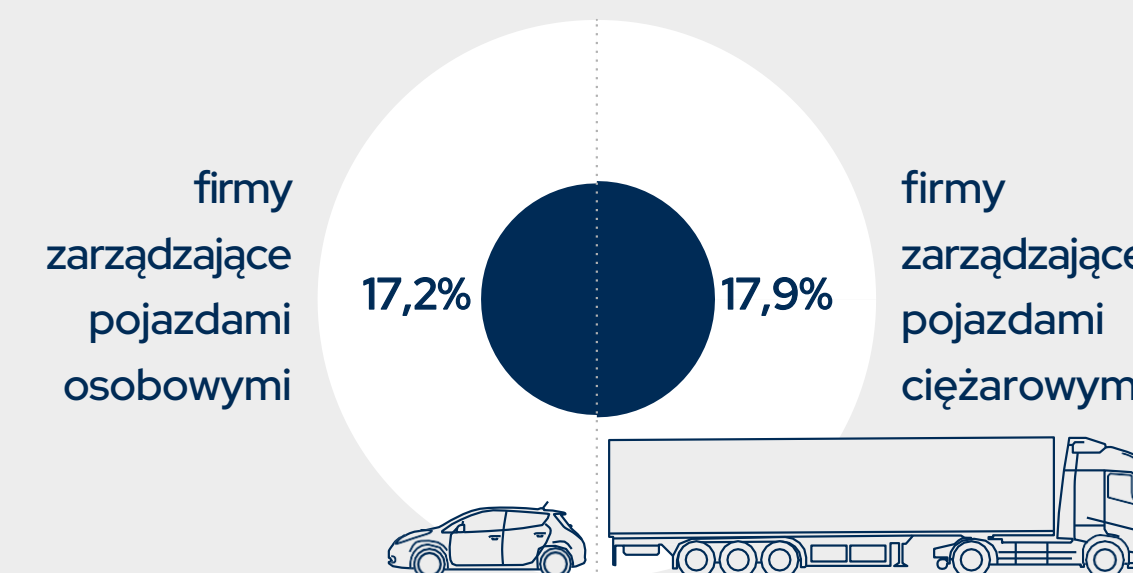
Odsetek firm preferujących zakup nowych aut



Koszty operacyjne i braki kadrowe największym wyzwaniem

Firmy transportowe mierzą się z rosnącymi kosztami utrzymania floty – zarówno w zakresie paliwa, jak i napraw oraz finansowania. Koszty eksploatacyjne to jedno z kluczowych wyzwań dla **17,2%** firm flotowych zarządzających pojazdami osobowymi oraz dla **17,9%** firm transportowych operujących pojazdami ciężarowymi. Dodatkowym utrudnieniem jest rosnący problem kadrowy – trudności w rekrutacji kierowców wpływają na wybór tras i kierunków ekspansji firm transportowych.

Odsetek firm, dla których wyzwaniem kluczowym koszty są eksploatacyjne

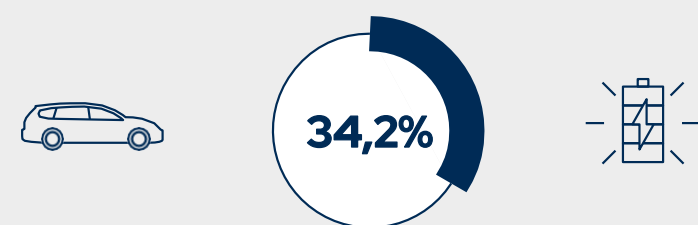


Zachowawcze podejście do alternatywnych napędów

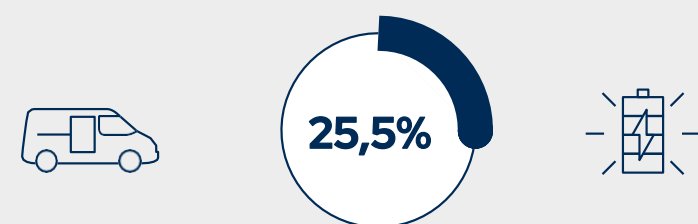
Elektromobilność w Polsce rozwija się głównie w segmencie flot osobowych i dostawczych – wśród zarządców flot osobowych aż **34,2%** deklaruje gotowość do przejścia na pojazdy elektryczne, a wśród dostawczych – **25,5%**. W przypadku ciężarówek, **53,6%** firm nie planuje zmiany napędu, a największy potencjał widzi w technologii wodorowej (**16%**). Kluczowym ograniczeniem dla dalszego rozwoju napędów alternatywnych jest nadal niewystarczająca infrastruktura ładowania oraz brak spójnych programów wsparcia.

Firmy deklarujące zamianę floty na auta elektryczne

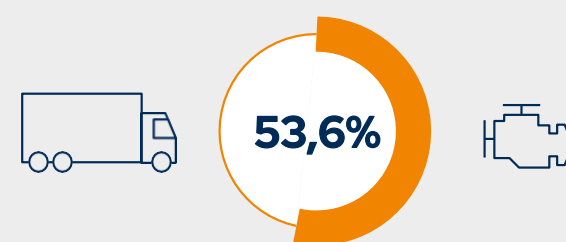
firmy zarządzające flotą osobową



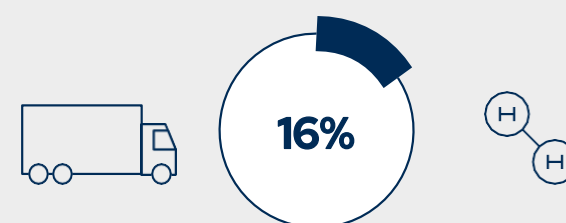
firmy zarządzające flotą dostawczą



Firmy zarządzające flotą ciężarową, które nie planują zmiany napędu



Firmy zarządzające flotą ciężarową, które widzą największy potencjał w napędzie wodorowym



Infrastruktura drogowa w Polsce – duża poprawa, ale wciąż wyzwania

Przedsiębiorcy zarządzający flotami zgodnie przyznają, że w ciągu ostatnich pięciu lat infrastruktura drogowa w Polsce uległa znaczącej poprawie. Mimo to **50%** firm wskazuje na różnice regionalne, a **14%** uważa, że są one znaczące. Infrastruktura dla pojazdów ciężarowych jest nadal lepiej rozwinięta w Europie Zachodniej, co zauważa **43,76%** firm transportowych.

Doganiamy Zachód, ale jeszcze nie w pełni

Ocena infrastruktury w Polsce na tle Europy jest zróżnicowana – **47,73%** flot osobowych uważa, że nie odbiega ona od standardów europejskich, ale wśród firm transportowych odsetek ten jest niższy. Najlepiej rozwinięta infrastruktura znajduje się w Niemczech (**42%** firm wskazuje ten kraj jako lidera), a za nimi plasują się Austria i Francja.

Rosnące zapotrzebowanie na usługi ładowania

W 2024 roku liczba transakcji ładowania pojazdów elektrycznych wzrosła 14-krotnie, co pokazuje rosnącą popularność napędów alternatywnych. Jednak ich rozwój jest nierównomierny – wschodnia część Polski nadal pozostaje słabo rozwinięta pod względem infrastruktury ładowania.

Rekomendacje



Rekomendacje

Analiza wyników badania i wewnętrznych danych DKV Mobility pozwala stwierdzić, że rozwój i modernizacja flot transportowych w Polsce powinny iść w parze ze wsparciem systemowym, inwestycjami w infrastrukturę oraz strategicznymi decyzjami zarządców flot. Kluczowym elementem dalszego rozwoju sektora transportowego jest optymalizacja kosztów eksploatacji, poprawa infrastruktury, zwiększenie efektywności operacyjnej oraz dostosowanie do nadchodzących regulacji środowiskowych i rynkowych oczekiwań.

Z perspektywy władz publicznych, zarówno na poziomie centralnym, jak i samorządowym, istotne jest dalsze wspieranie rozwoju publicznie dostępnej infrastruktury dla paliw alternatywnych, w tym pojazdów elektrycznych i wodorowych. Rozbudowa sieci ładowania w strategicznych lokalizacjach oraz system zachęt podatkowych dla firm inwestujących w ekologiczne rozwiązania mogą znacząco przyspieszyć tempo transformacji flot. W kontekście flot samochodów osobowych dalsze utrzymywanie programu "Mój Elektryk 2.0" jest krokiem we właściwym kierunku. Równie istotne jest popularyzowanie wiedzy – zarówno wśród przedsiębiorców, jak i kierowców – na temat efektywnej eksploatacji nowoczesnych pojazdów oraz korzyści wynikających z ich użytkowania.

Dla firm zajmujących się rozwojem infrastruktury kluczowym wyzwaniem jest zapewnienie równomiernego rozmieszczenia stacji ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Obecnie największa koncentracja tych punktów znajduje się w dużych miastach i wzdłuż głównych korytarzy transportowych, podczas gdy wschodnie regiony kraju pozostają znacznie słabiej rozwinięte pod tym względem. Konieczne są inwestycje w stacje szybkiego i ultraszybkiego ładowania, które pozwolą firmom transportowym skutecznie planować trasy i skracać czas postoju. Równocześnie rozwój inteligentnych systemów zarządzania flotą, integrujących dane o dostępnych punktach ładowania i kosztach eksplo-

atacji, może znacząco ułatwić przedsiębiorstwom podejmowanie decyzji dotyczących wyboru paliwa.

Dla właścicieli i zarządców flot transportowych nadchodzące lata będą okresem intensywnych zmian, wymagających strategicznego podejścia do modernizacji pojazdów i wdrażania nowych technologii. Już teraz widoczne są trendy wskazujące na rosnące znaczenie floty elektrycznej i hybrydowej w segmencie pojazdów osobowych i dostawczych, jednak pełna transformacja wymagać będzie czasu i dostępu do stabilnej infrastruktury. Wartościową inwestycją może być również szkolenie pracowników, zarówno w zakresie obsługi nowych technologii, jak i metod optymalizacji kosztów operacyjnych. Wdrażanie inteligentnych systemów monitorowania zużycia paliwa i emisji CO₂ pozwoli flotom nie tylko skuteczniej zarządzać kosztami, ale także dostosować się do unijnych regulacji środowiskowych i wymagań globalnych partnerów biznesowych.

W kontekście rosnących oczekiwań korporacyjnych związanych z wdrażaniem polityki ESG, firmy transportowe powinny już dziś podejmować kroki w kierunku modernizacji swoich flot. Coraz więcej międzynarodowych przedsiębiorstw wymaga od swoich partnerów logistycznych spełnienia standardów dotyczących niskoemisyjnego transportu. W dłuższej perspektywie inwestowanie w pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi nie będzie jedynie kwestią ekologii, ale stanie się kluczowym elementem konkurencyjności na rynku.

Wspólne działania władz, firm infrastrukturalnych i zarządców flot mogą przyspieszyć proces transformacji transportu w Polsce. W nadchodzących latach kluczowe będzie nie tylko dostosowanie się do regulacji, ale również budowanie przewagi konkurencyjnej poprzez efektywne zarządzanie flotą i inwestycje w innowacyjne rozwiązania.

YOU DRIVE, WE CARE.



DKV Mobility

Blacke-Dürr-Allee 3
D-40882 Ratingen

[dkv-mobility.com](https://www.dkv-mobility.com)