



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Branża motoryzacyjna Automotive industry

Raport kwartalny PZPM i KPMG
Quarterly report by PZPM and KPMG

Edycja | Edition
Q2/2021

KPMG.pl
PZPM.org.pl



KPMG jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu, doradztwa podatkowego i doradztwa gospodarczego. KPMG działa w 147 krajach i zatrudnia ponad 219 000 pracowników w firmach członkowskich na całym świecie. Każda z firm KPMG jest odrębnym podmiotem prawa.

KPMG International Limited jest prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. KPMG International Limited i podmioty z nią powiązane nie świadczą usług na rzecz klientów.

W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia blisko 2000 osób w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Łodzi.

KPMG is a global organization of independent professional services firms providing Audit, Tax and Advisory services. We operate in 147 countries and territories and have more than 219,000 people working in member firms around the world. Each KPMG firm is a legally distinct and separate entity and describes itself as such.

KPMG International Limited is a private English company limited by guarantee. KPMG International Limited and its related entities do not provide services to clients.

KPMG in Poland was established in 1990. We employ close to 2,000 people in Warsaw, Kraków, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Katowice and Łódź.

Mirosław Michna
Partner, Tax
Head of Automotive
T: +48 12 424 94 09
E: mmichna@kpmg.pl



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych importerów, przedstawicieli producentów i producentów pojazdów samochodowych, motocykli, motorowerów oraz czterokołowych pojazdów motocyklowych, a także producentów nadwozi, przyczep, naczep oraz części, zespołów i elementów pojazdów samochodowych przeznaczonych do pierwszego montażu.

Głównym celem PZPM jest reprezentowanie interesów zrzeszonych firm wobec organów administracji publicznej, środków masowego przekazu i społeczeństwa. PZPM inicjuje zmiany legislacyjne oraz wspiera działania na rzecz rozwoju i promocji polskiego sektora motoryzacyjnego. Jest organizacją zapraszaną przez rząd do opiniowania projektów najistotniejszych aktów prawnych dotyczących motoryzacji, uczestniczy także w pracach komisji parlamentarnych i rządowych.

The Polish Automotive Industry Association is the leading Polish organisation of automotive industry employers which brings together official importers, representatives of manufacturers and manufacturers of motor vehicles, motorcycles, mopeds and four wheelers, as well as producers of bodyworks, trailers, semi-trailers and original equipment components, parts and accessories.

The main goal of PZPM is to represent the interests of its member organisations in relations with state administration bodies, the mass media and society. PZPM initiates legislative changes and supports initiatives for the development and promotion of the Polish automotive sector. The organisation is invited by the government to review key draft legislative acts relevant for the automotive industry and contributes to efforts of parliamentary and government commissions.

Jakub Faryś
President
T: +48 22 322 71 98
E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Anna Brzozowska
Director, Analysis & Statistics
T: +48 22 322 73 99
E: anna.brzozowska@pzpm.org.pl

O raporcie

About the report

O raporcie | About the report

Celem niniejszej serii raportów kwartalnych jest przedstawienie bieżących trendów w branży motoryzacyjnej w Polsce, rozumianej zarówno jako rynek motoryzacyjny, jak i produkcja przemysłowa oraz motoryzacyjne usługi finansowe. Analiza oparta jest o najnowsze dostępne dane rejestracyjne, statystyczne i rynkowe. Publikacja jest wspólnym przedsięwzięciem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego oraz KPMG w Polsce.

The aim of this series of quarterly reports is to present current trends in the Polish automotive industry, including automotive retail, manufacturing and financial services. Analysis is based on the most recent registrations, statistical and market data and is a result of a joint endeavour by the Polish Automotive Industry Association and KPMG in Poland.

Symbole i skróty | Symbols and abbreviations



SO – samochody osobowe
PC – passenger cars



SD<=3,5t – samochody dostawcze, DMC<=3,5t
LCV<=3.5t – light commercial vehicles, GVW<=3.5t



SC>3,5t – samochody ciężarowe, DMC>3,5t
HCV>3.5t – commercial vehicles, GVW>3.5t



P/N – Przyczepy i naczepy, DMC>3,5t
T/ST – Trailers and semi-trailers, GVW>3.5t



BUS>3,5t – autobusy, DMC>3,5t
BUS>3.5t – buses & coaches, GVW>3.5t



MC – motocykle
MC – motorcycles



MR – motorowery
MP – mopeds



Podzespoły, części i akcesoria (w tym silniki)
Components, parts and accessories (incl. engines)

Spis treści | Contents

Podsumowanie Overview	4
Gospodarka w Polsce i UE Economy in Poland and the EU	8
Rynek i przemysł motoryzacyjny w UE Automotive retail and manufacturing in the EU	13
Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment	21
Rynek motoryzacyjny w Polsce Automotive retail in Poland	30
Samochody osobowe Passenger cars	
Rejestracje nowych SO New PC registrations	31
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne New PC registrations – alternative fuels	36
Rejestracje nowych SO – segmenty New PC registrations – segments	38
Samochody dostawcze Light commercial vehicles	53
Pojazdy ciężarowe, przyczepy i naczepy Commercial vehicles, trailers and semi-trailers	56
Autobusy Buses & coaches	61
Jednoślady Powered two-wheelers	63
Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce Automotive financial services in Poland	
Leasing Leasing	67
Ubezpieczenia Insurance	68
Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland	
Wyniki produkcyjne i finansowe Production and financial results	71
Inwestycje Investments	75



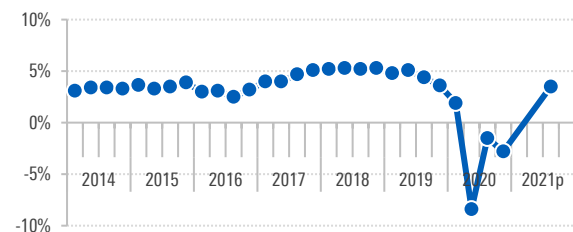
Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Podsumowanie Overview

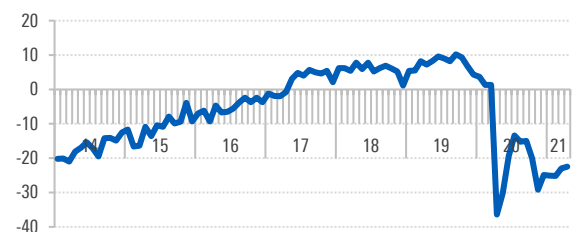
Rynek motoryzacyjny Automotive retail

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

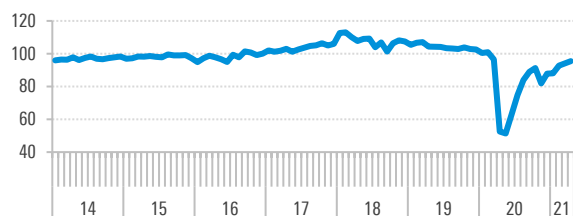
Realny wzrost PKB r/r (%)
Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów
Consumer sentiment index



Wskaźnik koniunktury firm
Business sentiment index

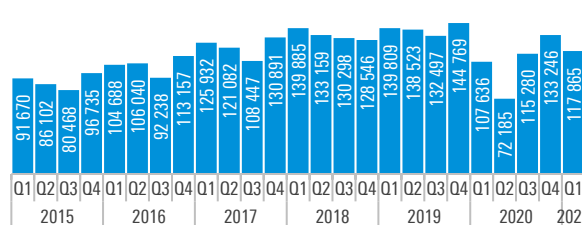


Wszystkie zmiany liczone r/r. p – prognoza. *Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych | All changes calculated y/y. p – forecast. *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS, MFW, CEP (KPRM/MC)

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1/21)

Rejestracje nowych pojazdów (w tys.) | Registrations of new vehicles (in thousands)

117,9 (+9,5%)



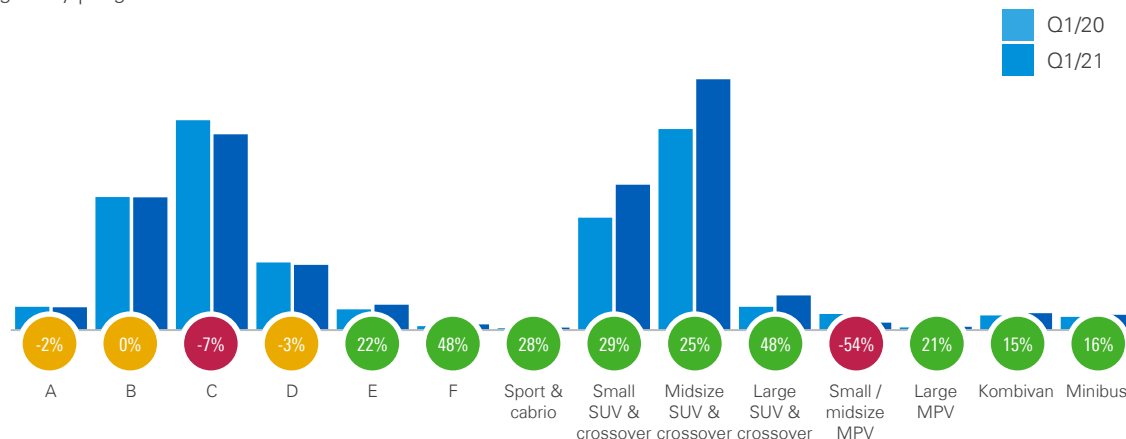
Nabywcy instytucjonalni
Institutional customers

84,2 (+16,2%)

Nabywcy indywidualni
Individual customers

33,6 (-4,2%)

Segmenty | Segments



Marki popularne
Mass-market brands

93,6 (+5,8%)

TOYOTA	20,4	(24%)
SKODA	15,1	(0%)
VOLKSWAGEN	10,1	(7%)
KIA	7,1	(8%)
FORD	5,4	(40%)
HYUNDAI	5,3	(-1%)
DACIA	4,5	(-3%)
OPEL	4,1	(20%)
RENAULT	3,6	(-25%)
PEUGEOT	3,2	(19%)

Marki premium+
Premium+ brands

24,2 (+26,4%)

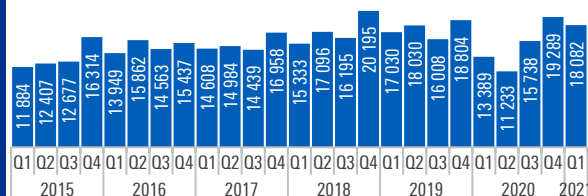
BMW	6,1	(45%)
MERCEDES	5,4	(16%)
AUDI	5,0	(30%)
VOLVO	3,8	(19%)
LEXUS	1,6	(37%)
MINI	0,6	(24%)
PORSCHE	0,5	(30%)
ALFA ROMEO	0,4	(56%)
LAND ROVER	0,4	(-21%)
TESLA	0,3	(x7,7)

Rynek motoryzacyjny (cd.) Automotive retail (cont.)

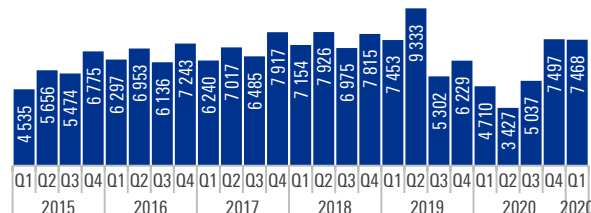
Rejestracje nowych pojazdów (w sztukach) | Registrations of new vehicles (in units)



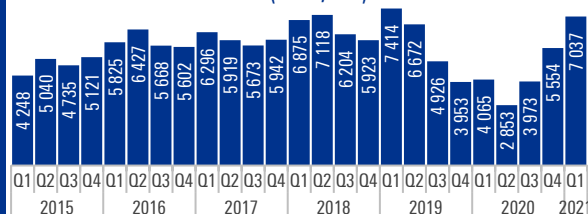
18 082 (+35,1%)



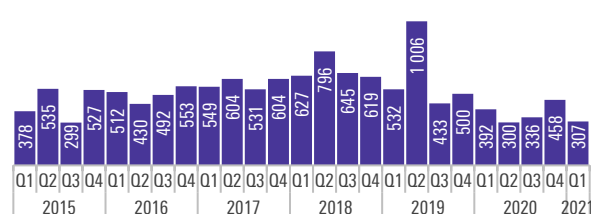
7 468 (+58,6%)



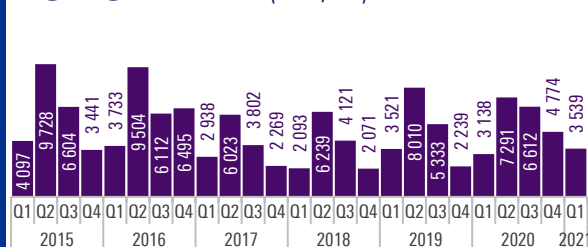
7 037 (+73,1%)



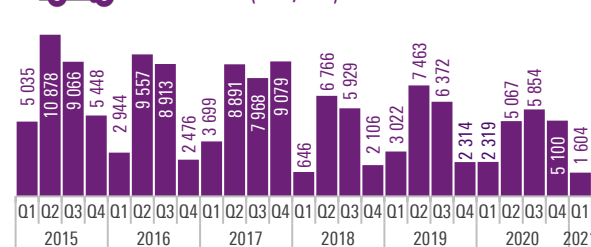
307 (-21,7%)



3 539 (+12,8%)



1 604 (-30,8%)



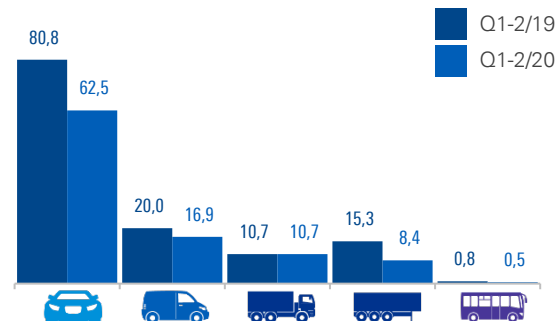
Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

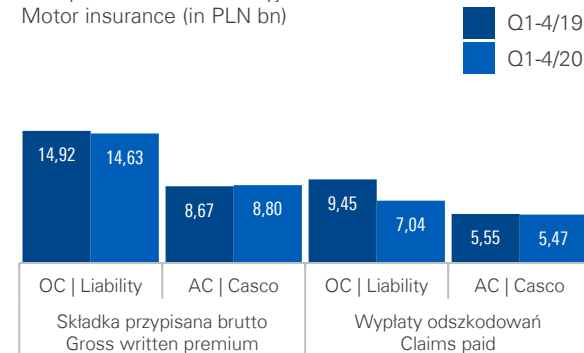
Usługi finansowe Financial services

Wyniki | Results

Liczba aktywów przekazanych w leasing (w tys.)*
Number of leased assets (in thousands)*



Ubezpieczenia komunikacyjne (w mld zł)
Motor insurance (in PLN bn)



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ZLP, NBP, KNF

*Dane dotyczące liczby aktywów przekazanych w leasing publikowane są z rocznym opóźnieniem | Data on the number of leased assets are released with a one-year delay

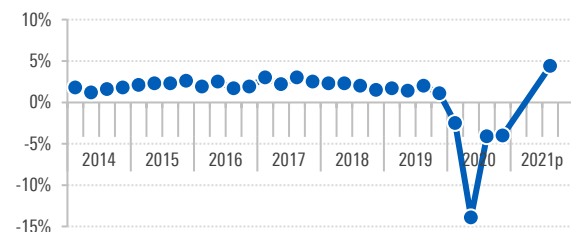
Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1/21)

Otoczenie (UE) | Environment (EU)

Realny wzrost PKB r/r (%)

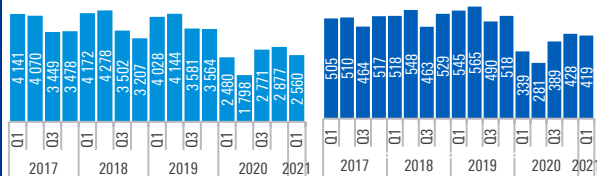
Real GDP growth y/y (%)



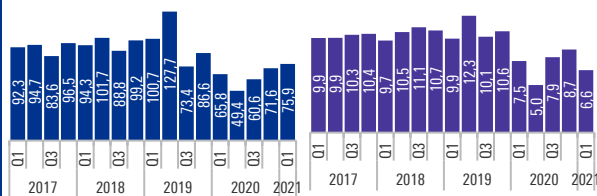
Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys.)

Registrations of new vehicles in the EU (in thousands)

2 560 (+3,2%) **419** (+23,6%)

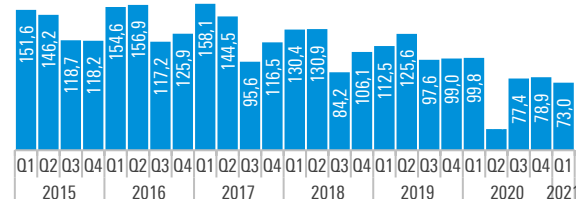


75,9 (+15,3%) **6,6** (-12,6%)

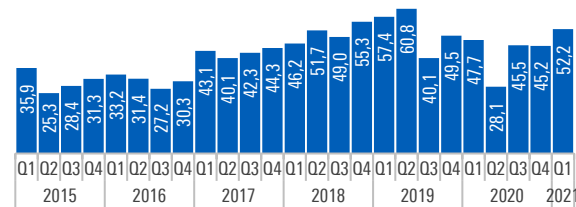


Produkcja (w tys.) | Production (in thousands)

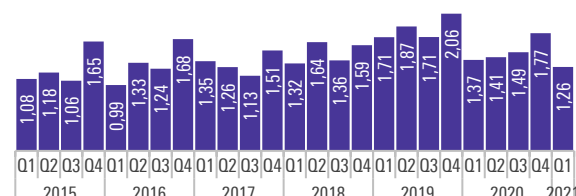
73 (-26,9%)



52,2 (+9,5%)

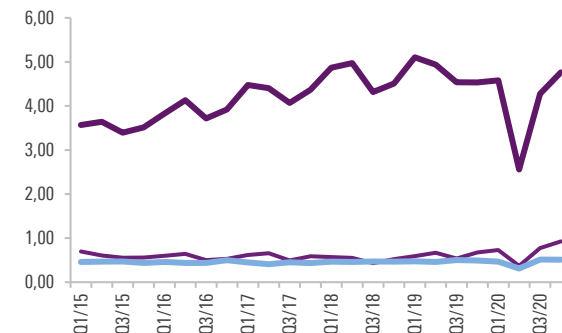


1,26 (-7,7%)



Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln) (Q1-4/20)

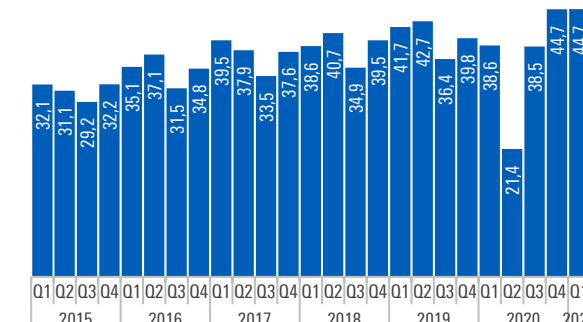
— Silniki | Engines
— Części i akcesoria | Parts and accessories
— Opony | Tyres



Produkcja sprzedana (w mld zł)

Sold production (in PLN bn)

44,7 (+15,7%)



Wszystkie zmiany liczone r/r. p – prognoza | All changes calculated y/y. p – forecast

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA, GUS, Eurostat, MFV



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Gospodarka w Polsce i UE Economy in Poland and the EU

Europa i Polska: Produkt Krajowy Brutto (realna zmiana r/r) Europe and Poland: Gross Domestic Product (y/y real change)

-6,1% -6,6% -2,7%

2020

+4,4% +4,4% +3,5%

2021p

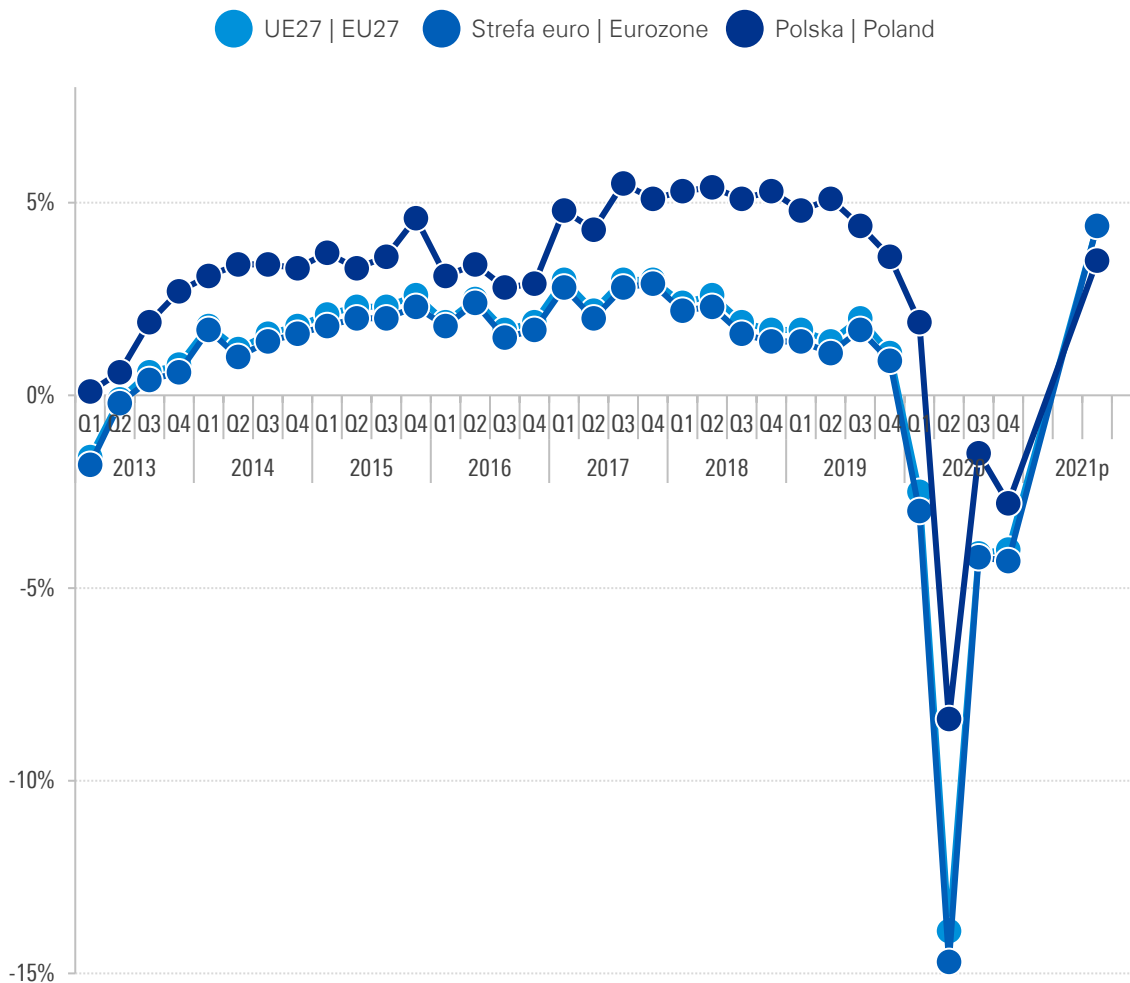
Rok 2020 był pierwszym od prawie trzech dekad, w którym Polska odnotowała recesję – wg wstępnych danych GUS na poziomie 2,7%. W samym tylko IV kwartale 2020 roku PKB spadło o 2,8% względem analogicznego kwartału 2019 roku.

Recesja w Polsce była jedną z najłagodniejszych w całej UE, której PKB skurczyło się o 6,1%, a w strefie euro o 6,6% w 2020 roku. Kwietniowe prognozy Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) wskazują, że w 2021 roku PKB zarówno UE, jak i strefy euro wzrośnie o 4,4%, a Polski o 3,5%.

The 2020 was the first year in nearly three decades in which Poland has noted a recession – at the level of 2.7% according to preliminary GUS data. In Q4 2020 alone, the GDP decreased by 2.8% compared to the corresponding quarter of 2019.

The recession in Poland was one of the mildest in the entire EU, which GDP in 2020 shrank by 6.1%, and in the euro area by 6.6%. The April forecasts of the International Monetary Fund (IMF) indicates that in 2021 the GDP of both European Union and the euro area will increase by 4.4%, and Poland by 3.5%.

Wszystkie zmiany liczone r/r. p – prognoza | All changes calculated y/y. p – forecast
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat, GUS, MFW



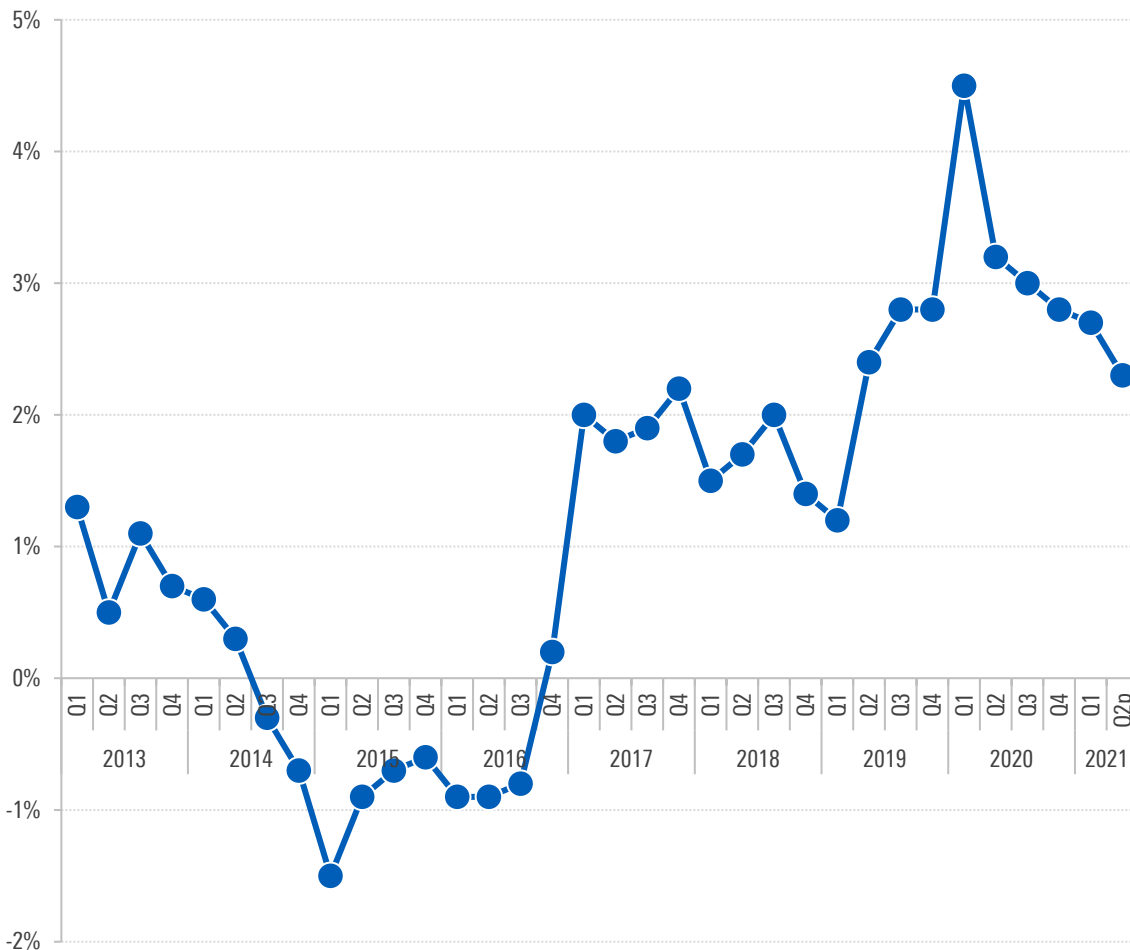
Polska: ceny towarów i usług konsumpcyjnych (zmiana r/r) Poland: consumer prices (y/y change)

3,4% 2020

2,5% 2021p

W całym 2020 roku ceny w Polsce zwiększyły się o 3,4%. W I kwartale 2021 roku inflacja wyniosła 2,7%. Zgodnie z prognozą Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych (IPAG), w II kwartale 2021 inflacja może wynieść 2,7%, a w całym roku 2,5%.

In 2020 prices in Poland grew by 3.4%. In Q1 2021 the inflation rate stood at 2.7%. According to IPAG's forecasts, the inflation rate can reach a level of 2.7% in Q2 2021 and 2.5% in the whole year.



Wszystkie zmiany liczone r/r. p – prognoza | All changes calculated y/y. p – forecast
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS, IPAG - Instytut Prognoz i Analiz Gospodarczych

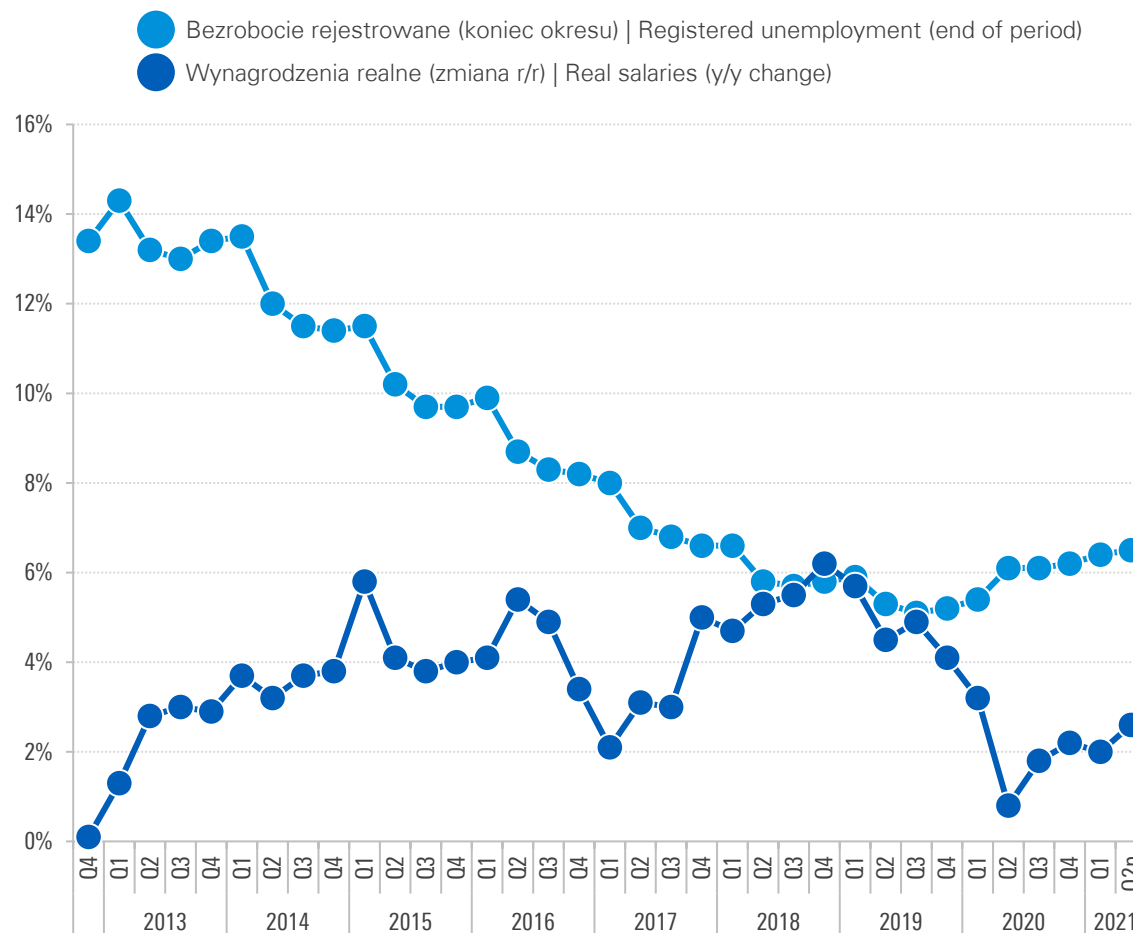
Polska: rynek pracy Poland: labour market

6,2% 2020

6,4% 2021p

Na koniec 2020 roku stopa bezrobocia wynosiła 6,2%, a do końca I kwartału 2021 roku wzrosło do 6,4%. W obu przypadkach było to odpowiednio więcej o 1 p.p. niż rok wcześniej. Wynagrodzenia realne w Polsce wzrosły natomiast w I kwartale 2021 roku o 2% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. IPAG prognozuje, że w II kwartale roku wynagrodzenia wzrosną o 2,6%, a poziom bezrobocia wzrośnie do 6,5% do końca czerwca.

At the end of 2020, the unemployment rate stood at 6.2%, and by the end of the Q1 2021 it had increased to 6.4%. In both cases it was respectively 1 percentage point more than a year earlier. Real wages in Poland grew by 2% in Q1 2021 compared to the same period of the previous year. IPAG forecasts that in Q2 wages will increase by 2.6% and the unemployment rate will stand at 6.5% by the end of June.



Wszystkie zmiany liczone r/r. p – prognoza | All changes calculated y/y. p – forecast
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS, IPAG - Instytut Prognoz i Analiz Gospodarczych

Polska: wskaźniki koniunktury

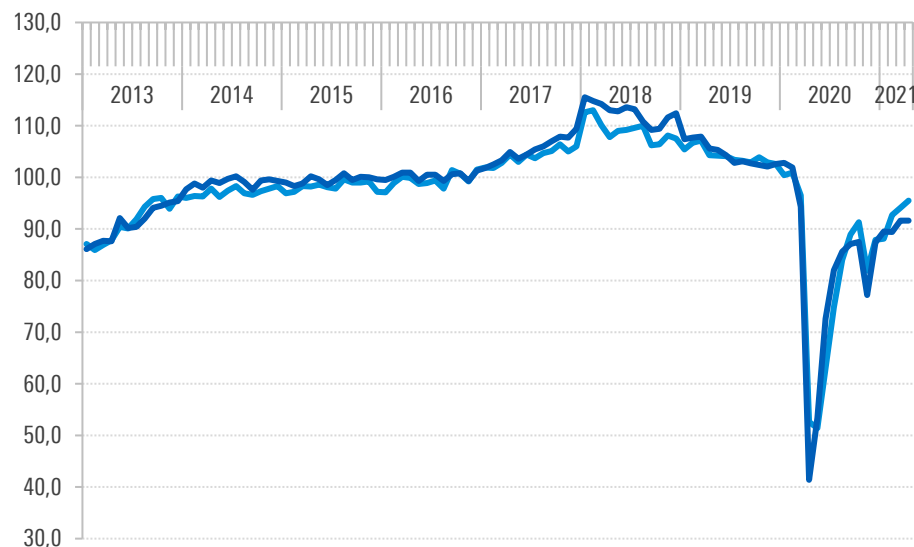
Poland: sentiment indices

W kwietniu poprzedniego roku, GUS zanotował nastroje przedsiębiorstw i konsumentów niższe niż w czasach światowego kryzysu lat 2007-2009. W kwietniu 2021 roku bieżący wskaźnik koniunktury przedsiębiorstw powrócił już do poziomów z drugiej połowy 2013 roku. Wskaźnik koniunktury konsumentów zmniejszył się bardziej wyraźnie w wyniku jesiennej fali zachorowań na COVID-19 i w kolejnych miesiącach poprawiał się w wolniejszym tempie.

Przedsiębiorstwa | Enterprises

95,5 91,6 04/21

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective

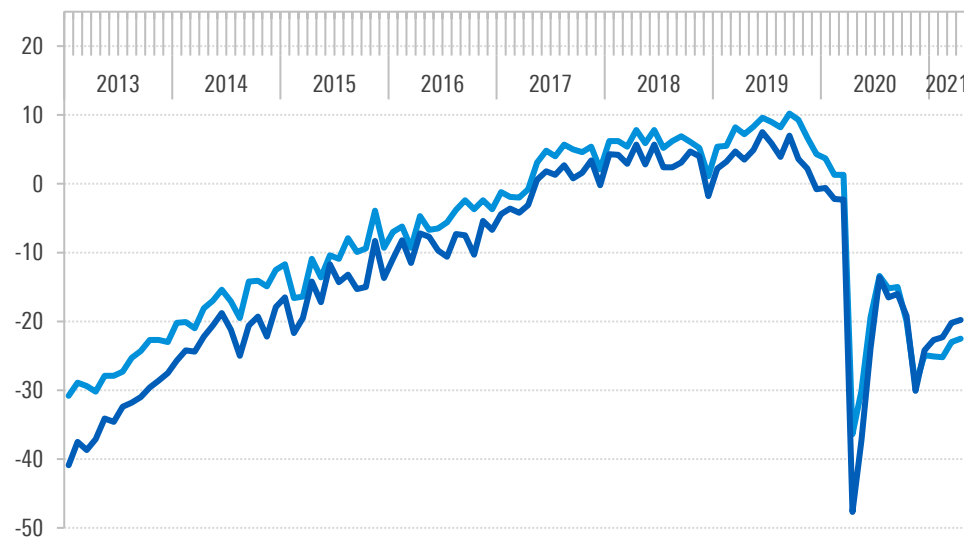


In April 2020, the Central Statistical Office recorded the sentiment of enterprises and consumers indices lower than during the 2007-2009 global crisis. In April 2021, the index of business situation has already returned to the levels noted in the second half of 2013. The consumer sentiment declined more significantly as a result of the autumn COVID-19 wave, improving at a slower pace in the following months.

Konsumenci | Consumers

-22,5 -19,8 04/21

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek i przemysł motoryzacyjny w UE

Automotive retail and manufacturing in the EU



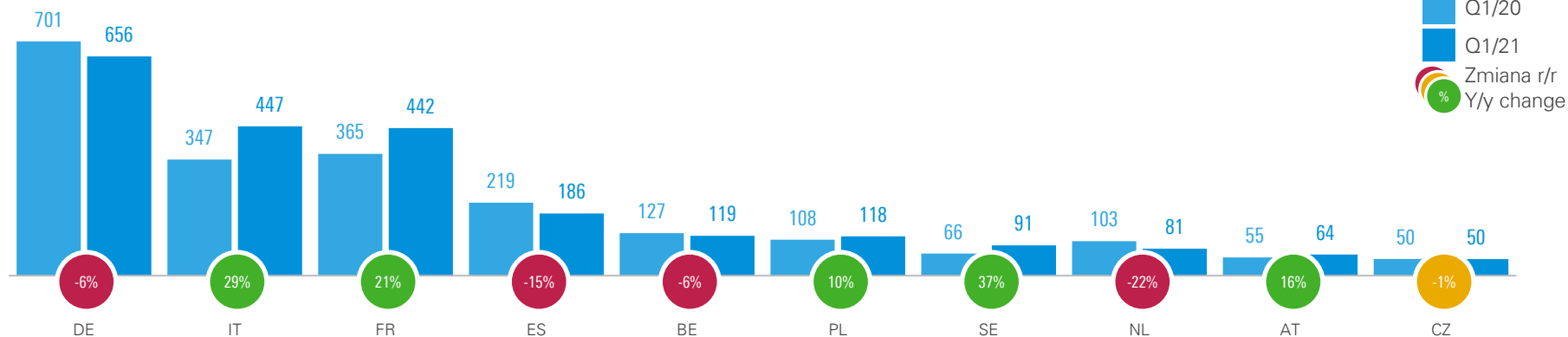
Rejestracje nowych SO w UE27 (w tys.) New PC registrations in EU27 (in thousands)

2 560 (+3,2%) Q1/21

W I kwartale 2021 roku w Unii Europejskiej zarejestrowano prawie 2,6 mln nowych samochodów osobowych – o 3,2% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku. Dynamika zachwianych przez pandemię rynków jest bardzo różnorodna. Najwięcej samochodów osobowych zostało zarejestrowanych w Niemczech, mimo spadku liczby rejestracji o 6% r/r. Duży wzrost odnotowały Włochy (+29% r/r) i Francja (+29% r/r), czyli odpowiednio drugi i trzeci największy rynek samochodów w UE.

In Q1 2021, almost 2,6 million new passenger cars were registered in the European Union – i.e. 3.2% more than in Q1 2020. The dynamics of markets shaken by the pandemic is diverse. The highest number of passenger cars was registered in Germany, even though it recorded a decline (-6% y/y), while significant growths were recorded in Italy (+29% y/y) and France (+21% y/y) – accordingly 2nd and 3rd largest EU markets.

Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets

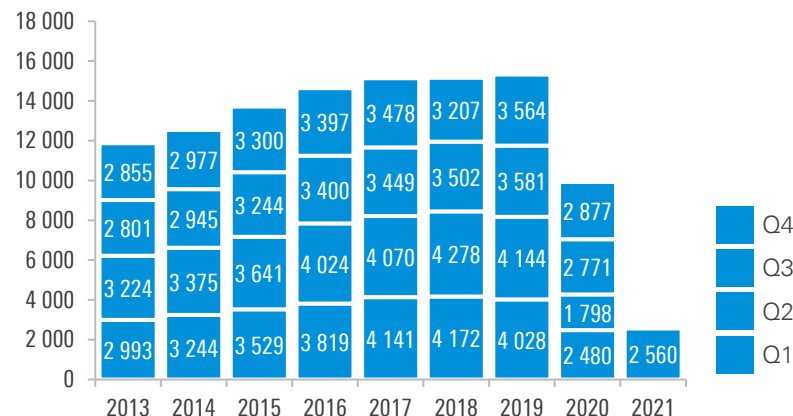


Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. Do 2013 dane nie obejmują Chorwacji.

All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28. Croatia is not included until 2013.

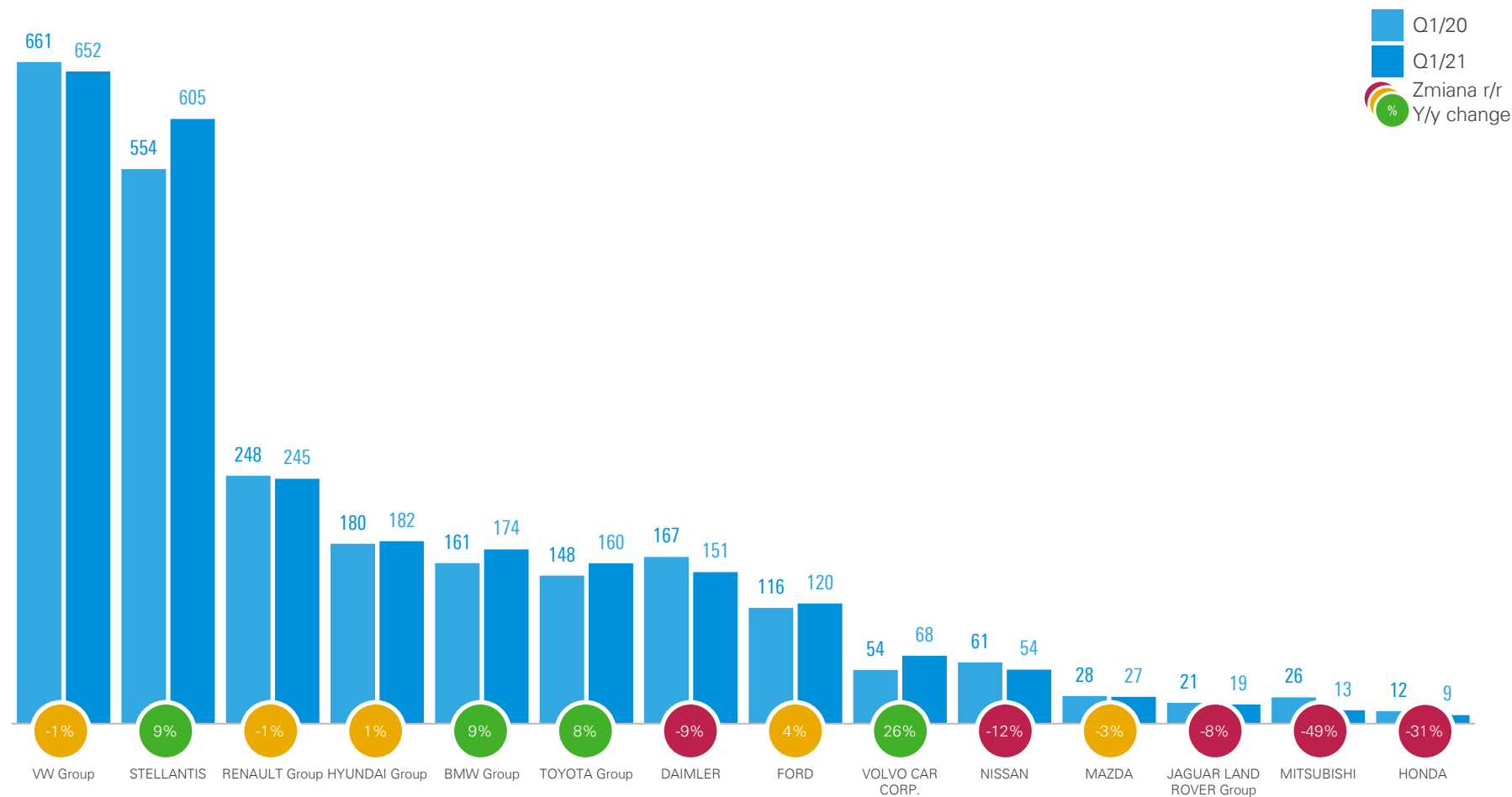
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA

Rejestracje ogółem | Total registrations





Rejestracje nowych SO w UE27 wg grupy (w tys.) New PC registrations in EU27 by group (in thousands)



Wszystkie zmiany liczone r/r. W styczniu 2021 roku w wyniku fuzji koncernów FCA i PSA powstała grupa STELLANTIS. | All changes calculated y/y. In January 2021, the STELLANTIS group was established as a result of the merger of FCA and PSA.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



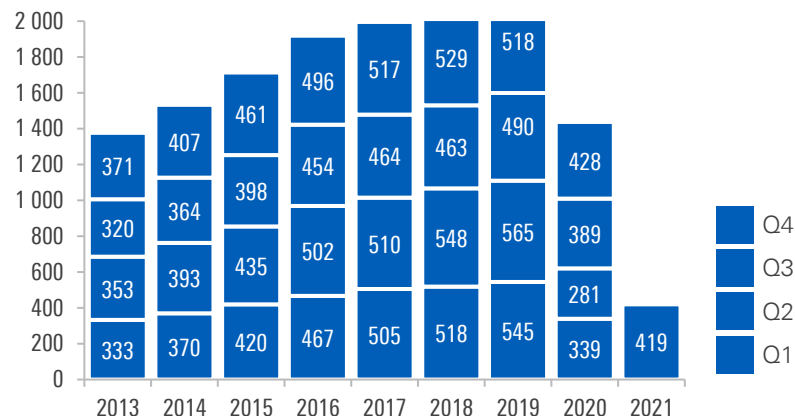
Rejestracje nowych SD<=3,5t w UE27 (w tys.) New LCV<=3.5t registrations in EU27 (in thousands)

419 (+23,6%) Q1/21

W ciągu pierwszych trzech miesięcy 2021 roku rejestracje samochodów dostawczych w UE powiększyły się do 419 mln sztuk, o 23,6% względem analogicznego okresu 2020 roku. Wszystkie z 10. największych rynków odnotowały wzrosty, największe w Szwecji (+141% r/r), Austrii (+46% r/r) i we Włoszech (+42% r/r)

In the first three months of 2021, LCVs registrations in the EU increased to 419 million units, by 23.6% compared to the corresponding period of 2020. All of the top ten markets recorded growths, the highest in Sweden (+141% y/y), Austria (+46% y/y) and Italy (+42% y/y)

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. Do 2013 dane nie obejmują Chorwacji.

All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28. Croatia is not included until 2013.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



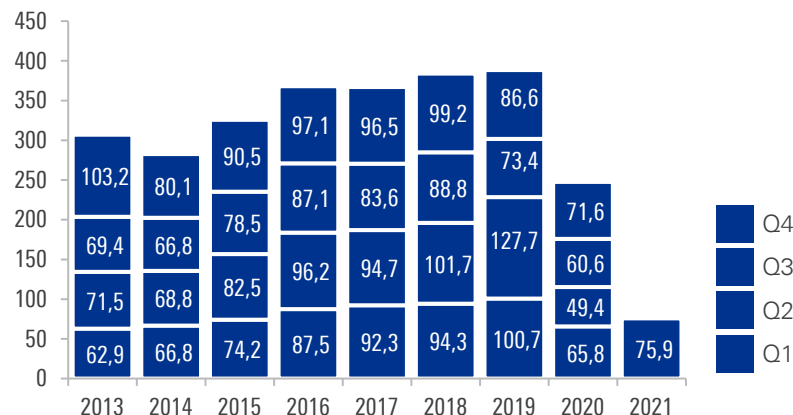
Rejestracje nowych SC>3,5t w UE27 (w tys.) New HCV>3.5t registrations in EU27 (in thousands)

75,9 (+15,3%) Q1/21

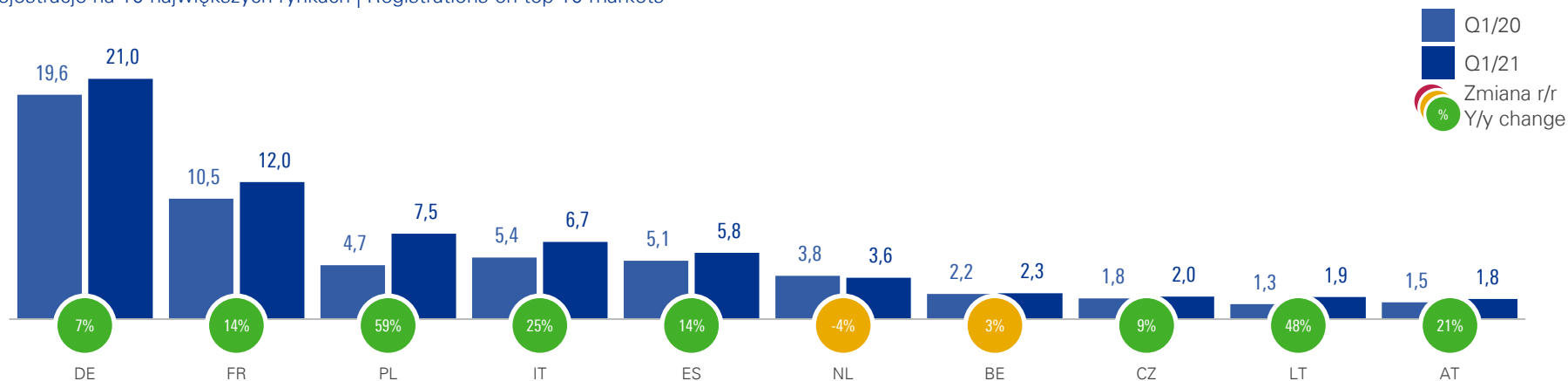
W I kwartale 2021 roku zarejestrowano w UE 75,9 tys. nowych pojazdów ciężarowych, co oznacza wzrost o 15,3% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Wśród 10. największych rynków spadek liczby rejestracji odnotowano jedynie w Holandii – o 4% r/r. Liderem rynku pozostają Niemcy (+7% r/r), a za nimi Francja (+14% r/r) i – po wzroście o 59% r/r – Polska.

In Q1 2021 as many as 75.9 thousand new heavy commercial vehicles were registered, which means an increase by 15.3% compared to Q1 2020. Among top ten markets only the Netherlands noted a decline – by 4% y/y. Germany (+7% y/y) remained the leader, followed by France (+14% y/y) and – after an increase by 59% y/y – Poland.

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. Do 2013 dane nie obejmują Chorwacji.

All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28. Croatia is not included until 2013.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



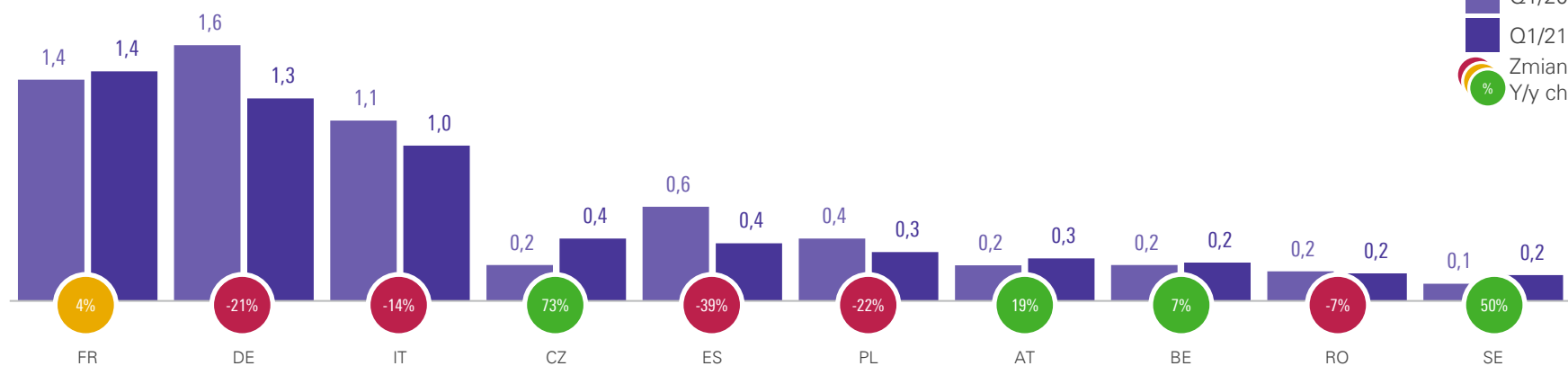
Rejestracje nowych BUS>3,5t w UE27 (w tys.) New BUS>3.5t registrations in EU27 (in thousands)

6,6 (-12,6%) Q1/21

W I kwartale 2020 roku zarejestrowano 6,6 tys. nowych autobusów, o 12,6% mniej niż w analogicznym kwartale 2020 roku. Wzrost liczby rejestracji we Francji, o 4% r/r sprawił, że kraj ten zyskał miano największego rynku autobusów w UE, wyprzedzając Niemcy, gdzie odnotowano spadek o 21% r/r. Wśród 10. największych rynków najwyraźniej wzrosła liczba rejestracji w Czechach (+73% r/r), Szwecji (+50% r/r) oraz Austrii (+19% r/r).

In Q1 2021, 6,6 thousand new buses were registered, i.e. 12.6% less than in Q1 2020. The increase in the number of registrations in France, by 4% y/y, made this country the largest bus market in the EU, ahead of Germany, where a decline by 21% y/y was recorded. Among the top 10 markets, the most significant growths were recorded in Czechia (+73% y/y), Sweden (+50% y/y) and Austria (+19% y/y).

Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



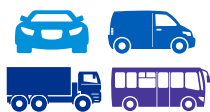
Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. Do 2013 dane nie obejmują Chorwacji.

All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28. Croatia is not included until 2013.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA

Rejestracje ogółem | Total registrations





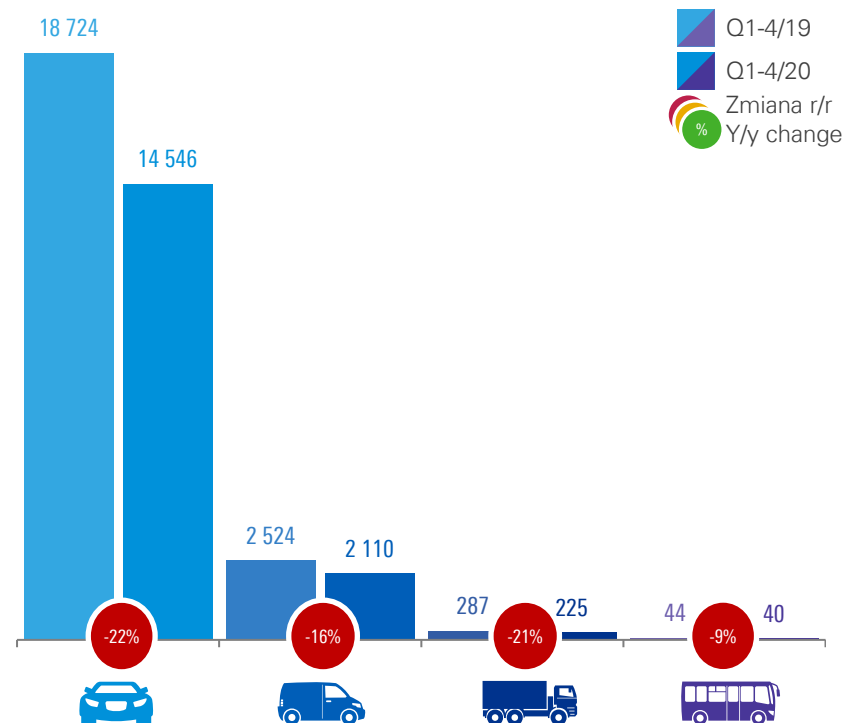
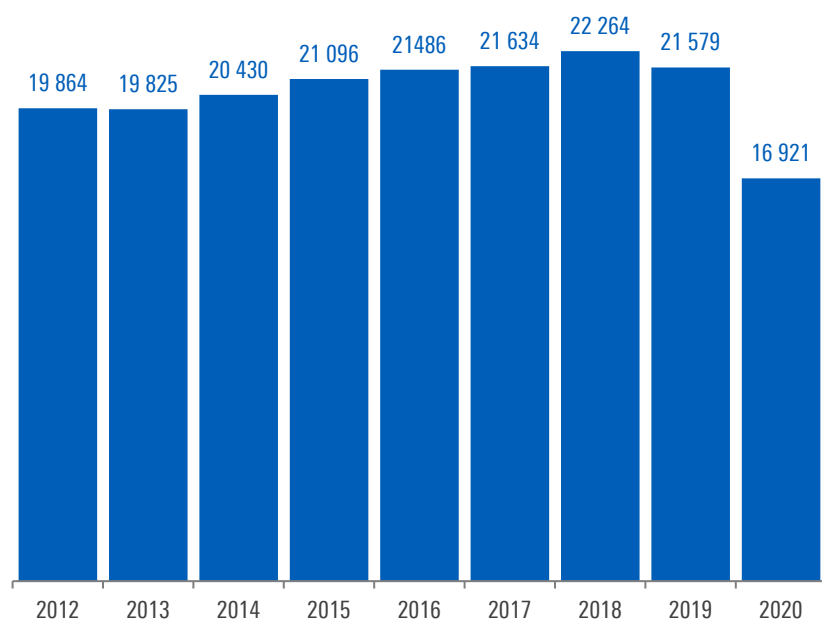
Produkcja pojazdów w Europie (w tys.)

Production of vehicles in Europe (in thousands)

16 921 (-21,6%) Q1-4/20

W całym 2020 roku produkcja pojazdów samochodowych w Europie zmalała o 21,6% względem poprzedniego roku. W tym czasie zmniejszył się wolumen wszystkich kategorii pojazdów. Najwyraźniej spadł wynik produkcji samochodów osobowych (-22% r/r), a najmniej skurczył się wolumen produkcji autobusów (-9% r/r).

Throughout the 2020, the production of motor vehicles in Europe decreased by 21.6% in comparison to the previous year. At that time, the volume of all vehicle categories decreased. The largest decline was noted in the production of passenger cars (-22%), and the slightest in buses and coaches category (-9%).



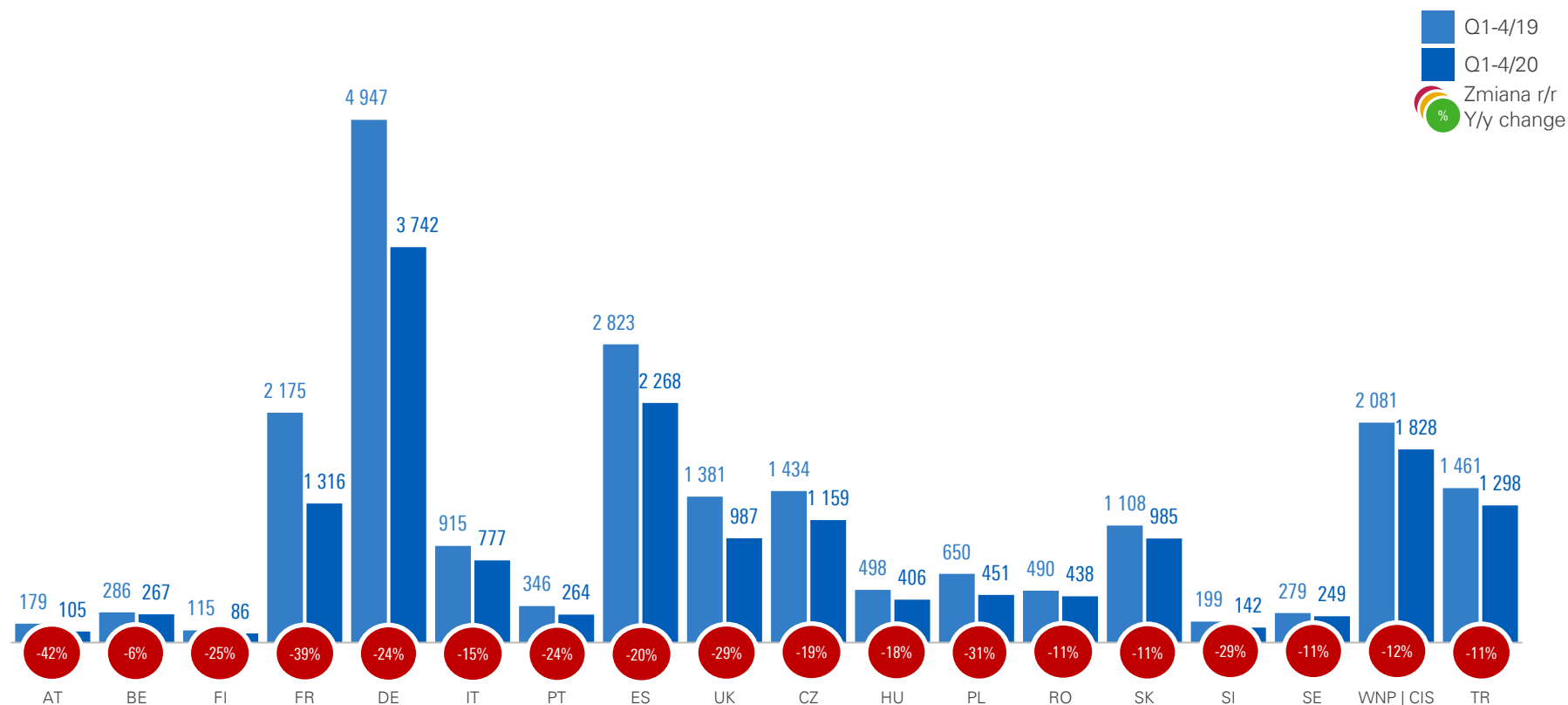
Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują jednośladów. | All changes calculated y/y. PTW not included.
Źródło | Source: ZPZPM, KPMG w Polsce / OICA



Produkcja pojazdów w Europie (w tys.) Production of vehicles in Europe (in thousands)

Wszystkie kluczowe z punktu widzenia produkcji pojazdów państwa Europy znacząco zmniejszyły swoje wyniki 2020 roku. Najgłębsze spadki względem 2019 roku odnotowano w Austrii (-42%), we Francji (-39%) i w Polsce (-31%). Wolumen produkcji na największym w regionie rynku niemieckim zmniejszył się o 1,2 mln pojazdów, czyli 24% w porównaniu z poprzednim rokiem.

All major markets in terms of vehicle manufacturing saw large declines in output in 2020. In comparison to 2019, largest decreases were recorded in Austria (-42%), France (-39%) and Poland (-31%). Production volume in the largest regional market – Germany, decreased by 1.2 million vehicles or 24% in comparison to the previous year.



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują jednoślądów. | All changes calculated y/y. PTW not included.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / OICA



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Otoczenie podatkowe i regulacyjne

Tax and regulatory environment

Nowelizacja prawa celnego

Amendments to the customs law

8 kwietnia 2021 r. Prezydent podpisał ustawę z 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo celne oraz niektórych innych ustaw.

Podstawowym założeniem nowelizacji prawa celnego wprowadzanej powyższą ustawą jest usprawnienie wydawania decyzji w zakresie należności celnych i podatkowych oraz opłat paliwowej i emisyjnej, które są należne z tytułu importu towarów, poprzez objęcie wszystkich tych należności jednym postępowaniem i jedną decyzją. Nowelizacja zawiera również szereg innych zmian w przepisach prawa celnego, przepisach regulujących opłatę paliwową i opłatę emisyjną czy przepisach dotyczących organizacji gier hazardowych.

Poniżej przedstawiamy najważniejsze zmiany wprowadzane nowelizacją.

[Jedna decyzja celno-podatkowa w sprawie należności celnych i podatkowych oraz opłat paliwowej i emisyjnej](#)

Obecnie postępowania celne i podatkowe dotyczące należności celnych, podatku VAT oraz opłat związanych z importem towarów prowadzone są odrębnie, a w ich wyniku – w zależności od rodzaju towaru – wydawanych jest nawet kilka decyzji, dotyczących należności celnych, podatkowych oraz opłat: emisyjnej – w przypadku importu paliw silnikowych i paliwowej – w przypadku importu paliw silnikowych i gazu.

Aby usprawnić ten proces, w nowelizacji przewidziano, że do postępowania w sprawie określenia należności podatkowych oraz opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej odpowiednie zastosowanie będą miały, tak jak dotychczas do należności celnych, co do zasady przepisy prawa celnego, zarówno unijnego jak i krajowego, a w zakresie określenia należnego podatku również wybrane przepisy Ordynacji podatkowej.

W rezultacie należności celne, należności podatkowe oraz należne opłaty z tytułu importu towarów wymierzane będą w jednej decyzji, po przeprowadzeniu jednego dla wszystkich tych należności i opłat postępowania.

On 8 April 2021, the President signed the Act of 30 March 2021 amending the Act on Customs Law and certain other acts.

The main customs-related changes brought about by the act aim at simplifying the process of issuing decisions on customs and tax duties, along with fuel surcharge and the emission fee due on the import of goods, by subjecting it to a single procedure. Other amendments introduced by the act relate to customs law regulations, but also to the provisions on the fuel surcharge, the emission fee, and operation of gambling activities.

The key measures provided for by the act are presented below.

[Single decision on customs duties, tax due, fuel surcharge and emission fee](#)

At present, the customs and tax procedures relating to customs duties, VAT due, and other import fees are carried out separately and lead to issuing distinct decisions for each type of goods, covering customs duties, tax receivables, emission fee (for imported motor fuels) and fuel surcharge (for imported motor fuels and LPG).

To simplify the process, under the amending act, provisions of domestic and EU customs laws (and, in the case of tax liabilities, also the provisions of the Polish Tax Code) are to apply accordingly to the procedure to determine tax rate, fuel surcharge and emission fee.

Consequently, customs duties, tax receivables and import fees are to be covered by a single procedure, culminating in issuing a single decision, once all the fees due are settled.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowelizacja prawa celnego

Amendments to the customs law

Organem właściwym do wydawania tej decyzji będzie, tak jak obecnie w stosunku do decyzji dotyczących poszczególnych należności objętych na mocy nowelizacji jedną decyzją celno-podatkową, Naczelnik Urzędu Celno-Skarbowego działający jako organ celny – w zakresie należności celnych, a jako organ podatkowy – w zakresie należności podatkowych. Decyzja ta będzie zatem decyzją celną w zakresie należności celnych i decyzją podatkową w zakresie należności podatkowych.

Organem odwoławczym od takiej decyzji będzie, również tak jak obecnie, Dyrektor Izby Administracji Skarbowej. Zaletą jednej decyzji celno-podatkowej będzie natomiast możliwość złożenia jednego odwołania od tej decyzji.

Prowadzenia jednego postępowania i wydawanie jednej decyzji celno-podatkowej ma skutkować ujednoliceniem procedur i przyczynić się do przyspieszenia prowadzenia postępowania. Jednolite postępowanie w sprawie wydania decyzji celno-podatkowej ma być również bardziej zrozumiałe i klarowne dla zainteresowanych podmiotów.

Opłata paliwowa i opłata emisyjna

Nowelizacja wprowadza również procedurę regulującą ubieganie się o zwrot opłaty paliwowej.

Będzie ona zwracana w przypadkach i na zasadach przewidzianych dla zwrotu podatku akcyzowego, na wniosek podmiotu uprawnionego do takiego zwrotu. Zwrot opłaty paliwowej będzie realizowany w związku ze zwrotem podatku akcyzowego. Wniosek w tej sprawie podmioty uprawnione do zwrotu będą składały do organu właściwego w sprawach zwrotu kwoty zapłaconej akcyzy.

Z kolei organem właściwym do przyjmowania informacji o opłacie emisyjnej w przypadku importu paliw silnikowych stanie się Naczelnik Urzędu Celno-Skarbowego (obecnie informacje te składane są do Naczelnika Urzędu Skarbowego).

The authority competent for issuing such joint decisions will be the Head of the Tax and Customs Office, currently responsible for issuing separate decisions in terms of each liability, now to be covered by a single procedure. The Head of the Office plays a dual role: they act as a customs body responsible for customs duty-related matters and as a tax authority responsible for dealing with tax liabilities. In other words, the decision will be both a customs decision specifying customs duties and a tax decision specifying tax liabilities.

The head of the revenue administration office will remain the body of appeal against such a decision, with an indisputable advantage of the single decision being the possibility of submitting a single appeal.

Conducting single proceedings and issuing a single customs and tax decision are to bring unification of procedures and contribute to accelerating the entire process. A uniform procedure for issuing a customs and tax decision is also to be more understandable and transparent for the entities involved

Fuel surcharge and emission fee

The amending act introduces a new procedure of applying for fuel surcharge refund.

The surcharge will be reimbursed in the cases and on the terms provided for excise duty refund, at the request of the entity entitled to recover the fee. The refund of the fuel surcharge is to be carried out in connection with the excise duty refund. Application for fuel surcharge refunds may be submitted by eligible entities to the competent authority.

In turn, under the new regulations, the declarations on the emission fee for imported motor fuels will be submitted to the Head of the Tax and Customs Office (at present, the declarations must be lodged with the Head of the competent tax office).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowelizacja prawa celnego

Amendments to the customs law

Zmiany w obszarze gier hazardowych

Nowelizacja przewiduje również uproszczenie i skrócenie procedur prowadzenia spraw z zakresu gier hazardowych, m.in. poprzez umożliwienie podmiotom przekazywania informacji określonych w ustawie o grach hazardowych za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

Wpisy do Rejestru domen służących do oferowania gier hazardowych niezgodnie z ustawą o grach hazardowych będą zatwierdzane przez upoważniony organ Krajowej Administracji Skarbowej.

Z kolei kompetencje do nakładania kar pieniężnych na przedsiębiorców telekomunikacyjnych oraz dostawców usług płatniczych nieprzestrzegających przepisów ustawy o grach hazardowych, uzyska Naczelnik Urzędu

Celno-Skarbowego właściwy do prowadzenia czynności audytowych.

Pozostałe zmiany

Nowelizacja przewiduje ponadto takie zmiany jak:

- Umożliwienie nadawania dla celów podatkowych numeru PESEL osobie fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej lub niebędącej zarejestrowanym podatnikiem podatku od towarów i usług, która nie posiada zameldowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
- Ujednolicenie trybu prowadzenia kontroli celno-skarbowych w zakresie przestrzegania przepisów prawa celnego i prawa podatkowego w związku z przywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi.
- Uproszczenie procesu ubiegania się o wpis do wykazu gwarantów uprawnionych do udzielania gwarancji składanych jako zabezpieczenie pokrycia kwot wynikających z długów celnych.
- Odformalizowanie procedury wpisu na listę agentów celnych.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Changes in the area of gambling activities

The amending act is also to simplify and shorten the duration of the proceedings governing operation of gambling activities, i.e. by enabling entities to electronically provide information required under the Gambling Act.

Entries into the register of websites offering gambling services which do not meet the requirements of the Gambling Act are to be assessed by the competent body of the National Revenue Administration.

In turn, the powers to impose fines on telecom operators and payment service providers infringing the rules set forth by the Gambling Act will be vested in the Head of the Tax and Customs office competent for conducting audit activities.

Other amendments

Other amendments brought about by the act include:

- Enabling the granting of a PESEL number for tax purposes to an individual who does not conduct business activity or is not a registered VAT payer, with no address of permanent residence in the territory of the Republic of Poland.
- Unifying the procedure for carrying out customs and tax inspections to assess compliance with the provisions of customs law and tax law in connection with the arrival of goods in trade between the customs territory of the European Union and third countries.
- Simplifying the process of applying for an entry in the list of guarantors entitled to provide guarantees for customs debts.
- Cutting the red tape on the procedure of entry into the list of customs agents.

Nowelizacja prawa celnego

Amendments to the customs law

Wejście przepisów w życie

Większość przepisów nowelizacji wejdzie w życie z pierwszym dniem miesiąca następującego po dniu jej ogłoszenia w Dzienniku Ustaw, a więc prawdopodobnie od 1 maja 2021 r.

Jeżeli są Państwo zainteresowani szczegółami dotyczącymi omawianych zagadnień, prosimy o kontakt.

Entry into force

The majority of the provisions is to take effect on the first day of the month following the day of the act's publication in the Polish Journal of Laws, i.e. most probably on 1 May 2021.

If you would like to learn more about the of issues discussed, please do not hesitate to contact us.

Kontakt (KPMG w Polsce) | Contact details (KPMG in Poland)

Mirosław Michna
Partner, Tax
T: +48 12 424 94 09
E: mmichna@kpmg.pl

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wyrok TSUE o niezgodności z prawem UE 20 proc. sankcji VAT

CJEU: 20 percent VAT sanction is incompatible with EU law

15 kwietnia 2021 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał wyrok w sprawie C-935/19, dotyczącej zgodności z prawem UE polskich przepisów o dodatkowym zobowiązaniu podatkowym w VAT (tzw. sankcji VAT), nakładanym przez organ podatkowy w przypadku stwierdzenia różnicy pomiędzy prawidłową kwotą należnego podatku, zwrotu podatku lub nadwyżki podatku naliczonego nad należnym, a kwotą wykazaną przez podatnika.

W wyroku TSUE stwierdził, że przepisy dyrektywy VAT i wynikająca z nich zasada proporcjonalności stoją na przeszkodzie nakładaniu na podatnika (nabywcę nieruchomości), który błędnie zakwalifikował transakcję zwolnioną z VAT jako niepodlegającą zwolnieniu i dokonał odliczenia podatku naliczonego, sankcji wynoszącej 20 proc. nienależnie żądanej kwoty zwrotu VAT.

Poniżej prezentujemy najistotniejsze wnioski wynikające z wyroku TSUE.

Tło sprawy

Sprawa rozstrzygnięta przez Trybunał dotyczyła polskiej spółki, która nabyła nieruchomość zasiedloną przez ponad dwa lata. W akcie notarialnym nabycia nieruchomości cenę określono w kwotach brutto (zawierających VAT). Sprzedający wystawił również fakturę wykazującą kwotę należnego VAT.

Spółka nabywająca nieruchomość zapłaciła tę kwotę VAT, uznając ją jednocześnie za kwotę podatku naliczonego. Następnie spółka złożyła deklarację, w której dokonała odliczenia podatku i wykazała nadwyżkę VAT naliczonego nad należnym do zwrotu.

W wyniku kontroli podatkowej urząd skarbowy stwierdził jednak, że zgodnie z przepisami dostawa nieruchomości była co do zasady w całości zwolniona z VAT, a strony transakcji nie złożyły oświadczenia o rezygnacji z tego zwolnienia. W związku z tym spółka nie była uprawniona do odliczenia VAT naliczonego wynikającego z nabycia nieruchomości.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

On 15 April 2021, the Court of Justice of the European Union issued a decision in the case

C-935/19 on EU law compatibility of Polish regulations providing for the application of penalties in the form of an additional VAT liability (VAT sanction) by tax authorities in the case of finding a difference between the amount of tax due, tax refund or an excess of input tax over the due tax and the amount declared by the taxpayer.

According to CJEU, imposing a 20 percent penalty on a taxpayer (purchaser of real estate), who erroneously recognized the transaction as not covered by the exemption, while it should have been entirely exempt from tax, and, consequently, deducted the input tax, is consistent with the provisions of the VAT Directive and the resulting principle of proportionality.

The key conclusions of the ruling can be found below.

Background

The case at hand concerned a Polish company, which purchased a developed property occupied for more than two years. The notarial deed included a declaration that the price of the buildings stated was the gross amount (including VAT). The purchase was additionally documented by an invoice issued by the seller, which showed, inter alia, the amount of VAT due.

The purchasing company paid the tax, qualifying it as input tax due. Next, it included this amount as deductible input tax in the submitted return. As a result, an excess of input tax over output tax to be refunded to the company's bank account was shown.

Yet, following an audit, the tax authority found that under the existing provisions, the transaction concerning the supply of the property should have been entirely exempt from tax and that the parties to the transaction had failed to submit a declaration that they had opted to waive the exemption. Consequently, the authority established that the company was not entitled to deduct the input tax resulting from the tax-exempt supply of property.

Wyrok TSUE o niezgodności z prawem UE 20 proc. sankcji VAT

CJEU: 20 percent VAT sanction is incompatible with EU law

Spółka złożyła korektę deklaracji uwzględniającą nieprawidłowości stwierdzone przez urząd. Pomimo złożenia korekty, organ podatkowy wydał decyzję nakładającą na spółkę sankcję w postaci dodatkowego zobowiązania podatkowego, wynoszącą 20 proc. kwoty zawyżenia nienależnie żadanego zwrotu VAT.

Pytanie prejudycjalne

W wyniku odwołania od decyzji, a następnie skargi złożonej przez spółkę sprawa trafiła do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu, który postanowieniem z 3 października 2021 r., sygn. I SA/Wr 448/19, postanowił zadać TSUE pytanie prejudycjalne dotyczące zgodności polskich przepisów umożliwiających nakładanie w powyższej sytuacji dodatkowego sankcyjnego zobowiązania podatkowego, z unijnymi regulacjami o VAT.

Sąd uznał za konieczne ustalenie, czy stosowanie tego rodzaju sankcji, w sytuacji gdy popełniony przez spółkę błąd nie spowodował, że doszło do uszczuplenia należności podatkowych i który to błąd cechuje brak przesłanek wskazujących na oszustwo, pozostaje w zgodzie z zasadami proporcjonalności i neutralności VAT oraz czy jest ono uzasadnione w świetle celów polegających na zapewnieniu prawidłowego poboru podatku i uniknięciu oszustw podatkowych.

Orzeczenie TSUE

W wydanym wyroku TSUE wskazał, że zgodnie z dyrektywą VAT państwa członkowskie UE są zasadniczo upoważnione do przyjęcia przepisów w celu zapewnienia prawidłowego poboru VAT i zapobiegania oszustwom podatkowym. Państwa członkowskie mają również co do zasady kompetencję do dokonania wyboru sankcji, które uznają za odpowiednie w przypadku nieprzestrzegania warunków przewidzianych w przepisach Unii w celu skorzystania z prawa do odliczenia VAT.

As a result, the company submitted a correction to its tax return which took into account all the irregularities found during the audit. Despite the submission of the correction, the tax authority issued a decision which imposed on the company an additional tax liability corresponding to 20 percent of the amount of the overstated VAT refund.

Request for a preliminary ruling

As a result of the appeal lodged, and a subsequent complaint filed, the case was brought before the Regional Administrative Court in Wrocław, which, by way of decision of 3 October 2021, case file I SA/Wr 448/19, decided to ask CJEU to give a preliminary ruling concerning the compatibility with European Union law of the imposition of an additional VAT liability.

The Polish court considered necessary to determine whether the application of penalties in the form of an additional tax liability where no tax revenue was lost, as a result of an erroneous understanding of applicable laws, is compatible with the principle of proportionality and VAT neutrality and whether the imposition of such additional liabilities actually serves to prevent tax fraud or is merely an additional fiscal measure.

CJEU's ruling

In its ruling, CJEU admitted that under the VAT Directive, Member States may adopt provisions necessary to attain the objectives of ensuring the correct levying and collection of the tax and preventing fraud. Moreover, they remain empowered to choose the sanctions which seem to them to be appropriate, applicable where conditions laid down by arrangements under that legislation are not complied with.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wyrok TSUE o niezgodności z prawem UE 20 proc. sankcji VAT

CJEU: 20 percent VAT sanction is incompatible with EU law

Trybunał stwierdził jednak, że sankcje takie nie mogą wykraczać poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celów obejmujących zapewnienie prawidłowego poboru podatku i zapobieganie oszustwom podatkowym. Dla dokonania oceny czy sankcja jest zgodna z zasadą proporcjonalności, należało więc uwzględnić w szczególności charakter i wagę naruszenia, którego ukaraniu służy ta sankcja oraz sposób ustalania jej kwoty.

TSUE zauważył także, że celem wprowadzenia będącej przedmiotem sporu sankcji do porządku prawnego, było „przekonanie podatników do rzetelnego i starannego wypełniania deklaracji podatkowych”, a w przypadku nieprawidłowości – do dokonywania ich korekty, by dzięki temu realizować cel polegający na zapewnieniu prawidłowego poboru VAT. W przypadku jednak gdy kwota sankcji zostanie ustalona na 20 proc. kwoty zawyżenia nadwyżki VAT, nie może ona zgodnie z polskimi przepisami zostać obniżona stosownie do konkretnych okoliczności danego przypadku (z wyjątkiem przypadków, w których nieprawidłowość wynika z drobnych błędów). Sankcja ma więc zastosowanie bez rozróżnienia zarówno w sytuacji, w której zawyżenie kwoty nadwyżki VAT wynika z błędu, który to błąd cechował brak przesłanek wskazujących na oszustwo i który nie spowodował uszczuplenia należności podatkowych, jak i w sytuacjach, w których nie występują takie szczególne okoliczności.

Zdaniem Trybunału, taki sposób ustalania sankcji VAT, stosowanej automatycznie, nie daje organom podatkowym możliwości dostosowania kwoty sankcji do konkretnych okoliczności danej sprawy i zindywidualizowania jej w sposób prowadzący do zapewnienia, by nie wykraczała ona poza to, co jest niezbędne do realizacji prawidłowego poboru podatku i zapobiegania oszustwom podatkowym.

The Court noted, however, that such penalties must not go beyond what is necessary to attain the objectives of ensuring the correct levying and collection of the tax and preventing fraud. Thus, in order to assess whether a penalty is consistent with the principle of proportionality, account must be taken, inter alia, of the nature and the degree of seriousness of the infringement which the penalty seeks to sanction, and of the means of establishing the amount of the penalty.

Furthermore, CJEU pointed out that the penalties in question were primarily preventive in nature, as their aim was to “convince taxable persons that it is in their interest to complete their tax returns in an accurate and diligent manner” and, where an error is found in a settlement - to make all the necessary corrections, as to achieve the objective of ensuring the correct collection of VAT.

Yet, under the regulations in force, where the penalty is set at 20 percent of the overstated VAT difference to be refunded, it cannot be reduced according to the specific circumstances of a given case (except in cases where the irregularity is due to minor errors).

In the form in which it has been introduced, the provision does not account in any way for the taxable person’s intention, thus making no distinction between whether the understatement of the tax was due to error, with no indications of a fraud, and did not result in unlawful reduction of tax liability, and situations where there are no such special circumstances.

Therefore, according to CJEU, the automatic imposition by operation of law of an additional tax liability deprives the authorities of the possibility to adjust the penalty to particular circumstances and to ensure that it does not go beyond what is necessary to attain the objectives of ensuring the correct collection of the tax and preventing tax fraud.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wyrok TSUE o niezgodności z prawem UE 20 proc. sankcji VAT

CJEU: 20 percent VAT sanction is incompatible with EU law

W konsekwencji TSUE stwierdził, że unijne regulacje VAT stoją na przeszkodzie przepisom krajowym, które nakładają na podatnika, który błędnie zakwalifikował transakcję zwolnioną z VAT jako transakcję podlegającą temu podatkowi na ogólnych zasadach, sankcję wynoszącą 20 proc. kwoty zawyżenia zwrotu VAT, przy braku przesłanek wskazujących na oszustwo podatkowe i braku uszczuplenia wpływów do Skarbu Państwa.

Wyrok TSUE otwiera możliwość odzyskania kwot sankcji VAT nałożonych przez organy podatkowe. Należy jednak każdorazowo zbadać okoliczności nałożenia tejże sankcji.

Jeżeli są Państwo zainteresowani szczegółami dotyczącymi omawianego zagadnienia, prosimy o kontakt.

Consequently, CJEU ruled that EU VAT regulations must be interpreted as precluding national rules which impose on the taxpayer who incorrectly classified a VAT-exempt transaction as a transaction subject to that tax, a penalty of 20 percent of the amount of overstated VAT reimbursement unduly claimed, where there are no indications of fraud and depletion of revenues to the state treasury.

The ruling opens the pathway for other taxpayers to recover VAT penalties imposed by tax authorities. Each claim, however, should be thoroughly analysed on a case-by-case basis.

If you would like to learn more about the issues discussed, please do not hesitate to contact us.

[Kontakt \(KPMG w Polsce\) | Contact details \(KPMG in Poland\)](#)

Mirosław Michna
Partner, Tax
T: +48 12 424 94 09
E: mmichna@kpmg.pl

Źródło | Source: KPMG w Polsce



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Samochody osobowe
Passenger cars



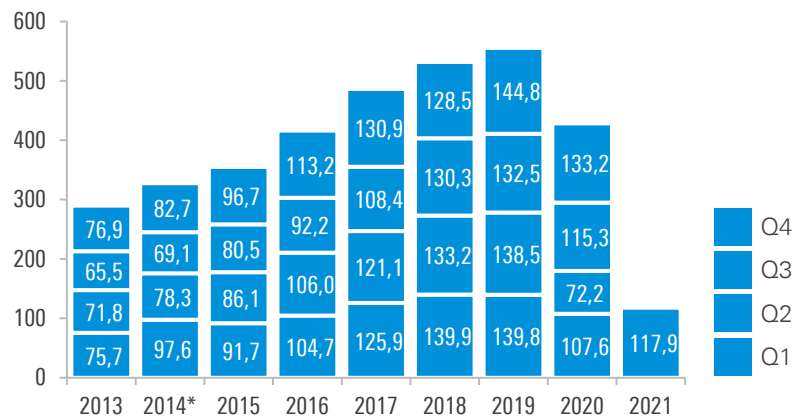
Rejestracje nowych SO (w tys.) New PC registrations (in thousands)

117,9 (+9,5%) Q1/21

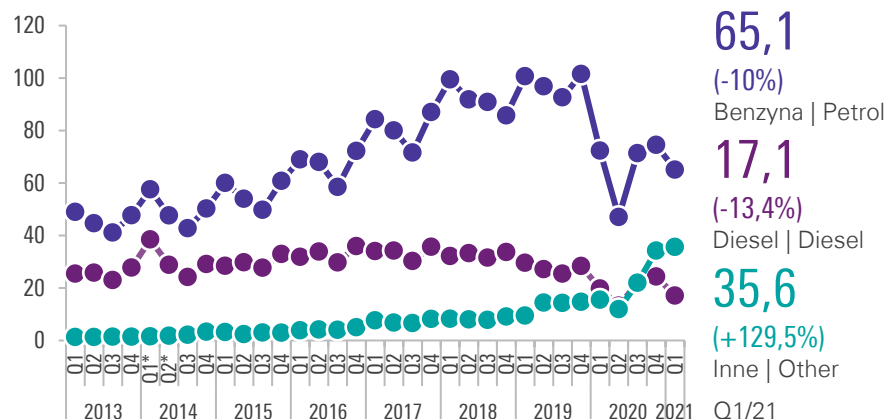
Dla rynku samochodów osobowych wszystkie kwartały 2020 roku oznaczały spadek liczby rejestracji. Pierwsze trzy miesiące 2021 roku przerwały ten negatywny trend i osiągnięto wynik 117,9 tys. rejestracji, czyli o 9,5% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku. Dobry wynik był możliwy dzięki popytowi wśród dominującej grupy klientów instytucjonalnych, którzy nabyli o 16,2% więcej aut osobowych niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.

For the passenger car market, all quarters of 2020 ended with declines. The first three months of 2021 interrupted this negative trend, with the result of 117.9 thousand registrations, i.e. 9.5% more than in the same period of 2020. The result was possible thanks to the demand among the dominant group of institutional customers, who purchased 16.2% more passenger cars than in the corresponding period of the previous year.

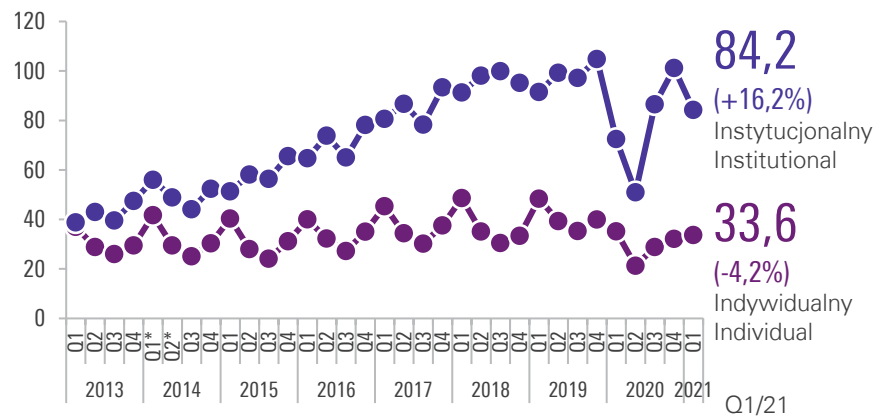
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



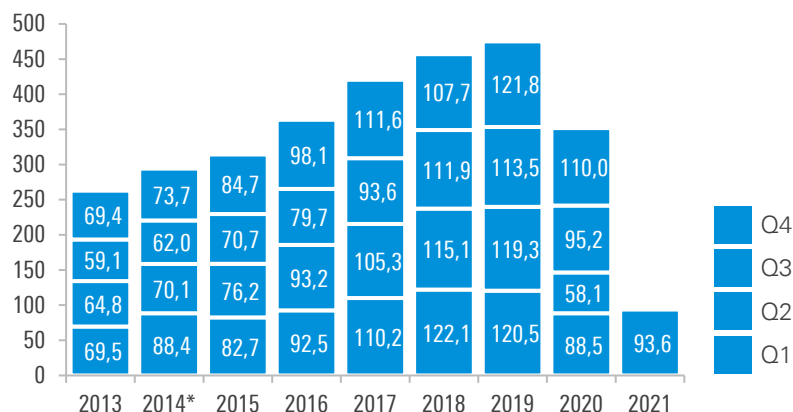
Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys.) New PC registrations – mass-market brands (in thousands)

93,6 (+5,8%) Q1/21

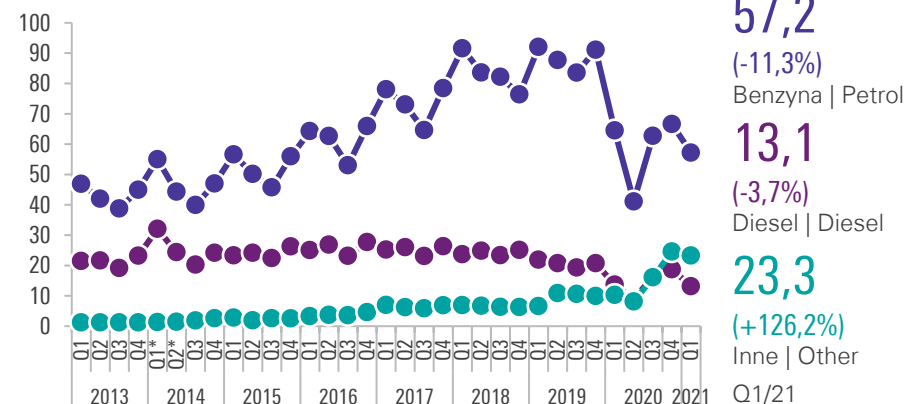
W I kwartale 2021 roku zarejestrowano 93,6 tys. nowych samochodów osobowych marek popularnych, co oznacza wzrost o 5,8% w porównaniu z I kwartałem 2020 roku. Spadły rejestracje zarówno pojazdów z silnikami benzynowymi (-11,3% r/r), jak i diesla (-3,7% r/r), natomiast ponad dwukrotny wzrost liczby rejestracji odnotowały pojazdy z napędami alternatywnymi.

In Q1 2021, 93.6 thousand new passenger cars of popular brands were registered, which means an increase by 5.8% compared to Q1 2020. Registrations of both vehicles with petrol (-11.3% y/y) and diesel engines (-3.7% y/y) decreased, while the number of registrations of vehicles with alternative drives increased more than twofold.

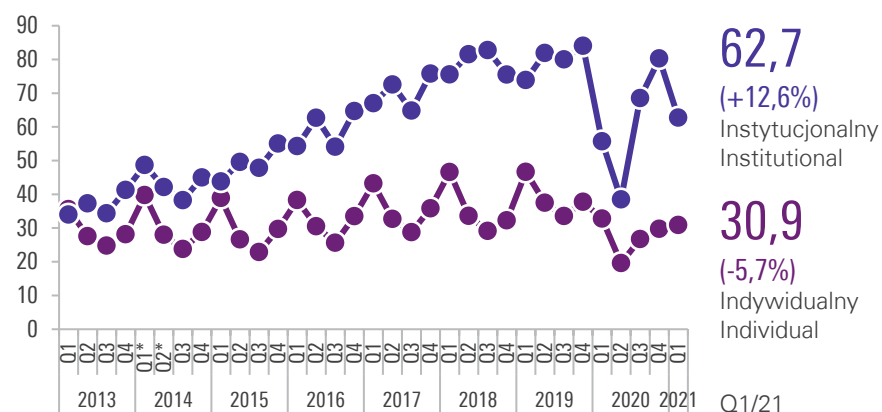
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



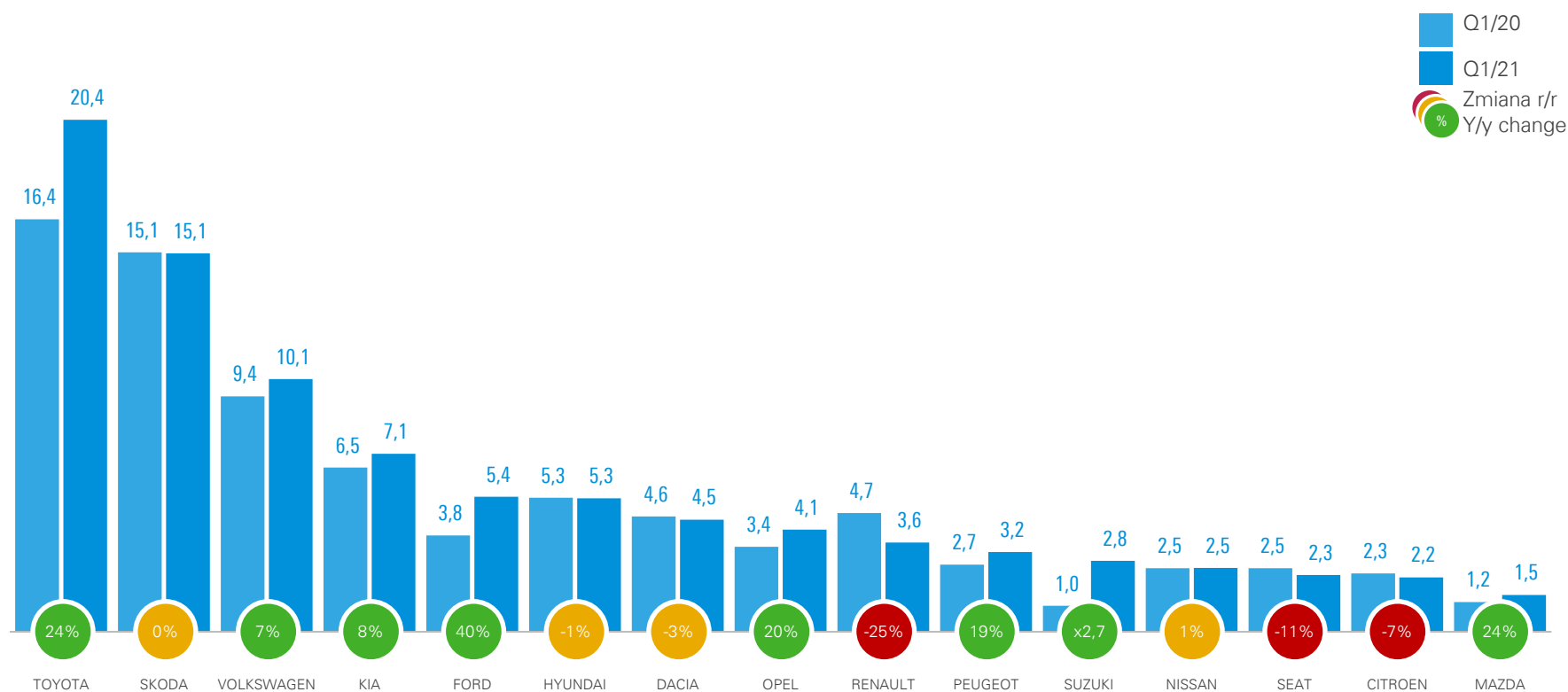
*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys.) New PC registrations – mass-market brands (in thousands)

Miano lidera rynku marek popularnych w I kwartale 2021 roku utrzymała Toyota, po wzroście o 24% względem analogicznego okresu 2020 roku. Wśród 15. najpopularniejszych marek na uwagę zasługuje Suzuki, która to marka zanotowała wzrost o 173% r/r. Na przeciwnym biegunie znalazła się marka Renault, która odnotowała spadek o 25% w porównaniu z I kwartałem 2020 roku.

Toyota maintained the market leader among popular brands in Q1 2021, after an increase by 24% compared to the corresponding period of 2020. Among the 15 most popular brands, Suzuki deserves attention, with an increase of 173% y/y. The Renault brand was at the opposite pole, with a decline in the number of registrations by 25% compared to Q1 2020.



Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



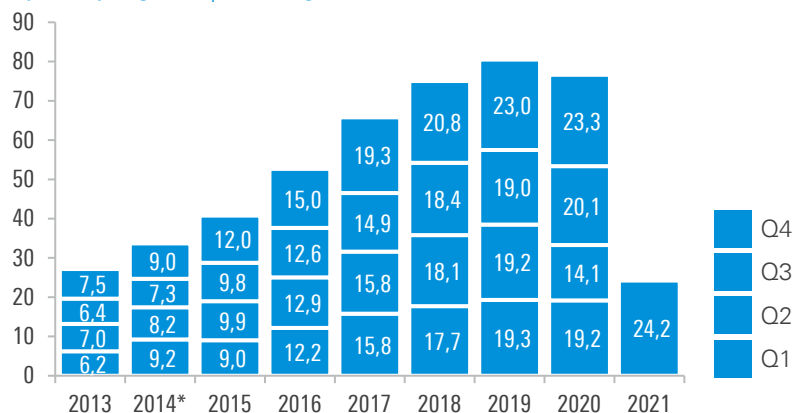
Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w tys.) New PC registrations – premium+ brands (in thousands)

24,2 (+26,4%) Q1/21

Liczba rejestracji samochodów marek premium+ wzrosła w I kwartale 2021 roku o 26,4% względem analogicznego okresu 2020 roku i wyniosła 24,2 tys. Dobry wynik był możliwy dzięki skokowemu wzrostowi liczby rejestracji pojazdów z napędami alternatywnymi, które na zdominowały rynek jeszcze w poprzednim kwartale, a po wzroście o 136,2% w 2020 roku powiększyły swój udział w rynku pojazdów premium+ do 51%.

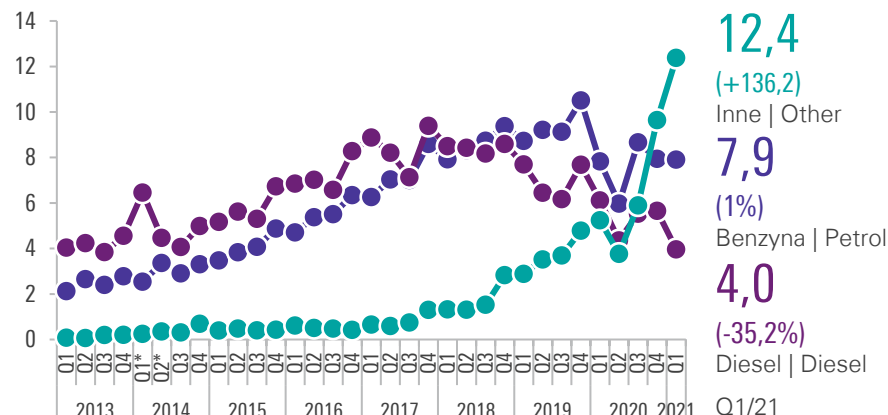
The number of registrations of premium+ cars increased in Q1 2021 by 26.4% compared to the corresponding period of 2020 and amounted to 24.2 thousand. The good result was possible thanks to the rapid increase in the number of registrations of vehicles with alternative drives, which dominated the market in the previous quarter and, after a 136.2% growth in Q1 2021, they increased their share in the premium+ cars market to 51%.

Rejestracje ogółem | Total registrations

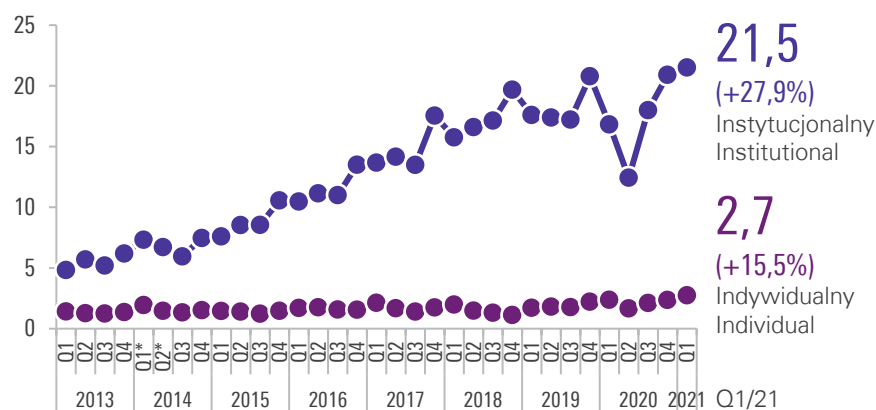


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type

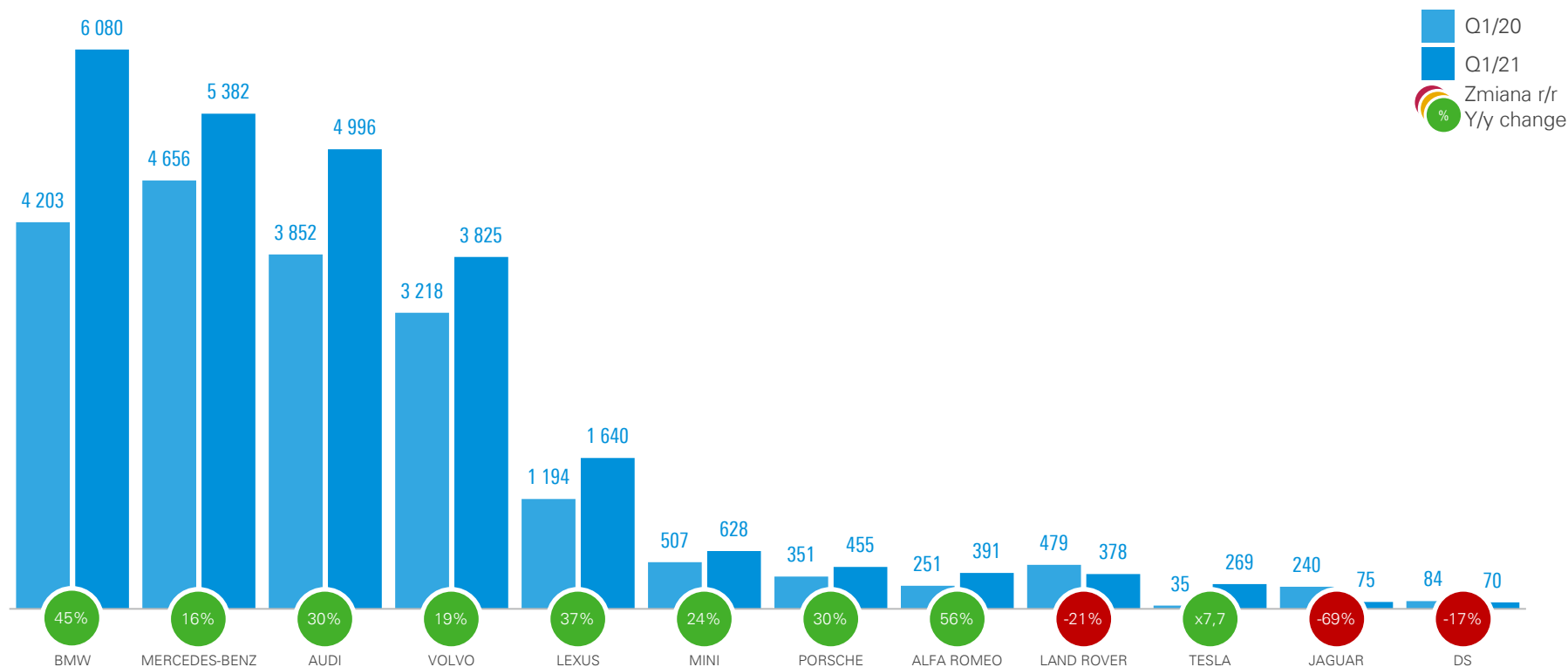




Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w szt.) New PC registrations – premium+ brands (in units)

W I kwartale 2021 roku pierwsze miejsce pod względem liczby rejestracji wśród marek premium+ zajęło BMW, wyprzedzając po wzroście liczby rejestracji o 45% r/r markę Mercedes-Benz. Do rankingu marek premium+ z największą liczbą rejestracji dołączyła w tym czasie marka Tesla, zajmując z liczbą 269 rejestracji 13. miejsce.

In Q1 2021, the first place in terms of the number of registrations among premium+ brands was taken by BMW after an increase in the number of registrations by 45% y/y, ahead of Mercedes-Benz. Tesla joined the ranking of premium+ brands with the highest number of registrations, taking 13th place with 269 registrations.



Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



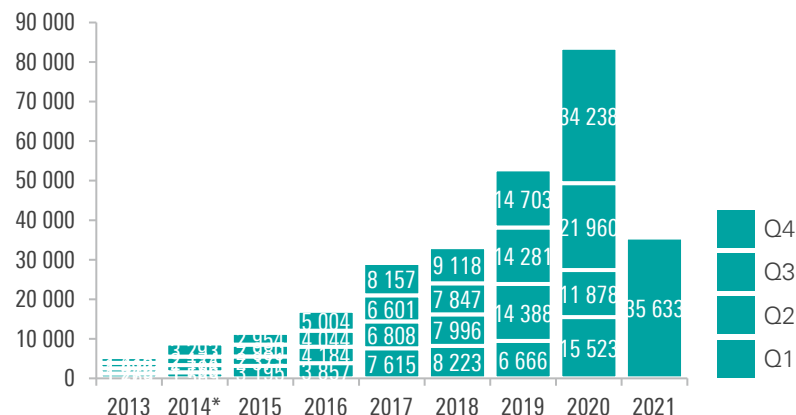
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

35 633 (+129,5%) Q1/21

Pierwsze trzy miesiące 2021 roku były trzecim z rzędu rekordowym kwartałem pod względem liczby rejestracji samochodów osobowych z napędami alternatywnymi. Liczba nowych rejestracji wyniosła 35,6 tys. (+129,5% r/r). Wśród nabywców dominują klienci instytucjonalni, choć to wśród klientów indywidualnych liczba rejestracji wzrosła aż o 174,5% r/r. Najwyraźniej ze wszystkich typów napędów wzrosła liczba nowych pojazdów LPG, CNG/LNG – ponad pięciokrotnie.

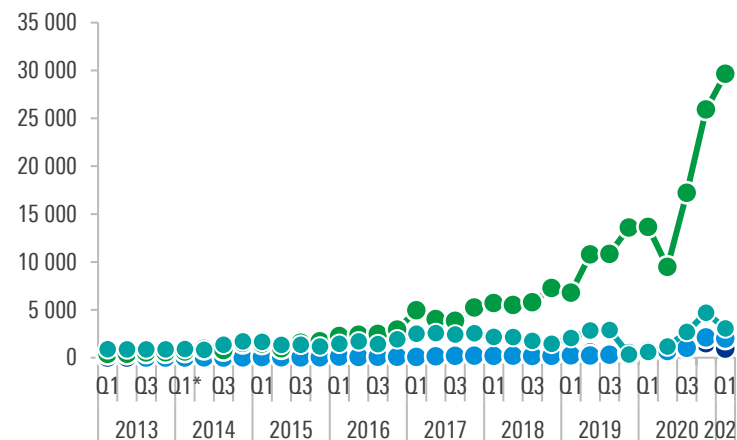
The first three months of 2021 were the third record quarter in a row in terms of the number of registrations of alternatively fueled passenger cars. The number of registrations in Q1 2021 amounted to 35.6 thousand (+129.5% y/y). Institutional clients are still a dominant group of buyers, but individual clients recorded a higher growth of registrations (+174.5% y/y). Among the types of fuel used for propulsion, the number of newly registered LPG, CNG/LNG vehicles has increased the most – over five times.

Rejestracje ogółem | Total registrations



*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Typ paliwa | Fuel type



29 650

(+117,2%)

Hybryda | Hybrid

3 051

(+414,5%)

LPG, CNG/LNG

1 987

(+190,5%)

Hybryda Plug-in | Plug-In Hybrid

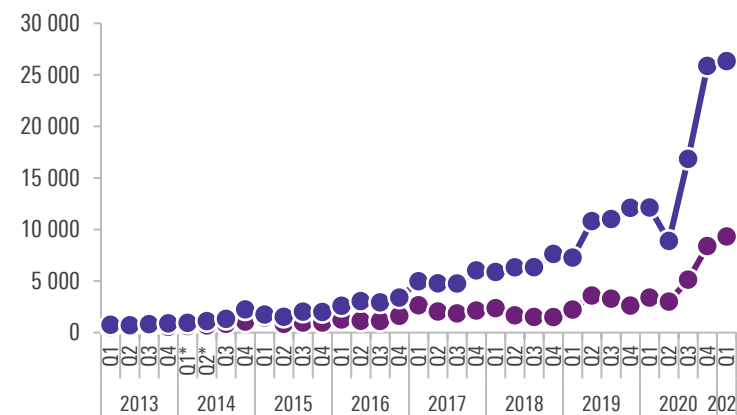
940

(+60,1%)

Elektryczny | Electric

Q1/21

Typ nabywcy | Customer type



26 322

(+117%)

Instytucjonalny | Institutional

9 311

(+174,5%)

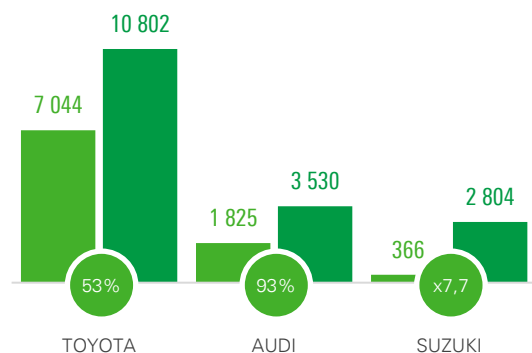
Indywidualny | Individual

Q1/21

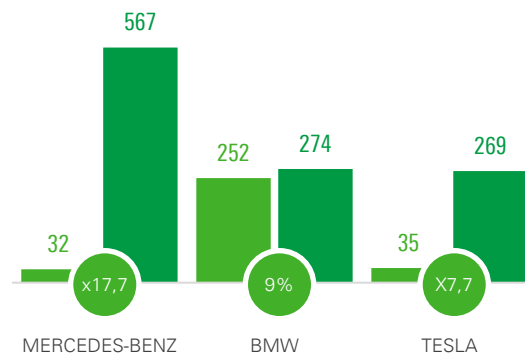


Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

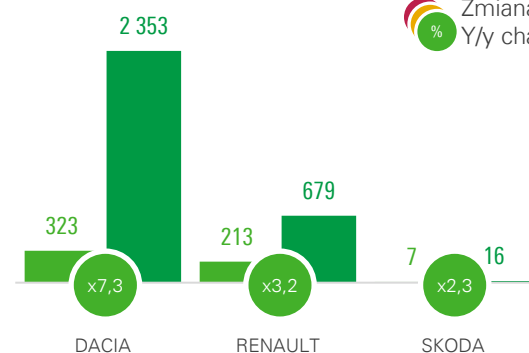
Top 3 marki | Top 3 brands
– Hybrydy | Hybrids



– Elektryczne i Hybrydy Plug-in
Electric and Plug-in Hybrids

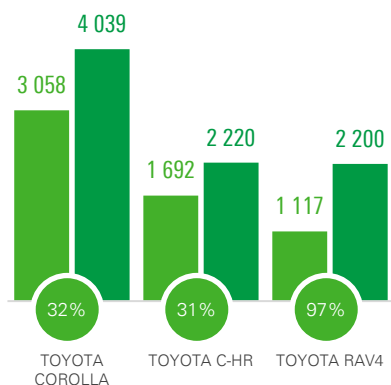


– LPG, CNG/LNG

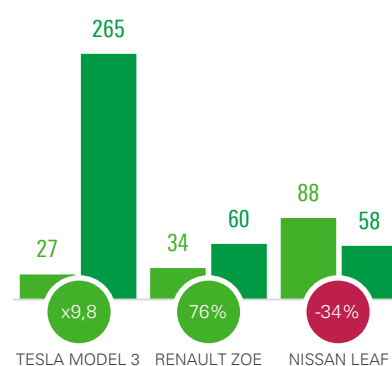


Q1/20
Q1/21
Zmiana r/r
Y/y change

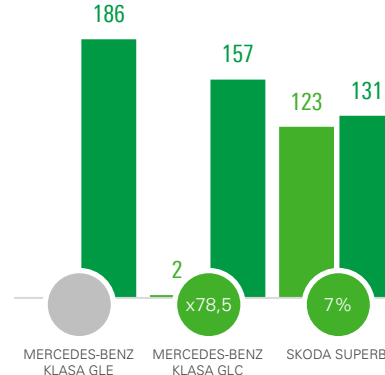
Top 3 modele | Top 3 models
– Hybrydy | Hybrids



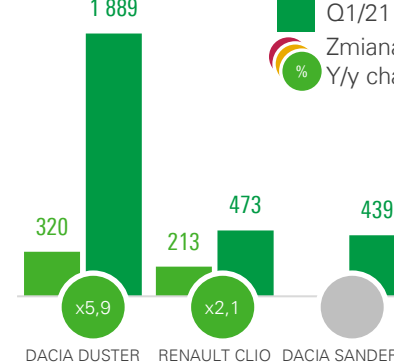
– Elektryczne | Electric



– Hybrydy Plug-in | Plug-in Hybrids



– LPG, CNG/LNG



Q1/20
Q1/21
Zmiana r/r
Y/y change

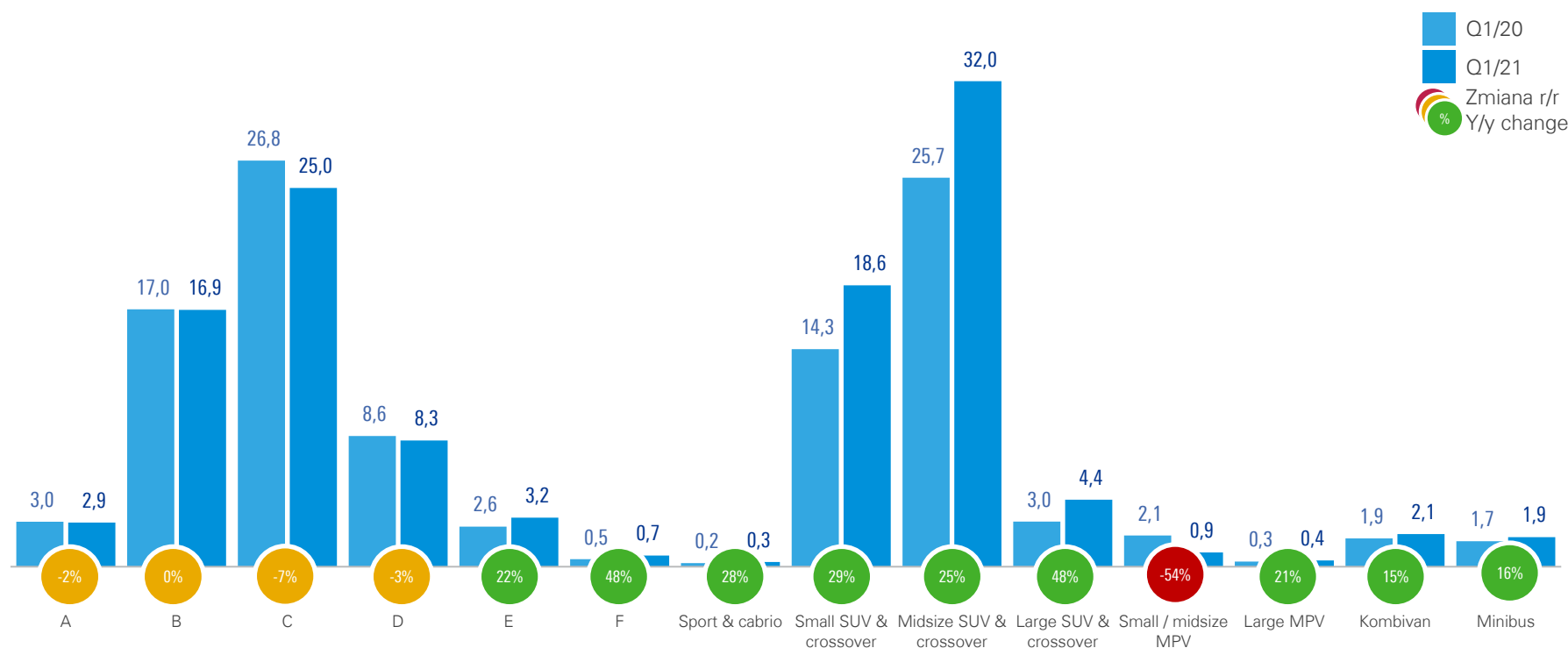
*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Rejestracje nowych SO – segmenty (w tys.) New PC registrations – segments (in thousands)

Największy wzrost liczby rejestracji w pierwszym kwartale odnotowały samochody osobowe segmentu F oraz duże SUV i crossovery (po 48% r/r), a także małe SUV i crossovery (o 29% r/r). Najczęściej wybieranym segmentem samochodów osobowych w I kwartale 2021 roku były średnie SUV i crossovery, po wzroście o 25% względem analogicznego okresu poprzedniego roku.

The largest increase in the number of registrations in Q1 2021 was recorded in the F segment, large SUV & crossovers (by 48% y/y each), as well as small SUV & and crossover (by 29% y/y). The most frequently chosen segment of passenger cars in the first quarter of 2021 were midsize SUV & crossover, after an increase of 25% compared to the corresponding period of the previous year.

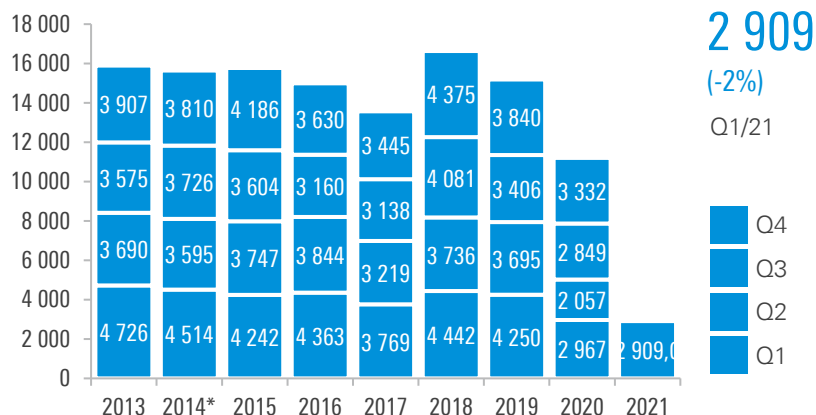


Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
 Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

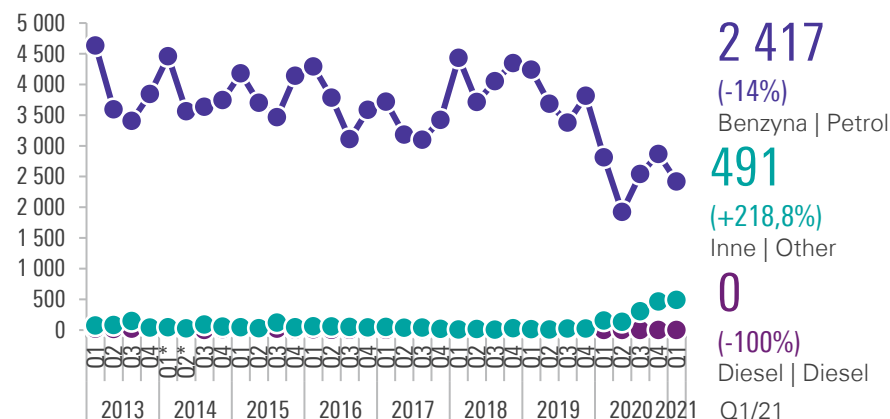


Rejestracje nowych SO – segment A (w szt.) New PC registrations – segment A (in units)

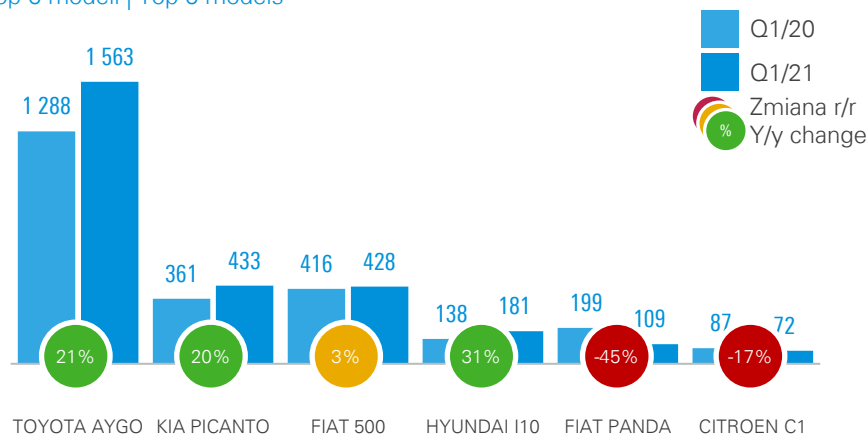
Rejestracje ogółem | Total registrations



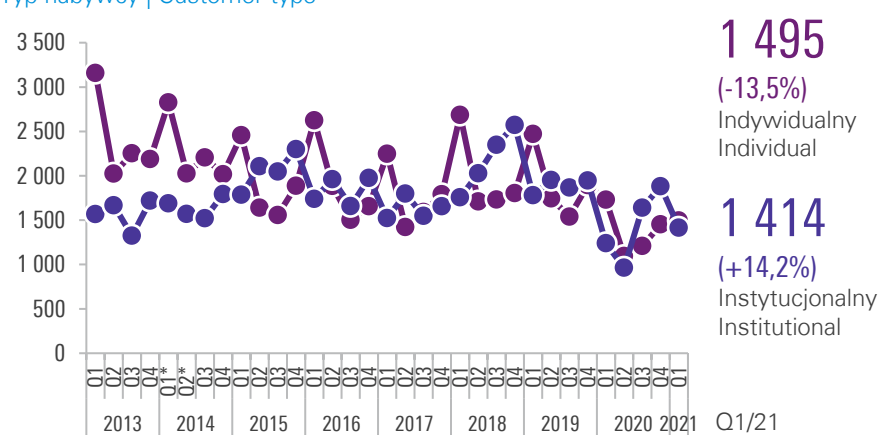
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



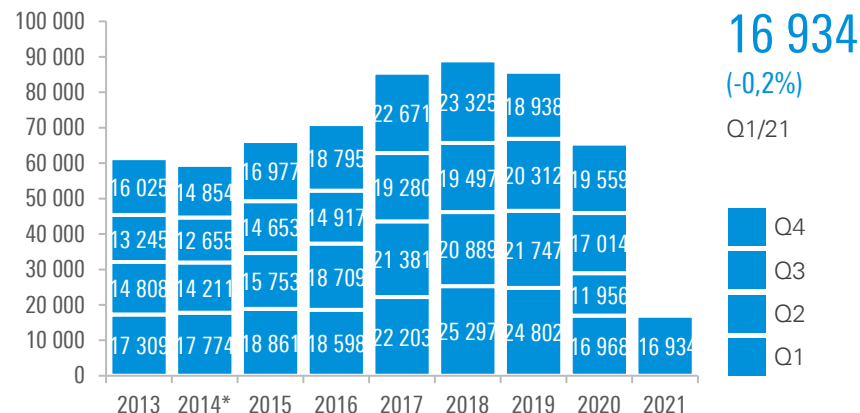
*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



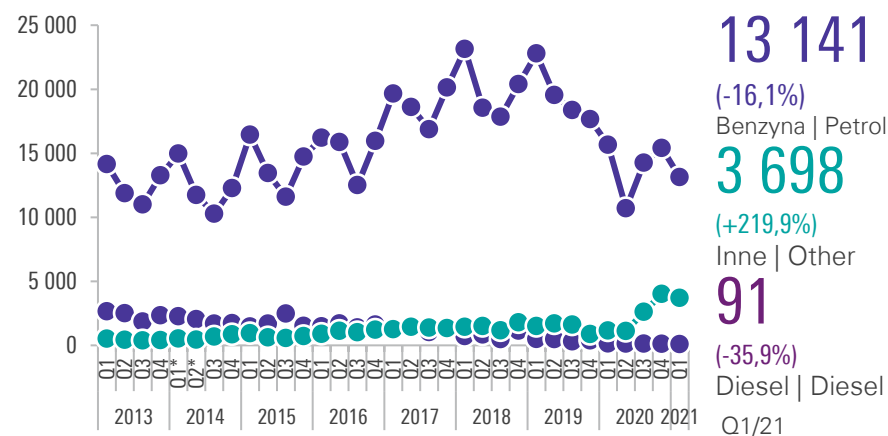
Rejestracje nowych SO – segment B (w szt.)

New PC registrations – segment B (in units)

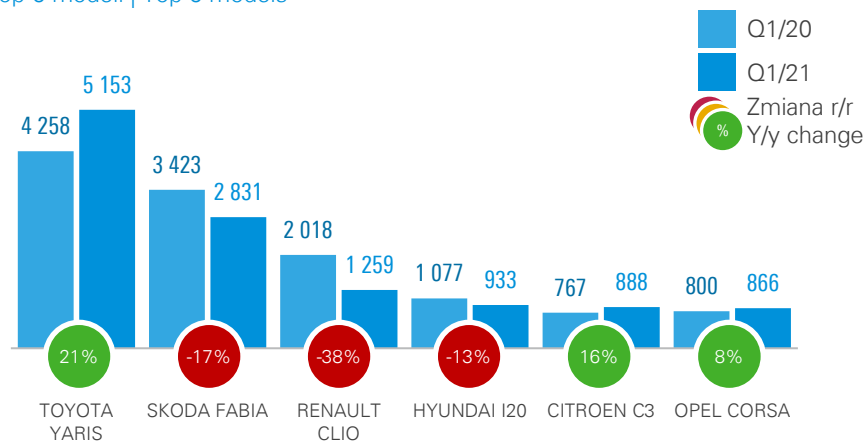
Rejestracje ogółem | Total registrations



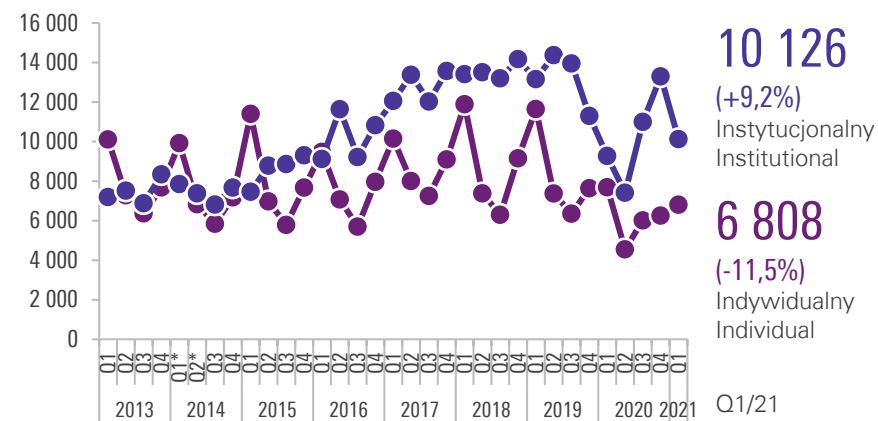
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

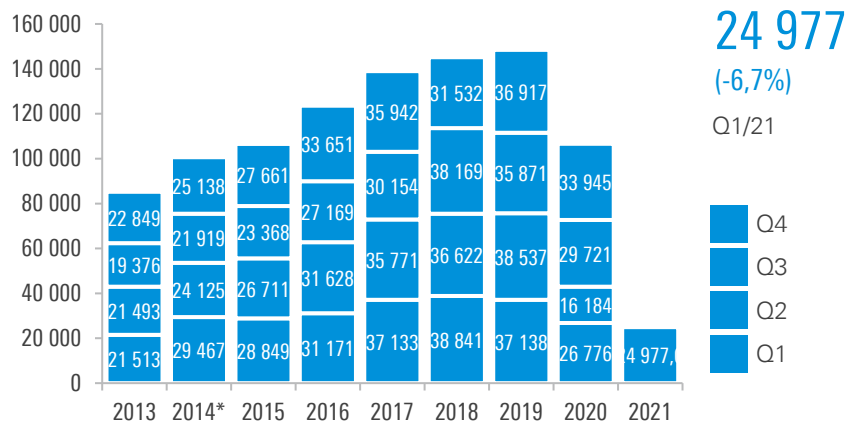


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

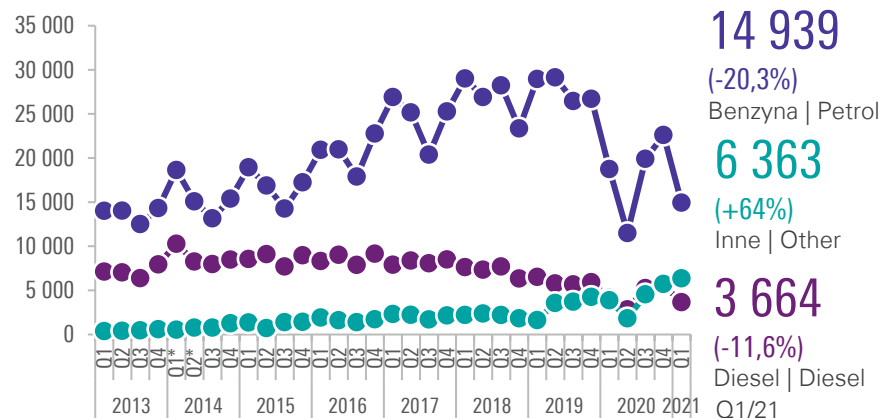


Rejestracje nowych SO – segment C (w szt.) New PC registrations – segment C (in units)

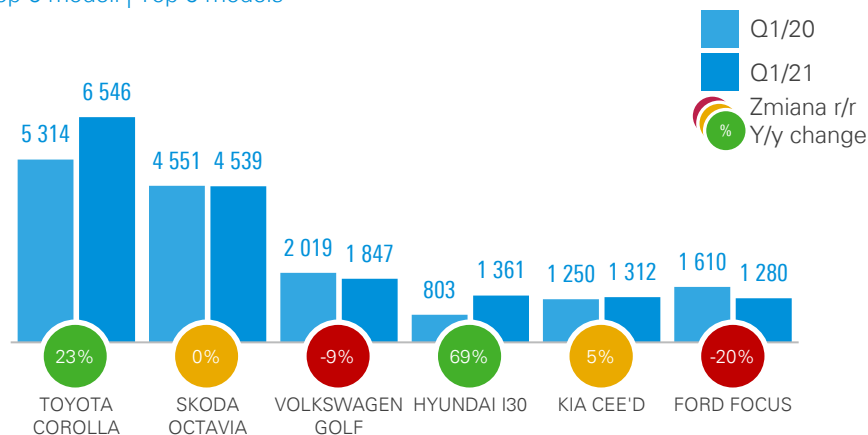
Rejestracje ogółem | Total registrations



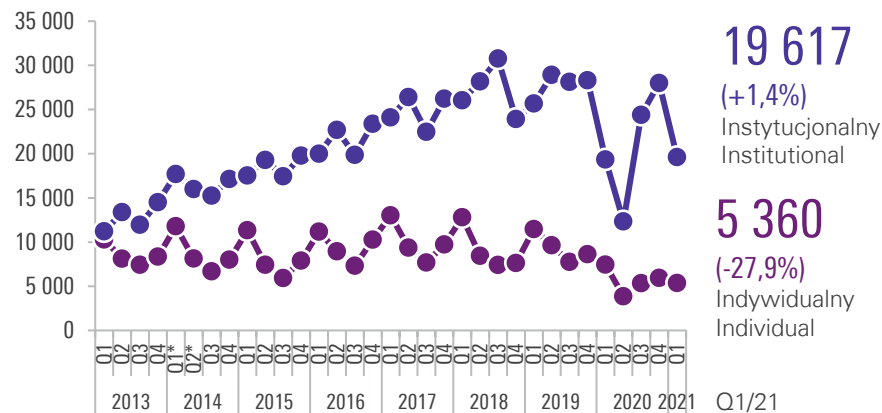
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

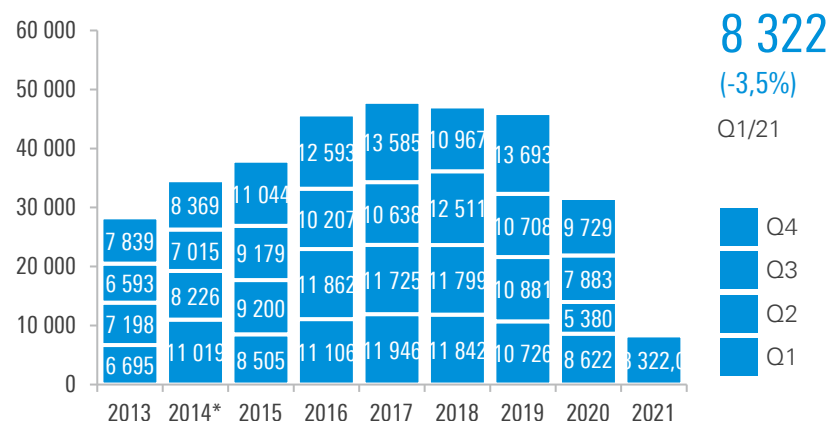


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

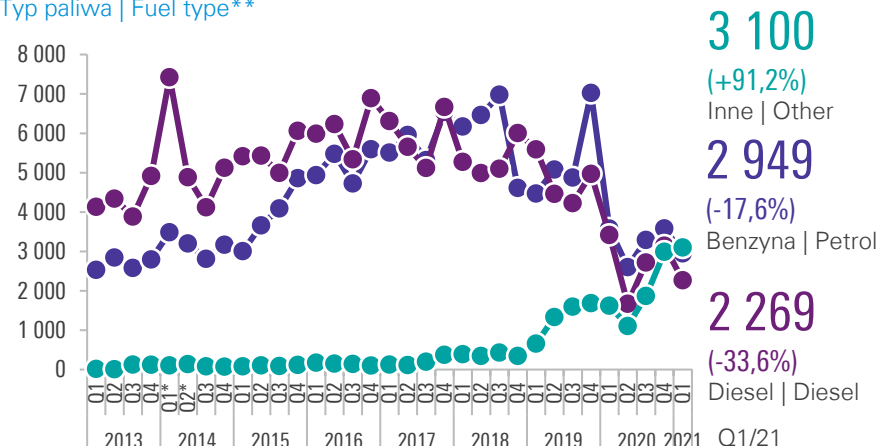


Rejestracje nowych SO – segment D (w szt.) New PC registrations – segment D (in units)

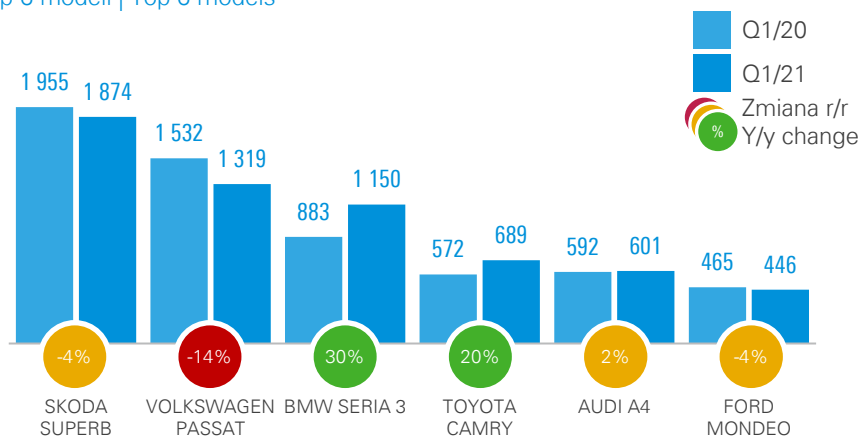
Rejestracje ogółem | Total registrations



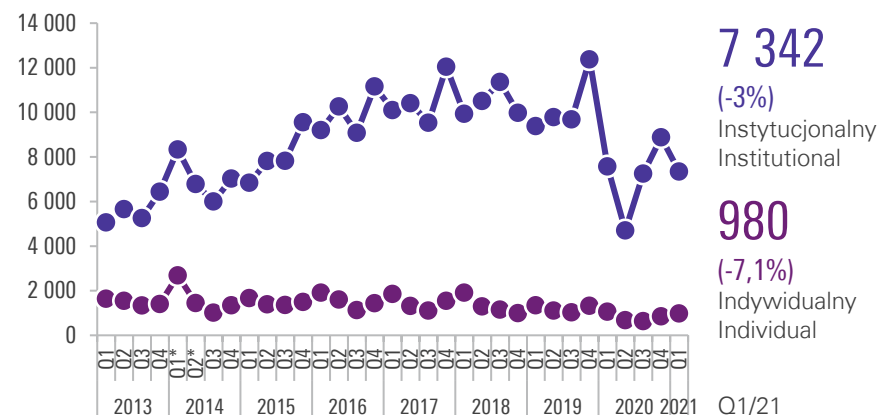
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

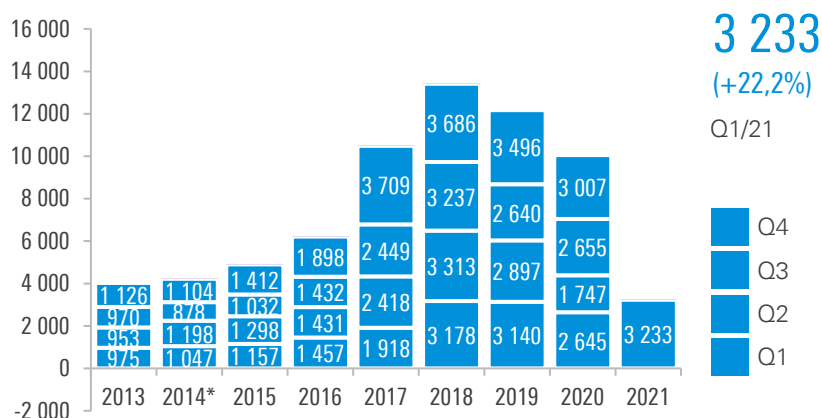


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

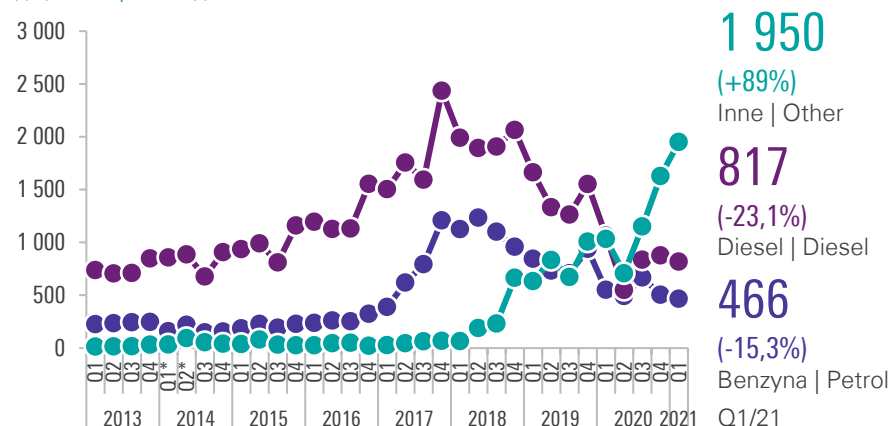


Rejestracje nowych SO – segment E (w szt.) New PC registrations – segment E (in units)

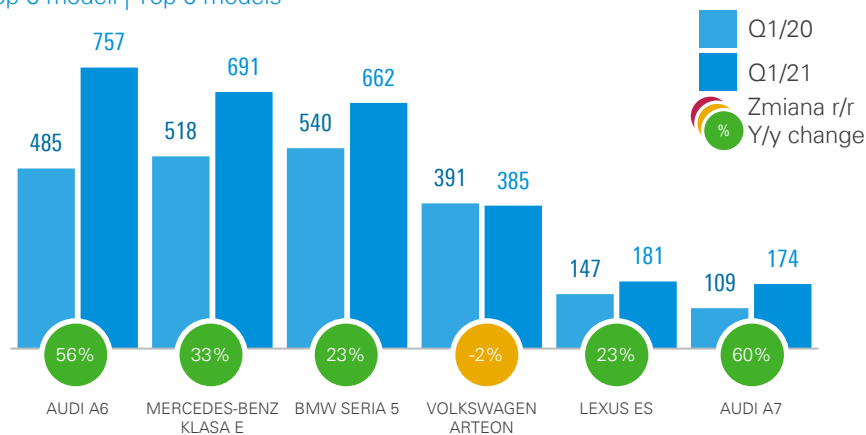
Rejestracje ogółem | Total registrations



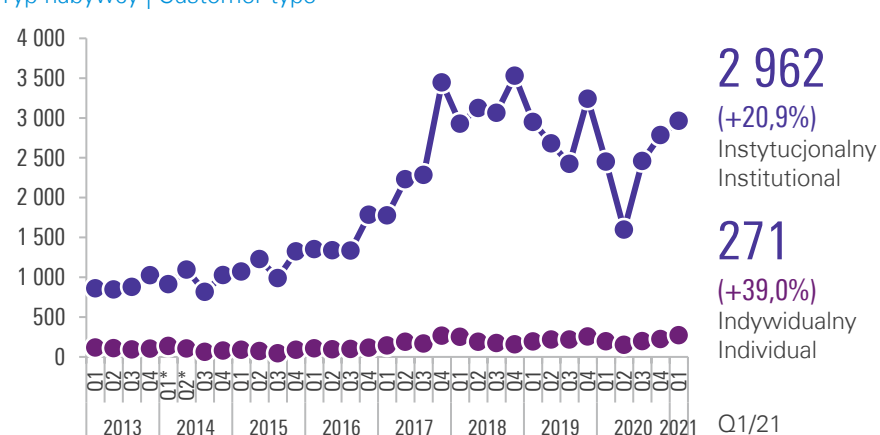
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

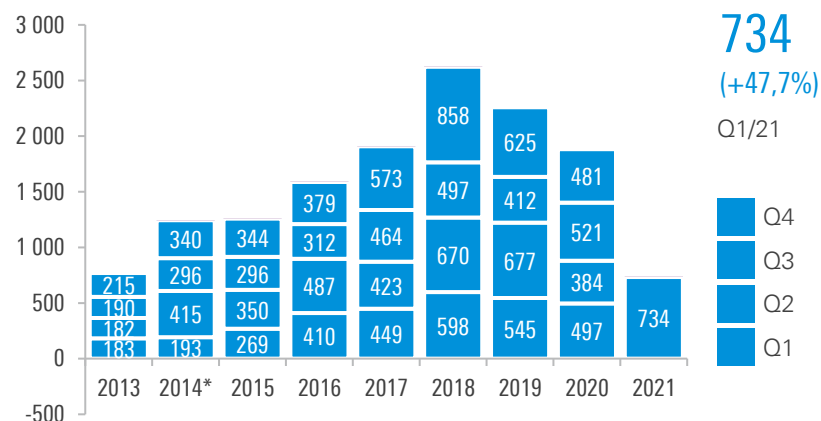


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

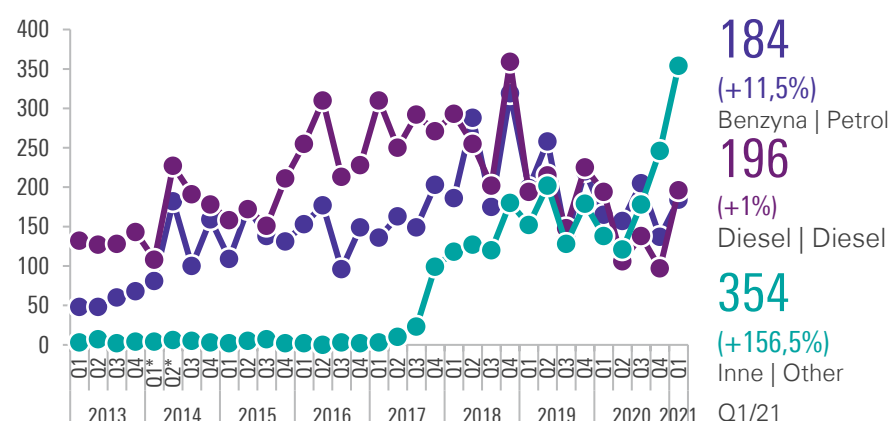


Rejestracje nowych SO – segment F (w szt.) New PC registrations – segment F (in units)

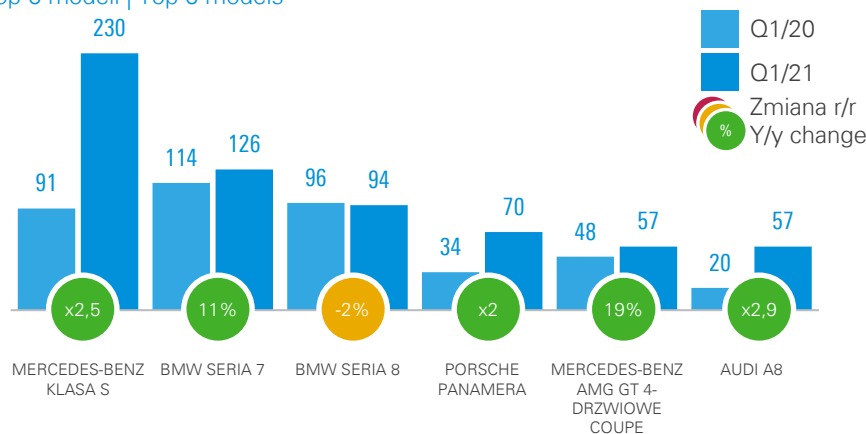
Rejestracje ogółem | Total registrations



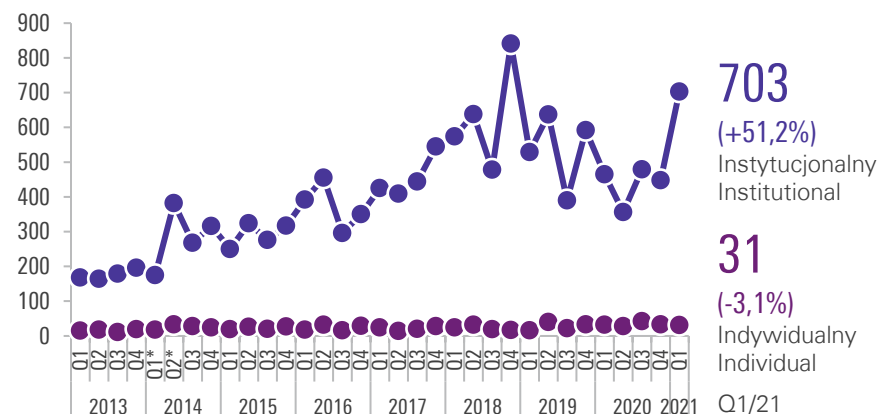
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

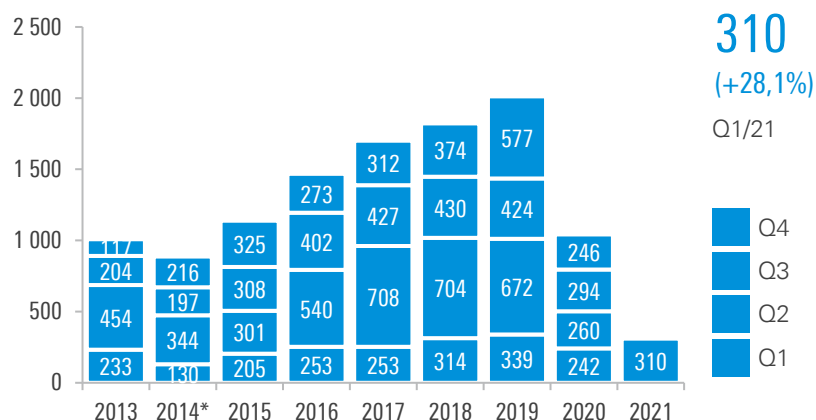


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

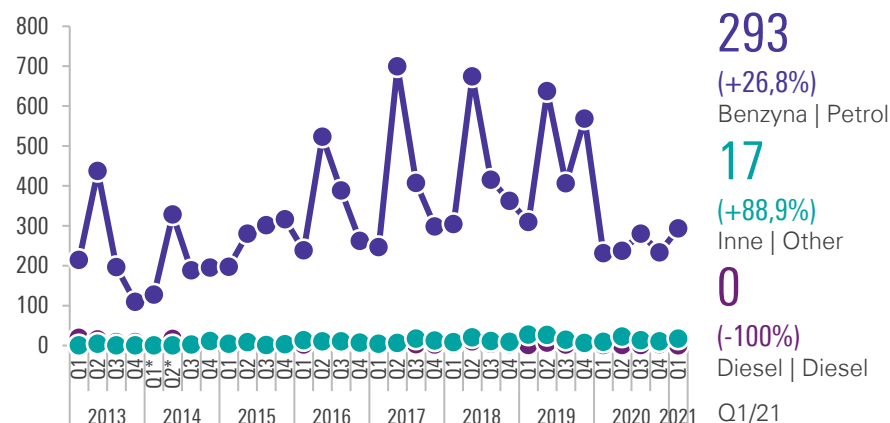


Rejestracje nowych SO – sport & cabrio (w szt.) New PC registrations – sport & cabrio (in units)

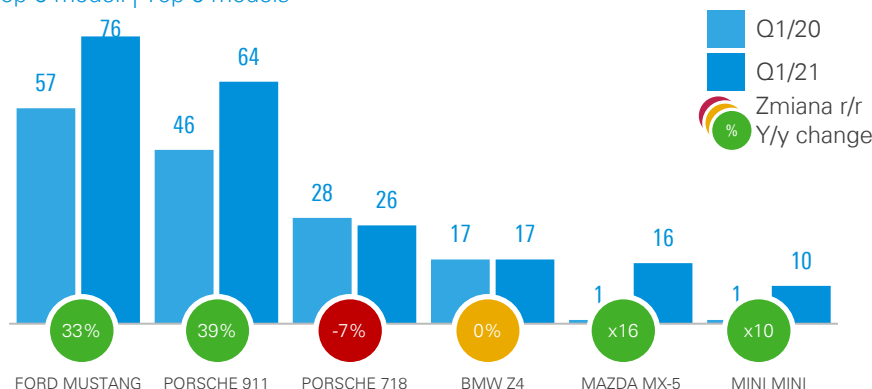
Rejestracje ogółem | Total registrations



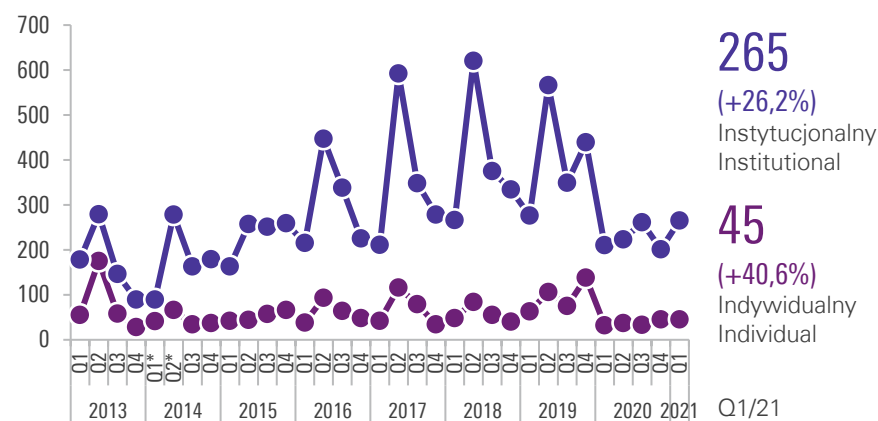
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

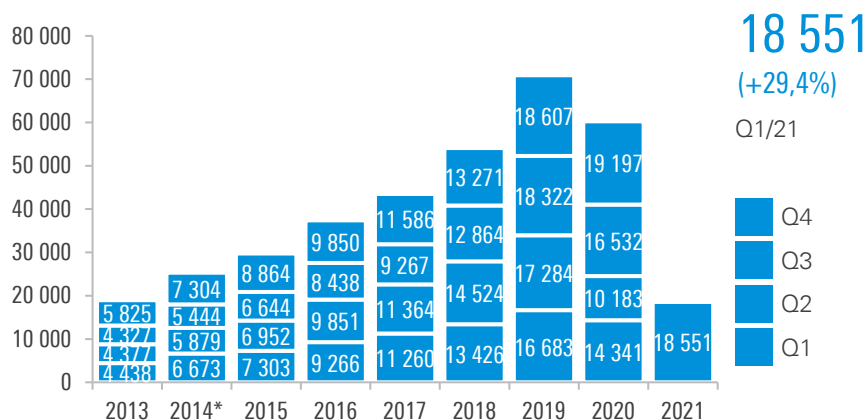


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

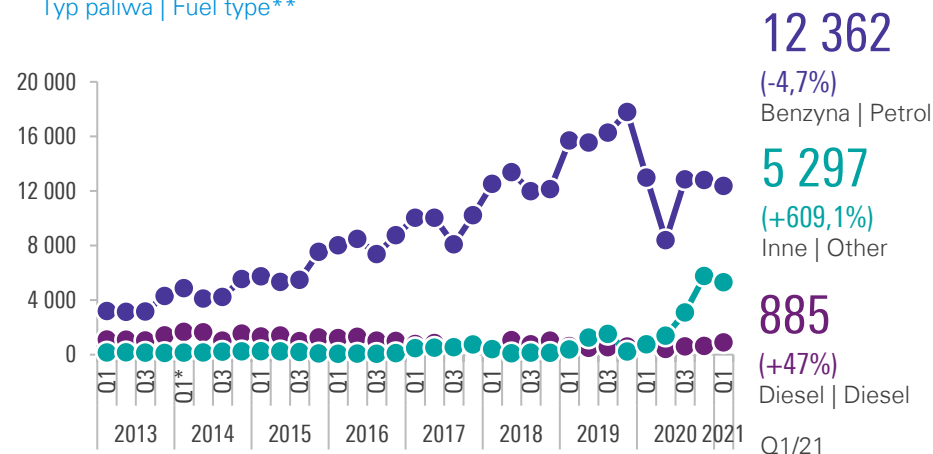


Rejestracje nowych SO – małe SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – small SUV & crossover (in units)

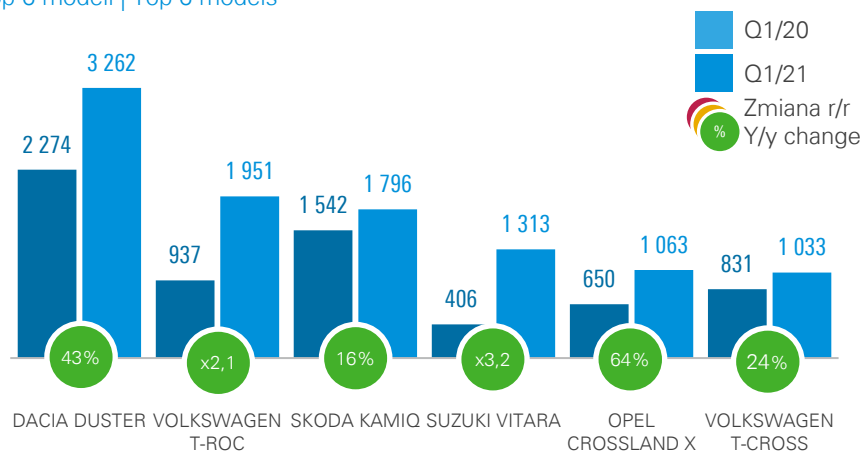
Rejestracje ogółem | Total registrations



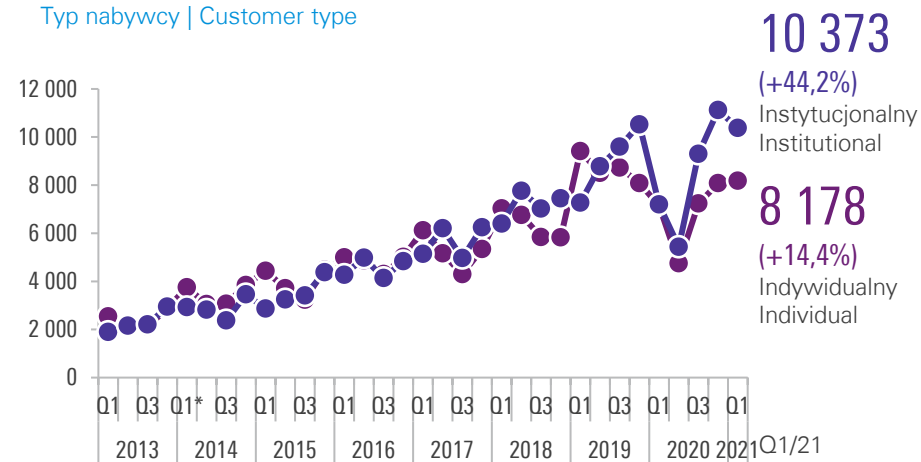
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

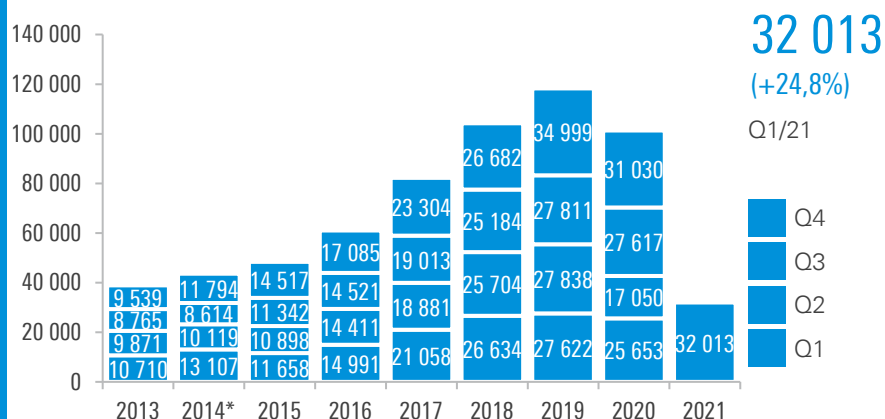


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

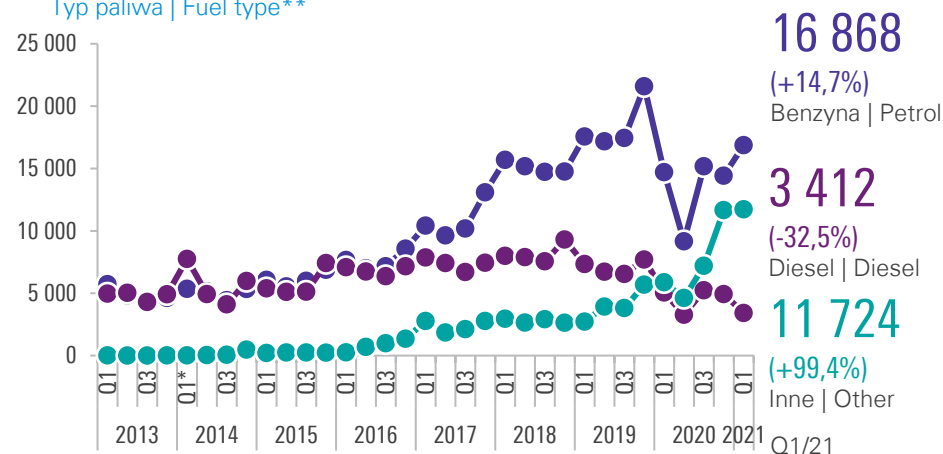


Rejestracje nowych SO – średnie SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – midsize SUV & crossover (in units)

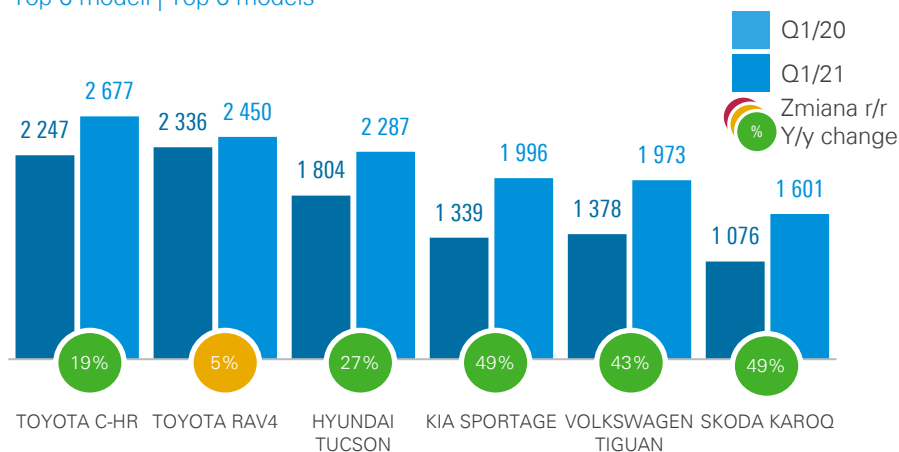
Rejestracje ogółem | Total registrations



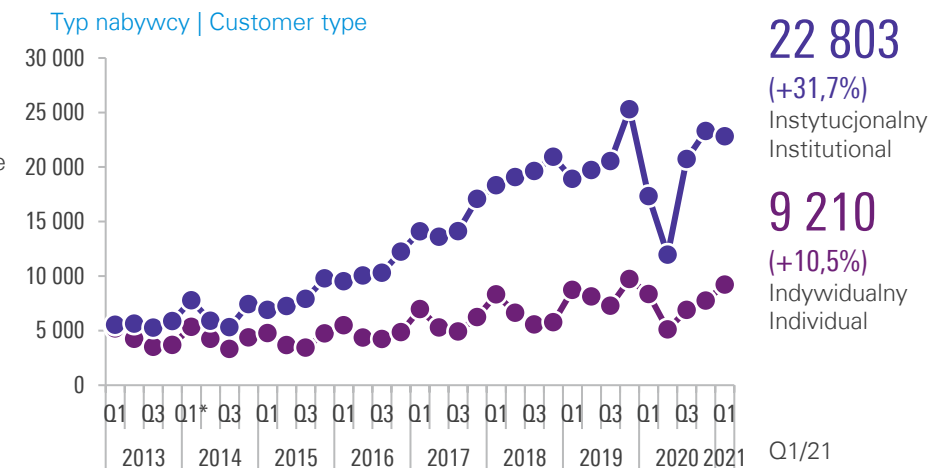
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



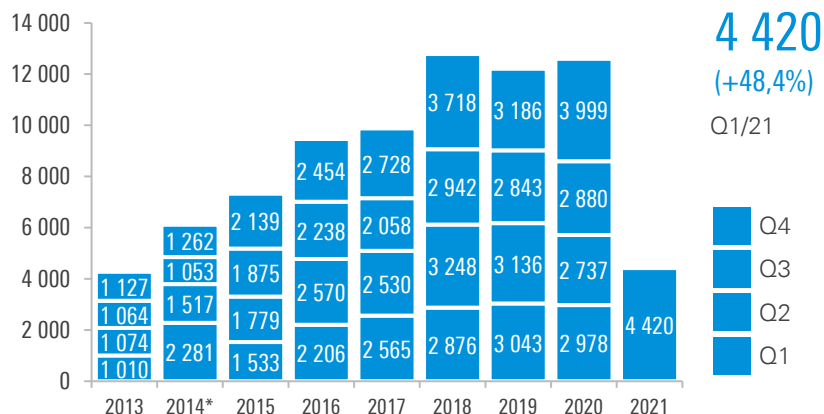
Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



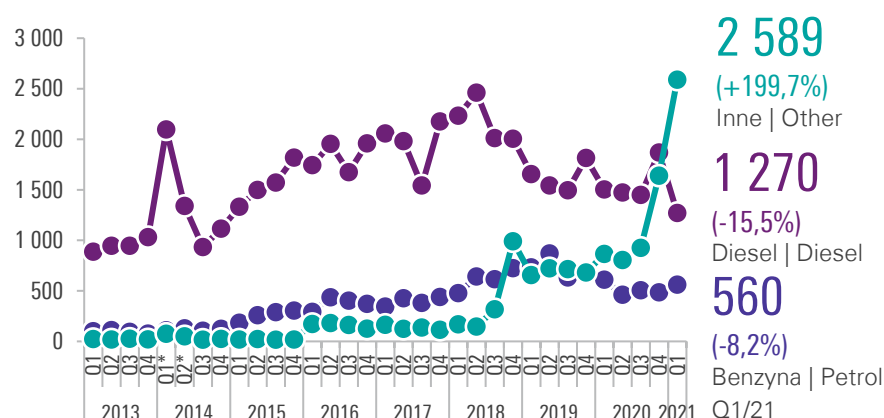
Rejestracje nowych SO – duże SUVy i crossovery (w szt.)

New PC registrations – large SUV & crossover (in units)

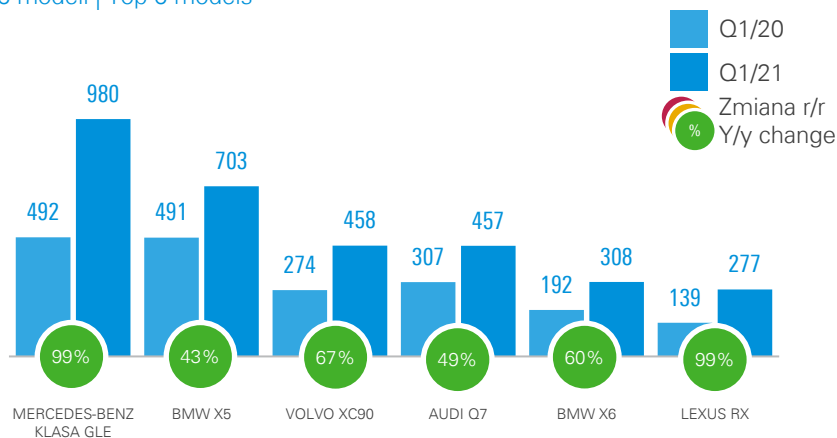
Rejestracje ogółem | Total registrations



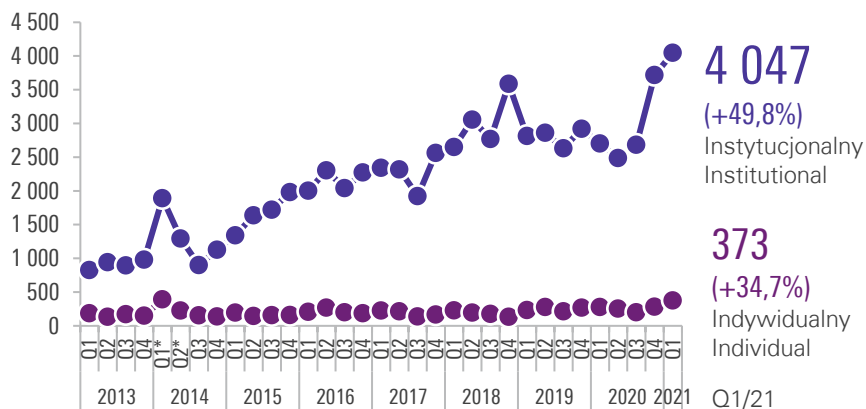
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

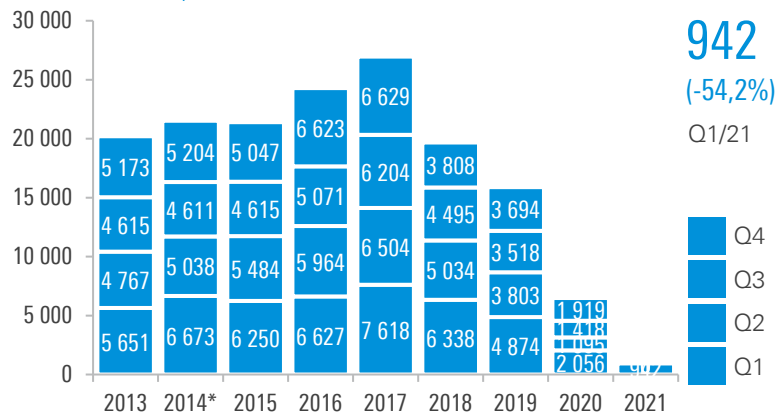


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database. Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

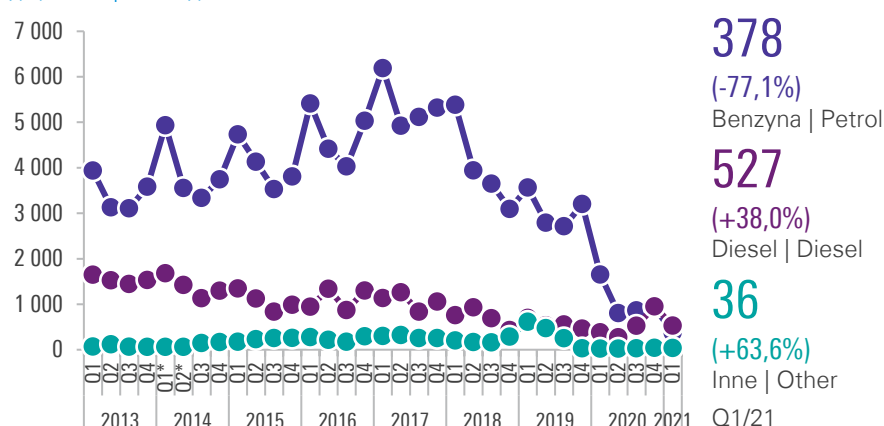


Rejestracje nowych SO – małe/średnie MPV (w szt.) New PC registrations – small/midsize MPV (in units)

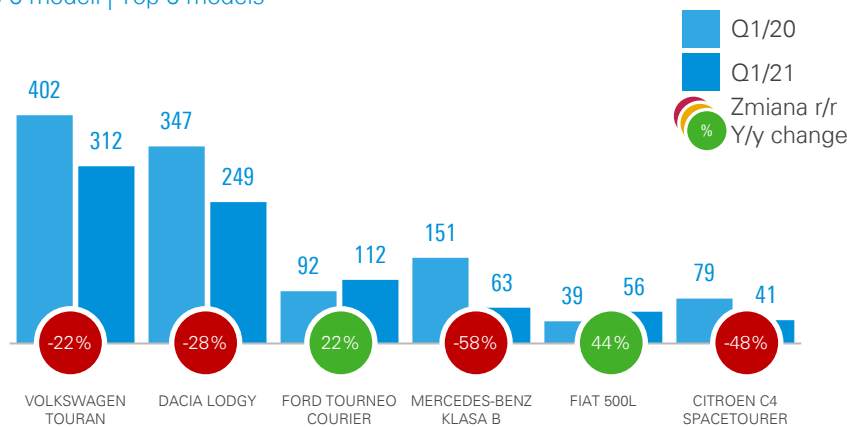
Rejestracje ogółem | Total registrations



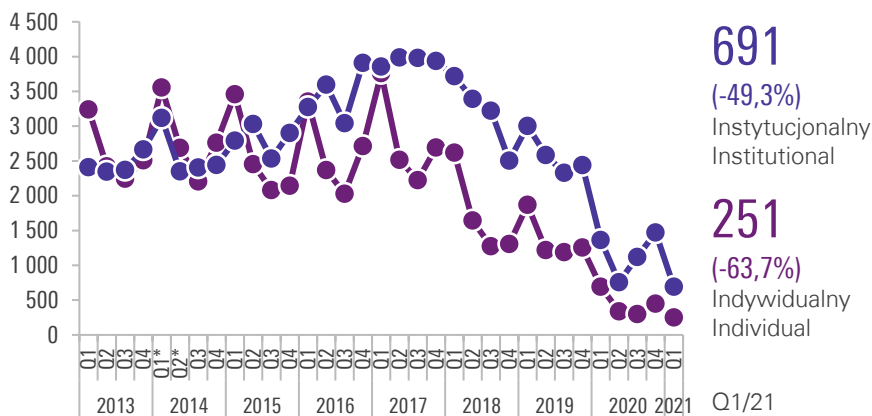
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

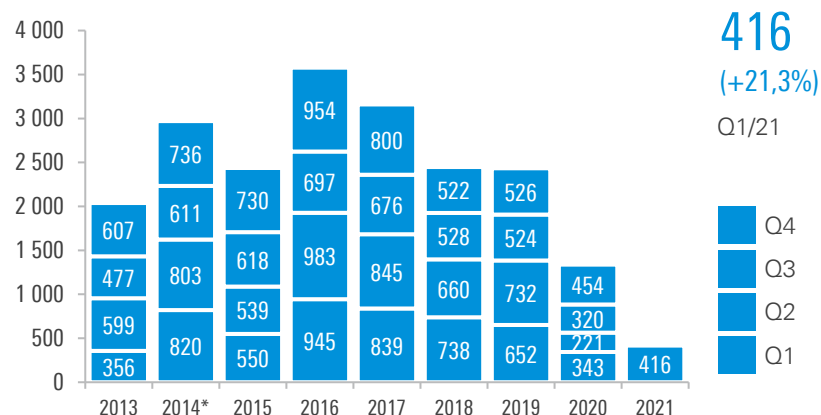


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

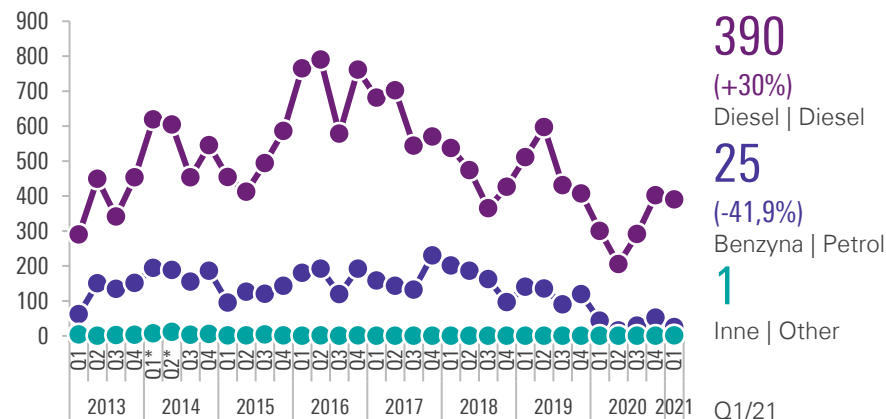


Rejestracje nowych SO – duże MPV (w szt.) New PC registrations – large MPV (in units)

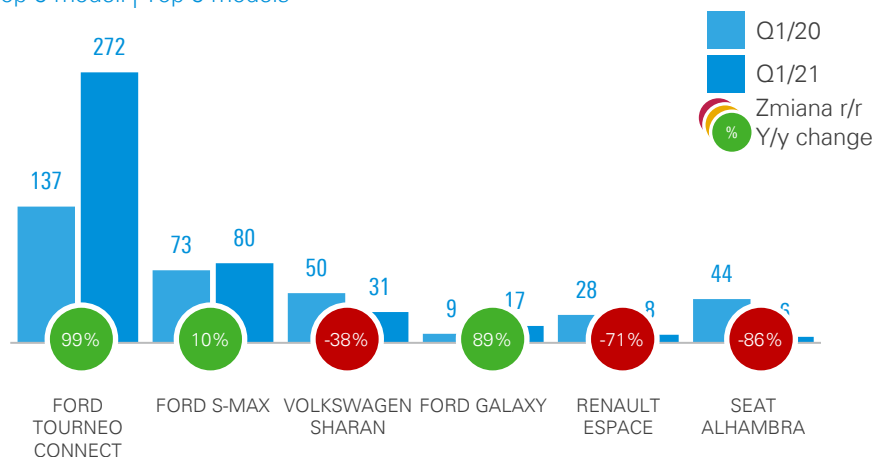
Rejestracje ogółem | Total registrations



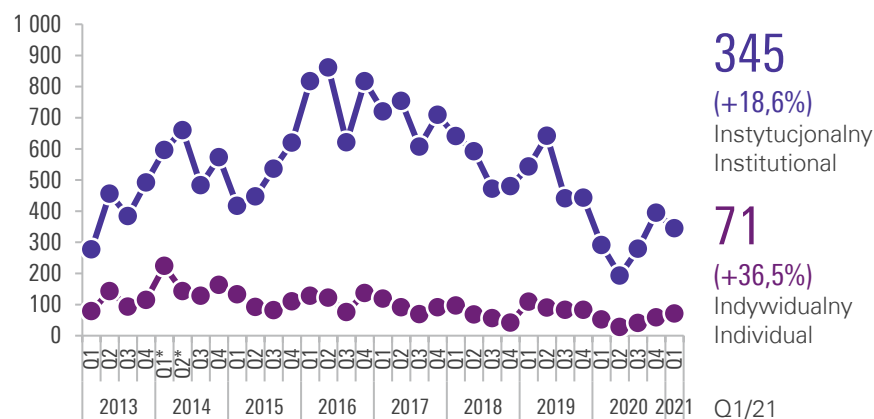
Typ paliwa | Fuel type**



Top 5 modeli | Top 5 models



Typ nabywcy | Customer type

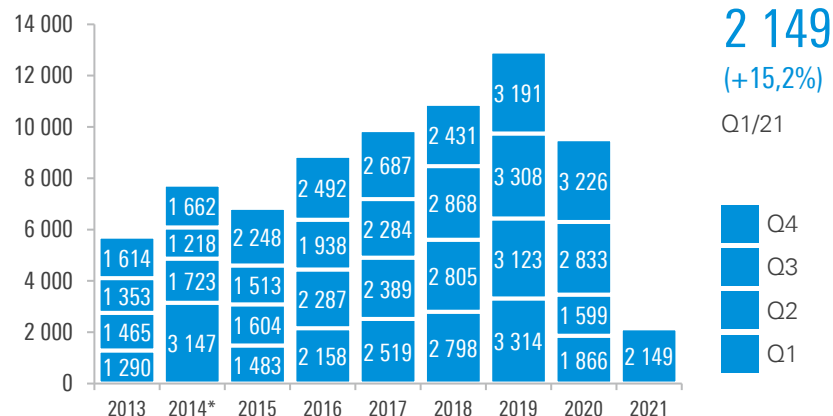


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

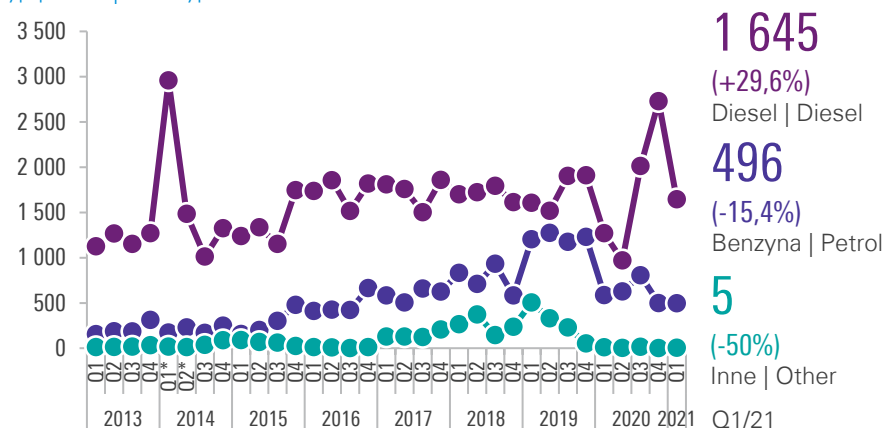


Rejestracje nowych SO – kombivan (w szt.) New PC registrations – kombivan (in units)

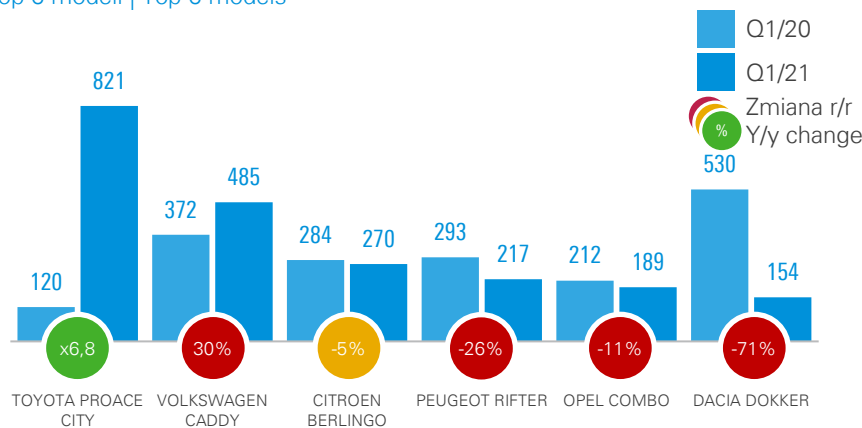
Rejestracje ogółem | Total registrations



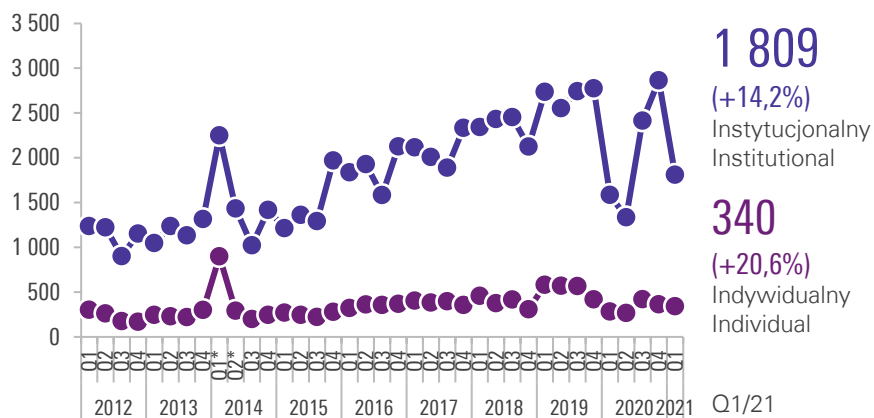
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

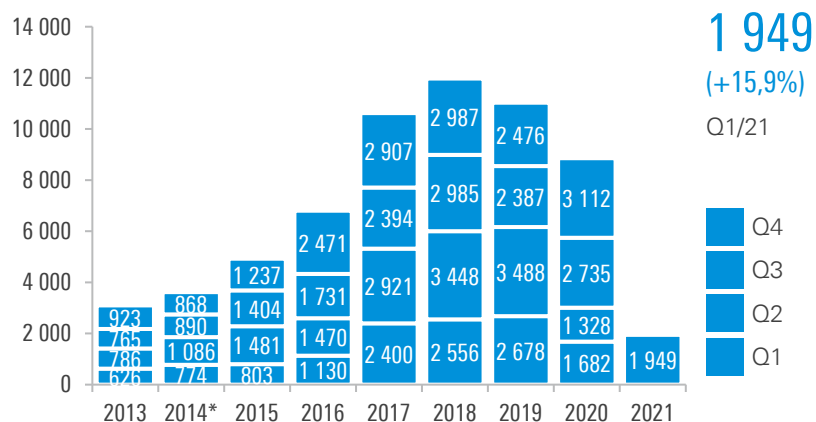


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

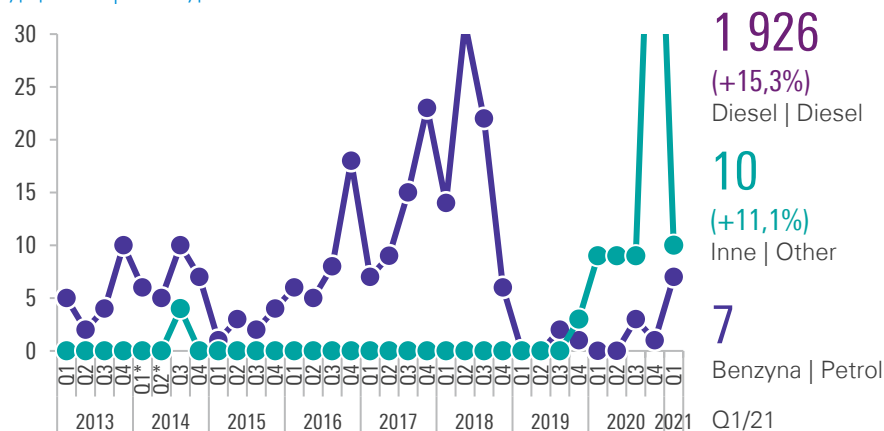


Rejestracje nowych SO – minibus (w szt.) New PC registrations – minibus (in units)

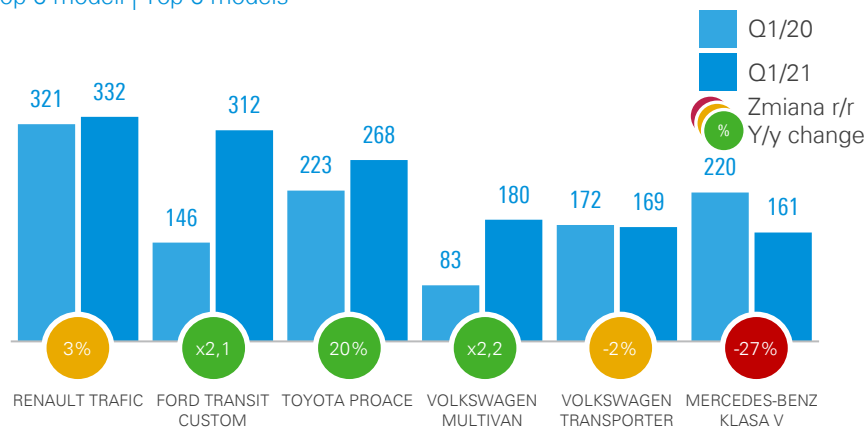
Rejestracje ogółem | Total registrations



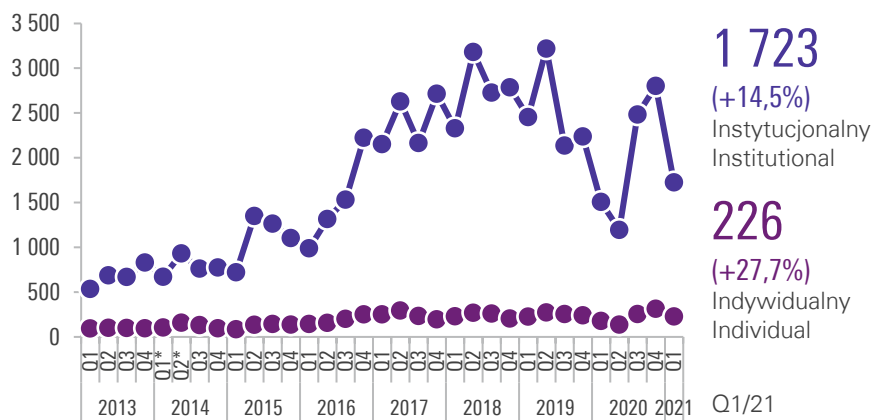
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database. Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Samochody dostawcze $\leq 3,5t$
Light commercial vehicles $\leq 3.5t$



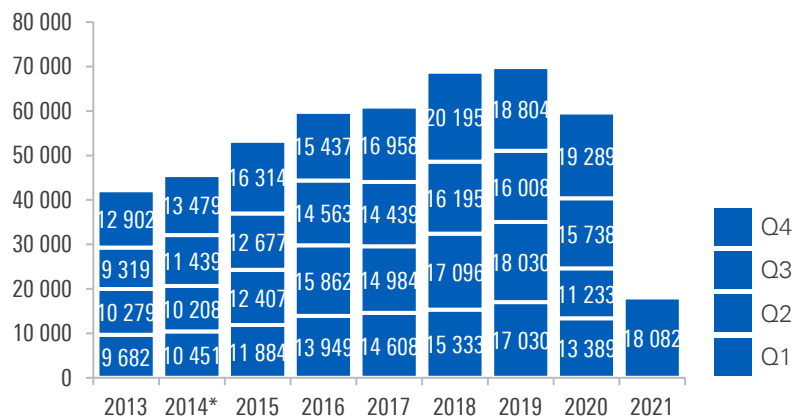
Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

18 082 (+35,1%) Q1/21

Rynek samochodów dostawczych zaczął 2021 rok z dobrym wynikiem nie tylko na tle poprzedniego roku, ale również wcześniejszych. Liczba rejestracji w I kwartale wyniosła 18,1 tys. sztuk, czyli o 35,1% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Więcej nowych samochodów dostawczych nabyli zarówno klienci instytucjonalni (+32,3% r/r), jak i indywidualni (+54,8% r/r). Wzrost odnotowano w rejestracjach wszystkich rodzajów napędów.

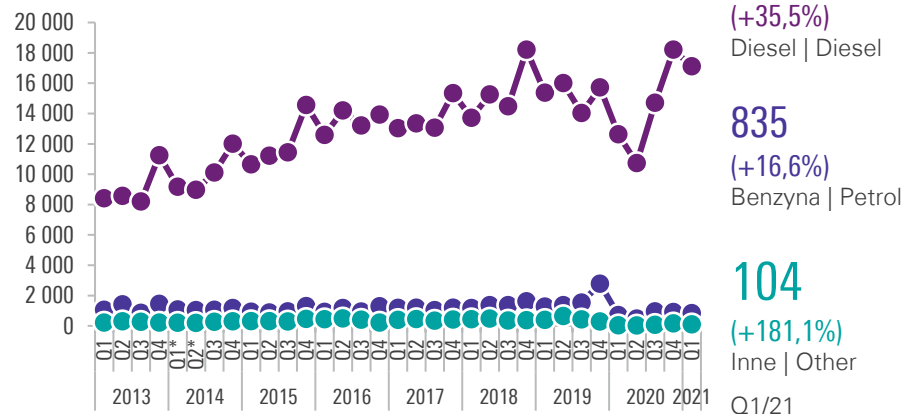
The 2021 started with a positive results for the LCV market, not only compared with 2020, but also with the previous years. In Q1 2021, 18,1 thousand units, i.e. 35.1% more than in the corresponding period of 2020. More new LCVs were purchased by both institutional (+32.3% y/y) and individual clients (+54.8% y/y). The increase in the number of registrations was recorded within all fuel types.

Rejestracje ogółem | Total registrations

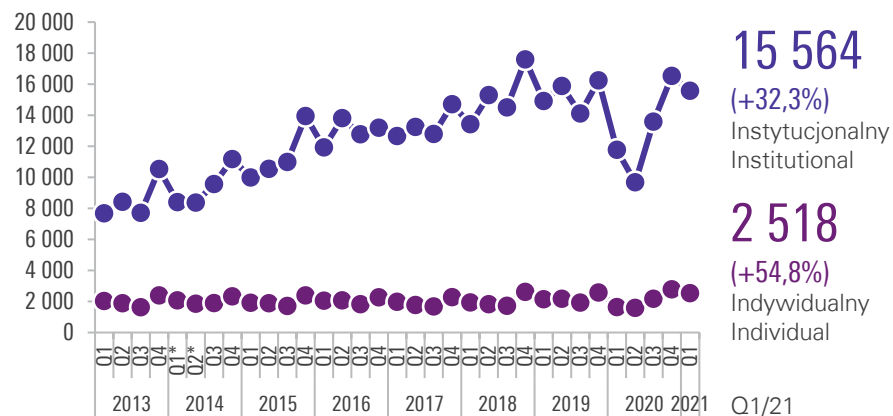


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated y/y. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Typ paliwa | Fuel type**



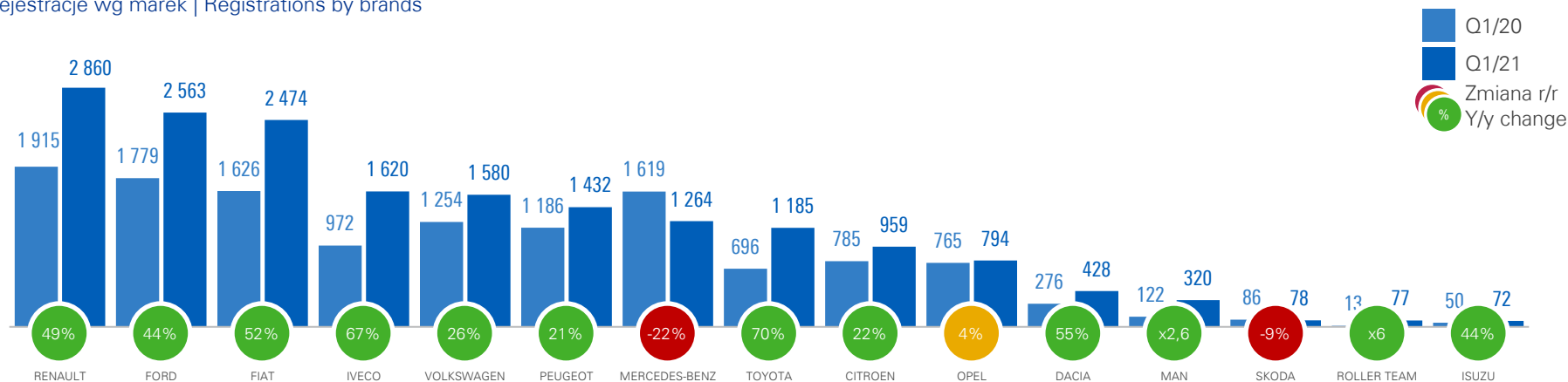
Typ nabywcy | Customer type



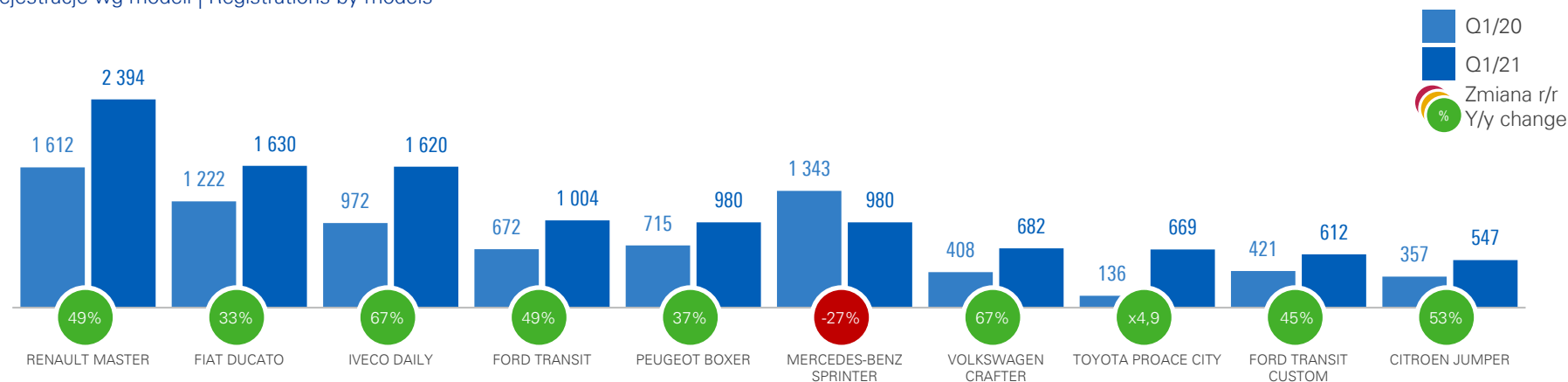


Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Rejestracje wg modeli | Registrations by models



Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Pojazdy ciężarowe, przyczepy i naczepy > 3,5t
Commercial vehicles, trailers and semi-trailers > 3.5t



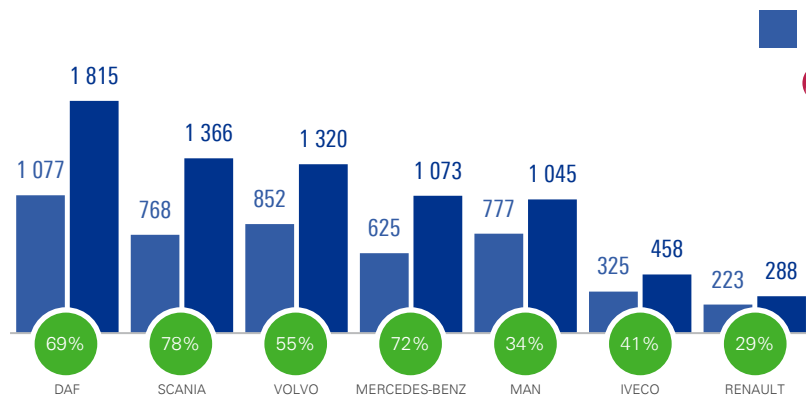
Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

7 468 (+58,6%) Q1/21

W I kwartale 2021 roku zarejestrowano blisko 7,5 tys. samochodów ciężarowych, co oznacza wzrost o 58,6% w porównaniu z analogicznym okresem 2020 roku. Wzrost wolumenu rejestracji odnotowano wśród wszystkich typów pojazdów ciężarowych, największy wśród ciągników samochodowych – o 66% r/r. Spośród najpopularniejszych marek, największy poziom wzrostu osiągnęła Scania (+78% r/r), jednak to marka DAF utrzymała pozycję lidera rynku.

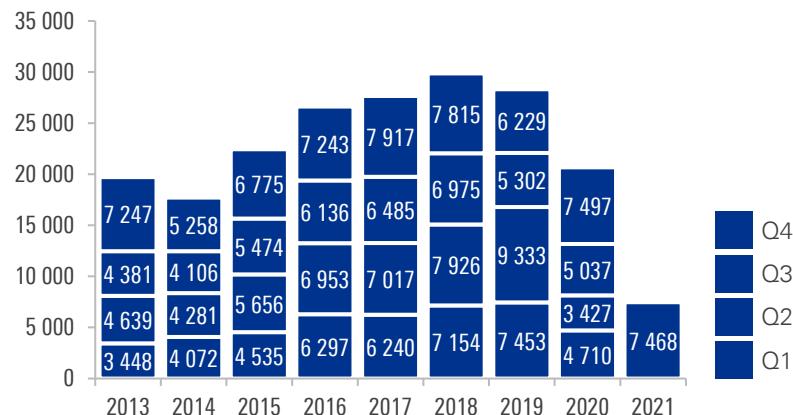
In Q1 2021, the registration volume for HCVs amounted to nearly 7.5 thousand, after an increase by 58.6% compared to the previous year. The growth was recorded within all vehicle types, with the highest, 66% y/y growth of road tractors registrations. Among the most popular brands, the highest increase in the number of new registrations was recorded by Scania (78% y/y). DAF remained the market leader.

Rejestracje wg marek | Registrations by brands

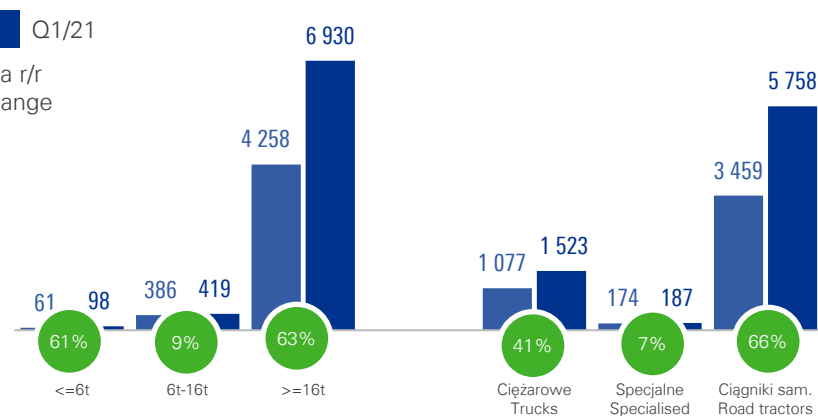


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type

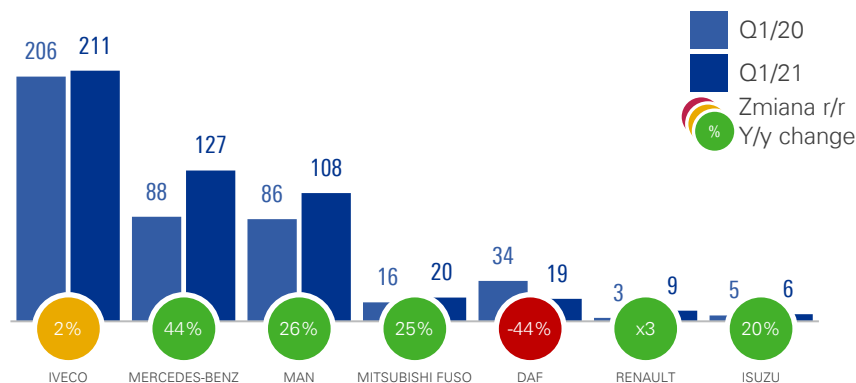
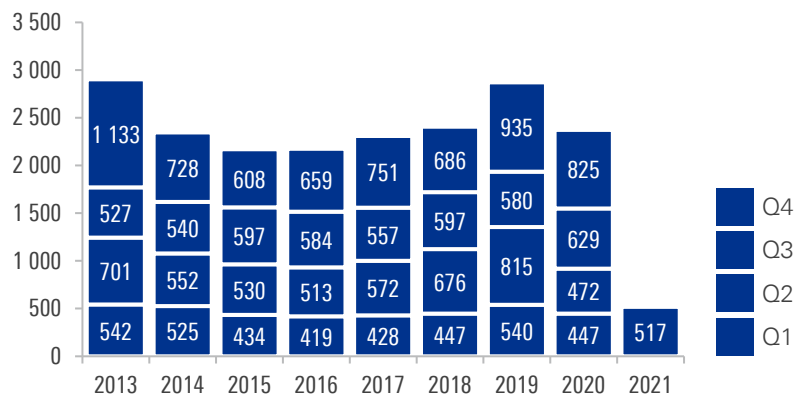




Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

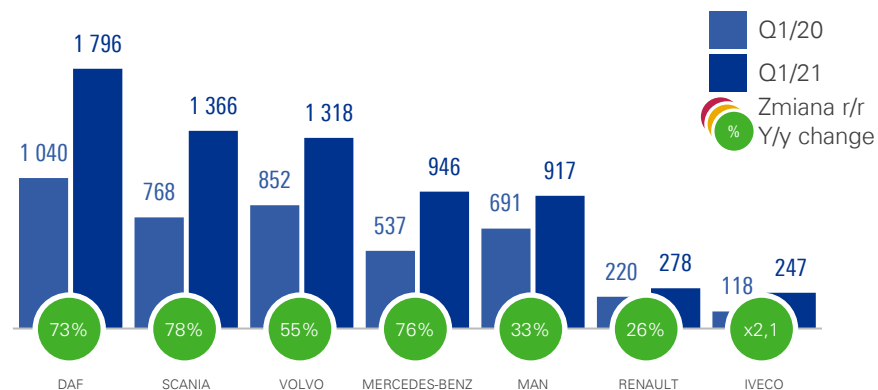
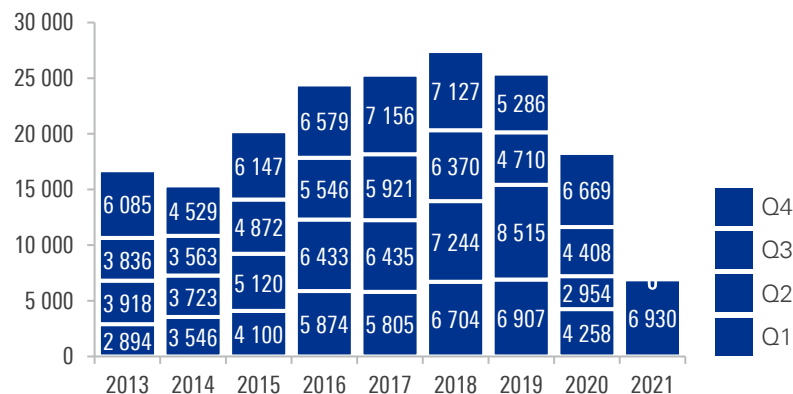
3,5t<DMC<16t | 3.5t<GVW<16t

517 (+15,7%) Q1/21



DMC>=16t | GVW>=16t

6 930 (+62,8%) Q1/21



Wszystkie zmiany liczone r/r. Analiza nie obejmuje pojazdów o nieustalonej DMC. All changes calculated y/y | Vehicles with unknown GVW excluded from the analysis

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Rejestracje nowych przyczep i naczep>3,5t (w szt.) New trailers & semi-trailers>3.5t registrations (in units)

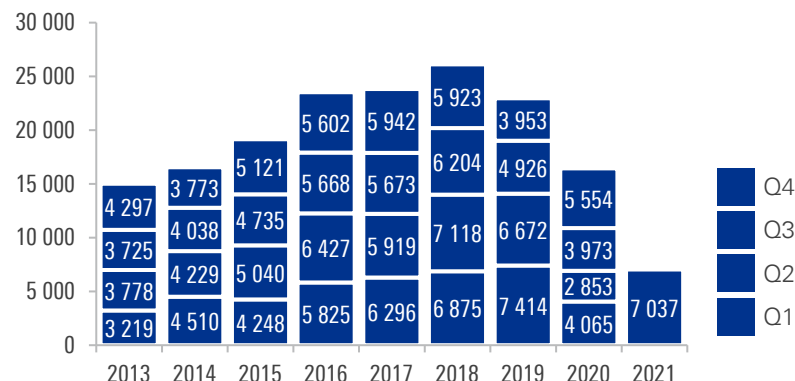
7 037 (73,1%) Q1/21

Liczba rejestracji nowych przyczep i naczep w Polsce wzrosła w I kwartale 2021 roku o 73,1% r/r i wyniosła 7 tys. szt. Konstrukcje skrzyniowe osiągnęły dwukrotny wzrost w grupie naczep i 66% wzrost w grupie przyczep, zapewniając sobie udział w całym rynku przyczep i naczep na poziomie 56%. Po ok. dwukrotnym wzroście liczby rejestracji swoje dominujące pozycje w rankingu najpopularniejszych marek umocniły marki Schmitz Cargobull i Krone.

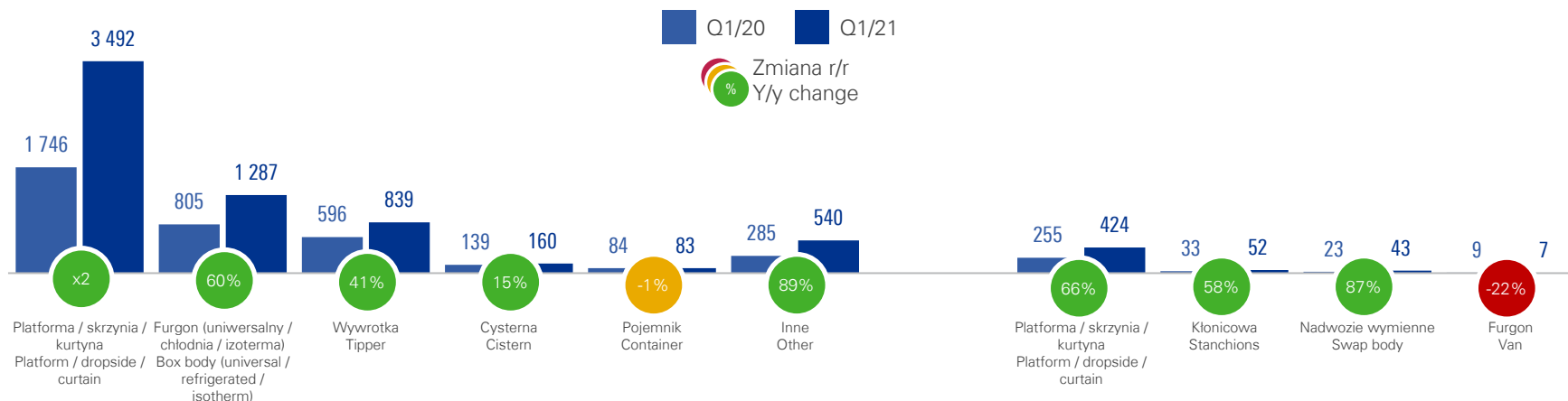
The number of registrations trailers and semi-trailers in Poland increased by 73.1% y/y in Q1 2021 and amounted to 7 000. The volume of newly registered dropside (and platform) constructions doubled in semi-trailers group and increased by 66% within trailers. This type of constructions reached a 56% share in the whole trailers and semi-trailers market. After an approximately twofold increase in the number of registrations, Schmitz Cargobull and Krone strengthened their dominant positions in the ranking of the most popular brands.

Naczepy>3,5t | Semi-trailers>3.5t

Rejestracje ogółem | Total registrations



Przyczepy>3,5t | Trailers>3.5t

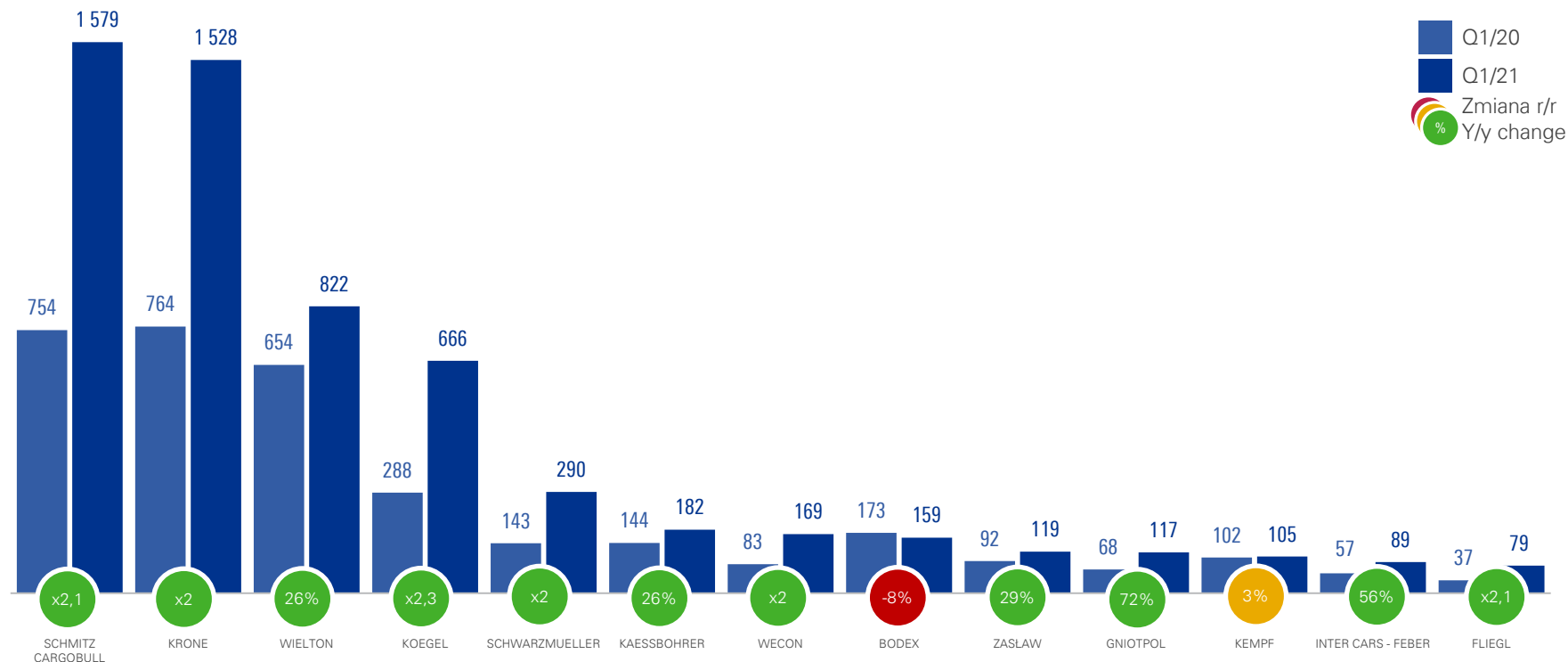


Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują czasowych rejestracji | All changes calculated y/y. Temporary registrations excluded.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Rejestracje nowych przyczep i naczep > 3,5t (w szt.) New trailers & semi-trailers > 3.5t registrations (in units)



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują czasowych rejestracji | All changes calculated y/y. Temporary registrations excluded.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Autobusy > 3,5t
Buses > 3.5t



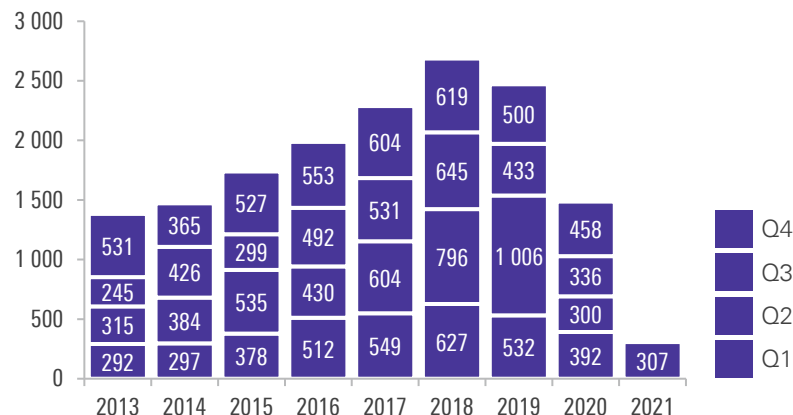
Rejestracje nowych autobusów >3,5t (w szt.) New buses & coaches >3.5t registrations (in units)

307 (-21,7%) Q1/21

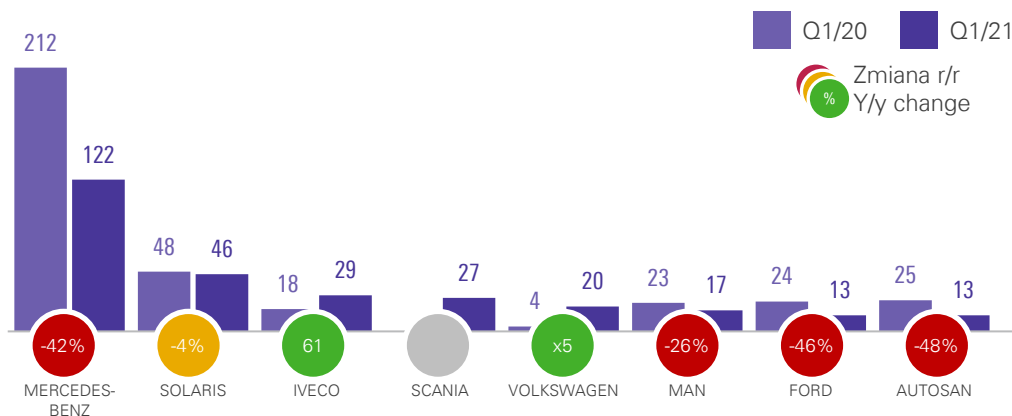
Tendencja malejącej liczby rejestracji autobusów w Polsce była zauważalna jeszcze przed pandemią i nie została przerwana w 2021 roku, którego I kwartał zakończono z wynikiem 307 rejestracji (-21,7% r/r). Skurczył się wolumen rejestracji wszystkich typów autobusów, najbardziej międzymiastowych (-87% r/r). Najczęściej wybieraną marką autobusów mimo spadku o 42% względem I kwartału 2020 roku był Mercedes-Benz, a za nią Solaris (-4%) i Iveco (+61%).

The downward trend in the number of buses and coaches registrations in noticeable even before the pandemic and maintained in 2021. In Q1 2021, 307 such vehicles were registered (-21.7% y/y). The registration volume of all types of buses decreased, with the highest decline within intercity buses (-87% y/y). Despite a decrease of 42% y/y, Mercedes-Benz maintained the market leader, followed by Solaris (-4%) and Iveco (+61%).

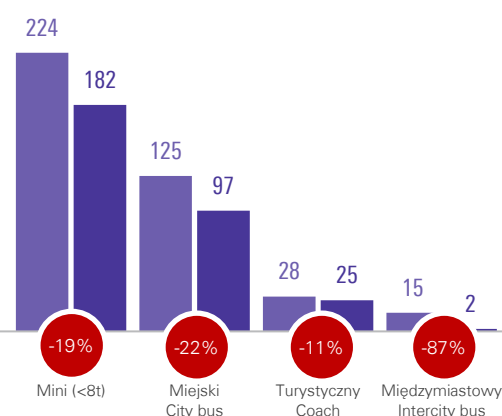
Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Rejestracje wg typu | Registrations by type



Wszystkie zmiany liczone r/r. Mercedes-Benz obejmuje także zabudowane podwozia tej marki, rejestrowane pod inną marką | All changes calculated y/y. Mercedes-Benz includes buses built on MB chassis registered under other brands
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC), JMK



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Jednoślady
Powered two-wheelers



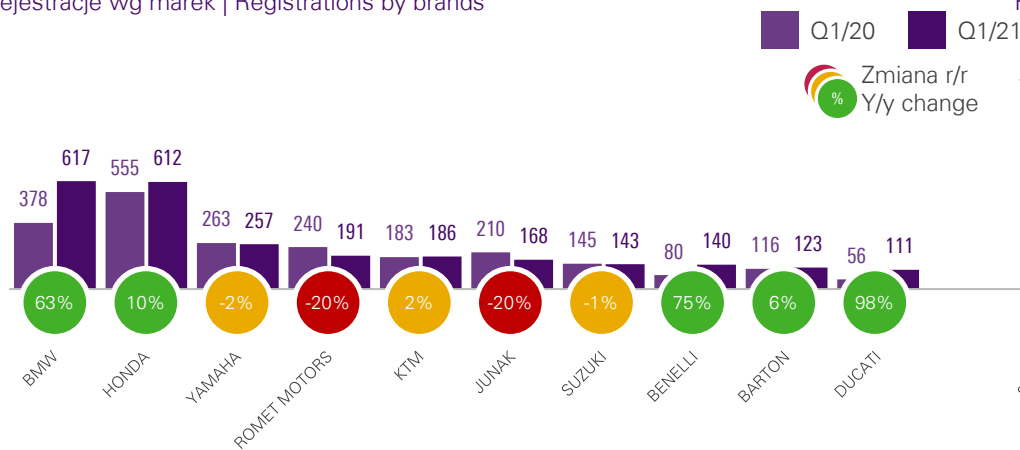
Rejestracje nowych motocykli (w szt.) New motorcycles registrations (in units)

3 539 (+12,8%) Q1/21

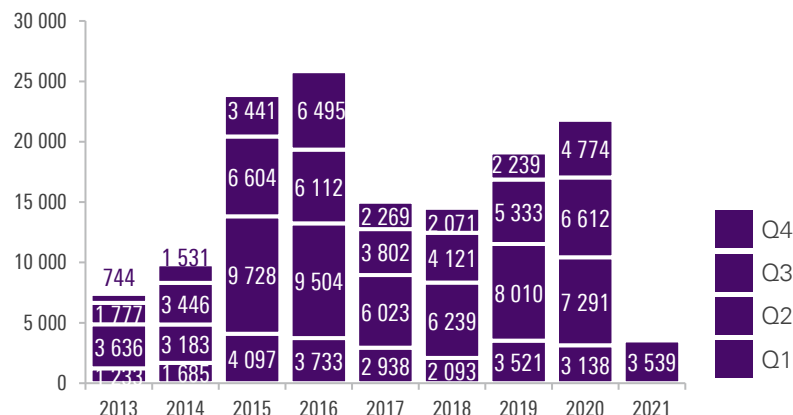
Pandemia COVID-19 nie zmieniła kierunku dynamicznego rozwoju, jaki polski rynek motocykli obrął w 2019 roku. W I kwartale 2021 roku zarejestrowano 3,5 tys. nowych motocykli, czyli o 12,8% więcej niż przed rokiem. Pozytywną dynamikę odnotowały wszystkie typy motocykli za wyjątkiem big scooter, których liczba rejestracji spadła o 9% r/r. Wzrost liczby rejestracji marki BMW o 63% r/r zapewnił jej pozycję lidera wśród najpopularniejszych marek w I kwartale 2021 roku.

The COVID-19 pandemic had no effect on dynamic growth of the Polish motorcycle market, which started in 2019. In Q1 2021, 3.5 thousand new motorcycles were registered, i.e., 12.8% more than in Q1 2020. Positive dynamics were recorded by all types of motorcycles, except for the big scooters which number of registrations decreased by 9% y/y. The increase in the number of BMW motorcycle registrations by 63% y/y ensured its leading position among the most popular brands in Q1 2021.

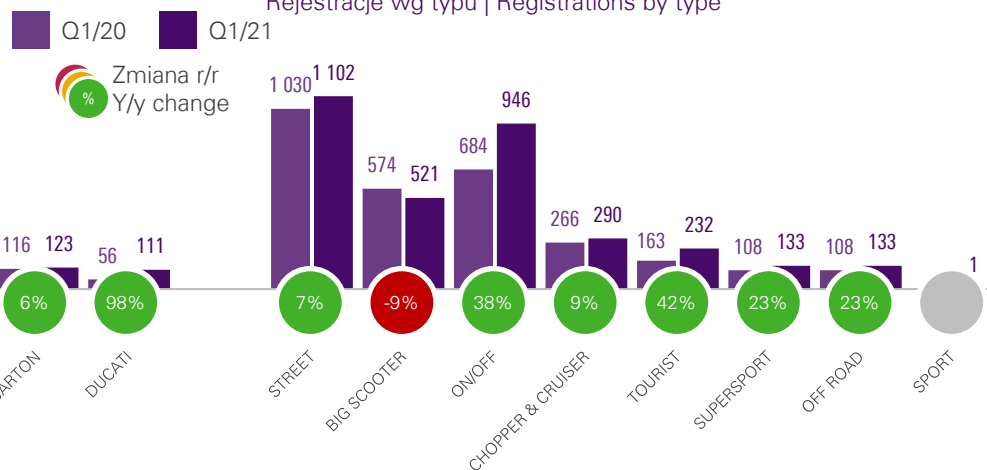
Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type



Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



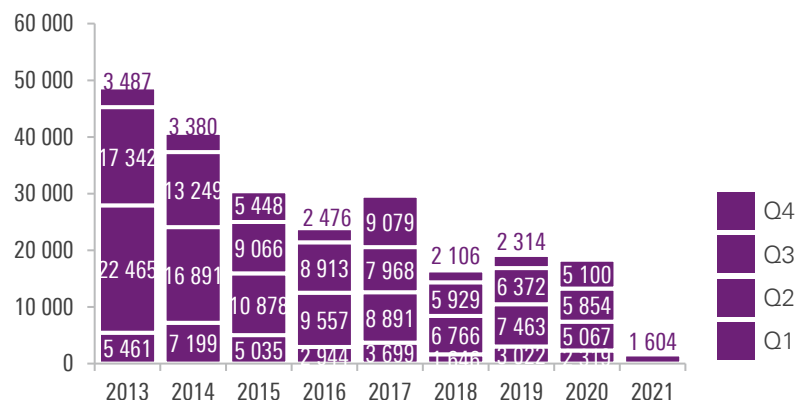
Rejestracje nowych motorowerów (w szt.) New mopeds registrations (in units)

1 604 (-30,8%) Q1/21

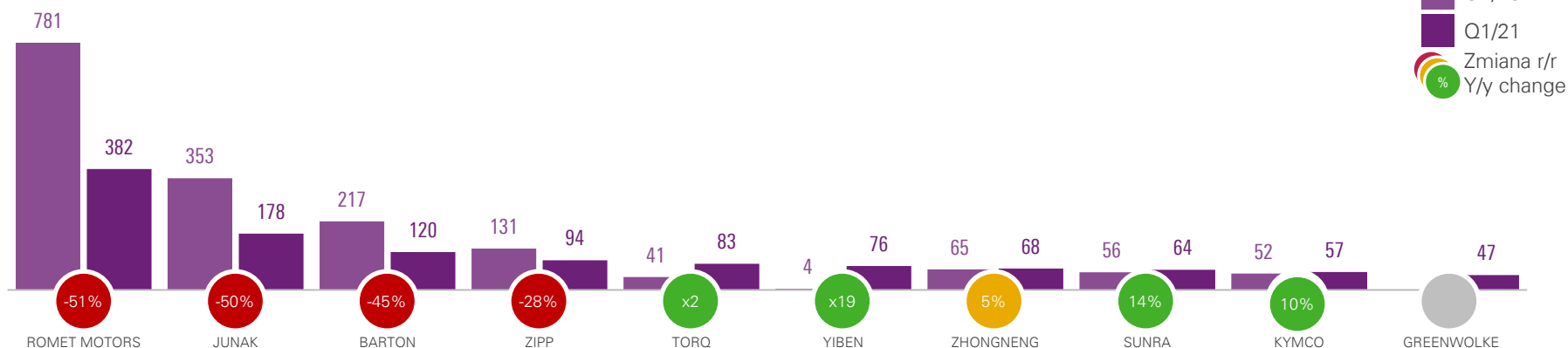
I kwartał 2021 roku przyniósł motorowerom zdecydowanie gorszy wynik sprzedażowy niż motocyklom. Liczba rejestracji nowych motorowerów skurczyła się o 30,8% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku i wyniosła 1 604 szt. Najgłębsze spadki odnotowały marki z największą liczbą rejestracji: Romet Motors (-51% r/r), Junak (-50% r/r) i Barton (-45% r/r).

For mopeds, the Q1 2021 was definitely worse than for for motorcycles. The number of new registrations of new mopeds decreased by 30.8% in comparison to the same period of the previous year and amounted to 1 604 units. The highest declines were noted by the most popular brands: Romet Motors (-51% y/y), Junak (-50% y/y) and Barton (-45% y/y).

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce

Automotive financial services in Poland

Aktywa motoryzacyjne przekazane w leasing

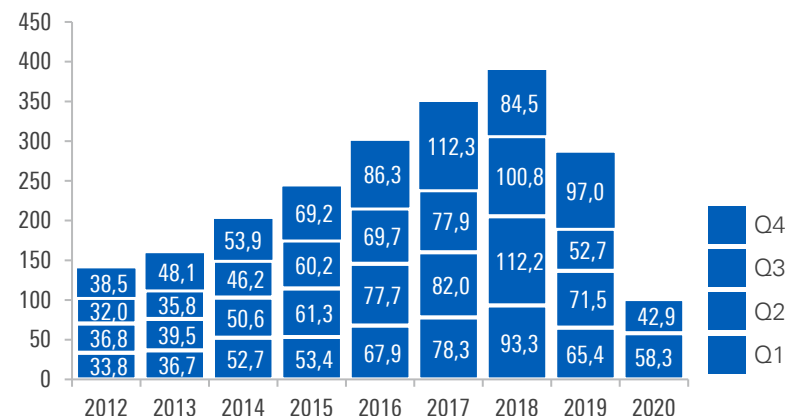
Leased automotive assets

101,3 (-26%) Q1-2/20

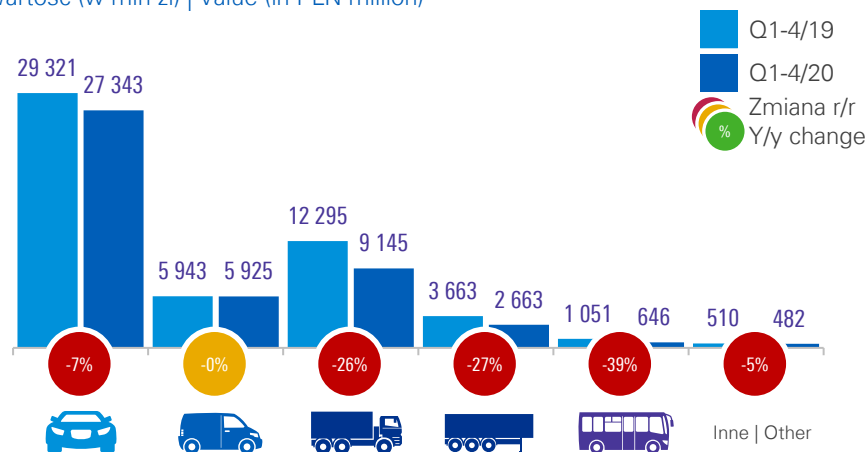
W pierwszej połowie 2020 roku przekazano w leasing 101,3 tys. szt. aktywów motoryzacyjnych, o 26% mniej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego (dane dotyczą członków ZPL). Na całym rynku wartość netto aktywów motoryzacyjnych przekazanych w leasing w całym 2020 roku szacuje się na 46,2 mld zł, co oznacza spadek o 12,5% w stosunku do 2019 roku.

In H1 2020, 101.3 thousand automotive assets were financed by leasing companies, 26% less than in H1 2019 (data refers to ZPL member companies). In the whole market, the net value of leased automotive assets throughout the 2020 is estimated at PLN 46.2 bln, i.e. 12.5% less than in the 2019.

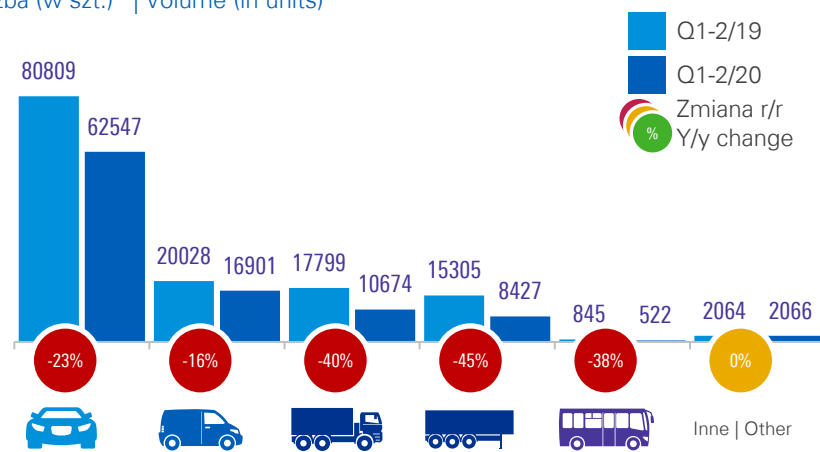
Liczba (w tys.)* | Volume (in thousands)*



Wartość (w mln zł) | Value (in PLN million)



Liczba (w szt.)* | Volume (in units)*



*Dane obejmują tylko firmy członkowskie ZPL (bez doszacowań dla całości rynku). ** Dane za Q3 i Q4 2019 podane są łącznie. Wszystkie zmiany liczone r/r | Data only for ZPL members (estimate for the rest of the market not included). Data for Q3 and Q4 2019 provided jointly. All changes calculated y/y | Dane dotyczące liczby aktywów przekazanych w leasing publikowane są z rocznym opóźnieniem | Data on the number of leased assets are released with a one-year delay | Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ZPL

Ubezpieczenia komunikacyjne – OC (w mln zł)

Motor insurance – liability insurance (in PLN million)

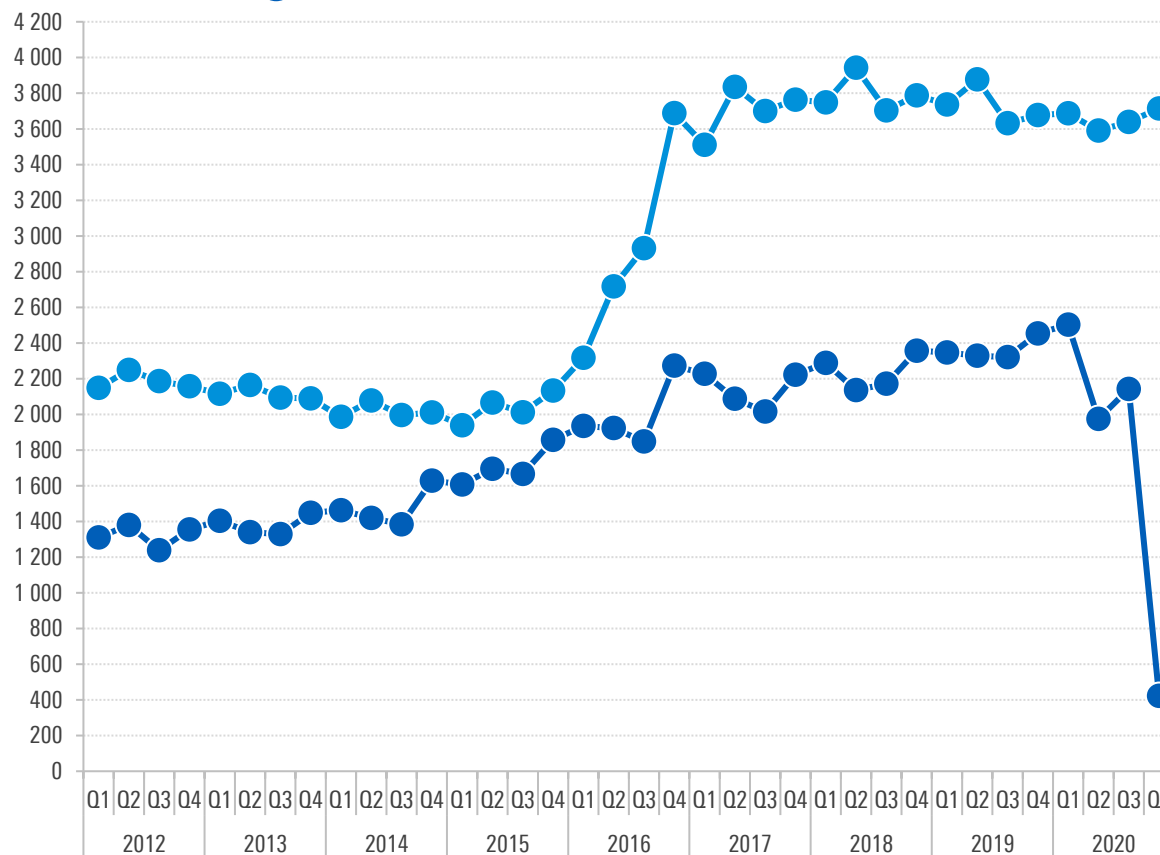
14 631 (-2%) Q1-4/20

7 043 (-25,5) Q1-4/20

W całym 2020 roku wartość składek na ubezpieczenie komunikacyjne OC spadła do poziomu 14,6 mld zł, czyli o 2% względem poprzedniego roku. Zdecydowanie mocniej, o 25,5% r/r skurczyła się wartość wypłaconych odszkodowań, która wyniosła 7 mld zł. Wynik techniczny w tej grupie ubezpieczeń w 2020 roku wyniósł 521,3 mln zł.

Throughout the 2020, the value of motor liability insurance gross written premium fell to PLN 14.6 billion, which means a decrease by 2.9% in comparison to the previous year. The highest decline was registered in the value of claims paid, which decreased by 5.4% y/y and amounted to PLN 7 billion. The balance on the technical motor liability insurance account amounted to PLN 521.3 million in 2020.

● Składka przypisana brutto | Gross written premium
● Wypłaty odszkodowań | Claims paid



Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / KNF

Ubezpieczenia komunikacyjne – AC (w mln zł)

Motor insurance – casco insurance (in PLN million)

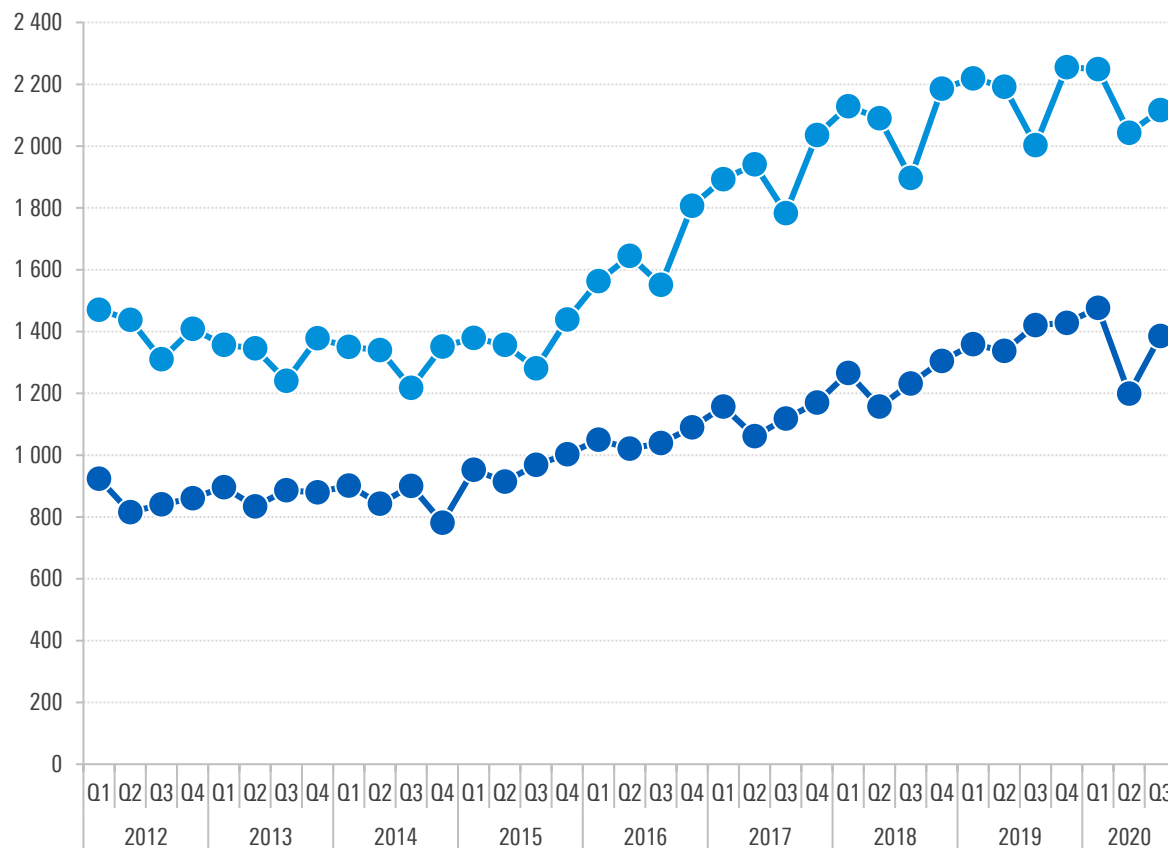
8 797 (+1,5%) Q1-4/20

5 469 (-1,4%) Q1-4/20

Wartość brutto składek AC przypisanych w 2020 roku wzrosła o 1,5% względem poprzedniego roku i wyniosła prawie 8,8 mld zł. Łączna wartość wypłaconych odszkodowań z tytułu tej kategorii ubezpieczeń spadła w tym czasie o 1,4%, do poziomu 5,5 mld zł. Wynik techniczny ubezpieczeń AC w ciągu całego roku wyniósł 810,8 mln zł.

In 2020, gross premiums written related to motor casco increased by 1.5% in comparison to the previous year and amounted to PLN 8.8 billion. At the same time, claims paid from this category of insurance fell by 1.4%. The balance on the technical motor casco insurance account amounted to PLN 810.8 million in the whole 2020.

● Składka przypisana brutto | Gross written premium
● Wypłaty odszkodowań | Claims paid



Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / KNF



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland



Wyniki produkcyjne przemysłu motoryzacyjnego ogółem

Total automotive manufacturing results

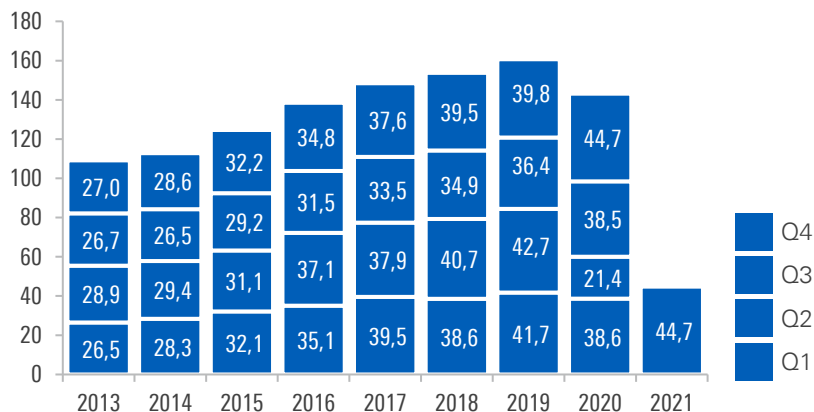
Produkcja sprzedana (w mld zł) | Sold production (in PLN bn)

44,7 (+15,7%) Q1/21

W I kwartale 2021 roku wartość produkcji sprzedanej firm z sektora przemysłu motoryzacyjnego wyniosła 44,7 mld zł, tj. o 15,7% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku (nominalnie). Nominalnie był to najwyższy wynik w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

In Q1 2021, the value of sold production of companies from the automotive industry sector amounted to PLN 44.7 billion, i.e. 15.7% more than in the corresponding period of the previous year (in nominal terms). It was the highest result in the history of the Polish automotive industry in nominal terms.

Produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego w Polsce (w mln zł) | Production sold of automotive manufacturing in Poland (in mln PLN)



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane o produkcji nie obejmują mikroprzedsiębiorstw. Dane dla eksportu prezentowane w ujęciu rozszerzonym, obejmującym dodatkowo opony, szyby i akumulatory samochodowe oraz części elektryczne i mechaniczne silników | All changes calculated y/y. Microenterprises not covered in production data. Exports data cover an extended range of products, incl. automotive tyres, glass, batteries and electrical and mechanical parts of engines. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS, Eurostat

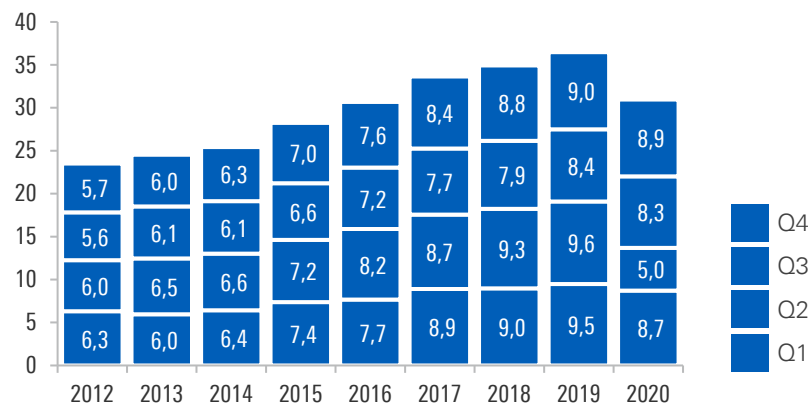
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bn)

31,0 (-15,1%) Q1-4/20

W 2020 roku eksport produktów motoryzacyjnych z Polski spadł o 15,1% r/r i wyniósł 31 mld euro. W wartości eksportu części, akcesoriów i podzespołów odnotowano niższy spadek, o 11,6%. Za załamanie eksportu pojazdów, przyczep i naczep odpowiadał zwłaszcza słaby wynik samochodów osobowych (-31,9% r/r).

In 2020, exports of automotive products from Poland fell by 15.1% y/y and amounted to EUR 31 billion. The value of exports of components, parts and accessories recorded a slighter decrease, by 11.5%. Passenger cars exports value decreased by 31.9%, causing the significant decline of the whole vehicles, trailers and semi-trailers category.

Eksport motoryzacyjny z Polski (w mld euro) | Polish automotive exports (in EUR bln)

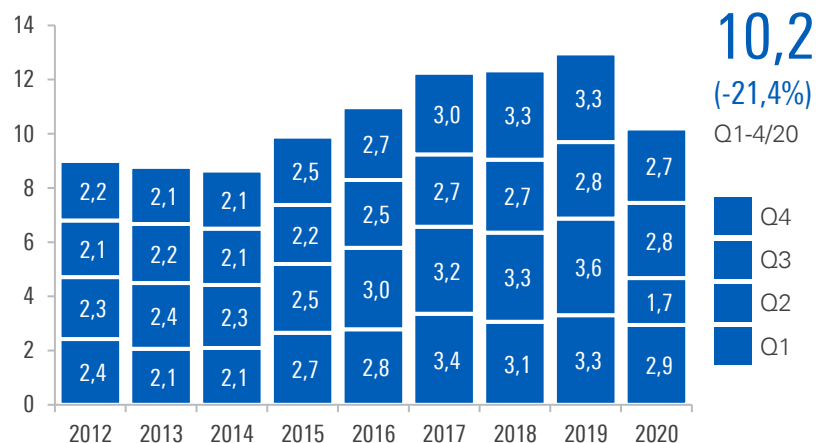




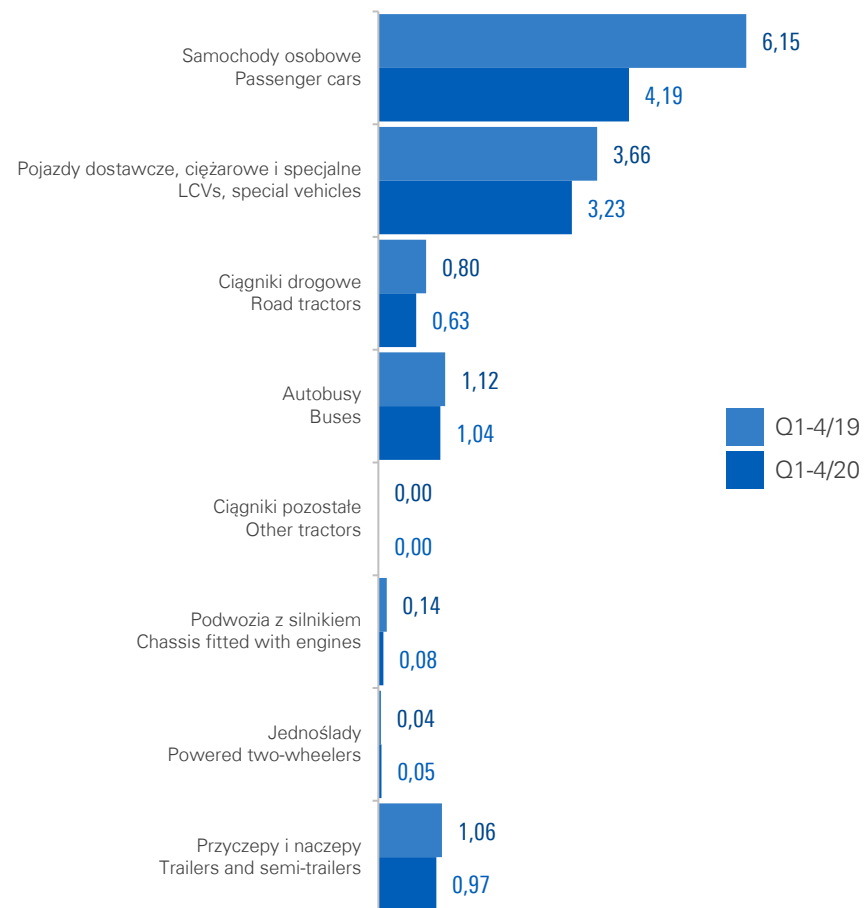
Eksport pojazdów, przyczep i naczep (w mld euro)

Vehicles, trailers and semi-trailers exports (in EUR bn)

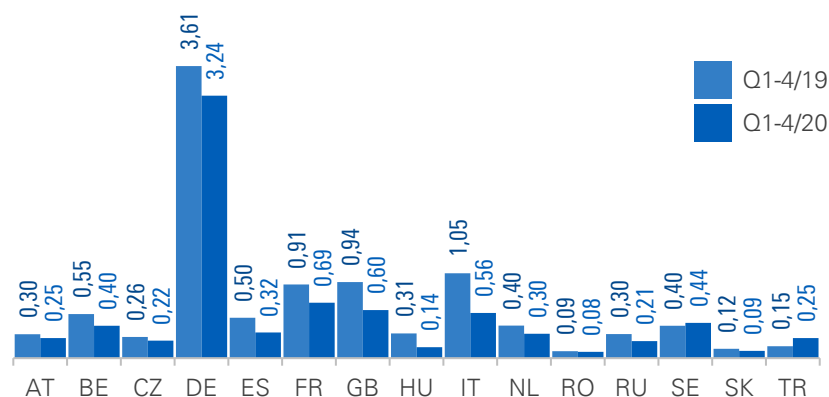
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg produktu | Exports by product



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations

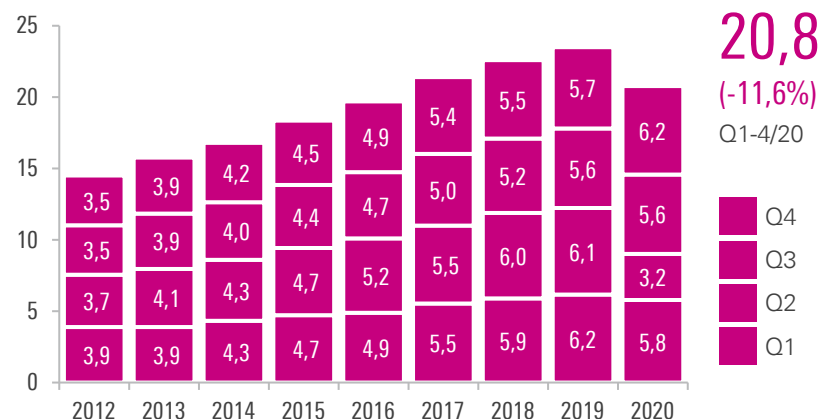


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat

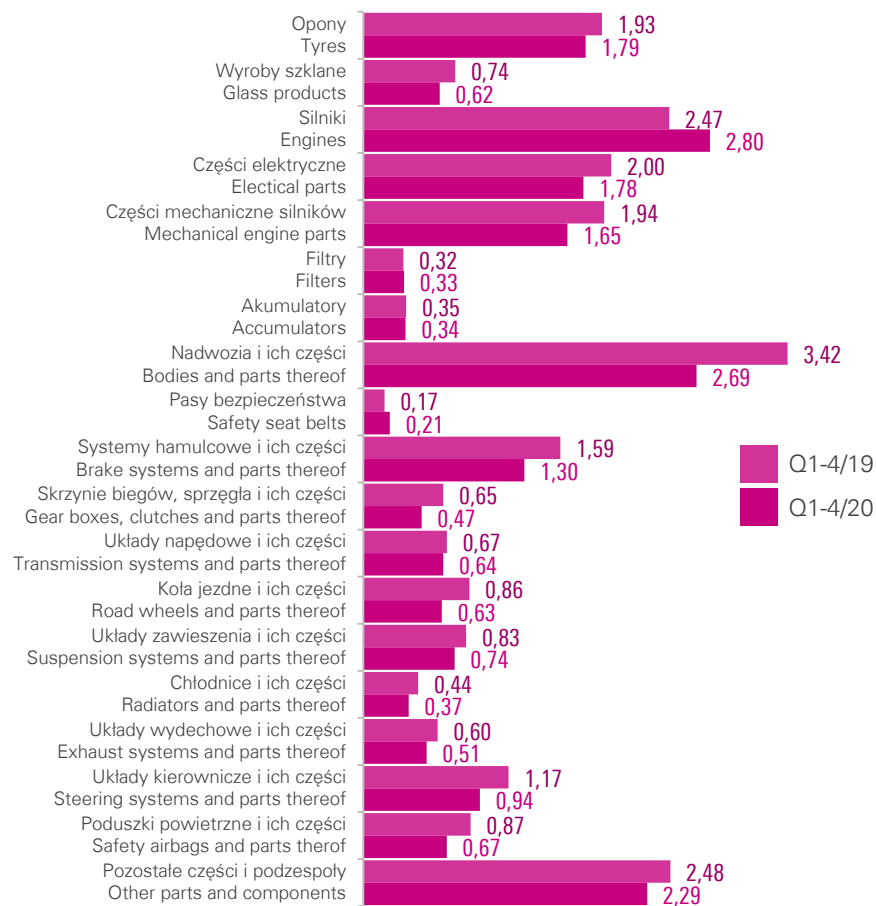


Eksport podzespołów, części i akcesoriów (w mld euro) Components, parts and accessories exports (in EUR bln)

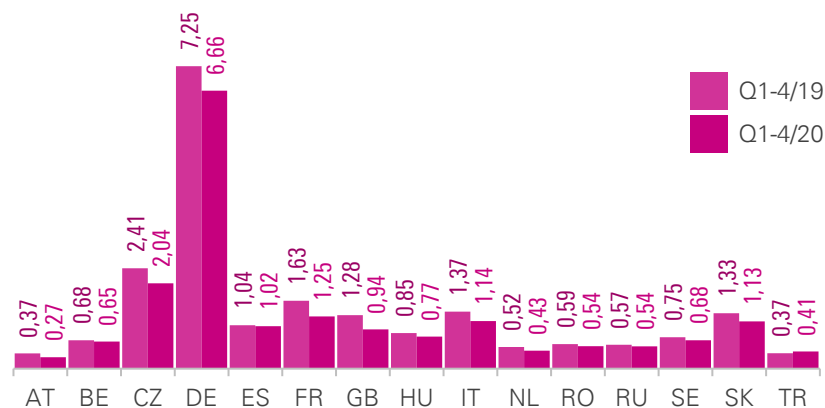
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg produktu | Exports by product



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane dla eksportu prezentowane w ujęciu rozszerzonym, obejmującym dodatkowo opony, szyby i akumulatory samochodowe oraz części elektryczne i mechaniczne silników | All changes calculated y/y. Exports data cover an extended range of products, incl. automotive tyres, glass, batteries and electrical and mechanical parts of engines. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat



Produkcja pojazdów samochodowych (w tys.)

Production of motor vehicles (in thousands)

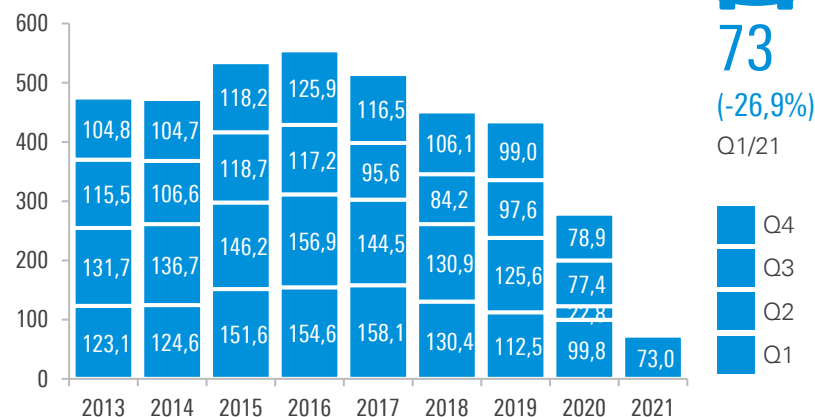
Pojazdy samochodowe ogółem | Total motor vehicles

126,5 (-15,1%) Q1/21

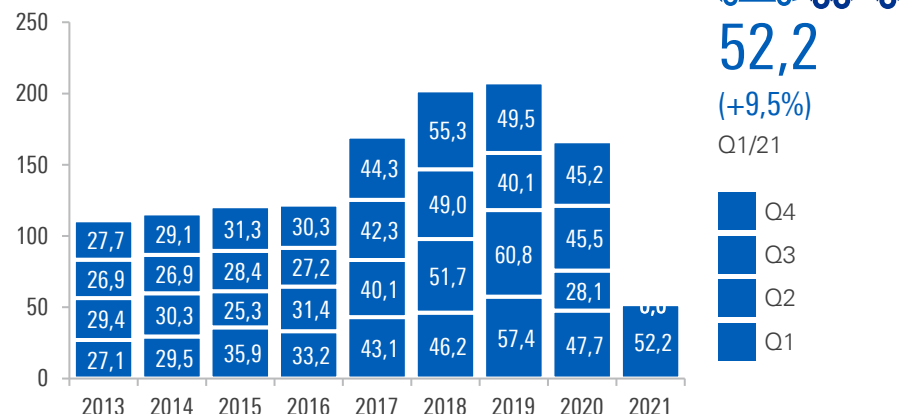
W I kwartale 2021 roku wyprodukowano w Polsce łącznie 126,5 tys. pojazdów – o 15,1% mniej niż w poprzednim roku. Spadła liczba wyprodukowanych w kraju samochodów osobowych (-26,9%) i autobusów (-7,7%), natomiast wzrost o 9,5% względem analogicznego okresu 2020 roku odnotowano w produkcji samochodów dostawczych i ciężarowych.

In Q1 2021, 126.5 thousand vehicles were manufactured in Poland – 15.1% less than in the corresponding period of 2020. A decline was recorded in the production volume of passenger cars (-26.9%) and busses and coaches (-7.7%), while the 9.5% increase was noted in production of LCVs and HCVs.

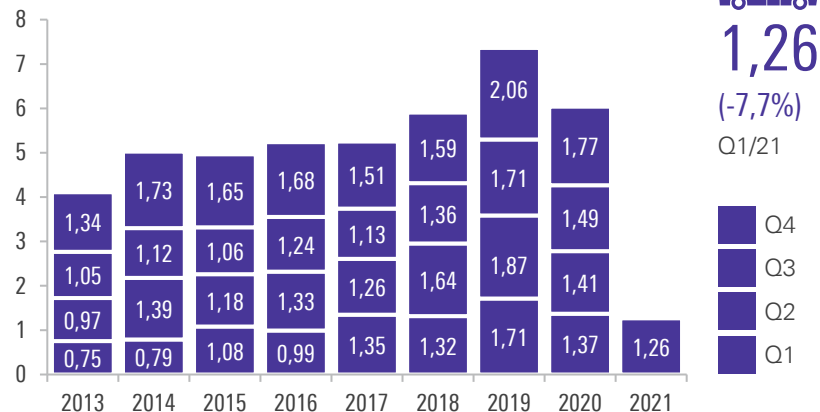
SO | PC



SD<=3,5t, SC>3,5t | LCV<=3.5t, HCV>3.5t



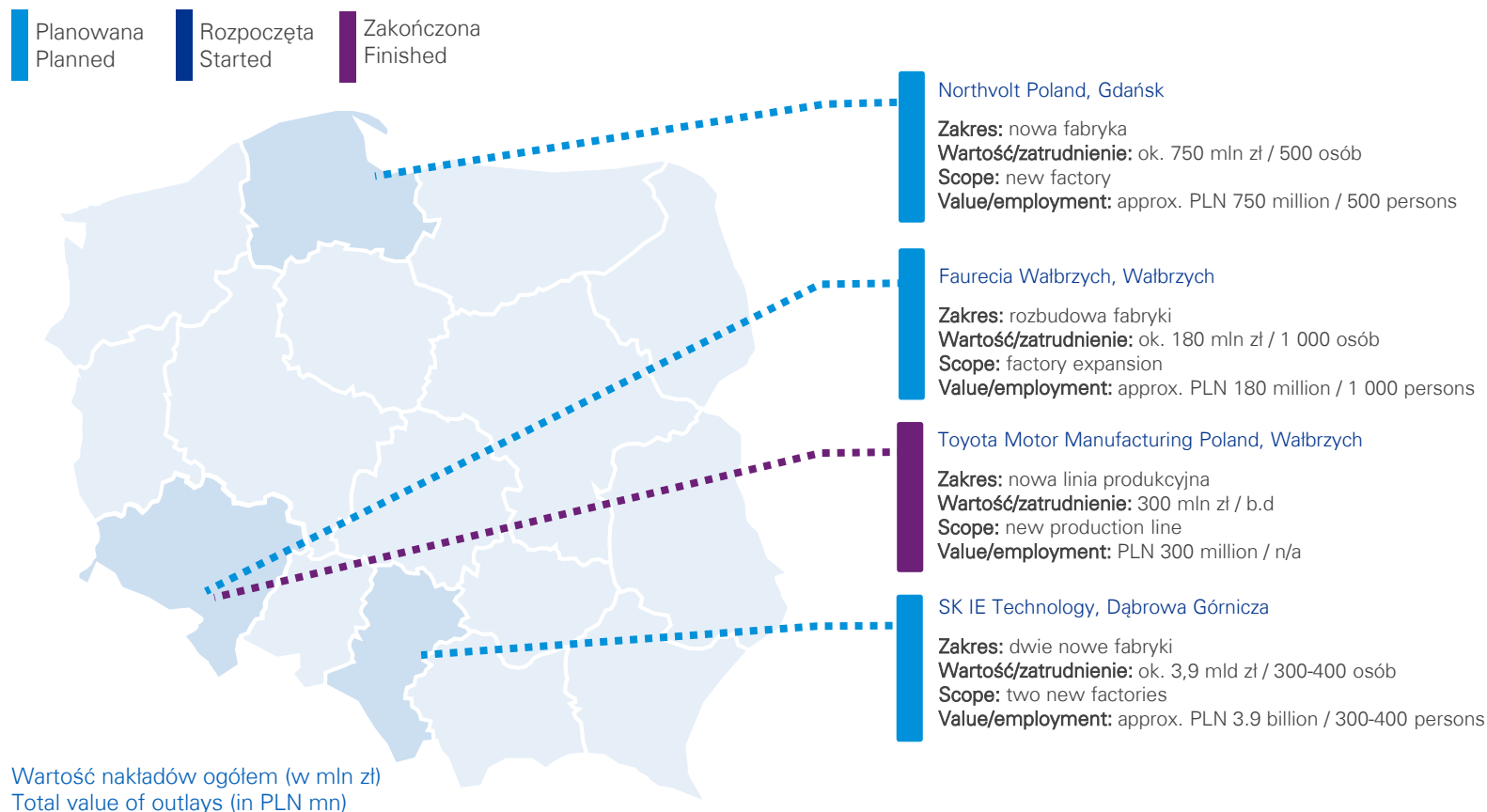
BUS>3,5t



Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS

Największe inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym

Key investments in automotive manufacturing



7 496 (-18%) Q1-4 2020

Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
 Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS, prasa | press

Kontakt

Jakub Faryś

President

PZPM

T: +48 22 322 71 98

E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Anna Brzozowska

Director, Analysis & Statistics

PZPM

T: +48 22 322 73 99

E: anna.brzozowska@pzpm.org.pl

Anna Materzok

Communications & PR Manager

PZPM

T: + 48 22 322 71 98

E: anna.materzok@pzpm.org.pl

Mirosław Michna

Partner, Tax

Head of Automotive

KPMG in Poland

T: +48 12 424 94 09

E: mmichna@kpmg.pl

Biuro prasowe

E: biuroprasowe@kpmg.pl

© 2021 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców reprezentujących: oficjalnych importerów, przedstawicieli producentów lub producentów pojazdów samochodowych, motocykli, motorowerów oraz czterokołowych pojazdów motocyklowych, a także producentów nadwozi, przyczep, naczep oraz części, zespołów lub elementów pojazdów samochodowych, przeznaczonych do pierwszego montażu, prowadzących działalność na terytorium R.P.

© 2021 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Limited, prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. Wszelkie prawa zastrzeżone. Nazwa i logo KPMG są znakami towarowymi używanymi na podstawie licencji przez niezależne firmy członkowskie globalnej organizacji KPMG.



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

© 2021 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2021 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Limited, prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. Wszelkie prawa zastrzeżone.