



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Branża motoryzacyjna Automotive industry

Raport kwartalny PZPM i KPMG
Quarterly report by PZPM and KPMG

Edycja | Edition
Q3/2021

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	29
Samochody osobowe Passenger cars	
Rejestracje nowych SO New PC registrations	30
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne New PC registrations – alternative fuels	35
Rejestracje nowych SO – segmenty New PC registrations – segments	37
Samochody dostawcze Light commercial vehicles	52
Pojazdy ciężarowe, przyczepy i naczepy Commercial vehicles, trailers and semi-trailers	55
Autobusy Buses & coaches	60
Jednoślady Powered two-wheelers	62
Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce Automotive financial services in Poland	
Leasing Leasing	66
Ubezpieczenia Insurance	67
Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland	
Wyniki produkcyjne i finansowe Production and financial results	70
Inwestycje Investments	74



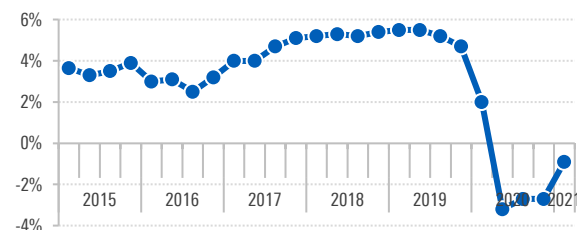
Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Podsumowanie Overview

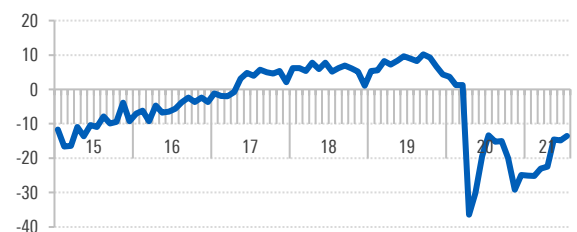
Rynek motoryzacyjny Automotive retail

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

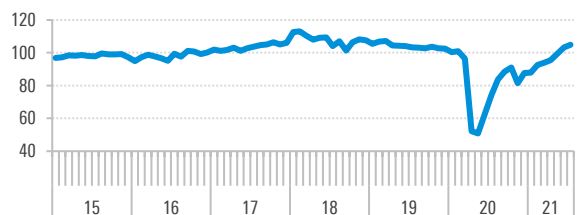
Realny wzrost PKB r/r (%)
Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów
Consumer sentiment index



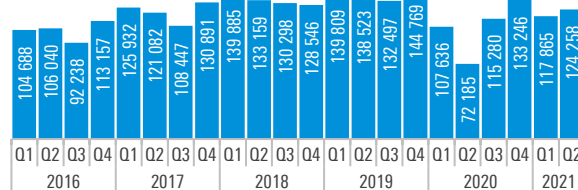
Wskaźnik koniunktury firm
Business sentiment index



Wszystkie zmiany liczone r/r. *Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych | All changes calculated y/y. *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)

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

242,1 (+34,6%)



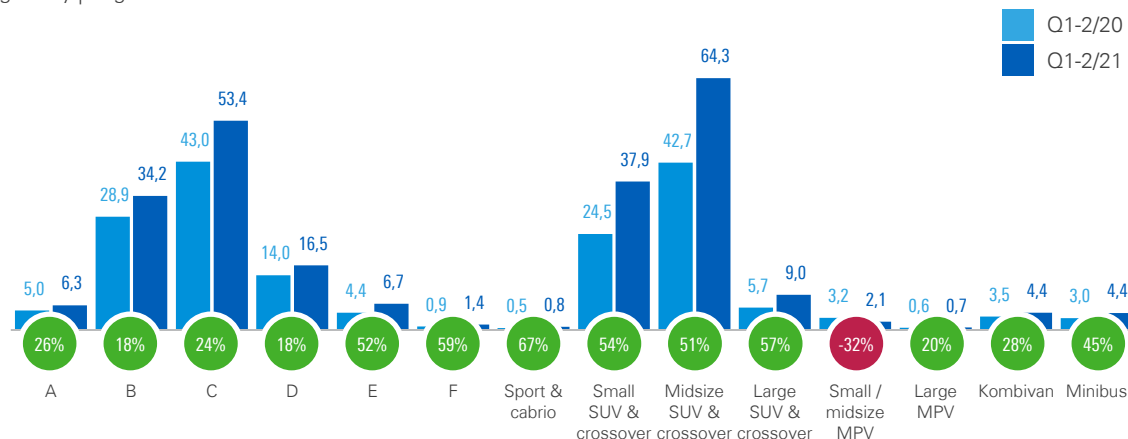
Nabywcy instytucjonalni
Institutional customers

179 (+45%)

Nabywcy indywidualni
Individual customers

63,2 (+12%)

Segmenty | Segments



Marki popularne
Mass-market brands

193,5 (+32,1%)

TOYOTA	40,6	(58%)
SKODA	28,6	(13%)
VOLKSWAGEN	20,5	(40%)
KIA	15,8	(45%)
HYUNDAI	12,5	(60%)
FORD	10,3	(50%)
DACIA	10,0	(13%)
RENAULT	8,4	(36%)
RENAULT	8,0	(-10%)
PEUGEOT	6,6	(43%)

Marki premium+
Premium+ brands

48,6 (+46,1%)

BMW	12,5	(61%)
AUDI	10,5	(64%)
MERCEDES	10,4	(28%)
VOLVO	7,0	(26%)
LEXUS	3,1	(70%)
MINI	1,4	(71%)
LAND ROVER	1,0	(30%)
PORSCHE	1,0	(33%)
ALFA ROMEO	0,7	(32%)
TESLA	0,4	(x4,9)

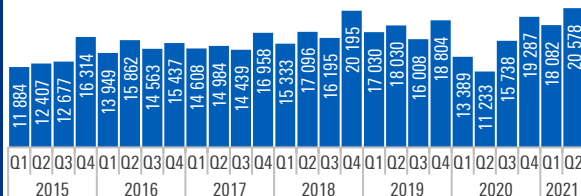
Rynek motoryzacyjny (cd.) Automotive retail (cont.)

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1-2/21)

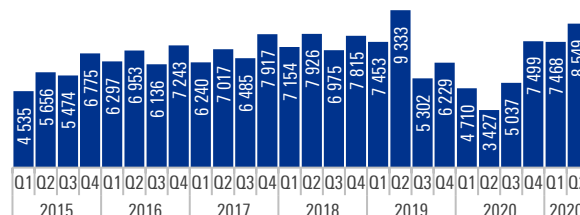
Rejestracje nowych pojazdów (w sztukach) | Registrations of new vehicles (in units)



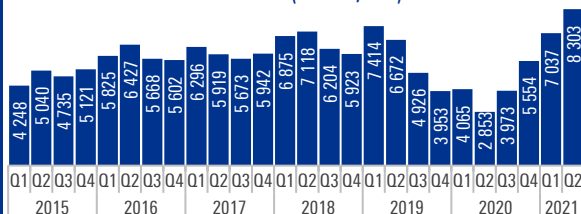
38 660 (+57%)



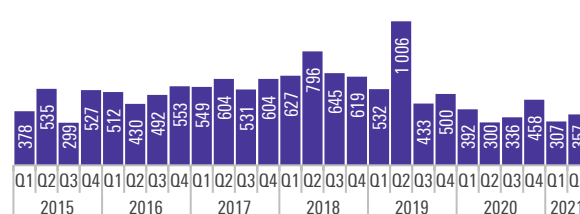
16 017 (+96,8%)



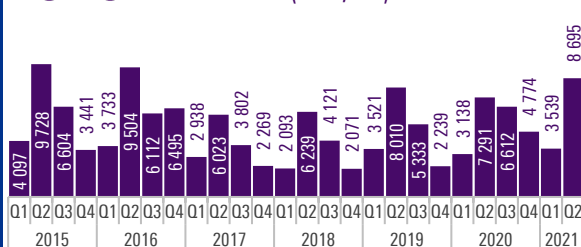
15 340 (+121,7%)



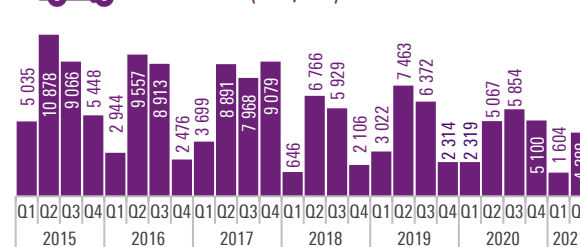
664 (-4%)



12 234 (+17,3%)



5 892 (-20,2%)

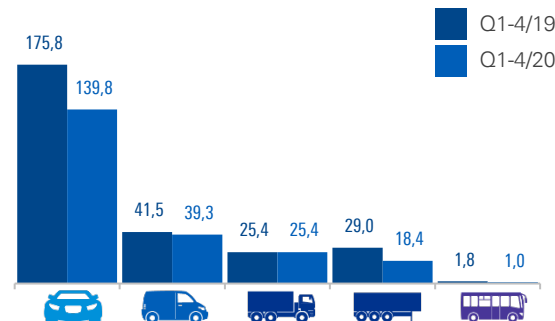


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

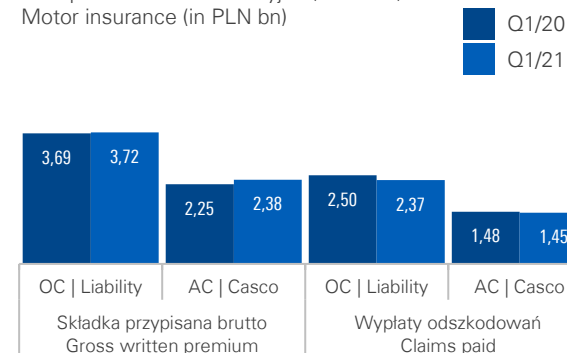
Usługi finansowe Financial services

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

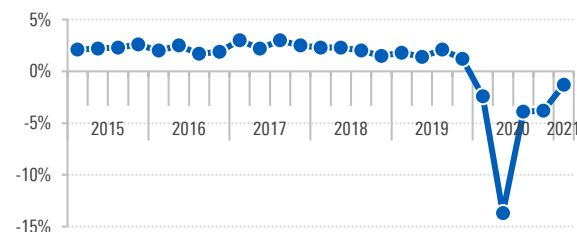
Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1-2/21)

Otoczenie (UE) | Environment (EU)

Realny wzrost PKB r/r (%)

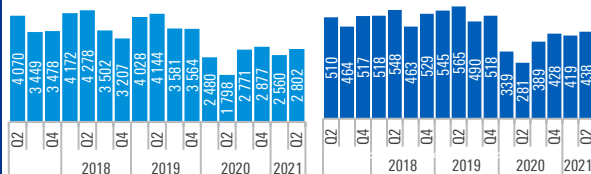
Real GDP growth y/y (%)



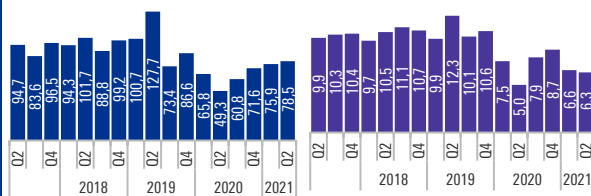
Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys.)

Registrations of new vehicles in the EU (in thousands)

5 362 (+25,2%) **857 (+38,1%)**



154 (+34,1%) **12,9 (+3%)**

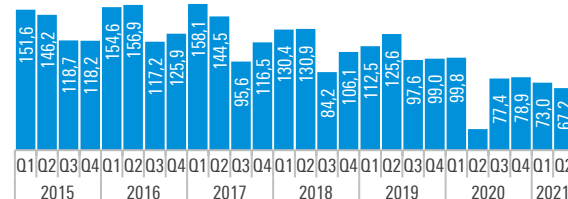


Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y.

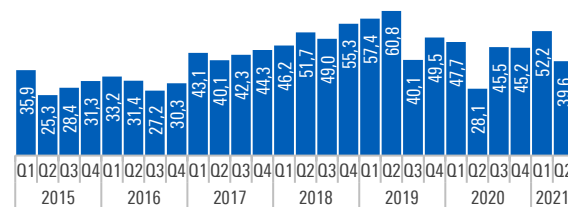
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA, GUS, Eurostat

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

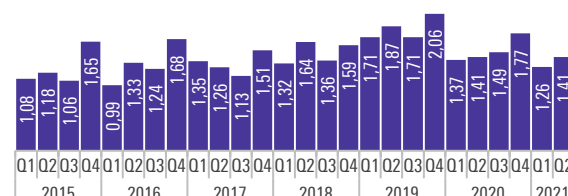
140,2 (+14,4%)



91,8 (+21,2%)

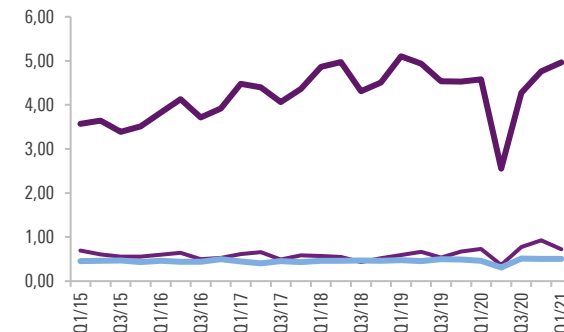


2,68 (-3,8%)



Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln) (Q1/21)

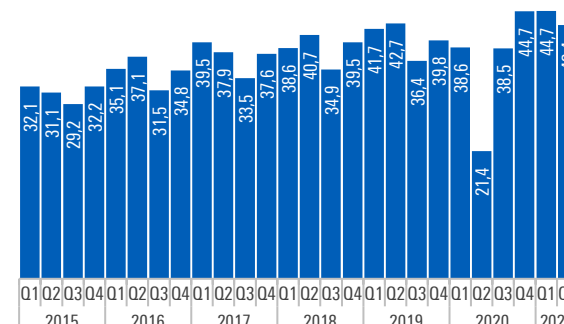
Silniki | Engines
Części i akcesoria | Parts and accessories
Opony | Tyres



Produkcja sprzedana (w mld zł)

Sold production (in PLN bn)

87,1 (+45,2%)





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)

-6,0% -6,4% -2,7%

2020

+4,8% +4,8% +4,8%

2021p

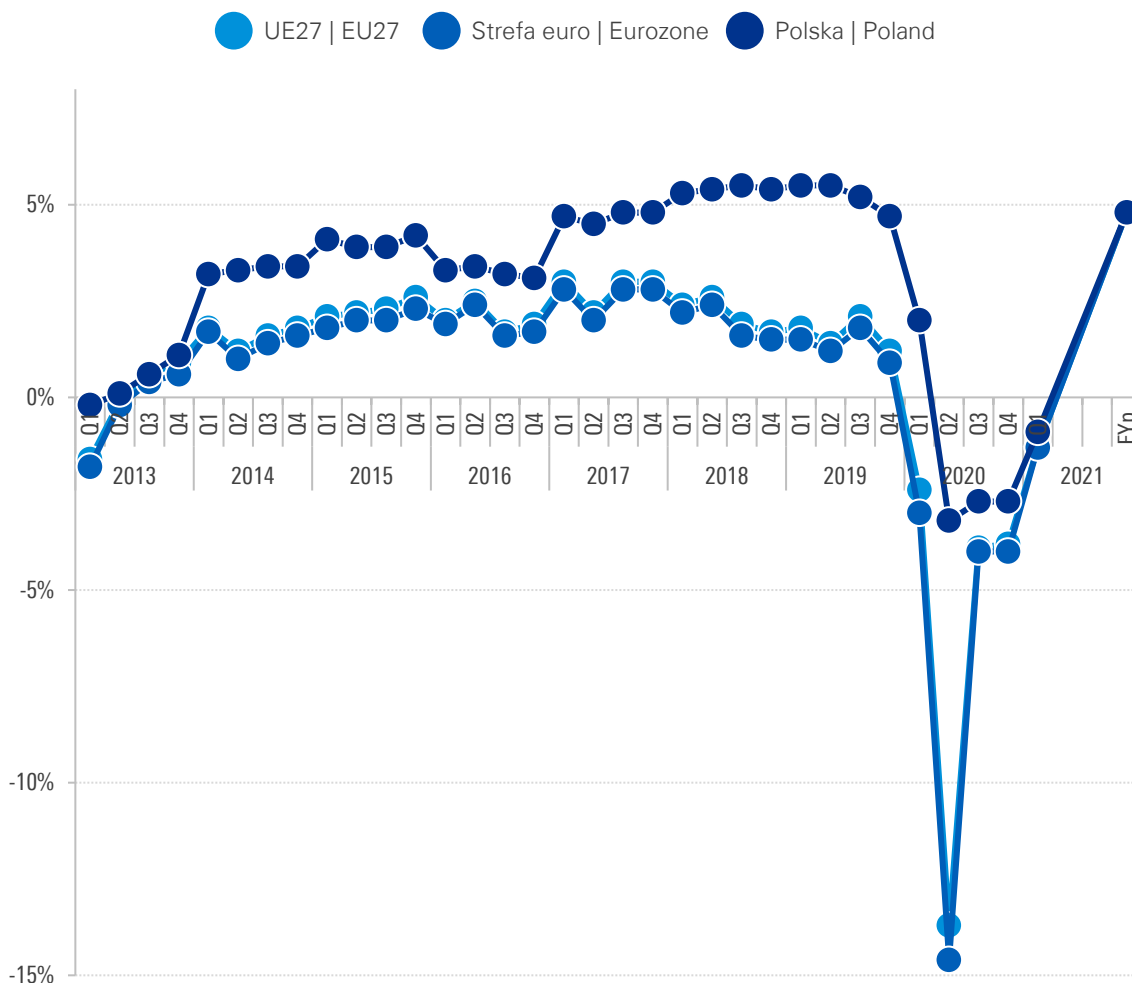
Rok 2020 był pierwszym od prawie trzech dekad, w którym Polska odnotowała recesję – na poziomie 2,7%. W I kwartale 2021 roku PKB skurczyło się o 0,9% r/r, a Instytut Prognoz i Analiz (IPAG) szacuje, że w II kwartale wzrosło realnie o 11,9% r/r.

Recesja w Polsce była jedną z najłagodniejszych w całej Unii, której PKB skurczyło się o 6%, a w strefie euro o 6,4% w 2020 roku. Zgodnie z czerwcowymi prognozami Komisji Europejskiej w całym 2021 roku wzrost PKB w Polsce będzie taki sam, jak w całej UE oraz strefie euro i wyniesie 4,8%.

The 2020 was the first year in nearly three decades in which Poland has noted a recession – at the level of 2.7%. In Q1 2021, the GDP decreased by 0.9% y/y. IPAG estimates, that in Q2 Polish economy grew by 11.9% y/y.

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%. According to the June forecasts of the European Commission, the Polish GDP will grow at the same level as in the entire EU and the Eurozone – by 4.8% in a full 2021.

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



Polska: ceny towarów i usług konsumpcyjnych (zmiana r/r)

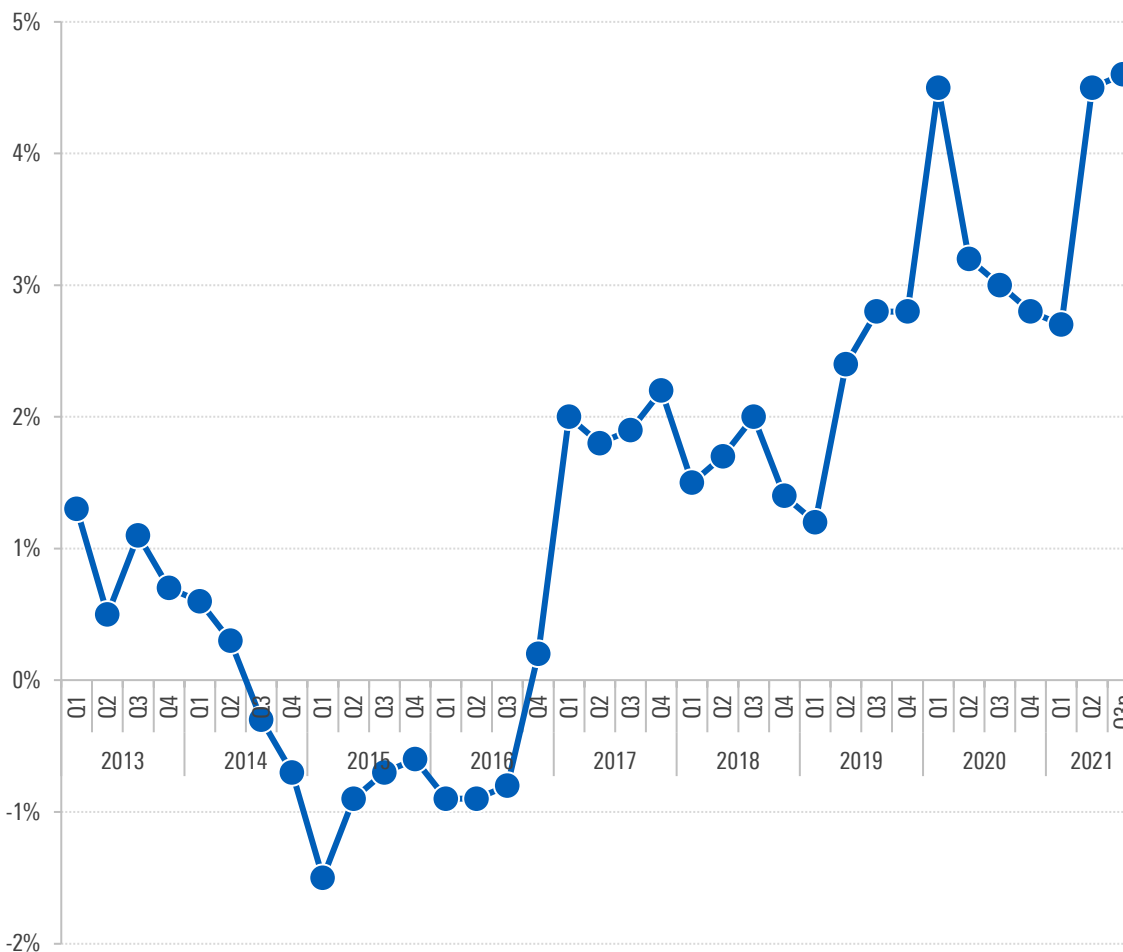
Poland: consumer prices (y/y change)

3,4% 2020

4,0% 2021p

W całym 2020 roku ceny w Polsce zwiększyły się o 3,4%. W I i II kwartale 2021 roku inflacja wyniosła kolejno 2,7% i 4,5% r/r. Zgodnie z prognozą IPAG, w kolejnym kwartale 2021 inflacja może wynieść 4,6%, a w całym roku 4%.

In 2020 prices in Poland grew by 3.4%. In Q1 and Q2 2021 the inflation rate stood at 2.7% and 4.5% y/y accordingly. IPAG forecasts, that the inflation rate can reach a level of 4.6% in Q3 2021 and 4% 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

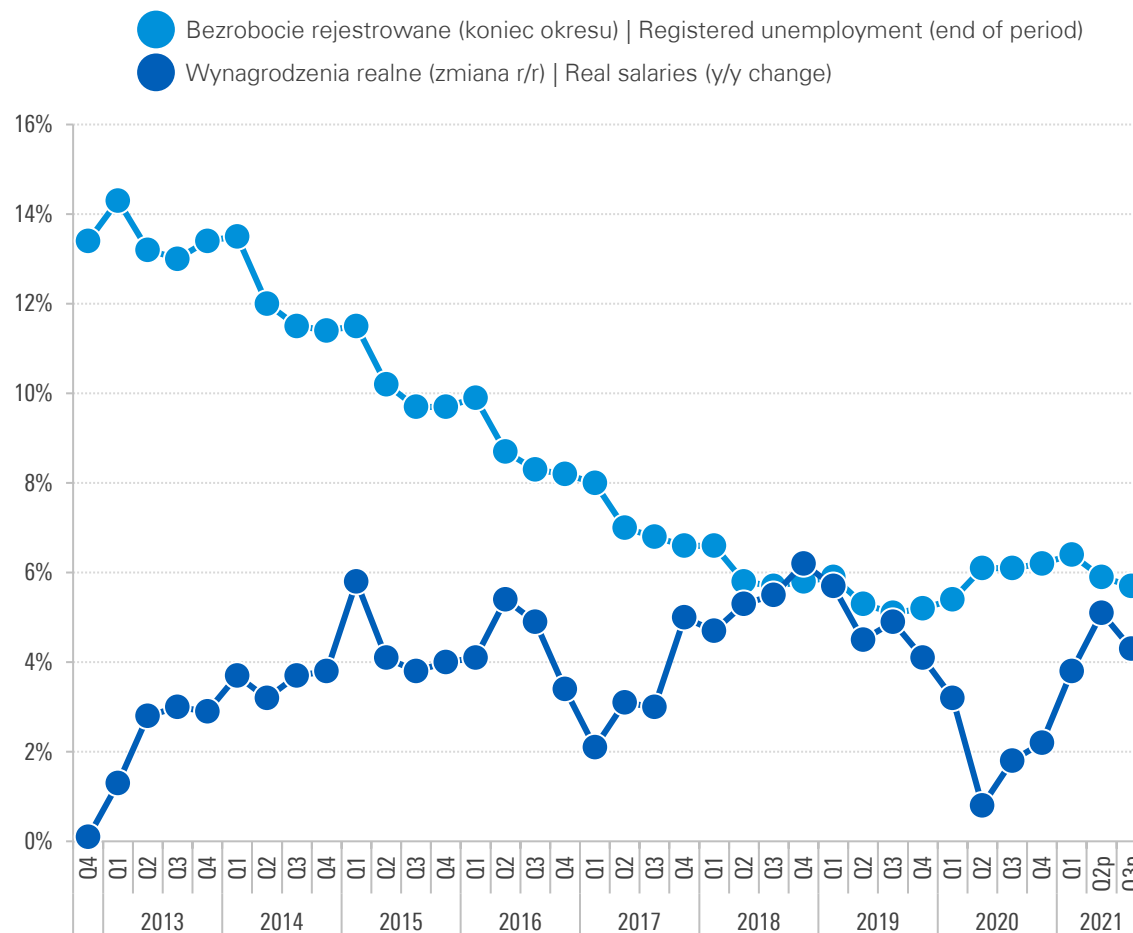
6,0% 2021p

Bezrobocie wzrosło do poziomu 6,4% na koniec I kwartału 2021 roku, jednak już na koniec czerwca zmniejszyło się do 5,9%. IPAG prognozuje dalszy spadek tego wskaźnika do 5,7% na koniec września, a następnie wzrost na koniec roku do poziomu 6%.

Wynagrodzenia realne w Polsce wzrosły w I kwartale 2021 roku o 3,8% r/r. IPAG szacuje, że w II kwartale roku przeciętne wynagrodzenie było wyższe o 5,1% w porównaniu do tego samego kwartału 2020 roku i przewiduje jego wzrost w kolejnym kwartale o 4,3% r/r.

At the end of 2020, the unemployment rate stood at 6.2%, Its level increased to 6.4% at the end of Q1 2021, but by the end of June it fell to 5.9%. IPAG forecasts, that the unemployment rate will decrease further to 5.7% at the end of September, and it will increase to 6% at the end of the year.

Real salaries in Poland grew by 3.8% in Q1 2021 y/y. IPAG estimates that the average salary in Q2 2021 was 5.1% higher than in the same quarter of 2020, and forecasts that it will grow by 4.3% y/y in Q3.



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

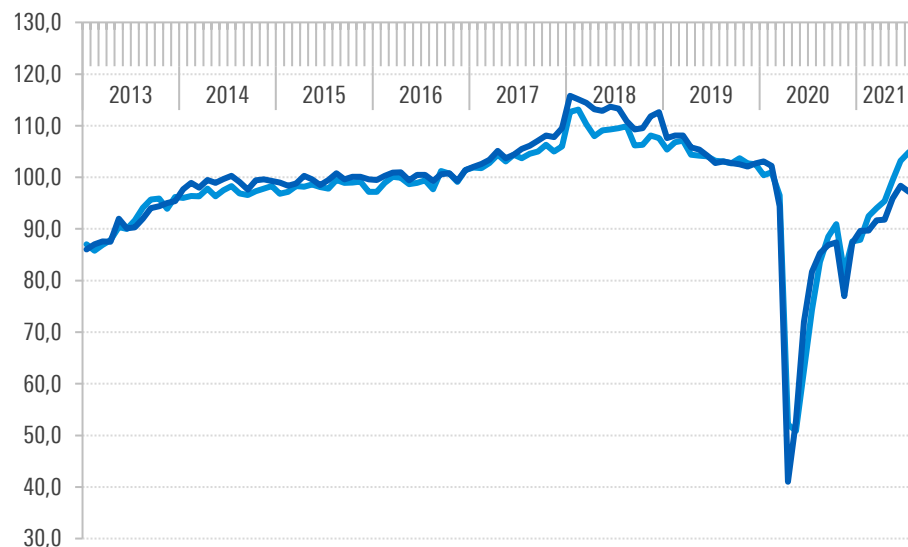
Poland: sentiment indices

W połowie 2020 roku GUS zanotował nastroje przedsiębiorstw i konsumentów niższe niż w czasach światowego kryzysu lat 2007-2009. Po nieprzerwanej poprawie od początku 2021 roku, w lipcu bieżący wskaźnik koniunktury przedsiębiorstw znalazł się na tym samym poziomie co w analogicznym miesiącu 2019 roku. Wskaźnik ufności konsumentów wciąż jest zdecydowanie niższy niż przed wybuchem pandemii, jednak od początku 2021 roku stale się poprawia.

Przedsiębiorstwa | Enterprises

104,9 97,1 07/21

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective

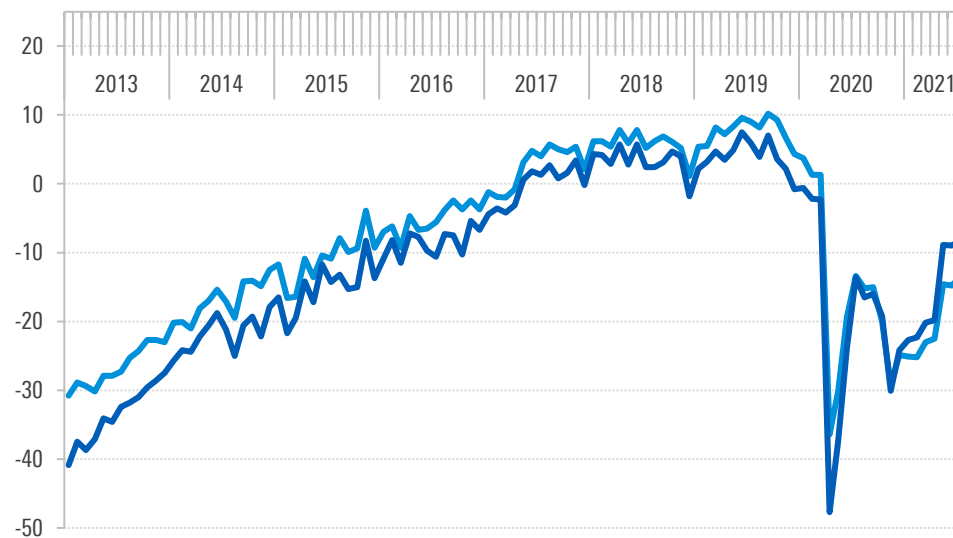


In the middle of 2020, GUS recorded lower enterprises and consumers sentiment indices than during the 2007-2009 global crisis. After a continuous improvement since the beginning of 2021. In July the index of current enterprises situation has already returned to the levels noted in the same month of 2019. The consumer confidence indicator is still much lower than before the pandemic, but it is consequently improving since the beginning of 2021.

Konsumenty | Consumers

-22,5 -19,8 07/21

— Ró — 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)

5 362 (+25,2%) Q1-2/21

W I połowie 2021 roku w Unii Europejskiej zarejestrowano prawie 5,4 mln nowych samochodów osobowych – o 25,2% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku. Pozytywną dynamikę odnotowano na wszystkich 10. największych rynkach, przede wszystkim za sprawą niskiej bazy, czyli danych obejmujących początek pandemii w 2020 roku. Największy wzrost spośród tych krajów odnotowano we Włoszech (+51% r/r), w Szwecji (+38% r/r) oraz Polsce (+35% r/r).

In H1 2021, almost 5.4 million new passenger cars were registered in the European Union – i.e. 25.2% more than in H1 2020. Positive dynamics were recorded in all top ten markets, mainly due to the low base which includes the data for the beginning of the pandemic. The highest growth among these countries was recorded in Italy (+51% y/y), Sweden (+38% y/y) and Poland (+35% y/y).

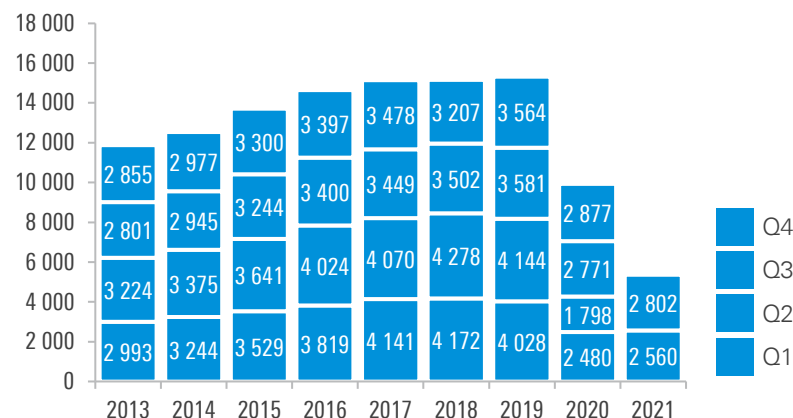
Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

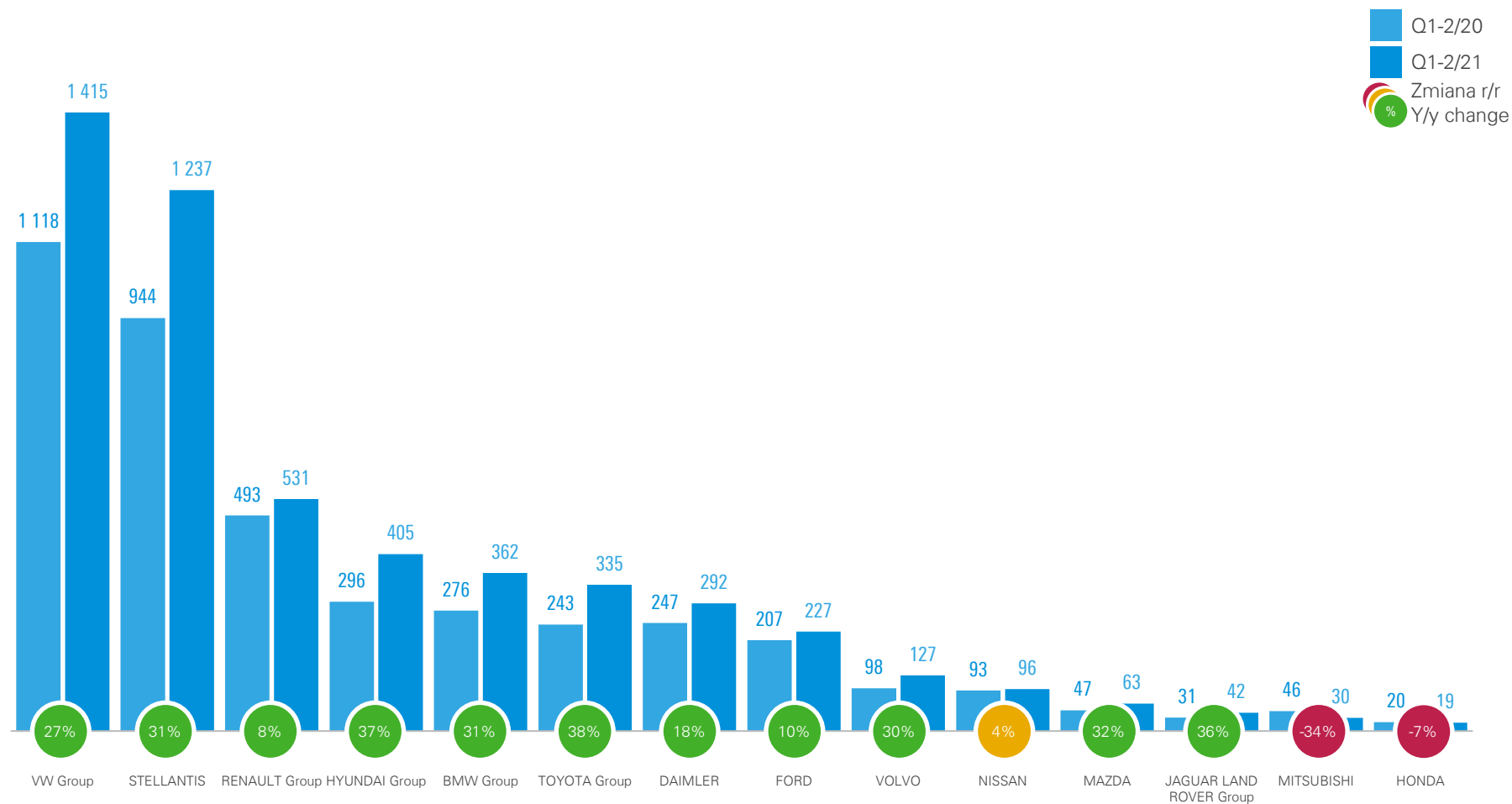
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA

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



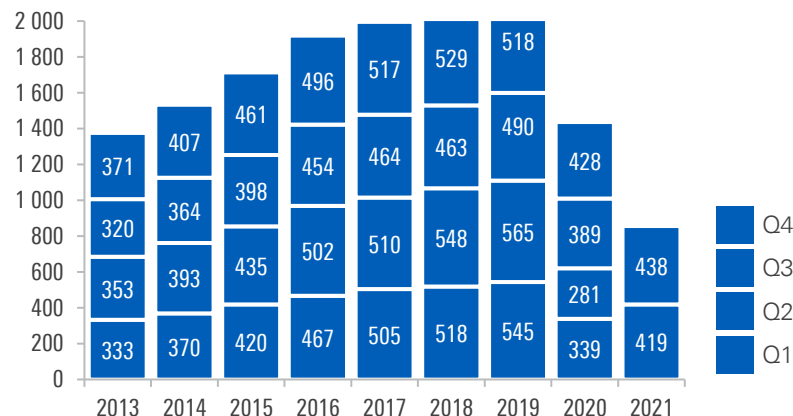
Rejeestracje nowych SD<=3,5t w UE27 (w tys.) New LCV<=3.5t registrations in EU27 (in thousands)

857 (+38,1%) Q1-2/21

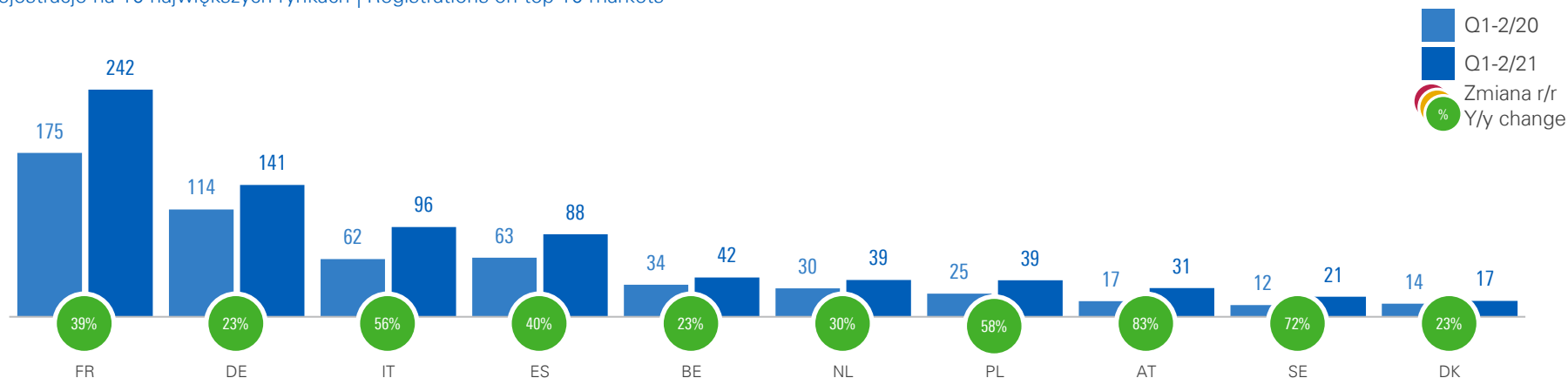
W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2021 roku w UE zarejestrowano 857 tys. nowych samochodów dostawczych, o 38,1% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku. Najwięcej tego typu pojazdów zarejestrowano we Francji – 242 tys (+39% r/r), a najwyższe tempo wzrostu odnotowano w Austrii, gdzie zarejestrowano o 83% więcej pojazdów niż w I połowie 2020 roku.

In the first six months of 2021, the number of new LCVs registrations in the EU amounted 857 thousand units, i.e. 38.1% more compared to the corresponding period of 2020. The highest number of LCVs were registered in France – 242 thousand (+39% y/y), and the highest growth rate was recorded in Austria, where 83% more vehicles were registered in comparison to the H1 2020.

Rejeestracje ogółem | Total registrations



Rejeestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



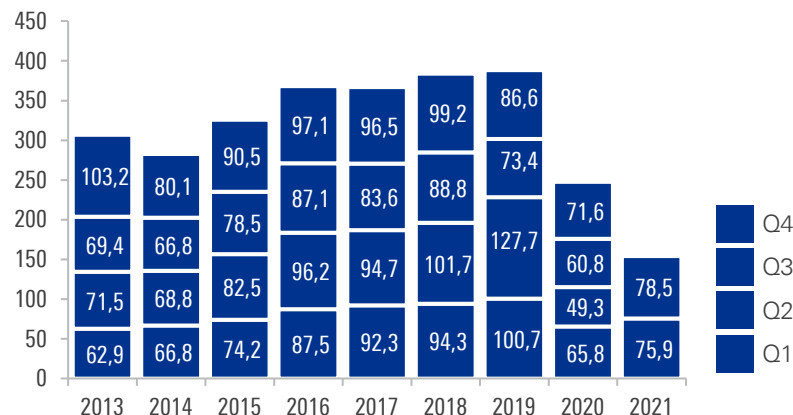
Rejestracje nowych SC>3,5t w UE27 (w tys.) New HCV>3.5t registrations in EU27 (in thousands)

154,4 (+34,1%) Q1-2/21

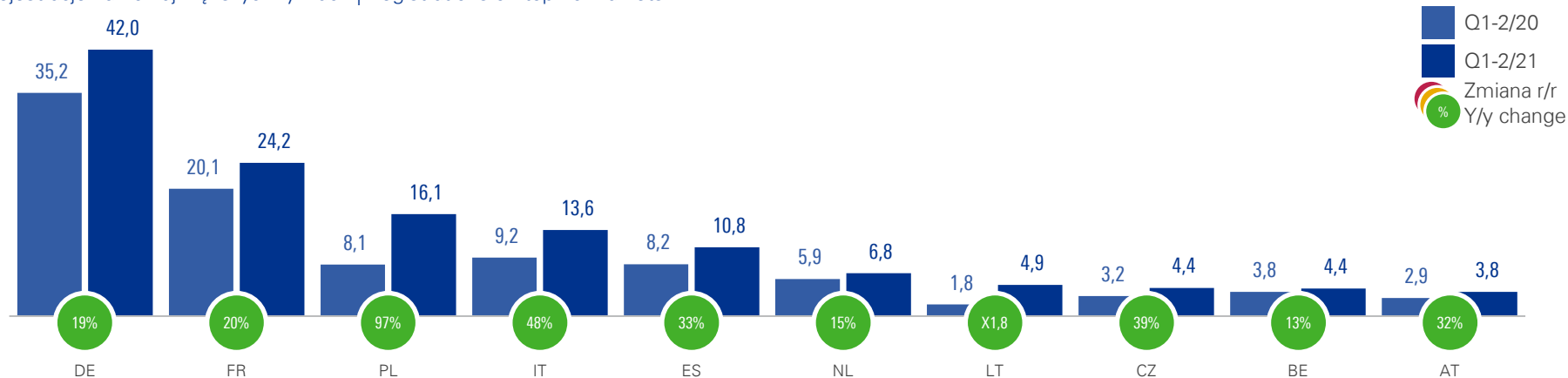
W I połowie 2021 roku zarejestrowano w UE 154,4 tys. nowych pojazdów ciężarowych, co oznacza wzrost o 34,1% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Liderem rynku pozostają Niemcy z liczbą 42 tys., o 19% większą niż w I połowie 2020 roku, Wzrost odnotowano we wszystkich 10. krajach z największą liczbą rejestracji, najwyższy na Litwie – o 169% r/r.

In H1 2021 as many as 154.4 thousand new heavy commercial vehicles were registered, which means an increase by 34.1% compared to the same period of the previous year. Germany remained the leader with 42 thousand new registrations, i.e. 19% more than in H1 2020. The growth was recorded in all top ten markets, the highest in Lithuania – by 169% 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. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



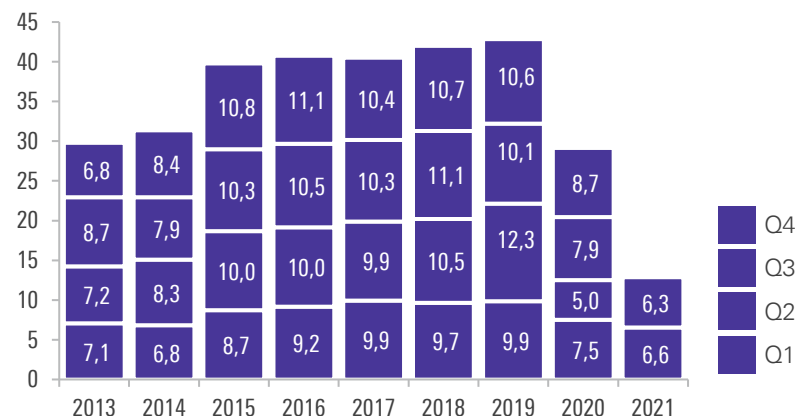
Rejestracje nowych BUS>3,5t w UE27 (w tys.) New BUS>3.5t registrations in EU27 (in thousands)

12,9 (+3%) Q1-2/21

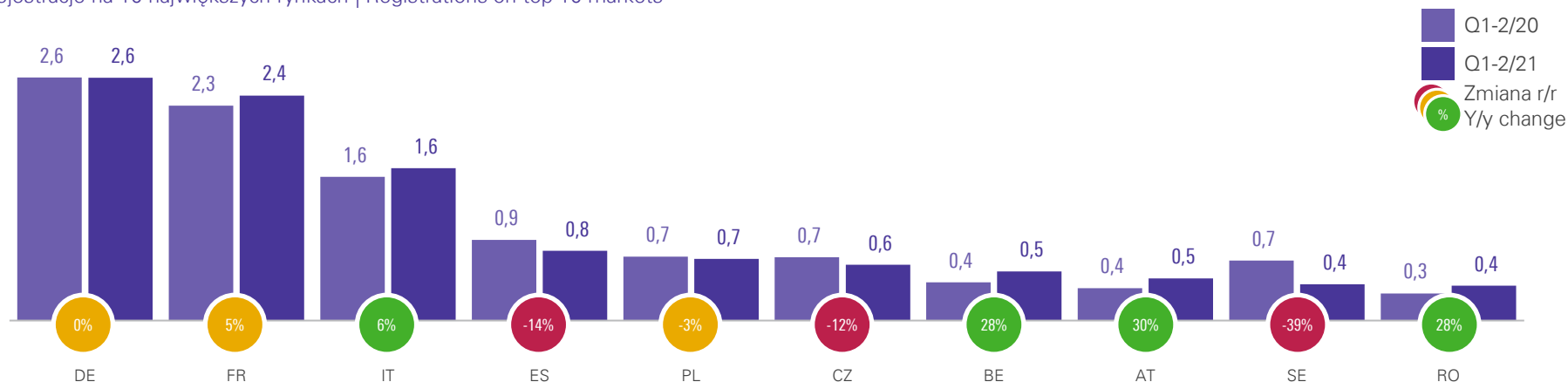
W I połowie 2020 roku w krajach UE zarejestrowano 12,9 tys. nowych autobusów, o 3% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku. Wśród 10. największych rynków tego typu pojazdów zaobserwowano bardzo zróżnicowaną dynamikę. Największy wzrost odnotowano w Austrii – o 30% r/r, natomiast w Szwecji zanotowano najgłębszy spadek – o 39% r/r. Liczba rejestracji autobusów na największym w UE rynku niemieckim pozostała niemal niezmienną.

In H1 2021, 12.9 thousand new buses were registered, i.e. 12.6% less than in H1 2020. Among top ten markets, very diverse dynamic of the registrations volume was noted. The highest increase was recorded in Austria - by 30% y/y, while in Sweden the deepest decline was noted - by 39% y/y. The number of bus registrations in the largest EU market – Germany, remained almost unchanged.

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



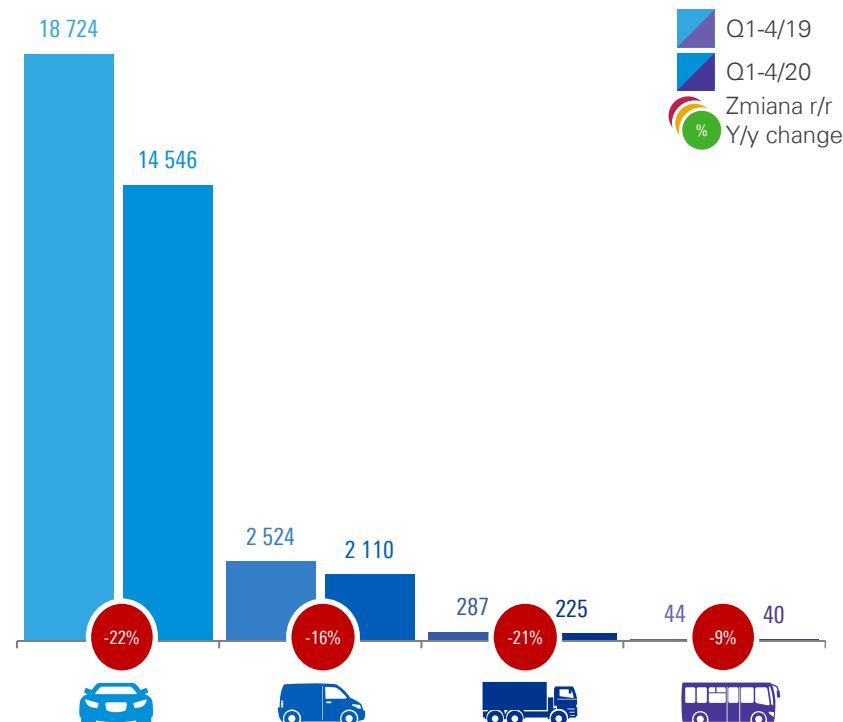
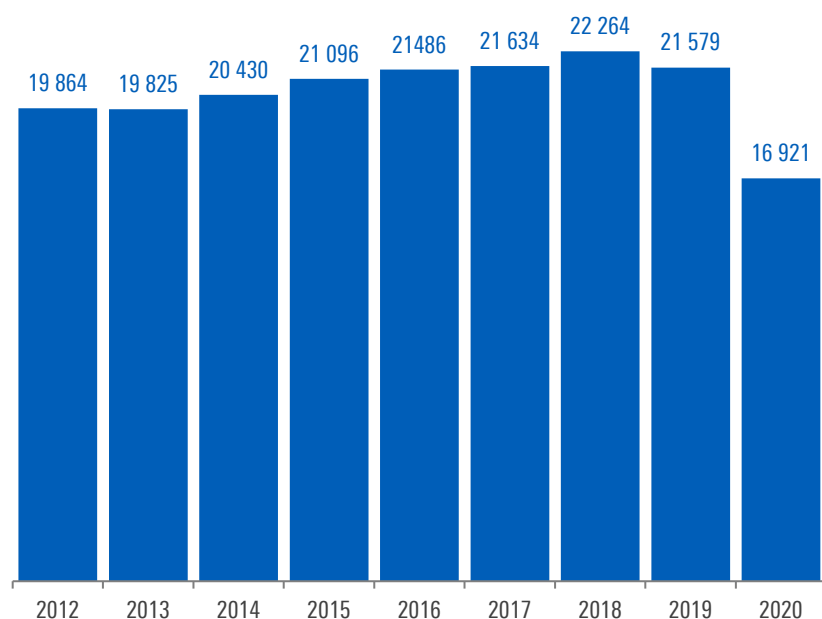
Produkcja pojazdów w Europie (w tys.)

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.

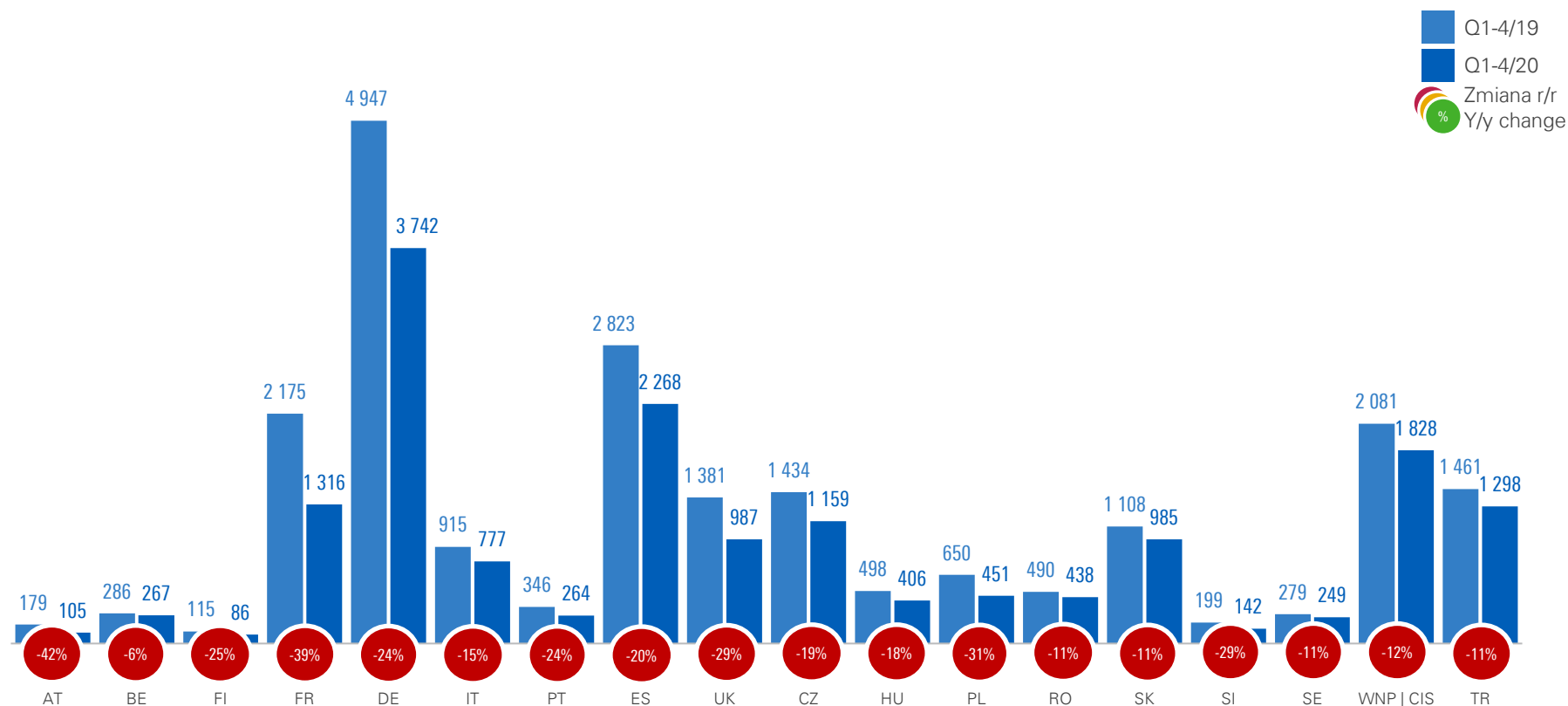
Źródło | Source: ZPZPM, KPMG w Polsce / OICA



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 jednośladów. | 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

Nowy program Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – „Mój elektryk”

New support scheme launched by the National Fund for Environmental Protection and Water Management – “My Electric Vehicle”

2 lipca 2021 r. podczas konferencji Ministerstwa Klimatu i Środowiska zaprezentowany został nowy program „Mój elektryk”.

Celem programu jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie - wsparcie zakupu/leasingu pojazdów zeroemisyjnych. Program realizowany będzie przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) a jego łączny budżet to 500 mln zł.

Wnioski można składać już od 12 lipca 2021 r.

[Podmioty które mogą się ubiegać o dofinansowanie](#)

W pierwszej kolejności o dofinansowanie będą mogły się ubiegać osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej. W ich przypadku nabór wniosków ruszy już 12 lipca 2021 r.

W następnej kolejności do programu zostaną włączeni przedsiębiorcy, jednostki samorządu terytorialnego, instytuty badawcze, spółdzielnie, rolnicy, związki wyznaniowe oraz organizacje pozarządowe. Zgodnie z zapowiedziami NFOŚiGW ma to nastąpić kilka tygodni później.

W dalszej kolejności program zostanie rozszerzony również o banki, które za pośrednictwem firm leasingowych mają dystrybuować dopłaty do leasingu, w tym wynajmu długookresowego.

During a press conference held on 2 July 2021, the Ministry of Climate and Environment presented a new support scheme dubbed “My Electric Vehicle” [Mój Elektryk], the goal of which is to reduce air pollutant emissions through co-financing projects aimed at decreasing consumption of high-emission fuels in transport, primarily by supporting the purchase/lease of zero-emission vehicles.

The scheme will be handled by the National Fund for Environmental Protection and Water Management (NFEPWM), with the total budget estimated at PLN 500 million.

Applications may be submitted already from 12 July 2021.

[Eligible entities](#)

The key beneficiaries of the scheme are natural persons not conducting business activity, who can submit their applications already from 12 July 2021.

As announced by the NFEPWM, a few weeks later the scheme will be extended to companies, local government units, research facilities, cooperative societies, farmers, religious associations, and NGOs.

Finally, the scheme will cover banks, which, through lease companies, are to distribute lease subsidies, including those covering long-term rental.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowy program Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – „Mój elektryk”

New support scheme launched by the National Fund for Environmental Protection and Water Management – “My Electric Vehicle”

Czego dotyczy dofinansowanie

Wsparcie będzie mieć formę dopłat do zakupu nowych pojazdów zeroemisyjnych oraz dopłat do opłat ustalonych w umowach leasingowych.

Dofinansowanie będzie można uzyskać na zakup lub leasing samochodu elektrycznego o wartości nieprzekraczającej 225.000 zł brutto (limit nie będzie dotyczył osób fizycznych posiadających kartę dużej rodziny).

Co istotne program nie dotyczy pojazdów hybrydowych.

Wysokość dofinansowania

Maksymalna wysokość dotacji wynosić będzie:

- dla osób fizycznych 18.750 zł (w przypadku osób posiadających kartę dużej rodziny – 27.000 zł);
- dla przedsiębiorców:
 - w przypadku samochodów osobowych (kategoria M1) – 27.000 zł (przy deklarowanym, rocznym przebiegu min. 15 tys. km),
 - w przypadku samochodów dostawczych o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t (kategoria N1) – 70.000 zł (przy deklarowanym, rocznym przebiegu min. 20 tys. km),
 - w przypadku pojazdów dwu lub trzy kołowych (kategoria L) – 4.000 zł.

Object of co-financing

The support will be granted in form of subsidies for the purchase of zero emission vehicles and subsidies for fees specified in lease agreements.

The subsidies may be granted to finance the purchase or lease of an electric vehicle with the value of up to PLN 225,000 gross (this limit will not apply, however, to natural persons being large family card holders).

Importantly, the scheme will not cover hybrid vehicles.

Value of subsidy

The maximum value of the subsidy will be:

- for natural persons - PLN 18,750 (vs PLN 27,000 for large family card holders);
- for companies:
 - PLN 27,000 for passenger cars (M1 category) (for a declared annual mileage of at least 15k km),
 - PLN 70,000 for vehicles for the carriage of goods and having a maximum mass not exceeding 3.5 tonnes (N1 category) (for a declared annual mileage of at least 20k km),
 - PLN 4,000 for mopeds, motorcycles, and motor tricycles (L category).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowy program Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – „Mój elektryk”

New support scheme launched by the National Fund for Environmental Protection and Water Management – “My Electric Vehicle”

Procedura

Wnioski będzie można składać od 12 lipca 2021 r. do 30 września 2025 r.

Cała procedura ma być maksymalnie uproszczona i przebiegać w całości przez internet.

Dotacja ma być wypłacana po zakupie pojazdu.

Co istotne pojazd nie będzie mógł być odsprzedany przez co najmniej 24 miesiące.

O dofinansowanie będą mogły ubiegać się również osoby, które już posiadają pojazd elektryczny, o ile zakupiły go po 1 maja 2020 r.

Powyższe warunki mogą ulec nieznacznym zmianom przed rozpoczęciem naboru.

Procedure

Applications will be accepted from 12 July 2021 to 30 September 2025.

Application procedure will be simplified and completed online.

The subsidy will be paid out after the purchase of a vehicle.

Importantly, the vehicle covered by the subsidy cannot be re-sold for at least 24 months.

The scheme is also open for individuals who have already bought an electric vehicle, provided that they did so after 1 May 2020.

The above conditions may be subject to slight modifications once the scheme is launched.

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

Wspólne oświadczenie 130 krajów o nowych zasadach opodatkowania dużych międzynarodowych przedsiębiorstw

New global corporate tax deal backed by 130 countries

1 lipca 2021 r. 130 krajów, w tym Polska, wydało wspólne oświadczenie o chęci wypracowania nowych zasad opodatkowania dużych międzynarodowych przedsiębiorstw, w tym w zakresie opodatkowania tzw. „gigantów cyfrowych”.

W oświadczeniu zapowiedziano wprowadzenie rozwiązań dotyczących globalnego opodatkowania dużych korporacji odnoszących korzyści z globalizacji i postępującej cyfryzacji – nowych zasad alokacji dochodu do poszczególnych krajów oraz globalnego podatku minimalnego. Oświadczenie stanowi punkt wyjścia dla dalszych negocjacji międzynarodowych dotyczących prac nad projektem.

Istota oświadczenia

Wspólne oświadczenie krajów dotyczy zamiaru zreformowania obowiązującego od kilkudziesięciu lat międzynarodowego systemu opodatkowania zysków przedsiębiorstw, który dotychczas do przyznania danemu krajowi praw do opodatkowania zysków przedsiębiorstwa generalnie wymagał jego fizycznej obecności w tym kraju.

Oświadczenie podpisane zostało przez 130 ze 139 państw uczestniczących w projekcie OECD i grupy G20 przeciwko erozji podstawy opodatkowania i transferu zysków 2.0. (tzw. „BEPS 2.0”). Nie podpisały go: Estonia, Węgry, Irlandia, Barbados, Kenia, Nigeria, Peru, Saint Vincent i Grenadyny oraz Sri Lanka.

Podobnie jak w przypadku opublikowanych w październiku 2020 r. raportów OECD dotyczących wyzwań podatkowych wynikających z cyfryzacji, oświadczenie obejmuje dwa filary. Filar Pierwszy dotyczący wprowadzenia mechanizmu realokacji części zysków dużych grup międzynarodowych do krajów, w których zyski są generowane oraz Filar Drugi dotyczący wprowadzenia globalnego podatku minimalnego.

Propozycje zawarte w oświadczeniu różnią się jednak częściowo od tych zaproponowanych wcześniej przez OECD.

On 1 July 2021, 130 countries, including Poland, issued a joint statement affirming support for establishing a new global corporate taxation framework, with respect to the largest MNEs (Multinational Enterprises), including digital companies.

The countries endorsed introduction of solutions for global taxation of large corporates benefiting from progressing globalization and digitization, including new rules of allocation of income to market jurisdiction and adoption of a global minimum tax. The statement is a starting point for further international negotiations on a global minimum corporate tax regime.

Main assumptions

The Statement supports updating the century-old international corporate tax framework, under which the right to tax a company depended on the entity's physical presence in a given country.

The Statement was signed by 130 out of 139 members of the OECD/G20 Inclusive Framework on Base Erosion and Profit Shifting 2.0 (BEPS 2.0). The countries that have not joined the Statement are: Estonia, Hungary, Ireland, Barbados, Kenya, Nigeria, Peru, St. Vincent and the Grenadines, and Sri Lanka.

Just as in the case of OECD reports published in October 2020, addressing the tax challenges arising from digitalization of the economy, the Statement covers two pillars: Pillar One provides for relocation of a portion of profits for global corporates to jurisdictions in which the profits are earned, while Pillar Two provides for introduction of a global minimum tax.

Importantly, the proposed measures partially differ from those proposed earlier by OECD.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wspólne oświadczenie 130 krajów o nowych zasadach opodatkowania dużych międzynarodowych przedsiębiorstw

New global corporate tax deal backed by 130 countries

Filar Pierwszy – nowe zasady alokacji dochodu

Filar Pierwszy to działania mające na celu wypracowanie nowych zasad dotyczących miejsca opodatkowania dochodu oraz nowych zasad alokacji dochodu do poszczególnych krajów, na terenie których ich działalność jest realizowana (tzw. jurysdykcji rynkowych).

Zgodnie z oświadczeniem Filar Pierwszy będzie miał zastosowanie do międzynarodowych grup o ponad 20 miliardów euro globalnych obrotów oraz rentowności (mierzonej jako zysk przed opodatkowaniem podzielony przez przychody w ujęciu księgowym) powyżej 10 procent. Próg przychodów ma zostać obniżony do 10 mld euro 7 lat po wejściu w życie Pierwszego Filaru, pod warunkiem jego pomyślnego wdrożenia. Przedsiębiorstwa międzynarodowe, które spełnią te kryteria, będą musiały częściowo realokować swój „nadmiarowy” zysk (tzw. zysk rezydualny), do krajów w których sprzedają towary lub świadczą usługi.

Mechanizm opodatkowania przewidziany w ramach Filaru Pierwszego, ma składać się z trzech podstawowych elementów:

- Kwota A – mechanizm realokacji części zysków grup międzynarodowych, prowadzących działalność w zakresie dóbr kierowanych do konsumenta (CFB – Consumer-Facing Business) oraz zautomatyzowanych usług cyfrowych (ADS – Automated Digital Services) do tych krajów, w których znajdują się konsumenci sprzedawanych przez te grupy towarów lub usług (market jurisdiction);
- Kwota B – mechanizm mający stanowić uproszczenie dla dystrybutorów prowadzących działalność o ograniczonych funkcjach i ryzyku, ustanawiający wystandaryzowany poziom zyskowności dla danej grupy;
- Mechanizm pewności podatkowej – służący zapobieganiu oraz rozwiązywaniu ewentualnych sporów na gruncie stosowania mechanizmu kwoty A (z możliwością ewentualnego rozszerzenia na spory podatkowe w szerszym zakresie).

Pillar 1: New rules of profit relocation

Pillar One encompasses activities aimed at developing new rules regarding place of income and allocation of profits to countries where the sales arise (i.e. market jurisdictions).

According to the Statement, Pillar One is to cover MNEs with global turnover above EUR 20 billion and profitability (i.e. profit before tax/revenue) above 10 percent. The turnover threshold is to be reduced to EUR 10 billion, 7 years after Pillar One comes into force, contingent on its successful implementation. Entities meeting the above-listed criteria will be required to allocate a portion of the “surplus” profit (referred to as residual profit) to countries where they sell goods or render services.

The taxation mechanism elaborated under Pillar One will involve three elements:

- Amount A – mechanism of partial redistribution of profits of large multinationals involved with “consumer facing businesses” (CFB) and “automated digital services” (ADS) to those countries where the consumers of goods and services sold by the entities are located (i.e. market jurisdictions);
- Amount B – a mechanism intended to streamline the application of the arm’s length standard to baseline marketing and distribution activities;
- Tax certainty – a dispute prevention and resolution mechanisms, which will allow to avoid double taxation for Amount A (with a possibility to be extended to other tax disputes).

Furthermore, for in-scope MNEs, between 20-30 percent of residual profit (defined as profit in excess of 10 percent of revenue) will be allocated to market jurisdictions with nexus using a revenue-based allocation key.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wspólne oświadczenie 130 krajów o nowych zasadach opodatkowania dużych międzynarodowych przedsiębiorstw

New global corporate tax deal backed by 130 countries

Oświadczenie stanowi również, że przedsiębiorstwa międzynarodowe objęte zakresem od 20 do 30 procent zysku rezydualnego (definiowanego jako zysk przekraczający 10 procent przychodów) zostaną przydzielone do jurysdykcji rynkowych przy użyciu klucza alokacji opartego na przychodach.

Filar Drugi – globalny podatek minimalny

Filar Drugi zakłada utworzenie globalnego minimalnego podatku CIT, który kraje będą mogły nakładać w celu ochrony swojej bazy podatkowej. Głównym celem tej części projektu jest utrudnienie wyprowadzania nieopodatkowanych dochodów z krajów, w których zostały osiągnięte do jurysdykcji, które stosują nieuczciwą konkurencję podatkową (rajów podatkowych).

Minimalną stawkę podatku od zysków międzynarodowych przedsiębiorstw ustalono na co najmniej 15 procent. Stawka ta może być podwyższona w miarę postępu negocjacji międzynarodowych dotyczących wdrożenia Filaru Drugiego.

Mechanizmy podatkowe, które mają umożliwić realizację powyższego celu, będą miały zastosowanie do międzynarodowych przedsiębiorstw, które osiągnęły globalne skonsolidowane roczne przychody w wysokości co najmniej 750 mln euro.

Jednocześnie oświadczenie zakłada, że globalny minimalny podatek ma być skonstruowany w taki sposób, aby nie doprowadził do zwiększenia opodatkowania firm prowadzących rzeczywistą działalność gospodarczą. Ma do tego służyć mechanizm tzw. wyłączenia dla rzeczywistej działalności gospodarczej („substance carve-out”).

Przewidziano ponadto wyłączenia dla podmiotów rządowych, organizacji międzynarodowych, organizacji non-profit, funduszy emerytalnych lub funduszy inwestycyjnych, które są ostatecznymi podmiotami dominującymi międzynarodowych grup przedsiębiorstw (MNE) oraz wszelkich jednostek holdingowych używanych przez takie podmioty, organizacje lub fundusze.

Pillar 2: Global minimum tax

Pillar Two provides for introducing a global minimum corporate tax that countries can use to protect their tax bases. The main goal thereof is to hinder shifting untaxed income from the countries where it was generated to jurisdictions pursuing harmful tax competition practices (tax havens).

The minimum tax rate used for these purposes will be at least 15 percent. Importantly, this rate may be increased as international negotiations on the implementation of Pillar Two progress.

The Statement provides that the new taxation mechanisms will apply to MNEs with global consolidated annual income exceeding the EUR 750 million threshold.

At the same time, according to the Statement, the minimum tax is to be designed in such a way that it does not increase the tax burden on entities conducting actual business activity in a given state. To achieve it, a formulaic substance carve-out will be provided.

Government entities, international organizations, non-profit organizations, pension funds or investment funds that are Ultimate Parent Entities (UPE) of an MNE Group or any holding vehicles used by such entities, organizations or funds will be excluded from the scope of application of the new rules.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wspólne oświadczenie 130 krajów o nowych zasadach opodatkowania dużych międzynarodowych przedsiębiorstw

New global corporate tax deal backed by 130 countries

Dalsze kroki

Kolejnym krokiem reformy międzynarodowych przepisów podatkowych ma być opracowanie, do października 2021 r., szczegółowego planu wdrożenia obu filarów oraz rozwiązanie pozostałych problemów, takich jak szczegółowa mechanika działania obu filarów.

Na 2022 r. planowane jest opracowanie instrumentu wielostronnego dla elementów poszczególnych filarów, który będzie musiał zostać ratyfikowany przez poszczególne kraje.

Implementacja nowych rozwiązań planowana jest na 2023 r. Wtedy w życie wejdą mają zarówno rozwiązania Filaru Pierwszego, jak i Filaru Drugiego (z możliwością częściowego odroczenia implementacji niektórych elementów).

Further developments

A detailed implementation plan, along with the remaining elements of the framework (including detailed mechanisms supporting both pillars) will be finalized in October 2021.

The multilateral instrument through which rules set forth by each Pillar are implemented will be developed and opened for signature in 2022.

Implementation is planned for 2023, when the solutions brought by Pillar One and Pillar two (with the possibility of partial postponement of implementation of some of their elements) are to come into effect.

[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



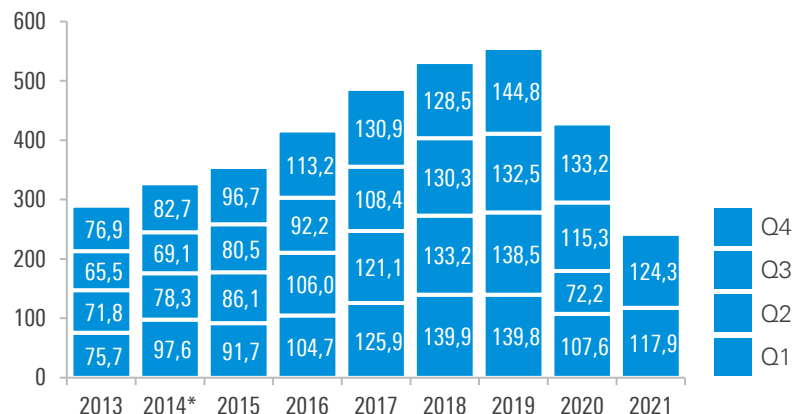
Rejestracje nowych SO (w tys.) New PC registrations (in thousands)

242,1 (+34,6%) Q1-2/21

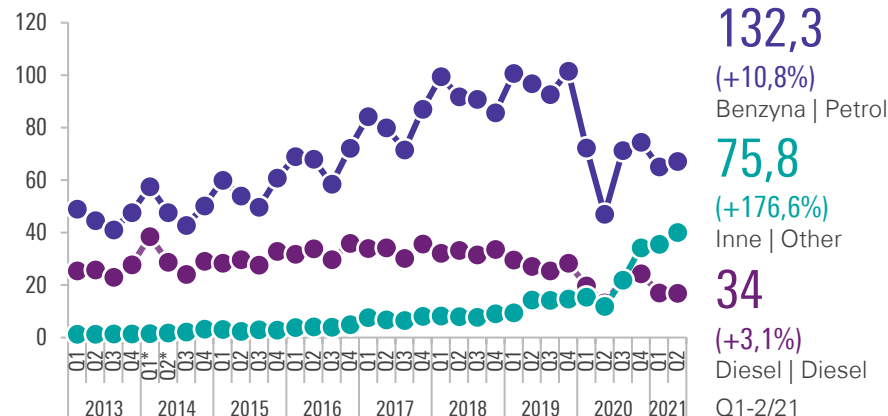
Dla rynku samochodów osobowych wszystkie kwartały 2020 roku oznaczały spadek liczby rejestracji. Pierwsze pół roku 2021 przerwało ten negatywny trend. W okresie tym zanotowano 242,1 tys. rejestracji, czyli o 34,6% więcej niż w pierwszej połowie 2020 roku. Dobry wynik był możliwy dzięki popytowi wśród dominującej grupy klientów instytucjonalnych, którzy nabyli o 45% więcej aut osobowych niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.

All quarters of 2020 brought declines in the number of registered passenger cars. The first half of 2021 reversed this negative trend, with 242.1 thousand registrations, i.e. 34.6% more than in the same period of 2020. The result was driven by demand generated by the dominant group of institutional customers, who purchased 45% more passenger cars than in the corresponding period of the previous year.

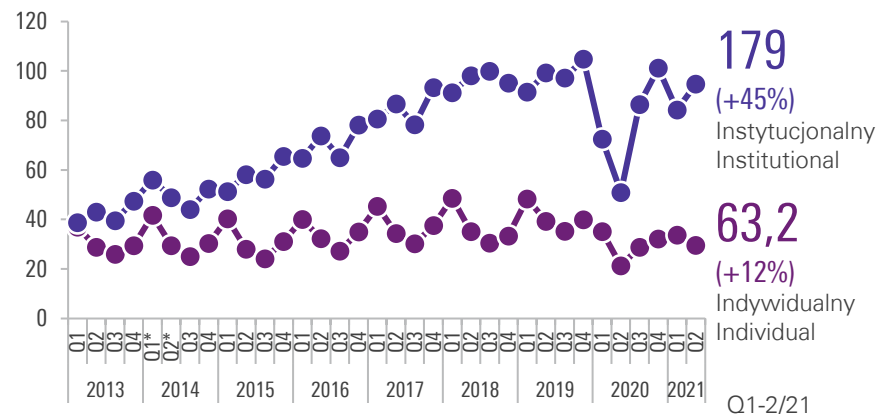
Rejestracje ogółem | Total registrations



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



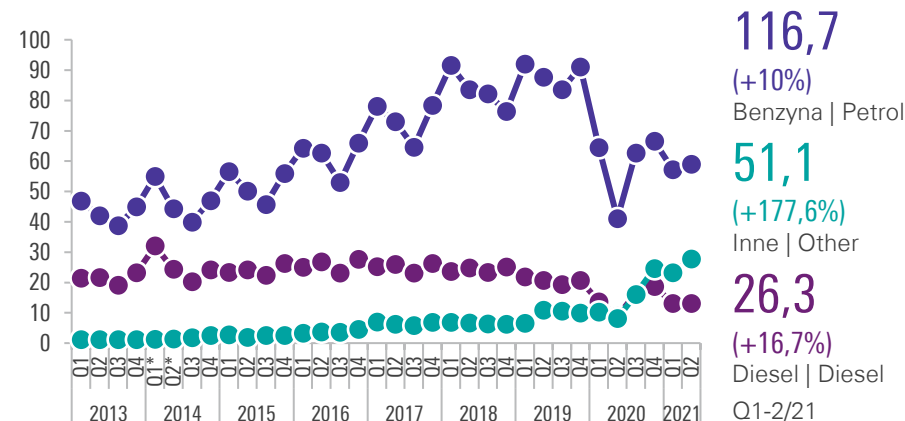
Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys.) New PC registrations – mass-market brands (in thousands)

193,5 (+32,1%) Q1-2/21

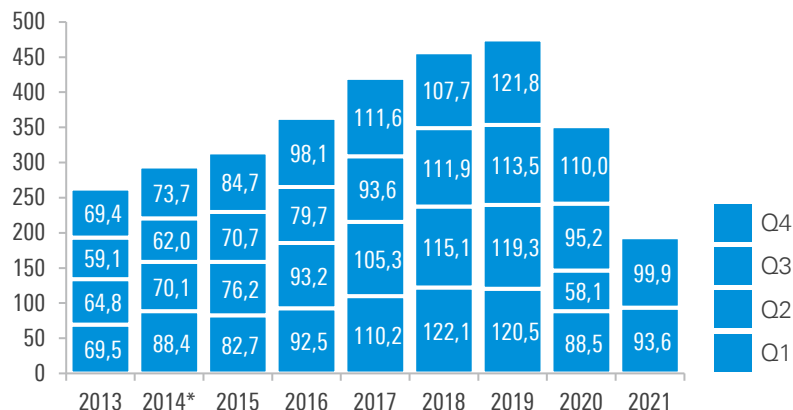
W I połowie 2021 roku zarejestrowano 193,5 tys. nowych samochodów osobowych marek popularnych, co oznacza wzrost o 32,1% w porównaniu z I półroczem 2020 roku. Wzrosły rejestracje zarówno pojazdów z silnikami benzynowymi (+10% r/r), jak i diesla (+16,7% r/r), natomiast blisko trzykrotny wzrost liczby rejestracji odnotowały pojazdy z napędami alternatywnymi.

In H1 2021, 194.5 thousand new passenger cars of popular brands were registered, which means an increase by 32.2% compared to H1 2020. Registrations of petrol (+10% y/y) and diesel cars (+16,7% y/y) increased, while the number of registrations of vehicles with alternative drives increased nearly threefold.

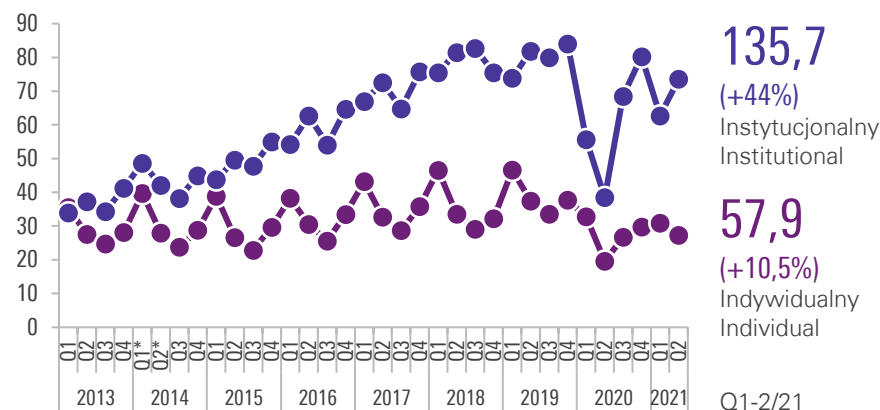
Typ paliwa | Fuel type**



Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ nabywcy | Customer type



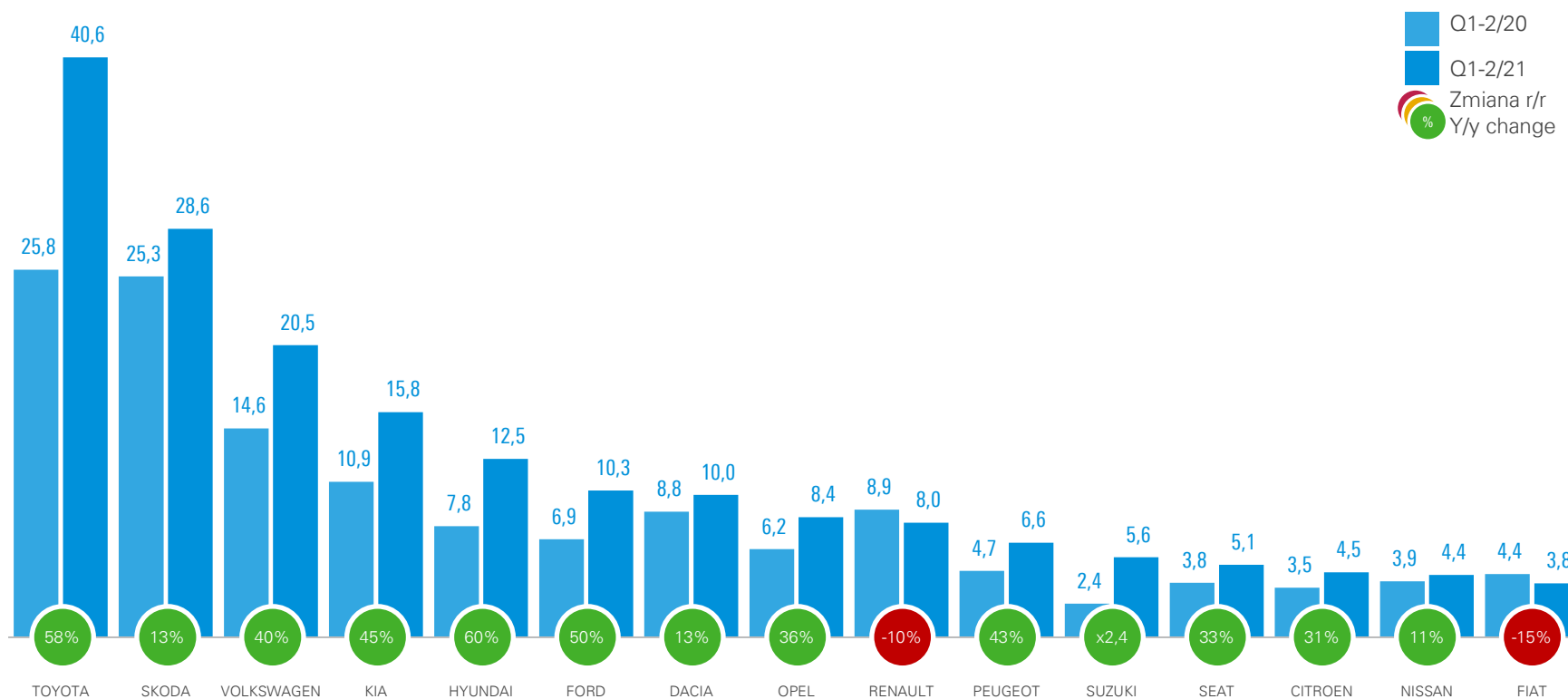
*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the 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 połowie 2021 roku utrzymała Toyota, po wzroście o 58% względem analogicznego okresu 2020 roku. Wśród 15. najpopularniejszych marek na uwagę zasługuje Suzuki, która to marka zanotowała wzrost o 137% r/r. Na przeciwnym biegunie znalazła się marka Fiat, która odnotowała spadek o 15% w porównaniu z I półroczem 2020 roku.

Toyota maintained the market leader among popular brands in H1 2021, after an increase of 58% compared to the corresponding period of 2020. Among the 15 most popular brands, Suzuki deserves attention, with an increase of 137% y/y. Fiat was at the opposite end, with a decline in the number of registrations by 15% compared to H1 2020.



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

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



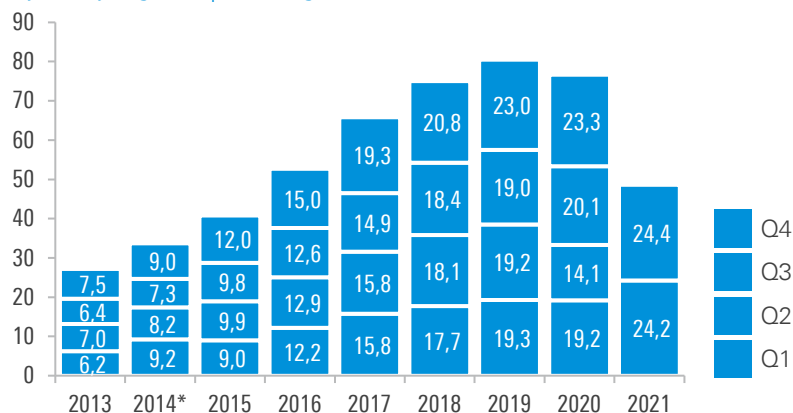
Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w tys.) New PC registrations – premium+ brands (in thousands)

48,6 (+46,1%) Q1-2/21

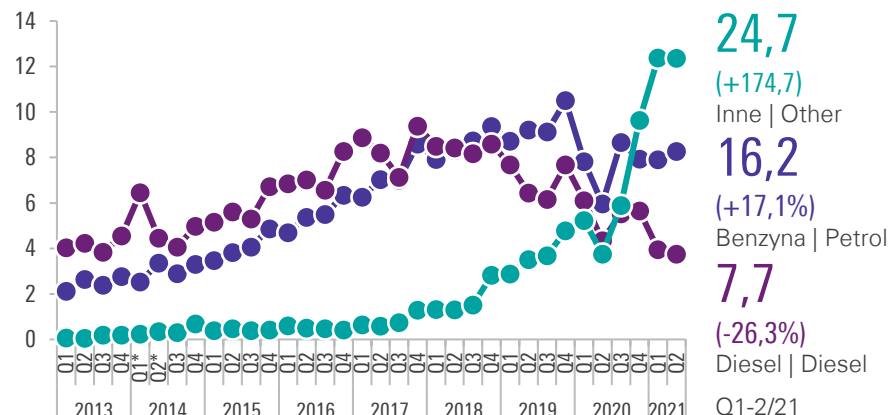
Liczba rejestracji samochodów marek premium+ wzrosła w I połowie 2021 roku o 46,2% względem analogicznego okresu 2020 roku i wyniosła 48,6 tys. Dobry wynik był możliwy dzięki skokowemu wzrostowi liczby rejestracji pojazdów z napędami alternatywnymi, które zdominowały rynek jeszcze pod koniec 2020 roku, a po wzroście o 174,9% w powiększyły swój udział w rynku pojazdów premium+ do 50,9%.

The number of registrations of premium+ cars increased in H1 2021 by 46.1% compared to the corresponding period of 2020 and amounted to 48.6 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 at the end of 2020 and, after a 174.7% growth, they increased their share in the premium+ cars market to 50.9%.

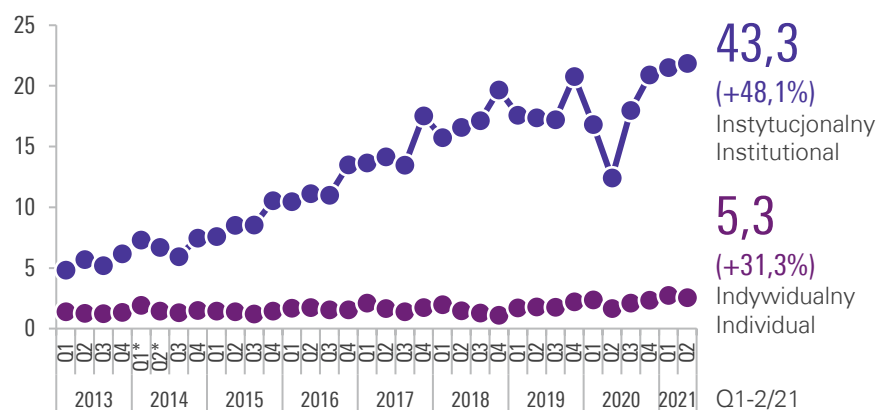
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



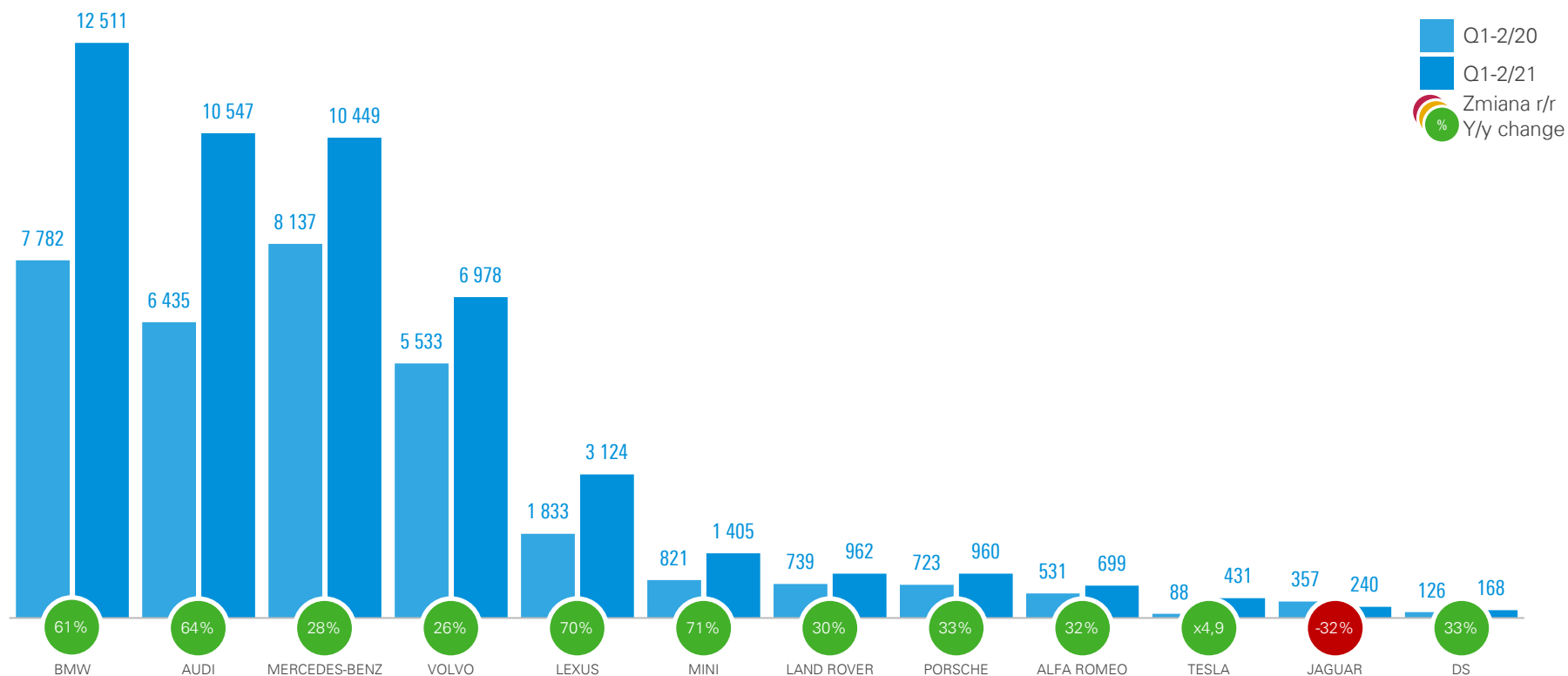
*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes 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 premium+ (w szt.) New PC registrations – premium+ brands (in units)

W I połowie 2021 roku pierwsze miejsce pod względem liczby rejestracji wśród marek premium+ zajęło BMW, wyprzedzając po wzroście liczby rejestracji o 61 % r/r markę Audi. Do rankingu marek premium+ z największą liczbą rejestracji dołączyła w tym czasie marka Tesla, zajmując z liczbą 431 rejestracji 10. miejsce.

In H1 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 61% y/y, ahead of Audi. Tesla joined the ranking of premium+ brands with the highest number of registrations, taking 10th place with 431 registrations.



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



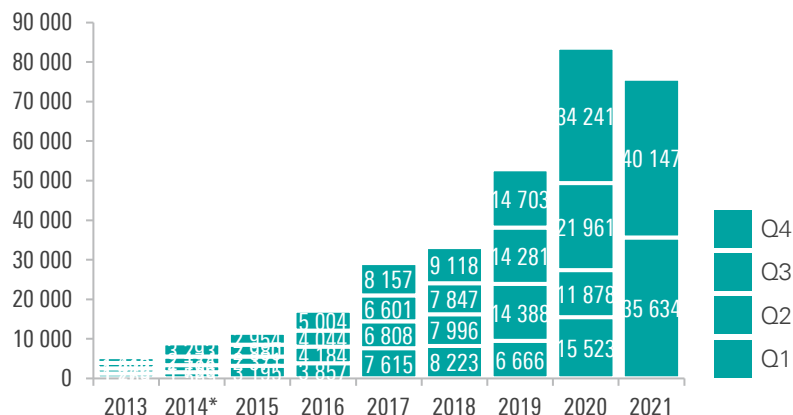
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

75 781 (+176,6%) Q1-2/21

Drugi kwartał 2021 roku był czwartym z rzędu rekordowym kwartałem pod względem liczby rejestracji samochodów osobowych z napędami alternatywnymi. Liczba nowych rejestracji w okresie od stycznia do czerwca 2021 roku wyniosła 75,8 tys. (+176,6% r/r). Wśród nabywców dominują klienci instytucjonalni, choć to wśród klientów indywidualnych liczba rejestracji wzrosła aż o 187,3% r/r w pierwszej połowie 2021 roku. Najwyraźniej ze wszystkich typów napędów wzrosła liczba nowych pojazdów LPG, CNG/LNG – ponad trzykrotnie.

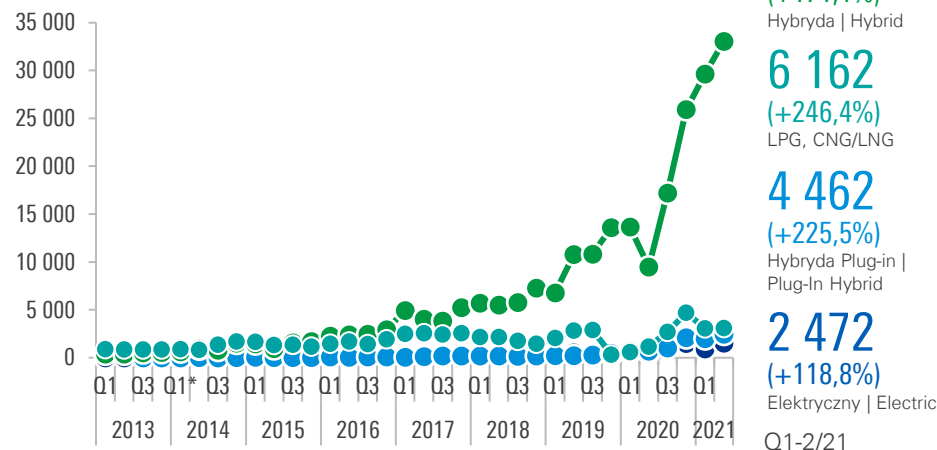
The second quarter of 2021 was the fourth record-breaking quarter in a row in terms of the number of registrations of alternatively fueled passenger cars. The number of registrations in H1 2021 amounted to 75.8 thousand (+176.6% y/y). Institutional clients are still a dominant group of buyers, but individual clients recorded higher growth of registrations (+187.3% y/y) in H1 2021. Among fuel types the number of newly registered LPG, CNG/LNG vehicles has increased the most – over three times.

Rejestracje ogółem | Total registrations

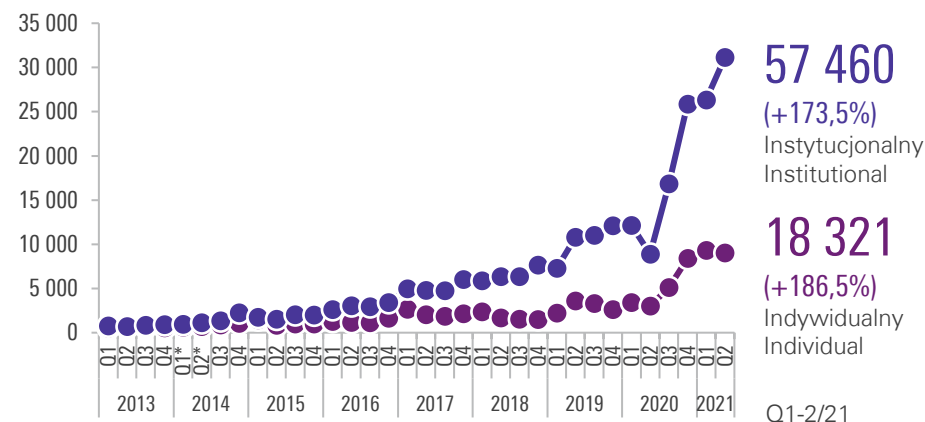


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes 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



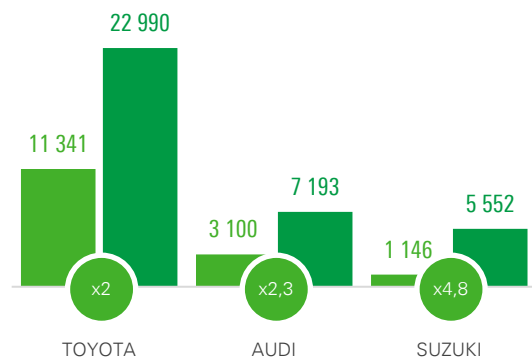
Typ nabywcy | Customer type



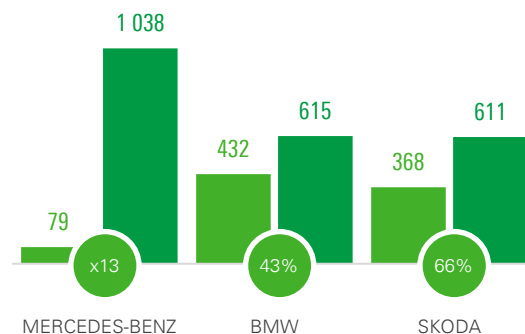


Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

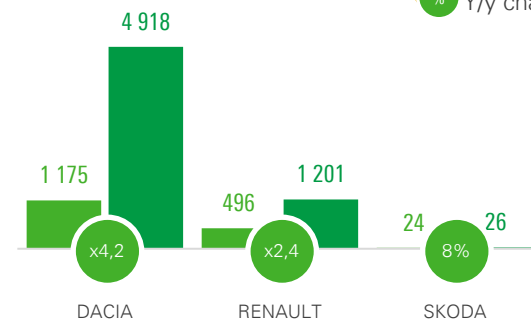
Top 3 marki | Top 3 brands
– Hybrydy | Hybrids



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

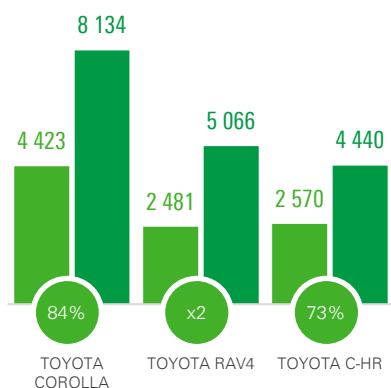


– LPG, CNG/LNG

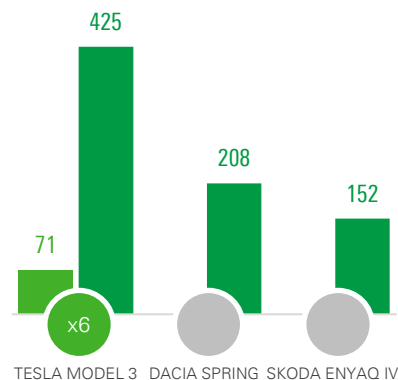


Q1-2/20
Q1-2/21
Zmiana r/r
Y/y change

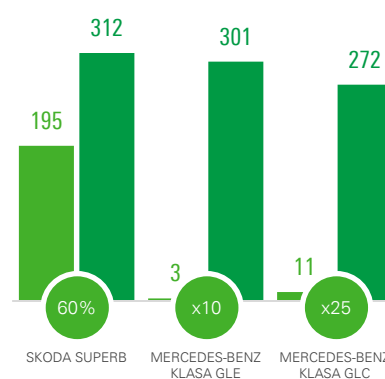
Top 3 modele | Top 3 models
– Hybrydy | Hybrids



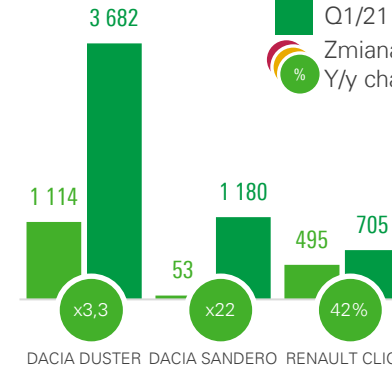
– Elektryczne | Electric



– Hybrydy Plug-in | Plug-in Hybrids



– LPG, CNG/LNG



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

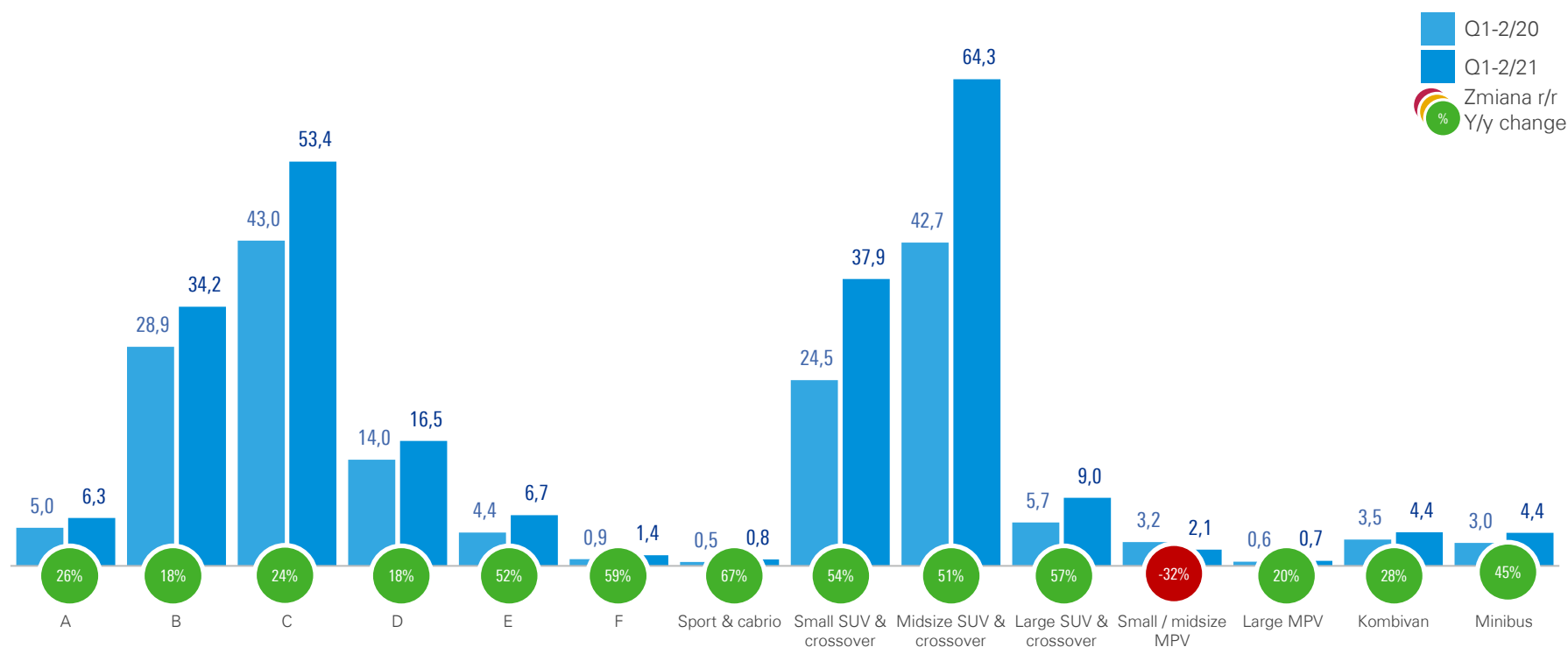
Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



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

Największy wzrost liczby rejestracji w pierwszym półroczu odnotowały samochody osobowe sport & cabrio (o 67% r/r) oraz segmentu F (o 59% r/r) i duże SUV i crossovery (o 57% r/r). Najczęściej wybieranym segmentem samochodów osobowych w I półroczu 2021 roku były średnie SUV i crossovery, po wzroście o 51% względem analogicznego okresu poprzedniego roku.

The largest increase in the number of registrations in H1 2021 was recorded by sport & cabrio cars (by 67% y/y) as well as the F segment (by 59% y/y) and large SUVs & crossovers (by 57% y/y). The most frequently chosen segment of passenger cars in the first half of 2021 were midsize SUV & crossover, after an increase of 51% compared to the corresponding period of the previous year.

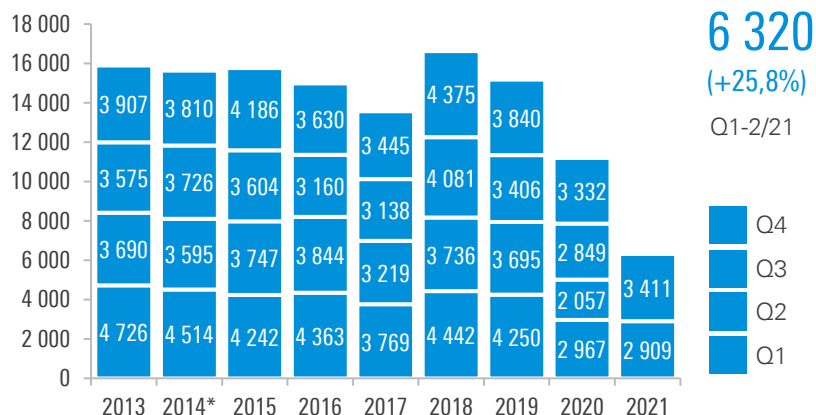


Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

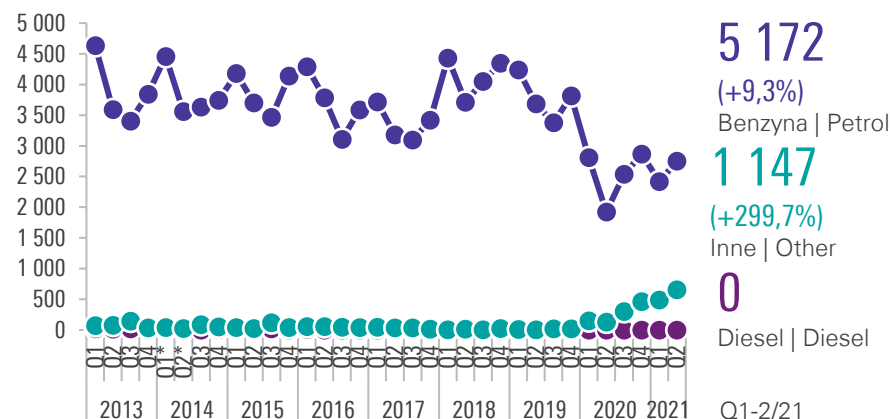


Rejestracje nowych SO – segment A (w szt.) New PC registrations – segment A (in units)

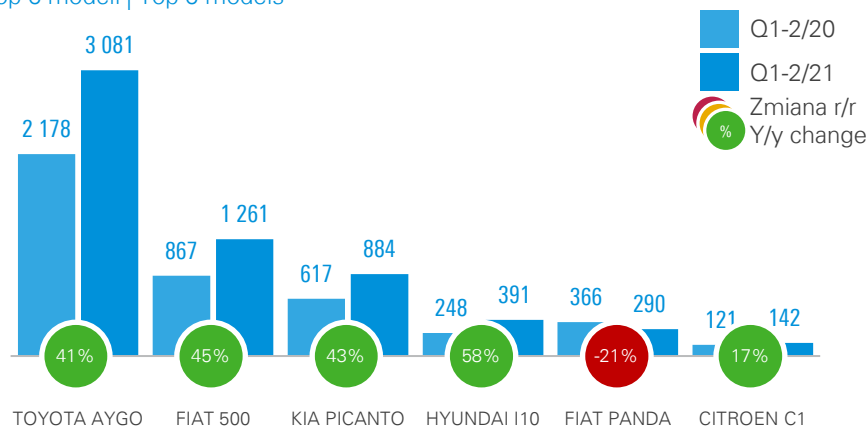
Rejestracje ogółem | Total registrations



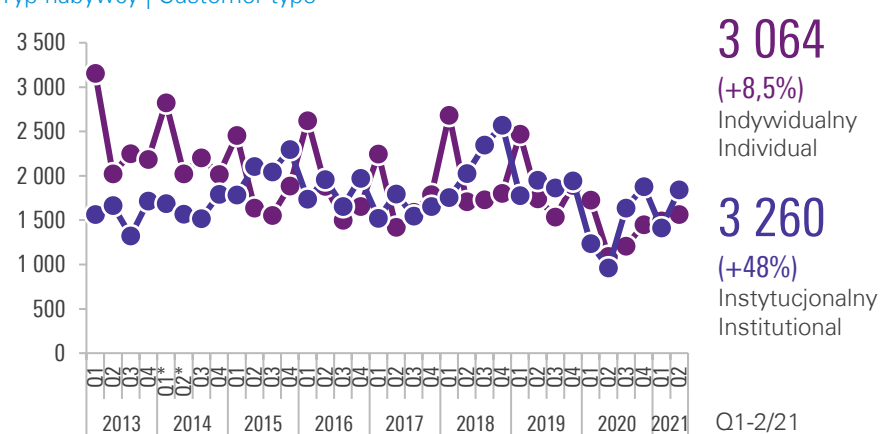
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

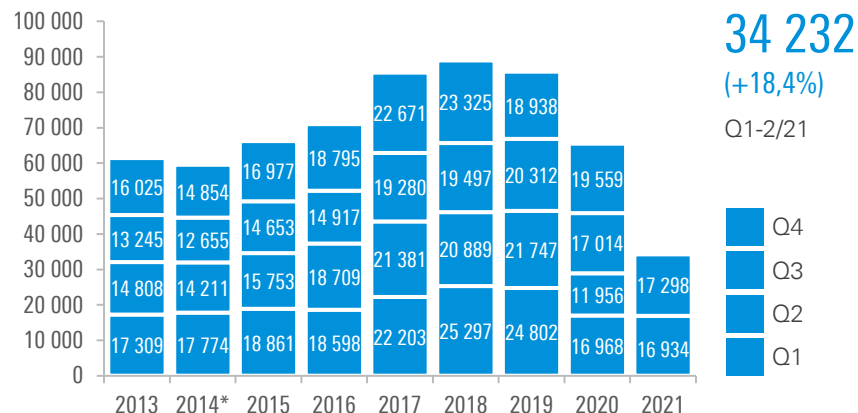


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

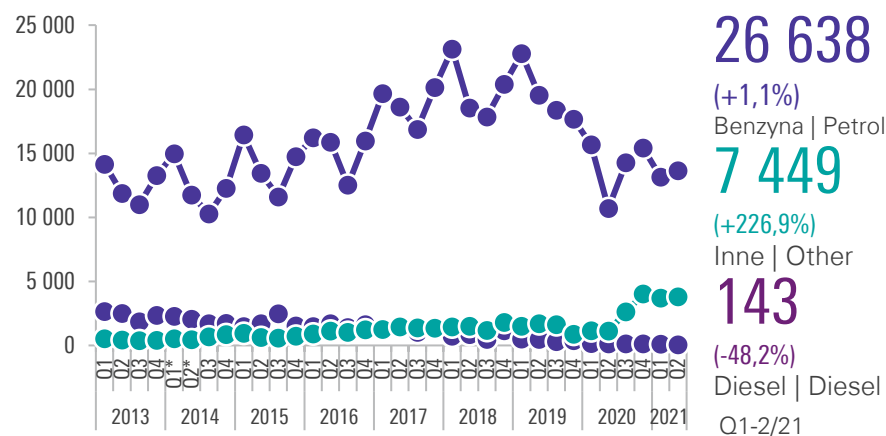


Rejestracje nowych SO – segment B (w szt.) New PC registrations – segment B (in units)

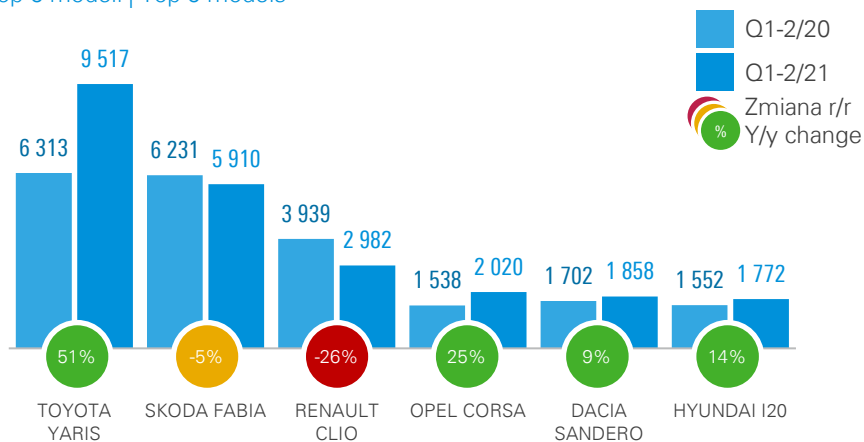
Rejestracje ogółem | Total registrations



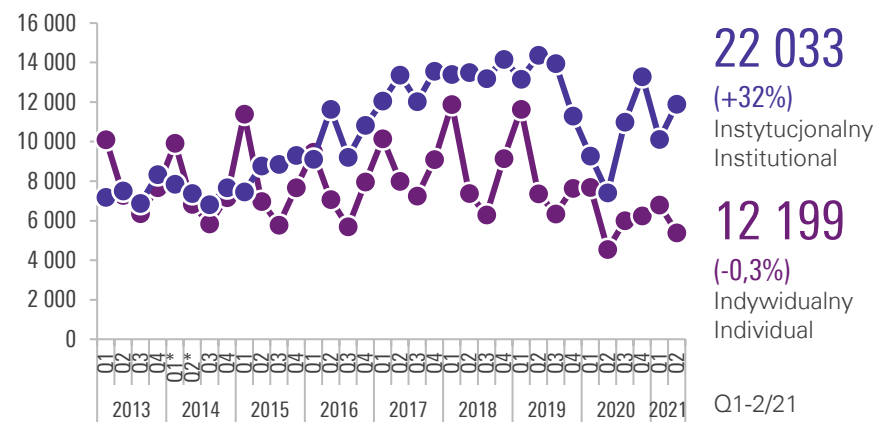
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

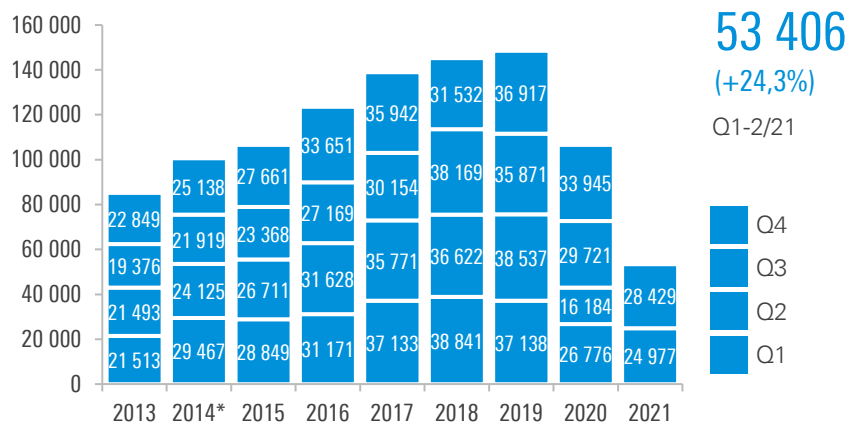


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes 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)

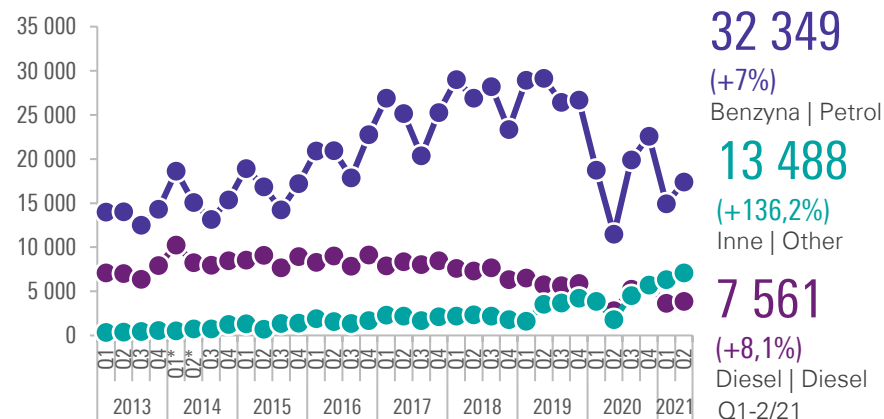


Rejestracje nowych SO – segment C (w szt.) New PC registrations – segment C (in units)

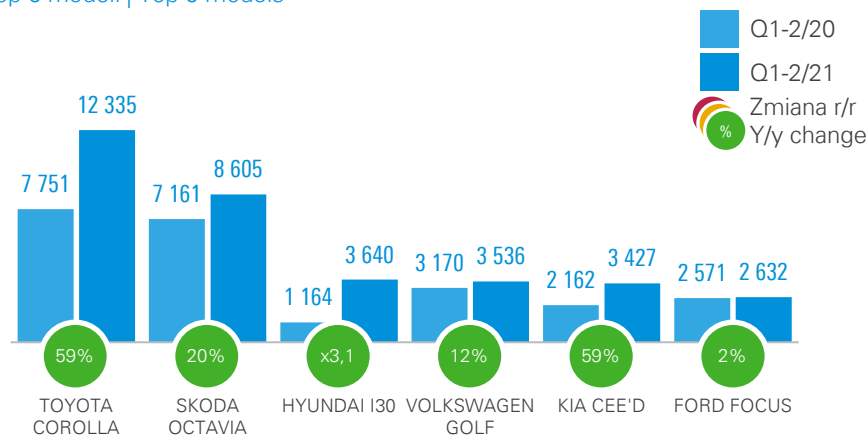
Rejestracje ogółem | Total registrations



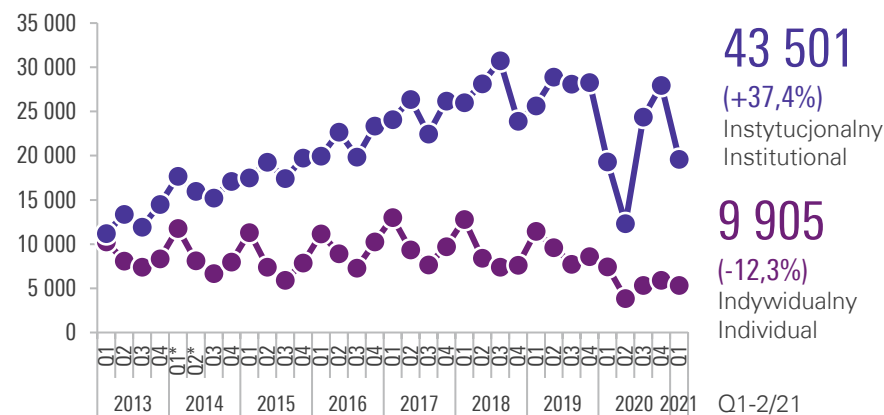
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

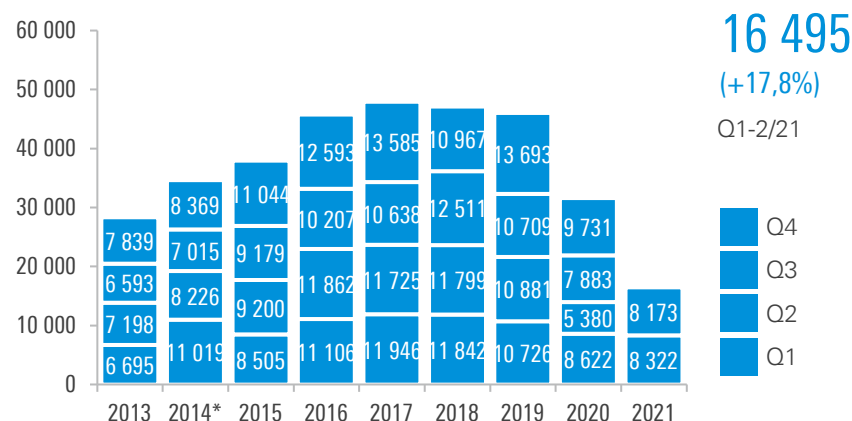


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes 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)

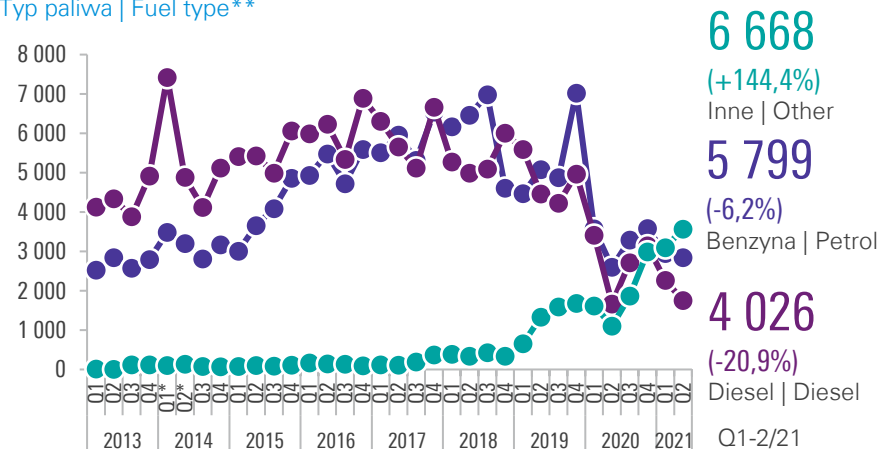


Rejestracje nowych SO – segment D (w szt.) New PC registrations – segment D (in units)

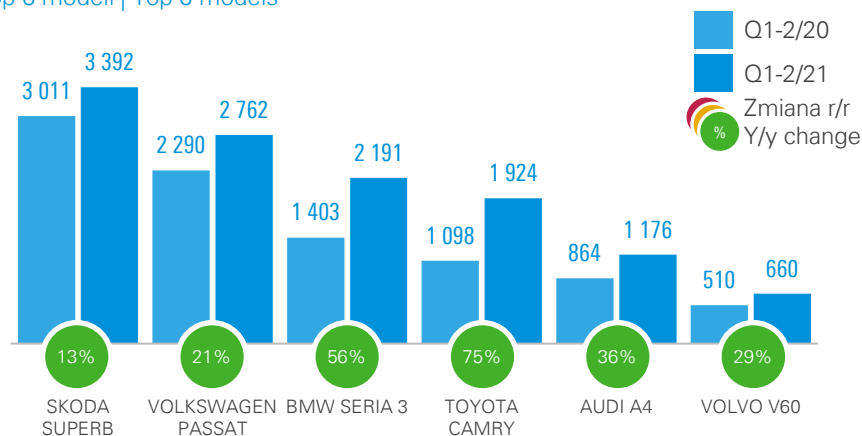
Rejestracje ogółem | Total registrations



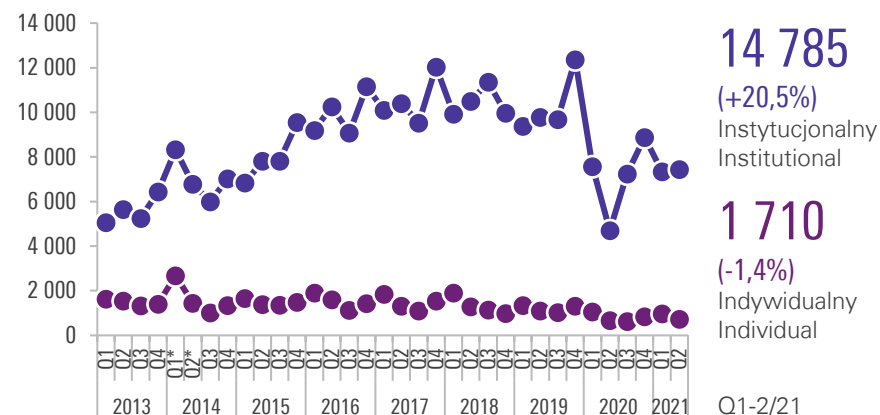
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

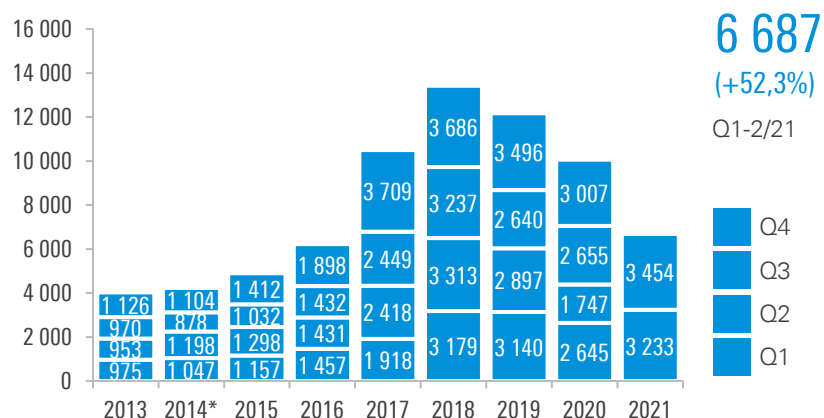


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the CEP (MC) database
Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

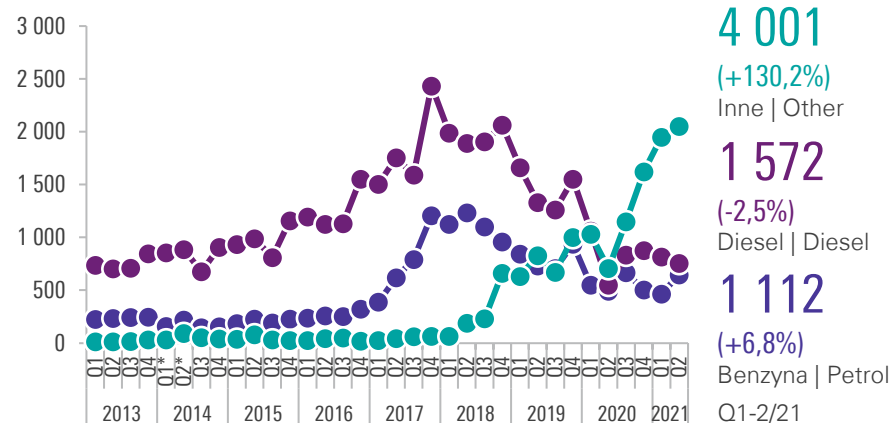


Rejestracje nowych SO – segment E (w szt.) New PC registrations – segment E (in units)

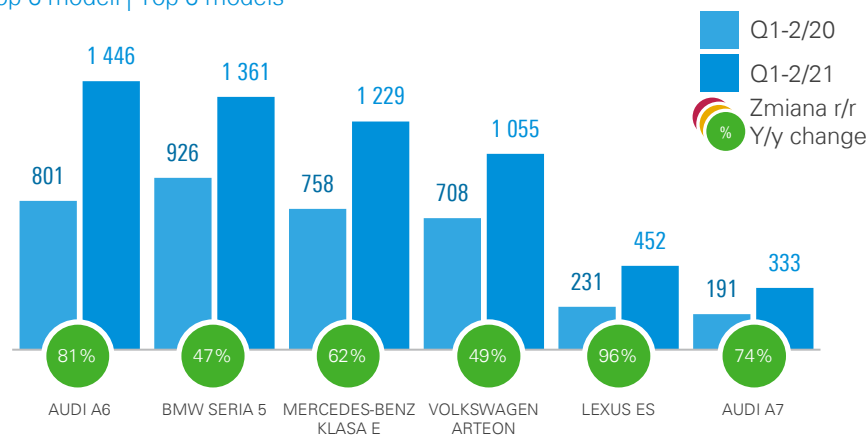
Rejestracje ogółem | Total registrations



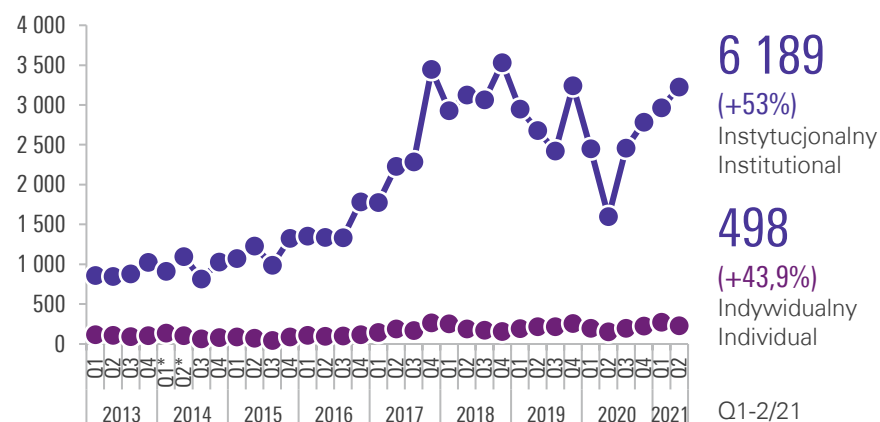
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

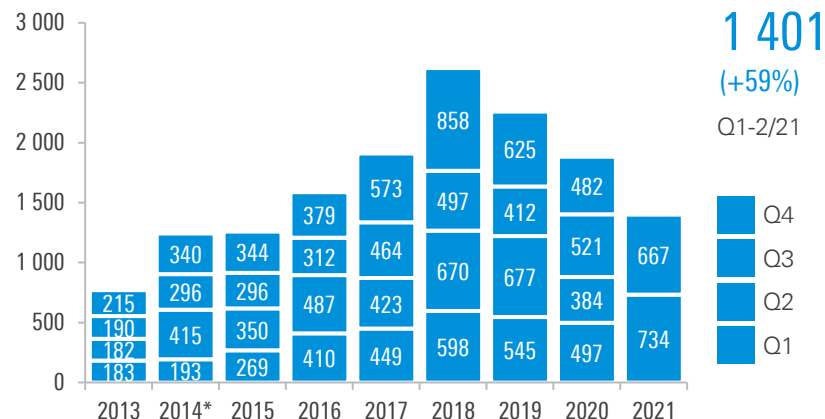


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes 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)

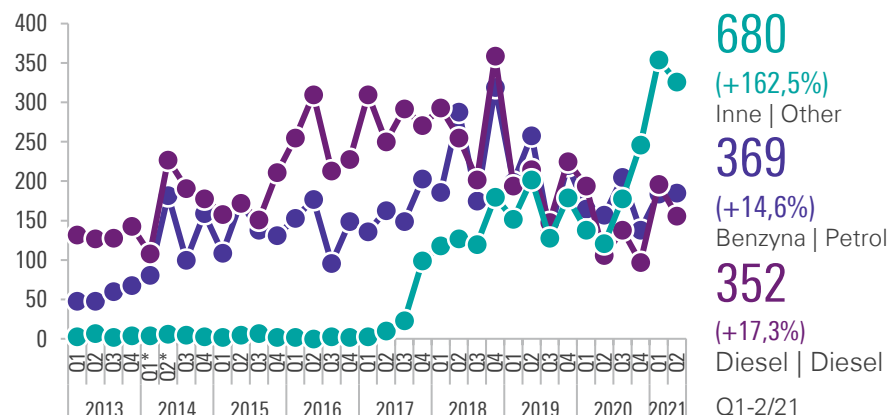


Rejestracje nowych SO – segment F (w szt.) New PC registrations – segment F (in units)

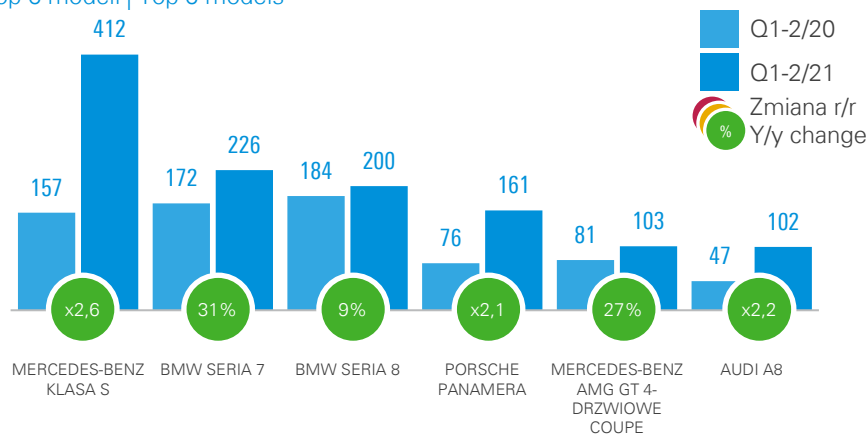
Rejestracje ogółem | Total registrations



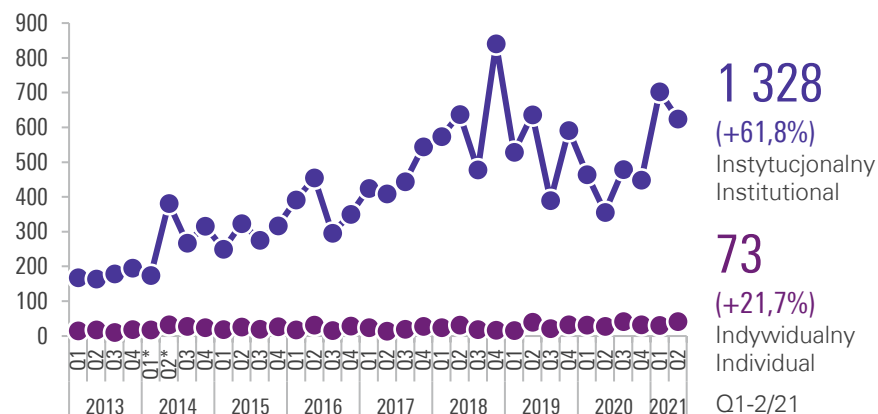
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

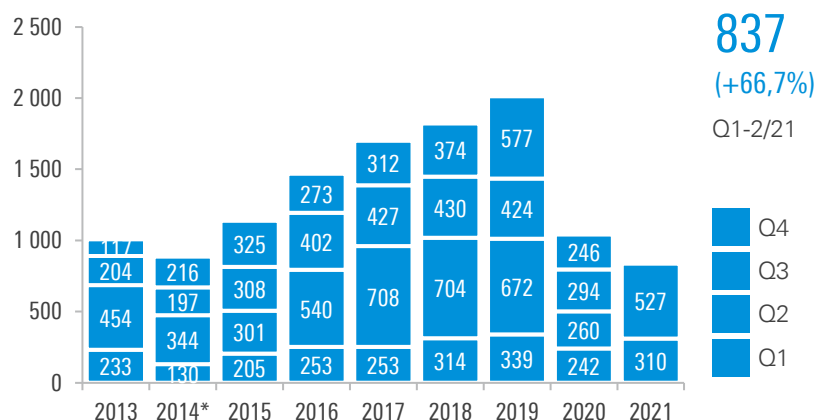


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes 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)

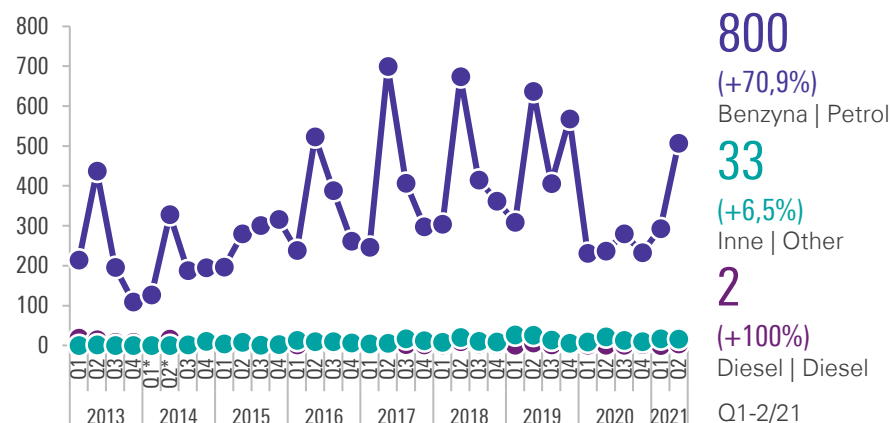


Rejestracje nowych SO – sport & cabrio (w szt.) New PC registrations – sport & cabrio (in units)

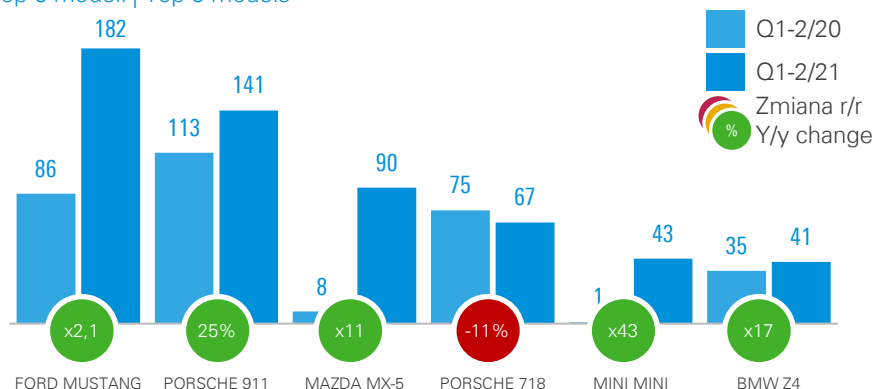
Rejestracje ogółem | Total registrations



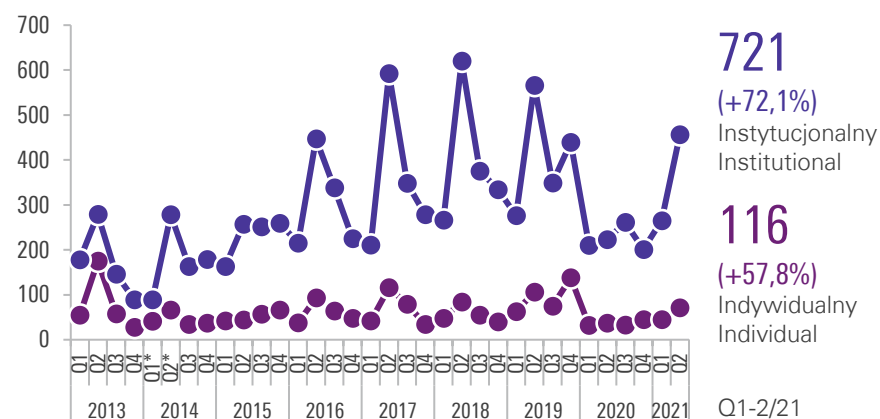
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

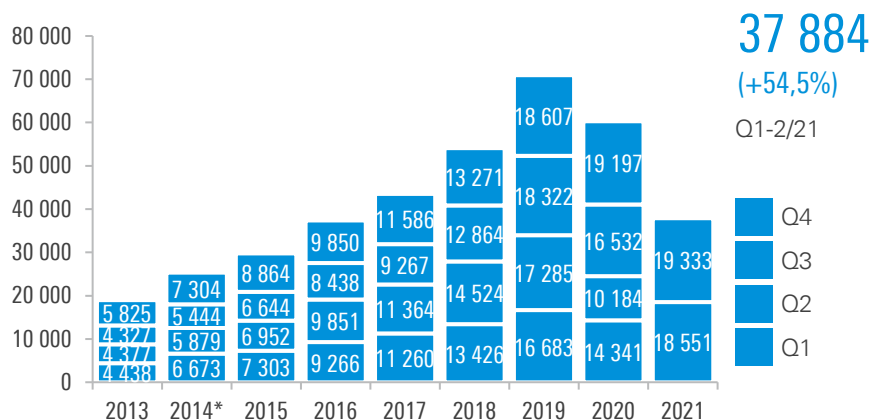


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes 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)

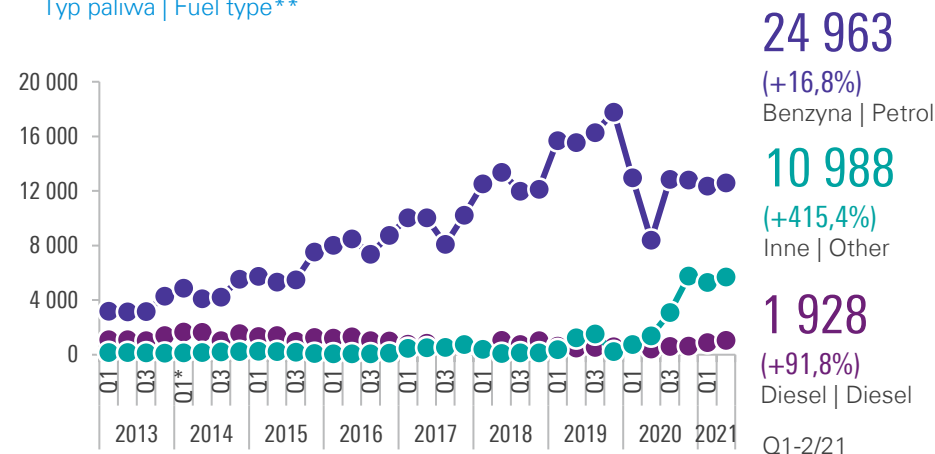


Rejestracje nowych SO – małe SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – small SUV & crossover (in units)

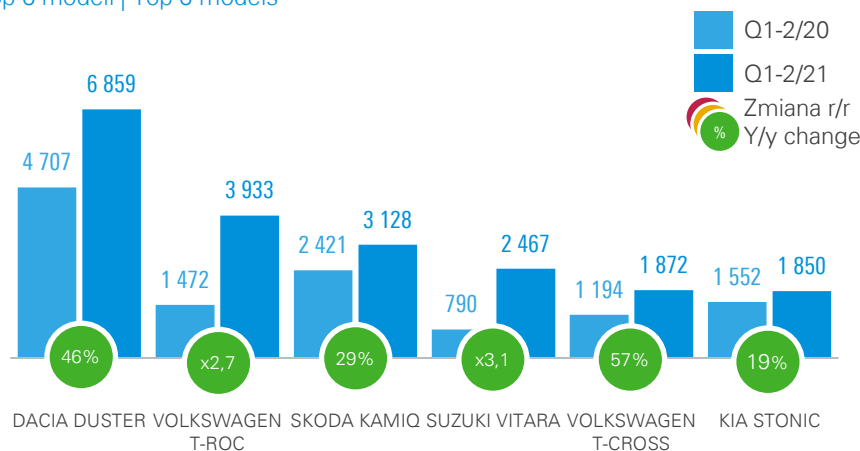
Rejestracje ogółem | Total registrations



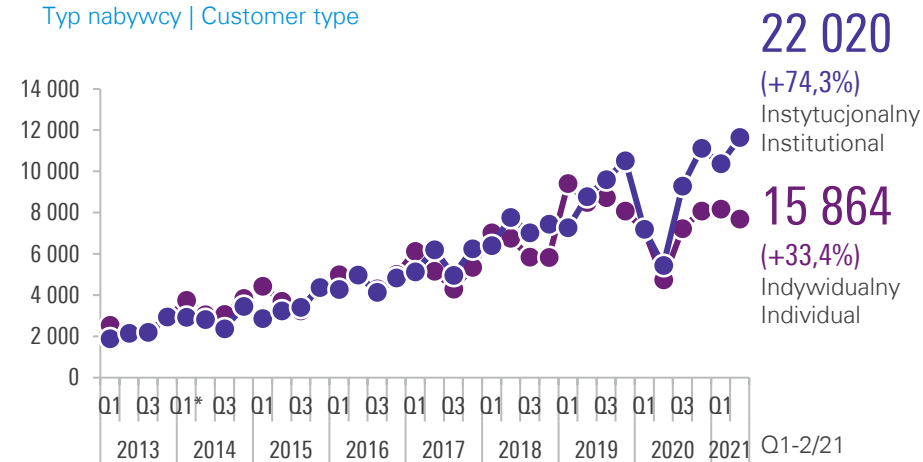
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

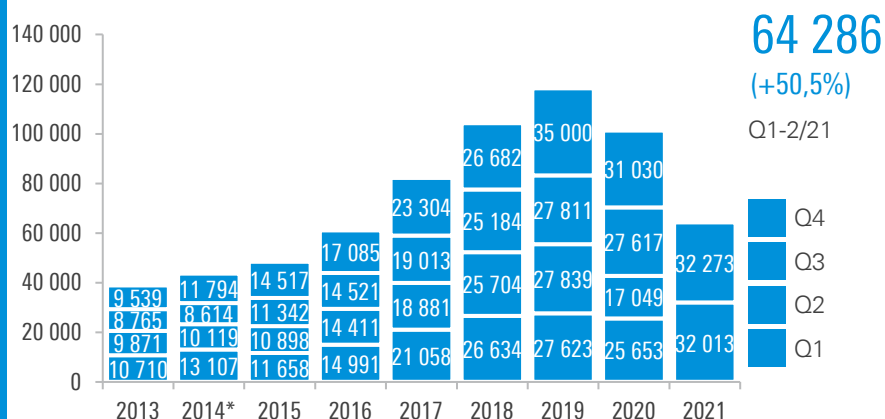


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

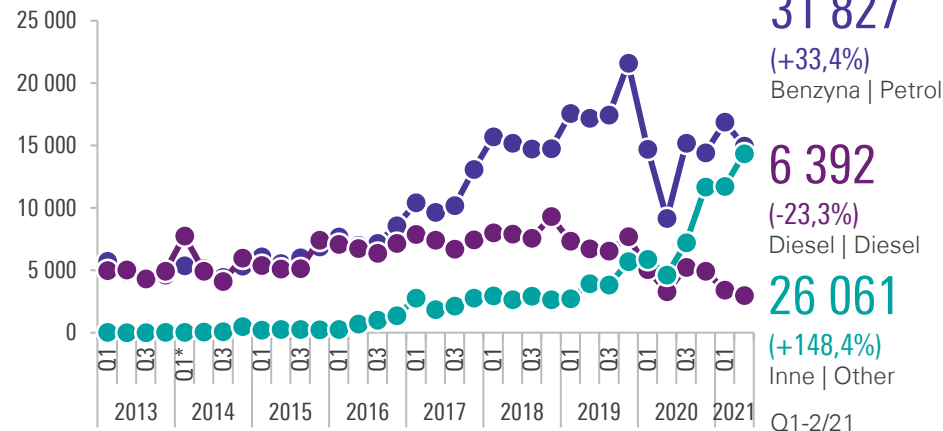


Rejestracje nowych SO – średnie SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – midsize SUV & crossover (in units)

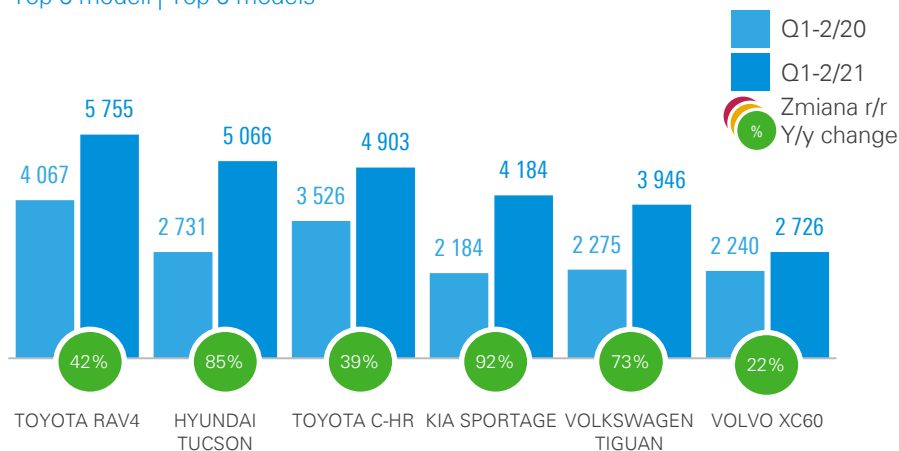
Rejestracje ogółem | Total registrations



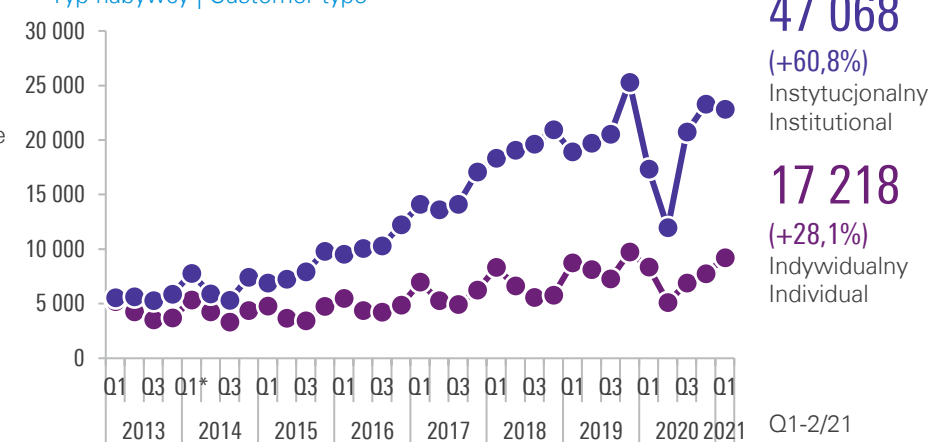
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

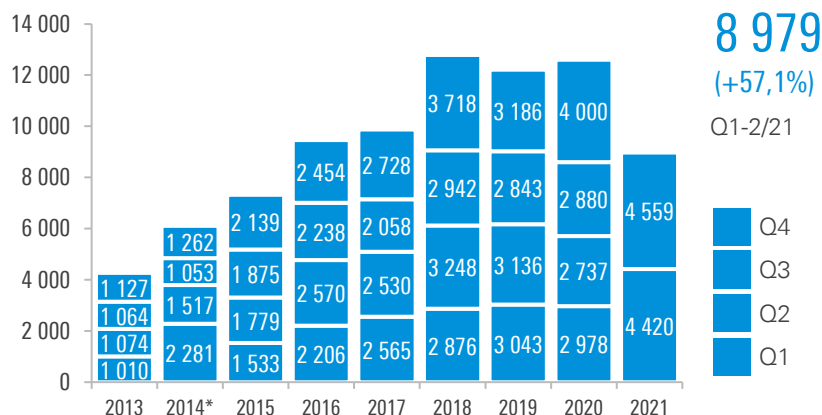


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

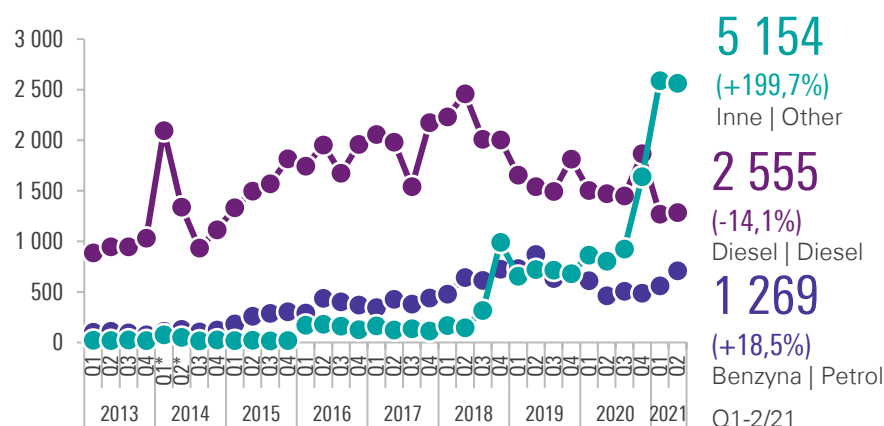


Rejestracje nowych SO – duże SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – large SUV & crossover (in units)

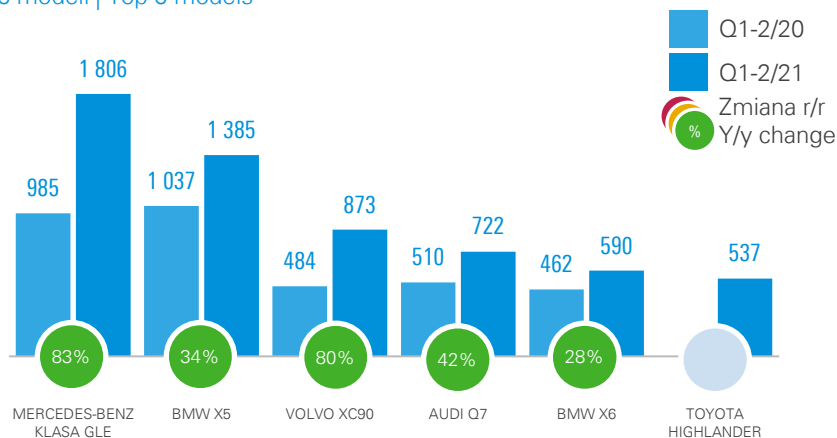
Rejestracje ogółem | Total registrations



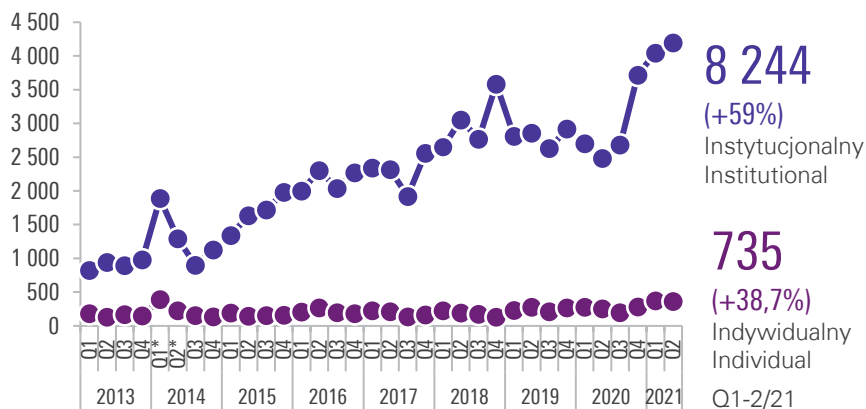
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

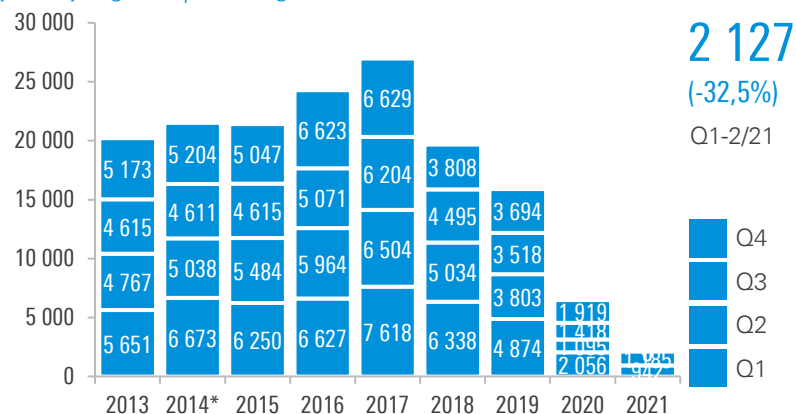


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

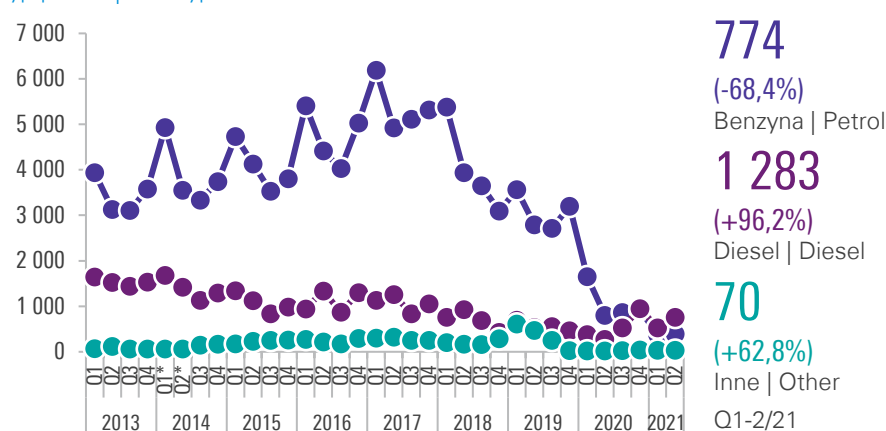


Rejestracje nowych SO – małe/średnie MPV (w szt.) New PC registrations – small/midsize MPV (in units)

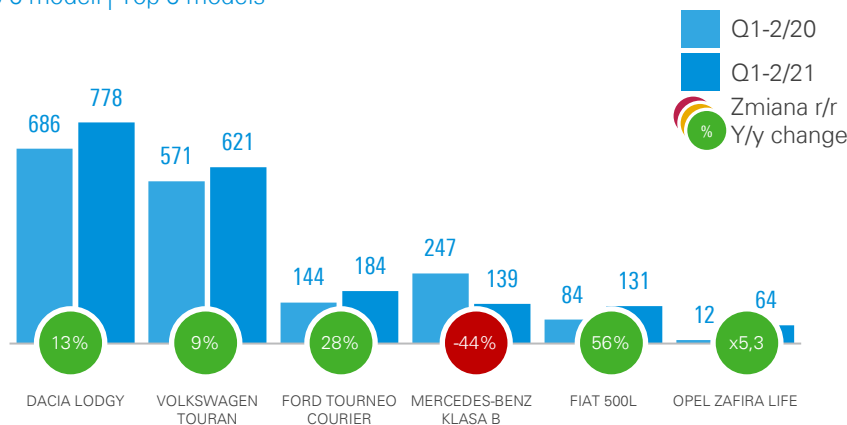
Rejestracje ogółem | Total registrations



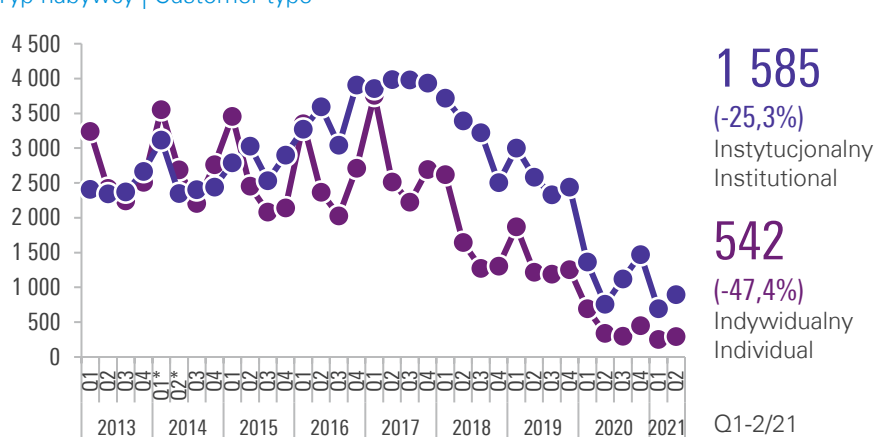
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

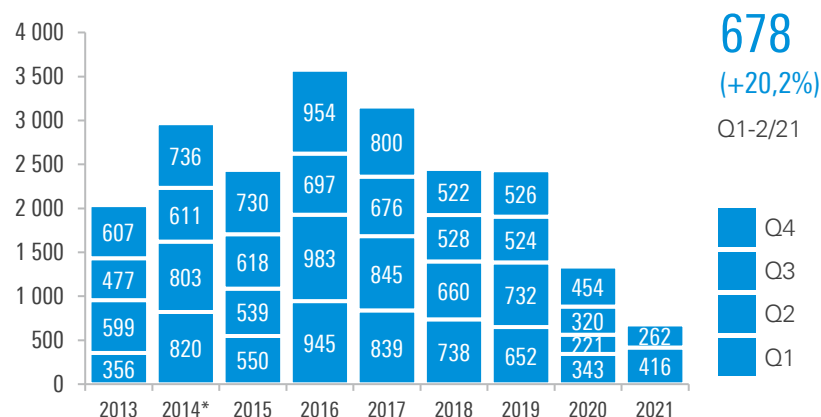


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

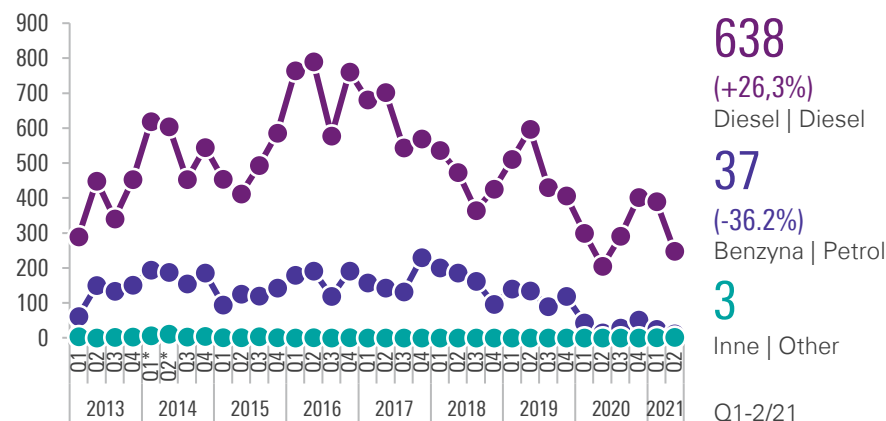


Rejestracje nowych SO – duże MPV (w szt.) New PC registrations – large MPV (in units)

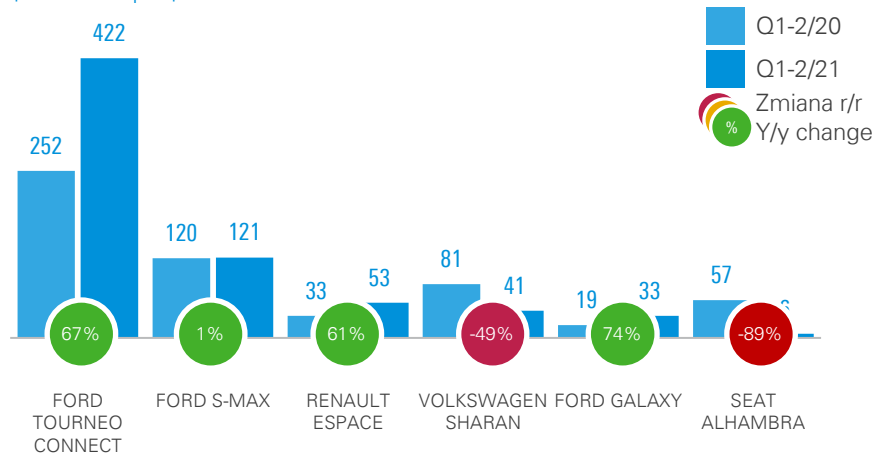
Rejestracje ogółem | Total registrations



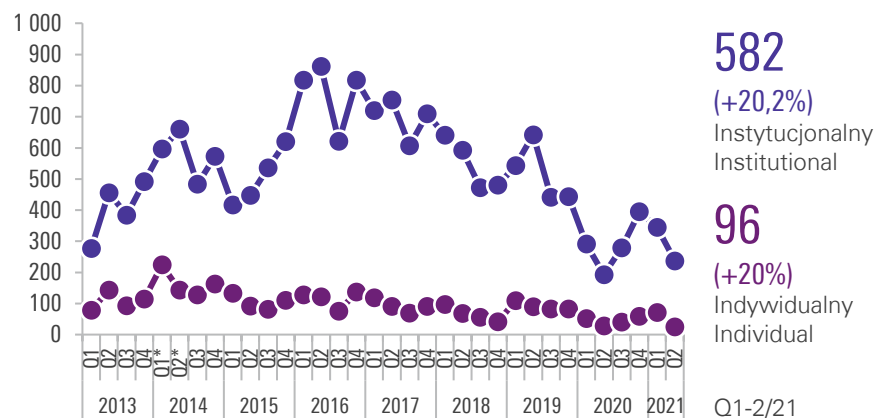
Typ paliwa | Fuel type**



Top 5 modeli | Top 5 models



Typ nabywcy | Customer type



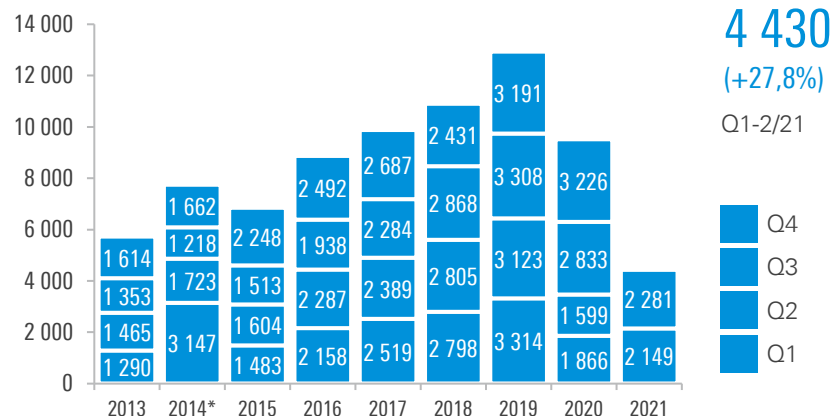
Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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



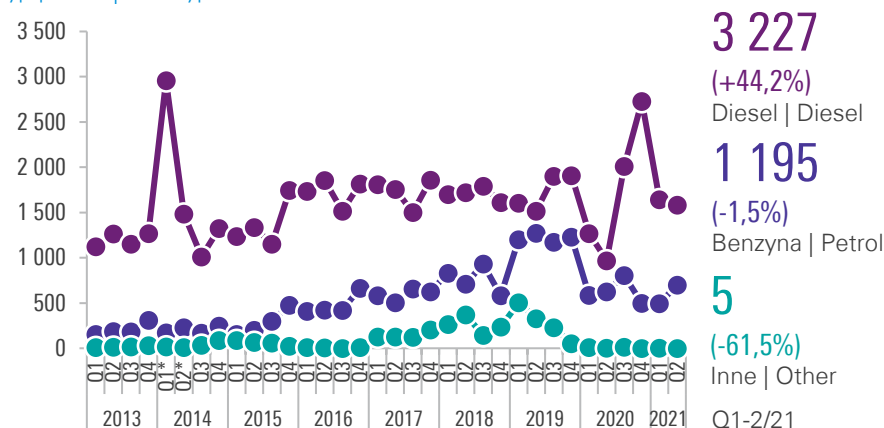
Rejestracje nowych SO – kombivan (w szt.)

New PC registrations – kombivan (in units)

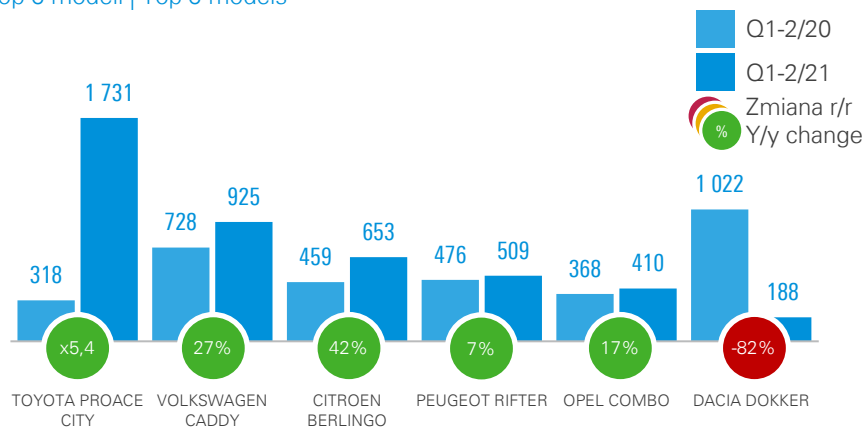
Rejestracje ogółem | Total registrations



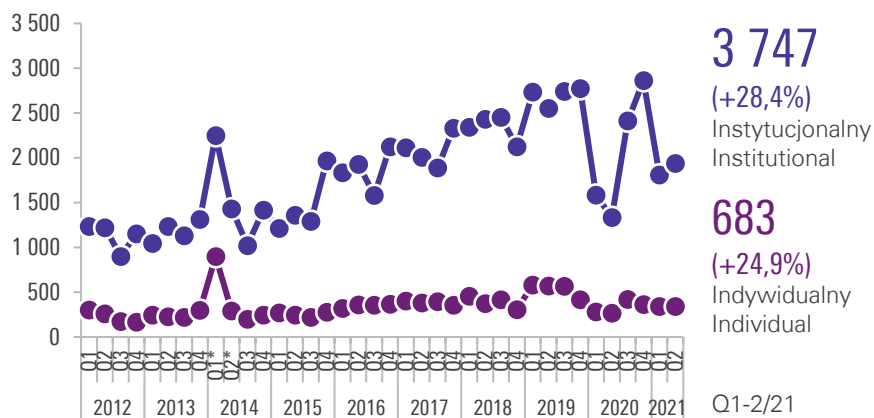
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

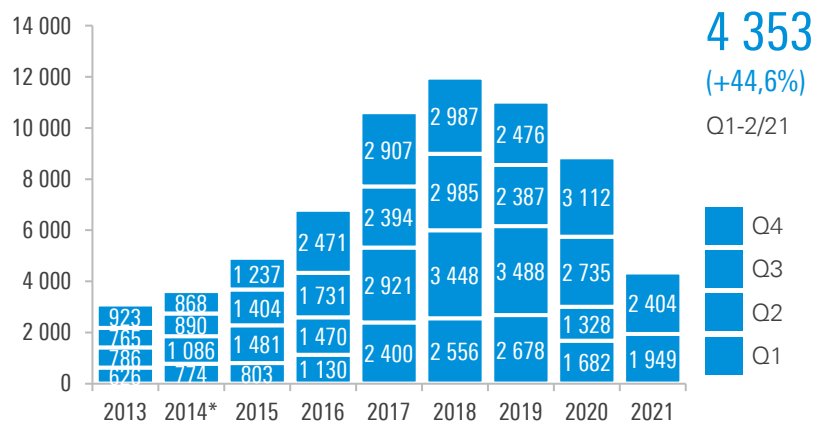


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

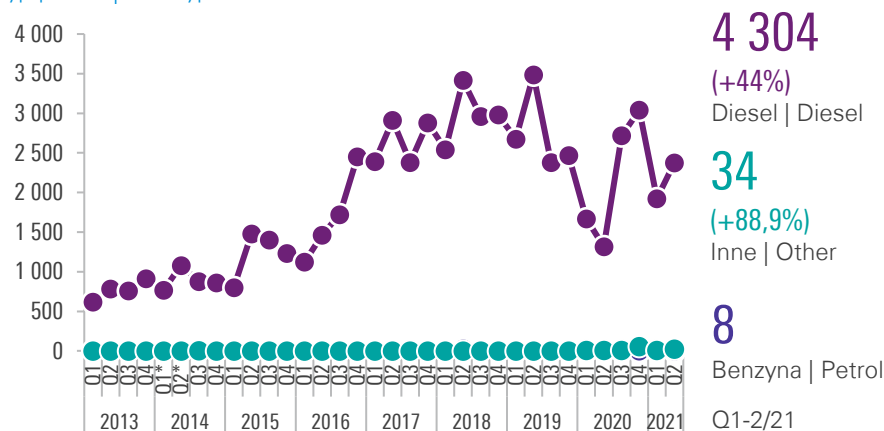


Rejestracje nowych SO – minibus (w szt.) New PC registrations – minibus (in units)

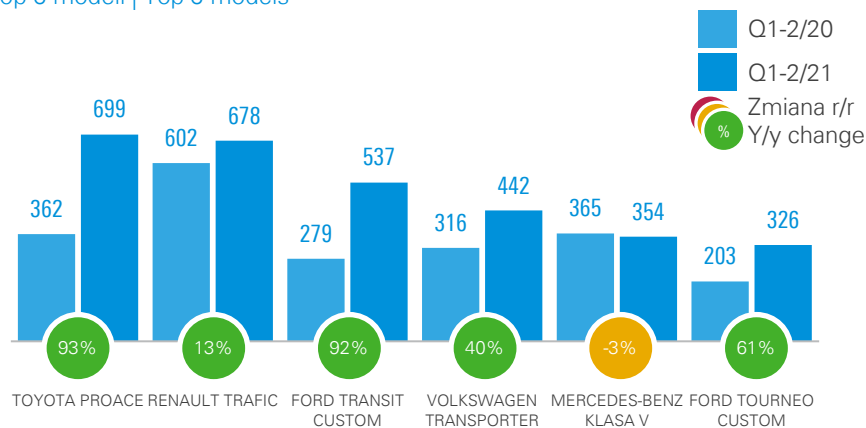
Rejestracje ogółem | Total registrations



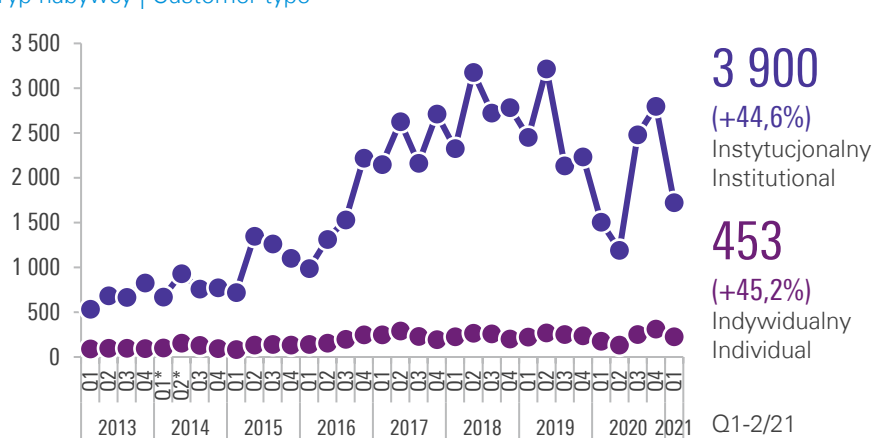
Typ paliwa | Fuel type**



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 $\leq 3.5t$



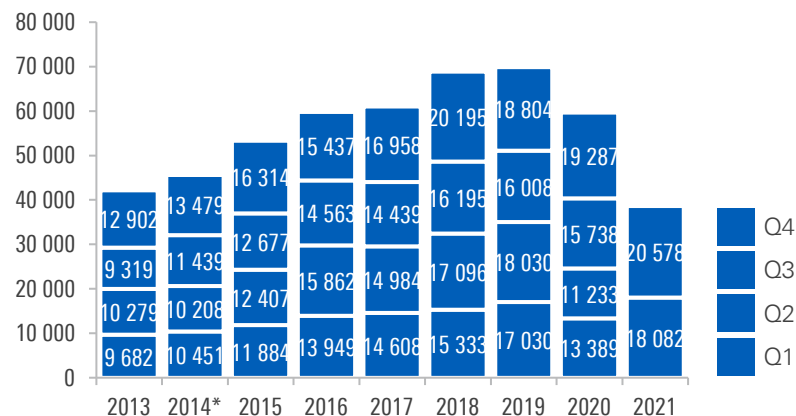
Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

38 660 (+57%) Q1-2/21

Dla rynku samochodów dostawczych pierwsze półrocze 2021 roku było najlepszym od lat. Liczba rejestracji w okresie od stycznia do czerwca wyniosła 38,7 tys. sztuk, czyli o 57% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Więcej nowych samochodów dostawczych nabyli zarówno klienci instytucjonalni (+55,9% r/r), jak i indywidualni (+64,5% r/r). Wzrost odnotowano w rejestracjach wszystkich rodzajów napędów.

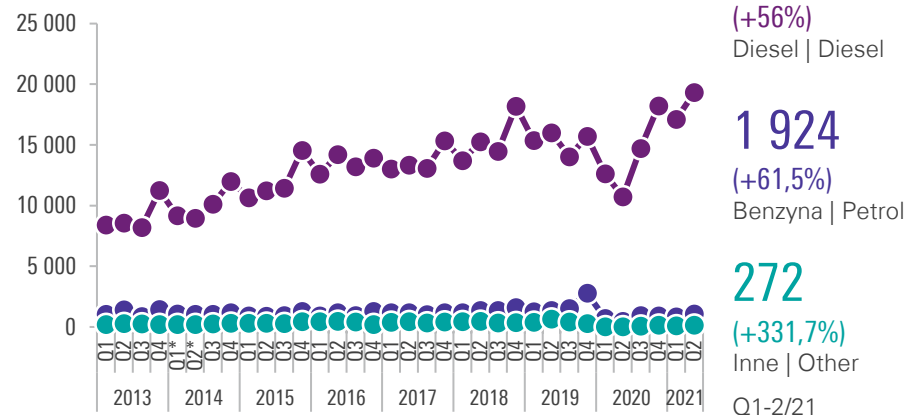
For the LCV market, the H1 2021 was the best in years. Between January and June, 38,7 thousand units were registered, i.e. 57% more than in the corresponding period of 2020. More new LCVs were purchased by both institutional (+55,9% y/y) and individual clients (+64,5% y/y). The increase in the number of registrations was recorded within all fuel types.

Rejestracje ogółem | Total registrations

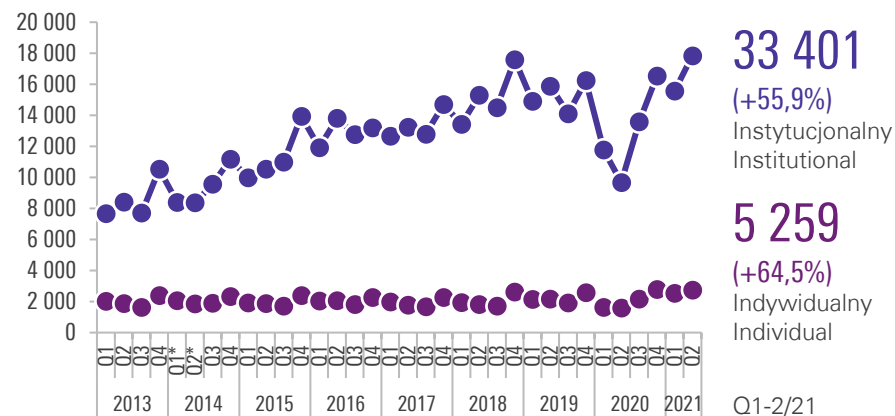


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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



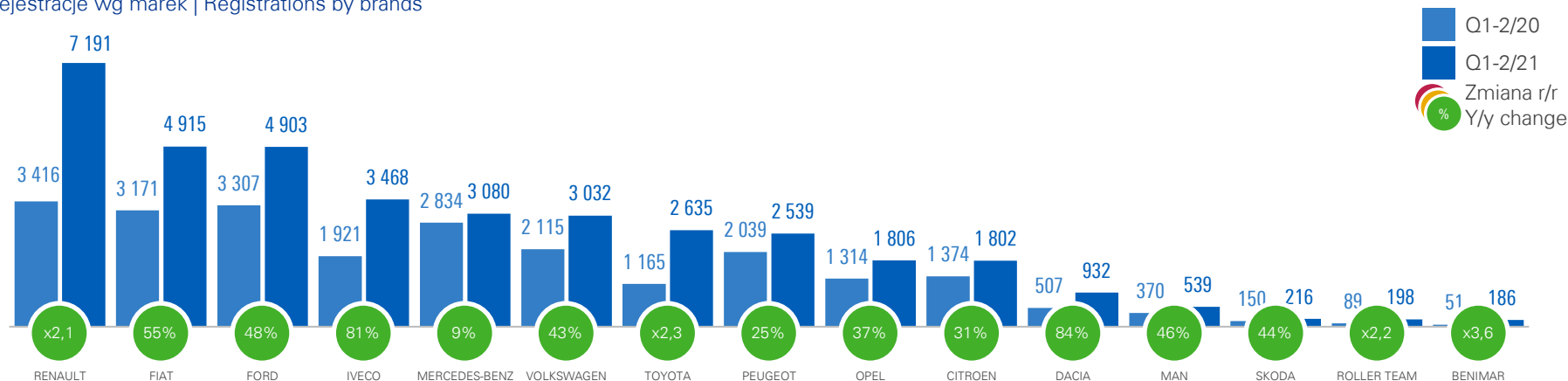
Typ nabywcy | Customer type



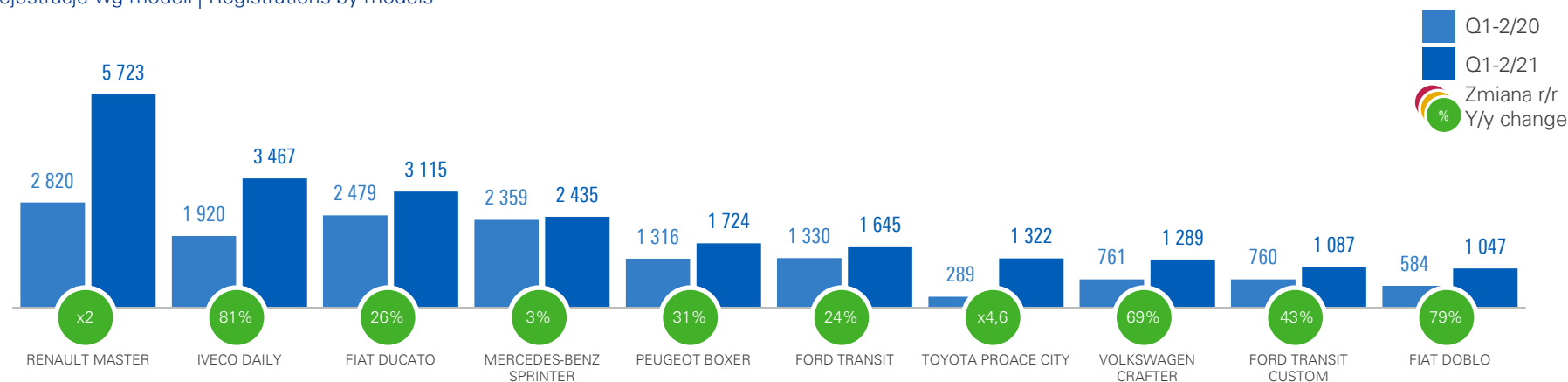


Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

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



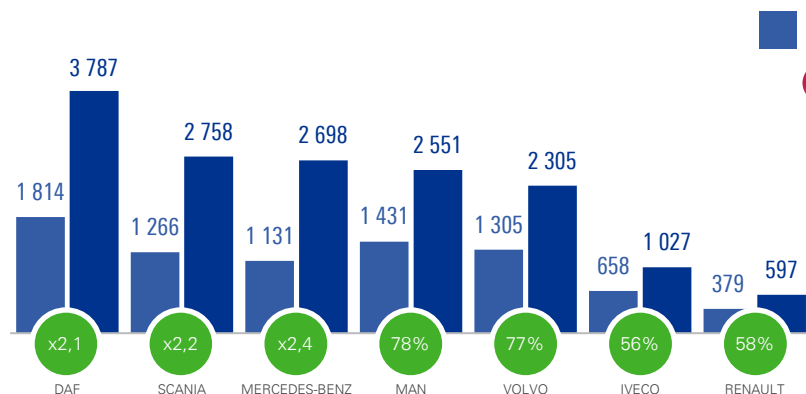
Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

16 017 (+96,8%) Q1-2/21

W I połowie 2021 roku zarejestrowano 16 tys. samochodów ciężarowych, co oznacza wzrost o 96,8% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Największy wzrost wolumenu rejestracji odnotowano wśród pojazdów o DMC>16t (+106% r/r), które spotkały się z największym załamaniem popytu w analogicznym okresie poprzedniego roku. Spośród najpopularniejszych marek, największy poziom wzrostu osiągnął Mercedes-Benz (+139% r/r), jednak to marka DAF utrzymała pozycję lidera rynku po wzroście o 109% r/r.

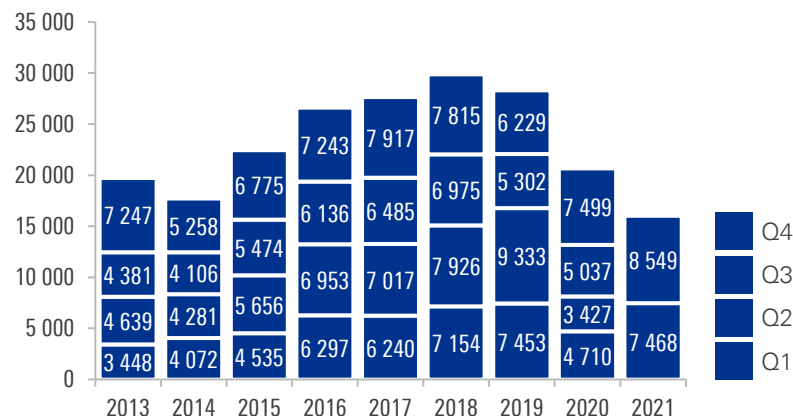
In H1 2021, the registration volume for HCVs amounted to nearly 16 thousand, i.e. 96.8% more compared H1 2020. The largest increase in the volume of registrations was recorded among GVW>16t vehicles (+106% y/y), which faced the largest decline in the same period of 2020. Among the most popular brands, the highest increase in the number of new registrations was recorded by Scania (+139% y/y). DAF remained the market leader, after an increase by 109% y/y.

Rejestracje wg marek | Registrations by brands

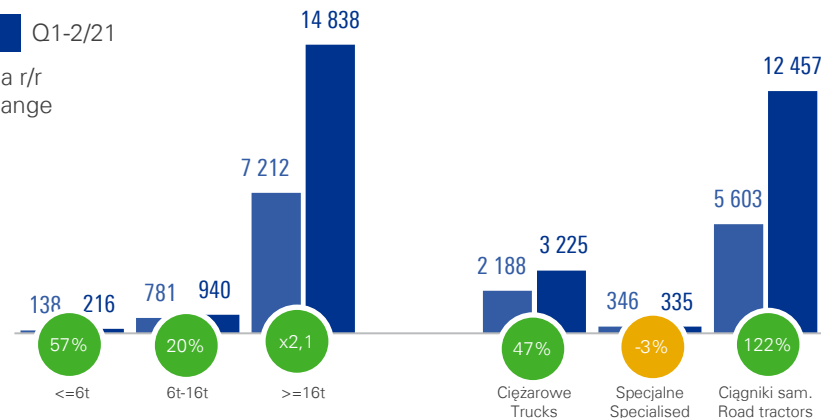


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type





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

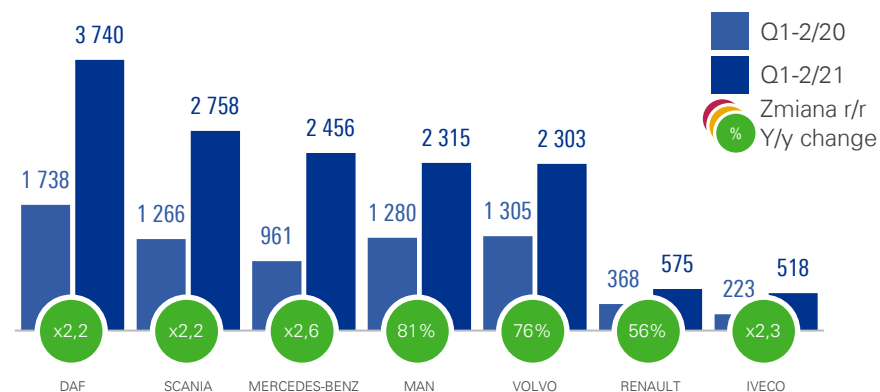
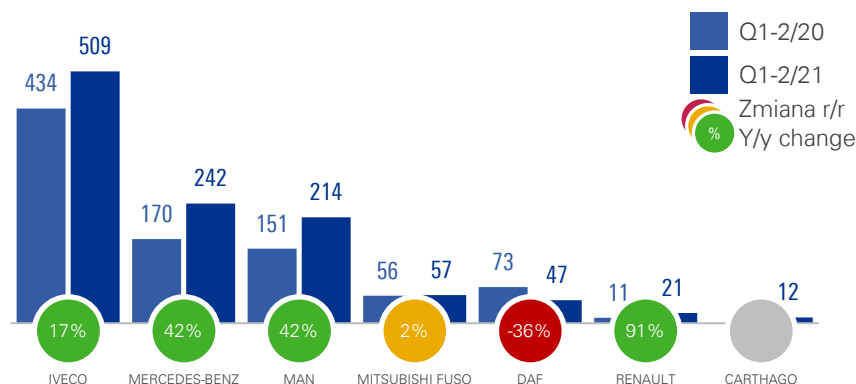
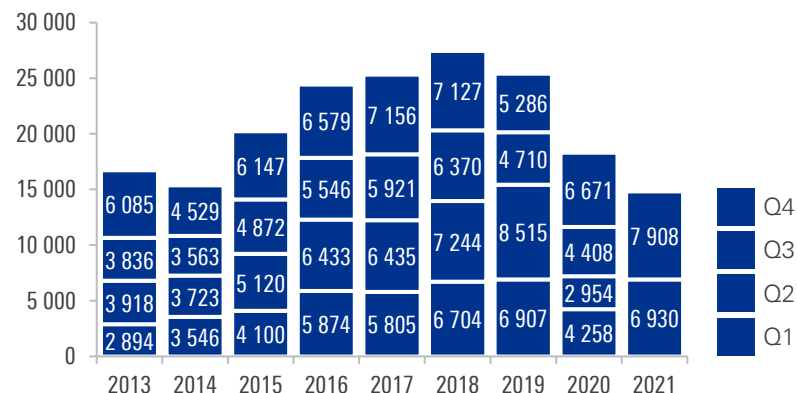
3,5t<DMC<16t | 3.5t<GVW<16t

1 156 (+25,8%) Q1-2/21



DMC>=16t | GVW>=16t

14 838 (+105,7%) Q1-2/21



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.)

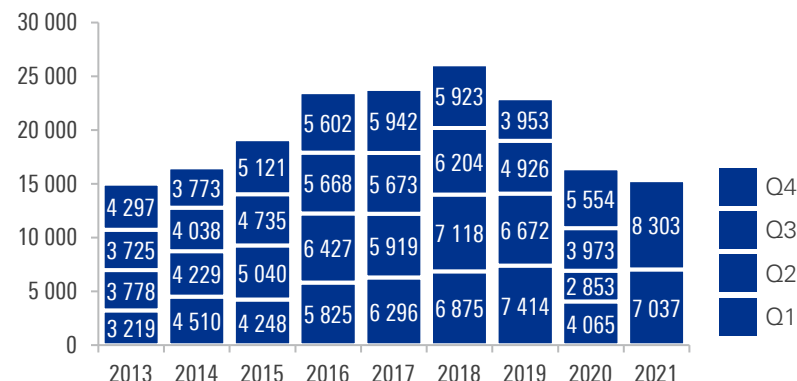
New trailers & semi-trailers > 3.5t registrations (in units)

15 340 (121,7%) Q1-2/21

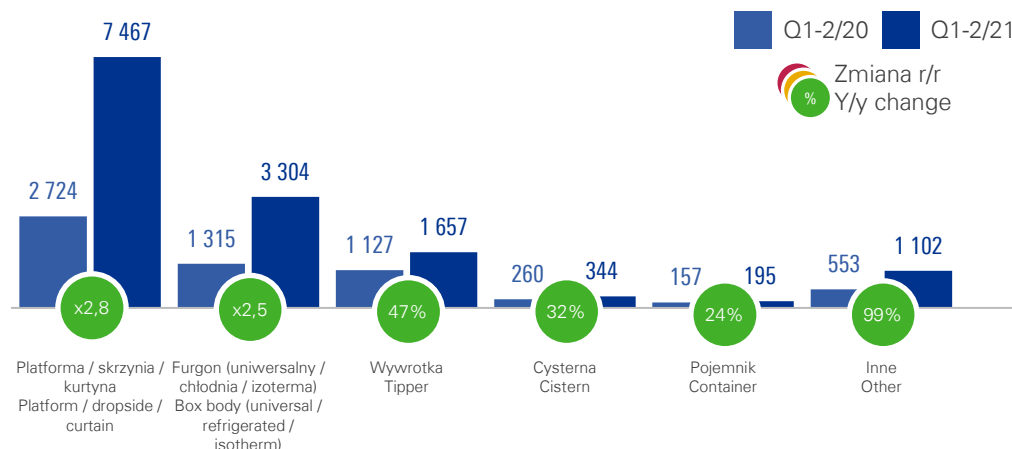
Liczba rejestracji nowych przyczep i naczep w Polsce wzrosła w I półroczu 2021 roku o 121,7% r/r i wyniosła 15,3 tys. szt. Konstrukcje skrzyniowe osiągnęły wzrost liczby rejestracji o 174% w grupie naczep i o 74% w grupie przyczep, zapewniając sobie udział w całym rynku przyczep i naczep na poziomie 54%. Po blisko trzykrotnym 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 122.4% y/y in H1 2021 and amounted to 15,4 thousand. The volume of newly registered dropside (and platform) constructions increased by 175% in semi-trailers group and by 74% within trailers. This type of constructions reached a 54% share in the whole trailers and semi-trailers market. After an approx. threefold increase in the number of registrations, Schmitz Cargobull and Krone strengthened their dominant positions.

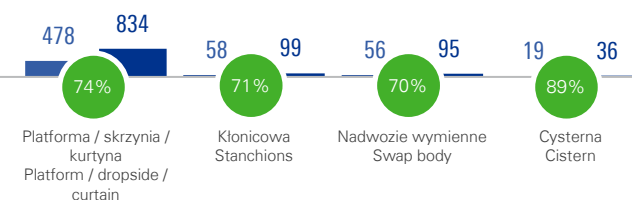
Rejestracje ogółem | Total registrations



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



Przyczepy > 3,5t | Trailers > 3.5t

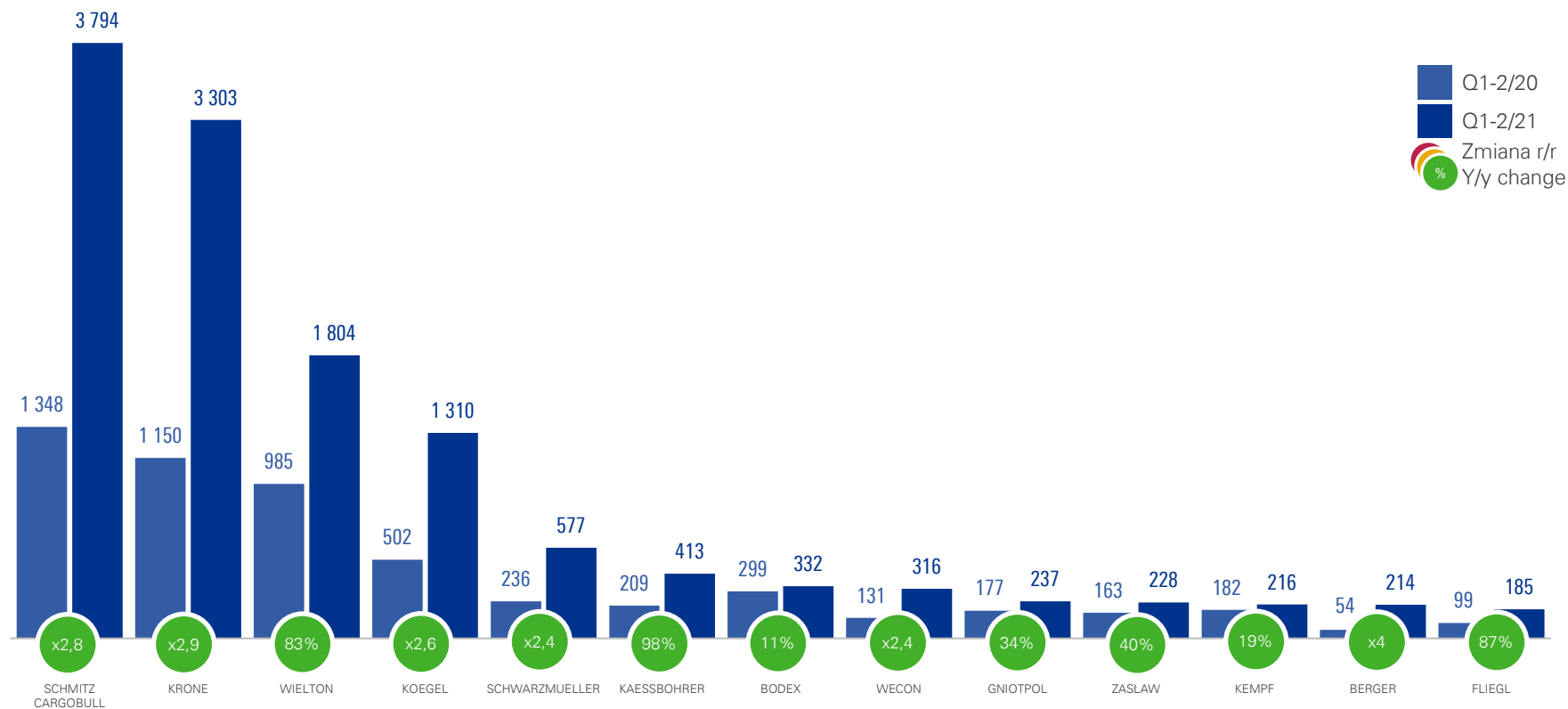


Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują czasowych rejestracji | All changes calculated y/y. Temporary registrations excluded.

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



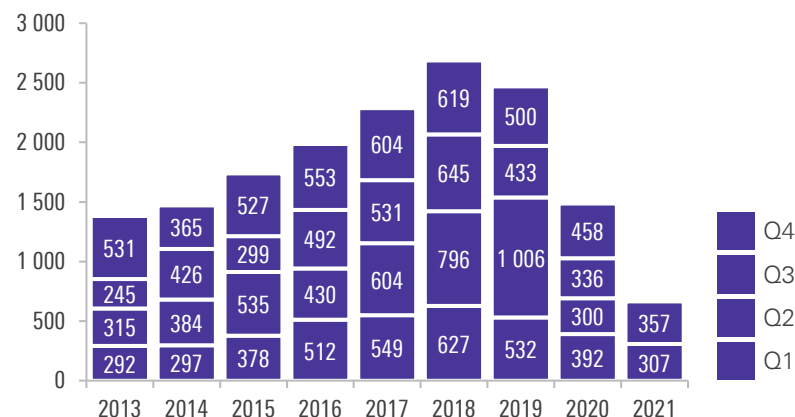
Rejestracje nowych autobusów >3,5t (w szt.) New buses & coaches >3.5t registrations (in units)

664 (-4%) Q1-2/21

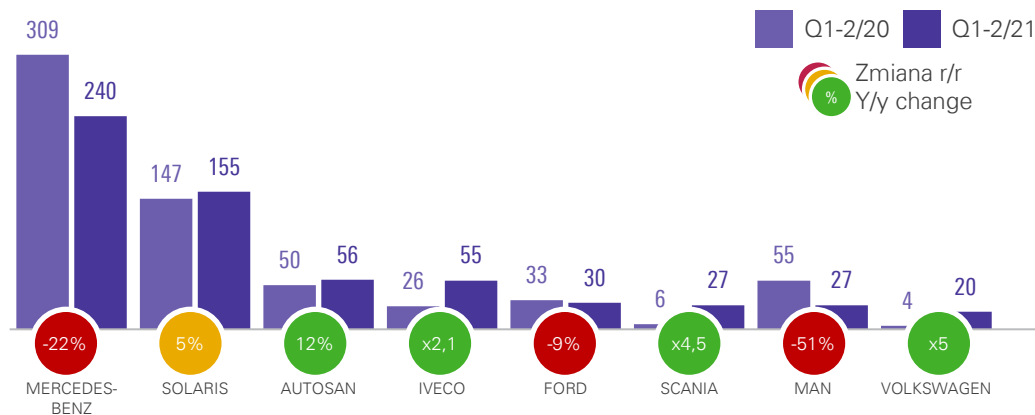
W I połowie 2021 roku wciąż utrzymuje się tendencja malejącej liczby rejestracji autobusów w Polsce. Ich liczba wyniosła 664 sztuk, czyli o 4% mniej niż w I połowie 2020 roku. Po niewielkim wzroście (+2% r/r) względem analogicznego okresu poprzedniego roku największą liczbę rejestracji odnotowały autobusy typu mini (<8t). Najwyraźniej powiększyła się liczba rejestracji autobusów turystycznych (+28% r/r).

In H1 2021, the downward trend on buses & coaches market in Poland continued, with 664 newly registered units, i.e. 4% less than in H1 2020. registrations in noticeable even before the pandemic and maintained in 2021. After a slight increase compared to the corresponding period of the previous year, the largest number of registrations was recorded among mini buses (<8t). The number of newly registered coaches increased the most (+28% y/y).

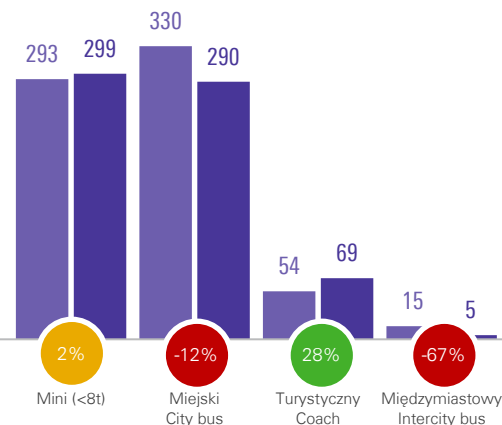
Rejestracje ogółem | Total registrations



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: ZPZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC), JMK



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Jednoślady
Powered two-wheelers



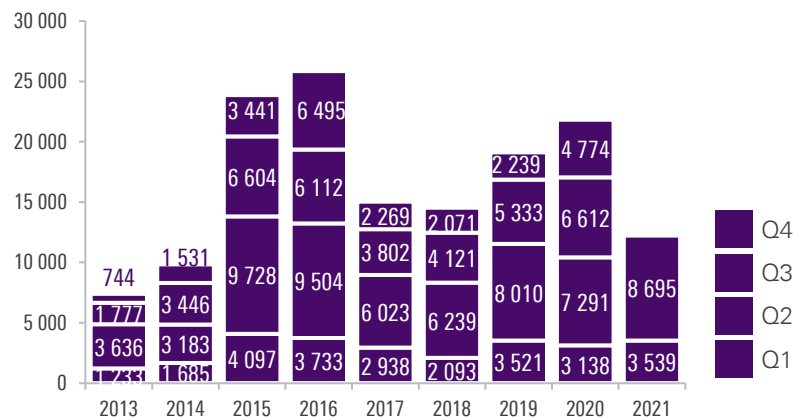
Rejestracje nowych motocykli (w szt.) New motorcycles registrations (in units)

12 234 (+17,3%) Q1-2/21

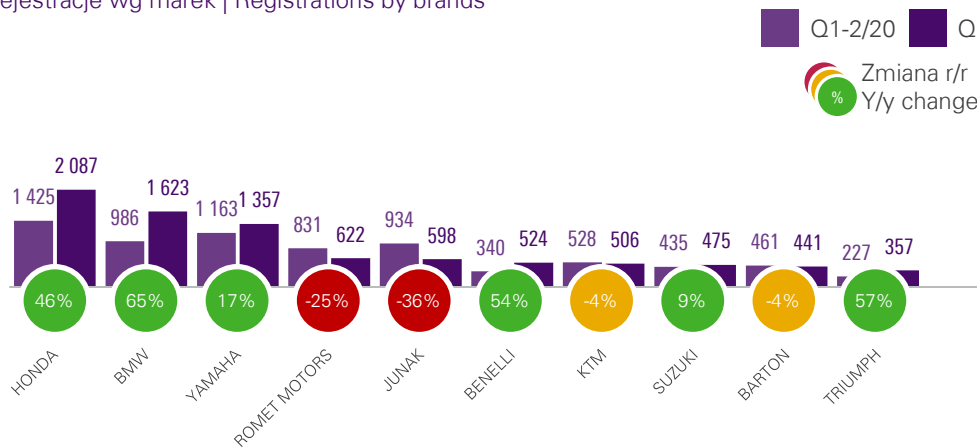
Pandemia nie zatrzymała dynamicznego rozwoju rynku motocykli w Polsce w całym 2020 roku. Liczba rejestracji w okresie od stycznia do czerwca 2021 roku również była większa niż w tym samym okresie poprzedniego roku i wyniosła 12,2 tys. (+17,3% r/r). Wzrósł popyt na wszystkie typy motocykli. Najwyraźniej wzrosła liczba rejestracji motocykli turystycznych (o 54% r/r) oraz typów on/off i sport-tourer (oba po 42% r/r). Wśród najpopularniejszych marek w I połowie 2021 roku niezmiennie największą liczbę rejestracji odnotowała Honda.

The pandemic did not stop the dynamic development of the motorcycle market in Poland in the entire 2020. Between January and June 2021, 12.2 thousand units were registered (+17.3% y/y). Demand grew for all types of motorcycles. Most significantly increased the number of newly registered tourist (by 54% y/y), on/off and sport-tourer types (by 42% y/y both). Honda maintained the leading position among the most popular brands in H1 2021.

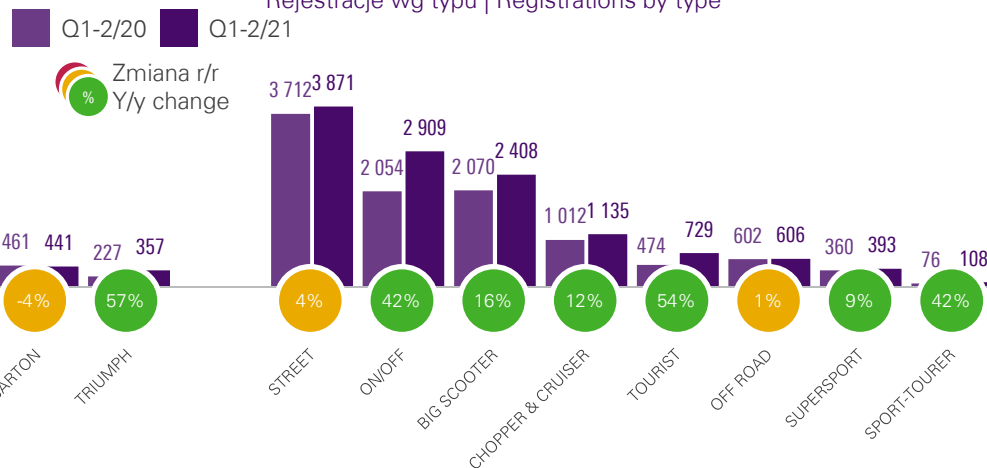
Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg marek | Registrations by brands



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)



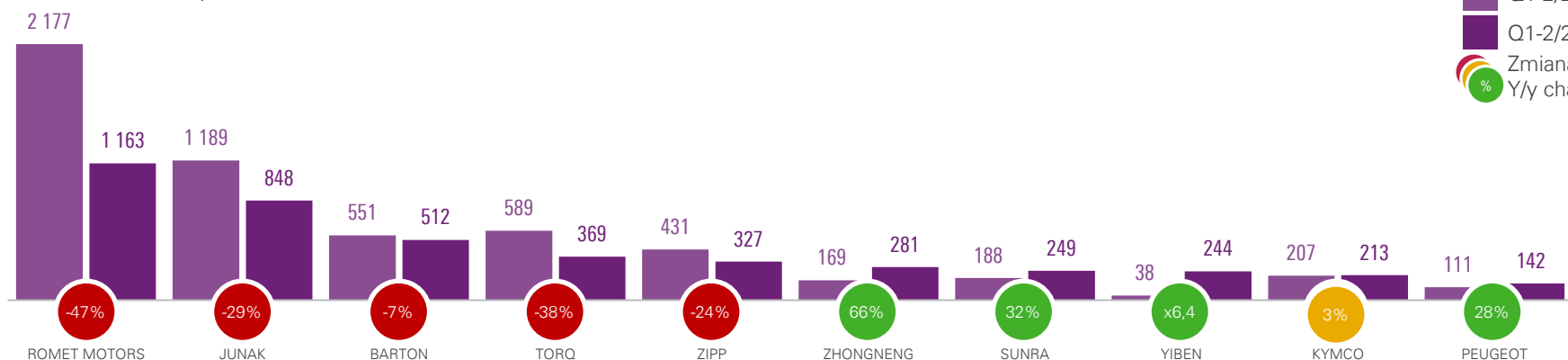
Rejestracje nowych motorowerów (w szt.) New mopeds registrations (in units)

5 892 (-20,2%) Q1-2/21

I połowa 2021 roku przyniosła motorowerom zdecydowanie gorszy wynik sprzedażowy niż motocyklom. Liczba rejestracji nowych motorowerów skurczyła się o 20,2% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku i wyniosła 5,9 tys. sztuk. Najgłębsze spadki odnotowała marka Romet Motors (-47% r/r), jednak utrzymała swoją dominującą pozycję na rynku. Wśród najpopularniejszych marek motorowerów najbardziej wzrosła liczba rejestracji marki Yiben, o 542% względem I połowy 2020 roku.

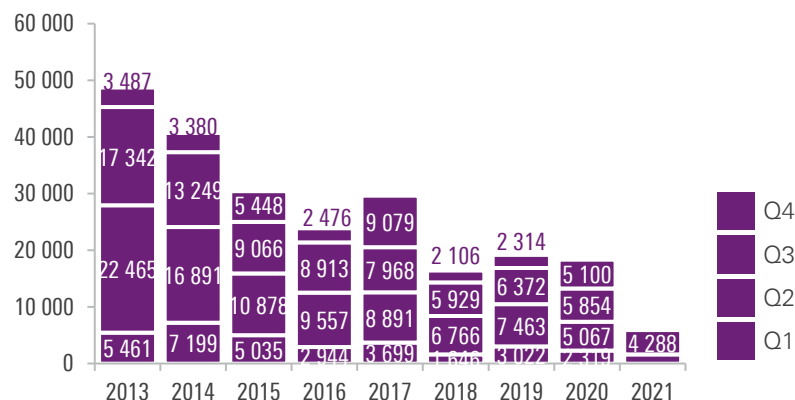
For mopeds, the H1 2021 was definitely worse than for for motorcycles. The number of new registrations of new mopeds decreased by 20.2% in comparison to H1 2020 and amounted to 5.9 thousand units. Romet Motors brand recorded the highest decline (-47% y/y), however, it maintained the leading position on the mopeds market. Yiben recorded the highest growth among the most popular brands, by 542% in comparison to H1 2020.

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





Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce

Automotive financial services in Poland

Aktywa motoryzacyjne przekazane w leasing

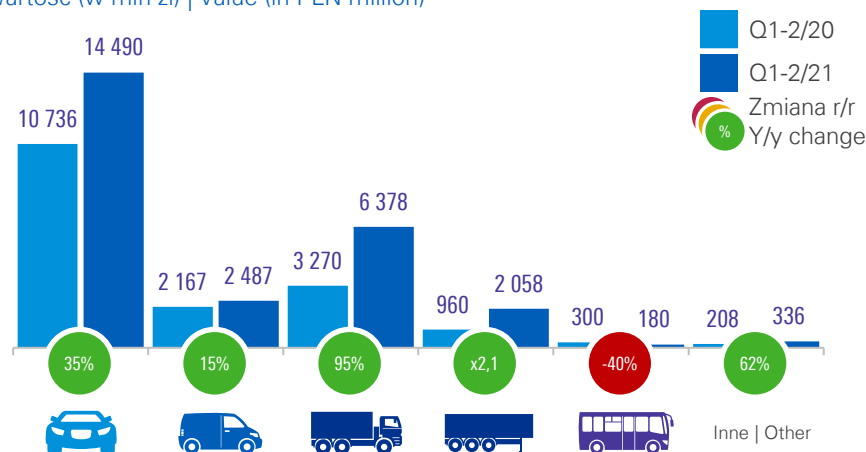
Leased automotive assets

227,8 (-21%) Q1-4/20

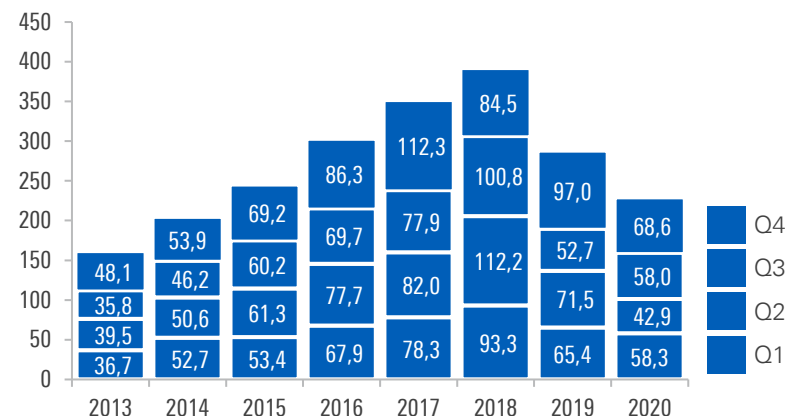
W całym 2020 roku przekazano w leasing 227,8 tys. szt. aktywów motoryzacyjnych, o 21% mniej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego (dane dotyczą członków ZPL). Wartość netto aktywów motoryzacyjnych przekazanych w leasing w całym I połowie 2021 roku szacuje się na 25,9 mld zł, co oznacza wzrost o 47% w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku. Wzrosła wartość umów leasingowych dla wszystkich środków transportu drogowego, z wyjątkiem autobusów.

Throughout the 2020, 227.8 thousand automotive assets were financed by leasing companies, 26% less than in H1 2019 (data refers to ZPL member companies). The net value of leased automotive assets in H1 2021 is estimated at PLN 25.9 bln, i.e. 47% less than in the corresponding period of 2020. The value of leasing increased for all types of automotive assets, except for buses.

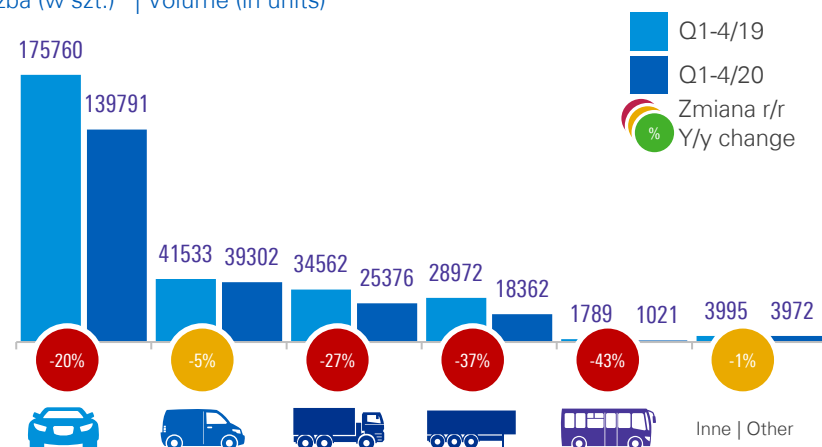
Wartość (w mln zł) | Value (in PLN million)



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



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



*Dane obejmują tylko firmy członkowskie ZPL (bez doszacowań dla całości rynku). Wszystkie zmiany liczone r/r | Data only for ZPL members (estimate for the rest of the market not included). 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)

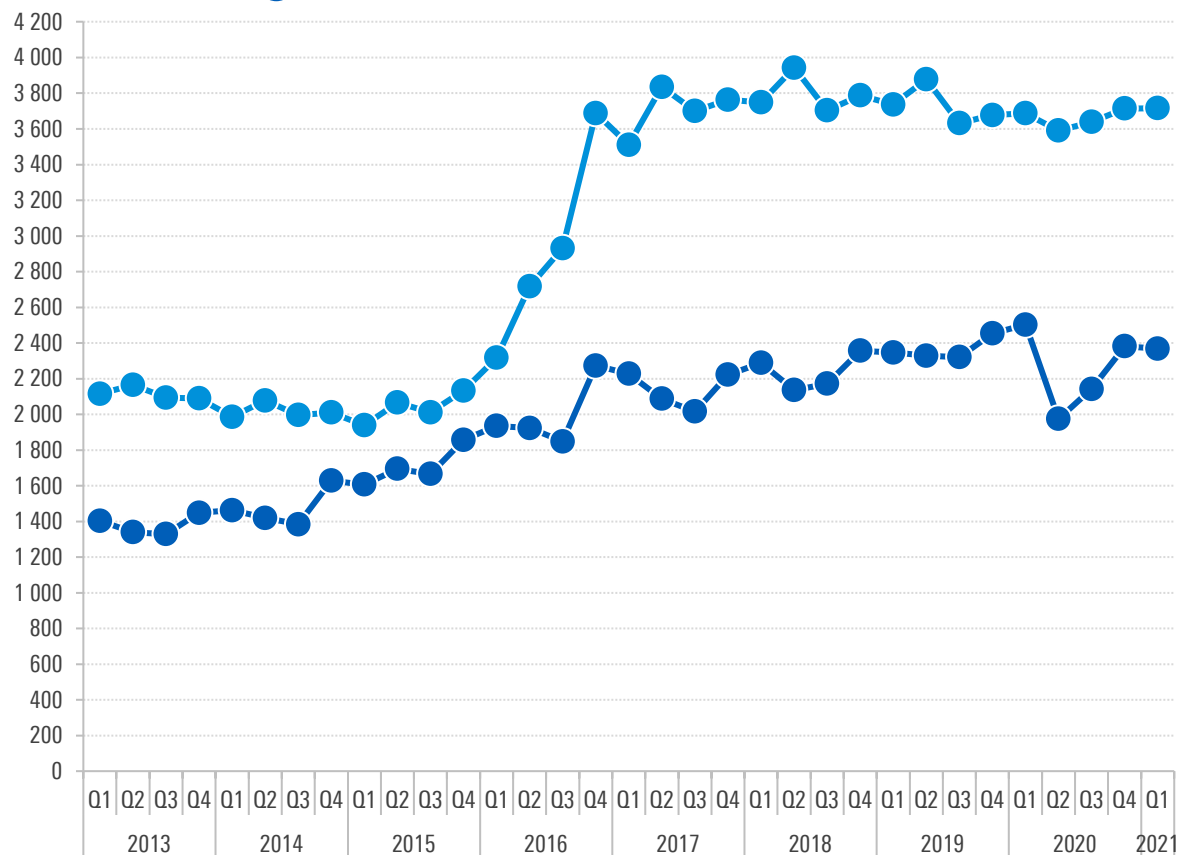
3 716 (0,8%) Q1/21

2 368 (-5,4%) Q1/21

W pierwszym kwartale 2021 roku wartość składek na ubezpieczenie komunikacyjne OC wzrosła do poziomu 3,7 mld zł, czyli o 0,8% względem poprzedniego roku. O 5,4% r/r skurczyła się wartość wypłaconych odszkodowań, która wyniosła 2,37 mld zł. Wynik techniczny w tej grupie ubezpieczeń w I kwartale roku wyniósł 179,1 mln zł.

In Q1 2021, the value of motor liability insurance gross written premium increased to 3.7 billion, which means growth by 0.8% in comparison to the previous year. A decline was registered in the value of claims paid, which decreased by 5.4% y/y and amounted to PLN 2,37 billion. The balance on the technical motor liability insurance account amounted to PLN 179.1 million.

● 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)

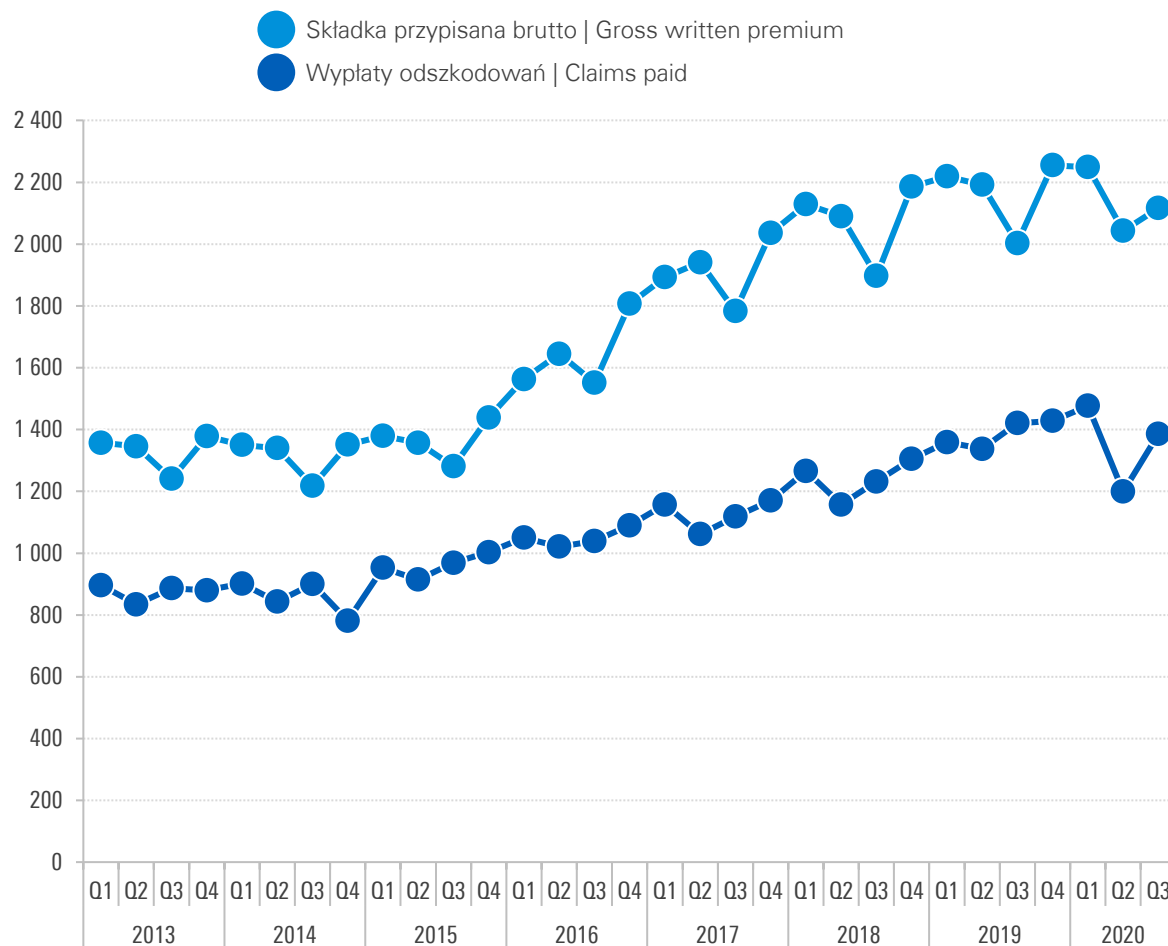
Motor insurance – casco insurance (in PLN million)

2 379 (+1,4%) Q1/21

1 447 (+8,6%) Q1/21

Wartość brutto składek AC przypisanych w I kwartale 2021 roku wzrosła o 1,4% względem poprzedniego roku i wyniosła prawie 2,4 mld zł. Łączna wartość wypłaconych odszkodowań z tytułu tej kategorii ubezpieczeń wzrosła o 8,6%, do poziomu 1,5 mld zł. Wynik techniczny ubezpieczeń AC w ciągu całego roku wyniósł 120,6 mln zł.

In Q1 2021, gross premiums written related to motor casco increased by 1.4% in comparison to the previous year and amounted to PLN 2.4 billion. At the same time, claims paid from this category of insurance increased by 8.6%. The balance on the technical motor casco insurance account amounted to PLN 120.6 million in Q1 2021.



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

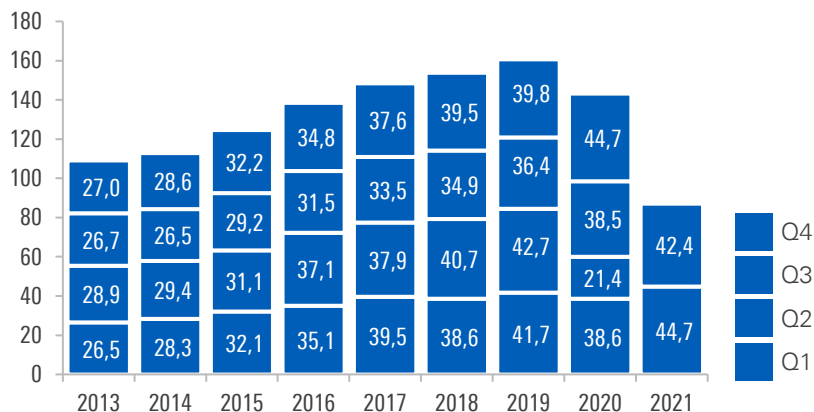
Produkcja sprzedana (w mld zł) | Sold production (in PLN bn)

87,1 (+45,2%) Q1-2/21

W I połowie 2021 roku wartość produkcji sprzedanej firm z sektora przemysłu motoryzacyjnego wyniosła 87,1 mld zł i była o 45,2% większa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku (nominalnie). Nominalnie był to najwyższy wynik w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

In H1 2021, the value of sold production of companies from the automotive industry sector amounted to PLN 87.1 billion, i.e. 45.2% 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

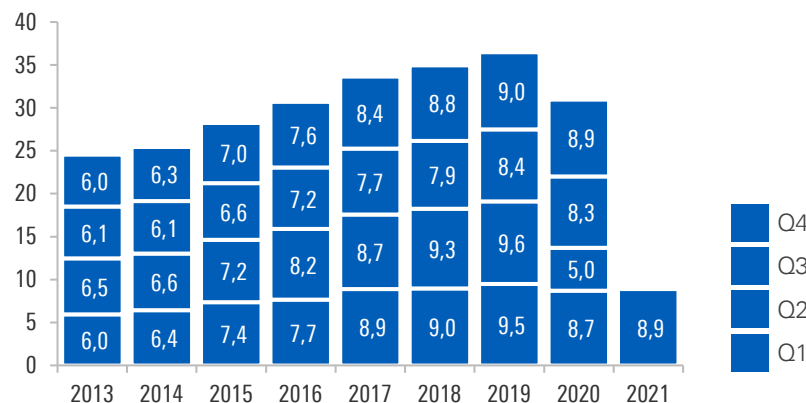
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bn)

8,9 (+2%) Q1/21

W I kwartale 2021 roku eksport produktów motoryzacyjnych z Polski wzrósł o 2% r/r i wyniósł 8,9 mld euro. Wzrost na poziomie 7,3% r/r odnotowano w eksporcie podzespołów, części i akcesoriów motoryzacyjnych. O 8,5% skurczyła się natomiast wartość eksportu pojazdów, przyczep i naczep, głównie za sprawą słabego wyniku w kategorii samochodów osobowych oraz autobusów

In Q1 2021, the export of automotive products from Poland increased by 2% y/y and amounted to EUR 8.9 billion. An increase of 7.3% y/y was noted in the automotive components, parts and accessories exports value. On the other hand, the value of exports of vehicles, trailers and semi-trailers decreased by 8.5%, mainly due to a weak result in the category of passenger cars and buses.

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

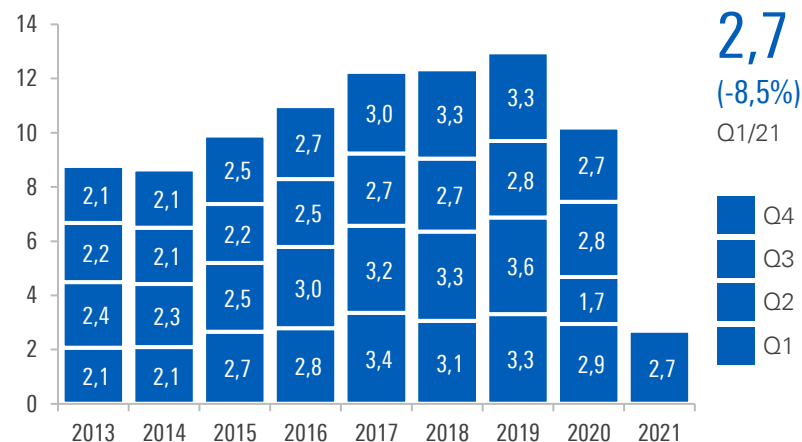




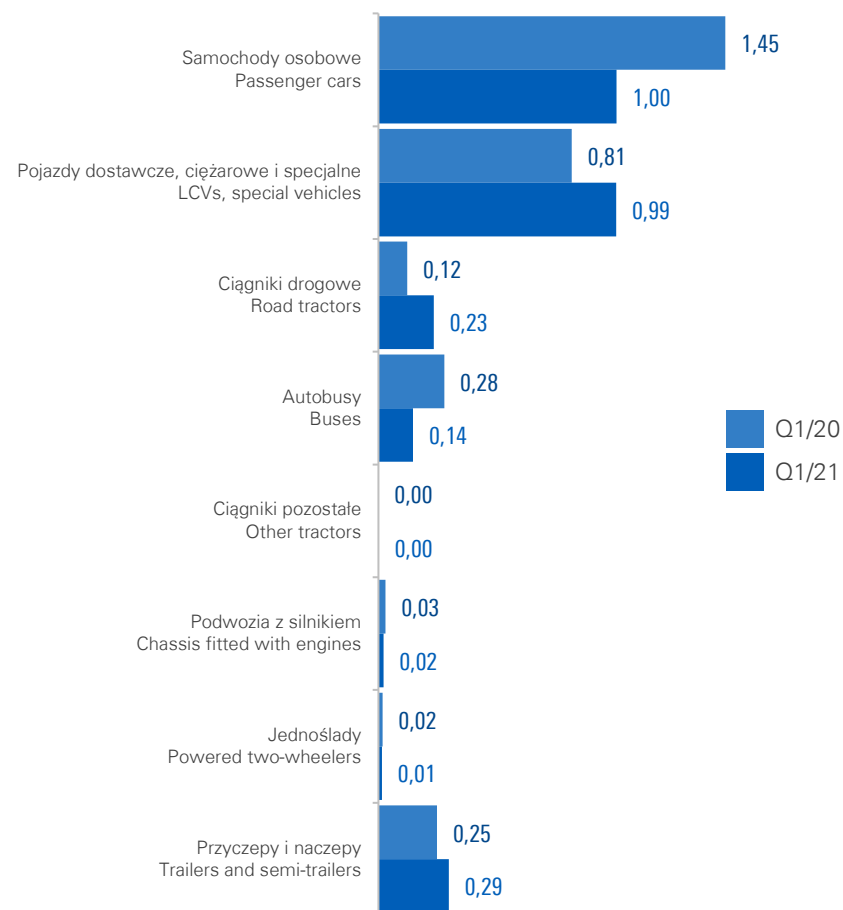
Eksport pojazdów, przyczep i naczep (w mld euro)

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

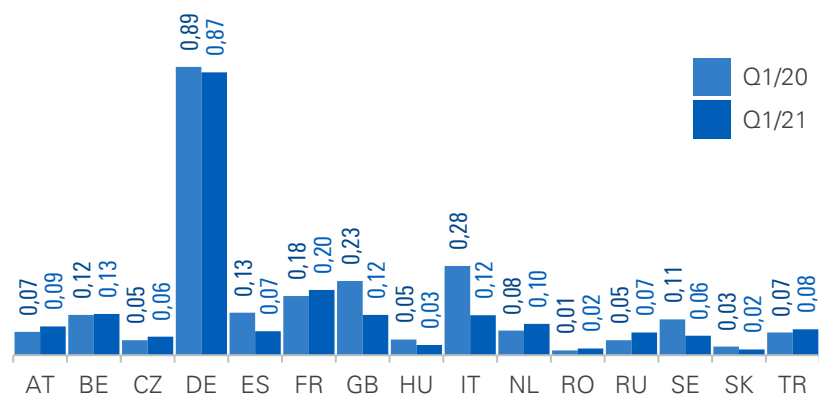
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg produktu | Exports by product



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations

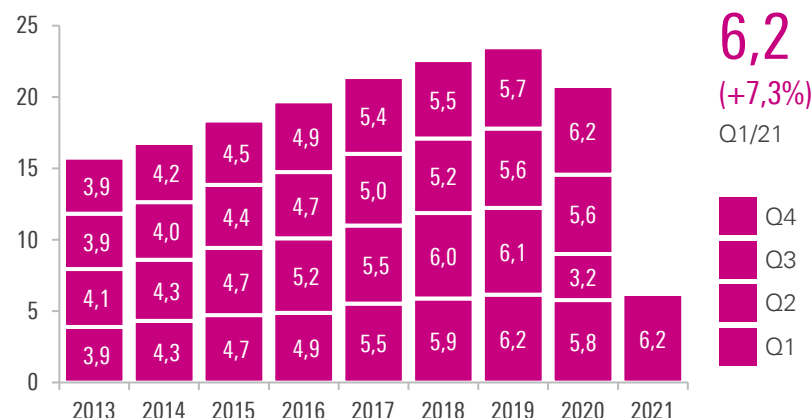


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat

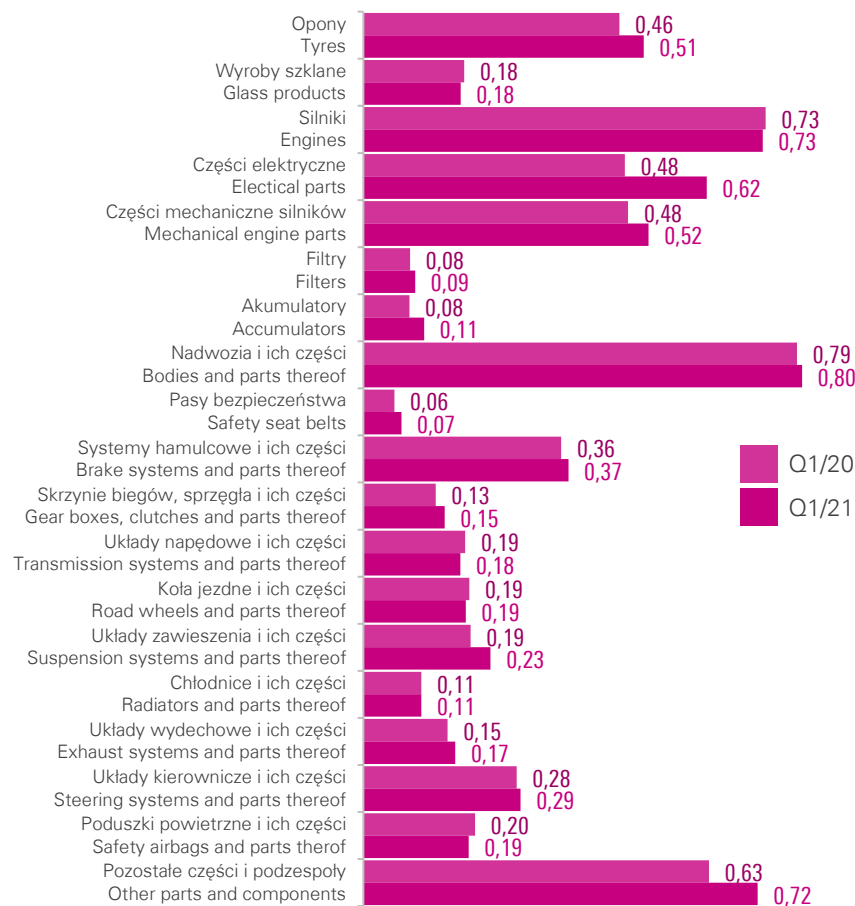


Eksport podzespołów, części i akcesoriów (w mld euro) Components, parts and accessories exports (in EUR bln)

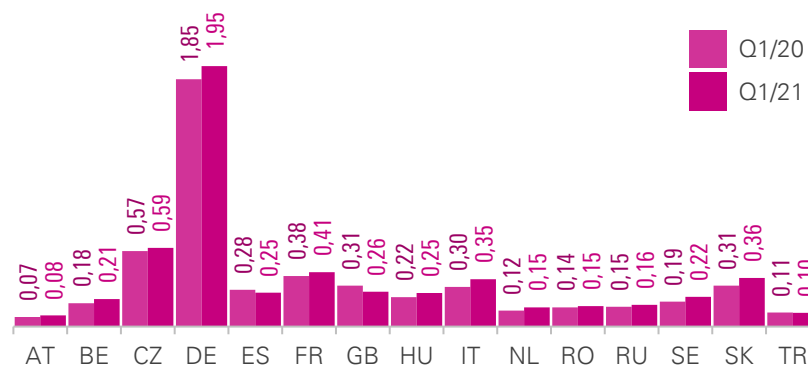
Eksport ogółem | Total exports



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)

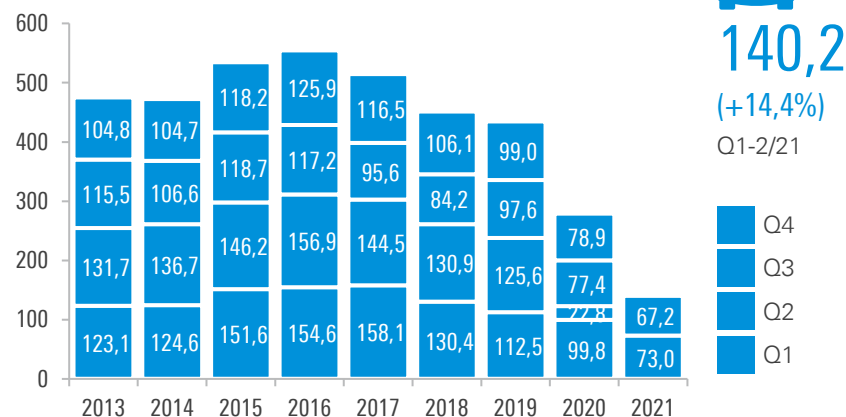
Pojazdy samochodowe ogółem | Total motor vehicles

234,7 (+16,7%) Q1-2/21

W I połowie 2021 roku wyprodukowano w Polsce łącznie 234,7 tys. pojazdów – o 16,7% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku. Wzrost względem I połowy 2020 roku odnotowano w wolumenie produkcji pojazdów dostawczych i ciężarowych (+21,2%) oraz samochodów osobowych (+14,4%), natomiast o 3,8% zmniejszyła się liczba wyprodukowanych w kraju autobusów.

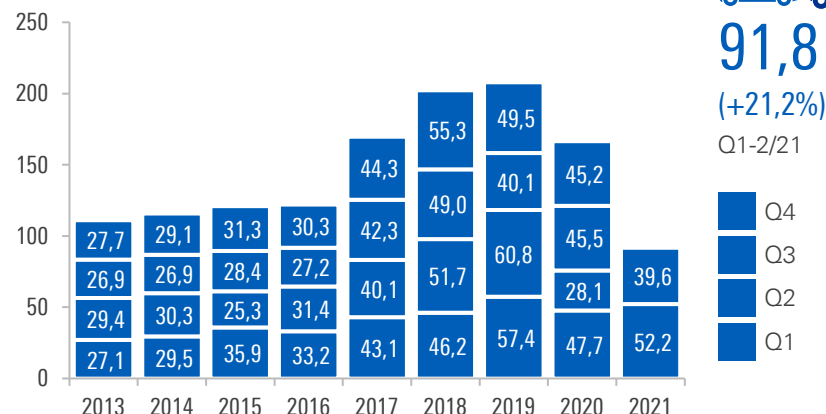
In H1 2021, 234.7 thousand vehicles were manufactured in Poland – 16.7% more than in the corresponding period of 2020. A growth was recorded in the production volume of LCVs and HCVs (+21.2% y/y) and passenger cars (+14.4%), while the 3.8% decrease was noted in the production of buses and coaches.

SO | PC

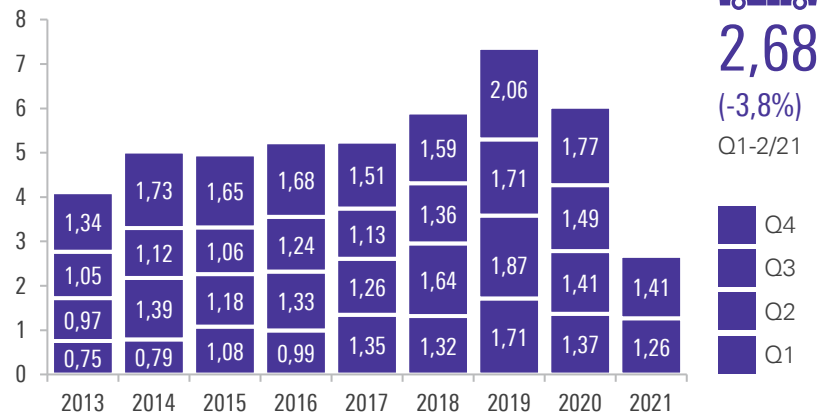


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS

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



BUS>3,5t



Największe inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym

Key investments in automotive manufacturing

Planowana
Planned

Rozpoczęta
Started

Zakończona
Finished



Wartość nakładów ogółem (w mln zł)
 Total value of outlays (in PLN mn)

1 657,6 (-25,2%) Q1 2021

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.