



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Branża motoryzacyjna Automotive industry

Raport kwartalny PZPM i KPMG
Quarterly report by PZPM and KPMG

Edycja | Edition
Q1/2022

KPMG.pl
PZPM.org.pl



KPMG jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu i innych usług poświadczających, doradztwa podatkowego, biznesowego, Deal Advisory oraz księgowości. KPMG działa w 145 krajach i zatrudnia ponad 236 000 partnerów i pracowników w firmach członkowskich na całym świecie. W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia blisko 2000 osób w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Łodzi.

Firmy z sektora motoryzacyjnego wspiera dedykowany zespół doradców posiadających specjalistyczną, popartą wieloletnim doświadczeniem wiedzę branżową. Specjaliści KPMG doradzają m.in. jak maksymalizować korzyści wynikające z transformacji technologicznej oraz pomagają zachować zgodność z obowiązującymi przepisami prawno-podatkowymi.

KPMG is a global organization of independent professional services firms providing Audit and Assurance services, Tax, Business Advisory, Deal Advisory and Accounting services. We operate in 145 countries and territories and have more than 236,000 partners and employees working in member firms around the world. KPMG in Poland was established in 1990. We employ close to 2,000 people in Warsaw, Kraków, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Katowice and Łódź.

Automotive companies are supported by a dedicated team of professionals with specialized industry knowledge, backed by many years of experience. KPMG professionals advise, i.e. how to leverage the benefits of technological transformation and help to comply with applicable legal and tax regulations.

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	3
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	31
Samochody osobowe Passenger cars	
Rejestracje nowych SO New PC registrations	32
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne New PC registrations – alternative fuels	37
Rejestracje nowych SO – segmenty New PC registrations – segments	39
Samochody dostawcze Light commercial vehicles	54
Pojazdy ciężarowe, przyczepy i naczepy Commercial vehicles, trailers and semi-trailers	57
Autobusy Buses & coaches	62
Jednoślady Powered two-wheelers	64
Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce Automotive financial services in Poland	
Leasing Leasing	68
Ubezpieczenia Insurance	69
Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland	
Wyniki produkcyjne i finansowe Production and financial results	72
Inwestycje Investments	76



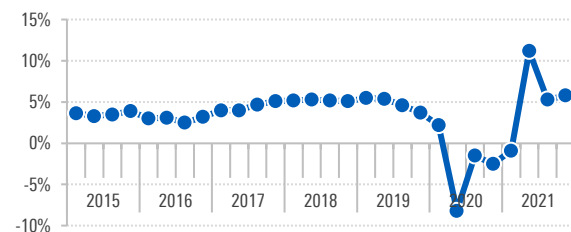
Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Podsumowanie Overview

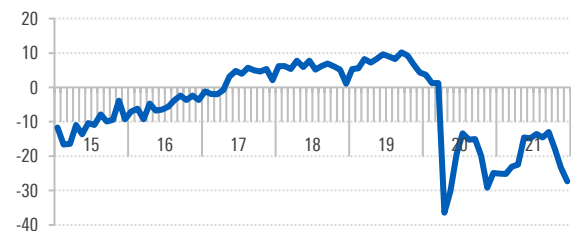
Rynek motoryzacyjny Automotive retail

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

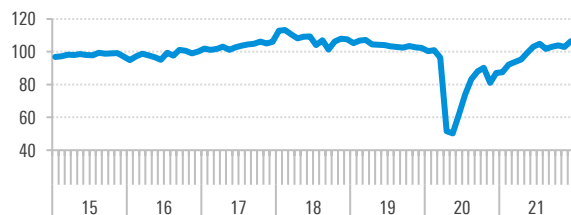
Realny wzrost PKB r/r (%)
Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów
Consumer sentiment index



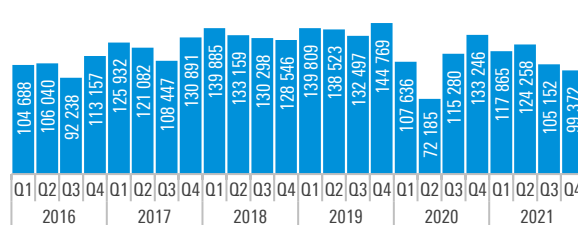
Wskaźnik koniunktury firm
Business sentiment index



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

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

446,6 (+4,3%)



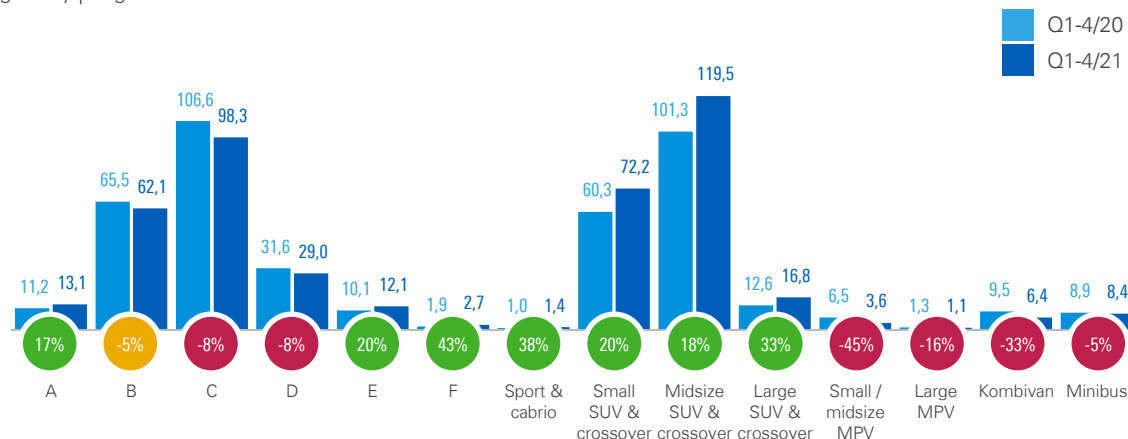
Nabywcy instytucjonalni
Institutional customers

331 (+6,4%)

Nabywcy indywidualni
Individual customers

115,6 (-1,4%)

Segmenty | Segments



Marki popularne
Mass-market brands

356,9 (+1,5%)

TOYOTA	74,5	(21%)
SKODA	45,1	(-20%)
VOLKSWAGEN	34,4	(-7%)
KIA	32,3	(34%)
HYUNDAI	26,8	(46%)
DACIA	19,9	(-5%)
FORD	19,1	(0%)
RENAULT	16,8	(-20%)
OPEL	14,9	(0%)
PEUGEOT	10,6	(-9%)

Marki premium+
Premium+ brands

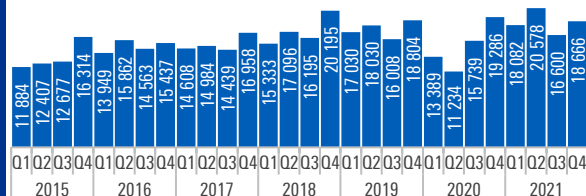
89,8 (+17,2%)

BMW	24	(31%)
MERCEDES	19,6	(0%)
AUDI	19	(22%)
VOLVO	11	(1%)
LEXUS	6,2	(38%)
MINI	2,6	(26%)
PORSCHE	2	(25%)
ALFA ROMEO	1,7	(30%)
LAND ROVER	1,7	(34%)
TESLA	0,9	(x5,8)

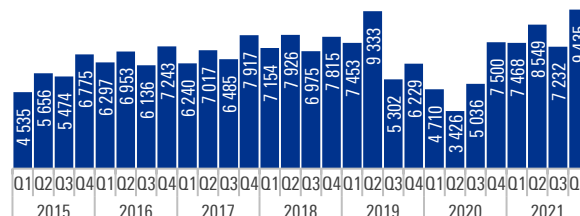
Rynek motoryzacyjny (cd.) Automotive retail (cont.)

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

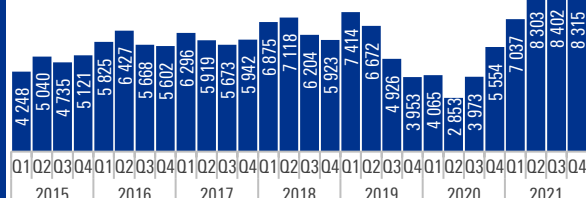
 **73 926** (+23,9%)



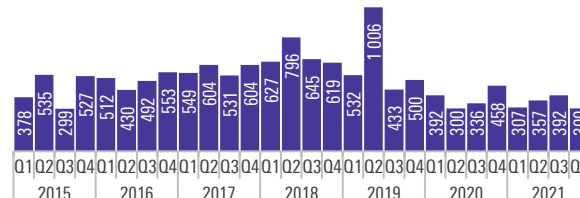
 **32 684** (+58,1%)



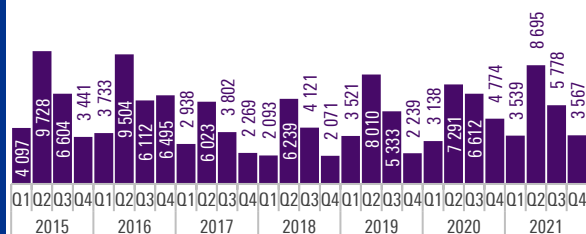
 **32 057** (+94,9%)



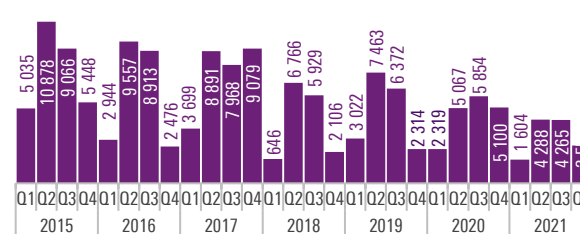
 **1 356** (-8,7%)



 **21 579** (-1,1%)



 **12 710** (-30,7%)



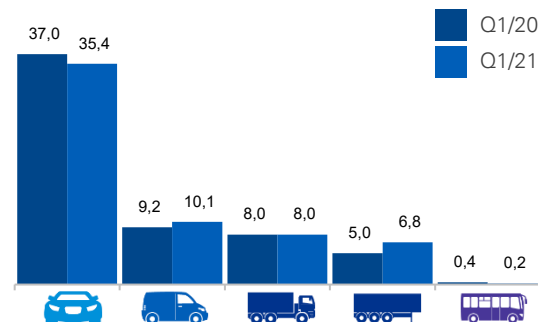
Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y

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

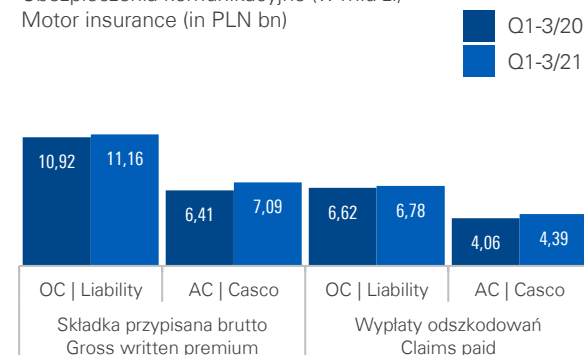
Usługi finansowe Financial services

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

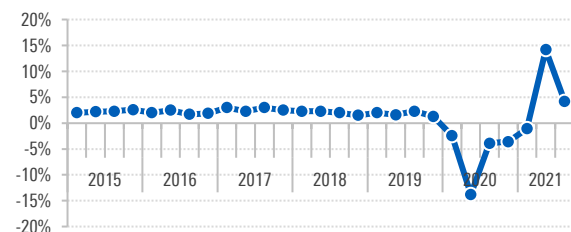
Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1-4/21)

Otoczenie (UE) | Environment (EU)

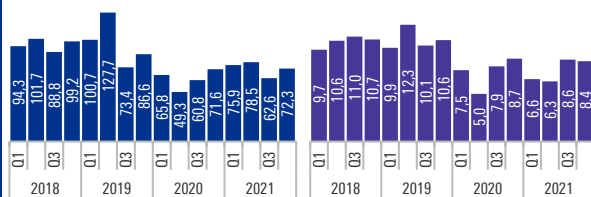
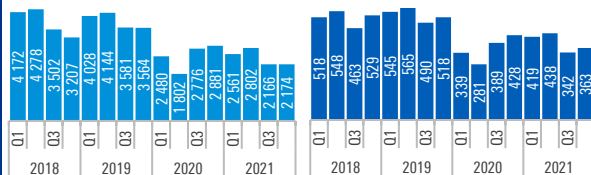
Realny wzrost PKB r/r (%)

Real GDP growth y/y (%)



Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys.)

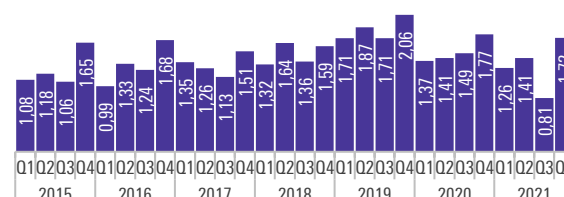
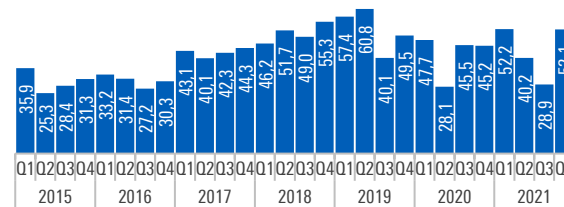
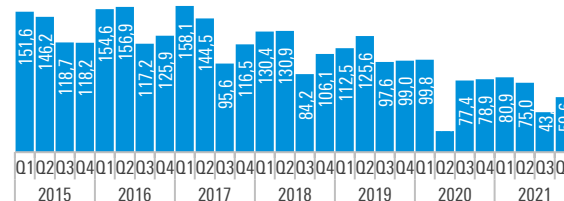
Registrations of new vehicles in the EU (in thousands)



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

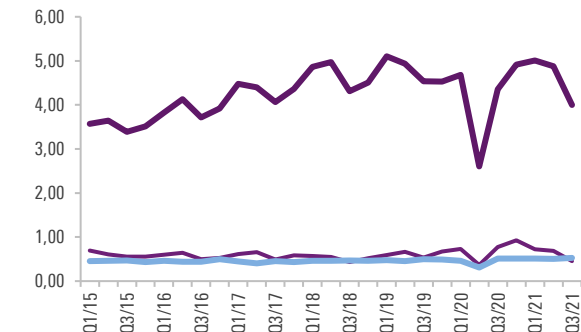
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA, GUS, Eurostat

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



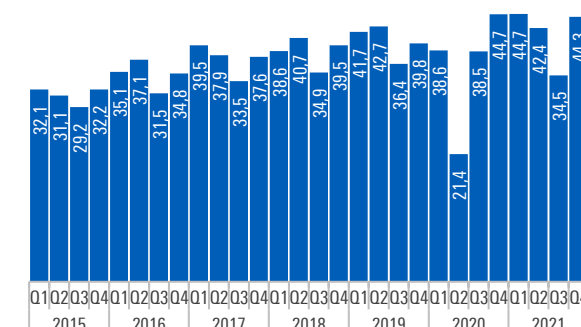
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln) (Q3/21)

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



Produkcja sprzedana (w mld zł)

Sold production (in PLN bn)





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

+5,0% +5,0% +4,9%

2021p

W II kwartale 2021 roku PKB w Polsce odnotowało duży skok dynamiki (+11,2% r/r). W III kwartale poziom dynamiki był już wyraźnie niższy, osiągając poziom +5,3%. Na tle UE, PKB charakteryzowało się mniejszą zmiennością, gdyż w II kwartale w całej UE zauważono wzrost o 14,2% r/r, a następnie o 4,2% r/r w III kwartale.

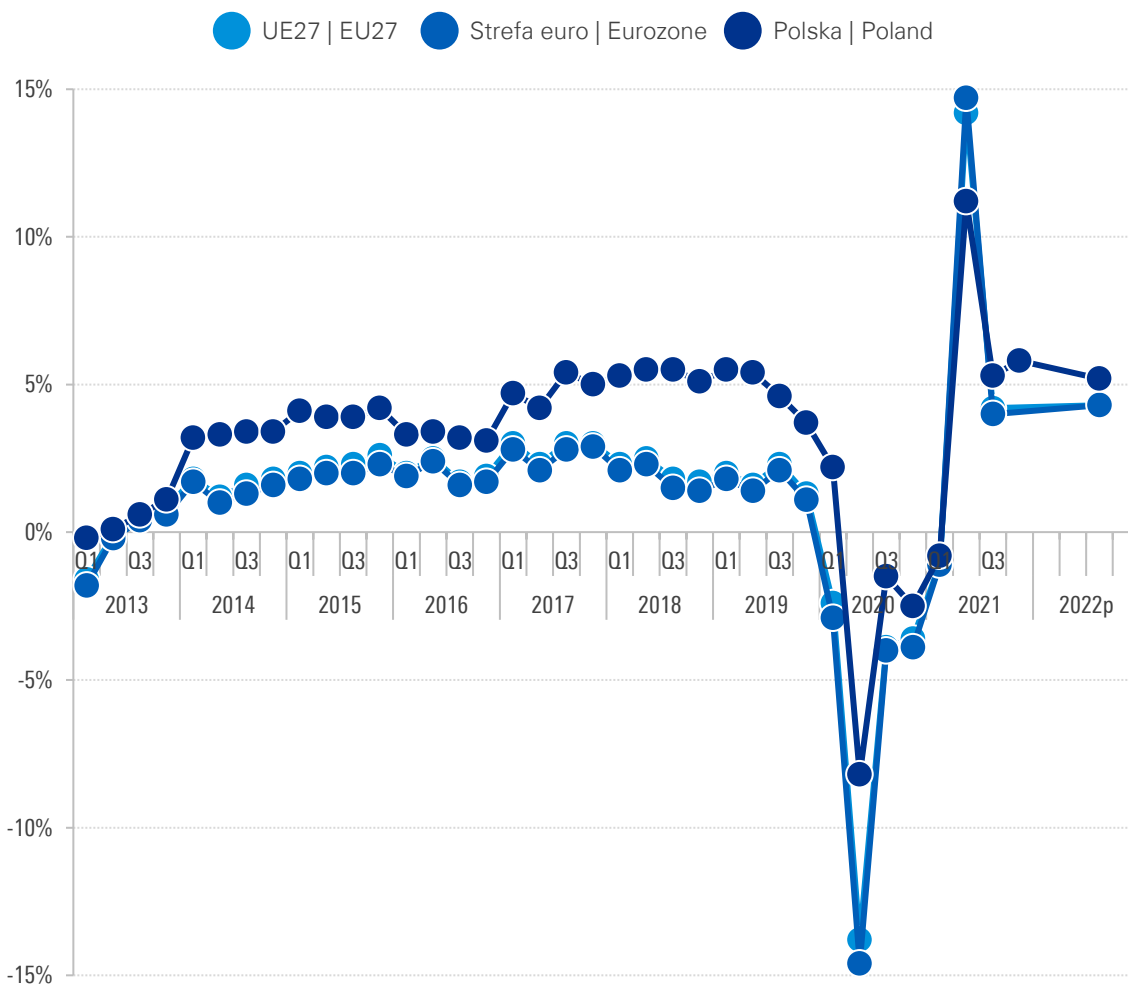
Według prognoz Komisji Europejskiej w 2022 roku należy się spodziewać wzrostu PKB w Polsce na poziomie 5,2% r/r. Zdaniem KE będzie to lepszy rezultat od notowanego w strefie euro oraz w całej UE, gdzie spodziewany wzrost powinien osiągnąć poziom +4,3% r/r w analogicznym okresie.

In Q2 2021, Poland's GDP recorded a big jump in dynamics (+11.2% y/y). In Q3, the level of dynamics was already significantly lower, reaching the level of +5.3%. Against the backdrop of the EU, GDP was characterized by less volatility, as Q2 the whole EU saw a growth of 14.2% y/y, followed by 4.2% y/y increase in Q3.

According to the European Commission forecasts, Poland's GDP is expected to grow at 5.2% y/y in 2022. According to the EC, this result will be better than the one recorded in the eurozone and in the EU as a whole, where the expected growth should reach +4.3% y/y in the corresponding period.

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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat, GUS, MFW, IPAG - Instytut Prognoz i Analiz Gospodarczych



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

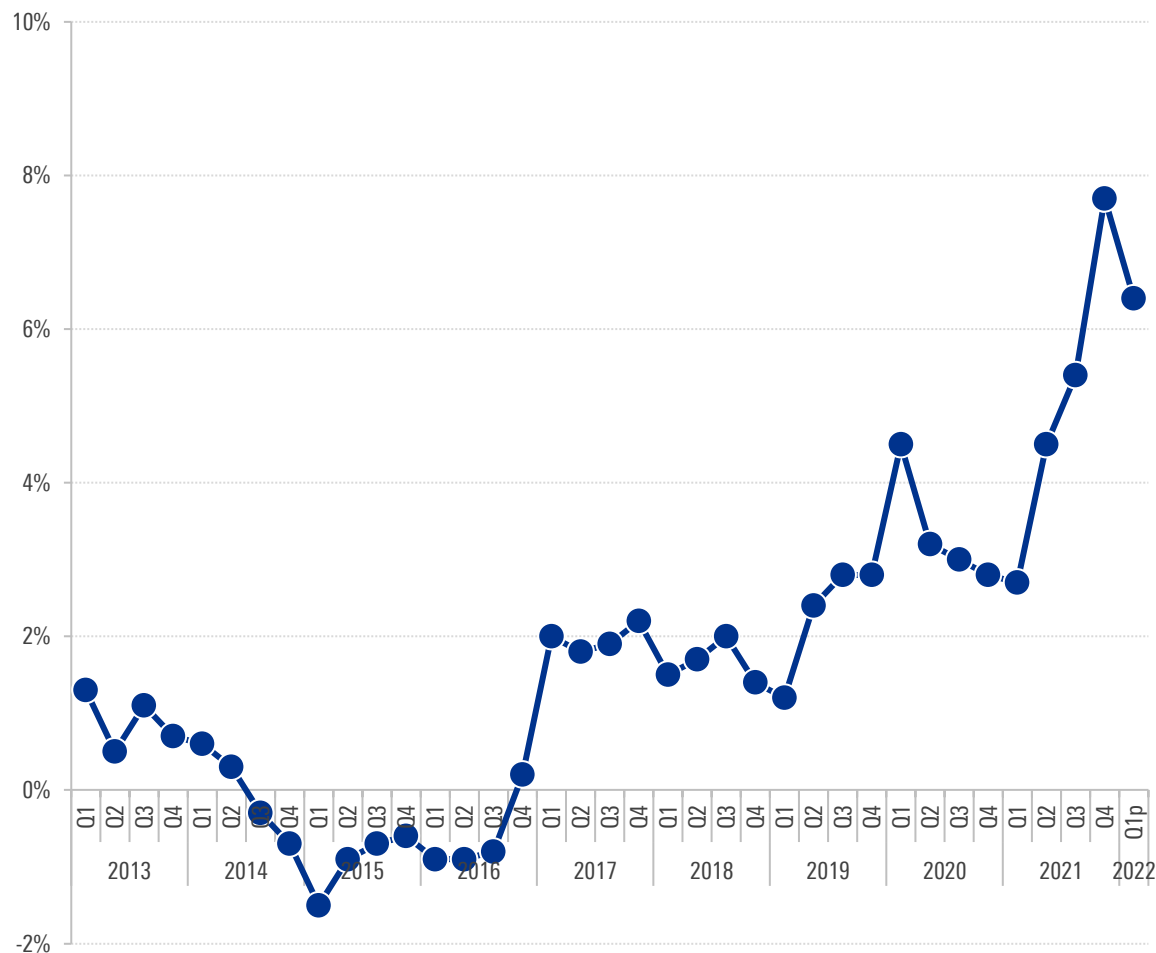
Poland: consumer prices (y/y change)

3,4% 2020

5,1% 2021

W całym 2021 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce wzrosły o 5,1% względem 2020 roku. Na przestrzeni roku inflacja wykazywała mocny trend wzrostowy notując w kolejnych kwartałach dynamikę 2,7%, 4,5%, 5,4%, 7,7% r/r. Według prognoz Instytutu Prognoz i Analiz Gospodarczych inflacja w I kwartale 2022 roku wyniesie 6,4% i 5,2% w całym roku.

Throughout 2021, the prices of consumer goods and services in Poland increased by 5.1% relative to 2020. Throughout the year, inflation showed a strong upward trend, growing in subsequent quarters by 2.7%, 4.5%, 5.4%, 7.7% y/y. According to IPAG forecasts, inflation in Q1 2022 will amount to 6.4% and 5.2% in full 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

5,4% 2021

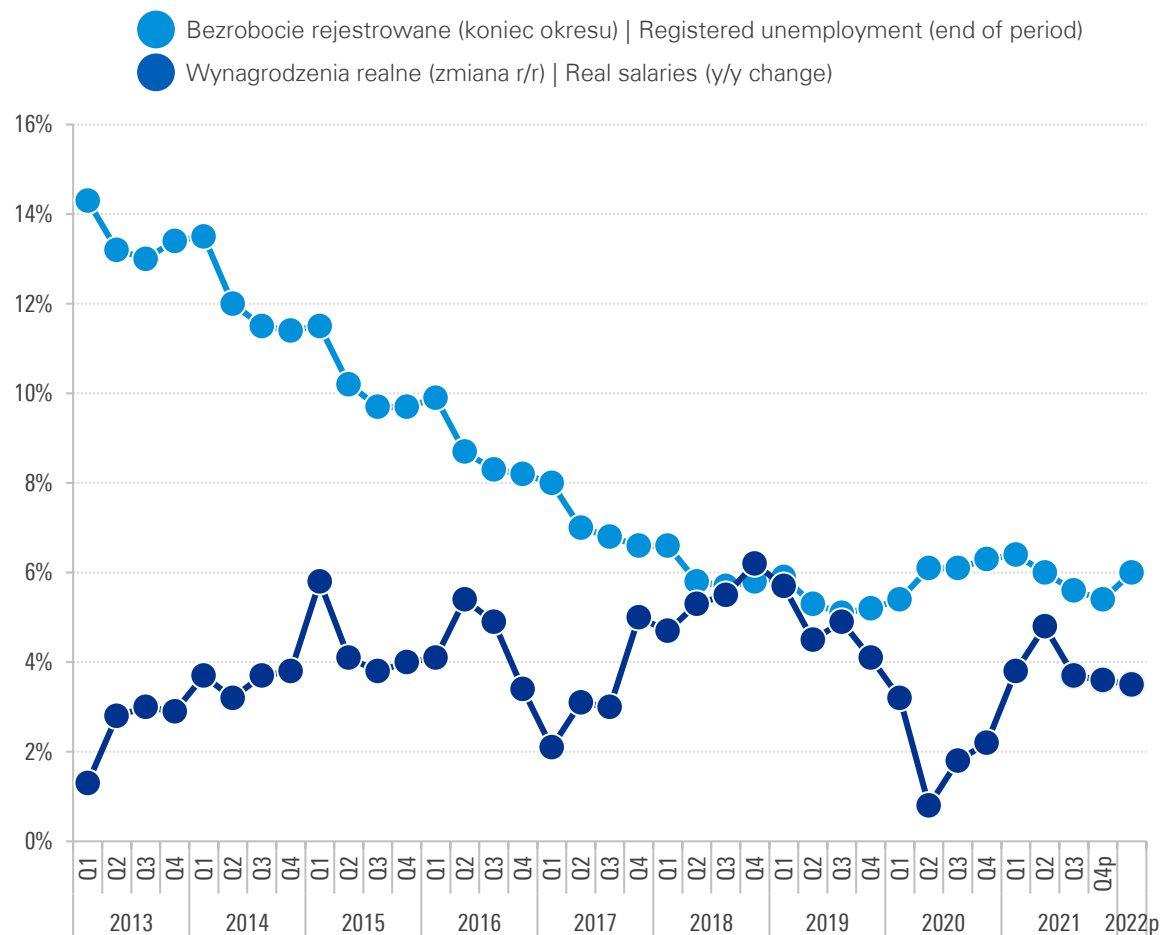
Bezrobocie na koniec I kwartału 2021 roku było najwyższe od 3 lat (6,4%). Niemniej, w kolejnych kwartałach stopa bezrobocia wyraźnie malała i na koniec roku wyniosła 5,4%. IPAG szacuje, że średnioroczne bezrobocie w 2021 roku usytuowało się na poziomie 5,8%.

Wynagrodzenia realne brutto w Polsce III kwartale 2021 roku wzrosły o 3,6% r/r. IPAG szacuje taką samą dynamikę w IV kwartale, co miałyby się przełożyć na przeciętny wzrost wynagrodzeń w całym roku o 3,7% r/r.

Unemployment at the end of the first quarter of 2021 was the highest in the last 3 years (6.4%). However, in the following quarters, the unemployment rate was falling and stood at 5.4% at the end of the year. IPAG estimates that average annual unemployment in 2021 stood at the level of 5.8%.

Gross real wages in Poland in 2021 grew at a rate of 3.8% in Q1 and 4.8% in Q2. IPAG estimates indicate the same dynamic in Q1, which would mean that in average salaries would grow by 3.7% y/y in 2021.

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

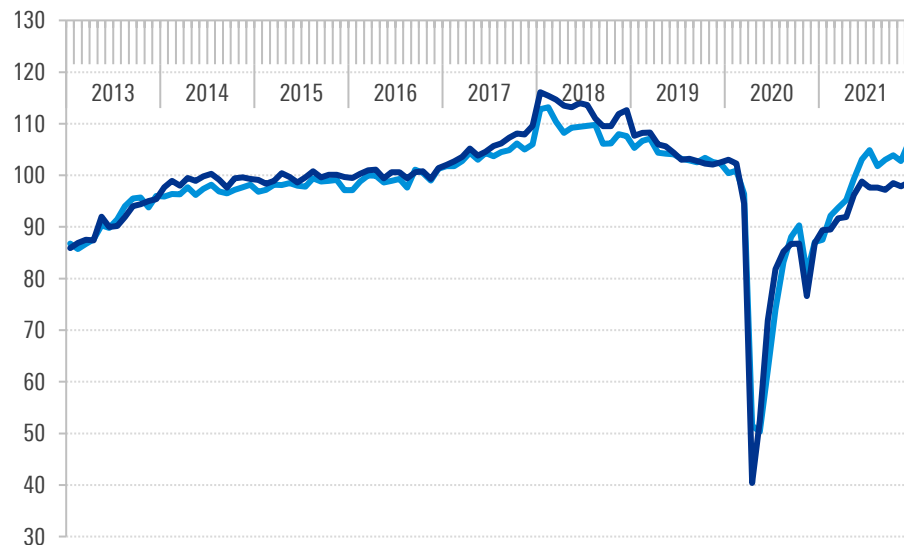
Poland: sentiment indices

Odczyty wskaźnika koniunktury przedsiębiorstw z końcówki 2021 roku znajdują się już na poziomie z 2019 roku, znajdując się przy tym w trendzie wzrostowym. Inaczej wygląda wskaźnik ufności konsumenckiej, którego wynik mocno spadł w końcu roku. Ostatni raz wynik był niższy w okresie od kwietnia do maja 2020 roku.

Przedsiębiorstwa | Enterprises

106,4 98,6 12/21

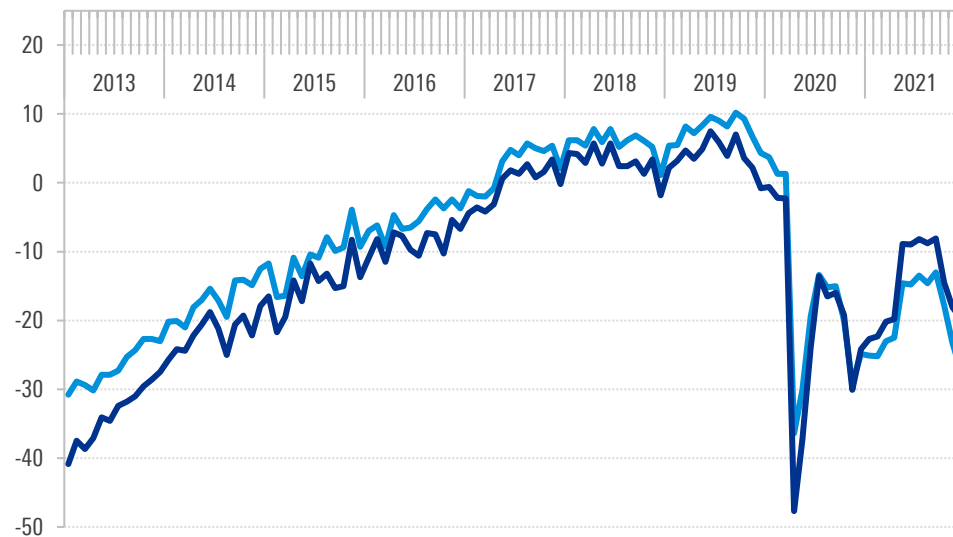
— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective



Konsumenci | Consumers

-27,3 -19,7 12/21

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek i przemysł motoryzacyjny w UE

Automotive retail and manufacturing in the EU



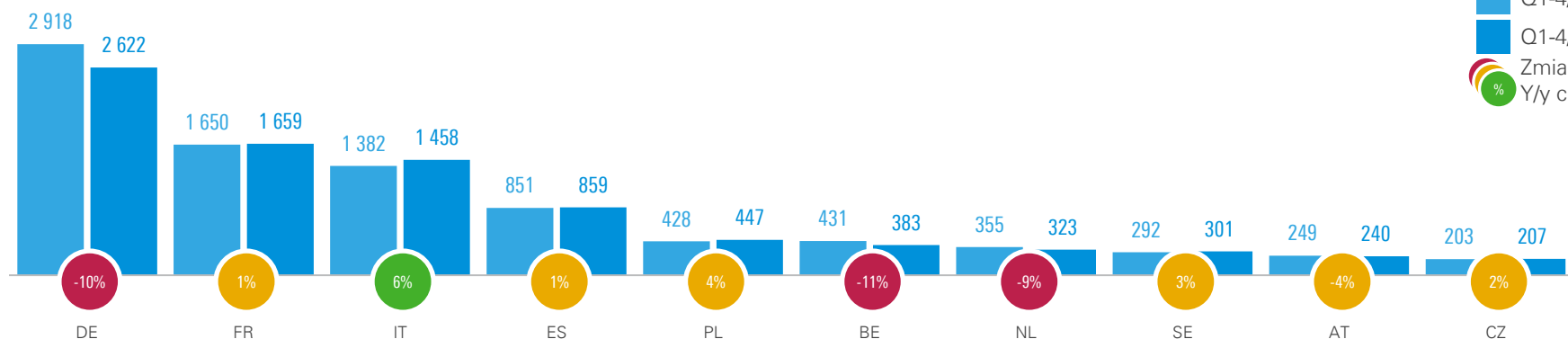
Rejestracje nowych SO w UE27 (w tys.) New PC registrations in EU27 (in thousands)

9 701 (-2,4%) Q1-4/21

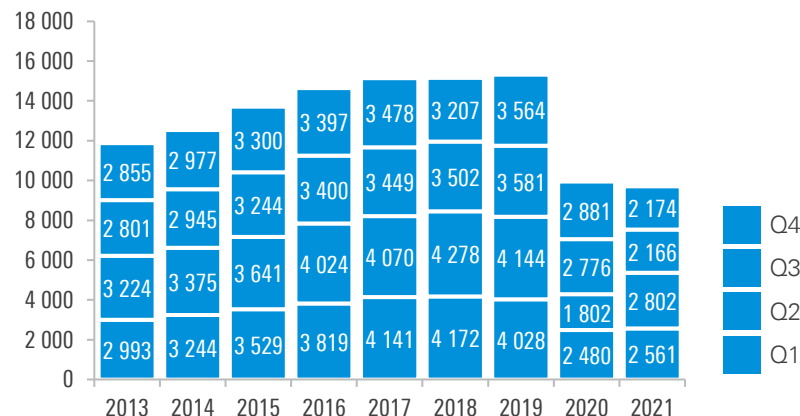
W ciągu całego 2021 roku liczba nowych samochodów osobowych w Unii Europejskiej powiększyła się o 9,7 mln sztuk, co oznacza spadek sprzedaży względem ubiegłego roku o 2,4%. Spośród 10 największych rynków UE 6 odnotowało zwiększoną liczbę sprzedaży, z czego najwyższa dynamika była we Włoszech (1,5 mln, +6% r/r). Lider europejskiego rynku motoryzacyjnego (Niemcy) odnotował największy nominalny spadek sprzedaży (2,6 mln, -296 tys. szt. r/r).

For the full year 2021, the number of newly registered passenger cars in the European Union reached 9.7 million units, representing a 2.4% decrease in sales from last year. Of the 10 largest EU markets, 6 reported increased sales volumes, with the highest growth rate in Italy (1.5 million, +6% y/y). The leader of the European automotive market (Germany) recorded the largest decline in sales in nominal terms (2.6 million, -296 thousand units y/y).

Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



Rejestracje ogółem | Total registrations

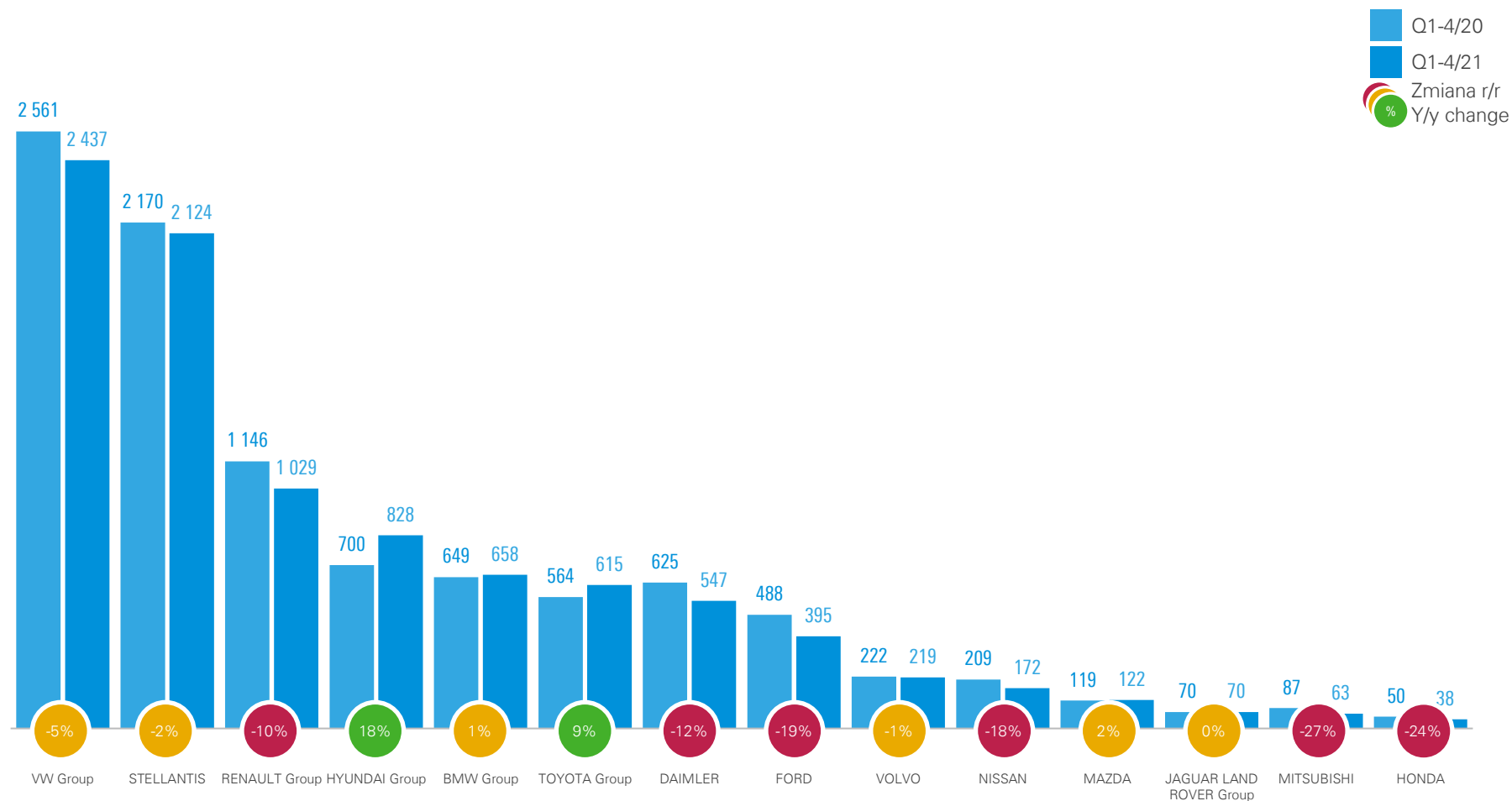


Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



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



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



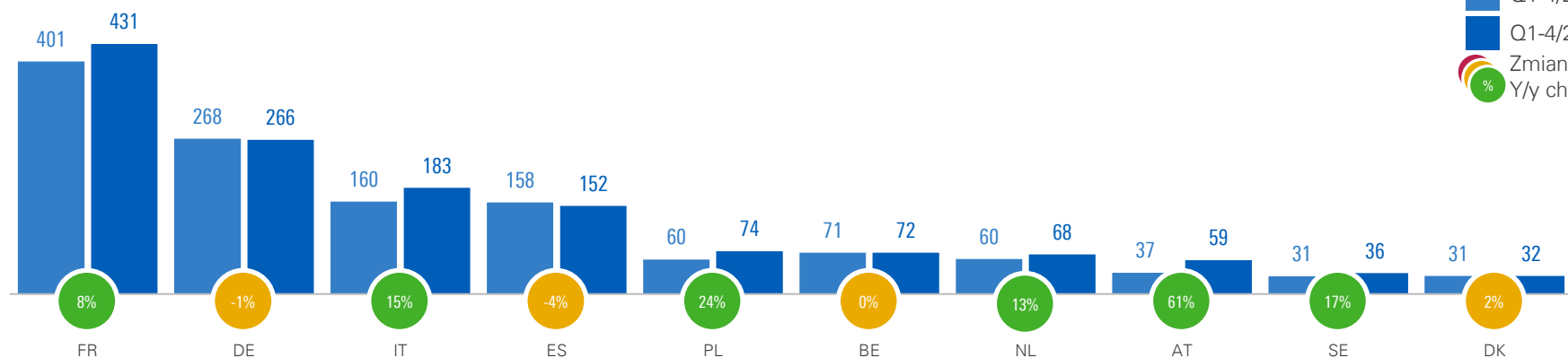
Rejestracje nowych SD<=3,5t w UE27 (w tys.) New LCV<=3.5t registrations in EU27 (in thousands)

1 561 (+8,6%) Q1-4/21

W całym 2021 roku zarejestrowano w Unii Europejskiej blisko 1,6 mln nowych samochodów dostawczych, co przekłada się na wzrost o 8,6% r/r. Zdecydowanie najwięcej SD pojawiło się we Francji (431 tys., +8% r/r). Wysoka dynamika wzrostowa zaobserwowana była przede wszystkim w Austrii (59 tys., +61% r/r), ale także w Polsce (74 tys., +24% r/r), Szwecji (36 tys., +17% r/r), Włoszech (183 tys., +15% r/r) oraz w Niemczech (266 tys., +1% r/r).

Throughout 2021, nearly 1.6 million new LCVs were registered in the European Union, which represents an increase of 8.6% y/y. Definitely the largest number of LCVs appeared in France (431 thousand, +8% y/y). High growth rates were observed primarily in Austria (59 thousand, +61% y/y), but also in Poland (74 thousand, +24% y/y), Sweden (36 thousand, +17% y/y), Italy (183 thousand, +15% y/y) and the Netherlands (68 thousand, +13% y/y).

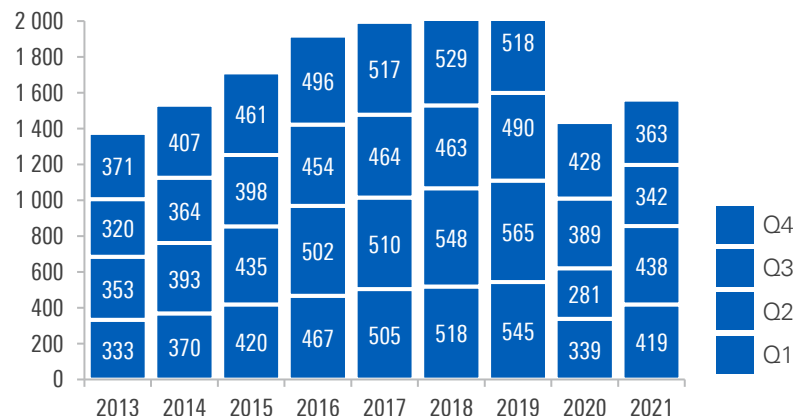
Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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





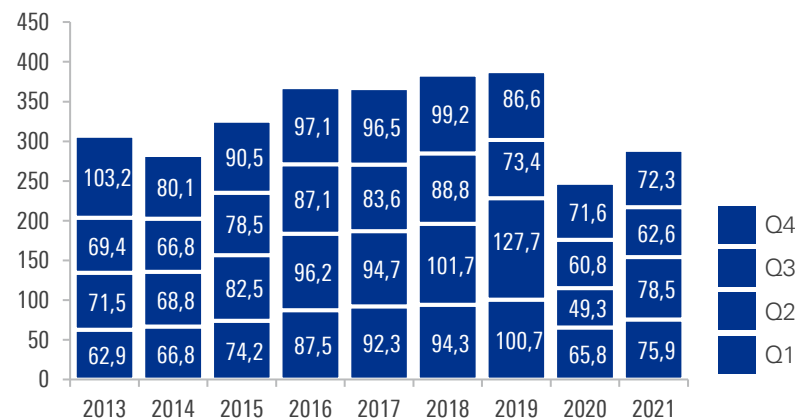
Rejestracje nowych SC>3,5t w UE27 (w tys.) New HCV>3.5t registrations in EU27 (in thousands)

289,3 (+16,9%) Q1-4/21

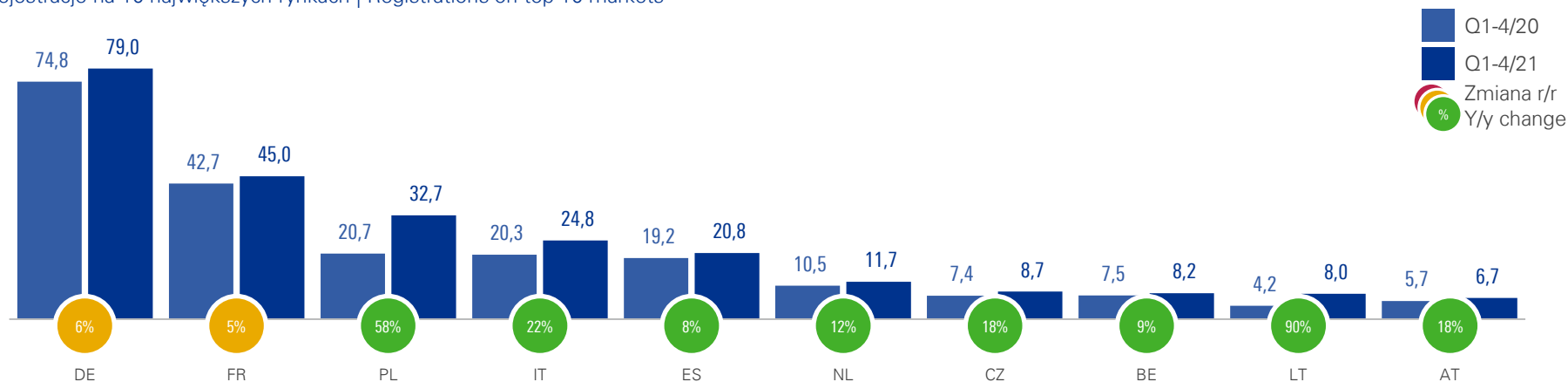
W 2021 roku w całej UE pojawiło się ponad 289 tys. nowych samochodów ciężarowych, czyli o 16,9% więcej niż w 2020 roku. Najwięcej nowych SC pojawiło się w Niemczech (79 tys., +6% r/r), Francji (45 tys., +5% r/r) oraz Polsce (32,7 tys., +58% r/r), natomiast najwyższe tempo wzrostu zaobserwowano na Litwie (8 tys., +90% r/r) – pozostającej na dziewiątym miejscu w zestawieniu.

In 2021, more than 289 thousand new HCVs appeared across the EU, 16.9% more than in 2020. The largest number of new HCVs appeared in Germany (79 thousand, +6% y/y), France (45 thousand, +5% y/y) and Poland (32.7 thousand, +58% r/r) while the highest growth was noted in Lithuania (8 thousand, +90% y/y) – remaining ninth in the ranking.

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



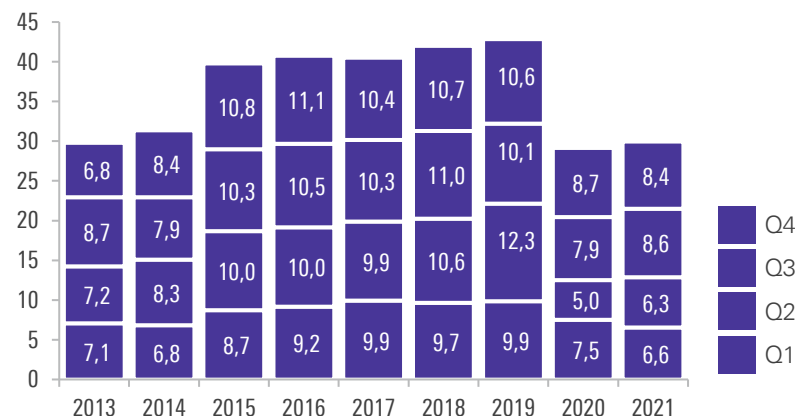
Rejestracje nowych BUS>3,5t w UE27 (w tys.) New BUS>3.5t registrations in EU27 (in thousands)

29,9 (+2,7%) Q1-4/21

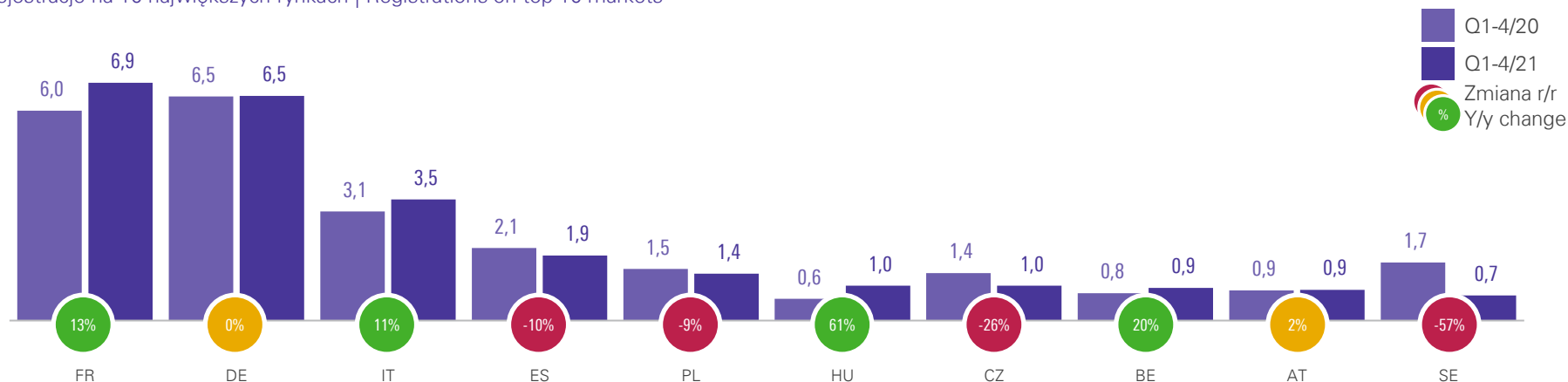
W ciągu całego 2021 roku pojawiło się w UE prawie 30 tys. nowych autobusów, czyli nieznacznie więcej (+2,7%) niż w roku ubiegłym. Najwięcej nowych autobusów pojawiło się we Francji (6,9 tys., +13% r/r), która nieznacznie wyprzedziła drugi w zestawieniu rynek niemiecki (6,5 tys. +0,2% r/r). Wysoką dynamiką wzrostu w porównaniu z 2020 rokiem odznaczyły się Węgry (1 tys., +61% r/r).

Throughout 2021, almost 30 thousand new BUSES appeared in the EU, slightly more (+2.7%) than last year. Most new BUSES appeared in France (6.9 thousand, +13% y/y), which slightly overtook the second in the ranking German market (6.5 thousand +0.2% y/y). Hungary (1 thousand, +61% y/y) was characterized by high growth dynamics.

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



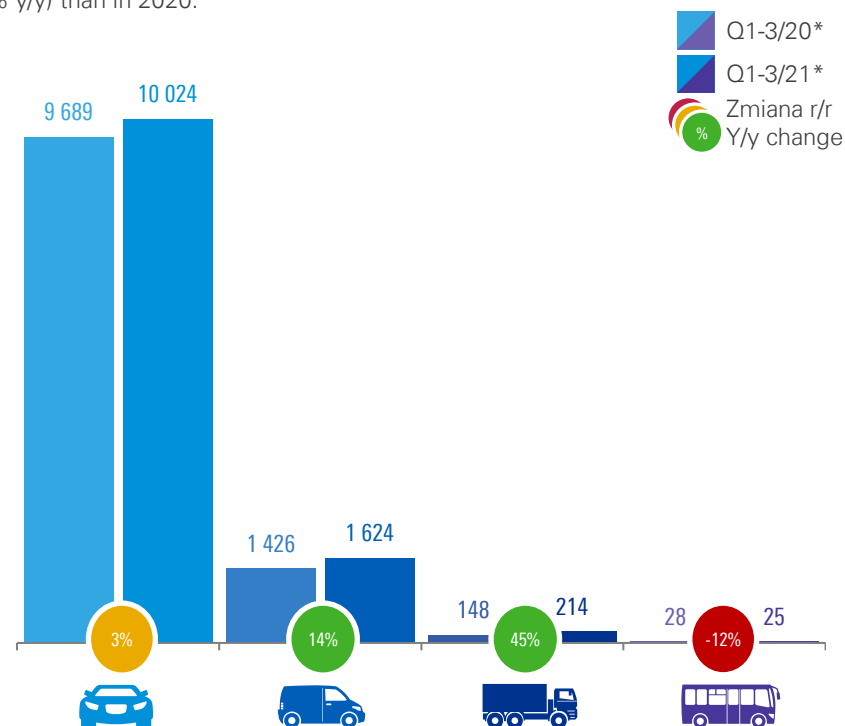
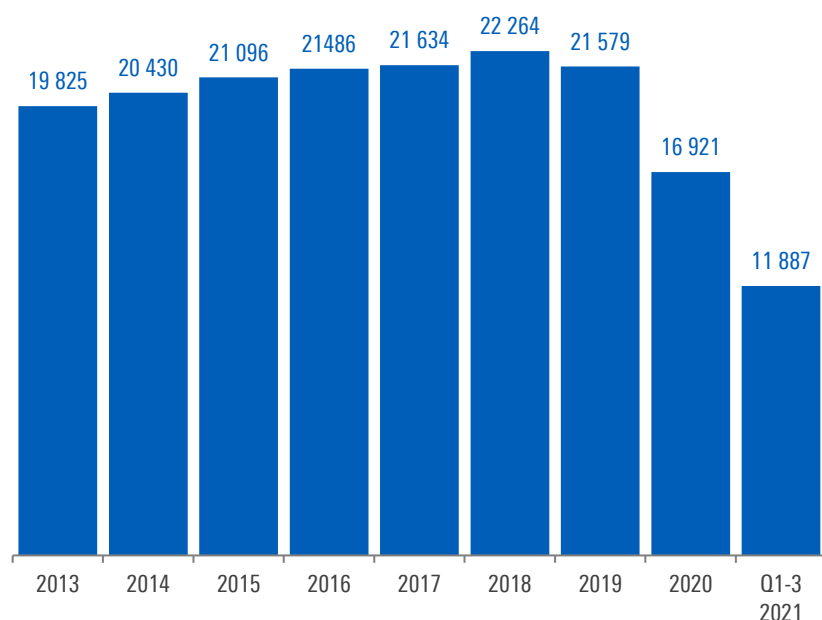
Produkcja pojazdów w Europie (w tys.)

Production of vehicles in Europe (in thousands)

11 887 (+5,3%) Q1-3/21*

Pierwsze III kwartały 2021 roku przyniosły wzrost liczby wyprodukowanych samochodów względem analogicznego okresu w roku ubiegłym (11,9 tys., +5,3% r/r). Wzrost zaobserwowany został w kategorii pojazdów ciężarowych (+45% r/r), dostawczych (+14% r/r) oraz osobowych (+3%). Nieco mniej niż w 2020 roku wyprodukowano autobusów (-12% r/r).

The first three quarters of 2021 brought an increase in the number of cars produced compared to the same period last year (11.9 thousand, +5.3% y/y). The increase was observed in the category of trucks (+45% y/y), commercial vehicles (+14% y/y) and passenger cars (+3%). Slightly fewer buses were produced (-12% y/y) than in 2020.



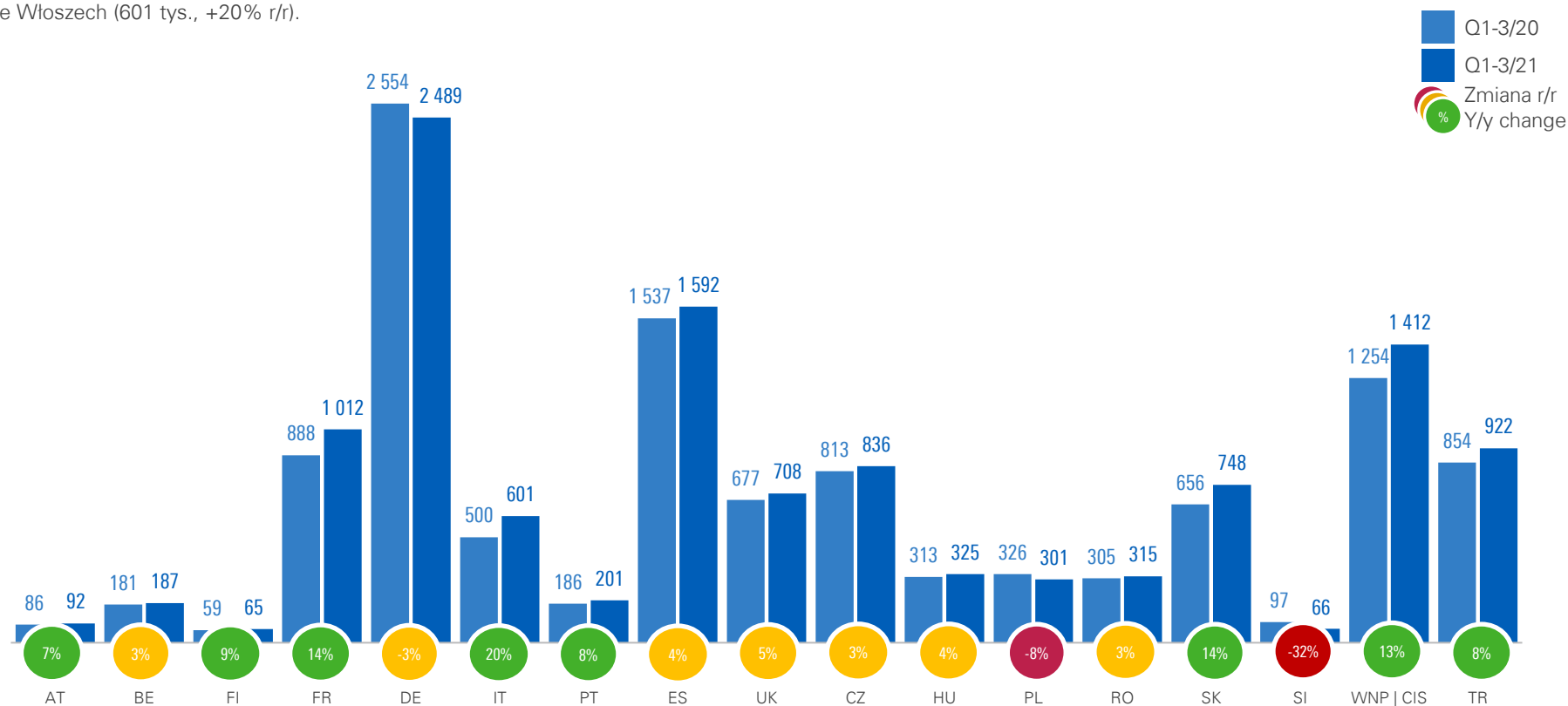
*Dane za Q1-Q3 nie obejmują Holandii i Szwecji | *Data for Q1-Q3 does not cover the Netherlands and Sweden.
Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują jednośladów. | All changes calculated y/y. PTW not included.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / OICA



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

W ciągu pierwszych III kw. 2021 roku nastąpił wzrost liczby wyprodukowanych pojazdów samochodowych rok do roku w większości najważniejszych pod tym kątem krajach Europy. Mniej samochodów niż tym samym okresie w 2020 roku wyjechało z fabryk w Niemczech (2,5 mln, -3% r/r) Polsce (315 tys., -8% r/r) oraz Słowenii (66 tys., -32% r/r). Największa dynamika wzrostowa obserwowana była we Włoszech (601 tys., +20% r/r).

In the first three quarters of 2021, there was a year-on-year increase in the number of motor vehicles produced in most of the major European countries. Fewer cars than in the same period of 2020 left factories in Germany (2.5 million, -3% y/y), Poland (315 thousand, -8% y/y) and Slovenia (66 thousand, -32% y/y). The highest positive dynamics was observed in Italy (601 thousand, +20% y/y).



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

Program „Mój elektryk” – rusza nabór wniosków dla przedsiębiorców

“My Electric Vehicle” support scheme now open for applications from business owners

„Mój elektryk” to program realizowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Celem programu jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza i obniżenie zużycia paliw emisyjnych w transporcie poprzez dofinansowanie zakupu (lub leasingu) pojazdów zeroemisyjnych.

Łączny budżet programu to obecnie 700 mln zł (pierwotny budżet 500 mln został zwiększony o 200 mln zł). Od 12 lipca wnioski o dofinansowanie w ramach programu mogły składać osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami.

Od 22 listopada br. rozpocznie się natomiast nabór wniosków dla podmiotów innych niż osoby fizyczne, w tym dla przedsiębiorstw.

Nabór potrwa do 30 września 2025 r., o ile wcześniej nie wyczerpie się budżet programu.

Czego dotyczy dofinansowanie

Dofinansowanie ma formę dotacji do kosztów zakupu nowych pojazdów zeroemisyjnych oraz opłat ustalonych w umowach leasingowych.

Zgodnie z definicją zawartą w programie „Mój elektryk”, nowym pojazdem zeroemisyjnym jest pojazd zeroemisyjny kategorii M1, M2, M3, N1, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, który jest fabrycznie nowy i nie był przed zakupem zarejestrowany lub pojazd zakupiony i zarejestrowany przez dealera samochodowego, importera lub firmę leasingową, z przebiegiem kilometrowym nie wyższym niż 50 km.

Przedsiębiorstwa mogą uzyskać dofinansowanie na zakup lub leasing pojazdu o zeroemisyjnym napędzie (elektrycznego lub wodorowego) o wartości nieprzekraczającej 225 000 zł brutto.

Wsparcie obejmuje samochody osobowe oraz dostawcze, autobusy, a także pojazdy kategorii L (m.in. motocykle i motorowery). Program nie dotyczy pojazdów hybrydowych. Pojazd objęty dofinansowaniem nie będzie mógł być odsprzedany przez co najmniej 24 miesiące.

“My Electric Vehicle” (“Mój Elektryk”) is a new support scheme handled by the National Fund for Environmental Protection and Water Management (NFEPWM), the goal of which is to reduce air pollutant emissions and decrease consumption of high-emission fuels in transport, primarily through co-financing purchase (or lease) of zero-emission vehicles.

Currently, the total scheme budget amounts to PLN 700 million (meaning an increase by PLN 200 million of the original amount of PLN 500 million). From 12 July 2021, applications under the scheme may be submitted by individuals not conducting business activity.

Starting from 22 November 2021, however, the scheme can be joined by entities other than natural persons, including enterprises.

The call for applications will last until 30 September 2025, provided the budget pool is not exhausted earlier.

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.

As defined by the scheme rules, a ‘brand-new zero-emission vehicle’ means an M1, M2, M3, N1, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, or L7e-category vehicle, which comes straight from the factory and was not registered before purchase, or a vehicle purchased and registered by a car dealer, importer or leasing company, with a mileage not exceeding 50 km.

The scheme offers business entities an opportunity to be granted a subsidy for the purchase or lease of a zero-emission vehicle (an electric or hydrogen-fuelled one) with a value not exceeding PLN 225,000 gross.

The scheme covers passenger cars, vehicles for the carriage of goods, buses and L-category means of transportation (such as mopeds and motorcycles). However, the scheme will not cover hybrid vehicles. Importantly, a vehicle covered by the subsidy cannot be re-sold for at least 24 months.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Program „Mój elektryk” – rusza nabór wniosków dla przedsiębiorców

“My Electric Vehicle” support scheme now open for applications from business owners

Wysokość dofinansowania

Wysokość dofinansowania w ramach programu dla przedsiębiorstw wynosić będzie:

- w przypadku samochodów osobowych (kategoria M1):
 - 18 750 zł;
 - 27 000 zł w przypadku deklaracji przebiegu rocznego powyżej 15 tys. km;
- w przypadku samochodów dostawczych o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t (kategoria N1) oraz autobusów (kategorie M2 i M3):
 - do 20 proc. kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 50 000 zł;
 - do 30 proc. kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 70 000 zł w przypadku deklaracji rocznego przebiegu powyżej 20 tys. km;
- w przypadku pojazdów dwu lub trójkołowych (kategorie L1e-L7e): 4 000 zł.

Okres kwalifikowalności kosztów (w którym poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane) obejmuje okres od 1 maja 2020 r. do 31 grudnia 2025 r.

Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych w ramach programu. Obejmują one koszty związane z zakupem nowych pojazdów zeroemisyjnych wskazanych kategorii, a także opłatę wstępną i opłatę transferową (w wysokości do 1,5 proc. opłaty wstępnej) ustalone w umowach leasingu dotyczących pojazdów zeroemisyjnych.

Value of subsidy

The value of the subsidy for business will be:

- for passenger cars (M1 category):
 - PLN 18,750;
 - PLN 27,000 for a declared annual mileage of above 15k km;
- for vehicles for the carriage of goods having a maximum mass not exceeding 3.5 tonnes (N1 category) and buses (M2 and M3 categories):
 - up to 20 percent of eligible costs, not more than PLN 50,000;
 - up to 30 percent of eligible costs, not more than PLN 70,000 for a declared annual mileage of above 20k km;
- for mopeds and motor tricycles (L1e-L7e categories): PLN 4,000.

The cost eligibility period (during which the incurred expenditures can be claimed as eligible costs) starts on 1 May 2020 and ends on 31 December 2025.

The eligibility of costs is determined in accordance with the scheme guidelines. Eligible costs cover expenses related to the purchase of zero-emission vehicles in the specified categories, as well as down payments and transfer fees (up to 1.5 percent of the down payment) set out in agreements of lease for zero-emission vehicles.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Program „Mój elektryk” – rusza nabór wniosków dla przedsiębiorców

“My Electric Vehicle” support scheme now open for applications from business owners

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

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

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

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wsparcie na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru

Support for the electric vehicle charging and hydrogen refueling infrastructure

7 stycznia 2022 r. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej rozpocznie nabór wniosków w programie „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”. Od 13 grudnia 2021 r. przyjmowane będą wnioski o dofinansowanie inwestycji w rozbudowę lub modernizację elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej w ramach programu „Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych”, przeznaczonego dla operatorów systemów dystrybucyjnych.

Wsparcie dotyczące budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru będzie miało formę bezzwrotnej dotacji, z której będą mogli skorzystać przedsiębiorcy, samorządy, wspólnoty i spółdzielnie mieszkaniowe oraz rolnicy. Budżet programu wynosi 870 mln zł. Dodatkowo 1 mld zł zostanie przeznaczona na rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

Wnioski będzie można składać nie dłużej niż do wyczerpania alokacji środków.

Wsparcie na infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru

Program „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” przewiduje dofinansowanie przedsięwzięć polegających na: budowie ogólnodostępnych stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 50 kW albo przebudowie ogólnodostępnych stacji ładowania skutkujące przyrostem jej mocy do mocy nie mniejszej niż 50 kW (budżet 630 mln zł), budowie stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW, innych niż ogólnodostępne stacje ładowania (budżet 70 mln zł), utworzeniu punktów ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW, wyłącznie na potrzeby własne, które nie będą wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania (budżet 70 mln zł), a także budowie lub przebudowie ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru (budżet 100 mln zł).

Łącznie w ramach realizacji programu planuje się stworzenie lub przebudowanie 17 760 różnego typu punktów i stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz 20 stacji tankowania wodoru.

On 7 January 2022, the National Fund for Environmental Protection and Water Management is to launch a call for applications under the program “Support for the construction electric vehicle charging and hydrogen refuelling infrastructure”. From 13 December 2021, applications for subsidizing investments in the expansion or modernization of the electric power distribution grid will be accepted under the program “Expansion of electric power infrastructure for the development of electric vehicle charging stations”, intended for distribution system operators.

The support for the construction of electric vehicle charging stations and hydrogen refuelling infrastructure will be granted in the form of non-refundable subsidies, intended for businesses, local governments, housing communities and cooperatives, as well as farmers. PLN 870 million will be allocated to support such projects. Additional PLN 1 billion will be available for expansion of electric power infrastructure for the development of electric vehicle charging stations.

Subsidy applications may be submitted until the allocated funds are exhausted.

Support for the electric vehicle charging and hydrogen refuelling infrastructure

The program “Support for the construction electric vehicle charging and hydrogen refuelling infrastructure” is to support undertakings consisting in: construction of publicly available charging stations with capacity of up to 50kW or adaptation of the existing publicly available charging stations to increase their capacity to at least 50 kW (a pool of PLN 630 million), construction of charging stations other than publicly available ones, with the capacity of at least 22 kW (pool: PLN 70 million), construction of chargers with the capacity of at least 22 kW for own purposes, not used for rendering charging services (pool: PLN 70 million) and construction or adaptation of publicly available hydrogen refuelling infrastructure (pool: PLN 100 million).

The project envisages construction/re-construction of 17,760 different electric vehicle chargers and charging stations and of 20 hydrogen refuelling stations.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wsparcie na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru

Support for the electric vehicle charging and hydrogen refueling infrastructure

Z kolei rozwojowi sieci dystrybucyjnej ma służyć program: „Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych”, który jest skierowany do operatorów systemu dystrybucyjnego (OSD). Jego budżet wynosi 1 mld zł, a wsparcie w formie dotacji będzie przeznaczone na budowę, rozbudowę i modernizację około 4000 km linii elektroenergetycznych oraz stworzenie około 800 stacji transformatorowo-rozdzielczych.

Wysokość dofinansowania i nabór wniosków

Wysokość dotacji w ramach programu dotyczącego wsparcia infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru będzie wynosić, w zależności od rodzaju infrastruktury:

- w przypadku stacji ładowania ogólnodostępnych o mocy od 50 kW do 150 kW – 30 proc. (lub 45 proc. w gminach poniżej 100 tys. mieszkańców lub gdy na terenie gminy zostało zarejestrowanych mniej niż 60 tys. pojazdów samochodowych lub gdy przypada mniej niż 400 pojazdów samochodowych na 1 tys. mieszkańców), a w przypadku stacji ładowania ogólnodostępnych o mocy powyżej 150 kW – 50 proc.;
- w przypadku stacji ładowania innych niż ogólnodostępne – 25 proc.;
- w przypadku ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru – 50 proc.

Wnioski o dofinansowanie będzie można składać od 7 stycznia 2022 r. do 31 marca 2022 r., jednak nie dłużej niż do wyczerpania alokacji środków.

Dofinansowanie w ramach programu rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych będzie dostępne w formie dotacji w wysokości do 60 proc. kosztów kwalifikowanych inwestycji.

Wnioski o dofinansowanie będzie można składać w okresie od 13 grudnia 2021 r. do 28 lutego 2022 r., jednak nie dłużej niż do wyczerpania alokacji środków.

In turn, the expansion of the distribution grid is to be supported by the program: “Expansion of electric power infrastructure for the development of electric vehicle charging stations”, intended for distribution network operators (DNOs). Under the program, valued at PLN 1 billion, subsidies will be granted to support construction, re-construction, and modernization of around 4,000 km of electric power grids and construction of ca. 800 transformer/switching stations.

Funding and call for applications

Subsidisation under the program for supporting construction of electric vehicle charging and hydrogen refuelling infrastructure will amount to, depending on the type of infrastructure:

- for publicly available charging stations with the capacity between 50 kW and 150 kW - 30 percent (or 45 percent in communes, where the number of inhabitants does not exceed 100 thousand, with less than 60 thousand vehicles registered or where there are less than 400 vehicles per 1 thousand residents) and 50 percent for publicly available charging stations with the capacity of above 150 kW;
- for charging stations other than the publicly available ones - 25 percent;
- for publicly available hydrogen refuelling stations - 50 percent.

Subsidy applications may be submitted from 7 January 2022 to 31 March 2022, but no longer than until the allocated funds are exhausted.

Funding under the program for the expansion of electric power infrastructure for the development of electric vehicle charging stations will be available in the form of subsidies covering up to 60 percent of the investment's eligible costs.

Subsidy applications may be submitted from 13 December 2021 to 28 February 2022, but no longer than until the allocated funds are exhausted.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wsparcie na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru

Support for the electric vehicle charging and hydrogen refueling infrastructure

Jak możemy pomóc?

KPMG oferuje wsparcie w przygotowaniu dokumentacji niezbędnej do wnioskowania o dofinansowanie oraz jego rozliczeniu.

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

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

Mirosław Michna

Partner, Tax

T: +48 12 424 94 09

E: mmichna@kpmg.pl

How can we assist you?

KPMG offers comprehensive support in the preparation of documentation necessary to apply for and settle the subsidy.

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowelizacja ustawy o elektromobilności – obowiązek instalacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych

Amendments to the Electromobility Act: obligation to install EV charging stations

2 grudnia br. Sejm uchwalił nowelizację ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Ustawa nowelizująca została skierowana do podpisu Prezydenta i wejdzie w życie w ciągu 14 dni od jej ogłoszenia w Dzienniku Ustaw.

Rozwiązania zawarte w nowelizacji mają na celu ułatwienie oraz przyspieszenie rozwoju elektromobilności w Polsce, a także dostosowanie istniejących przepisów do dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej w sprawach promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej, charakterystyki energetycznej budynków oraz efektywności energetycznej.

Jednym z nowych rozwiązań wprowadzanych przez nowelizację jest obowiązek projektowania oraz budowy budynków mieszkalnych i niemieszkalnych w sposób zapewniający zainstalowanie stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Obowiązek ten będzie miał zastosowanie również w przypadku istniejących budynków niemieszkalnych z więcej niż 20 stanowiskami postojowymi (takich jak np. sklepy, hotele, magazyny, budynki biurowe) oraz budynków poddawanych przebudowie albo remontowi.

Na czym polega i kogo dotyczy zmiana?

Nowelizacja implementuje do polskiego porządku prawnego przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 30 maja 2018 r., zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków oraz dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej, która przewiduje obowiązek wyposażania stanowisk postojowych przynależnych do nowych budynków mieszkalnych i niemieszkalnych we wstępną infrastrukturę kanałową, a w odniesieniu do budynków niemieszkalnych – również w punkty ładowania.

On 2 December 2021, the Lower House of the Polish Parliament passed the bill amending the act on Electromobility and Alternative Fuels, and certain other acts. The bill was signed by the President and is to enter into force 14 days after its publication in the Polish Journal of Laws.

The solutions provided for by the bill aim at simplifying and accelerating the development of electromobility in Poland, and are to adjust the existing regulatory framework to the directives of the European Parliament and of the Council on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, on common rules for the internal market for electricity, on the energy performance of buildings, and on energy efficiency.

One of the key amendments brought about by the bill consists in the new requirement to design and construct residential and non-residential buildings in a way that they can host EV charging stations. The requirement is also to cover the existing non-residential buildings offering at least 20 parking spaces (e.g. shops, hotels, warehouses or office premises) and buildings under reconstruction or renovation.

What will change and who will be affected?

The goal of the bill is to incorporate into national law provisions of Directive (EU) 2018/844 of the European Parliament And of The Council of 30 May 2018 amending Directive 2010/31/EU on the energy performance of buildings and Directive 2012/27/EU on energy efficiency bringing the requirement of pre-equipping parking spaces belonging to new residential and non-residential buildings with ducting infrastructure and, in the case of non-residential buildings, also with charging points.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowelizacja ustawy o elektromobilności – obowiązek instalacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych

Amendments to the Electromobility Act: obligation to install EV charging stations

Zgodnie z przepisami nowelizacji, budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje zapewniając zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne umożliwiających zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na pięć stanowisk postojowych (jeżeli te stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub przylegają do budynku).

Z kolei budynki mieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje zapewniając zainstalowanie kanałów na przewody i kable elektryczne na wszystkich stanowiskach postojowych, umożliwiających zainstalowanie punktów ładowania na każdym stanowisku postojowym (jeżeli te stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub przylegają do budynku).

Wymagania te mają zastosowanie również w przypadku budynków poddawanych przebudowie albo remontowi, w ramach których koszt wykonywanych prac związanych z przegrodami zewnętrznymi lub systemami technicznymi budynku wynosi więcej niż 25 proc. wartości budynku (nie wliczając wartości gruntu, na którym usytuowane są budynek i parking) oraz gdy koszty instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej nie przekraczają 7 proc. całkowitego kosztu przebudowy albo remontu. Przez przyleganie do budynku rozumie się powiązanie z tym budynkiem parkingu, pod względem własności lub używania na podstawie innego tytułu prawnego.

Ponadto w przypadku istniejących budynków niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych, właściciel lub zarządca budynku ma obowiązek zainstalować do dnia 1 stycznia 2025 r. co najmniej jeden punkt ładowania oraz kanały na przewody i kable elektryczne, tak aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych.

Pursuant to the bill, non-residential buildings with more than ten parking spaces shall be designed and constructed in a way that ensures the installation of at least one charging point and ducting infrastructure to enable the installation of at least one charging point for five parking spaces (where the car park is located inside the building or is physically adjacent to the building).

In turn, residential buildings with more than ten parking spaces shall be designed and constructed in a way that ensures the installation of ducting infrastructure for every parking space to enable the installation of charging points for electric vehicles at every parking space (where the car park is located inside the building or is physically adjacent to the building).

The above requirements are also to cover renovated and reconstructed buildings where the costs of works related to the building envelope or technical building systems exceed 25 percent of the building's value (excluding the value of the land on which the building and parking are located) and where the costs of installation of charging points and ducting infrastructure do not exceed 7 percent of the total reconstruction or renovation value. "Adjacent to the building" means that the car park is related to this building, in terms of ownership or use under a different legal title.

Moreover, for the existing non-residential buildings with more than twenty parking spaces, the owner or the property manager is required to install, by 1 January 2025, at least one charging point and ducting infrastructure, to enable installation of charging points for at least one in every five parking spaces.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowelizacja ustawy o elektromobilności – obowiązek instalacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych

Amendments to the Electromobility Act: obligation to install EV charging stations

Wsparcie na budowę infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych

7 stycznia 2022 r. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej rozpocznie nabór wniosków w programie „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”. Dotacje będą udzielane na inwestycje realizowane do 2028 roku. Wysokość dotacji w ramach programu dotyczącego wsparcia infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych będzie wynosić, w zależności od rodzaju infrastruktury:

- w przypadku stacji ładowania ogólnodostępnych o mocy nie mniejszej niż 50 kW i nie większej niż 150 kW – 30 proc. (lub 45 proc. w gminach poniżej 100 tys. mieszkańców lub gdy na terenie gminy zostało zarejestrowanych mniej niż 60 tys. pojazdów samochodowych lub gdy przypada mniej niż 400 pojazdów samochodowych na 1 tys. mieszkańców), a w przypadku stacji ładowania ogólnodostępnych o mocy do 150 kW – 50 proc.;
- w przypadku stacji ładowania innych niż ogólnodostępne – 25 proc.

Wnioski o dofinansowanie będzie można składać od 7 stycznia 2022 r. do 31 marca 2022 r., jednak nie dłużej niż do wyczerpania alokacji środków.

KPMG oferuje wsparcie w przygotowaniu dokumentacji niezbędnej do wnioskowania o dofinansowanie oraz jego rozliczeniu. Jeżeli są Państwo zainteresowani szczegółami dotyczącymi omawianego zagadnienia, prosimy o kontakt.

[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

Support for the EV charging infrastructure

On 7 January 2022, the National Fund for Environmental Protection and Water Management is to launch a call for applications under the program “Support for the electric vehicle charging and hydrogen refueling infrastructure”. The subsidies are to be granted to support investments carried out until 2028. The amount of subsidies under the program for supporting construction of electric vehicle charging infrastructure will be, depending on the infrastructure type:

- for publicly available charging stations with the capacity of more than 50 and less than 150 kW - 30 percent (or 45 percent in communes, where the number of inhabitants does not exceed 100 thousand or with less than 60 thousand vehicles registered or where there are less than 400 vehicles per 1 thousand residents) and 50 percent for publicly available charging stations with the capacity of above 150 kW;
- for charging stations other than the publicly available ones - 25 percent.

Subsidy applications may be submitted from 7 January 2022 to 31 March 2022, but no longer than until the allocated funds are exhausted.

KPMG offers comprehensive support in the preparation of documentation necessary to apply for and settle the subsidy.

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



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Samochody osobowe
Passenger cars



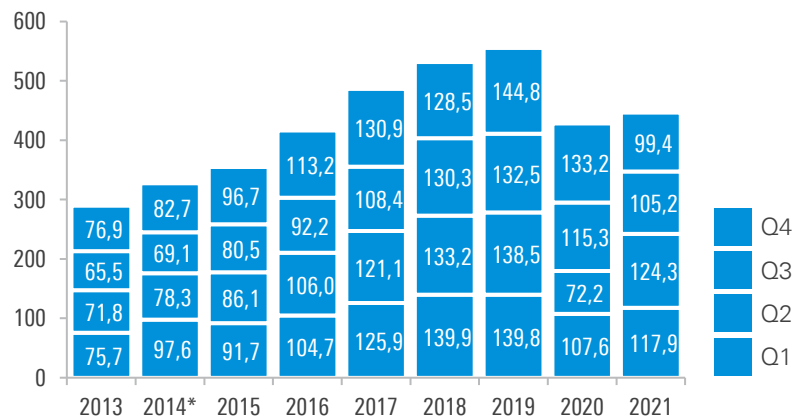
Rejestracje nowych SO (w tys.) New PC registrations (in thousands)

446,6 (+4,3%) Q1-4/21

W IV kwartale 2021 roku, liczba nowych samochodów osobowych zwiększyła się o 99,4 tys. dając łączną liczbę 446,6 tys. rejestracji w roku. Pomimo najłagodniejszego końca roku od 2015 roku, tempo wzrostu w całym roku wyniosło 4,3% r/r. Wzrost w 2021 roku został zapewniony przede wszystkim przez pojazdy o napędzie alternatywnym (+82% r/r), podczas gdy samochodów osobowych napędzanych benzyną i olejem napędowym przybyło wyraźnie mniej niż przed rokiem, odpowiednio -10,5% i -28,1%.

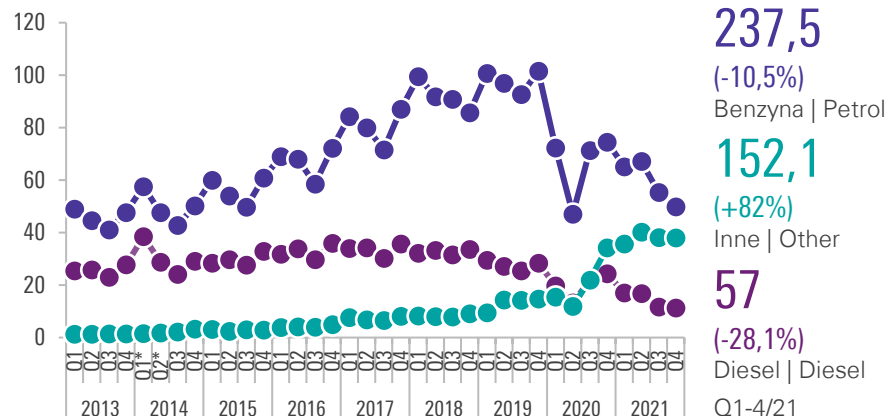
In Q4 2021, new passenger car registrations amounted to 99.4 thousand giving a total number of 446.6 thousand for the whole year. Despite the weakest end of the year since 2015, the growth rate in full year stood at 4.3%. The growth in 2021 was mainly provided by alternatively-fuelled vehicles (+82% y/y), while petrol and diesel passenger cars registrations fell compared to the previous year, -10.5% and -28.1% respectively.

Rejestracje ogółem | Total registrations

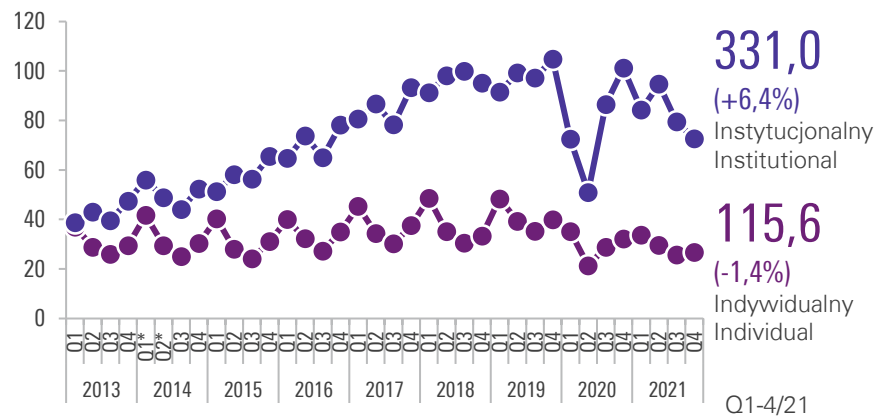


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type





Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys.)

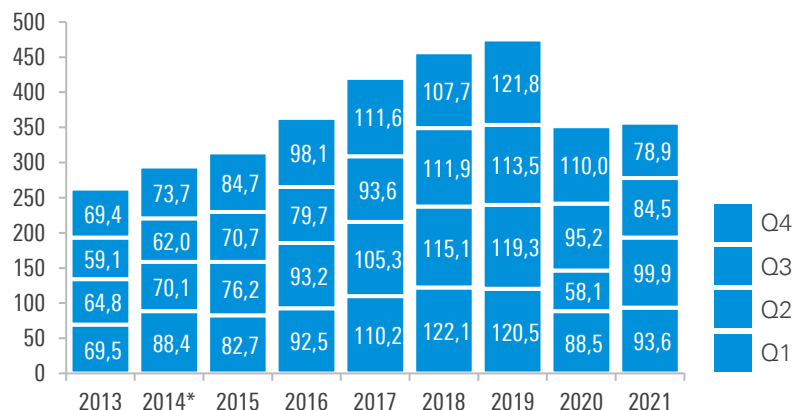
New PC registrations – mass-market brands (in thousands)

356,9 (+1,5%) Q1-4/21

W ciągu całego 2021 roku zarejestrowano łącznie blisko 357 tys. nowych samochodów osobowych marek popularnych, co przekłada się na wzrost o 1,5% względem 2020 roku. Na znaczeniu nabrały pojazdy o napędzie alternatywnym, których przybyło o prawie 80% więcej niż w 2020 roku. Zakupy w zdecydowanej większości dokonywane były przez klientów instytucjonalnych, którzy odpowiadali za 70% wszystkich nowych rejestracji, czyli 251 tys. (+3,2% r/r).

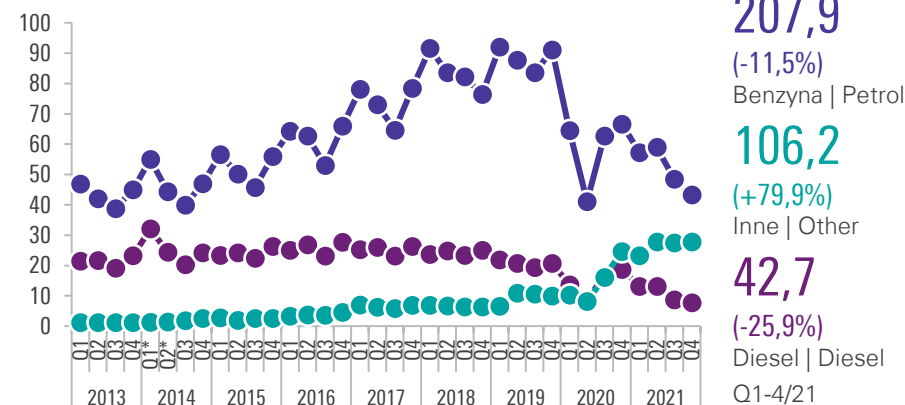
A total of nearly 357 thousand new passenger cars of popular brands were registered throughout 2021, which represents an increase of 1.5% over 2020. Vehicles with alternative drives gained in importance, with almost 80% more new vehicles than in 2020. The vast majority of purchases were made by institutional customers, who accounted for 70% of all new registrations, or 251 thousand (3.2% y/y).

Rejestracje ogółem | Total registrations

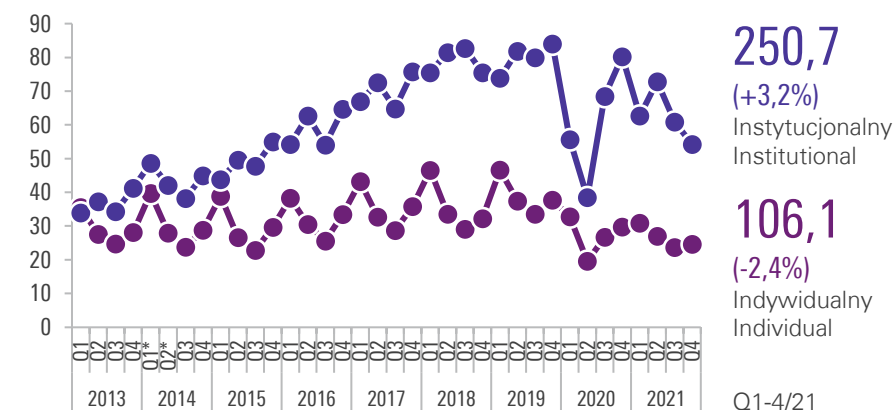


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type

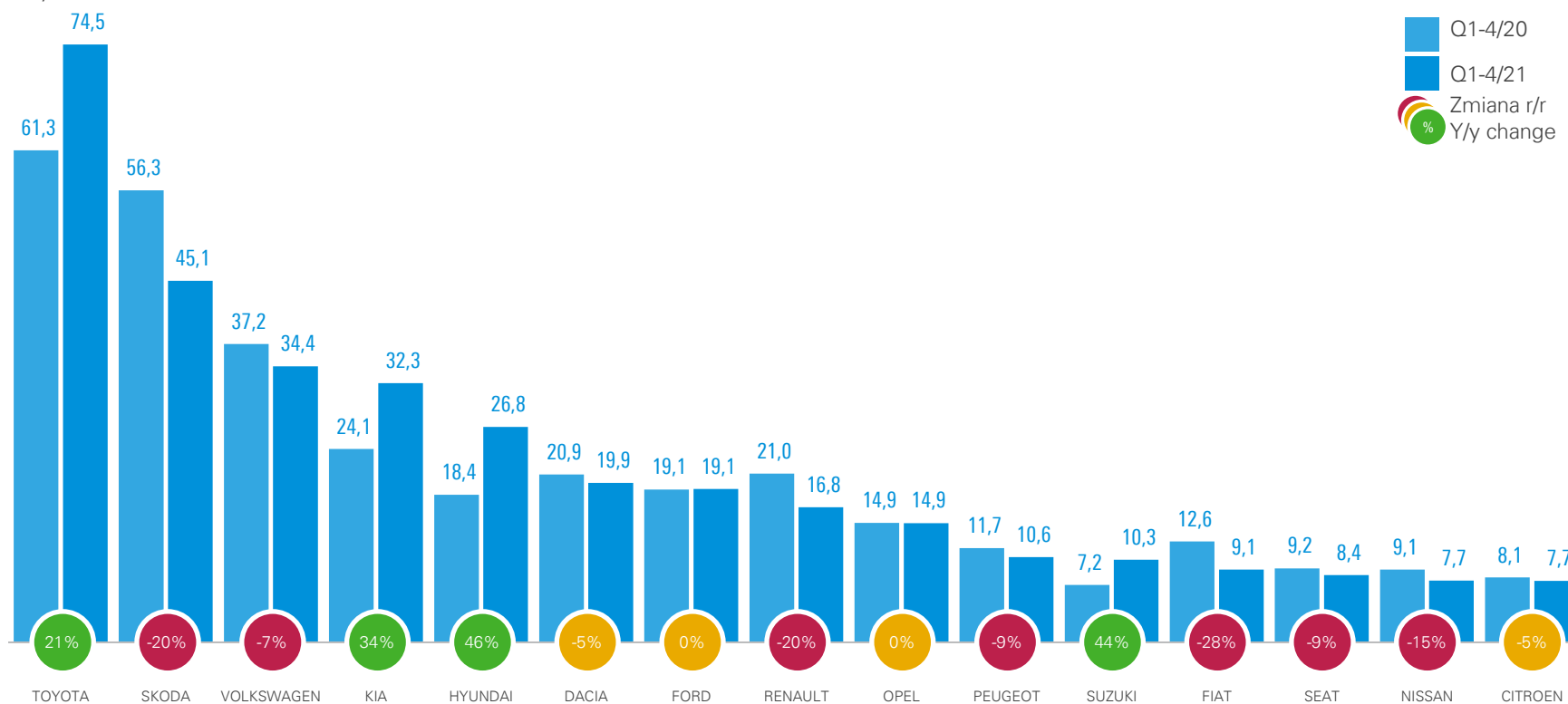




Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys.) New PC registrations – mass-market brands (in thousands)

Na przestrzeni całego 2021 roku Toyota notując wynik sprzedażowy na poziomie 74,5 tys. (+21% r/r) nowych samochodów osobowych marek popularnych, zwiększyła swoją przewagę względem drugiej w kolejności Skody, której wynik był niższy niż w 2020 roku i wyniósł 45,1 tys. (-20% r/r). Największy wzrost sprzedaży r/r wśród 15 najpopularniejszych marek odnotowały: Hyundai (+46%), Suzuki (+44%) oraz Kia (+34%). Marki, u których zauważono największe spadki sprzedaży r/r to: Fiat (-28%), Skoda (-20%), Renault (-20%).

Throughout 2021, Toyota, with sales of 74.5 thousand (+21% y/y) new passenger cars of popular brands, increased its lead over second-placed Skoda, whose result was lower than in 2020 at 45.1 thousand (-20% y/y). The highest y/y sales growth among the 15 most popular brands was recorded by: Hyundai (+46%), Suzuki (+44%) and Kia (+34%). The brands with the largest y/y sales declines were: Fiat (-28%), Skoda (-20%), Renault (-20%).



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



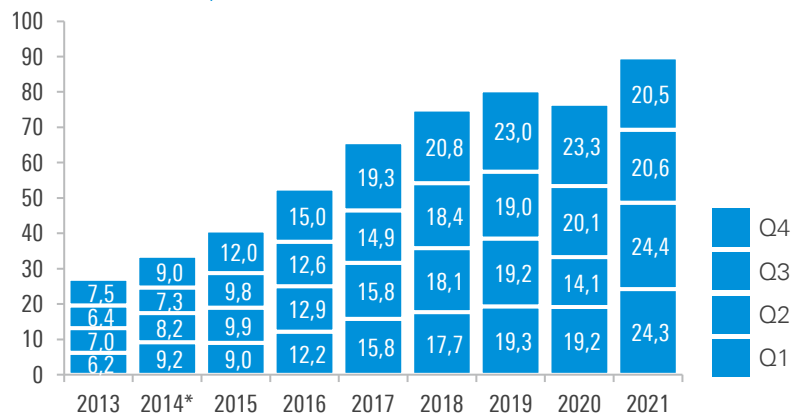
Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w tys.) New PC registrations – premium+ brands (in thousands)

89,8 (+17,2%) Q1-4/21

Liczba nowych rejestracji samochodów premium+ w 2021 roku wyniosła 89,8 tys., co oznacza wzrost o 17,2% r/r. Wynik przekroczył także rekordowy w tej kategorii aut 2019 rok. Nowe rejestracje dotyczyły w większości samochodów z napędem alternatywnym, które odnotowały wzrost o 87% względem 2020 roku. Pojazdów napędzanych benzyną i olejem napędowym przybyło mniej niż 2020 roku, odpowiednio o 2,6% oraz 33,9%. Blisko 90% (80,3 tys.) zakupów dokonywanych było przez klientów instytucjonalnych, co przełożyło się na wzrost o 17,9% r/r.

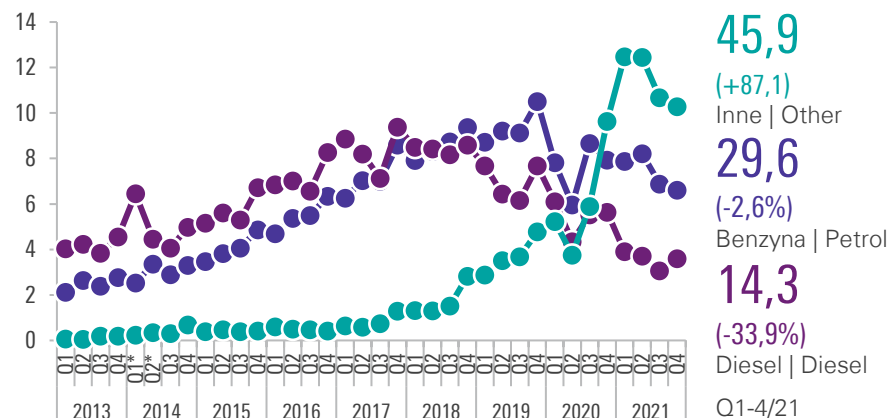
Premium+ new cars registrations in 2021 reached 89.8 thousand, up 17.2% y/y. The result also exceeded 2019's record year for sales in this cars category. New registrations were mostly for alternative-powered cars, which grew by as much as 87% over 2020. Petrol and diesel-powered vehicles came in lower than 2020, by 2.6% and 33.9% respectively. Nearly 90% (80.3 thousand) of purchases were made by institutional customers, which gives an increase by 17.9% y/y.

Rejestracje ogółem | Total registrations

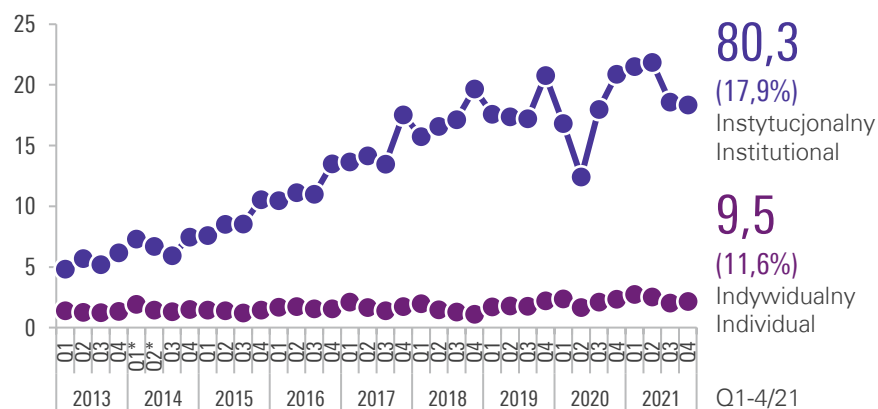


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type

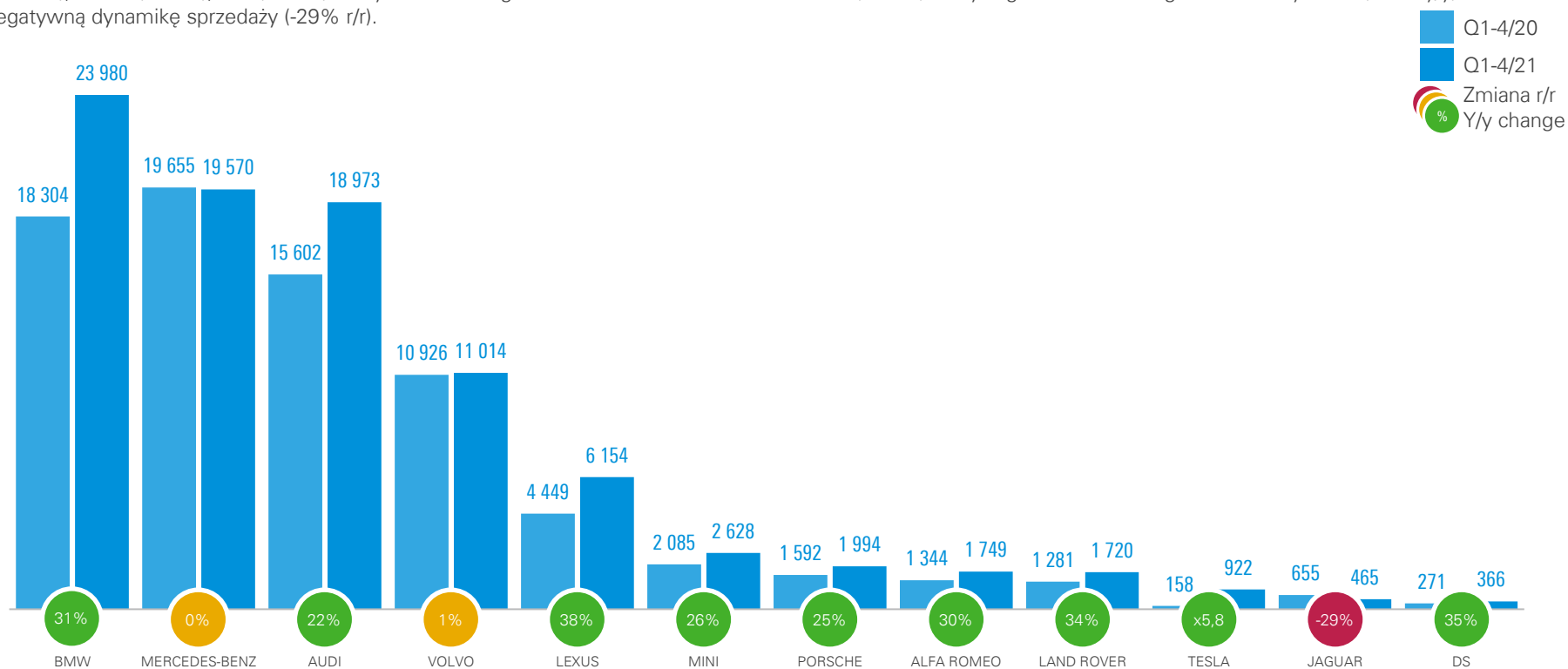




Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w szt.) New PC registrations – premium+ brands (in units)

W 2021 roku, Mercedes-Benz notując wynik 19,6 tys., stracił pozycję lidera pod względem wolumenu sprzedaży nowych samochodów wśród marek premium+, na rzecz BMW, które odnotowało 31% wzrost sprzedaży r/r z wynikiem prawie 24 tys. sprzedanych aut. Podium zamyka Audi z dużym wzrostem sprzedaży (+22% r/r) i wynikiem niemal 19 tys. sprzedanych pojazdów. Spośród 12 marek premium+ warto zwrócić uwagę na dynamikę wzrostu r/r wśród następujących marek: Tesla (+484%), Lexus (+38%), DS. (+35%). Jedynie marka Jaguar odnotowała negatywną dynamikę sprzedaży (-29% r/r).

In 2021, Mercedes-Benz, recording a result of 19.6 thousand, lost its position as leader in terms of new car sales volume among premium+ brands to BMW, which recorded a 31% y/y increase in sales with almost 24 thousand cars sold. The podium is closed by Audi with a significant increase in sales (+22% y/y) and a result of nearly 19 thousand vehicles sold. Among the 12 premium brands it is worth noting the y/y growth dynamics of the following brands: Tesla (+484%), Lexus (+38%), DS. (+35%). Only Jaguar recorded negative sales dynamic (-29% y/y).



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



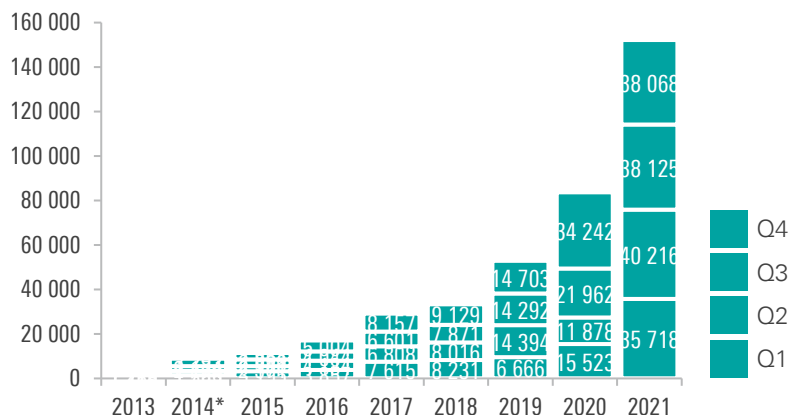
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

152 127 (+82%) Q1-4/21

Samochody osobowe napędzane paliwami alternatywnymi odnotowały wzrost sprzedaży o 82% r/r z wynikiem 152 tys. sztuk w 2021 roku. Za niemal trzy czwarte rynku odpowiadały hybrydy (122 tys., +84% r/r), natomiast wyższą dynamikę odnotowano wśród hybryd Plug-in (+106% r/r) oraz samochodów elektrycznych (+95% r/r). Wzrost sprzedaży zauważany był zarówno wśród klientów instytucjonalnych (+80% r/r), jak i indywidualnych (+87% r/r).

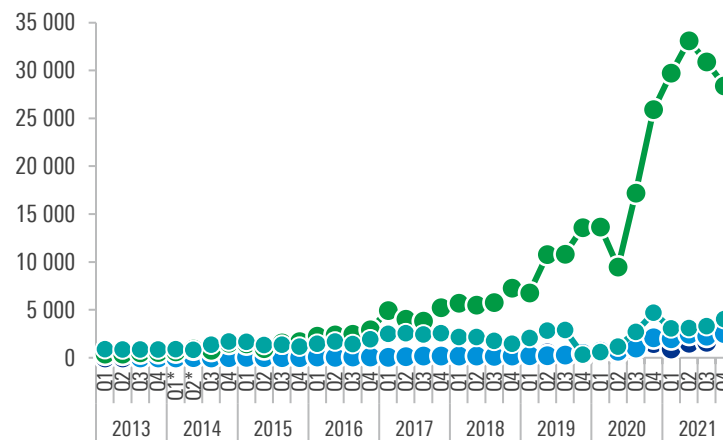
Passenger cars powered by alternative fuels recorded an increase in sales of 82% y/y with 152 thousand new vehicles sold. Hybrids are responsible for nearly ¾ of sales (122 thousand, +84% y/y), but better growth dynamics are recorded for Plug-in Hybrid vehicles (+106% y/y) and electric cars (+95% y/y). Sales growth was seen both among institutional customers (+80% y/y) and individual customers (+87% y/y).

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



122 176

(+84,4%)

Hybryda | Hybrid

13 518

(+47,4%)

LPG, CNG/LNG

9 265

(+105,9%)

Hybryda Plug-in | Plug-In Hybrid

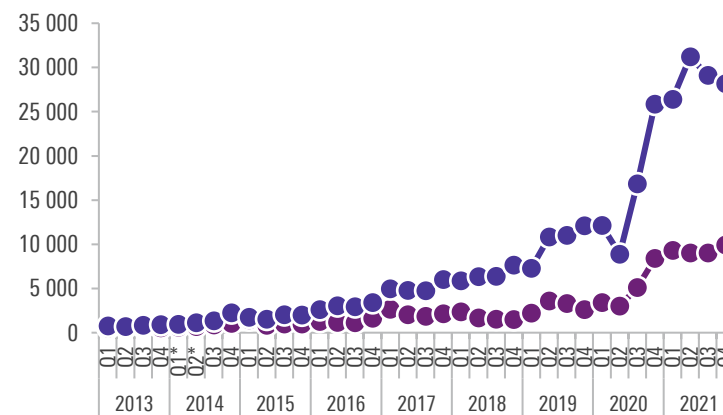
7 168

(+94,5%)

Elektryczny | Electric

Q1-4/21

Typ nabywcy | Customer type



114 866

(+80,3%)

Instytucjonalny | Institutional

37 261

(+87,3%)

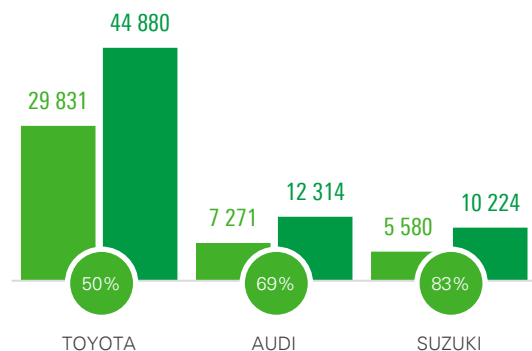
Indywidualny | Individual

Q1-4/21

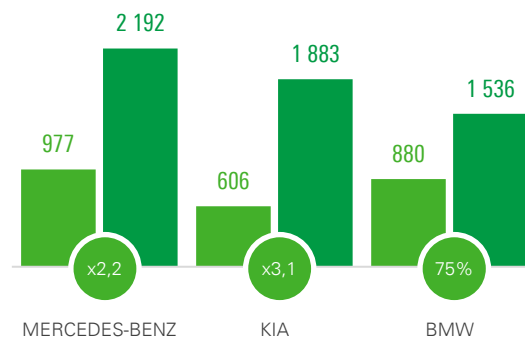


Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

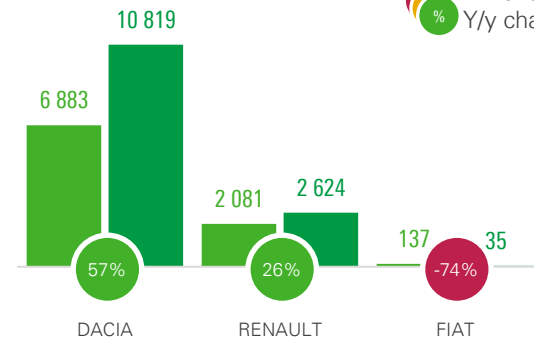
Top 3 marki | Top 3 brands
– Hybrydy | Hybrids



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

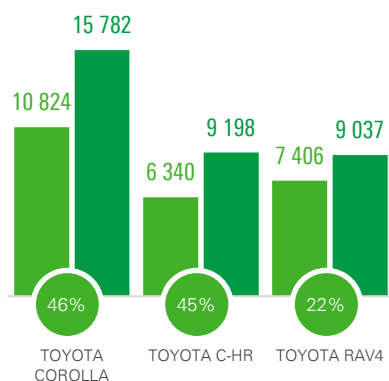


– LPG, CNG/LNG

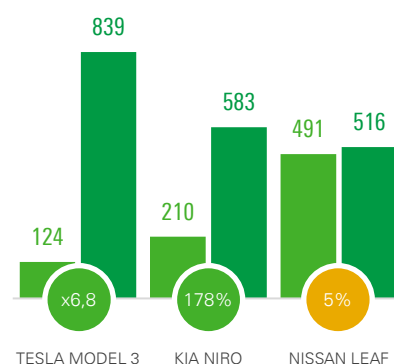


Q1-4/20
Q1-4/21
Zmiana r/r
Y/y change

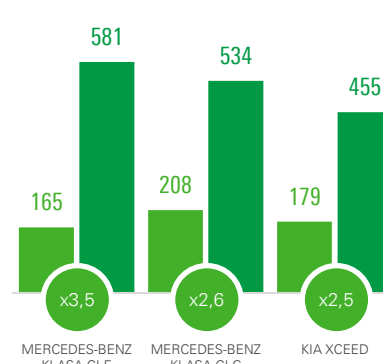
Top 3 modele | Top 3 models
– Hybrydy | Hybrids



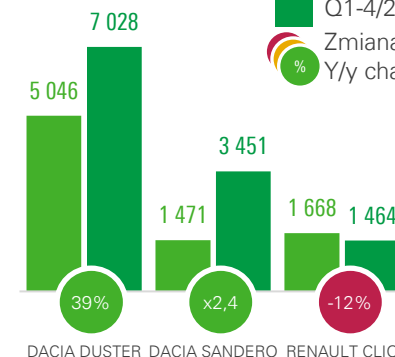
– Elektryczne | Electric



– Hybrydy Plug-in | Plug-in Hybrids



– LPG, CNG/LNG



Q1-4/20
Q1-4/21
Zmiana r/r
Y/y change

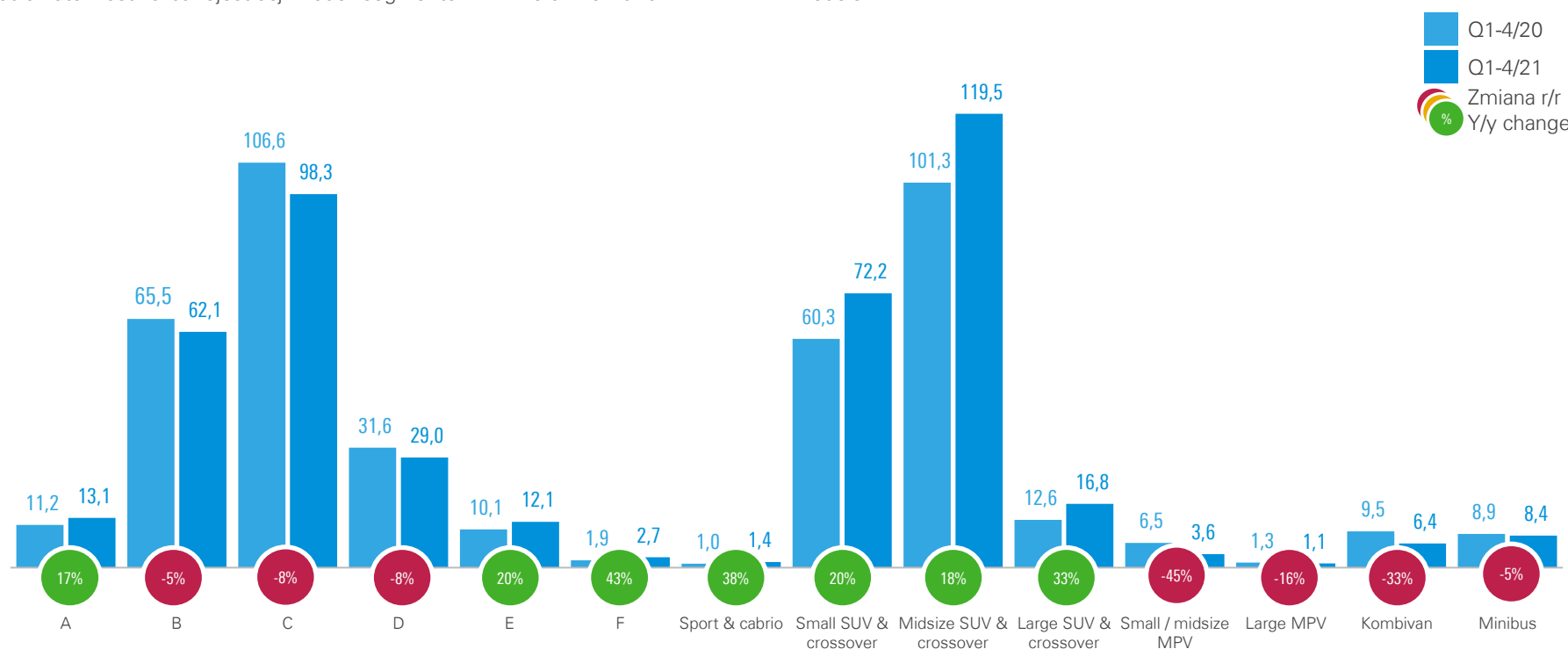
Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



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

Średniej wielkości SUV-y i crossovery były najczęściej wybieranym segmentem samochodów osobowych 2021 roku notując sprzedaż na poziomie prawie 120 tys. z dynamiką wzrostu 18% względem 2020 roku. Drugim najczęstszym wyborem były samochody kompaktowe (klasa C) z wolumenem sprzedaży 98 tys. (-8% r/r). W 2021 r. wzrosło zainteresowanie samochodami wyższych klas (E, F, Sport & cabrio), gdzie dynamika wzrostu wynosiła odpowiednio 20%, 43% i 38% r/r. Najwyraźniej spadła natomiast liczba rejestracji modeli segmentów MPV oraz Kombi van.

Midsized SUVs and crossovers were the most popular passenger car category in 2021 recording sales of nearly 120 thousand with a growth rate of 18% over 2020. The second most popular choice was compact cars (C-class) with sales volume of 98 thousand (-8% y-o-y). In 2021, interest in higher class cars (E, F, Sport & cabrio) increased, with growth rates of 20, 43 and 38% y/y respectively. The deepest declines were noted in the number of registrations of MPV and Kombi van segments.



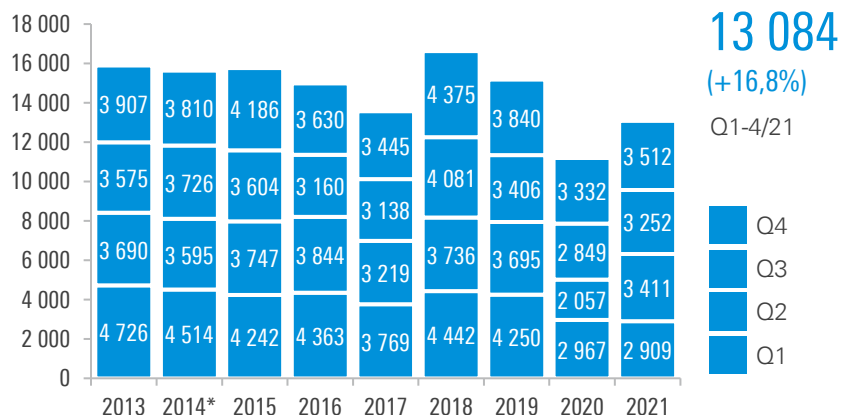
Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



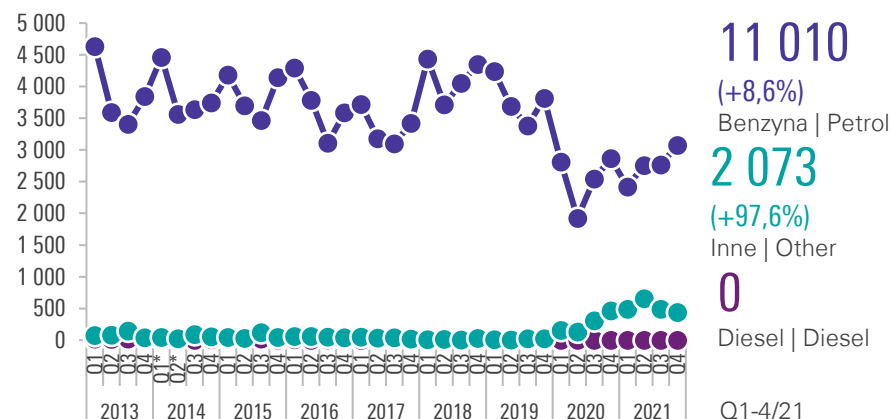
Rejestracje nowych SO – segment A (w szt.)

New PC registrations – segment A (in units)

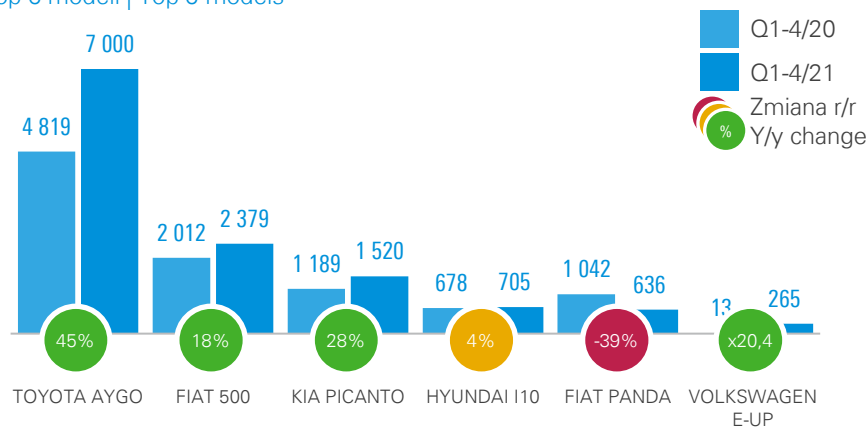
Rejestracje ogółem | Total registrations



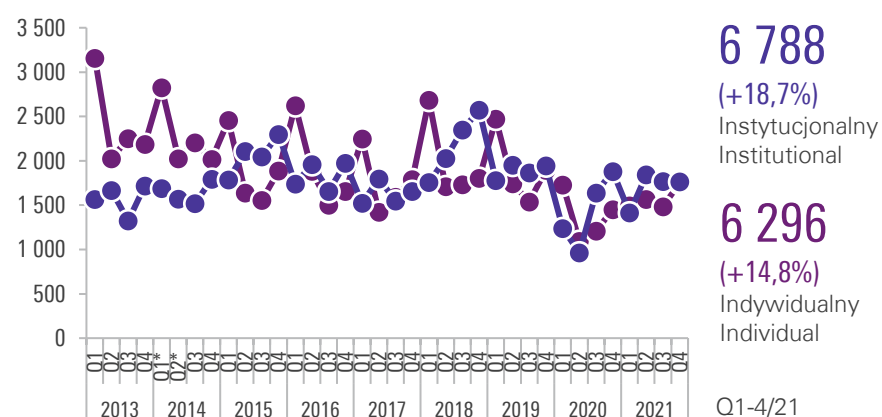
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

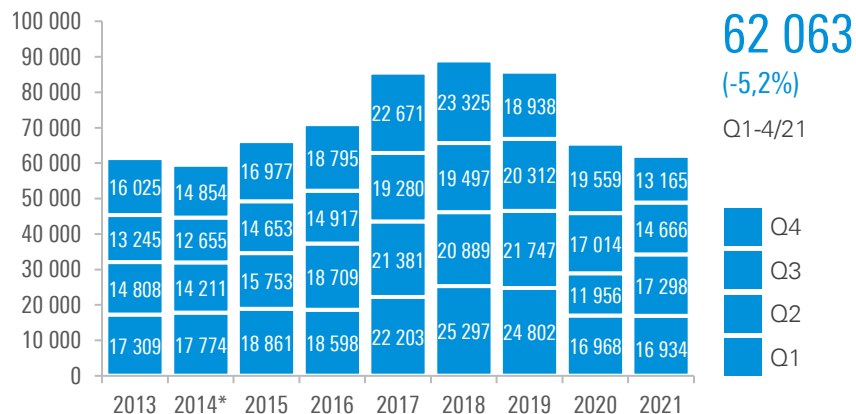


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

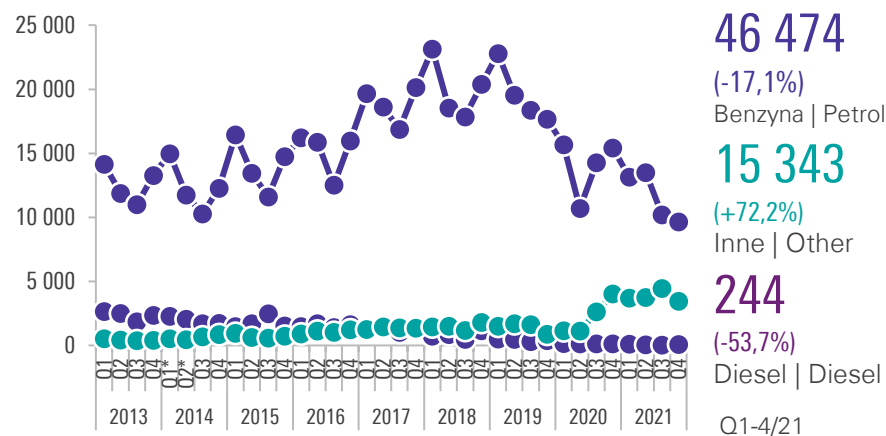


Rejestracje nowych SO – segment B (w szt.) New PC registrations – segment B (in units)

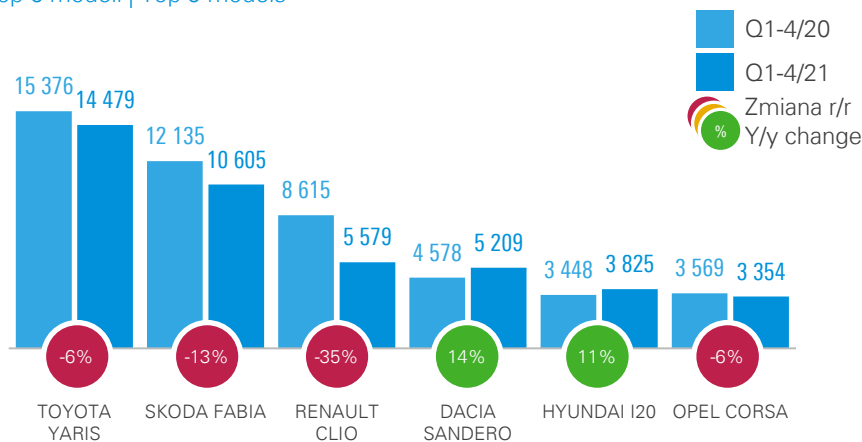
Rejestracje ogółem | Total registrations



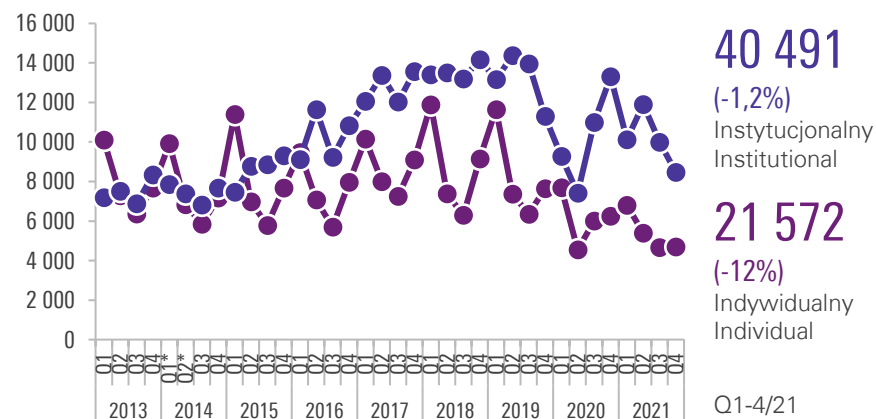
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

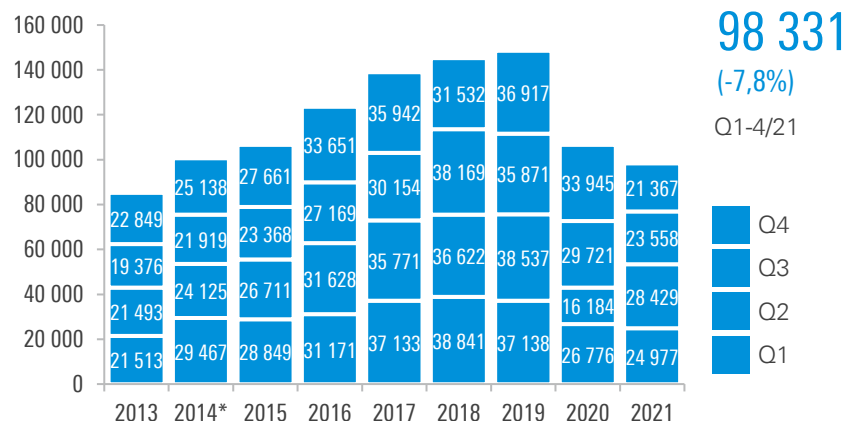


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

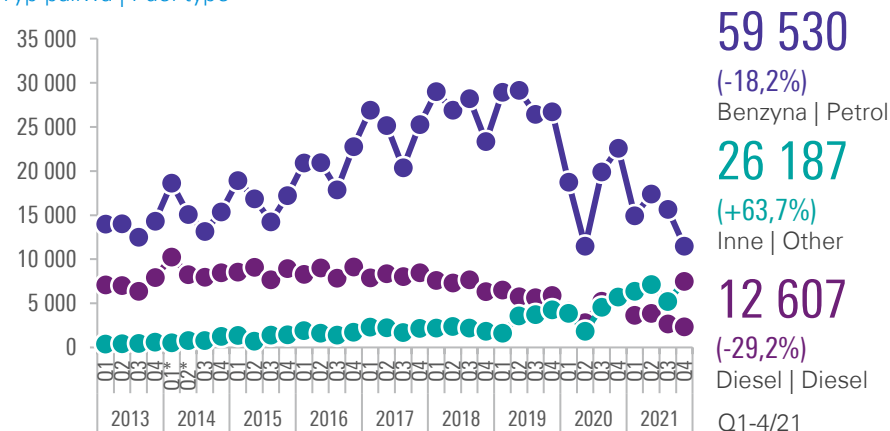


Rejestracje nowych SO – segment C (w szt.) New PC registrations – segment C (in units)

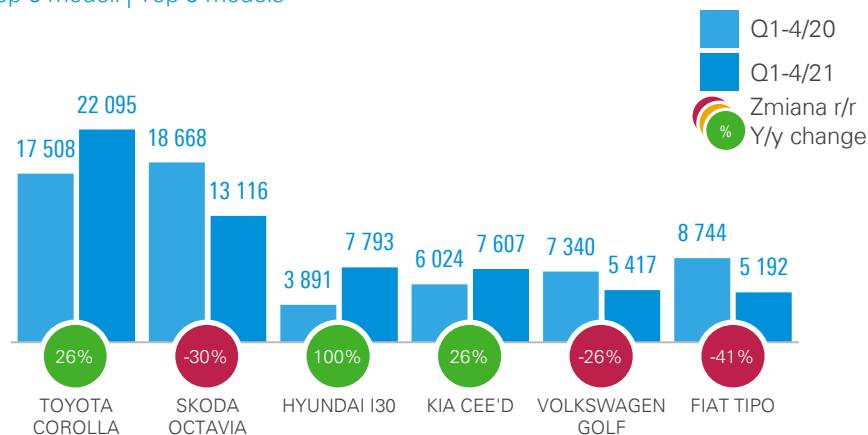
Rejestracje ogółem | Total registrations



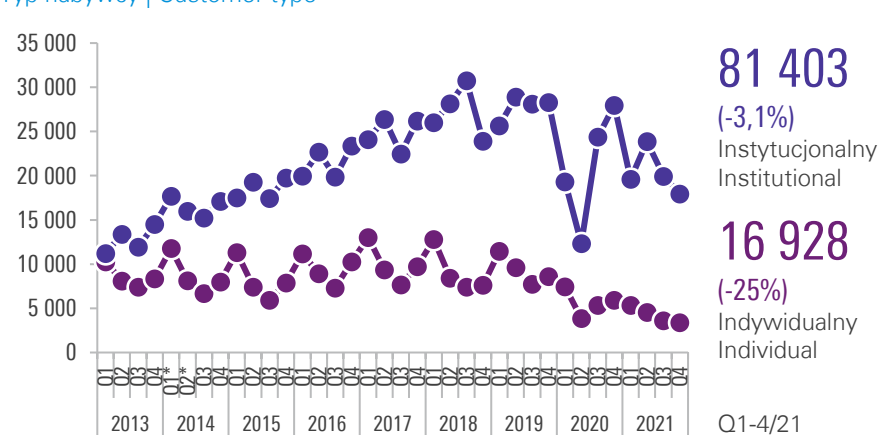
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

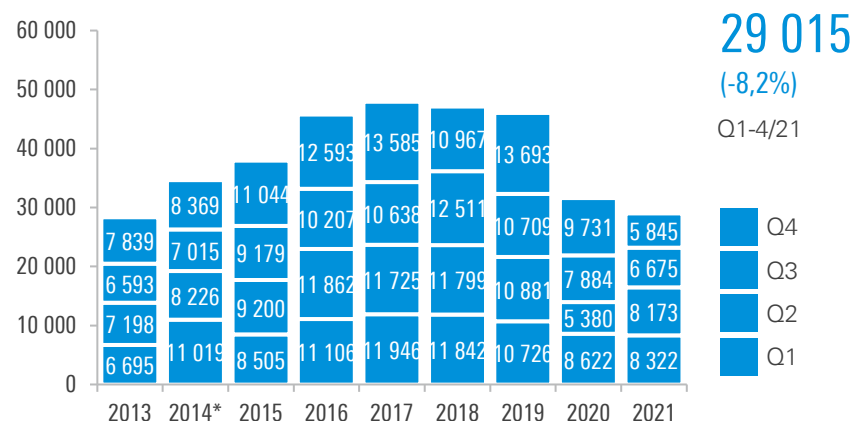


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data does not include vehicles without the fuel type specified in the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

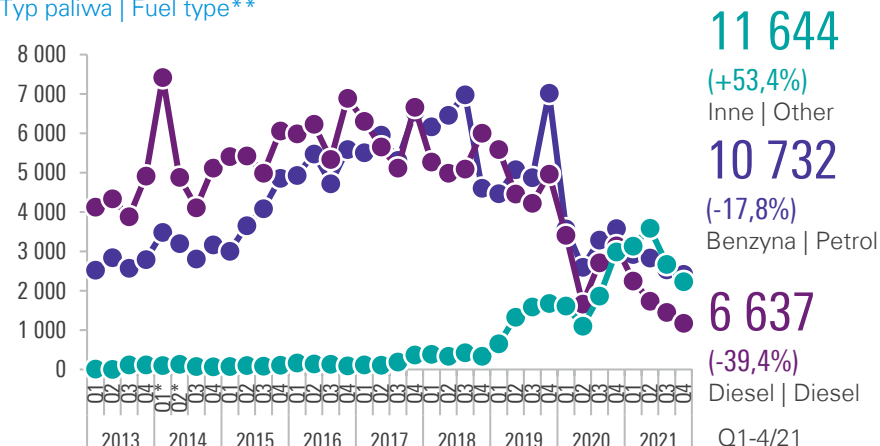


Rejestracje nowych SO – segment D (w szt.) New PC registrations – segment D (in units)

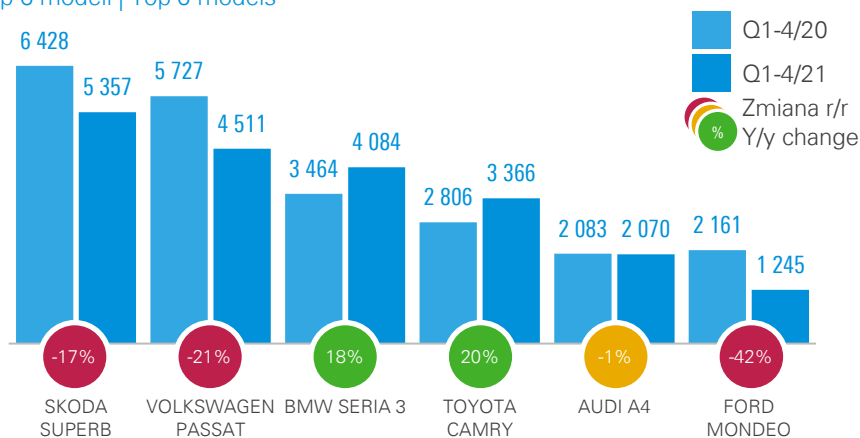
Rejestracje ogółem | Total registrations



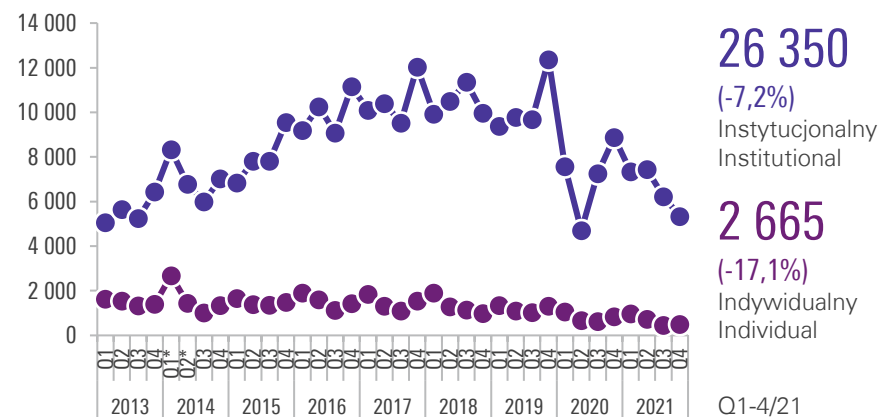
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

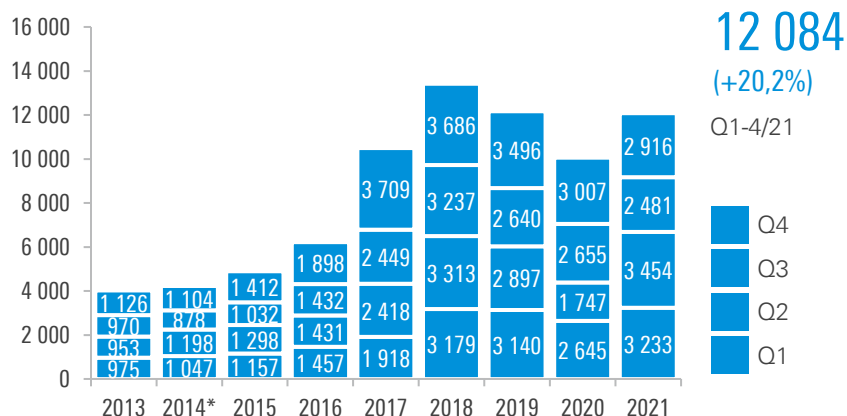


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

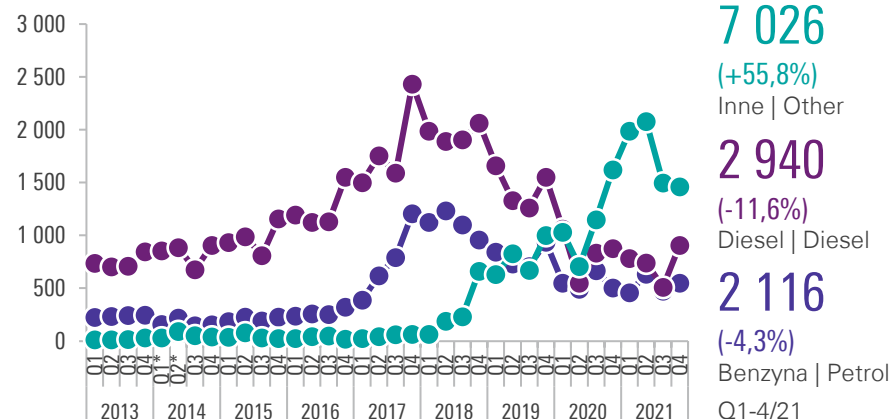


Rejestracje nowych SO – segment E (w szt.) New PC registrations – segment E (in units)

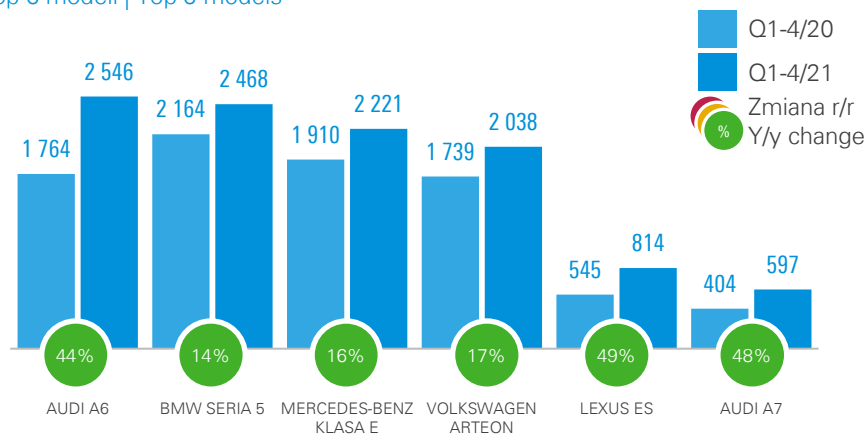
Rejestracje ogółem | Total registrations



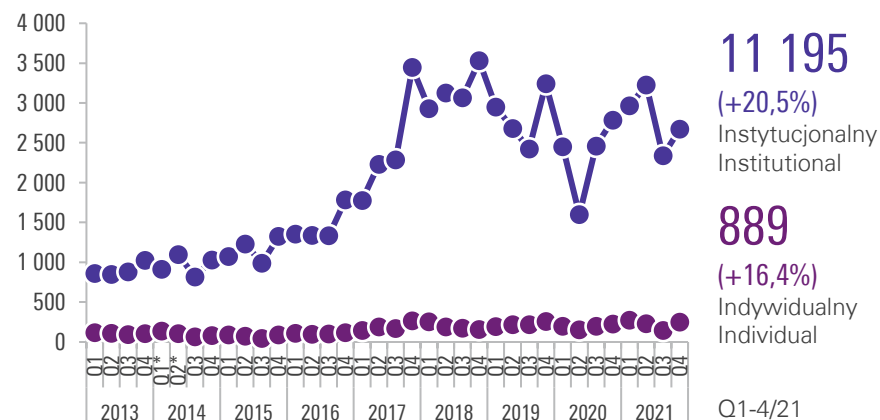
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

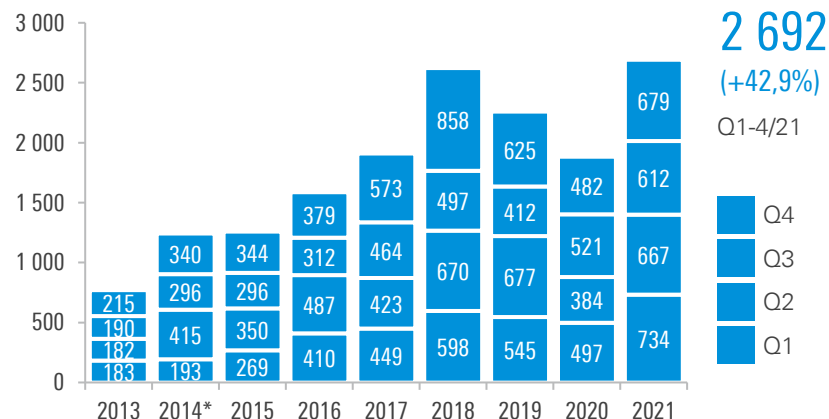


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

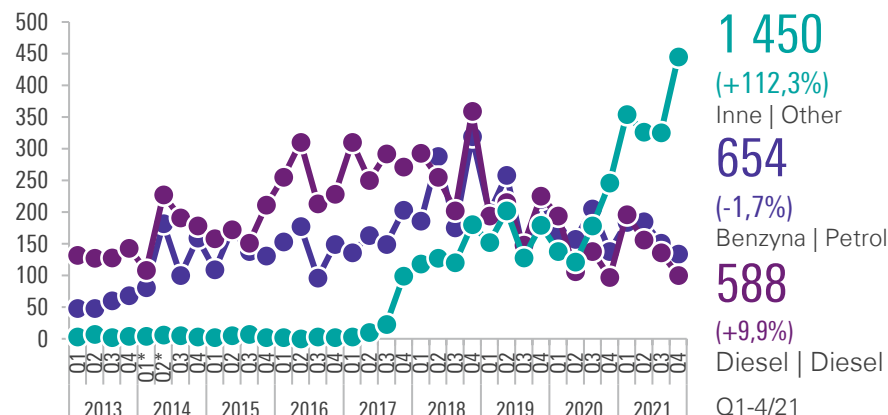


Rejestracje nowych SO – segment F (w szt.) New PC registrations – segment F (in units)

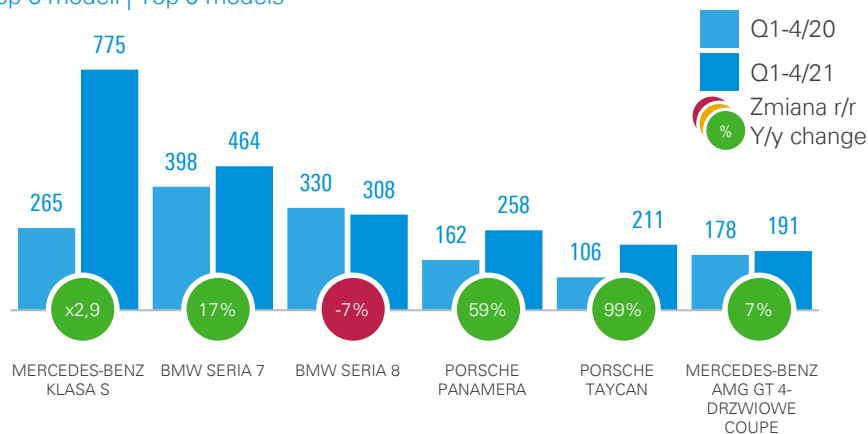
Rejestracje ogółem | Total registrations



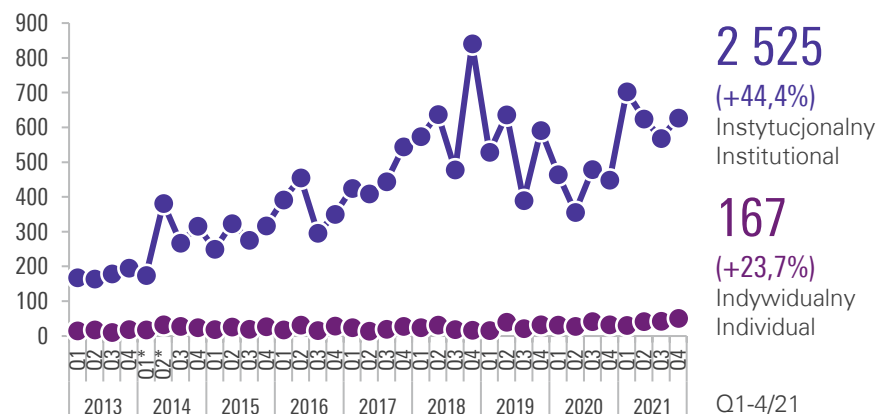
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

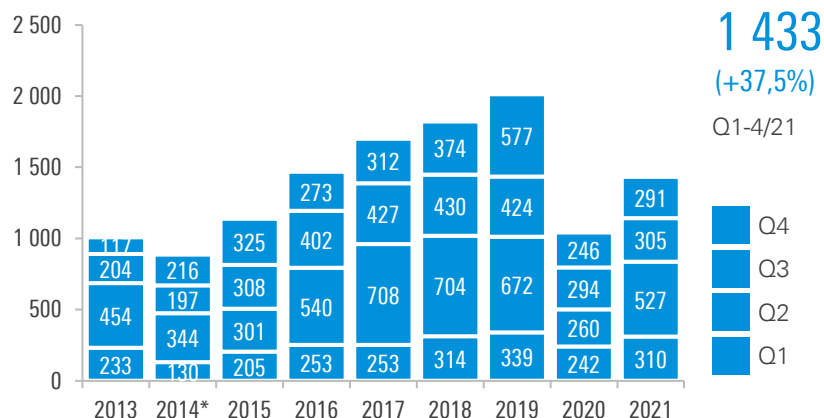


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

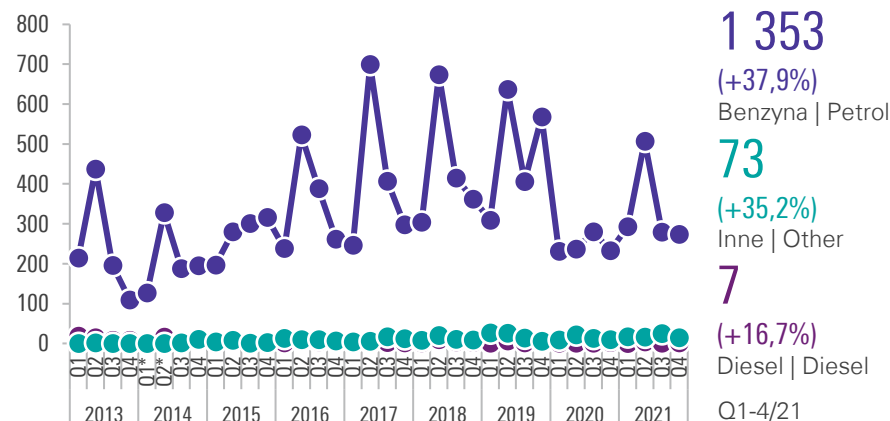


Rejestracje nowych SO – sport & cabrio (w szt.) New PC registrations – sport & cabrio (in units)

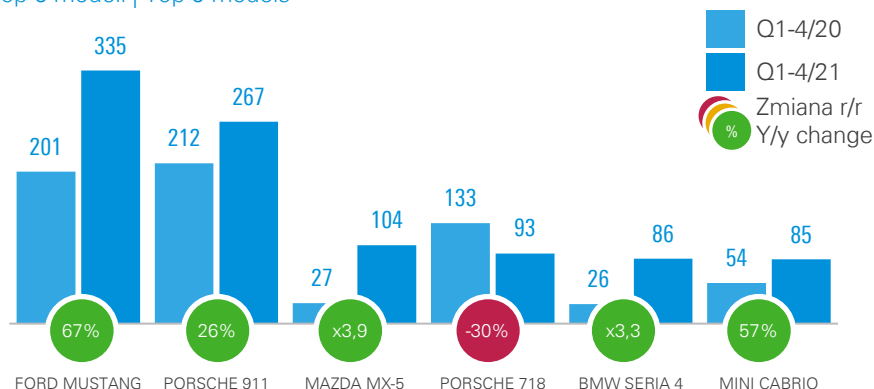
Rejestracje ogółem | Total registrations



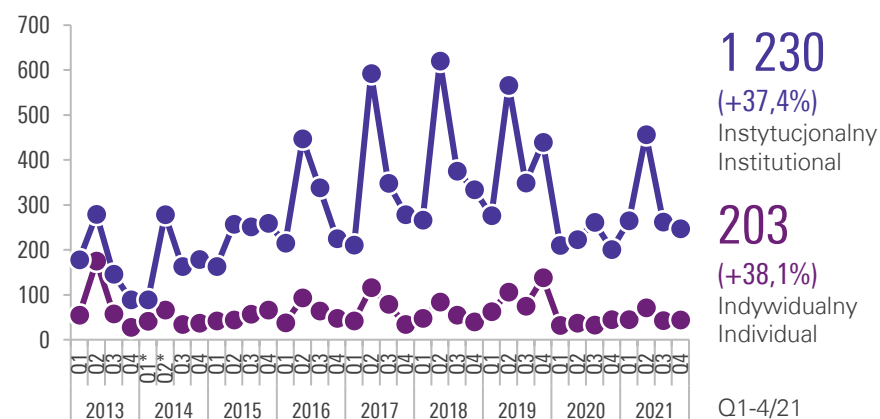
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

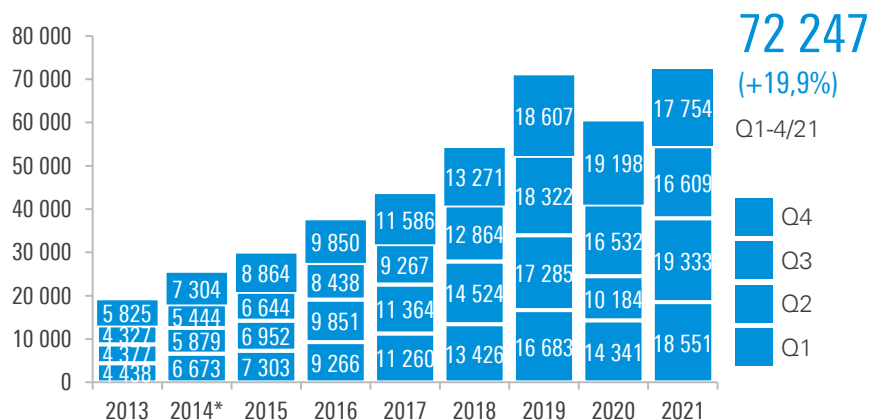


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

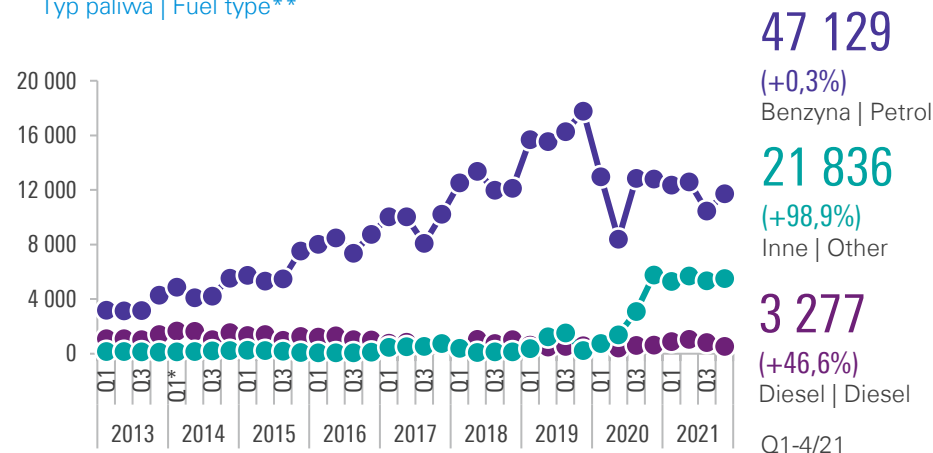


Rejestracje nowych SO – małe SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – small SUV & crossover (in units)

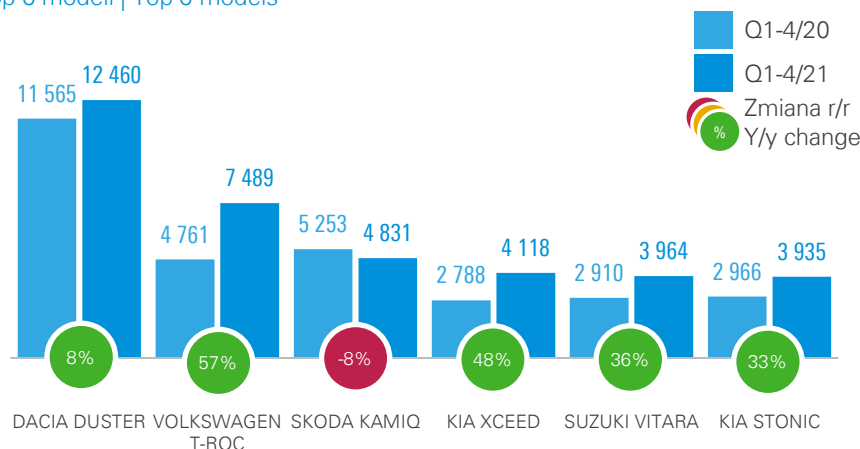
Rejestracje ogółem | Total registrations



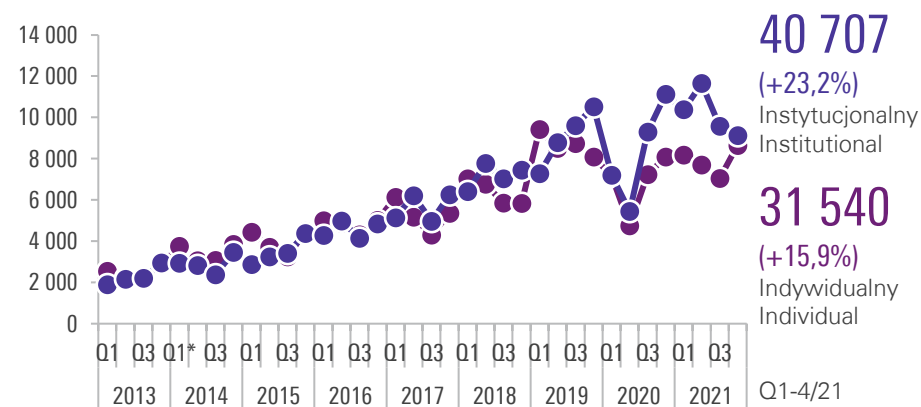
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

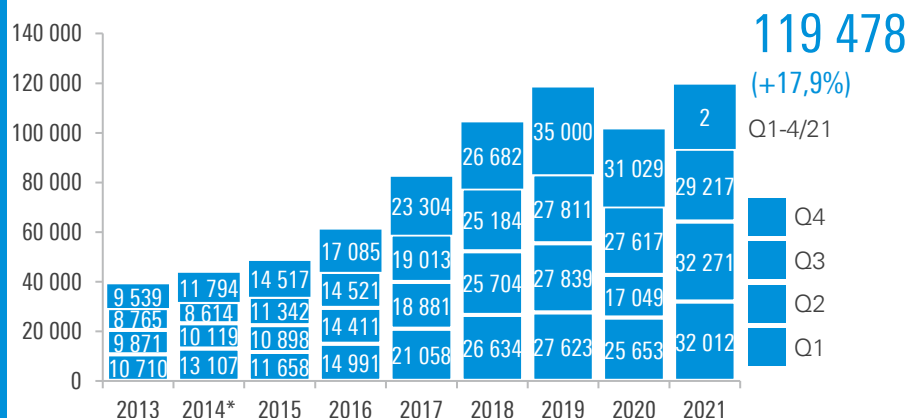


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

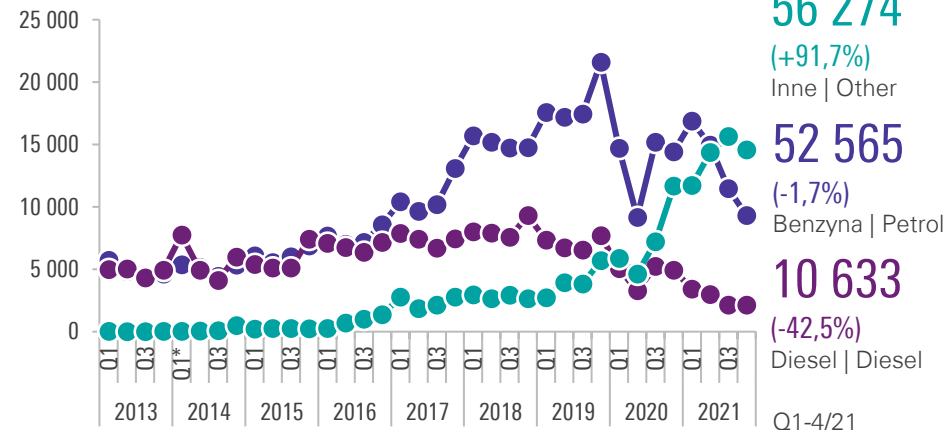


Rejestracje nowych SO – średnie SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – midsize SUV & crossover (in units)

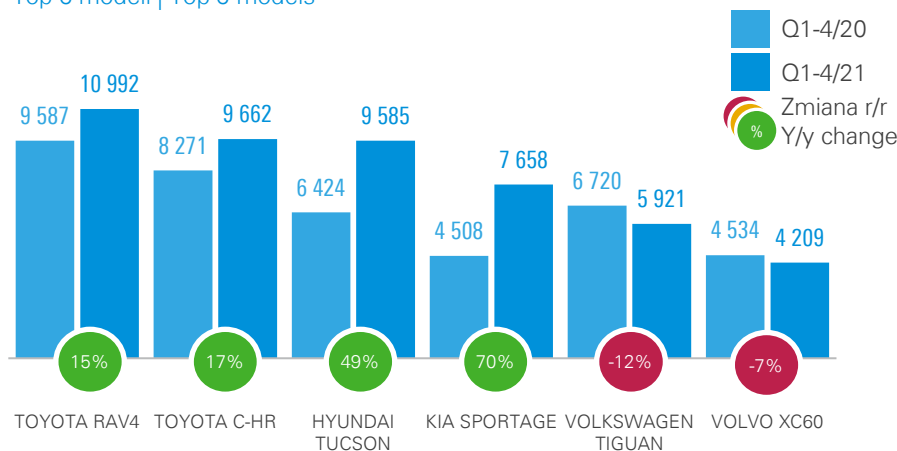
Rejestracje ogółem | Total registrations



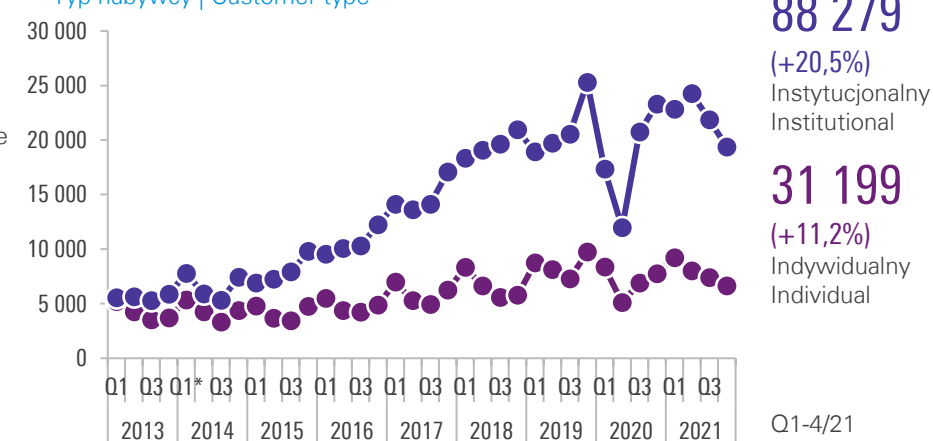
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



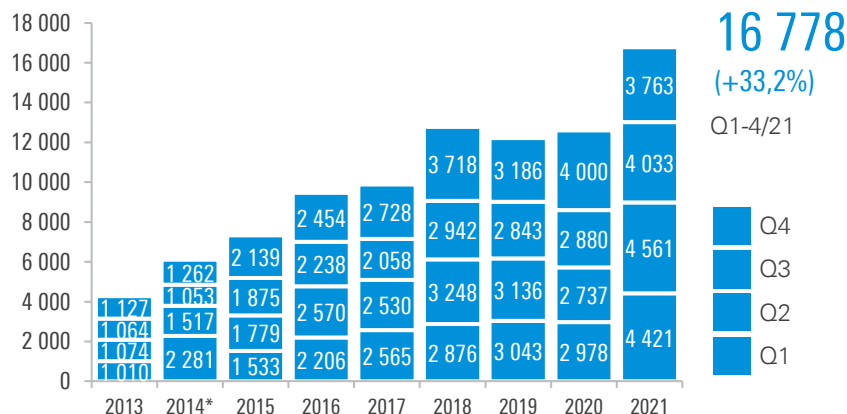
Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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



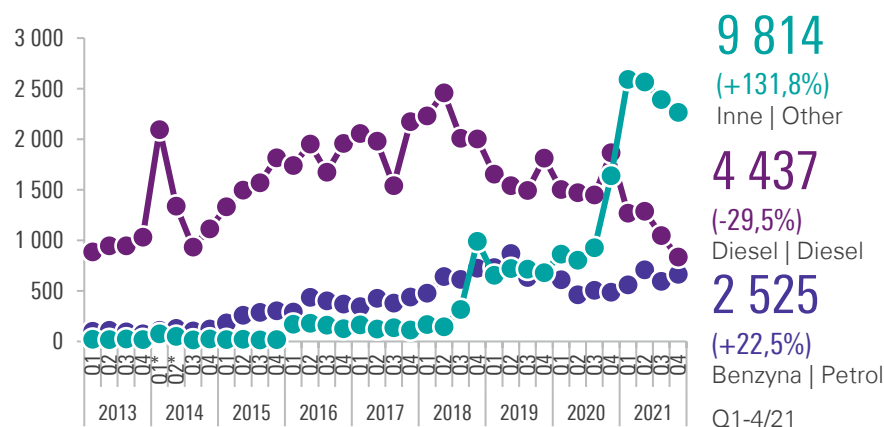
Rejestracje nowych SO – duże SUVy i crossovery (w szt.)

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

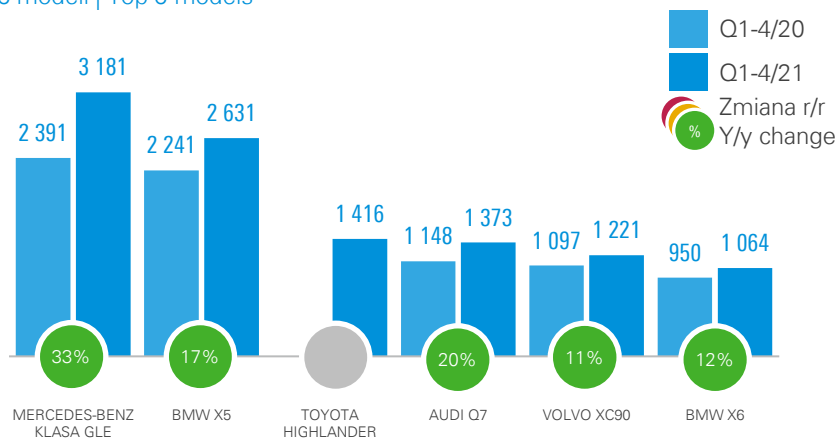
Rejestracje ogółem | Total registrations



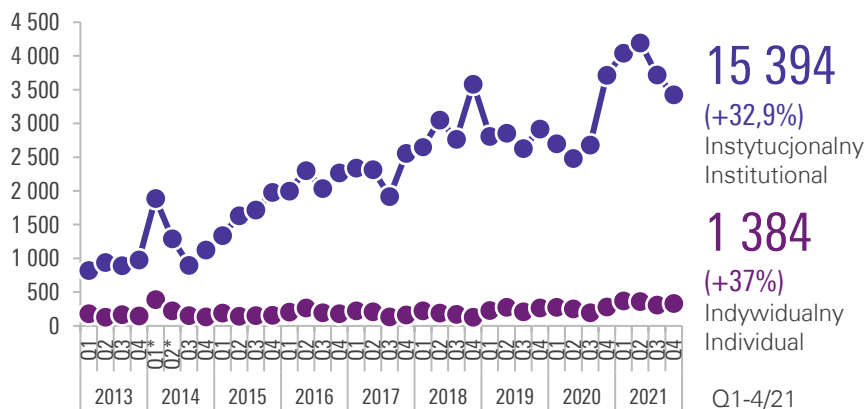
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

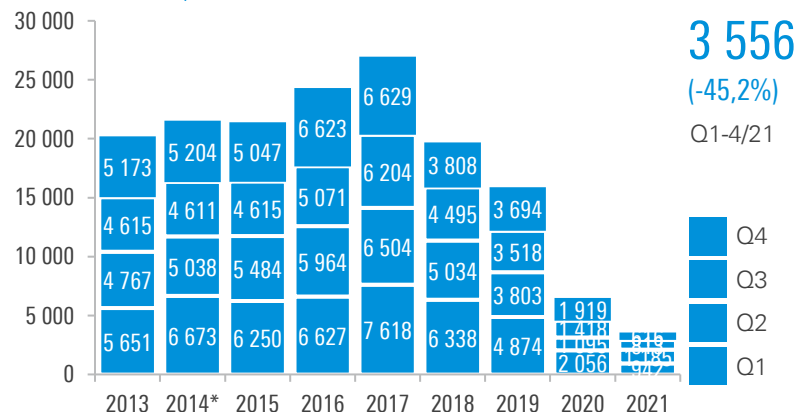


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

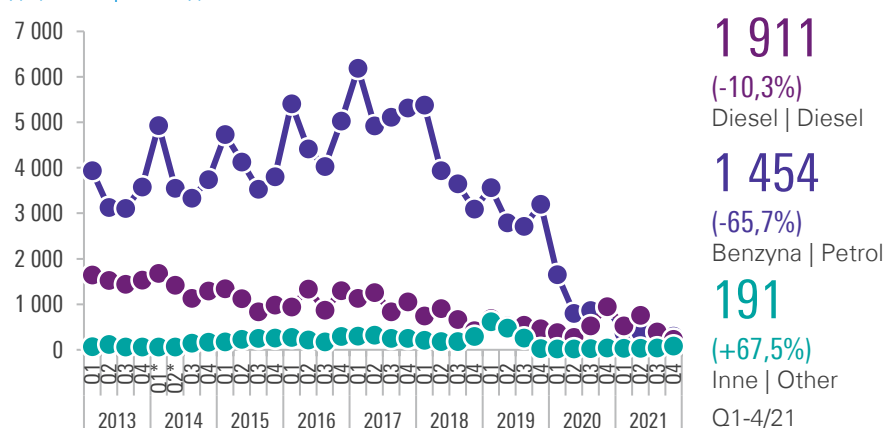


Rejestracje nowych SO – małe/średnie MPV (w szt.) New PC registrations – small/midsize MPV (in units)

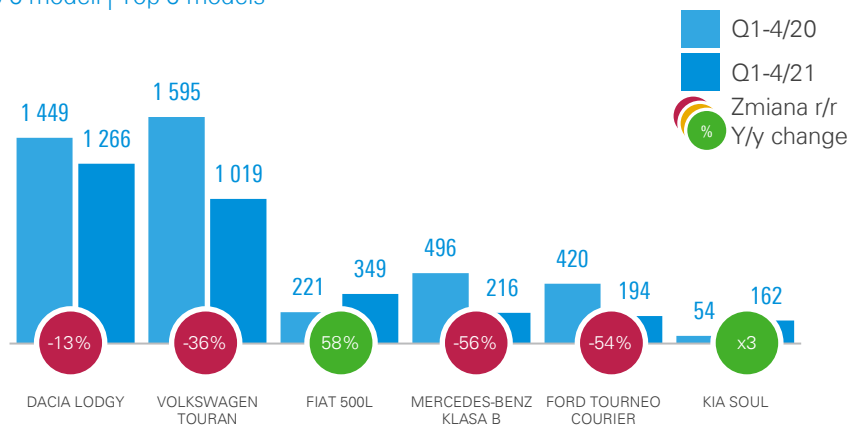
Rejestracje ogółem | Total registrations



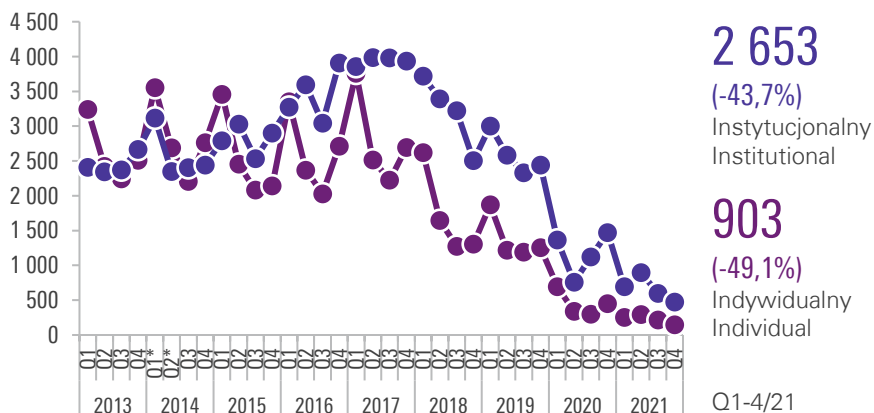
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

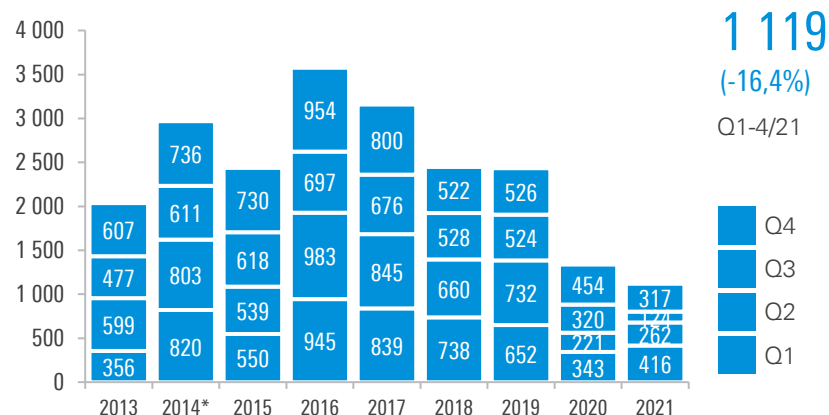


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

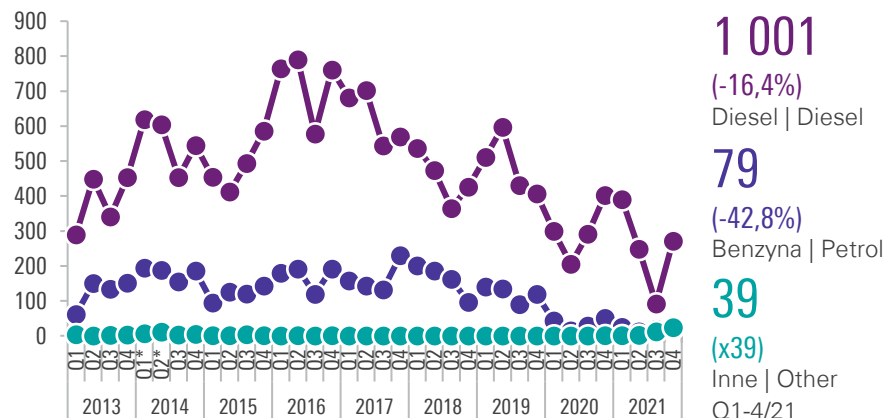


Rejestracje nowych SO – duże MPV (w szt.) New PC registrations – large MPV (in units)

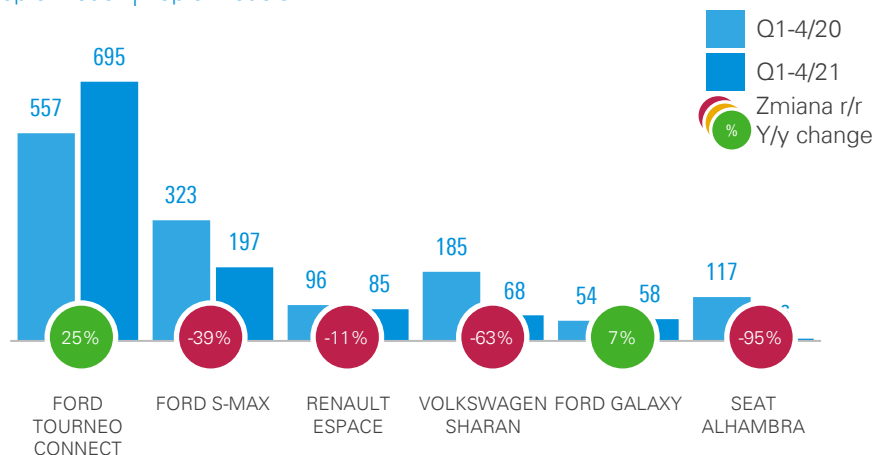
Rejestracje ogółem | Total registrations



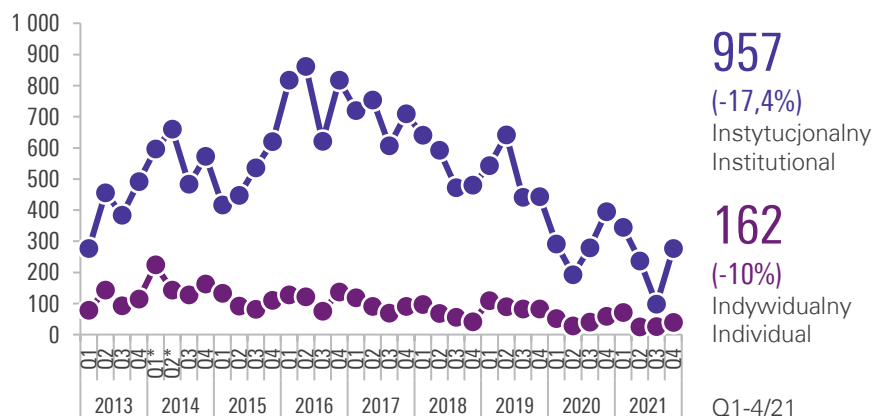
Typ paliwa | Fuel type**



Top 5 modeli | Top 5 models



Typ nabywcy | Customer type



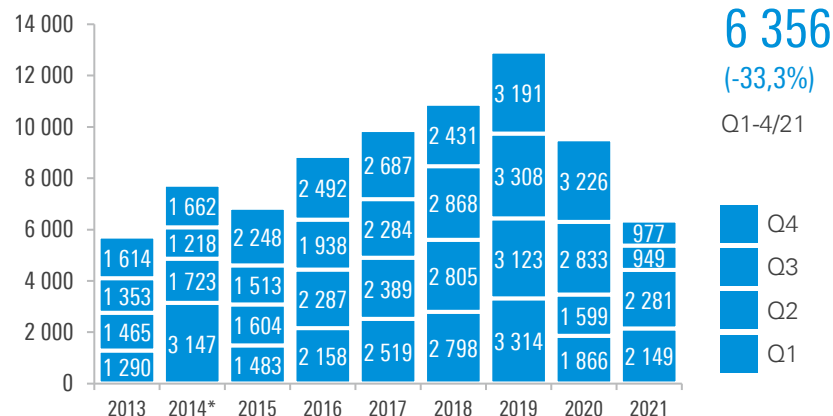
Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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



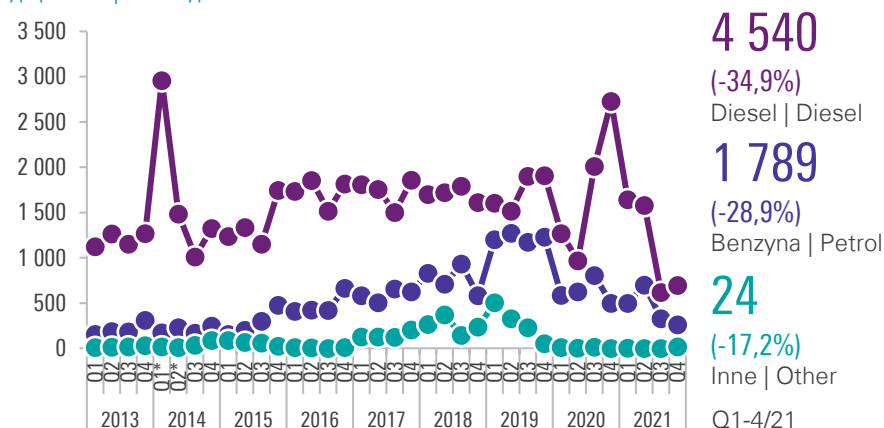
Rejestracje nowych SO – kombivan (w szt.)

New PC registrations – kombivan (in units)

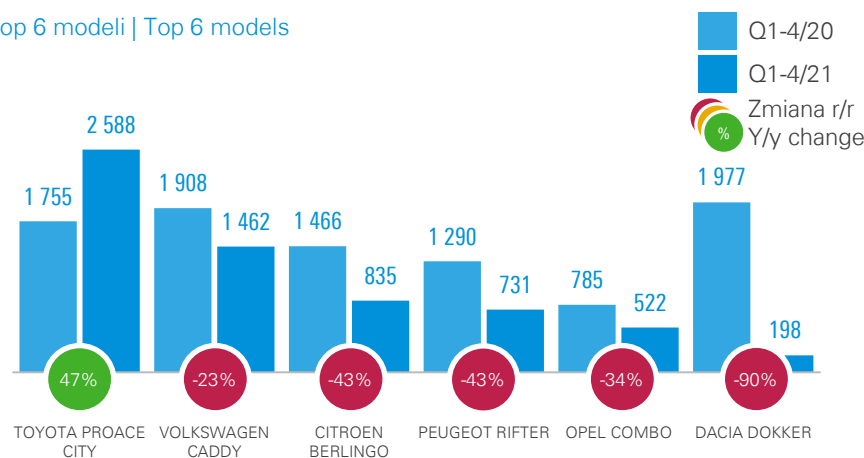
Rejestracje ogółem | Total registrations



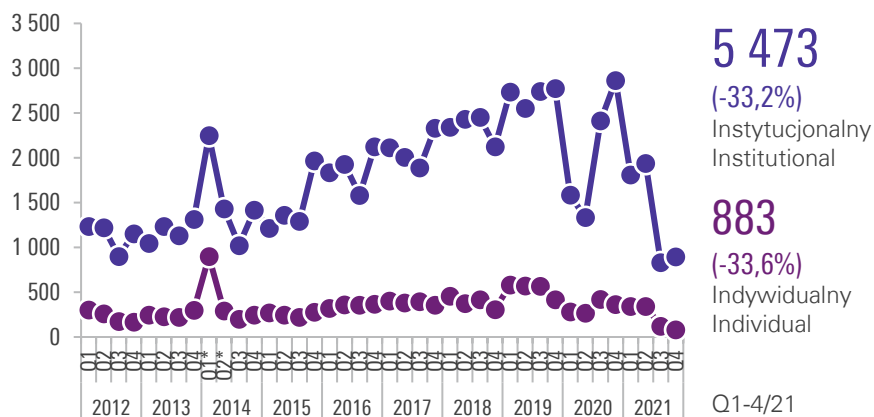
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

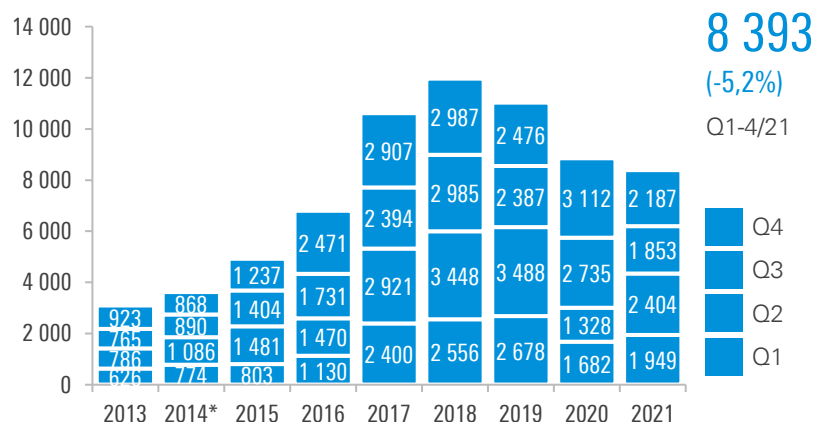


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

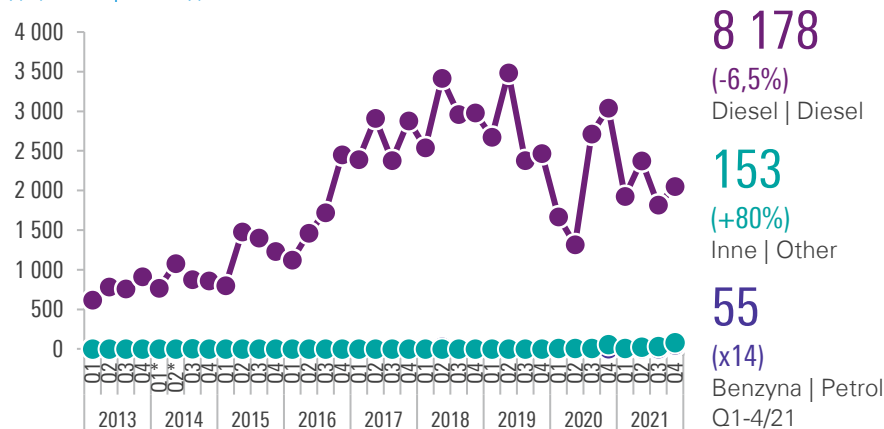


Rejestracje nowych SO – minibus (w szt.) New PC registrations – minibus (in units)

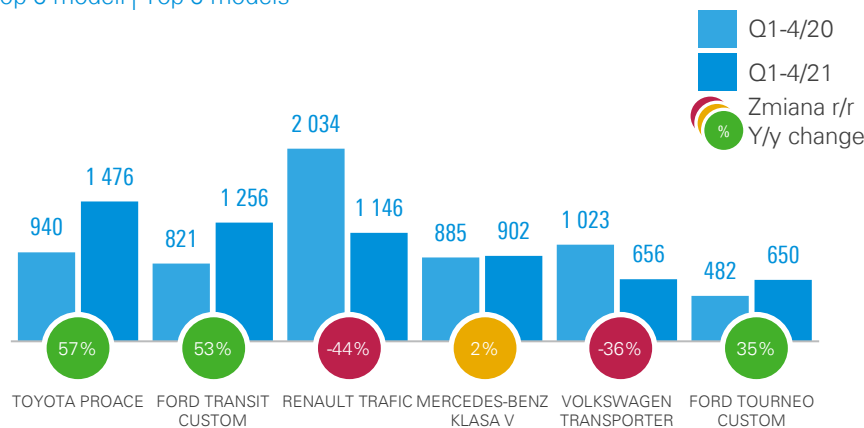
Rejestracje ogółem | Total registrations



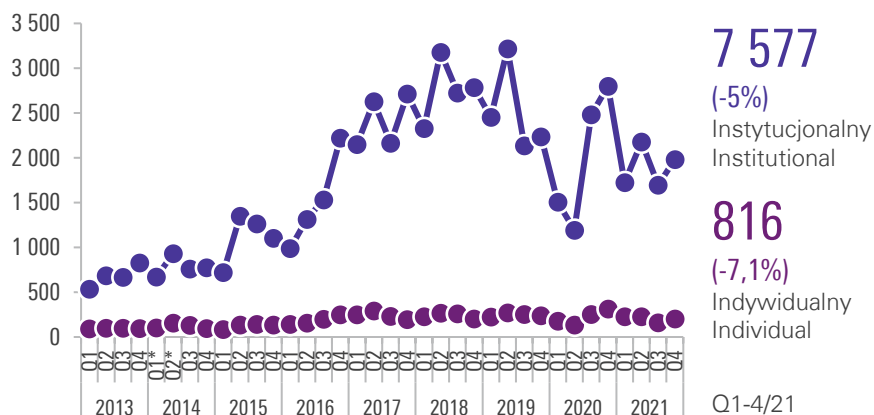
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



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



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



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



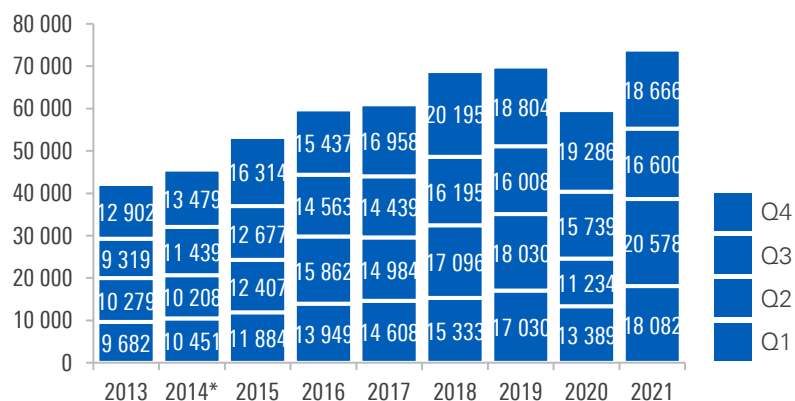
Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

73 926 (+23,9%) Q1-4/21

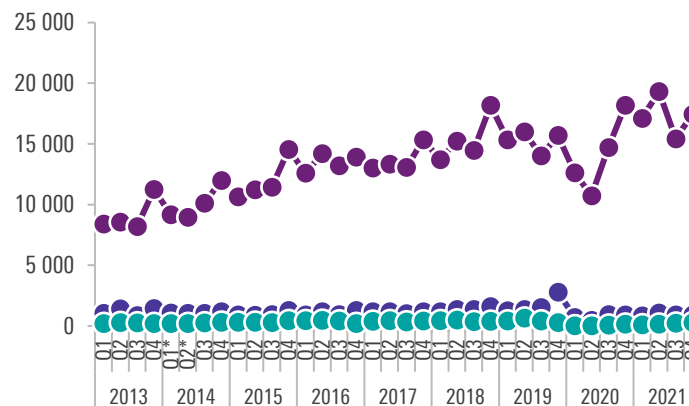
2021 rok był bardzo udany pod kątem sprzedaży nowych samochodów dostawczych. Liczba nowych rejestracji wyniosła 73,9 tys. co oznacza wzrost o 24% r/r, ale także wynik wyższy o 5,8% względem rekordowego 2019 roku. Choć samochody ponad sześć razy częściej kupowane były przez podmioty instytucjonalne (63,7 tys., +23,6% r/r) to wzrost sprzedaży nastąpił także u nabywców indywidualnych (10,2 tys., +26% r/r). Za blisko 94% nowych rejestracji odpowiadały pojazdy z napędem Diesla.

2021 was a very successful year for new LCV sales. The number of new registrations amounted to 73.9 thousand, an increase of 24% y/y, but also a result 5.8% higher than the record year 2019. Although cars were more than six times more often bought by institutional buyers (63.7 thousand, +23.6% y/y), sales growth also occurred within individual customers (10.2 thousand, +26% y/y). Nearly 94% of new registrations were diesel LCVs.

Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



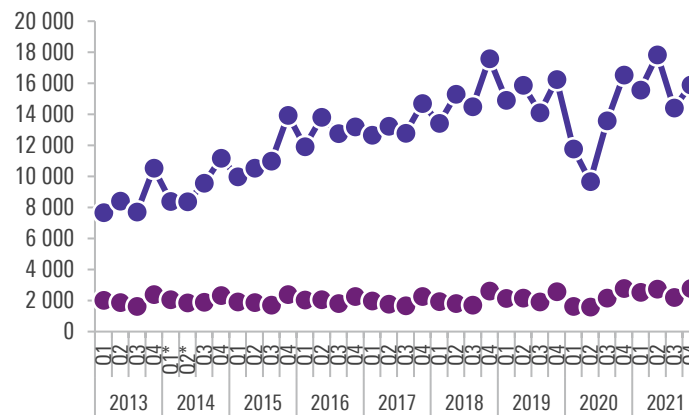
69 317
(+23,2%)
Diesel | Diesel

3 766
(+23,2%)
Benzyna | Petrol

816
(+174,7%)
Inne | Other

Q1-4/21

Typ nabywcy | Customer type



63 693
(+23,6%)
Instytucjonalny
Institutional

10 233
(+26%)
Indywidualny
Individual

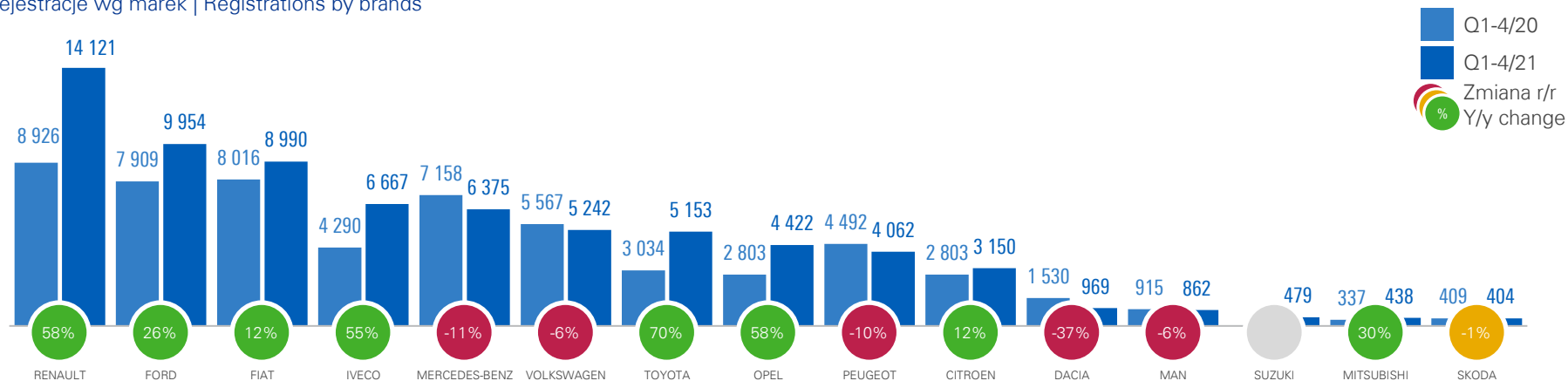
Q1-4/21

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)

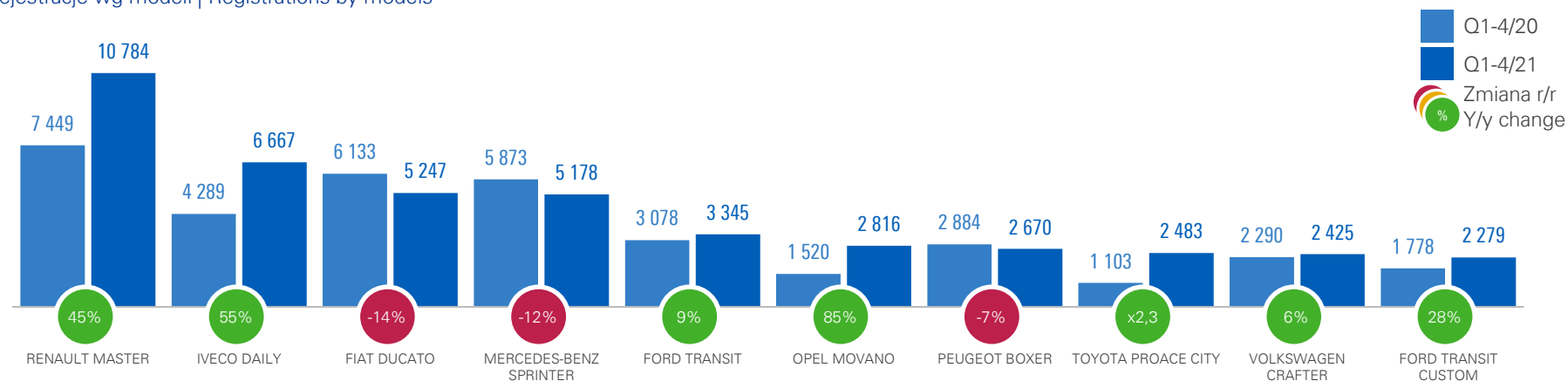


Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

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



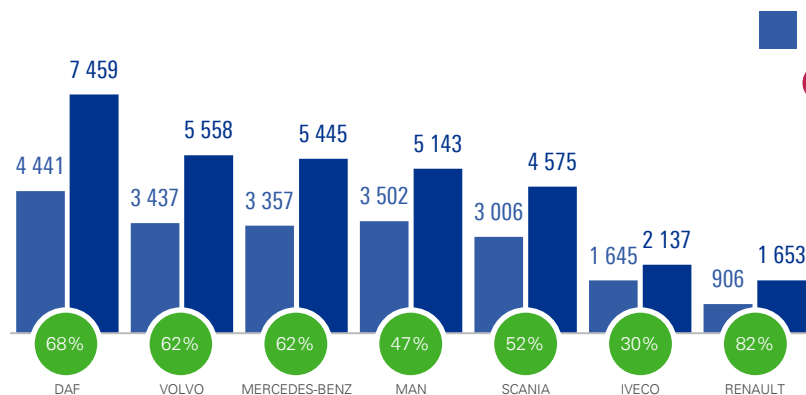
Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

32 684 (+58,1%) Q1-4/21

Rynek nowych samochodów ciężarowych w 2021 roku odnotował wzrost sprzedaży o ponad 58% względem 2020 roku, sytuując końcowe wyniki na rekordowym poziomie 32,7 tys. sprzedanych pojazdów. Największy wzrost miał miejsce w kategorii DMC>=16t, gdzie sprzedaż powiększyła się o 65% r/r. Wśród wszystkich kategorii ciężarówek najpopularniejszą pozostała marka DAF (7,5 tys., +68% r/r) przed Volvo (5,6 tys., +62% r/r) oraz Mercedes-Benz (5,4 tys., +62% r/r).

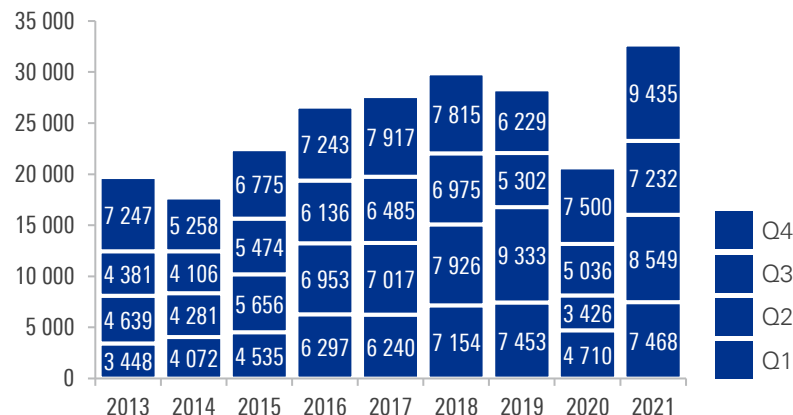
The market for new trucks in 2021 recorded a sales growth of over 58% compared to 2020, placing final result at a record level of 32.7 thousand vehicles sold. The highest growth took place in the category of GVW>=16t, where sales increased by 65% y/y. Among all commercial vehicles with GVW>3.5t, DAF remained the most popular brand (7.5 thousand, +68% y/y) before Volvo (5.6 thousand, +62% y/y) and Mercedes-Benz (5.4 thousand, +62% y/y).

Rejestracje wg marek | Registrations by brands

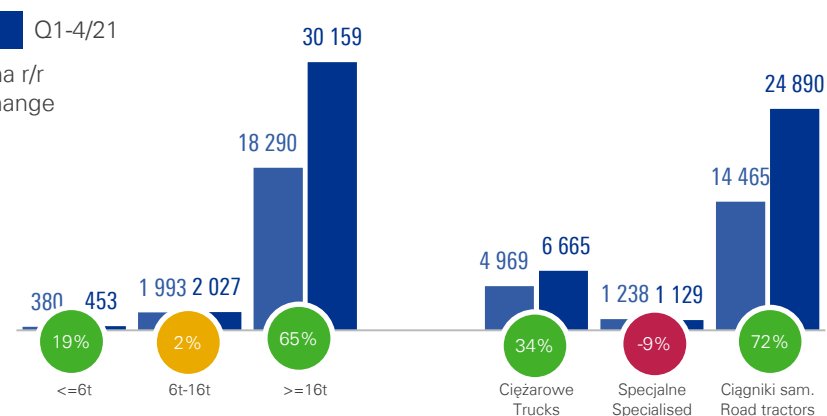


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type

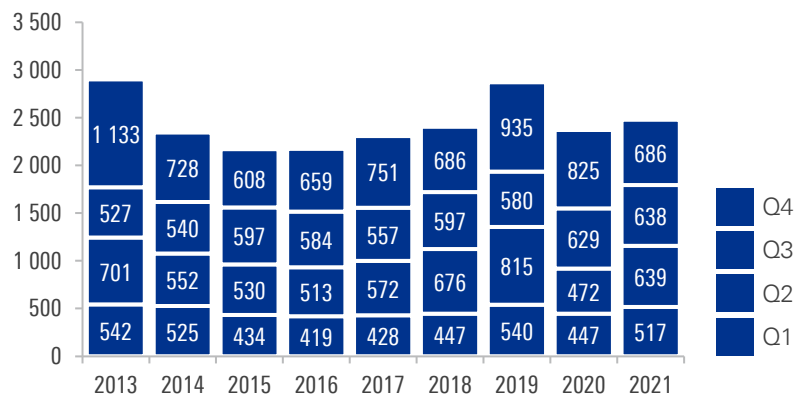




Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

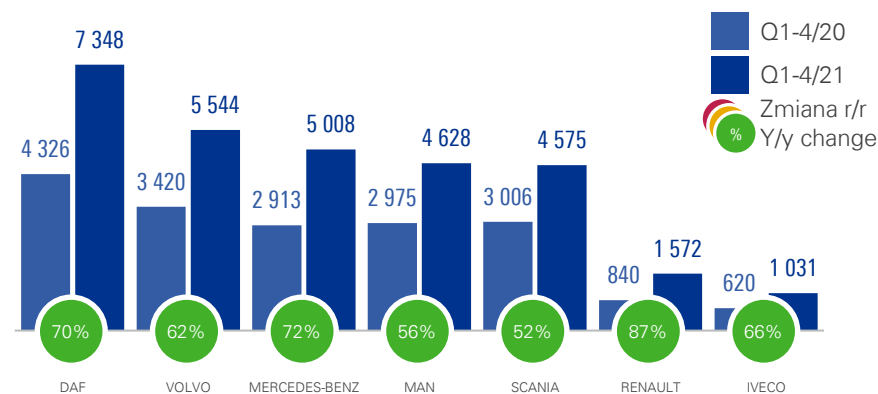
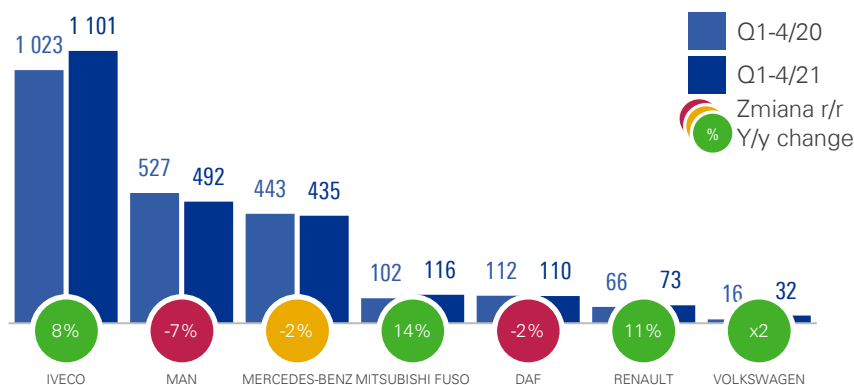
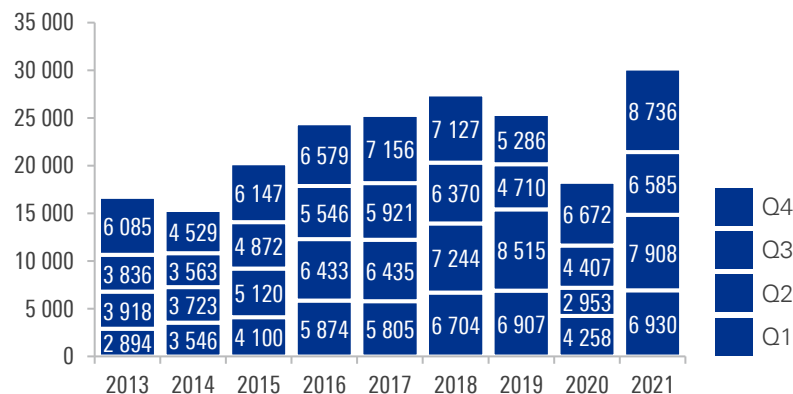
3,5t<DMC<16t | 3.5t<GVW<16t

2 480 (+4,5%) Q1-4/21



DMC>=16t | GVW>=16t

30 159 (+64,9%) Q1-4/21



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)



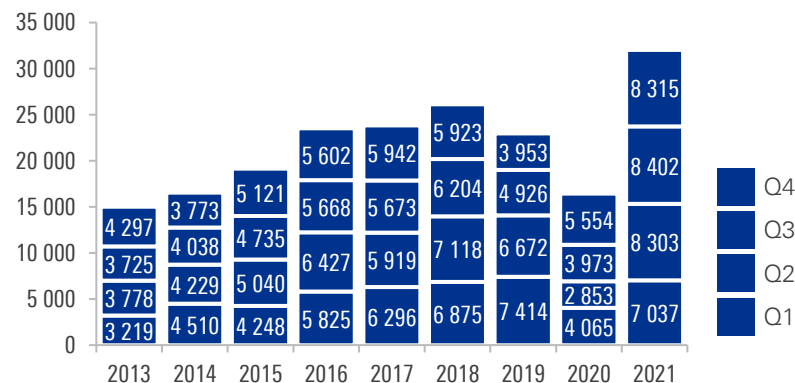
Rejestracje nowych przyczep i naczep > 3,5t (w szt.) New trailers & semi-trailers > 3.5t registrations (in units)

32 057 (+94,9%) Q1-4/21

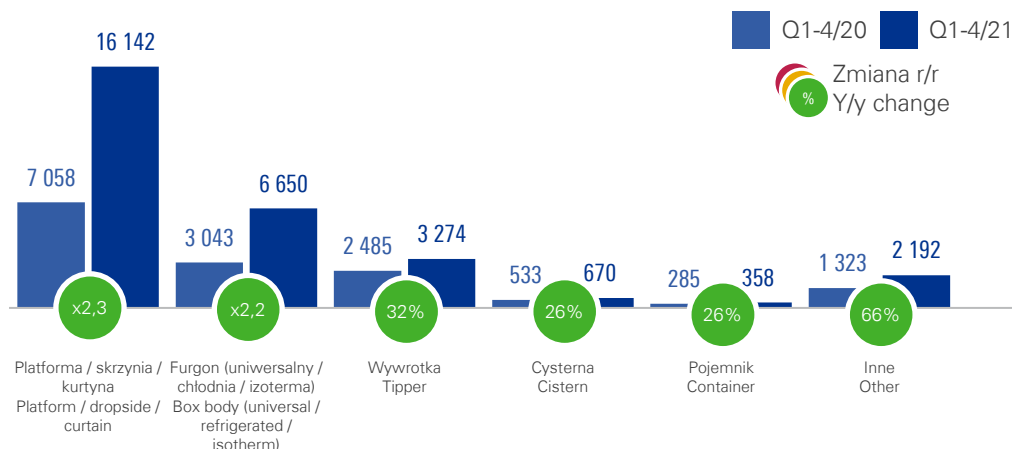
W 2021 roku liczba nowych przyczep i naczep wzrosła o blisko 95% względem 2020 roku. Liczba sprzedanych jednostek wyniosła ponad 32 tys. sztuk, przekraczając rekordowy 2018 rok o blisko 23%. Konstrukcje skrzyniowe były najpopularniejszymi zarówno wśród naczep (16,1 tys., +129% r/r), jak i przyczep (1,7 tys., +82% r/r). Cztery najpopularniejsze marki przyczep i naczep odnotowały ponad dwukrotny wzrost wolumenu sprzedaży, a marka Schmitz Cargobull pozostała liderem rynku.

In 2021, the number of new trailers and semi-trailers increased by nearly 95% y/y. The number of units sold amounted to over 32 thousand units, exceeding the record year 2018 by nearly 23%. Platform constructions were the most popular both among semi-trailers (16.1 thousand, +129% y/y) and trailers (1.7 thousand, +82% y/y). The level of sales of four most popular brands of trailers and semi-trailers more than doubled. Schmitz Cargobull brand remained the market leader.

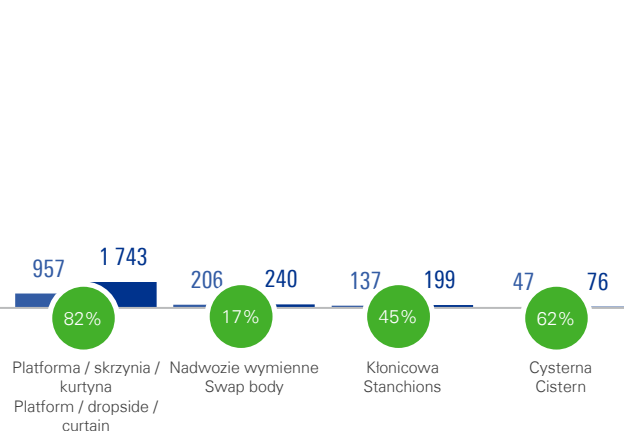
Rejestracje ogółem | Total registrations



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



Przyczepy > 3,5t | Trailers > 3.5t

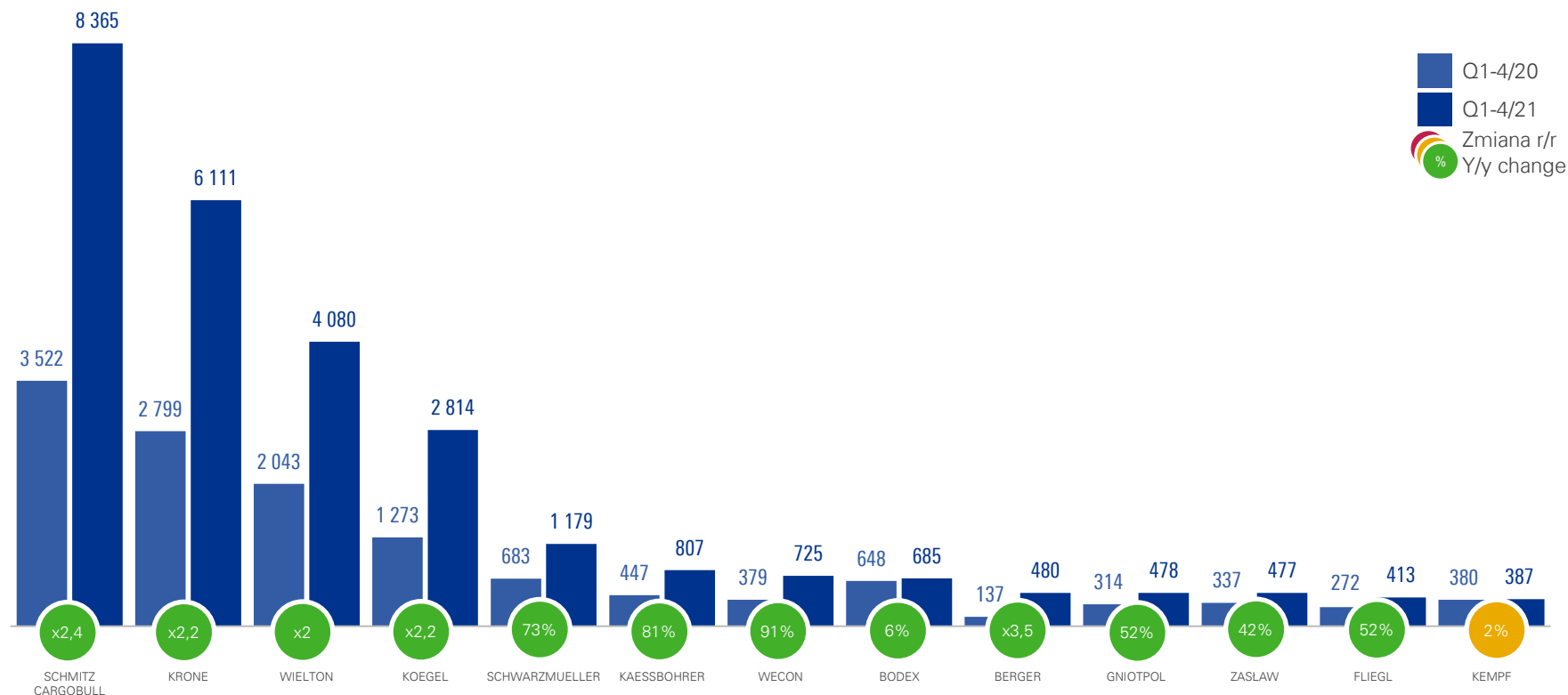


Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują czasowych rejestracji | All changes calculated y/y. Temporary registrations excluded.

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



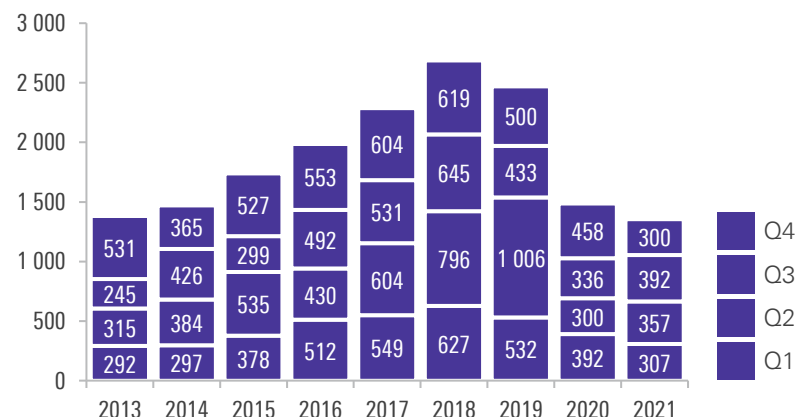
Rejestracje nowych autobusów >3,5t (w szt.) New buses & coaches >3.5t registrations (in units)

1 356 (-8,7%) Q1-4/21

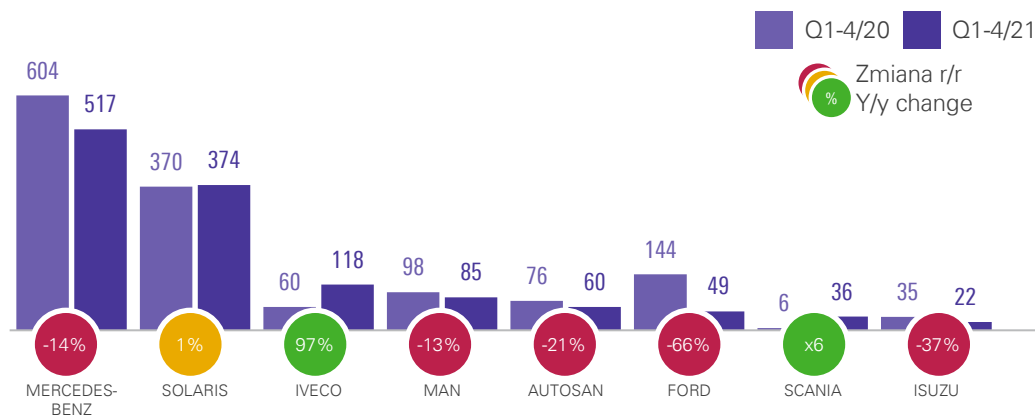
W perspektywie całego 2021 roku dokonano rejestracji 1 356 autobusów, co przekłada się na spadek o prawie 9% r/r. Jest to wolumen także niemal o połowę mniejszy niż ten, który odnotowano w rekordowym 2018 roku. Jedyną kategorią, która zwiększyła wolumen rejestracji są autobusy turystyczne (146, +55% r/r). Najpopularniejszymi markami autobusów były: Mercedes-Benz (517, -14% r/r), Solaris (374, +1% r/r) oraz Iveco (118, +97% r/r).

For the full year 2021, there were 1,356 buses & coaches registrations, which represents a decline of almost 9% y/y. This volume is also almost half of what was recorded in record 2018. The only category that increased registrations was touring coaches (146, +55% y/y). The most popular brands of buses & coaches were: Mercedes-Benz (517, -14% y/y), Solaris (374, +1% y/y) and Iveco (118, +97% y/y).

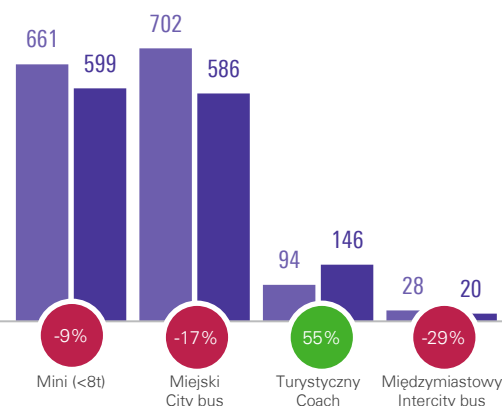
Rejestracje ogółem | Total registrations



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



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Jednoślady
Powered two-wheelers



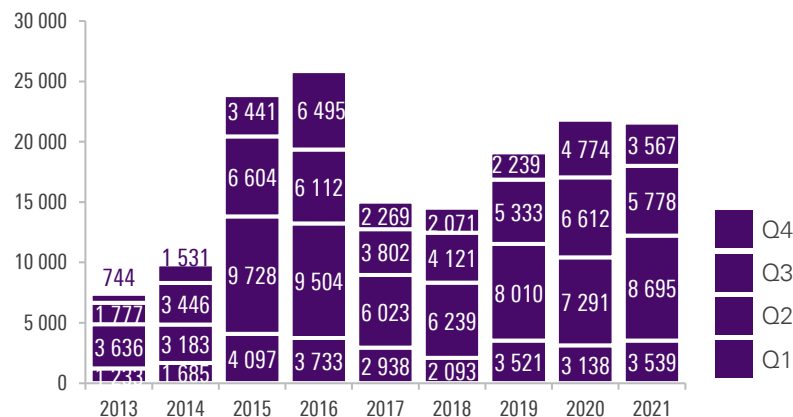
Rejestracje nowych motocykli (w szt.) New motorcycles registrations (in units)

21 579 (-1,1%) Q1-4/21

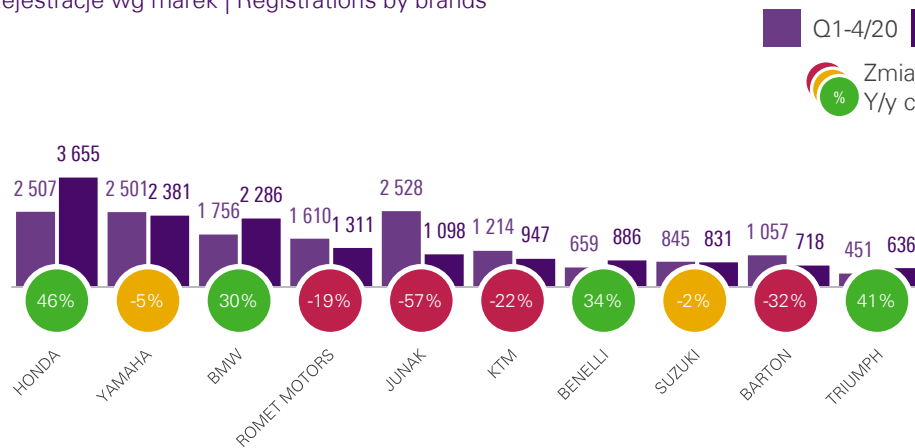
Rozwój rynku motocykli w Polsce zwolnił w IV kwartale 2021 roku, co wpłynęło na wynik ogólny, który z liczbą 21,6 tys. sztuk pomniejszył się o 1% r/r. Najgłębszy spadek zaobserwowano w najpopularniejszej kategorii – street (5,7 tys., -7% r/r). Największy wzrost liczby rejestracji odnotowano wśród motocykli On/Off (4 tys., +20% r/r). Najpopularniejszą marką pozostała Honda ze sprzedażą na poziomie 3,7 tys. sztuk i najwyższą dynamiką wzrostu – o 46% r/r.

The development of the motorcycle market in Poland, slowed down in Q4 2021, which affected the overall result, which with 21.6 thousand units decreased by 1% y/y. The biggest decrease in was observed in the most popular type - street (5.7 thousand, -7% y/y). The highest growth rate was noted among the On/Off motorcycles (4 thousand, +20% y/y). The most popular brand remained Honda, with 3.7 thousand units sold, and the highest growth dynamics – by 46% y/y.

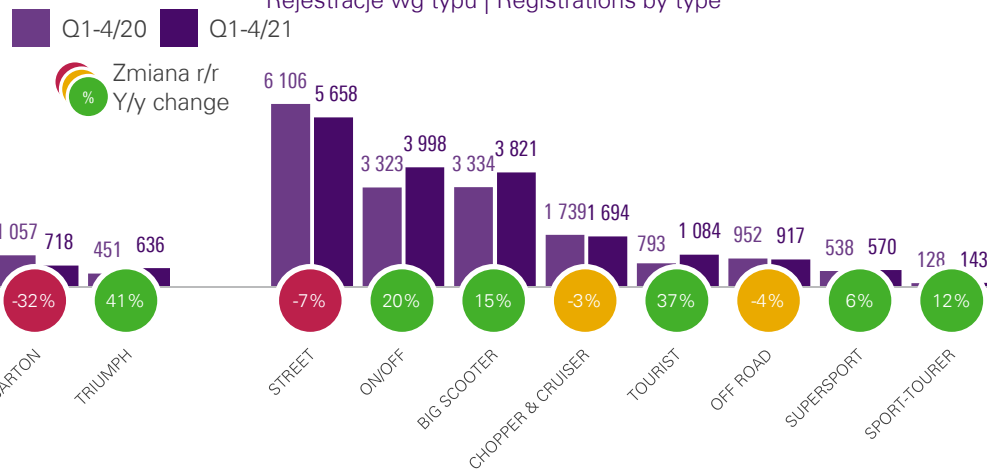
Rejestracje ogółem | Total registrations



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)



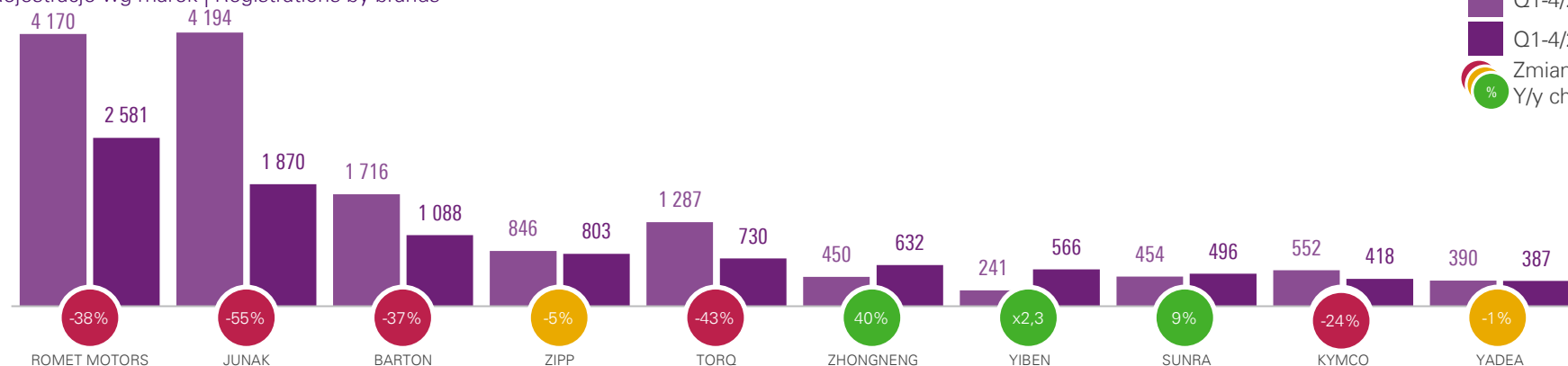
Rejestracje nowych motorowerów (w szt.) New mopeds registrations (in units)

12 710 (-30,7%) Q1-4/21

Rok 2021 przyniósł dla rynku motorowerów kontynuację trendu spadkowego. W 2021 roku zarejestrowano 12,7 tys. nowych motorowerów, czyli o 31% mniej niż w roku 2020. W zestawieniu 10. najpopularniejszych marek motorowerów, tylko trzy zanotowały poprawę liczby rejestracji względem 2020 roku – Zhongneng (+40%), Yiben (+135%), Sunra (+9%). Pomimo sprzedaży niższej o 38% r/r, Romet Motors utrzymała pozycję rynku z wynikiem 2,6 tys. nowych rejestracji.

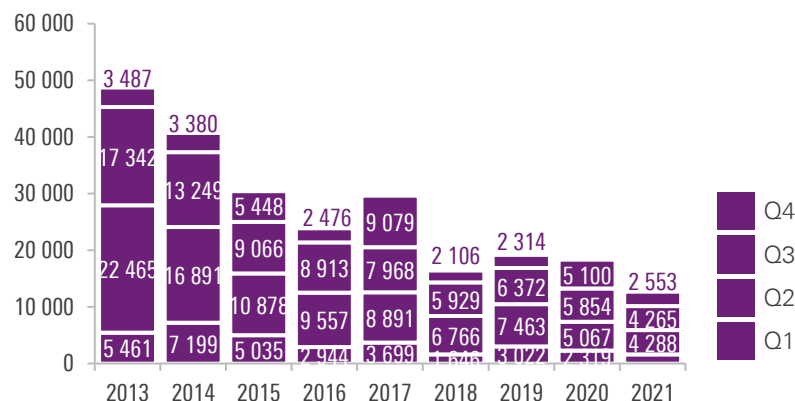
The year 2021 brought a continuation of the downward trend for the moped market. In 2021, 12.7 thousand new mopeds were registered, 31% less than in 2020. Among the 10. most popular moped brands, only three recorded an improvement in the number of registrations compared to 2020 – Zhongneng (+40%), Yiben (+135%), Sunra (+9%). Despite the sales lower by 38% y/y, the Romet Motors remained the market leader with 2.6 thousand new units registered.

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

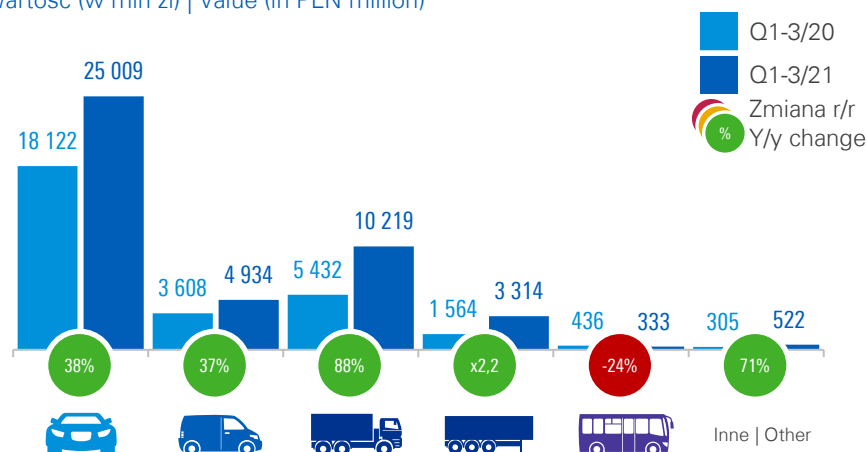
Leased automotive assets

61,4 (5,4%) Q1/21

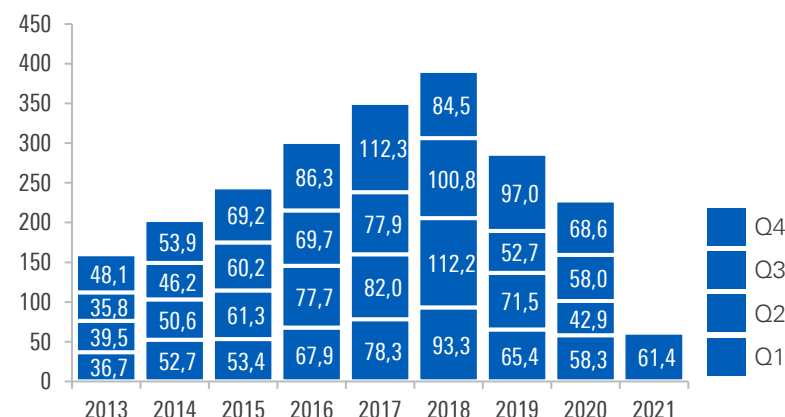
W I kwartale 2021 roku w leasing przekazano 61,4 tys. szt. aktywów motoryzacyjnych, czyli o 5,4% więcej niż I kwartale 2020 roku (dane dotyczą członków ZPL). Wartość netto aktywów motoryzacyjnych przekazanych w leasing w okresie pierwszych trzech kwartałów 2021 roku wyniosła 44,3 mld zł, o 51% więcej r/r. Najwyraźniej wzrosła wartość leasingu udzielonego na przyczepy i naczepy oraz samochody ciężarowe – odpowiednio o 112% i 88% r/r.

In Q1 2021, 61.4 thousand automotive assets were leased, which is 5.4% more than in the same period of 2020 (data refers to ZPL members). The net value of automotive assets leased in Q1-Q3 2021 amounted to PLN 44.3 billion, up 51% compared to the same period of the previous year. The highest growth was recorded in the value of leased trailers and semi-trailers and CVs>3,5t – by 112% and 88% y/y respectively.

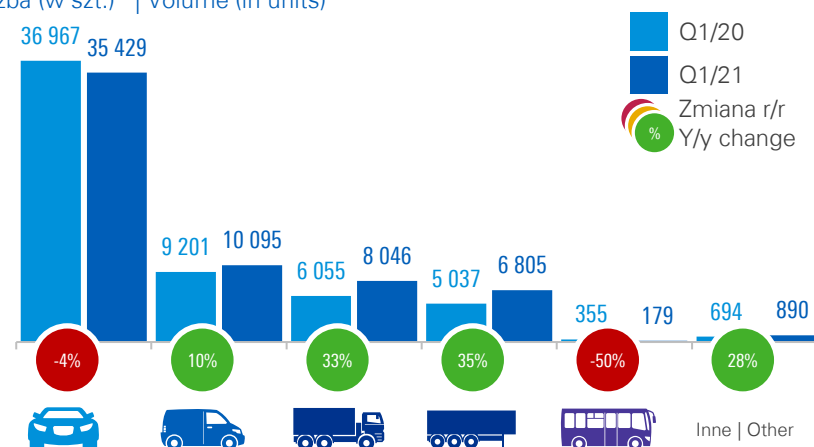
Wartość (w mln zł) | Value (in PLN million)



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)

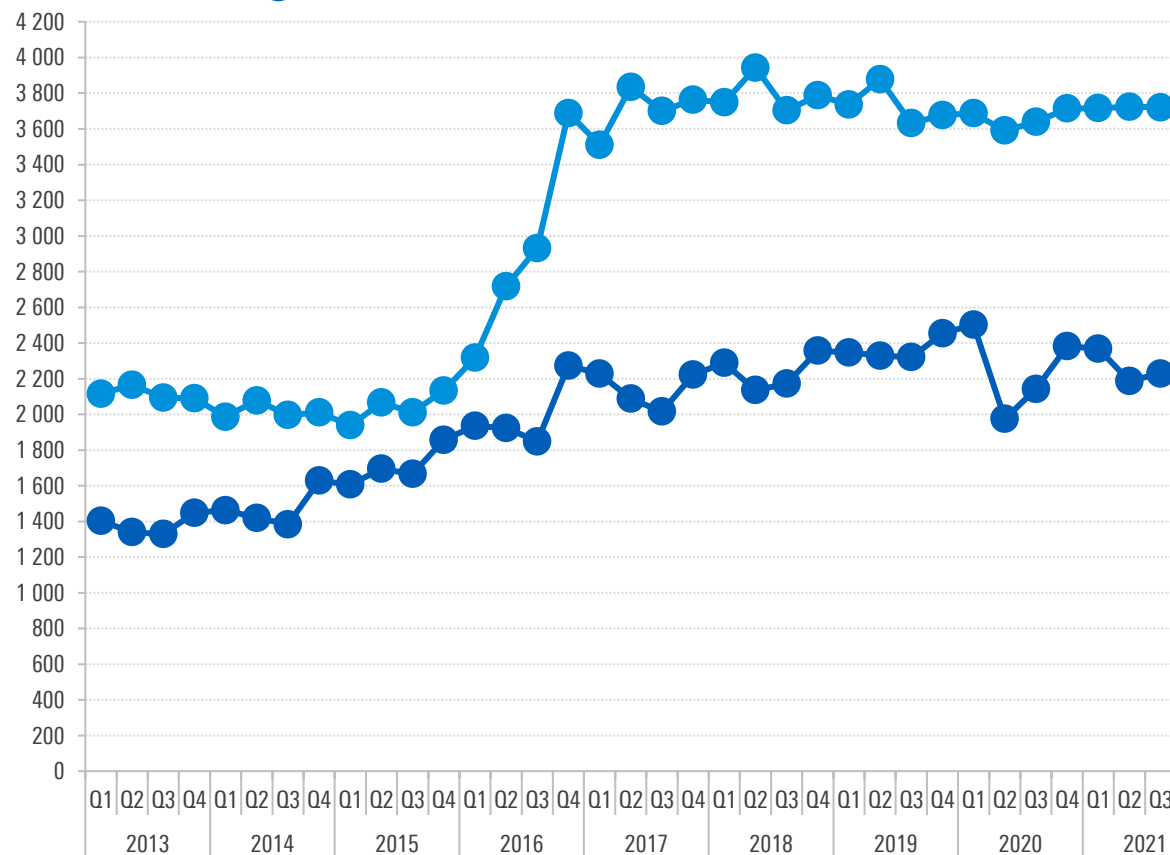
3 721 (+2,2%) Q3/21

2 229 (+4,0%) Q3/21

Wartość składek ubezpieczeniowych OC w III kwartale 2021 roku wzrosła do 3,7 mld zł, czyli o 2,2% względem analogicznego okresu w poprzednim roku. W tym samym okresie wartość wypłaconych odszkodowań wzrosła o 4%, czyli do poziomu 2,2 mld zł. Wynik techniczny w tej grupie ubezpieczeń w III kwartale wyniósł 669,6 mln zł.

The value of motor liability insurance gross written premium in Q3 2021 increased to PLN 3.7 billion, up 2.2% y/y. In the same period, the value of claims paid increased by 4%, i.e. up to PLN 2.2 billion. The balance on the technical motor liability insurance account amounted to PLN 669.6 million in the third quarter.

● 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)

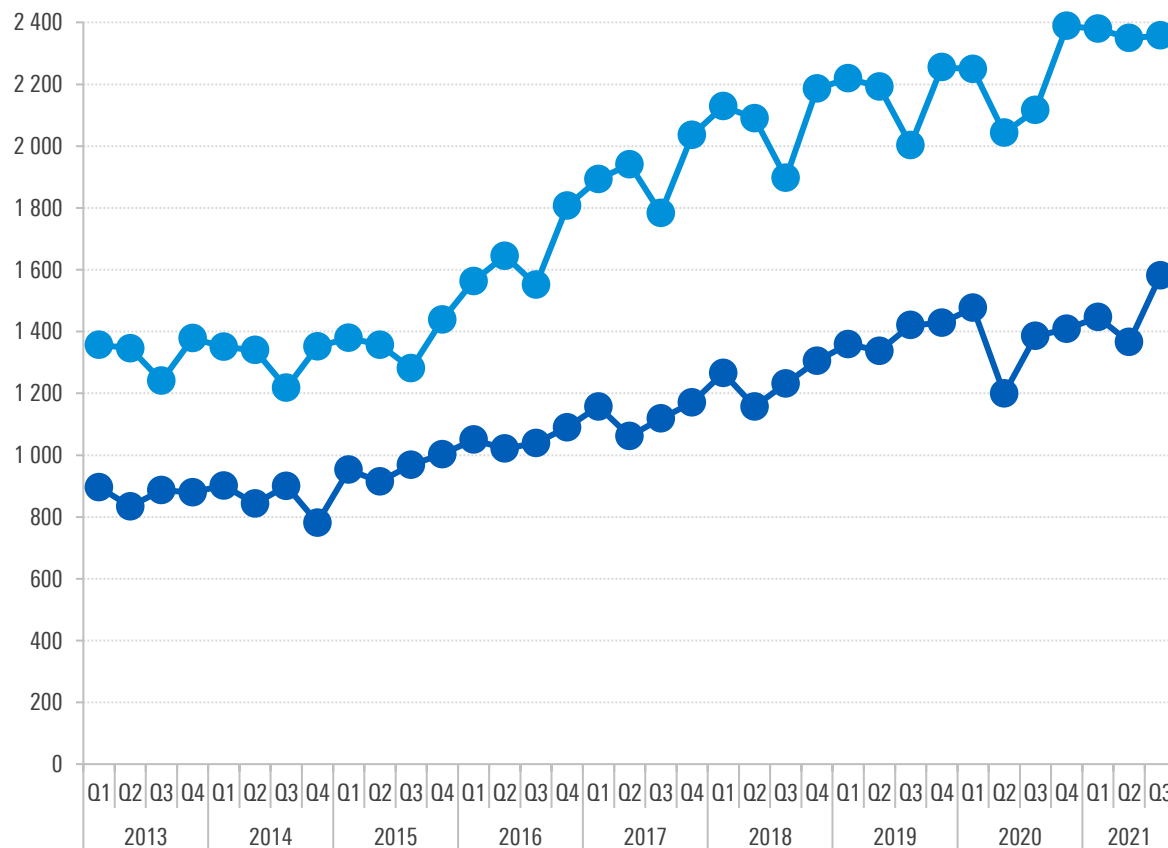
2 358 (+11,4%) Q3/21

1 366 (+14,1%) Q3/21

Wartość brutto składek AC przypisanych w III kwartale 2021 wzrosła o 11,4% względem poprzedniego roku i wyniosła 2,36 mld zł. Wartość wypłaconych odszkodowań w tym samym okresie wyniosła 1,37 mld, co stanowi wzrost o 14,1% r/r. Wynik techniczny ubezpieczeń AC w III kwartale roku wyniósł 352 mld zł.

The value of gross AC premiums written in Q2 2021 increased by 11.4% y/y and amounted to PLN 2.36 billion. The value of claims paid in the same period amounted to 1.37 billion, up 14.1% y/y. The balance on the technical motor casco insurance in the third quarter of the year amounted to PLN 352 billion.

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



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



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland



Wyniki produkcyjne przemysłu motoryzacyjnego ogółem

Total automotive manufacturing results

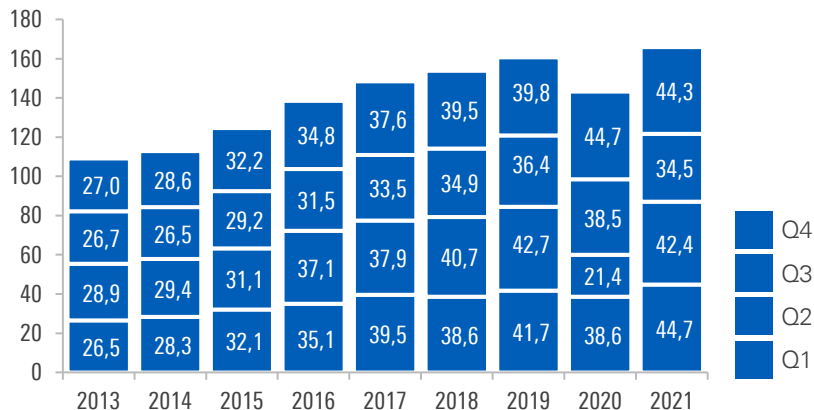
Produkcja sprzedana (w mld zł) | Sold production (in PLN bn)

165,9 (+15,9%) Q1-4/21

W całym roku produkcja sprzedana w sektorze motoryzacyjnym osiągnęła poziom niemal 166 mld zł, co oznacza wzrost o 15,9% względem 2020 roku. Taki wynik oznacza przebicie rekordowego pod względem produkcji sprzedanej 2019 roku o ponad 3%.

Throughout the year the production sold in the automotive sector reached almost PLN 166 billion, which means an increase of 15.9% compared to 2020. Such a result means beating the record-breaking 2019 in terms of sold production by over 3%.

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

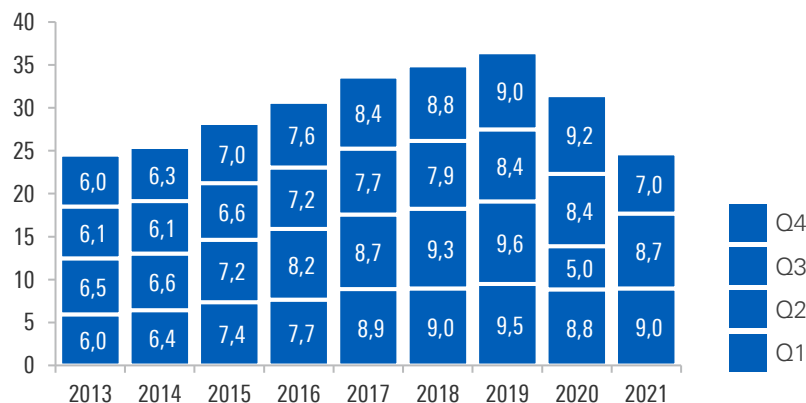
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bn)

24,7 (+10,7%) Q1-3/21

W III kwartale 2021 roku wartość eksportu produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski była o blisko 17% niższa niż w tym samym kwartale 2020 roku. Za sprawą relatywnie dobrych wyników w poprzednich miesiącach, w całym okresie od stycznia do września 2021 roku poziom eksportu okazał się o 10,7% wyższy r/r, choć eksport wyłącznie gotowych pojazdów, przyczep i naczep spadł o 1,3% r/r.

In Q3 2021, the value of automotive products export from Poland fell by nearly 17% compared to Q3 2020. Thanks to relatively good results in the previous months, in the entire period of the first three quarters of 2021, exports increased by 10.7% y/y. Taking into account only the value of exported vehicles, trailers and semi-trailers, the result was by 1.3% lower than in the corresponding period of the previous year.

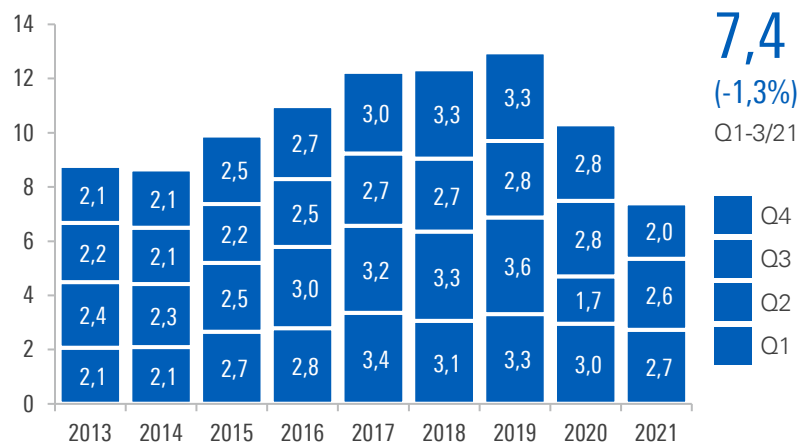
Eksport motoryzacyjny z Polski (w mld euro) | Polish automotive exports (in EUR bln)



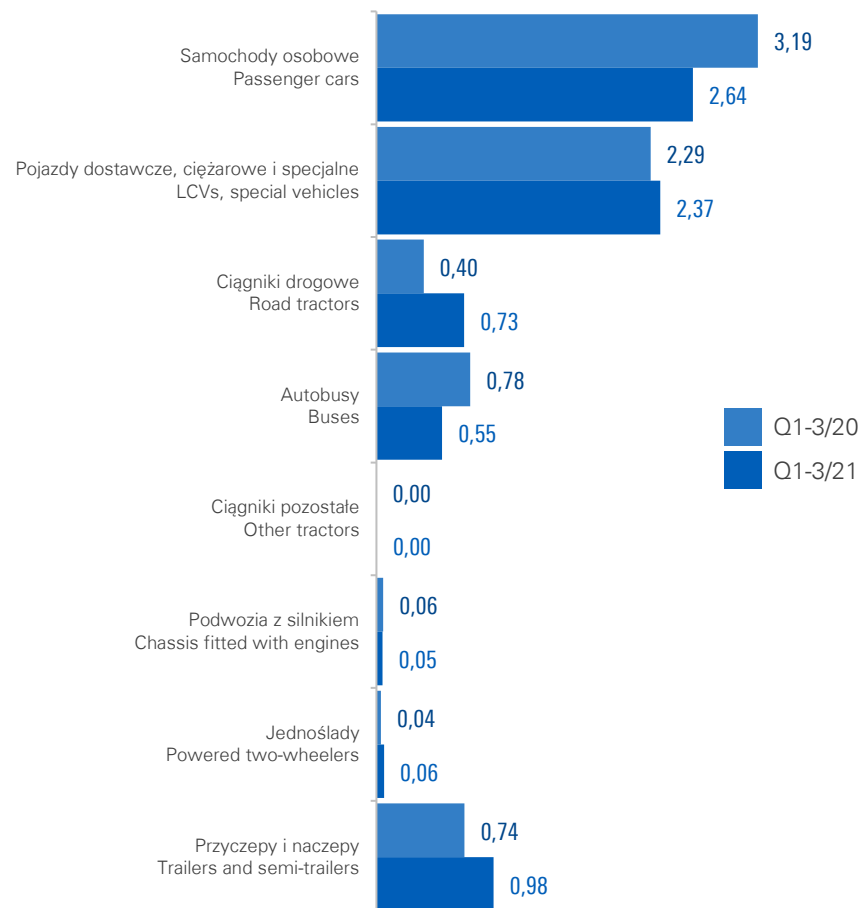


Eksport pojazdów, przyczep i naczep (w mld euro) Vehicles, trailers and semi-trailers exports (in EUR bn)

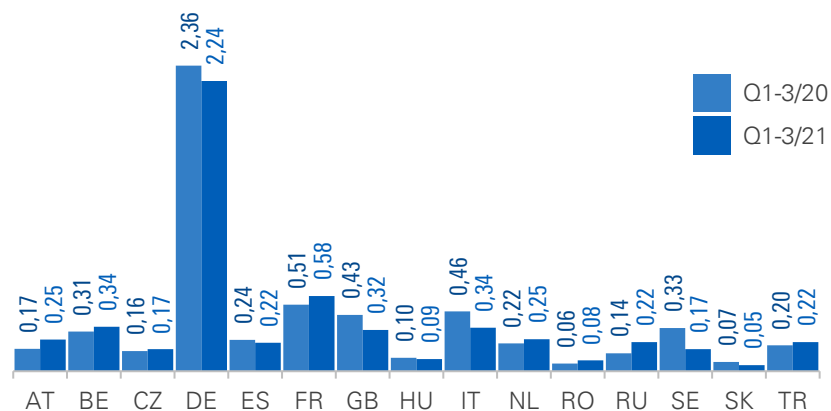
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg produktu | Exports by product



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations



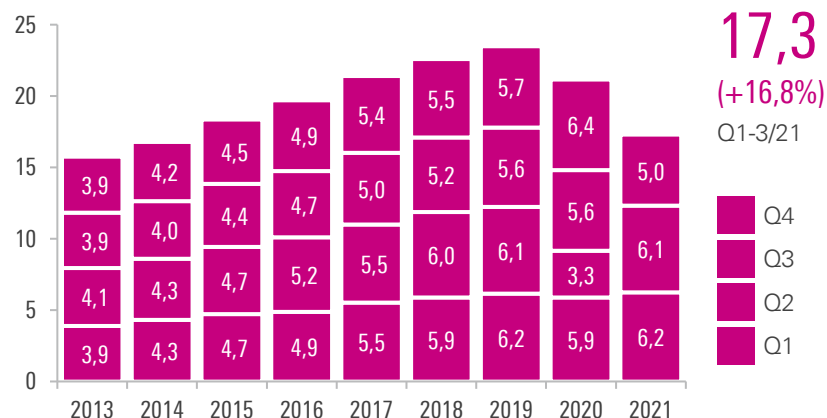
Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat



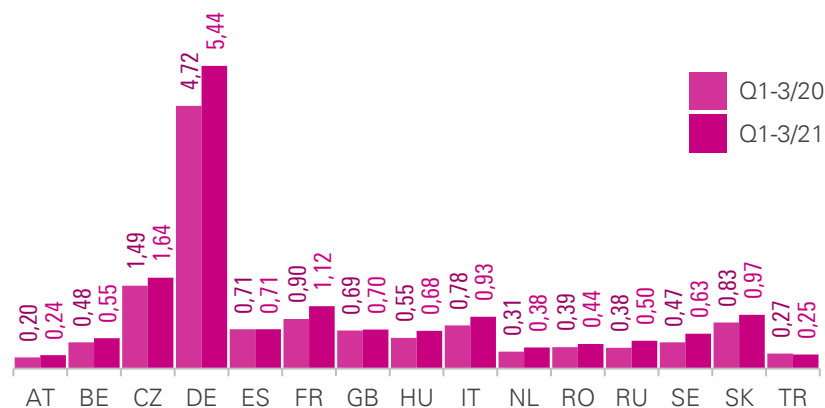
Eksport podzespołów, części i akcesoriów (w mld euro)

Components, parts and accessories exports (in EUR bln)

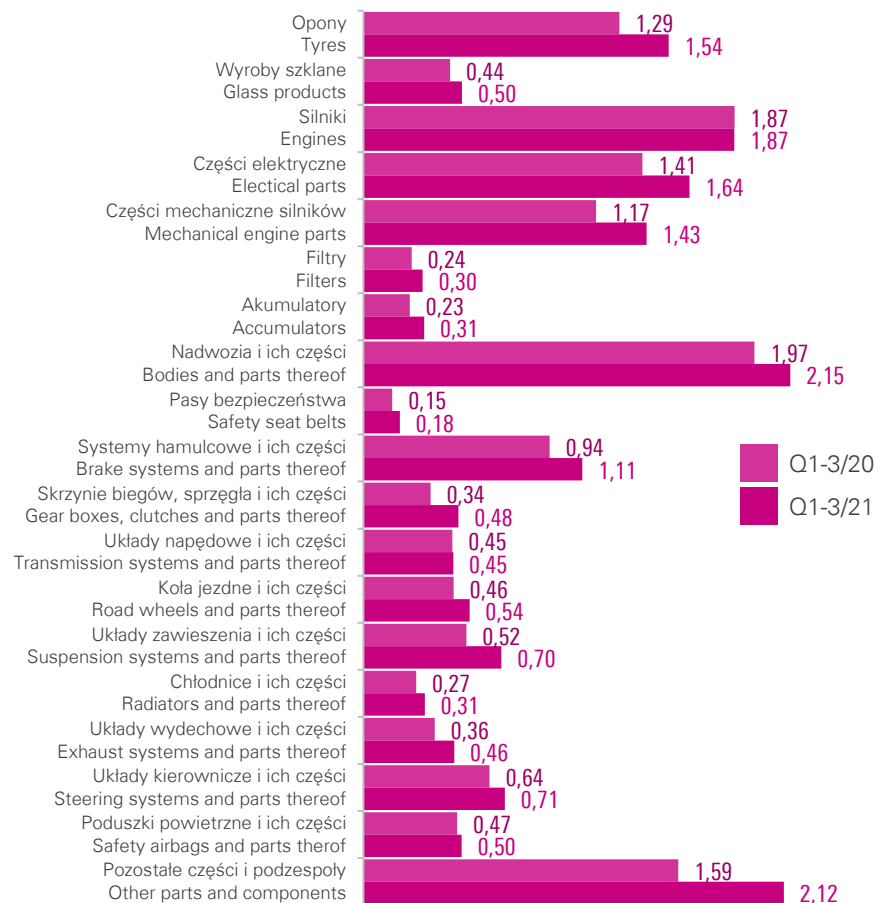
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations



Eksport wg produktu | Exports by product



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)

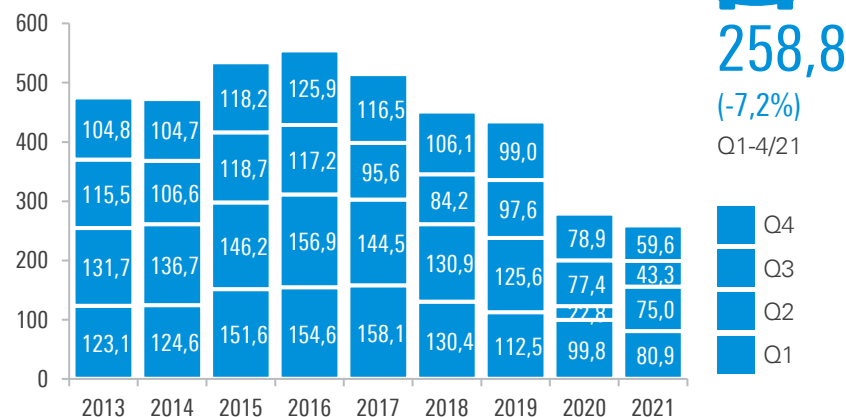
Pojazdy samochodowe ogółem | Total motor vehicles

437,4 (-3,1%) Q1-4/21

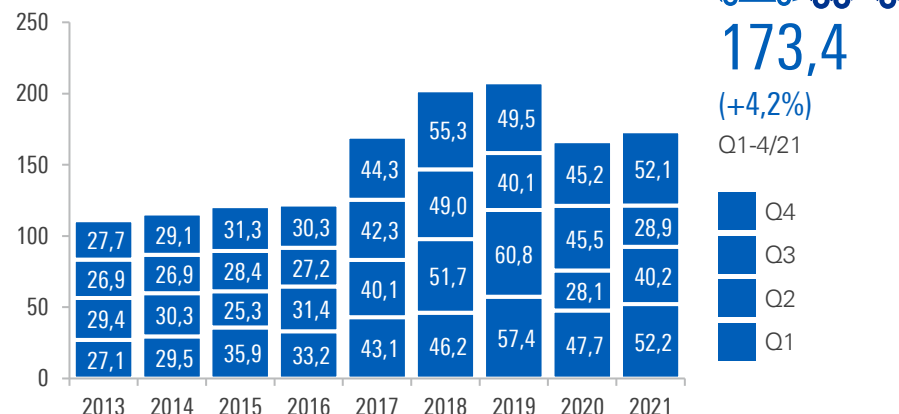
W 2021 roku wyprodukowano w Polsce 437,4 tys. pojazdów samochodowych, co oznacza spadek dynamiki o 3,1% r/r i przedłużenie trendu spadkowego do 4 lat z rzędu. Niższy wynik produkcji dotyczy przede wszystkim SO (258,8 tys., -7,2% r/r). Mniej o 13,8% (5,2 tys.) względem poprzedniego roku przybyło także autobusów. Relatywnie dobre wyniki utrzymały się w zakresie produkcji SC (173,4 tys., +4,2% r/r).

In 2021, 437.4 thousand motor vehicles will be produced in Poland, representing a 3.1% y/y decrease in growth and extending the downward trend to 4 years in a row. The lower production result concerns mainly PC (258.8 thousand, -7.2% y/y). The number of buses also decreased by 13.8% (5.2 thousand) compared to the previous year. However, relatively good results were maintained in the production of trucks (173.4 thousand, +4.2% y/y).

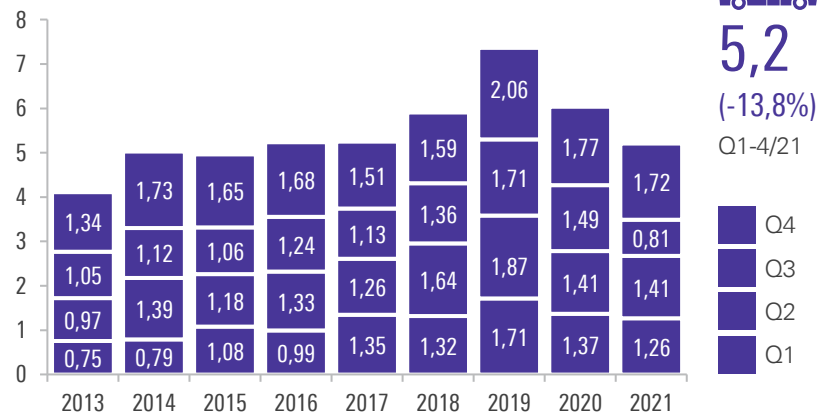
SO | PC



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



BUS>3,5t



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

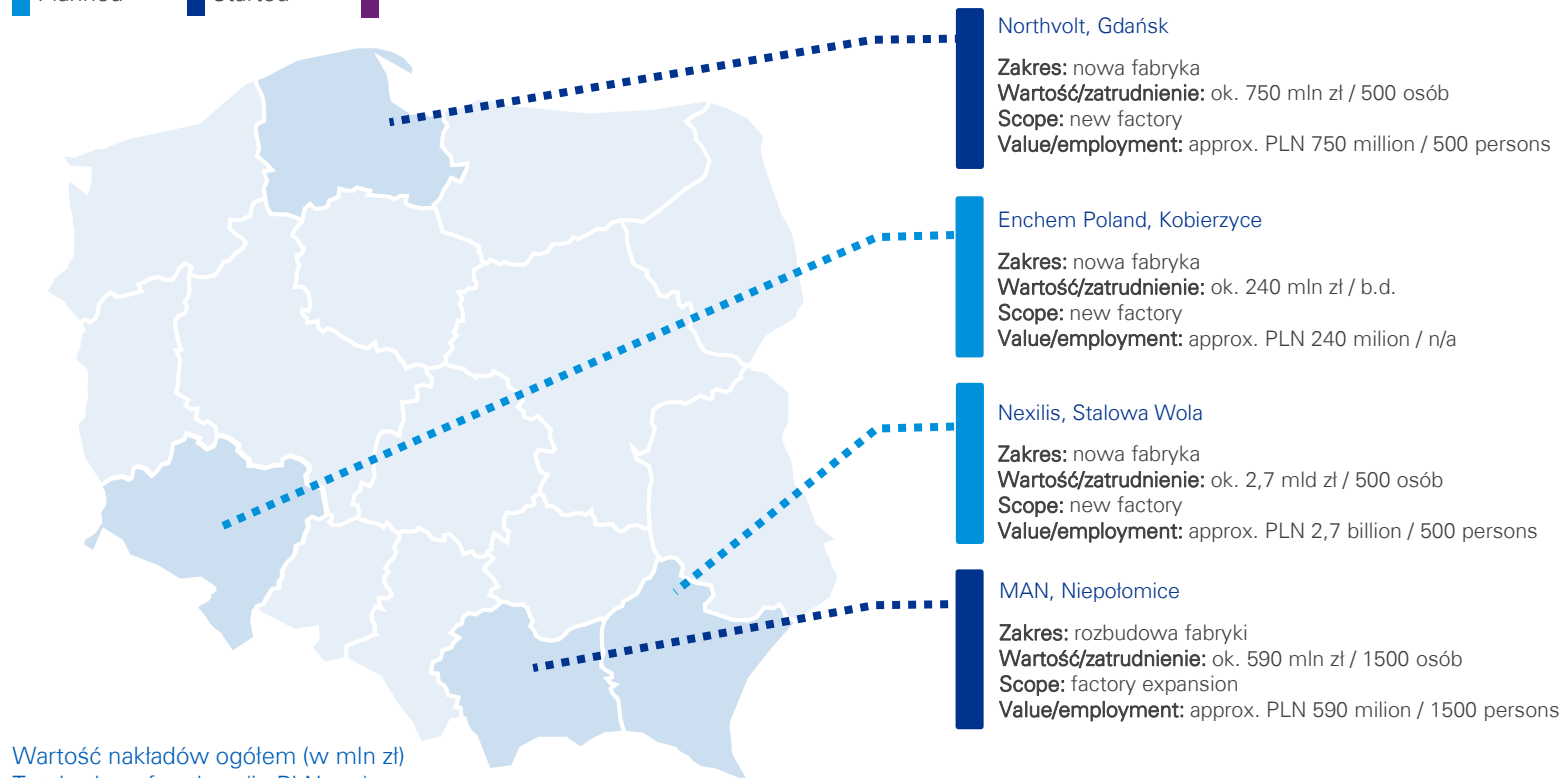
Największe inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym

Key investments in automotive manufacturing

Planowana
Planned

Rozpoczęta
Started

Zakończona
Finished



4 523,9 (-14,9%%) Q1-3 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

© 2022 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.

© 2022 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

© 2022 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2022 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.