



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Branża motoryzacyjna Automotive industry

Raport kwartalny PZPM i KPMG
Quarterly report by PZPM and KPMG

Edycja | Edition
Q2/2022

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	35
▪ Samochody osobowe Passenger cars	
▪ Rejestracje nowych SO New PC registrations	36
▪ Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne New PC registrations – alternative fuels	41
▪ Rejestracje nowych SO – segmenty New PC registrations – segments	43
▪ Samochody dostawcze Light commercial vehicles	58
▪ Pojazdy ciężarowe, przyczepy i naczepy Commercial vehicles, trailers and semi-trailers	61
▪ Autobusy Buses & coaches	66
▪ Jednoślady Powered two-wheelers	68
▪ Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce Automotive financial services in Poland	
▪ Leasing Leasing	72
▪ Ubezpieczenia Insurance	73
▪ Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland	
▪ Wyniki produkcyjne i finansowe Production and financial results	76
▪ Inwestycje Investments	80



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Podsumowanie Overview

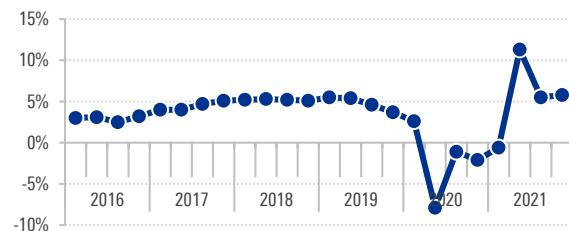
Rynek motoryzacyjny Automotive retail

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

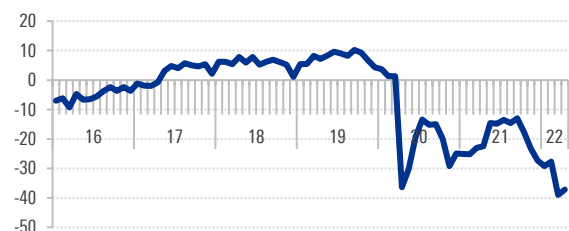
(Q1/22)

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

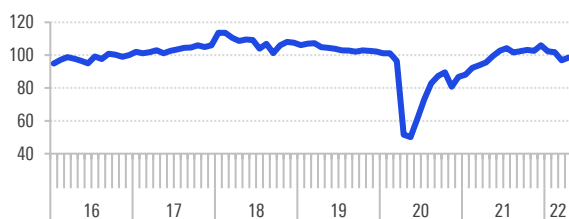
Realny wzrost PKB r/r (%)
Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów
Consumer sentiment index



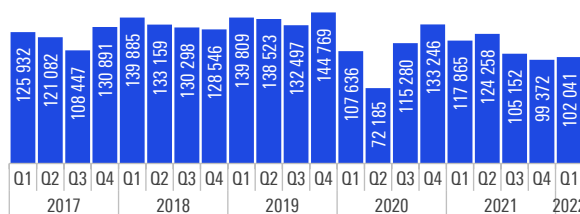
Wskaźnik koniunktury firm
Business sentiment index



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.szt.) | Registrations of new vehicles (in thousand units)

102,0 (-13.4%)



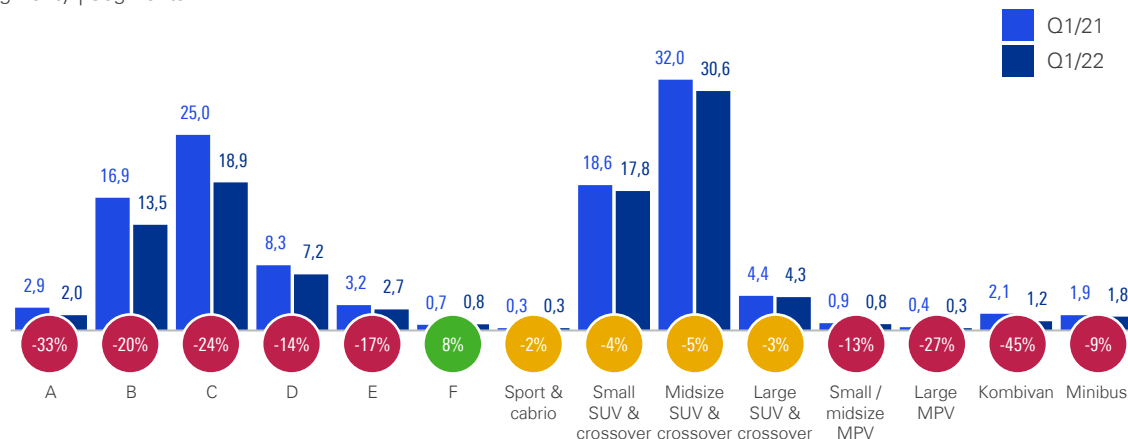
Nabywcy instytucjonalni
Institutional customers

70,8 (-15.9%)

Nabywcy indywidualni
Individual customers

31,2 (-7.2%)

Segmenty | Segments



Marki popularne
Mass-market brands

79,1 (-15.2%)

TOYOTA	18,5	(-9%)
KIA	9,8	(38%)
SKODA	8,7	(-43%)
VOLKSWAGEN	6,7	(-33%)
HYUNDAI	6,6	(25%)
DACIA	5,0	(13%)
FORD	4,8	(-10%)
RENAULT	3,6	(2%)
OPEL	2,9	(-29%)
PEUGEOT	2,6	(-18%)

Marki premium+
Premium+ brands

23,0 (-6.5%)

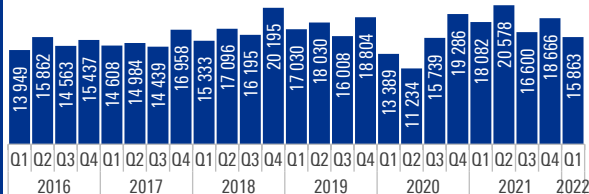
BMW	5,5	(-9%)
MERCEDES	5,1	(-6%)
AUDI	4,6	(-8%)
VOLVO	3,2	(-17%)
LEXUS	1,0	(-42%)
MINI	0,8	(30%)
CUPRA	0,7	(x2,2)
PORSCHE	0,6	(35%)
ALFA ROMEO	0,4	(7%)
TESLA	0,4	(41%)

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

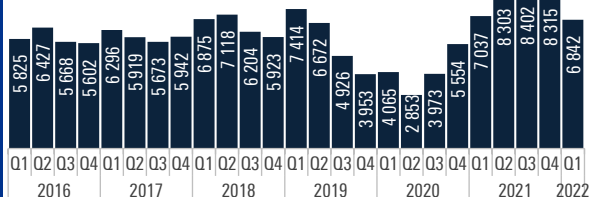
Rejestracje nowych pojazdów (w sztukach) | Registrations of new vehicles (in units)



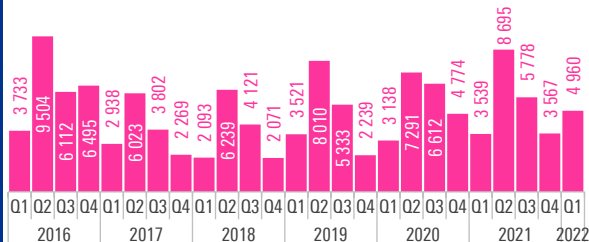
15 863 (-12,3%)



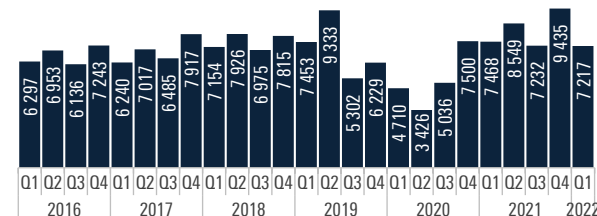
6 842 (-2,8%)



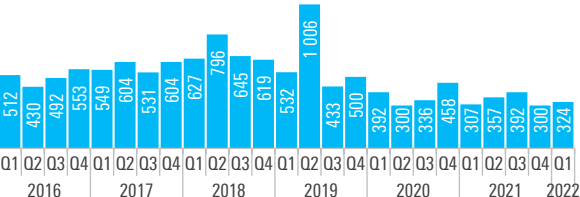
4 960 (+40,2%)



7 217 (-3,4%)



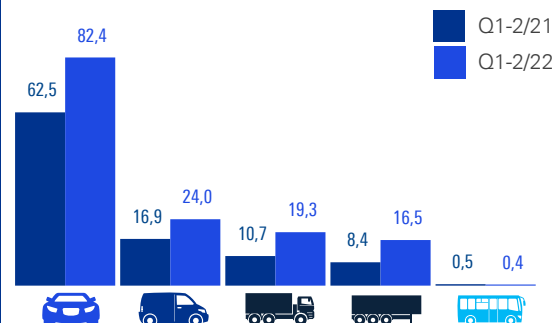
324 (+5,5%)



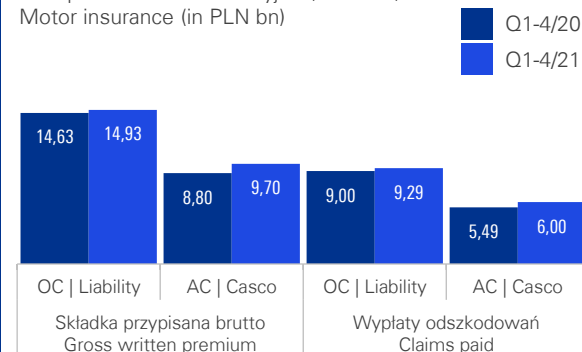
Usługi finansowe Financial services

Wyniki | Results

Liczba aktywów przekazanych w leasing (w tys. szt.)*
Number of leased assets (in thousand units)*



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

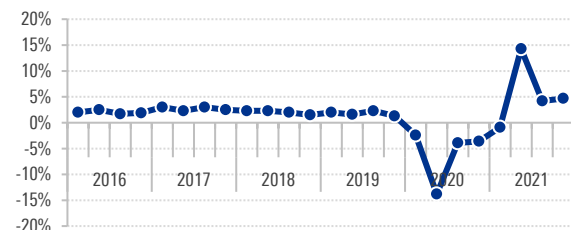
Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

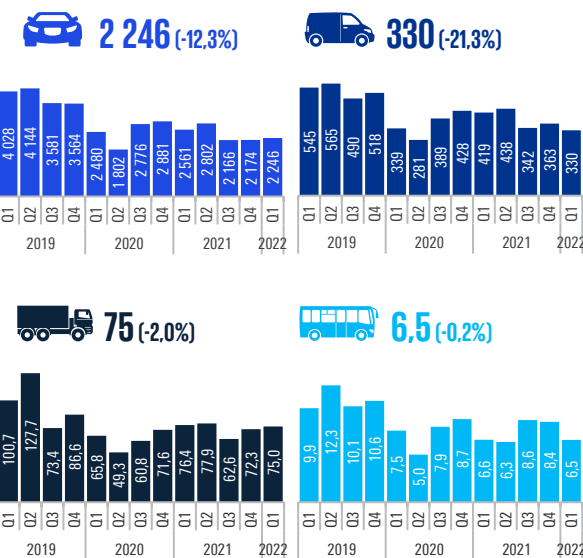
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1/22)

Otoczenie (UE) | Environment (EU)

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



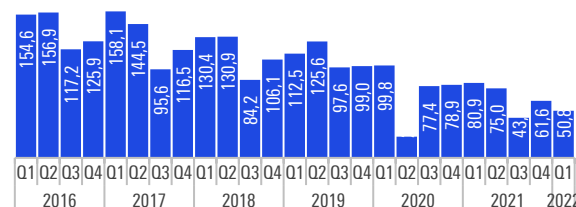
Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. szt.)
Registrations of new vehicles in the EU (in thousand units)



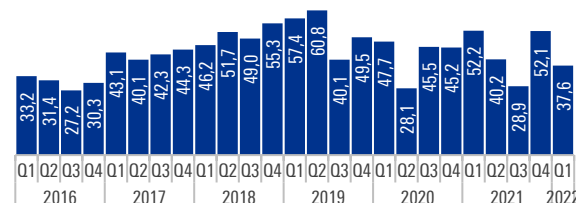
Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA, GUS, Eurostat

Produkcja (w tys. szt.) | Production (in thousand units)

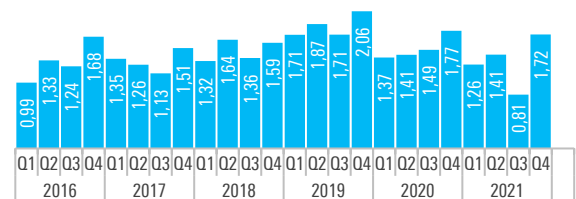
50,8 (-37.2%)



37,6 (-27.9%)

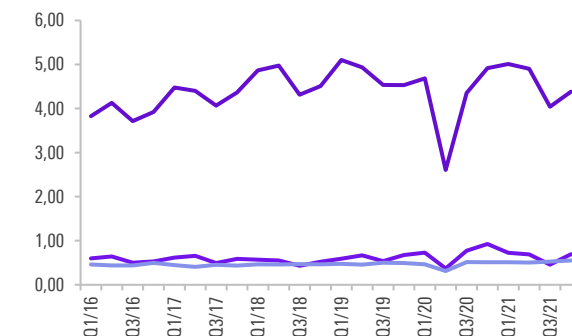


1,13 (-10.4%)



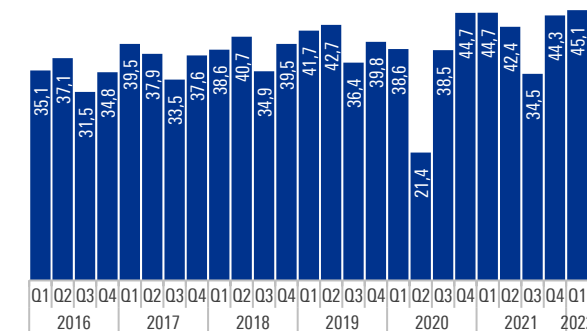
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln) (Q4/21)

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



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

45,1 (+0.9%)





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)

+5,3% +5,3% +5,9%

2021

+2,9% +2,8% +3,7%

2022p

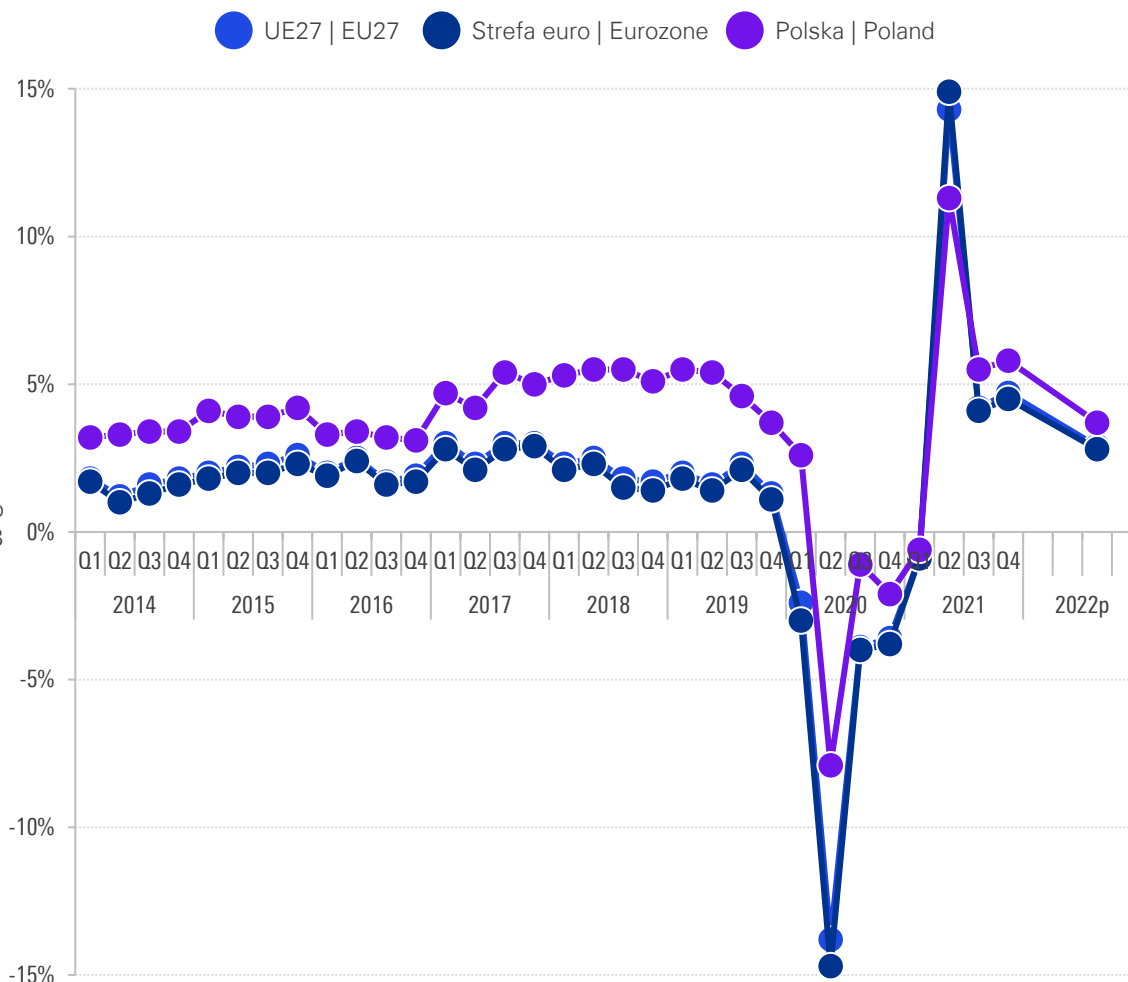
W IV kwartale 2021 roku PKB w Polsce wzrosło o 4,7% r/r. Gospodarka wzrosła w całym roku, wzrost zgodnie ze zrewidowanym szacunkiem GUS o 5,9% r/r, po spadku o 2,2% w 2020 roku. PKB zarówno całej Unii Europejskiej, jak i strefy euro wzrosło o 5,3% w 2021 roku, po spadkach odpowiednio o 5,9% i 6,4% odnotowanych rok wcześniej.

Według prognoz Międzynarodowego Funduszu Walutowego z kwietnia, w 2022 roku można się spodziewać wzrostu PKB w Polsce na poziomie 3,7%. Przewidywania dla UE i strefy euro mówią o zanulizowanym wzroście na poziomie kolejno 2,9% i 2,8%.

In Q4 2021, Poland's GDP increased by 4.7% y/y. For the year 2021 as a whole, the economy grew by 5.9%, after a 2.2% decline in 2020, according to updated GUS estimates. In both the European Union and eurozone, the GDP growth reached 5.3% in 2021, while in 2020 it contracted by 5.9% and 6.4% respectively.

According to the International Monetary Fund forecasts published in April, Poland's GDP is expected to increase by 3.7% in 2022. Forecasts for the EU and the eurozone shows annualized growth of 2.9% and 2.8%, respectively.

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



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

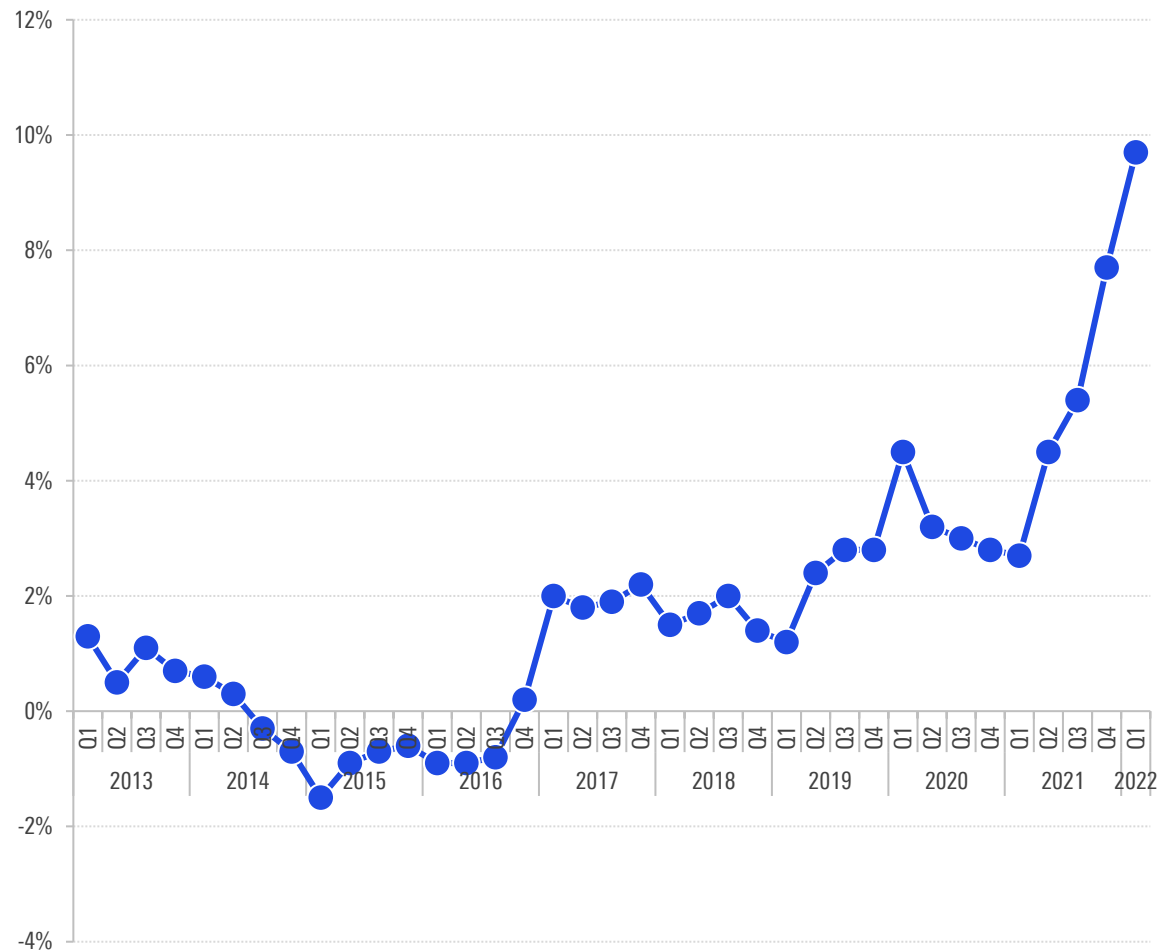
Poland: consumer prices (y/y change)

5,1% 2021

8,9% 2022p

W całym 2021 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce wzrosły o 5,1% względem 2020 roku. 2022 rok rozpoczął się jeszcze wyższą inflacją, która w I kwartale sięgnęła 9,7%. To najwyższa kwartalna dynamika od 2000 roku. Międzynarodowy Fundusz Walutowy przewiduje, że w całym 2022 roku inflacja w Polsce wyniesie 8,9%, byłaby więc najwyższa od przeszło dwóch dekad.

Throughout 2021, the prices of consumer goods and services in Poland increased by 5.1% relative to 2020. 2022 began with an even higher inflation, which reached 9.7% in Q1. This is the highest quarterly dynamics since 2000. The International Monetary Fund predicts in year 2022 as a whole, inflation in Poland will amount to 8.9% – the highest in over two decades.



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

Polska: rynek pracy Poland: labour market

6,2% 2020

5,4% 2021

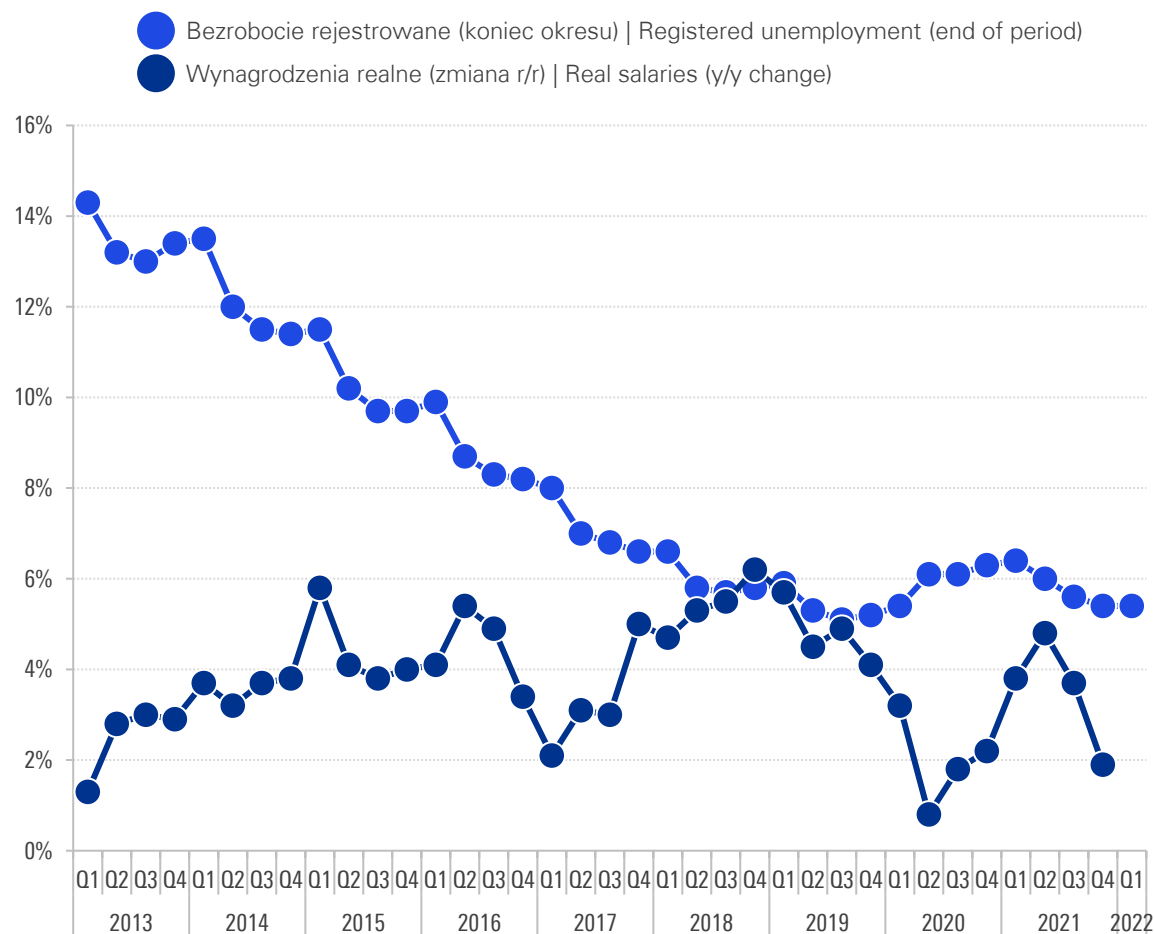
Ostatniego dnia grudnia 2021 roku odnotowano 5,4% stopę bezrobocia rejestrowanego. Bezrobocie utrzymało ten sam poziom na koniec I kwartału 2022 roku. Odsetek bezrobotnych w Polsce zmniejszył się zatem o 1 p.p. względem wyniku z I kwartału 2021 roku, kiedy to zaobserwowano szczytowy w ostatnich latach poziom 6,4%.

Wynagrodzenia realne brutto w Polsce w ostatnim kwartale 2021 roku wzrosły o 1,9% r/r. To istotnie niższa dynamika niż notowana w poprzednich czterech kwartałach.

On the last day of December 2021, the registered unemployment rate stood at 5.4%. Unemployment remained at the same level at the end of Q1 2022. Thus, the percentage of the unemployed in Poland decreased by 1 percentage point, compared to the result from the Q1 2021, when a peak in recent years was observed (6.4%).

Real salaries (gross) increased in the last quarter of 2021 in Poland by 1.9% y/y. This is a significantly lower dynamics than that recorded in four previous quarters.

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

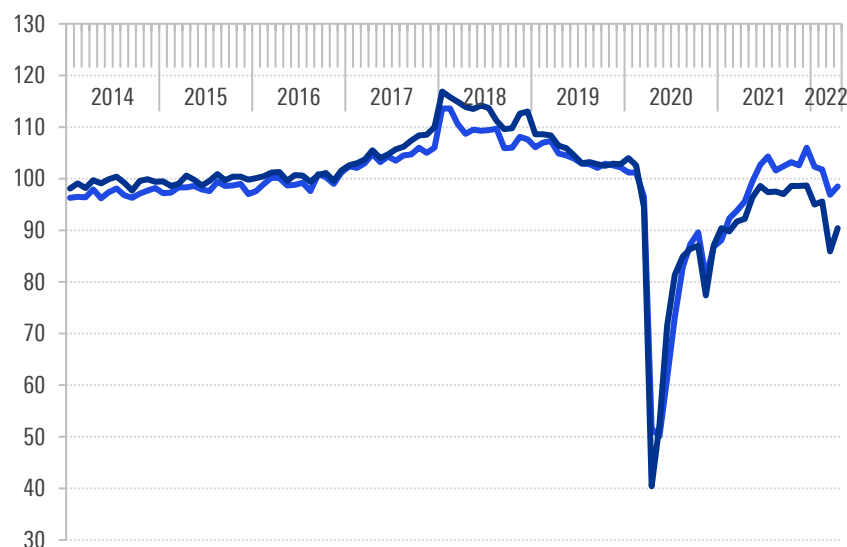
Poland: sentiment indices

Pogorszone od wybuchu pandemii odczyty wskaźnika koniunktury przedsiębiorstw zaczęły w połowie 2021 roku wracać już do poziomów z 2019 roku. 2022 przyniósł kolejne spadki i w kwietniu wskaźnik wynosił już tylko 98,5 pkt i znacznie gorsze oczekiwania przedsiębiorstw odnośnie przyszłej sytuacji. Bieżący wskaźnik ufności konsumenckiej spadł w marcu do poziomu niższego niż w szczycie pandemii i do kwietnia wzrósł tylko nieznacznie. Nieco bardziej pozytywne okazały się natomiast oczekiwania konsumentów co do przyszłości.

Przedsiębiorstwa | Enterprises

98,5 90,4 04/21

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective

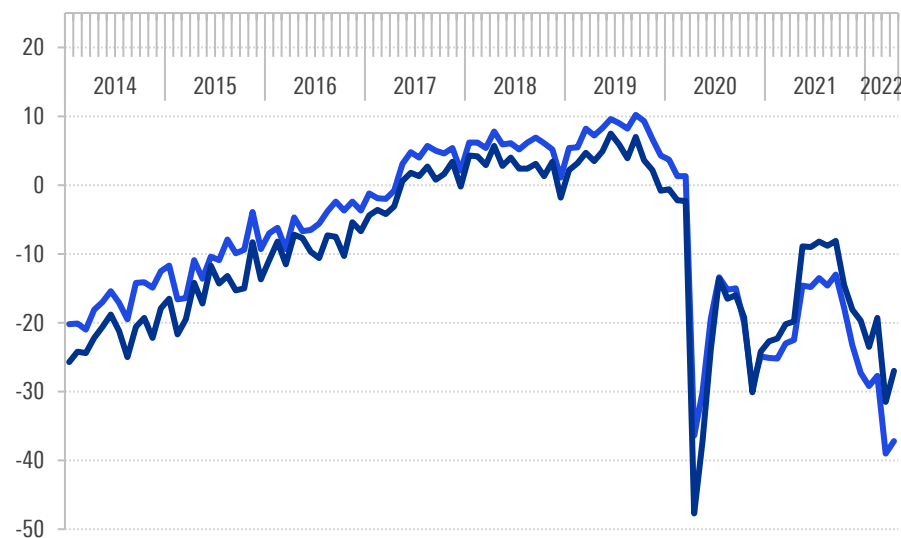


The readings of the business sentiment index, weakened due to pandemic, began to return to the levels of 2019. 2022 brought further drop and in April, the index stood only at 98,5%, with even worse expectations of enterprises regarding their future situation. The consumer sentiment index fell in March 2022 below the peak of the pandemic and had risen only slightly by April. Consumer expectations about the future turned out to be slightly more positive.

Konsumenci | Consumers

-37,2 -27 04/21

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek i przemysł motoryzacyjny w UE

Automotive retail and manufacturing in the EU



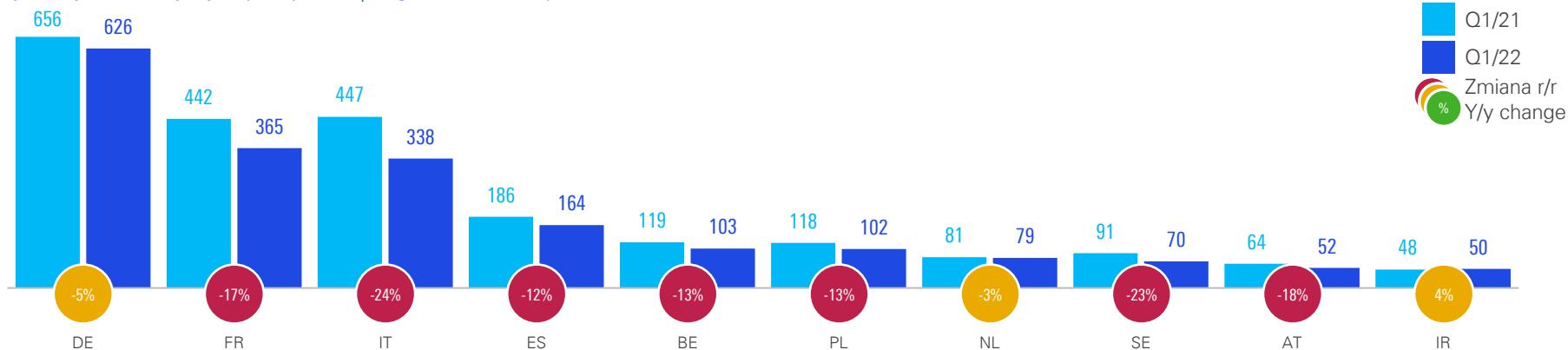
Rejestracje nowych SO w UE27 (w tys. szt.) New PC registrations in EU27 (in thousand units)

2 246 (-12,3%) Q1/22

Od stycznia do marca 2022 roku w całej Unii Europejskiej zarejestrowano 2,2 mln samochodów osobowych, o 12,3% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Pogorszenie wyników odnotowano niemal na wszystkich 10 największych pod względem wolumenu rynkach krajowych. Na tle spadków we Francji (-17% r/r), czy Włoszech (-24% r/r), największy rynek niemiecki wykazał się względną stabilnością sprzedaży samochodów osobowych (626 tys. szt., -5% r/r).

From January to March 2022, the number of newly registered passenger cars in the European Union reached 2.2 million units, by 12.3% less than in the corresponding period of the previous year. Decreases were recorded among almost all top 10 markets. Compared to declines in France (-17% y/y) and Italy (-24% y/y), the largest in EU – German market showed relative stability in passenger car sales volume (626 thousand units, -5% y/y).

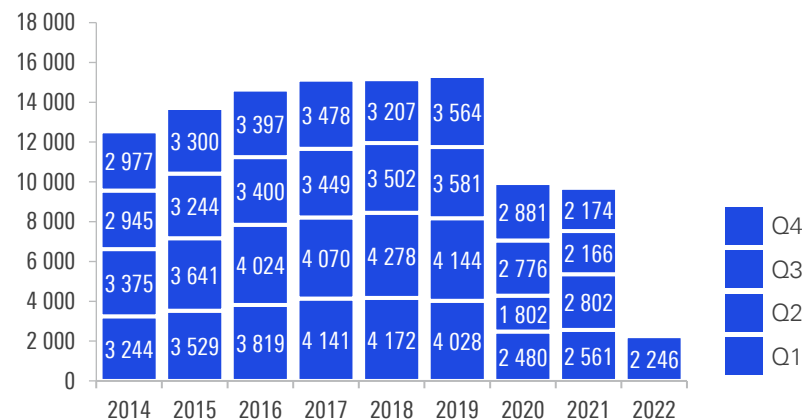
Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA

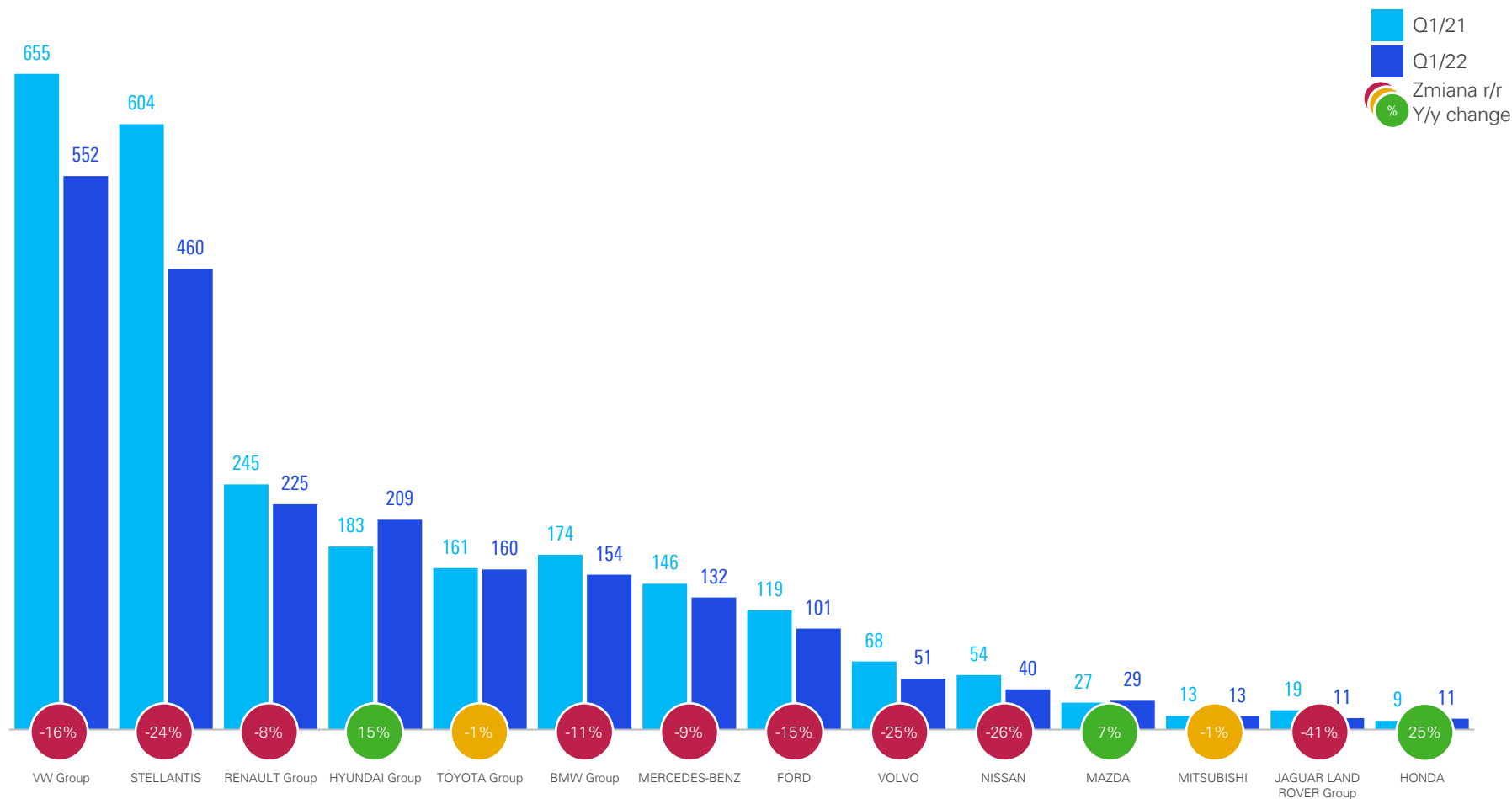
Rejestracje ogółem | Total registrations





Rejestracje nowych SO w UE27 wg grupy (w tys. szt.)

New PC registrations in EU27 by group (in thousand units)



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



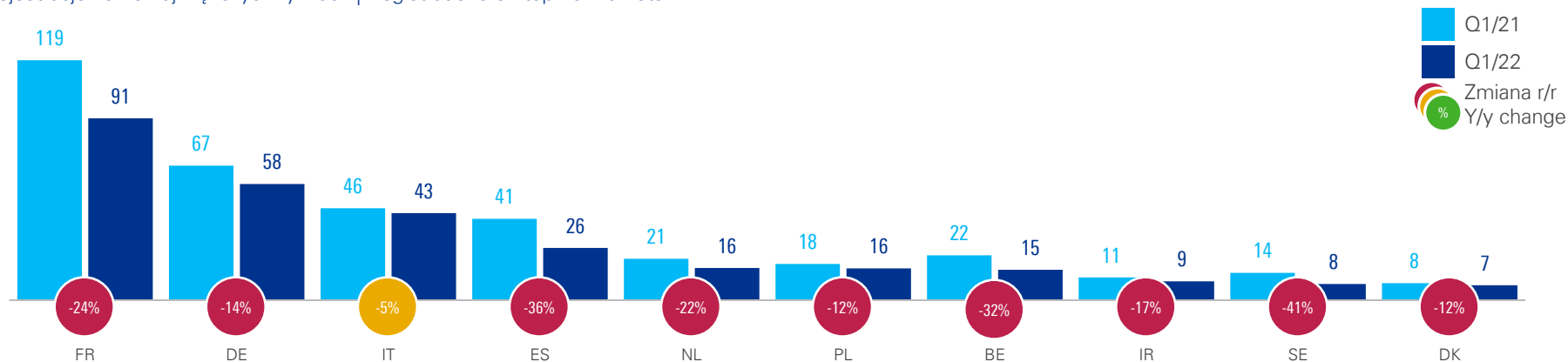
Rejeestracje nowych SD<=3,5t w UE27 (w tys. szt.) New LCV<=3.5t registrations in EU27 (in thousand units)

330 (-21,3%) Q1/22

W I kwartale 2022 roku zarejestrowano w UE 330 tys. nowych samochodów dostawczych, co oznacza spadek o 9,3% wobec poprzedniego kwartału i aż o 21,3% względem analogicznego okresu 2021 roku. Najwięcej nowych SD, mimo spadku liczby rejestracji o 24% r/r pojawiło się we Francji. Załamanie rynku okazało się jeszcze głębsze w Hiszpanii i Szwecji, gdzie zarejestrowano odpowiednio o 36% i 41% mniej samochodów dostawczych niż w I kwartale 2021 roku.

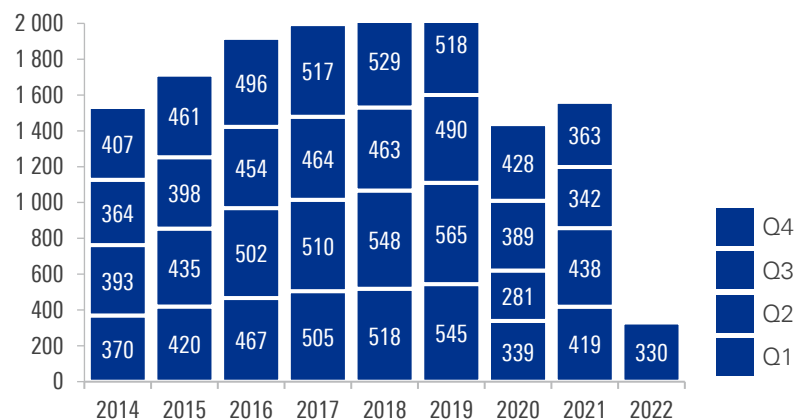
In Q1 2022, 330 thousand new LCVs were registered in the EU, which represents a decrease by 9.3% compared to the previous quarter and by 21.3% when compared to the same period of 2021. The largest number of new LCVs appeared in France, despite the drop in the number of registrations by 24% y/y. Even deeper declines were noted in Spain and Sweden, where 36% and 41% fewer LCVs respectively were registered than in Q1 2021.

Rejeestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA

Rejeestracje ogółem | Total registrations





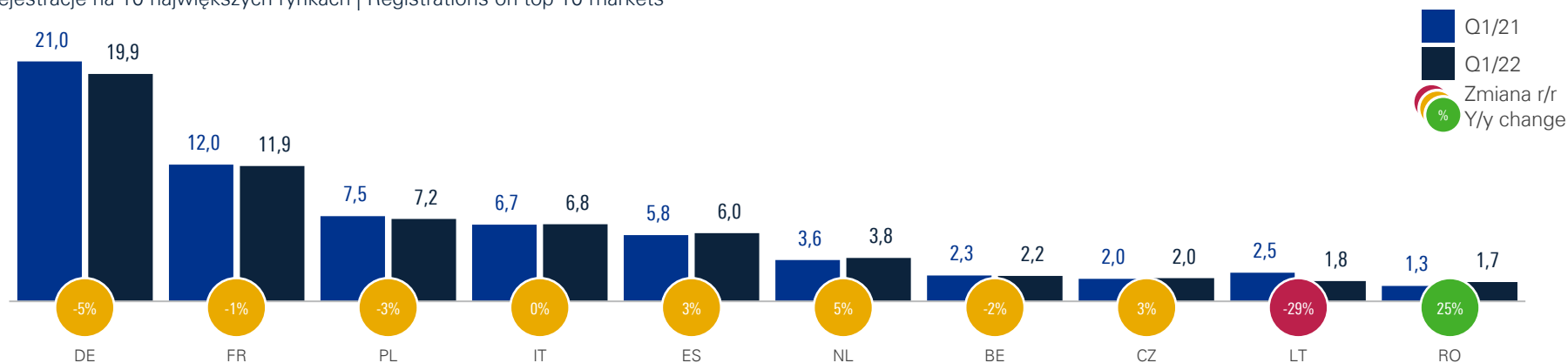
Rejeestracje nowych SC>3,5t w UE27 (w tys. szt.) New HCV>3.5t registrations in EU27 (in thousand units)

75 (-2,0%) Q1/22

W całej UE w I kwartale 2021 roku zarejestrowano 75 tys. samochodów ciężarowych, o 2% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Wynik był natomiast wyższy niż w ostatnim kwartale 2021 roku o 3,6%. Na największym w Europie rynku niemieckim zarejestrowano 19,9 tys. nowych samochodów ciężarowych, czyli o 5% mniej niż w I kwartale 2021 roku. Na 10. największym rynku rumuńskim odnotowano natomiast wysoki, 25% wzrost liczby rejestracji r/r.

In the entire EU, 75 thousand HCVs were registered in Q1 2021, i.e. 2% less than in the same period of the previous year. On the other hand, the result was higher than in the last quarter of 2021 by 3.6%. On the largest market in Europe – Germany, 19.9 thousand HCVs were registered, 5% less than in Q1 2021. On the other hand, the 10th largest market, Romania recorded a high increase in the volume of registrations of 25% y/y.

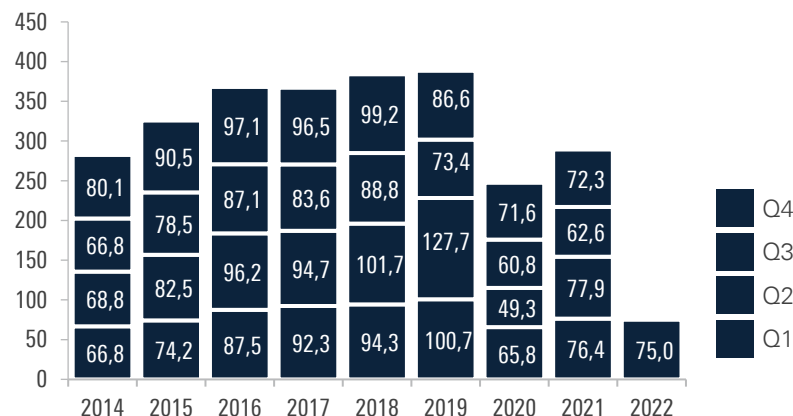
Rejeestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA

Rejeestracje ogółem | Total registrations





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

6,5 (-0,2%) Q1/22

W I kwartale 2022 roku zarejestrowano w UE 6,5 tys. nowych autobusów, prawie tyle samo co w tym samym okresie poprzedniego roku (-0,2%). To jednak istotny spadek, o 22,4% względem poprzedniego kwartału, kiedy to liczba rejestracji wynosiła 8,4 tys. Na rynku hiszpańskim i portugalskim wolumen rejestracji wzrósł przeszło o połowę w porównaniu z I kwartałem 2021 roku. Niezmiennie najwięcej autobusów zarejestrowano we Francji – 1,4 tys. szt, o 3% mniej r/r.

In Q1 2022 in the EU the number of new buses amounted to 6.5 thousand, almost without changes when compared to Q1 2021 (-0.2%). However, this is a significant decrease, by 22.4% compared to the previous quarter, when the number of registrations reached 8.4 thousand. In Spain and Portugal volumes increased by more than a half compared to Q1 2021. Invariably, the largest number of buses was registered in France (1.4 thousand, -3% y/y).

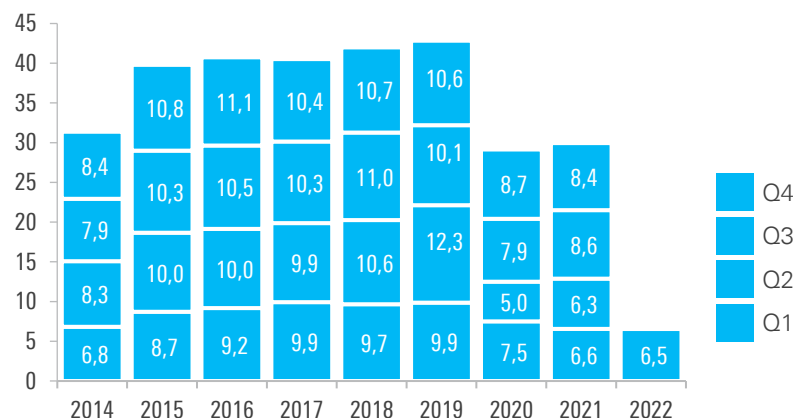
Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets

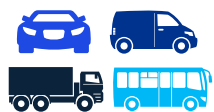


Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA

Rejestracje ogółem | Total registrations



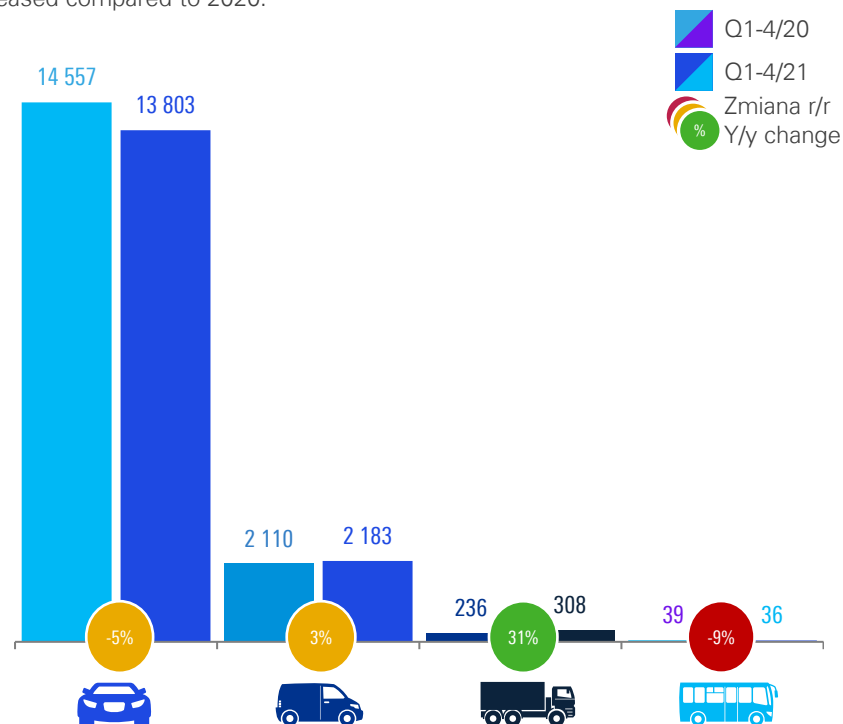
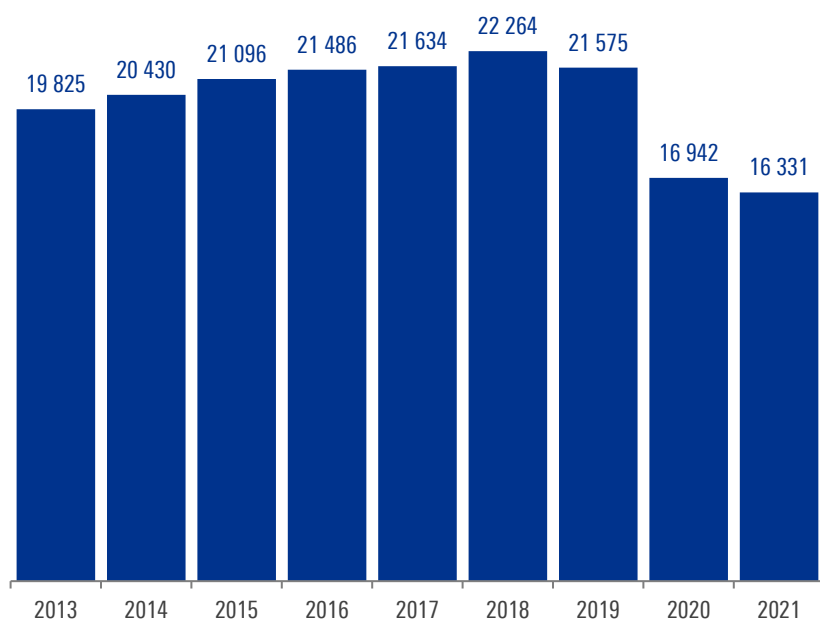


Produkcja pojazdów w Europie (w tys. szt.) Production of vehicles in Europe (in thousand units)

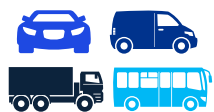
11 887 (-3,6%) Q1-4/21

Produkcja pojazdów w Europie już w 2020 roku spadła do najniższego poziomu w XXI wieku, a rok później zmniejszyła się wolumenowo o dodatkowe 3,6% r/r. W całym 2021 roku wyprodukowano o 5% mniej samochodów osobowych i o 9% mniej autobusów. Względem 2020 roku wzrosła natomiast produkcja samochodów dostawczych (+3%) i ciężarowych (+31%).

Production of motor vehicles in Europe dropped to the lowest level in the 21st century already in 2020, a year later it decreased in volume by an additional 3.6% y/y. Throughout 2021, 5% fewer passenger cars and 9% fewer buses were produced. On the other hand, production of LCVs (+3%) and HCVs (+31%) increased compared to 2020.



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

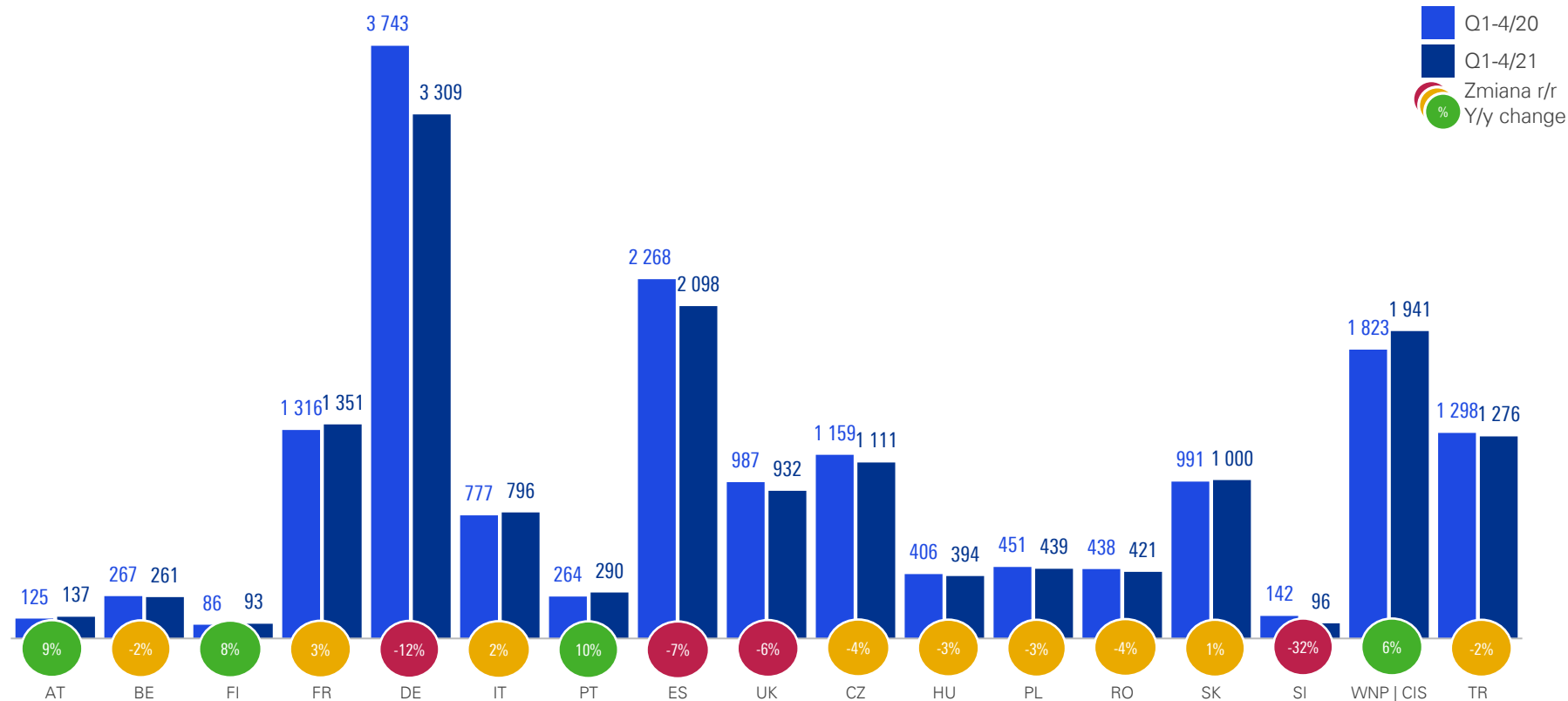


Produkcja pojazdów w Europie (w tys. szt.)

Production of vehicles in Europe (in thousand units)

Dynamika liczby wyprodukowanych pojazdów samochodowych w 2021 roku była bardzo zróżnicowana w poszczególnych krajach. W produkujących najwięcej sztuk Niemczech i Hiszpanii z fabryk wyjechało odpowiednio o 12% i 7% mniej pojazdów. Największa dynamika wzrostowa obserwowana była w Portugalii (+10% r/r).

The dynamics of the number of motor vehicles produced in 2021 varied considerably in individual countries. In Germany and Spain, i.e. countries producing the most units, 12% and 7% fewer vehicles left factories, respectively. The highest positive dynamics was observed in Portugal (+10% 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

Zgoda Komisji Europejskiej na obowiązkową e-fakturę w Polsce

European Commission endorsed mandatory e-invoicing in Poland

2 sierpnia 2021 r. Polska przekazała do Komisji Europejskiej wniosek o derogację na podstawie art. 395 dyrektywy Rady 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej w celu upoważnienia do stosowania środka stanowiącego odstępstwo od art. 218 i 232 tej dyrektywy.

30 marca 2022 r. Komisja Europejska w oparciu o ww. wniosek przygotowała i skierowała do Rady UE projekt decyzji derogacyjnej upoważniającej Polskę do wdrożenia obowiązkowego systemu fakturowania elektronicznego.

Przypomnijmy, iż z dniem 1 stycznia 2022 r. weszły w życie regulacje dotyczące nowego rodzaju faktur tzw. faktur ustrukturyzowanych (e-faktur) oraz systemu, za pośrednictwem którego możliwe jest ich wystawianie i otrzymywanie, czyli Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF).

Obecnie wystawianie faktur za pośrednictwem nowego systemu jest dobrowolne. Docelowo – zgodnie z zapowiedziami Ministerstwa Finansów – już od drugiego kwartału 2023 r. stosowanie e-faktur, które zastąpią obecne faktury papierowe oraz elektroniczne, będzie obowiązkowe.

Poniżej przedstawiamy najważniejsze informacje na temat faktur ustrukturyzowanych (e-faktur).

Czym jest e-faktura?

Istotą e-faktur jest ich wystawianie i przysyłanie bezpośrednio z programów finansowo-księgowych podatników, w ustrukturyzowanej postaci cyfrowej (w oparciu o jednolitą strukturę logiczną, udostępnioną przez Ministerstwo Finansów), przy pomocy systemu teleinformatycznego obsługiwanego przez Ministerstwo Finansów, tj. Krajowego Systemu e-Faktur. Podatnik ma możliwość wystawić fakturę ustrukturyzowaną przez indywidualne konto w systemie KSeF.

On 2 August 2021, Poland submitted to the European Commission a request for derogation under Article 395 of Council Directive 2006/112/EC on the common system of value added tax to introduce special measures for derogation from Articles 218 and 232 thereof.

Consequently, on 30 March 2022, the European Commission prepared and submitted to the EU Council a draft decision on derogation, authorizing Poland to deploy a mandatory electronic invoicing system.

Please be reminded that on 1 January 2022, regulations on a new type of invoice, the so-called structured invoice (e-Invoice), and the system through which it is possible to issue and receive it, i.e., the National e-Invoicing System (Polish: Krajowy System e-Faktur, KSeF), entered into force.

At present, issuing invoices by means of the new system is voluntary. Starting from Q2 2023, however, as announced by the Ministry of Finance, the use of e-Invoices, which are to replace the current paper and electronic invoices, will be obligatory.

A review of the key information on e-invoicing can be found below.

What is e-invoicing?

The key feature of e-invoices is that they can be issued and sent directly from taxpayers' financial and accounting programs in a structured digital form (based on a uniform logical structure provided by the Ministry of Finance), using the ICT system operated by the Ministry of Finance, i.e., the National e-Invoicing System. The taxpayer can issue a structured invoice through an individual account in the KSeF system.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Zgoda Komisji Europejskiej na obowiązkową e-fakturę w Polsce

European Commission endorsed mandatory e-invoicing in Poland

E-faktury są przysyłane do KSeF, a następnie do odbiorcy za pośrednictwem interfejsu umożliwiającego łączenie i wymianę danych pomiędzy systemami informatycznymi. Przesyłanie faktur do systemu KSeF jest możliwe po uwierzytelnieniu podatnika w systemie za pomocą kwalifikowanego podpisu elektronicznego (pieczęci elektronicznej w przypadku osoby prawnej) lub profilu zaufanego. Datą wystawienia faktury ustrukturyzowanej, po przejściu pozytywnej weryfikacji w systemie, jest data jej przesłania przez wystawcę faktury do KSeF.

Co istotne, faktury ustrukturyzowane w systemie KSeF może wystawiać oraz mieć do nich dostęp każdy podmiot lub osoba, która zostanie do tego uprawniona przez podatnika. W ten sposób możliwe jest upoważnienie do wystawiania i otrzymywania faktur ustrukturyzowanych w imieniu podatnika np. biura rachunkowego lub konkretnych pracowników.

Udogodnienia związane z korzystaniem z e-faktur

Korzystanie z możliwości wystawiania e-faktur poprzez system KSeF daje możliwość skorzystania z przewidzianych przez ustawodawcę udogodnień dotyczących rozliczeń VAT, w tym m.in:

- możliwość skorzystania ze zwrotu VAT wynikającego z faktur ustrukturyzowanych w terminie 40 dni zamiast 60 dni (kwota podatku naliczonego lub kwota różnicy podatku nierozliczona w poprzednich okresach rozliczeniowych i wykazana w deklaracji do zwrotu w tym terminie nie może przekraczać kwoty 3 tys. zł. Dodatkowo podatnik musi w danym okresie rozliczeniowym wystawiać wyłącznie faktury ustrukturyzowane);
- przedsiębiorca wystawiający faktury w KSeF nie musi przysyłać na żądanie organów podatkowych struktury Jednolitego Pliku Kontrolnego dla Faktur (JPK_FA). Dane te są automatycznie dostępne dla administracji w KSeF;

E-invoices are next sent to the KSeF system, and then to the recipient, via interface enabling connection and exchange of data between IT systems. Sending invoices to the KSeF system is possible upon the authentication of the taxpayer in the system with the use of a qualified electronic signature (or an electronic seal in the case of legal entities) or a trusted profile. The date of issuing a positively verified structured invoice is the date the issuer transferred it to the System.

Importantly, any taxpayer-authorized entity or individual may issue and access structured invoices in the KSeF system. This means that it is possible to authorize e.g., an accounting office or specific employees to issue and receive structured invoices on behalf of the taxpayer.

Advantages brought using e-Invoices

Using the KSeF system to issue e-invoices comes with a raft of advantages in terms of VAT settlements provided by the legislator, including:

- a reduced standard VAT refund period, i.e., 40 instead of 60 days (provided that the amount of input tax or the amount of the tax difference not settled in previous settlement periods and declared as an amount to be returned does not exceed PLN 3,000. To take advantage of the shortened period, taxpayers must issue only structured invoices in a given accounting period);
- taxpayers issuing e-invoices via KSeF system do not have to submit, at the request of the tax authorities, the structure of the Standard Audit File for Invoices (JPK_FA). Any data provided therein will be made available to the authorities via KSeF;

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Zgoda Komisji Europejskiej na obowiązkową e-fakturę w Polsce

European Commission endorsed mandatory e-invoicing in Poland

- uproszczenie rozliczania faktur korygujących in minus – podatnik wystawiający e-fakturę może pomniejszyć podstawę opodatkowania oraz kwotę VAT należnego w okresie wystawienia faktury korygującej ustrukturyzowanej bez konieczności uzyskiwania dokumentacji dotyczącej uzgodnienia z nabywcą towaru lub usługobiorcą warunków obniżenia podstawy opodatkowania określonych w fakturze korygującej oraz spełnienia tych warunków;
- podatnicy wystawiający faktury ustrukturyzowane za pośrednictwem systemu KSeF są zwolnieni z obowiązku ich archiwizowania i przechowywania – faktury te są przechowywane bezpośrednio w systemie przez okres dziesięciu lat od końca roku wystawienia dokumentu.
- simplifications in terms of settling credit notes – any taxpayer issuing e-invoices can reduce the taxable base and the amount of output VAT at the time of issuing the correcting structured invoice without the need to obtain documentation concerning the agreement with the buyer of the goods or the service recipient on the conditions for reducing the taxable base specified in the correcting invoice and meeting these conditions;
- finally, taxpayers issuing structured invoices through the KSeF system are released from the obligation to archive and store them, as the invoices are stored directly in the system for a period of ten years from the end of the year of issuing the document.

Jak możemy pomóc?

Nasi doradcy podatkowi zapewnią wsparcie merytoryczne podczas całego procesu wdrażania e-faktur, w szczególności:

- przedstawią główne założenia obiegu faktur w KSeF oraz szczegółowy zakres danych wymaganych w ramach struktury e-Faktury (FA_VAT) ze wskazaniem ich obligatoryjności/opcjonalności;
- dokonają przeglądu faktur oraz ich aktualnego obiegu w świetle wymagań stawianych przez FA_VAT oraz KSeF;
- zidentyfikują typy transakcji, które mogą być objęte systemem e-fakturowania;
- wskażą rekomendacje odnośnie zmian koniecznych do wprowadzenia w istniejącym procesie fakturowania w celu spełnienia wymogów FA_VAT oraz obiegu faktur przez KSeF;
- zapewnią wsparcie przy mapowaniu oraz interpretacji danych niezbędnych do aktualnej struktury logicznej e-faktury.

How can we assist you?

Our tax advisors can provide you with comprehensive support throughout the entire process of e-invoicing implementation, in particular:

- they can present the main assumptions of the circulation of invoices in KSeF and the detailed scope of data required under the e-Invoice structure (FA_VAT) indicating their obligatory / optional character;
- they can review invoices and their current circulation method in the light of the requirements of FA_VAT and KSeF;
- they can identify the types of transactions that may be covered by the e-Invoicing system;
- they can give recommendations regarding changes necessary to introduce in the existing invoicing process in order to meet the requirements of FA_VAT and the KSeF system;
- they can provide support in mapping and interpreting the data required under the current e-Invoice logical structure.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Zgoda Komisji Europejskiej na obowiązkową e-fakturę w Polsce

European Commission endorsed mandatory e-invoicing in Poland

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)

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowe regulacje dotyczące obywateli Ukrainy na terytorium RP

New regulations relating to Ukrainian Citizens in Poland

W sobotę, 12 marca 2022 roku Prezydent RP podpisał ustawę o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa, którą w tym samym dniu opublikowano w Dzienniku Ustaw. Przepisom ustawy nadano, co do zasady, moc wsteczną od 24 lutego 2022 r.

Zaproponowane w ustawie rozwiązania przygotowane są z myślą o zapewnieniu efektywnej pomocy obywatelom Ukrainy uciekającym przed konfliktem zbrojnym z terytorium swojego kraju i ułatwieniu im asymilacji w Polsce. Poniżej prezentujemy najistotniejsze regulacje, jakie mają zostać wprowadzone wraz z ogłoszeniem ustawy z mocą od dnia 24 lutego 2022 r.

Zasady dotyczące wjazdu oraz pobytu

Zgodnie z ustawą pobyt obywatela Ukrainy na terytorium Polski został uznany za legalny przez 18 miesięcy liczonych od dnia 24 lutego 2022 r., jeżeli osoba ta przybędzie legalnie do Polski w okresie od dnia 24 lutego 2022 r. i zadeklaruje zamiar pozostania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Za legalny będzie uznawany także pobyt dziecka urodzonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez matkę, której pobyt uznany jest w myśl powyższej zasady za legalny.

Powyższe regulacje będą mają zastosowanie do osób, które przekroczyły granicę:

- w ramach ruchu bezwizowego (na podstawie paszportu biometrycznego);
- na podstawie wizy krajowej (D) lub wizy Schengen (C) lub dokumentu pobytowego wydanego przez inne państwo ze strefy Schengen;
- na podstawie zgody komendanta Straży Granicznej (tzw. wjazd nadzwyczajny) – bez paszportu.

Będą miały również zastosowanie do obywateli Ukrainy posiadających Kartę Polaka oraz osób będących członkami ich najbliższej rodziny, którzy opuścili Ukrainę w okresie od dnia 24 lutego 2022 r., a następnie przybyli legalnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

On Saturday, 12 March 2022, the Act on aid for the citizens of Ukraine in connection with the armed conflict on the territory of that country was signed by the President and on the same day published in the Polish Journal of Laws. The provisions of the Act have a retroactive effect as of 24 February 2022.

The intention behind the solutions proposed in the Act is to provide effective assistance to Ukrainian citizens fleeing the armed conflict that takes place in the territory of their country and facilitating their assimilation in the Republic of Poland. Below we present the most important regulations of the Act, with an effect from 24 February 2022.

Entry and stay rules

As provided for in the adopted Act, a Ukrainian citizen's stay in the territory of the Republic of Poland is considered legal for 18 months counted from 24 February 2022, if such a citizen arrives legally to Poland in the period from 24 February 2022 and declares an intention to remain in the territory of the Republic of Poland. The stay of a child born in the territory of the Republic of Poland from a mother, whose stay is considered legal in accordance with the above provisions, is also considered legal.

The above regulations apply to individuals who crossed the border:

- under the visa-free regime (based on a biometric passport);
- under a national visa (D) or a Schengen visa (C) or a residence permit issued by any other country in the Schengen area;
- without a passport, based on consent of the Border Guard Commander (so-called extraordinary entry).

The above provisions also apply to the citizens of Ukraine holding a Polish Charter [Karta Polaka] and members of their immediate family, who left Ukraine in the period from 24 February 2022 and legally arrived in the territory of the Republic of Poland.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowe regulacje dotyczące obywateli Ukrainy na terytorium RP

New regulations relating to Ukrainian Citizens in Poland

Warto wskazać, iż uchwalona ustawa nie przewiduje, aby obywatele Ukrainy przekraczający granicę mieli obowiązek odbycia kwarantanny, posiadania certyfikatu szczepienia czy przedstawienia negatywnego wyniku testu na obecność koronawirusa.

Wprowadza ona natomiast szczególne zasady dotyczące składania przez obywateli Ukrainy wniosków o pobyt czasowy – osoba, wjeżdżająca do Polski w okresie od dnia 24 lutego 2022 r. będzie mogła złożyć wniosek o pobyt czasowy nie wcześniej niż po upływie 9 miesięcy od dnia wjazdu, a nie później niż w okresie 18 miesięcy od dnia 24 lutego 2022 r. Wniosek złożony przed upływem 9 miesięcy od dnia wjazdu wojewoda pozostawi bez rozpoznania. Zezwolenie na pobyt czasowy udzielane będzie jednorazowo na okres nie dłuższy niż 3 lata i będzie zapewniało dostęp do rynku pracy bez konieczności posiadania zezwolenia na pracę.

Osoby posiadające ważną Kartę Polaka i zamierzające osiedlić się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na stałe, będą w dalszym ciągu miały również możliwość złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia na pobyt stały na zasadach ogólnych zawartych w ustawie o Cudzoziemcach.

Obywatelom Ukrainy zaleca się także złożenie wniosku o nadanie numeru PESEL, gdyż jego posiadanie stanowi warunek uzyskania pomocy i świadczeń opisanych poniżej. W przypadku, gdy wjazd obywatela Ukrainy na teren Rzeczypospolitej Polskiej nie został zarejestrowany przez komendanta placówki Straży Granicznej podczas kontroli granicznej, wniosek ten złożony powinien być nie później niż 60 dni od dnia wjazdu w dowolnym organie wykonawczym gminy na terenie RP.

Ustawa reguluje również kwestię ustanowienia opiekuna tymczasowego dla osób małoletnich przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez opieki osób dorosłych odpowiedzialnych za nich zgodnie z prawem obowiązującym w Rzeczypospolitej Polskiej. Opiekun tymczasowy będzie uprawniony do reprezentowania małoletniego oraz sprawowania pieczy nad jego osobą i majątkiem

It is worth indicating that the Act does not require Ukrainian citizens crossing the border to undergo a quarantine, have a vaccination certificate, or present a negative COVID-19 test result.

In turn, it introduces special rules regarding the submission of applications for temporary residence by Ukrainian citizens – a person entering Poland in the period from 24 February 2022 can submit an application for temporary residence no earlier than after 9 months from the date of entry and no later than within 18 months from 24 February 2022. An application submitted earlier than 9 months from the date of entry will be left without consideration by the district governor [voivode]. The one-off permit is granted for a period not longer than 3 years and provides access to the labour market without the need to have a work permit.

Holders of a valid Polish Charter who intend to settle permanently in the territory of the Republic of Poland can still apply for a permanent residence permit in accordance with the general rules set out in the Act on Foreigners.

Ukrainian citizens are highly recommended to apply for award of the personal identification number (PESEL number) as it is a condition for obtaining aid and benefits described below. If the entry of a Ukrainian citizen into the territory of the Republic of Poland is not recorded by the Border Guard at a checkpoint during the border control, a relevant application should be submitted no later than 60 days from the date of entry to any executive body of a commune within the territory of Poland.

The Act also regulates the issue of establishing a temporary guardian for minors staying in the territory of the Republic of Poland without the supervision of adults responsible for them in accordance with the law in force in the Republic of Poland. The temporary guardian is entitled to represent the minor and to exercise custody over the minor and the minor's property.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowe regulacje dotyczące obywateli Ukrainy na terytorium RP

New regulations relating to Ukrainian Citizens in Poland

Pomoc ze strony organów władzy publicznej

Wojewoda może zapewnić pomoc przyjeżdżającym obywatelom Ukrainy, polegającą na:

- zakwaterowaniu;
- zapewnieniu całodziennego wyżywienia zbiorowego;
- zapewnieniu transportu do miejsc zakwaterowania i między nimi, do ośrodków prowadzonych przez Szefa Urzędu do Spraw Cudzoziemców lub miejsc, w których obywatelom Ukrainy udzielana jest opieka medyczna;
- finansowaniu przejazdów środkami transportu publicznego oraz specjalistycznego transportu przeznaczonego dla osób z niepełnosprawnością, w szczególności do miejsc i pomiędzy miejscami zakwaterowania lub opieki medycznej;
- zapewnieniu środków czystości i higieny osobistej oraz innych produktów.

Każdej osobie fizycznej lub innemu podmiotowi prowadzącemu gospodarstwo domowe, który zapewni zakwaterowanie i wyżywienie przyjezdnym obywatelom Ukrainy, będzie mogło być przyznane świadczenie pieniężne z tego tytułu na podstawie umowy zawartej z gminą nie dłużej niż za okres 60 dni. Okres wypłaty świadczenia będzie mógł być przedłużony w szczególnie uzasadnionych przypadkach.

Obywatelom Ukrainy, których pobyt na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest uznawany za legalny przysługiwać ma pomoc w postaci jednorazowego świadczenia pieniężnego w wysokości 300 zł na osobę, przeznaczonego na utrzymanie, w szczególności na pokrycie wydatków na żywność, odzież, obuwie, środki higieny osobistej oraz opłaty mieszkaniowe.

Aid provided by public authorities

The voivode is authorized to provide Ukrainian citizens arriving in Poland with aid consisting of:

- accommodation;
- full-day collective meals;
- transport to and between places of accommodation, including to centres run by the Head of the Office for Foreigners or to places where medical care is provided to citizens of Ukraine;
- financing transfers by means of public transport and specialized transport intended for persons with disabilities, in particular to and between the places of accommodation or medical care;
- supply of sanitary and personal hygiene products and other products.

Any natural person or other entity running a household that provides accommodation and meals to Ukrainian citizens arriving in Poland may be granted a cash benefit in this regard on the basis of an agreement concluded with the commune for a period not exceeding 60 days. The benefit payment period may be extended in particularly justified cases.

A citizen of Ukraine, whose stay in the territory of the Republic of Poland is considered legal, is to be entitled to an aid in the form of a single monetary payment of PLN 300 per person, intended for living costs, particularly to cover the expenses for food, clothing, footwear, personal hygiene products and accommodation.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowe regulacje dotyczące obywateli Ukrainy na terytorium RP

New regulations relating to Ukrainian Citizens in Poland

Ponadto, obywatelowi Ukrainy przebywającemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach określonych w ustawie, może być zapewniona przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta gminy właściwej ze względu na miejsce pobytu obywatela Ukrainy bezpłatna pomoc psychologiczna.

Dodatkowo obywatele Ukrainy będą mogli korzystać ze świadczeń rodzinnych, świadczenia wychowawczego, świadczenia dobry start, rodzinnego kapitału opiekuńczego oraz dofinansowania obniżenia opłaty rodzica za pobyt dziecka w żłobku, klubie dziecięcym lub u dziennego opiekuna. Dzieciom i uczniom będącym obywatelami Ukrainy, których pobyt na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest uznawany za legalny zapewnione ma być kształcenie, wychowanie i opieka w szkołach i przedszkolach.

Obywatele Ukrainy zostali także uprawnieni do opieki medycznej udzielanej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obejmującej świadczenia podstawowej opieki zdrowotnej.

Zasady dotyczące zatrudnienia

Obywatel Ukrainy został uprawniony do wykonywania pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku, gdy jego pobyt zostanie uznany się za legalny na podstawie przepisów dotyczących wjazdu od dnia 24 lutego 2022 r. lub gdy jego pobyt już jest zalegalizowany, jeżeli podmiot powierzający wykonywanie pracy powiadomi w terminie 14 dni od dnia podjęcia pracy przez obywatela Ukrainy powiatowy urząd pracy właściwy ze względu na siedzibę lub miejsce zamieszkania podmiotu o powierzeniu wykonywania pracy temu obywatelowi (powiadomienie następuje za pośrednictwem systemu teleinformatycznego – praca.gov.pl).

Należy mieć ponadto na uwadze obowiązujące przepisy pozwalające na złożenie przez pracodawcę oświadczenia o powierzeniu wykonywania pracy obywatelowi Ukrainy, które zgodnie z obowiązującymi zasadami może obejmować okres nieprzekraczający każdorazowo 24 miesięcy.

Furthermore, a citizen of Ukraine staying in the territory of the Republic of Poland on terms stipulated in the Act, may be provided with free psychological help financed by the head of the commune where they stay.

In addition, Ukrainian citizens can receive family benefits, parental benefit, benefit for a good start, family care capital and co-financing of the parent's fee for the child's stay in a nursery, children's club or at a day-care provider's. Ukrainian children and pupils, whose stay in the territory of the Republic of Poland is considered legal, are provided with education, schooling and care in schools and kindergartens.

Ukrainian citizens are also entitled to medical care provided in the territory of the Republic of Poland, including basic health care services.

Employment rules

A citizen of Ukraine is now able to work in the territory of the Republic of Poland if their stay is regarded legal under provisions on entry from 24 February 2022 or when their stay has already been legalized, if, within 14 days of taking up work by a Ukrainian citizen, an entity entrusting work notifies a district labour office competent for the place of residence or the registered office of the entity, of entrusting work to the said citizen of Ukraine (notification is made via the electronic system – praca.gov.pl).

Consideration should also be given to the currently applicable regulations allowing the employer to submit a statement on entrusting work to a Ukrainian citizen, which may cover a period not longer than 24 months.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowe regulacje dotyczące obywateli Ukrainy na terytorium RP

New regulations relating to Ukrainian Citizens in Poland

Zgodnie z przyjętą ustawą obywatele Ukrainy mogą podejmować i wykonywać działalność gospodarczą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak obywatele polscy, pod warunkiem uzyskania numeru PESEL.

Obywatelom Ukrainy przysługuje również możliwość zarejestrowania się jako osoba bezrobotna lub poszukująca pracy.

Kwestie podatkowe

Wśród zmian są również te związane z preferencjami podatkowymi. Ustawa zakłada m.in. umożliwienie zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów wydatków na wytworzenie lub ceny nabycia rzeczy i praw będących przedmiotem darowizny w okresie od 24 lutego do 31 grudnia 2022 r. na cele związane z przeciwdziałaniem skutkom działań wojennych na terytorium Ukrainy przekazywane organizacjom pozarządowym (również z Ukrainy), jednostkom samorządu terytorialnego, Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych oraz podmiotom wykonującym działalność leczniczą oraz z zakresu ratownictwa medycznego na terytorium Polski i Ukrainy, o ile koszty wytworzenia lub cena nabycia nie zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów, w tym poprzez odpisy amortyzacyjne.

Kosztem uzyskania przychodów są również koszty poniesione z tytułu nieodpłatnych świadczeń, a więc np. darmowej pomocy medycznej na rzecz organizacji pozarządowych, o ile nie zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów, w tym poprzez odpisy amortyzacyjne. Ustawa wprowadza też zwolnienie z PIT wartości pomocy humanitarnej i świadczeń wprowadzanych ustawą dla uchodźców przebywających w Polsce.

According to the adopted Act, the citizens of Ukraine may undertake and perform their business activity in the territory of the Republic of Poland on the same rules as Polish citizens, provided that they obtain the PESEL number.

The citizens of Ukraine can also register as unemployed or jobseekers.

Tax issues

The raft of amendments covers new tax preferences. The Act includes, among others, the possibility to deduct expenses incurred for the production or the purchase price of goods and rights that are the subject of a donation intended for counteracting the effects of the armed conflict in the territory of Ukraine, made in the period from 24 February to 31 December 2022 to non-governmental organizations (including Ukrainian ones), local government units, Governmental Agency for Strategic Reserves, and entities providing healthcare and emergency medical services in Poland and Ukraine, provided that the costs of production or the purchase price of goods were not charged into tax-deductible costs, including through depreciation write-offs.

Expenses incurred for providing free allowances, such as free-of-charge medical assistance granted to non-governmental organizations, are also treated as tax-deductible costs provided that they had not been already charged into tax-deductible costs, including through depreciation write-offs. Furthermore, the Act brings a PIT exemption on the value of humanitarian aid and benefits provided by the Act to refugees residing in Poland.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowe regulacje dotyczące obywateli Ukrainy na terytorium RP

New regulations relating to Ukrainian Citizens in Poland

Ponadto należy zaznaczyć, iż 4 marca 2022 r. w Dzienniku Ustaw opublikowano Rozporządzenie Ministra Finansów zmieniające rozporządzenie w sprawie towarów i usług, dla których obniża się stawkę podatku od towarów i usług. Wprowadza ono zerową (0 proc.) stawkę VAT dla nieodpłatnych dostaw towarów lub świadczenia usług na cele związane z pomocą ofiarom działań wojennych w Ukrainie od 24 lutego do 30 czerwca 2022 r. Preferencja dotyczy jedynie świadczeń realizowanych na rzecz: Agencji Rezerw Strategicznych, podmiotów leczniczych oraz jednostek samorządu terytorialnego, a więc podmiotów spełniających funkcję kluczowych koordynatorów oraz niejako pośredników dla udzielanej pomocy.

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

Importantly, on 4 March 2022, a decree of the Minister of Finance amending the decree on goods and services subject to reduced VAT rates was published in the Polish Journal of Laws. According to the decree, a 0 percent VAT rate is to be applied to free-of-charge deliveries of goods or provision of services aimed at supporting victims of the armed conflict in Ukraine made between 24 February and 30 June 2022. Preferential treatment may be applied to contributions made to the governmental Agency for Strategic Reserves, healthcare entities and local government units, i.e., entities acting as key coordinators and, in a way, intermediaries for the aid

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

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

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Obniżenie stawek VAT na określone towary

Reduced VAT on certain categories of goods

27 stycznia 2022 r. w Dzienniku Ustaw RP opublikowano ustawę o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług (tzw. Tarcza Antyinflacyjna 2.0.). Ustawa dotyczy obniżenia stawek podatku VAT w okresie od 1 lutego 2022 r. do 31 lipca 2022 r. na określone towary. Celem obniżek jest zahamowanie wzrostu cen na te towary, a w rezultacie pomoc w walce ze skutkami inflacji. Nowe przepisy wejdą w życie 1 lutego 2022 r.

Na czym polega zmiana?

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów z 17 grudnia 2021 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie towarów i usług, dla których obniża się stawkę podatku od towarów i usług oraz warunków stosowania stawek obniżonych od 1 stycznia do 31 marca 2022 r., obniżono stawkę VAT na:

- dostawę, wewnątrzwspólnotowe nabycie i import gazu ziemnego z 23 proc. do 8 proc.; oraz
- dostawę, wewnątrzwspólnotowe nabycie i import energii elektrycznej z 23 proc. do 5 proc.

Zgodnie z nową ustawą stosowanie 5 proc. stawki VAT dla energii elektrycznej zostało przedłużone do 31 lipca 2022 r. natomiast w przypadku gazu ziemnego, w okresie od 1 stycznia do 31 lipca 2022 r., stawka VAT została obniżona do 0 proc.

Ponadto nowa ustawa przewiduje obniżenie stawki VAT w okresie od 1 stycznia do 31 lipca 2022 r., m.in. na:

- towary spożywcze wymienione w poz. 1–18 załącznika nr 10 do ustawy o VAT (takie jak mięso i ryby oraz przetwory z nich, produkty mleczarskie, warzywa i owoce oraz przetwory z nich, zboża, produkty przemysłu młynarskiego, przetwory ze zbóż i wyroby piekarnicze niektóre napoje) - z 5 proc. do 0 proc.;
- nawozy, środki ochrony roślin, ziemię ogrodniczą i inne środki wspomagające produkcję rolniczą – z 8 proc. do 0 proc.;
- benzyny silnikowe i oleje napędowe – z 23 proc. do 8 proc.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

On 27 January 2022, the Act amending the Value-Added Tax Act (commonly referred to as the Anti-Inflation Shield 2.0) was published in the Polish Journal of Laws. The Act provides for a temporary reduction of VAT rates on certain categories of goods, beginning 1 February 2022 through 31 July 2022, aimed at lowering retail prices to reduce the impact of surging inflation. The new regulations are to enter into force on 1 February 2022.

What will change?

The decree of the Minister of Finance dated 17 December 2021, amending the decree on goods and services subject to reduced VAT rates and the conditions for applying the reduced rates from 1 January 2022 to 3 March 2022, cut VAT on:

- supplies, intra-community acquisition, and imports of natural gas (from 23 percent to 8 percent); and
- supplies, intra-community acquisition, and imports of electricity (from 23 percent to 5 percent).

Under the new Act, the reduced 5 percent VAT on electricity is to apply until 31 July 2022, while the 0 percent VAT on natural gas is to apply from 1 January 2022 to 31 July 2022.

Furthermore, it brings reduced VAT rates, inter alia, on:

- food products listed in items 1-18 of Appendix 10 to the VAT Act (such as fish and fish products, dairy products, vegetables, fruit, including fruit and vegetable products, cereals, products of the milling industry, cereal and bakery products and some beverages) – from 5 percent to 0 percent;
- fertilizers, pesticides, potting soil, and other measures supporting agricultural productions – from 8 percent to 0 percent;
- diesel fuel and motor fuels – from 23 percent to 8 percent, effective from 1 January 2022 to 31 July 2022.

Obniżenie stawek VAT na określone towary

Reduced VAT on certain categories of goods

Kogo dotyczy zmiana?

Zmiana dotyczy zarówno podatników VAT jak i konsumentów.

Jaki wpływ może mieć planowana zmiana na prowadzoną działalność?

Ustawa oznacza konieczność dostosowania cen i ich oznaczenia w sklepach oraz systemach księgowych.

Co istotne Ustawa nałożyła również obowiązek zamieszczania przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż towarów spożywczych, paliw silnikowych oraz towarów wykorzystywanych do produkcji rolnej, czytelnej informacji o obniżeniu stawek podatku VAT, odpowiednio, na towary dla których niniejszą ustawą wprowadza się do ustawy o VAT obniżkę stawek VAT.

Nowe przepisy przewidują również nałożenie na sprzedawców gazu ziemnego, energii elektrycznej i energii cieplnej przekazywania nabywcy tych towarów informacji o obniżonych stawkach podatku dotyczących tych towarów:

- 1) przez każdorazowe dołączenie tej informacji do faktury lub innego dokumentu, z którego wynika zapłata należności za te towary; albo
- 2) oddzielnie, w przypadku gdy faktura lub inny dokument, z którego wynika zapłata należności za te towary, zostaną wysłane później niż w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Zmiany w przepisach dotyczących VAT oznaczają również wygaśnięcie 1 lutego 2022 r. Wiążących Informacji Stawkowych wydanych dla towarów, dla których Tarcza 2.0 obniża stawki VAT.

Zmiany w zakresie VAT objęte Tarczą 2.0 nie wpływają jednak na klasyfikację towarów będących przedmiotem WIS według Nomenklatury scalonej (CN) – ta nie ulega zmianie.

Who will be affected?

The changes impact both VAT payers and consumers.

How will it affect business operations?

The introduction of the Act means that prices must be accordingly adjusted and marked in stores and accounting systems.

Importantly, the Act also imposed an obligation to visibly display information on the reduced VAT rates at the cash register on the premises where food products, motor fuels and goods used for agricultural production covered by the reduction are sold.

Moreover, the new provisions impose on the suppliers of natural gas, electricity, and heat energy the obligation to inform the recipients on the temporary VAT reductions:

- 1) through invoices or other documents based on which the payment is claimed; or
- 2) in a separate communication, if the invoice or other document based on which the payment is claimed will be sent later than within 2 months from the date of entry into force of the Act.

Amendments to VAT regulations also mean that on 1 February 2022, Binding Rate Information issued for goods to which the reduced rates brought by the Anti-Inflation Shield 2.0 apply are to expire.

Importantly, VAT reductions covered by the Anti-Inflation Shield 2.0 do not affect the classification of goods being subject of the Binding Rate Information issued according to the Combined Nomenclature (CN), since it will not change in any way.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Obniżenie stawek VAT na określone towary

Reduced VAT on certain categories of goods

Jak możemy pomóc?

W ramach naszych usług możemy zaoferować wsparcie obejmujące m.in.:

- weryfikację kalkulacji stawek podatku VAT;
- analizę wątpliwości oraz wskazanie rekomendowanego podejścia w indywidualnych przypadkach.

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?

The vast array of services provided by KPMG includes:

- verifying VAT rate calculations;
- analysing any possible doubts related to the matter and suggesting the best approach in individual cases.

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Samochody osobowe
Passenger cars



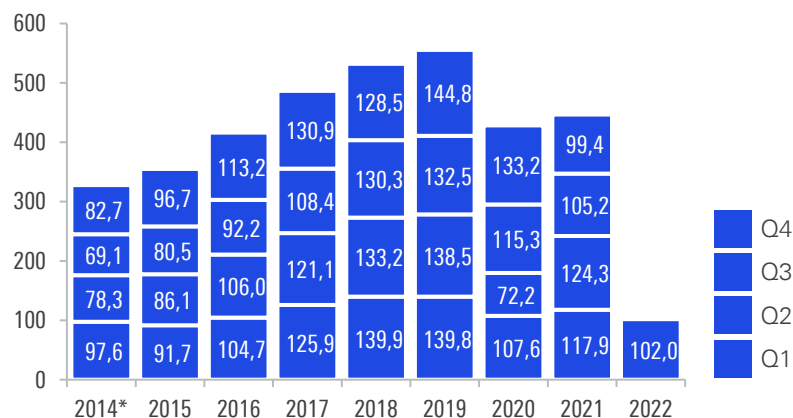
Rejestracje nowych SO (w tys. szt.) New PC registrations (in thousand units)

102,0 (-13,4%) Q1/22

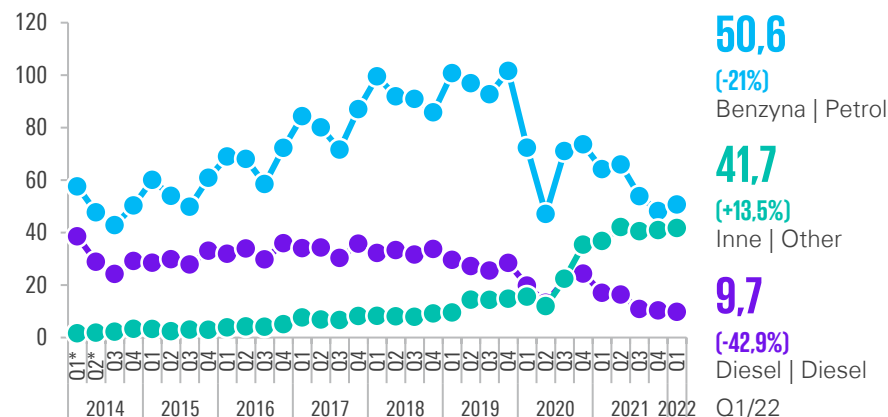
W I kwartale 2022 roku zarejestrowano w Polsce 102 tys. nowych samochodów osobowych, czyli o 13,4% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Tak słabego początku roku nie notowano od siedmiu lat. Więcej zarejestrowano jedynie pojazdów napędzanych w sposób alternatywny – 41,7 tys., +13,5% r/r. Ten typ napędu stanowił 40,9% nowych rejestracji, prawie o 10 p.p. więcej niż w I kwartale 2021 roku.

In Q1 2022, passenger car registrations in Poland amounted to 102 thousand, 13.4% less than in the corresponding period of the previous year. Such a weak beginning of the year has not been recorded for seven years. Only alternatively fueled vehicles achieved growth in the number of registrations – 41.7 thousand, +13.5% y/y. This type of drive accounted for 40.9% of new registrations, almost 10 percentage points more than in Q1 2021.

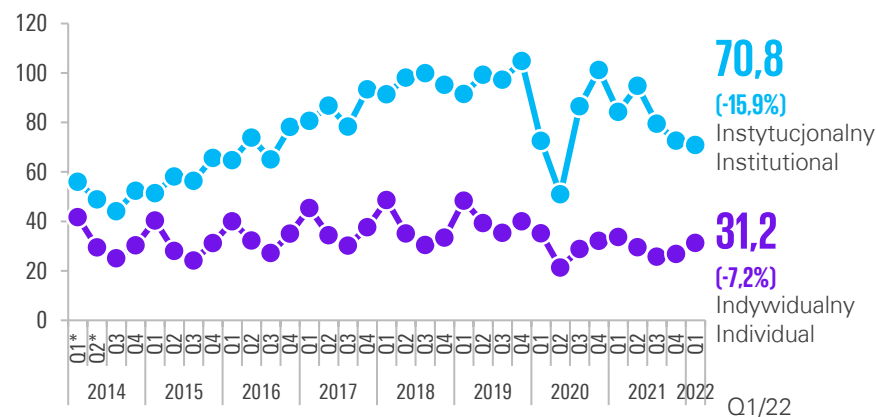
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



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



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

79,1 (-15,2%) Q1/22

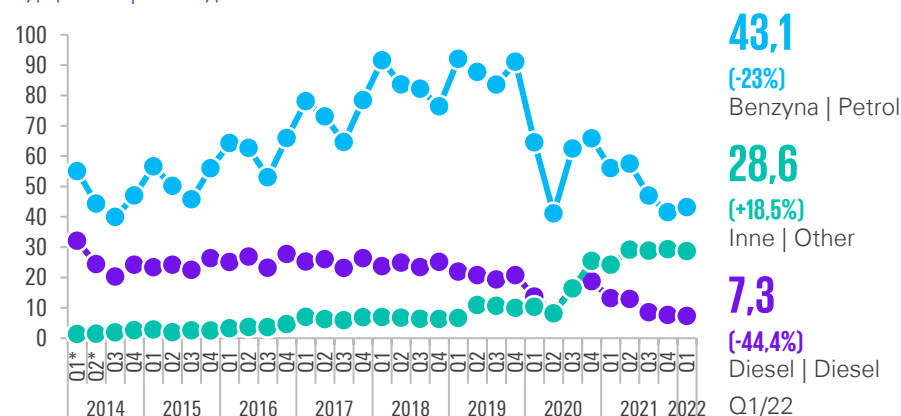
Na rynku marek popularnych samochodów osobowych odnotowano 15,2% spadek r/r liczby nowych rejestracji. Względem poprzedniego kwartału wynik był natomiast nieznacznie lepszy (+0,9%). Na znaczeniu nabrały pojazdy o napędzie alternatywnym, których przybyło o 18,5% więcej niż w I kwartale 2021 roku. Mniej rejestracji marek popularnych odnotowano zarówno w segmencie klientów instytucjonalnych (-18% r/r), jak i indywidualnych (-9,6% r/r).

A 15.2% drop in the number of new registrations was recorded on the popular brands market. Compared to the previous quarter, the result was slightly better (+0.9%). Vehicles with alternative drives have gained in importance, with 18.5% more new registrations than in Q1 2021. Fewer registrations of popular brands were recorded both in the segment of institutional clients (-18% y / y) and individual clients (-9.6% y / y).

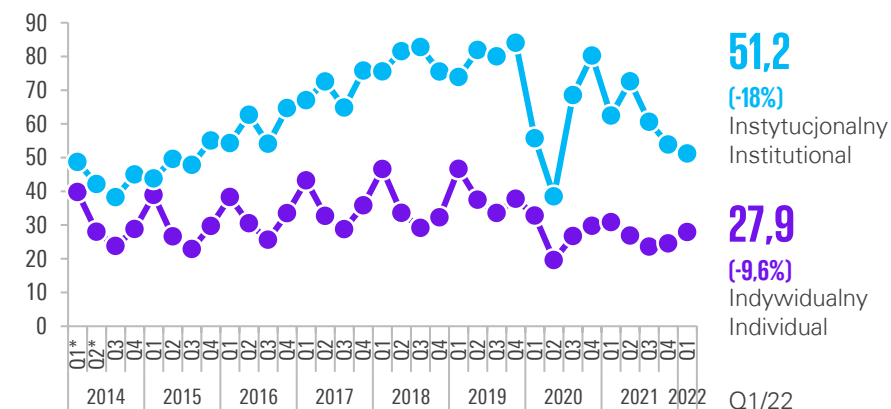
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



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

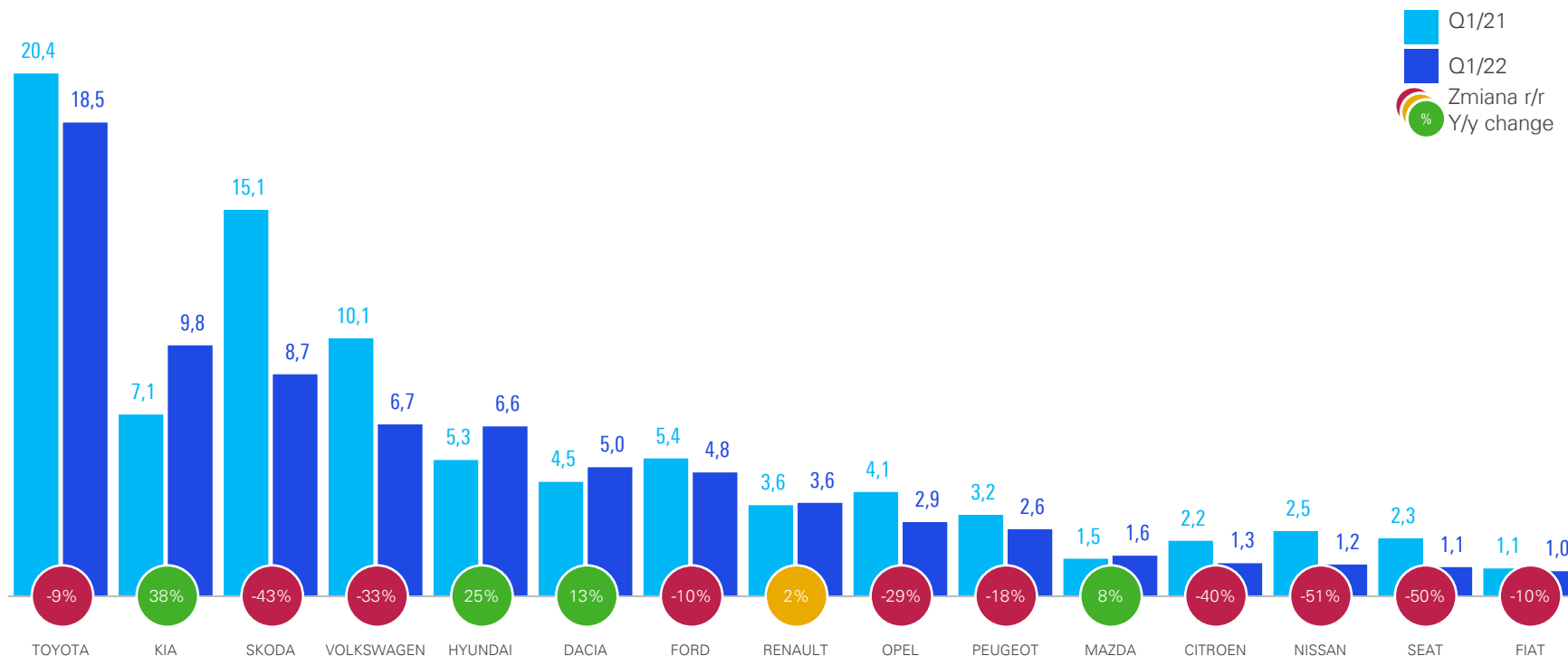


Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys. szt.)

New PC registrations – mass-market brands (in thousand units)

W I kwartale 2022 roku najlepszy wynik na rynku samochodów osobowych marek popularnych utrzymała Toyota, mimo spadku liczby rejestracji o 9% r/r. Awans w zestawieniu z czwartego na drugie miejsce osiągnęła marka Kia, której wynik 9,8 tys. rejestracji był o 38% wyższy niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Wśród najpopularniejszych marek najgłębsze spadki w I kwartale 2022 roku odnotowały marki Nissan (-51% r/r), Seat (-50% r/r) i Skoda (-43% r/r).

In Q1 2022, Toyota maintained the best result among the popular brands of passenger cars, despite a 9% y/y decline in the number of registrations. Kia brand made a jump in the ranking from fourth to second place, with a result of 9.8 thousand registration, 38% more compared to the corresponding period of the previous year. Among the most popular brands, the deepest declines in Q1 2022 were recorded by Nissan (-51% y/y), Seat (-50% y/y) and Skoda (-43% y/y).



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



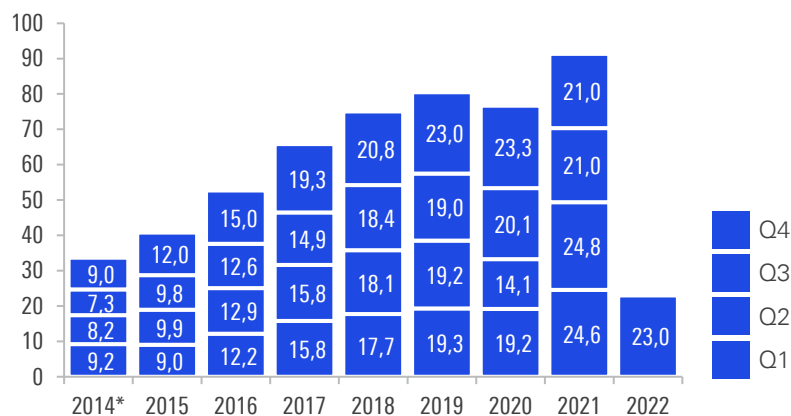
Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w tys. szt.) New PC registrations – premium+ brands (in thousand units)

23,0 (-6,5%) Q1/22

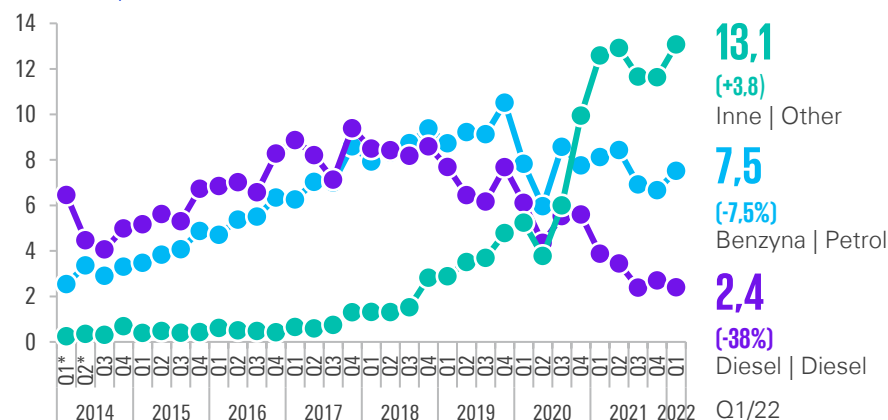
Liczba nowych rejestracji samochodów premium+ w ciągu pierwszych trzech miesięcy 2022 roku wyniosła 23 tys., o 6,5% mniej r/r. Za ponad połowę rejestracji odpowiadały napędy alternatywne, których liczba – inaczej niż w przypadku benzyny i diesla – wzrosła w I kwartale 2022 roku (+3,8% r/r). Dominujący segment klientów instytucjonalnych nabył o 9,8% mniej samochodów premium+ niż w I kwartale 2021 roku. O 19,5% wzrosła natomiast liczba rejestracji nabywców indywidualnych.

The number of new registrations of premium+ brands cars in the first three months of 2022 amounted to 23 thousand, by 6.5% less y/y. Alternative drives accounted for more than a half of the registrations. Their number of registrations – unlike in case of petrol and diesel engines – increased in Q1 2022 (+3.8% y/y). The dominant segment of institutional customers purchased 9.8% less premium+ cars than in Q1 2021. On the other hand, the number of registrations of individual buyers increased by 19.5%.

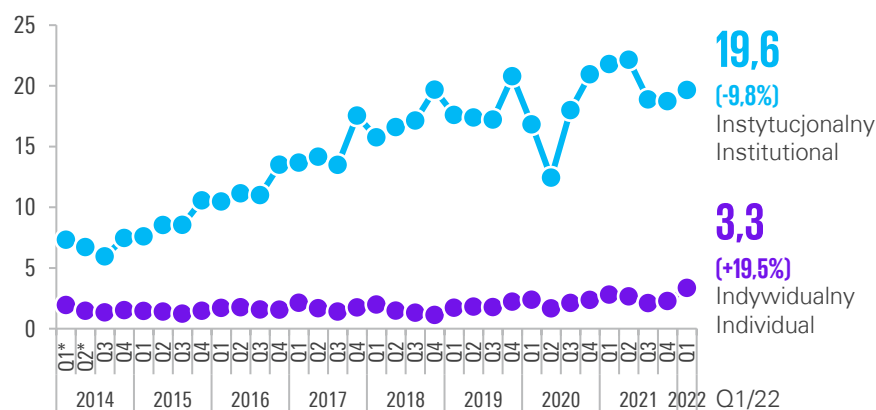
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



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

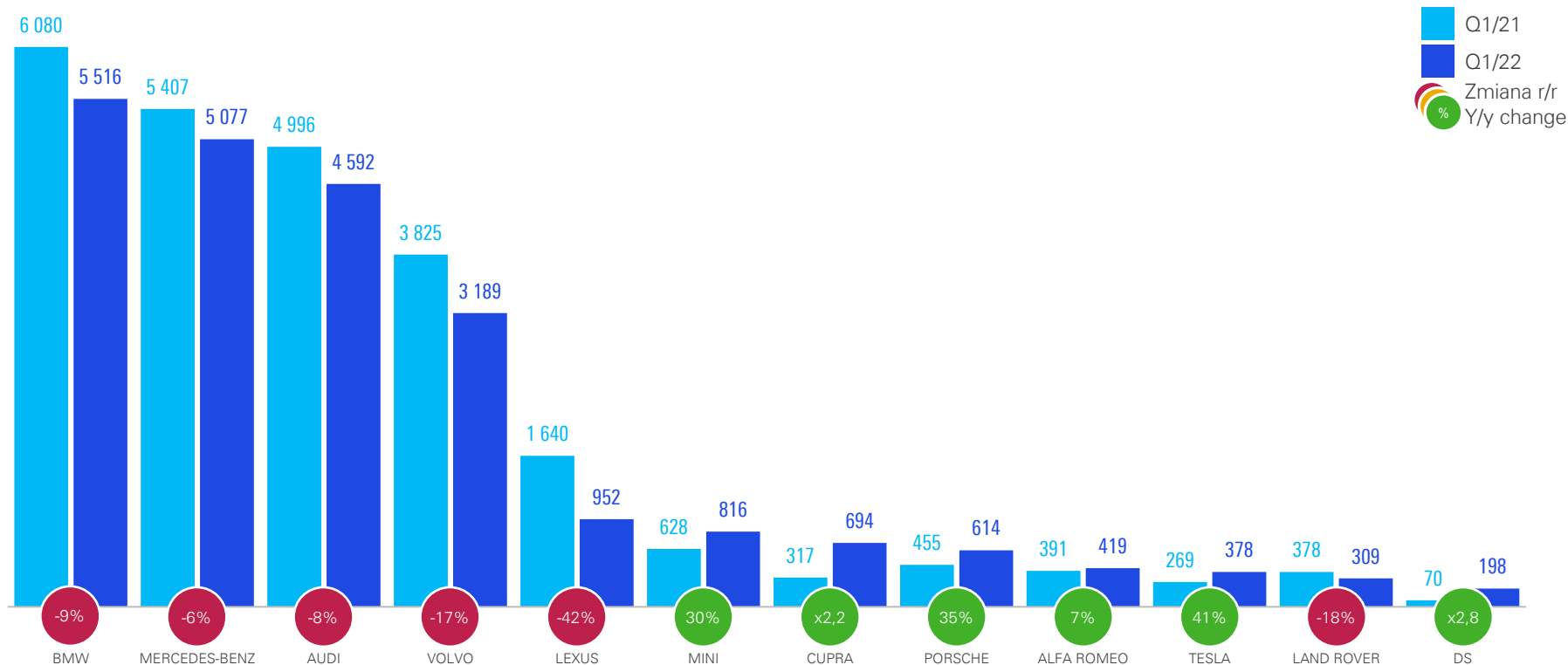


Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w szt.)

New PC registrations – premium+ brands (in units)

Wszystkie pięć marek premium+ o największej sprzedaży odnotowało spadek liczby rejestracji w Polsce w I kwartale 2022 roku. Wynik o 42% gorszy niż w analogicznym okresie poprzedniego roku odnotowała marka Lexus. Na przeciwnym biegunie znalazły się marki z mniejszymi wolumenami sprzedaży, których wyniki w większości istotnie się poprawiły, zwłaszcza: DS. (+183% r/r), Cupra (+119% r/r), czy Tesla (+41% r/r).

All five premium+ brands with the highest sales recorded declines in the number of registrations in Poland in Q1 2022. The result weaker by 42% was recorded by the Lexus brand. At the other extreme, there were brands with lower sales volumes, most of which improved significantly, especially: DS. (+ 183% y / y), Cupra (+ 119% y / y), and Tesla (+ 41% y / y).



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



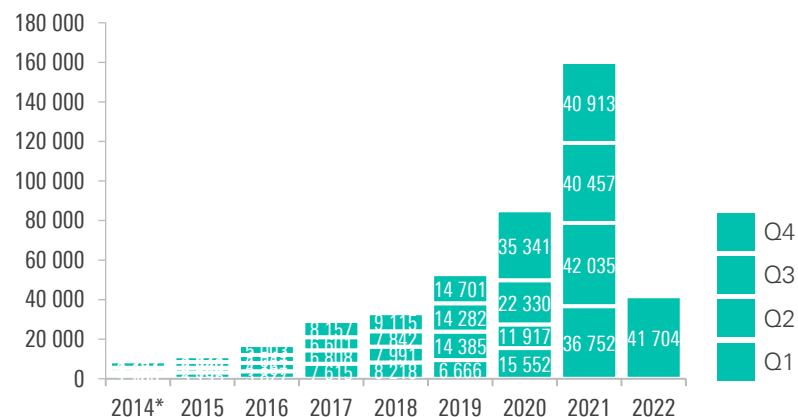
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

41 704 (+13,5%) Q1/22

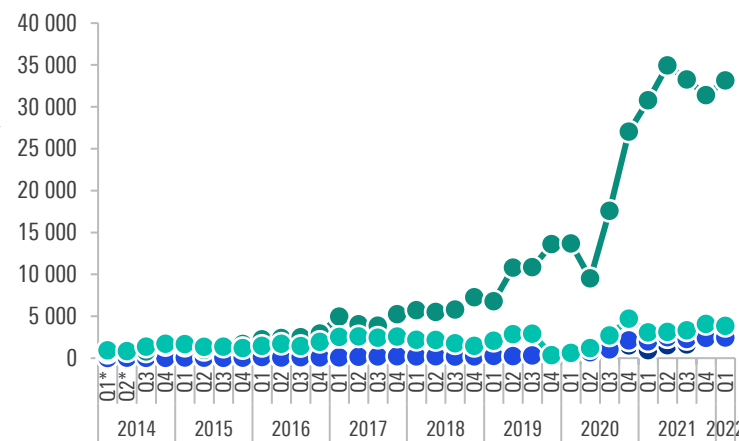
Samochody osobowe napędzane alternatywnie odnotowały wzrost wolumenu sprzedaży o 13,5% r/r z wynikiem 41,7 tys. sztuk w I kwartale 2022 roku. Większość rynku stanowiły hybrydy (33 tys. rejestracji, +7,7% r/r), choć największy wzrost liczby nowych rejestracji zanotowały samochody elektryczne** – o 143,5% r/r. Szybko powiększa się liczba nowych samochodów alternatywnych rejestrowanych przez nabywcę indywidualnych (+27,7% r/r).

Passenger cars powered with alternative drive recorded an increase in sales volume of 13.5% y/y with 41.7 thousand new vehicles sold in Q1 2022. The majority of the market were hybrids (33 thousand registrations, +7.7% y/y), although the largest growth in the number of new registrations was recorded by electric cars** (+143.5% y/y). The number of new alternative cars registered by individual buyers is increasing rapidly (+27.7% y/y).

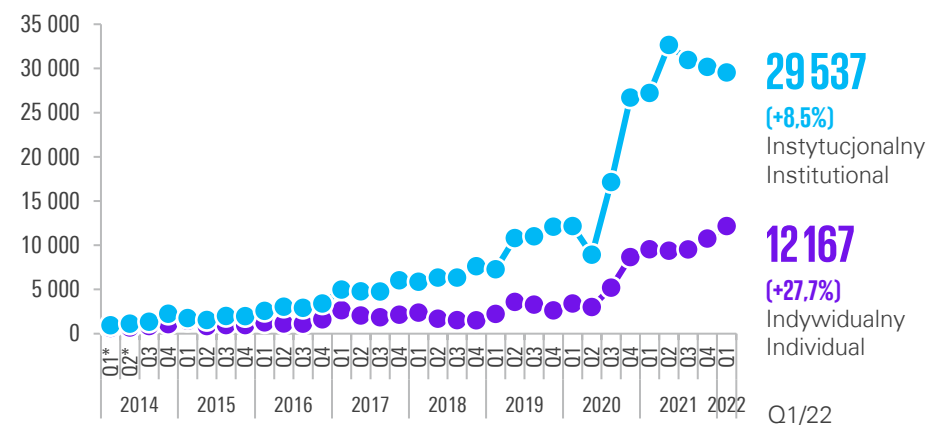
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type



Typ nabywcy | Customer type

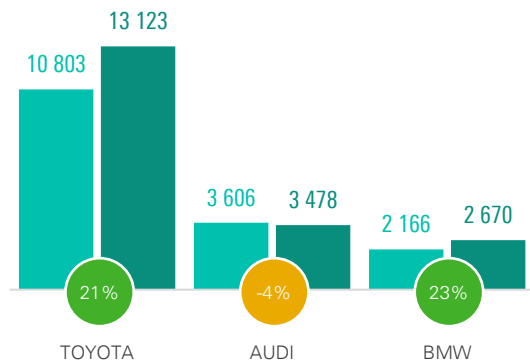


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. **Dane obejmują przede wszystkim samochody w pełni elektryczne (BEV), ale również pojazdy napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV) i o zwiększonym zasięgu, wspomagane przez dodatkowy silnik spalinyowy (EREV). | **The data covers mainly battery electric vehicles (BEV), but also includes fuel cell electric vehicles (FCEV) and extended range electric vehicles (EREV).
Wszystkie zmiany liczone r/r. Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | All changes calculated y/y. Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

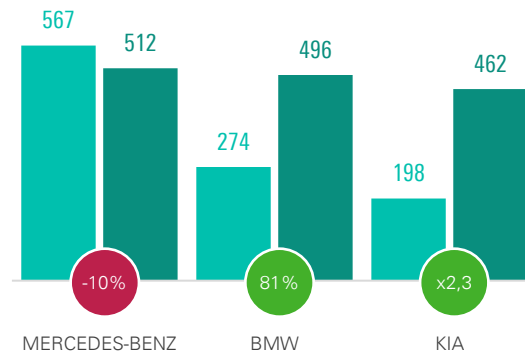


Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

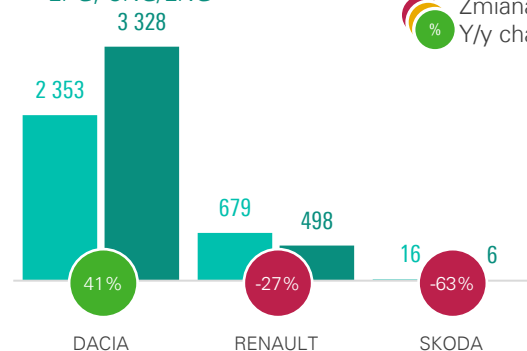
Top 3 marki | Top 3 brands
– Hybrydy | Hybrids



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

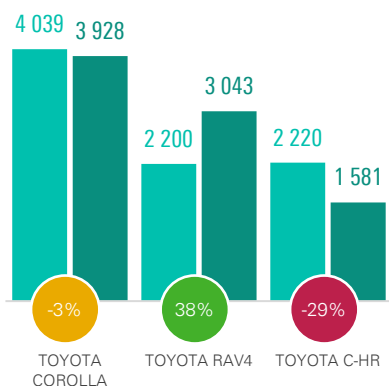


– LPG, CNG/LNG

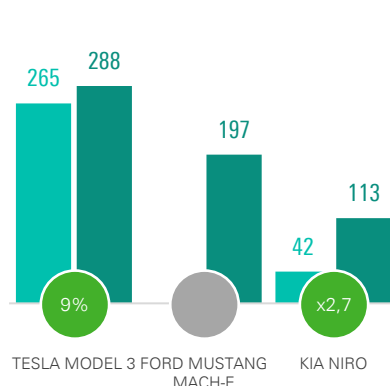


Q1/21
Q1/22
Zmiana r/r
Y/y change

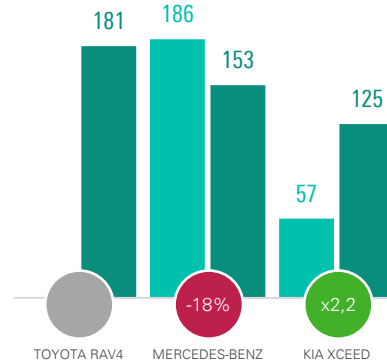
Top 3 modele | Top 3 models
– Hybrydy | Hybrids



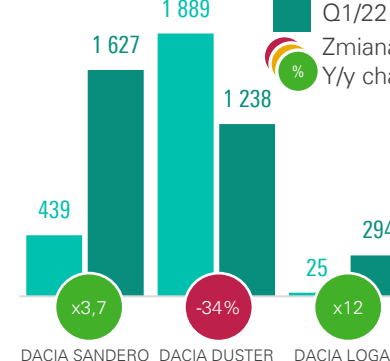
– Elektryczne* | Electric*



– Hybrydy Plug-in | Plug-in Hybrids



– LPG, CNG/LNG



Q1/21
Q1/22
Zmiana r/r
Y/y change

*Dane obejmują przede wszystkim samochody w pełni elektryczne (BEV), ale również pojazdy napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV) i o zwiększonym zasięgu, wspomagane przez dodatkowy silnik spalinowy (EREV). | *The data covers mainly battery electric vehicles (BEV), but also includes fuel cell electric vehicles (FCEV) and extended range electric vehicles (EREV).
Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

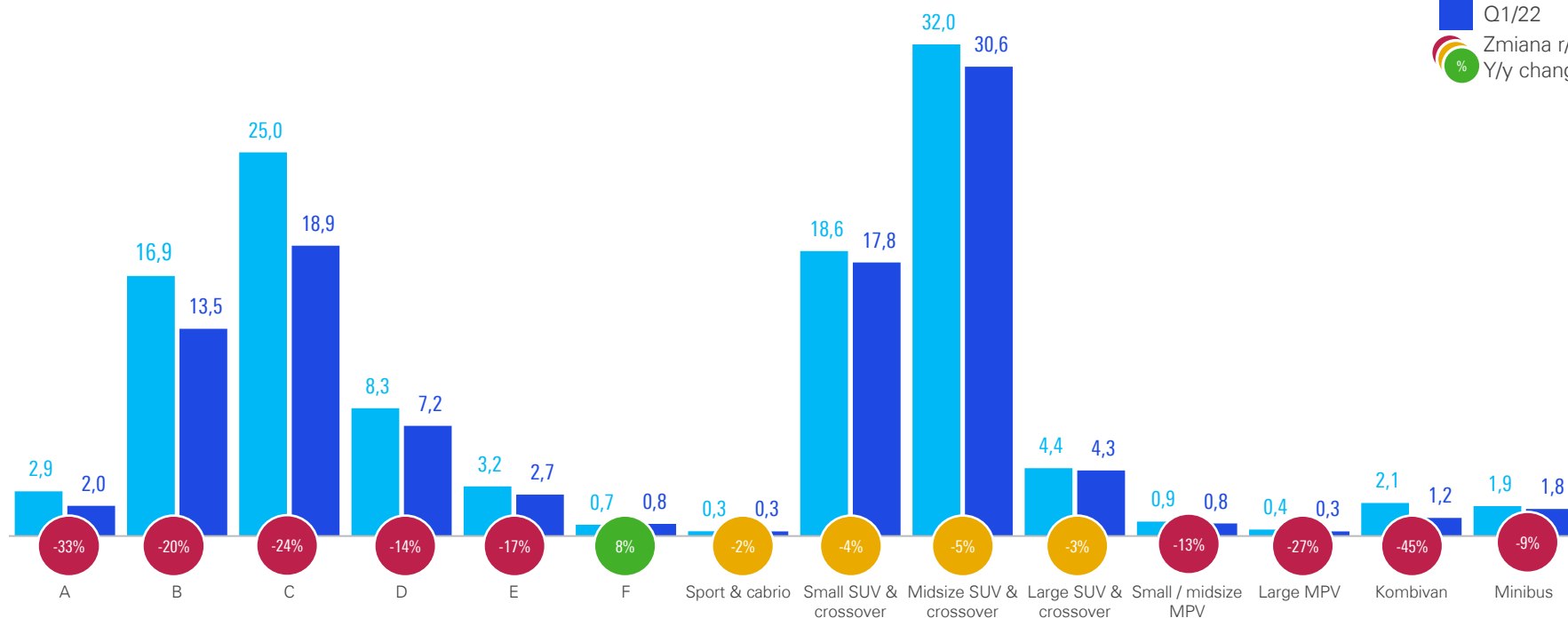
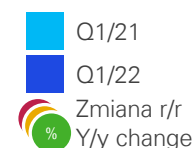


Rejestracje nowych SO – segmenty (w tys. szt.)

New PC registrations – segments (in thousand units)

Średniej wielkości SUV-y i crossovery były najczęściej wybieranym segmentem samochodów osobowych w I kwartale 2022 roku. Liczba rejestracji w tym segmencie wyniosła 30,6 tys. szt. i była o 5% mniejsza niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Drugi najpopularniejszy segment, czyli samochody kompaktowe (segment C) skurczył się jeszcze mocniej – o 24% r/r. Większą liczbę rejestracji niż w okresie pierwszych trzech miesięcy 2021 roku odnotowano jedynie wśród luksusowych samochodów segmentu F (+8% r/r).

Midsize SUVs and crossovers were the most popular passenger car category in Q1 2022. With 30.6 thousand new registrations, the volume was by 5% lower than in the corresponding period of 2021. The second most popular choice was compact cars (C-segment) recorded even deeper decline, by 24% y/y. Only F-segment luxury cars volume of sales was higher than in the first three months of 2021 (+8% y/y).

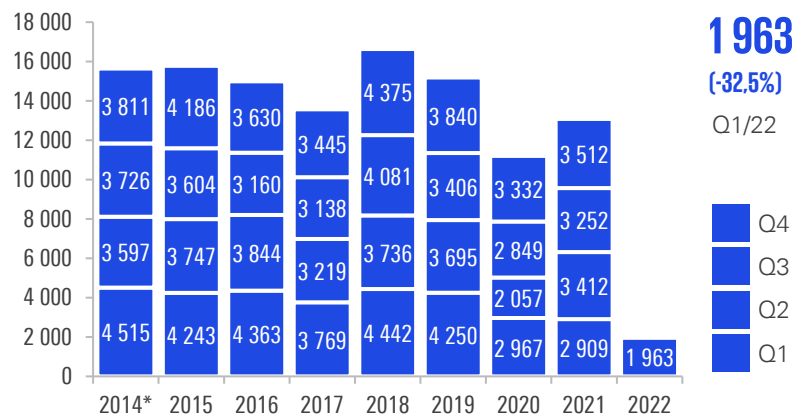


Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

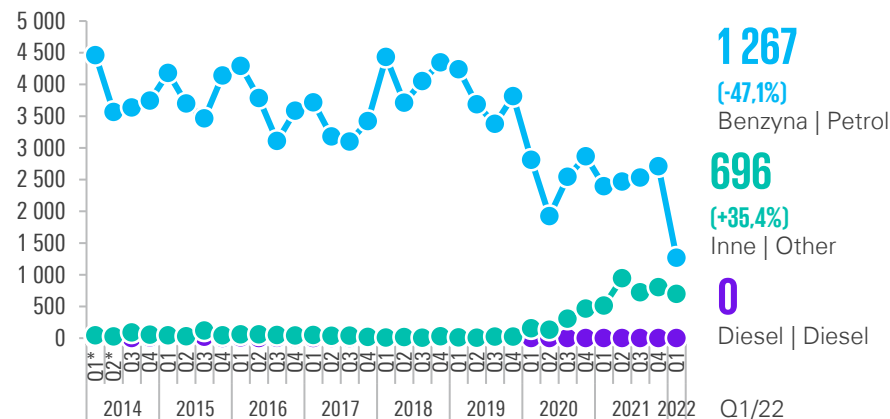


Rejestracje nowych SO – segment A (w szt.) New PC registrations – segment A (in units)

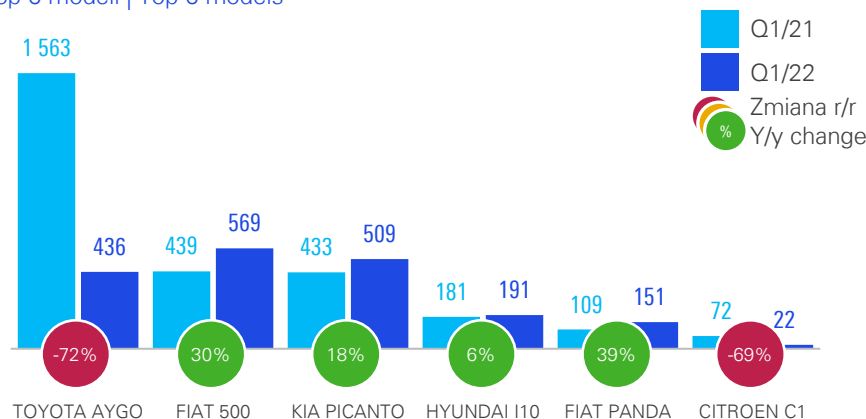
Rejestracje ogółem | Total registrations



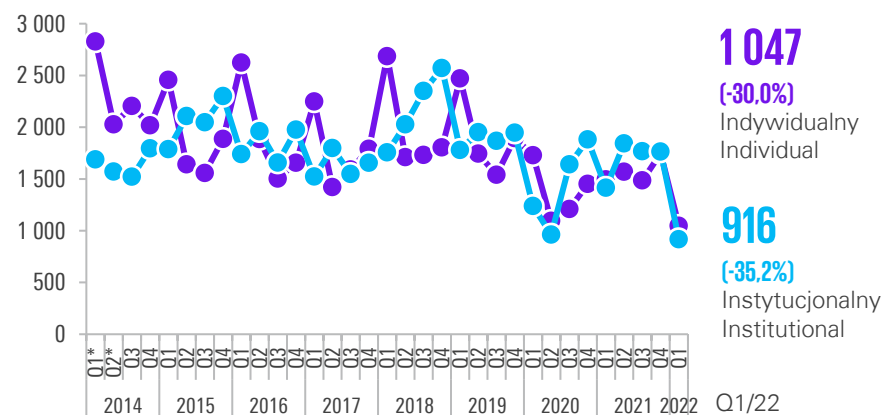
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

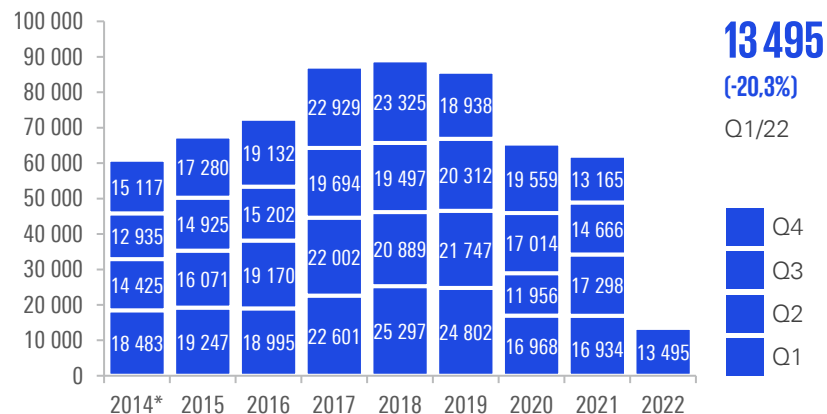


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

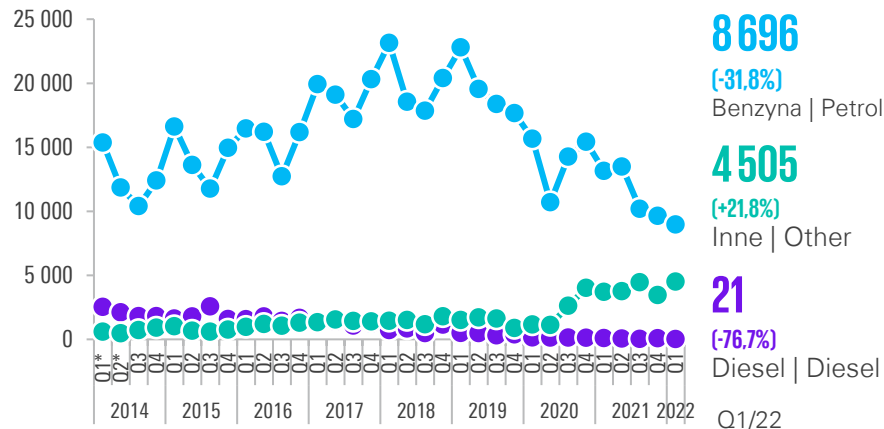


Rejestracje nowych SO – segment B (w szt.) New PC registrations – segment B (in units)

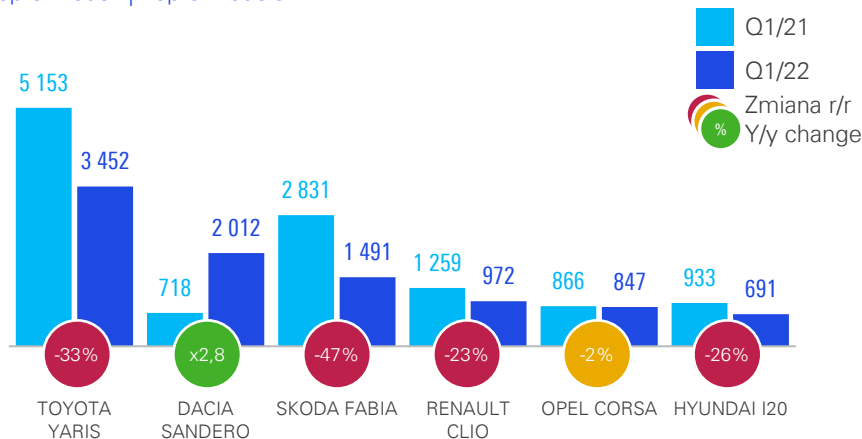
Rejestracje ogółem | Total registrations



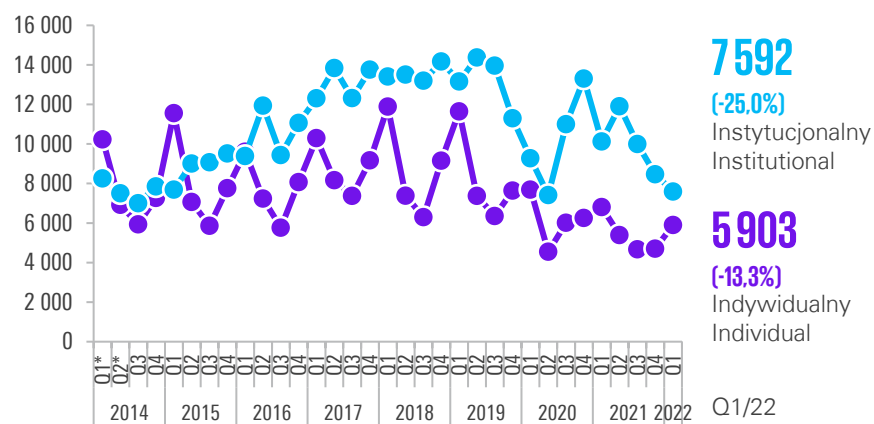
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

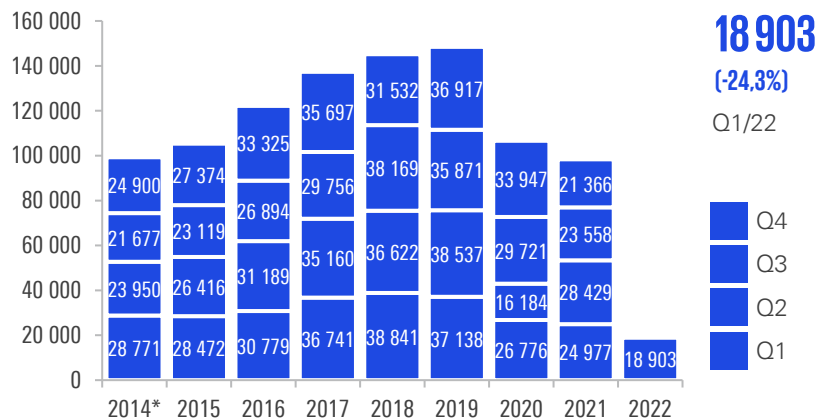


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | **Dane nie obejmują pojazdów bez podanego rodzaju paliwa w danych źródłowych CEP (MC) | Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle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

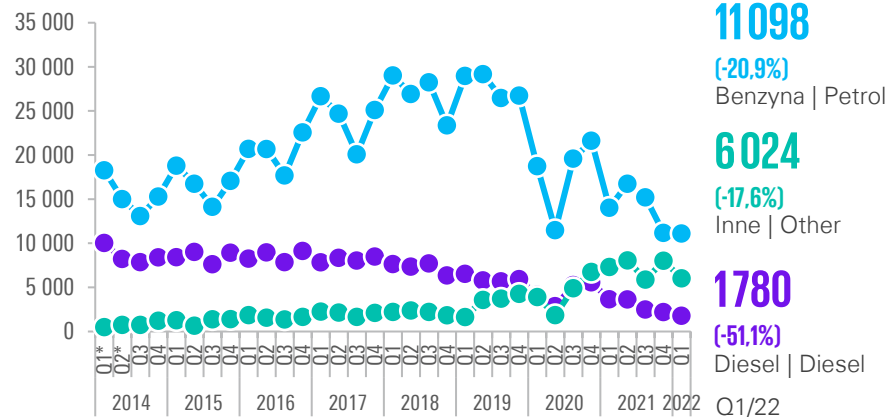


Rejestracje nowych SO – segment C (w szt.) New PC registrations – segment C (in units)

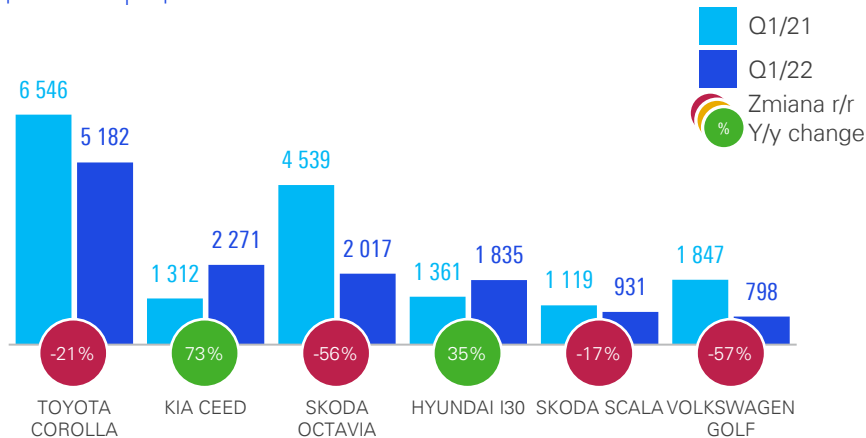
Rejestracje ogółem | Total registrations



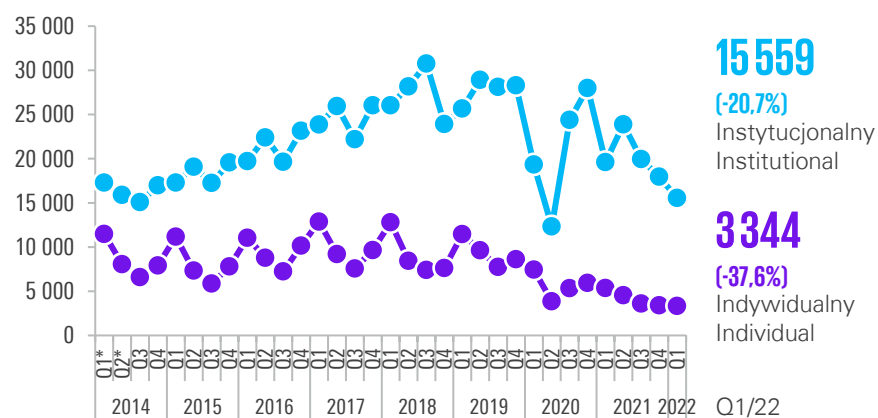
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

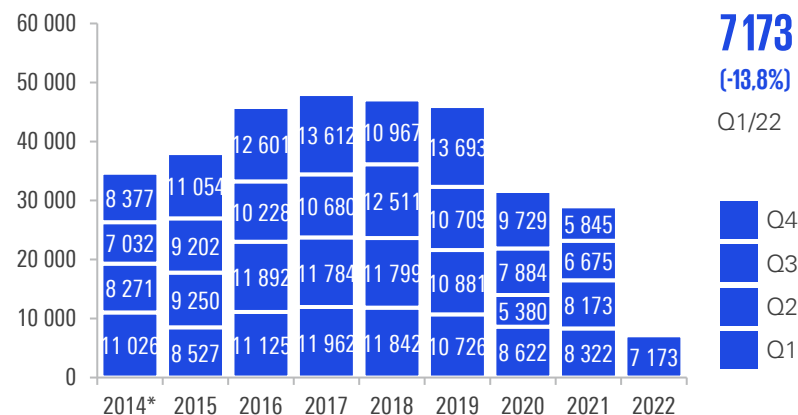


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

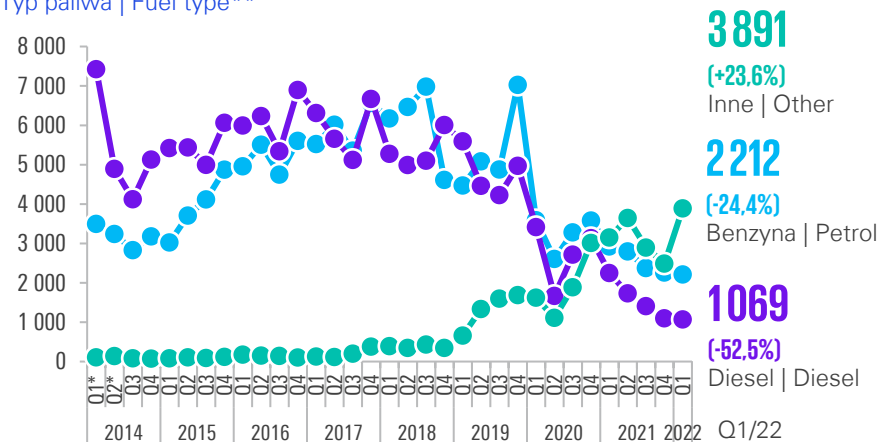


Rejestracje nowych SO – segment D (w szt.) New PC registrations – segment D (in units)

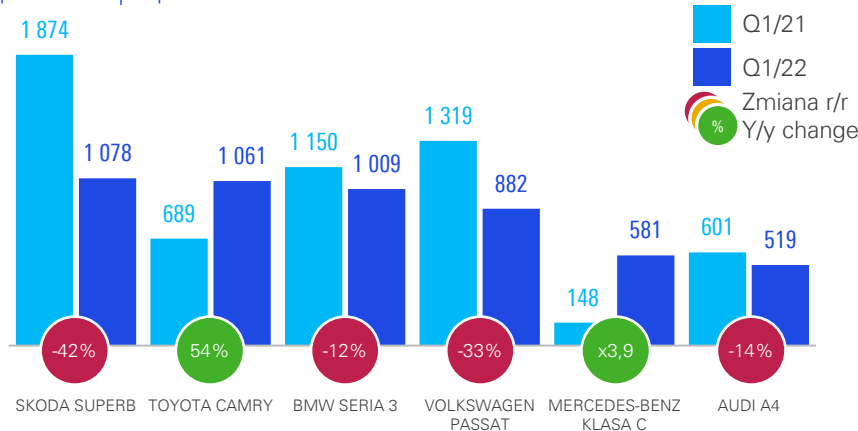
Rejestracje ogółem | Total registrations



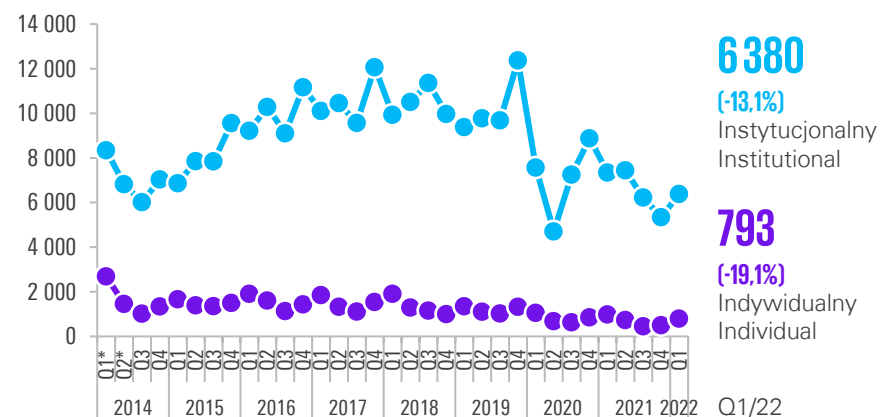
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

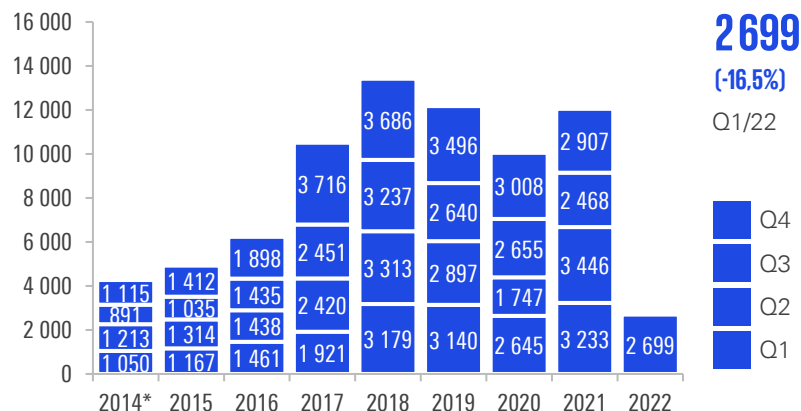


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

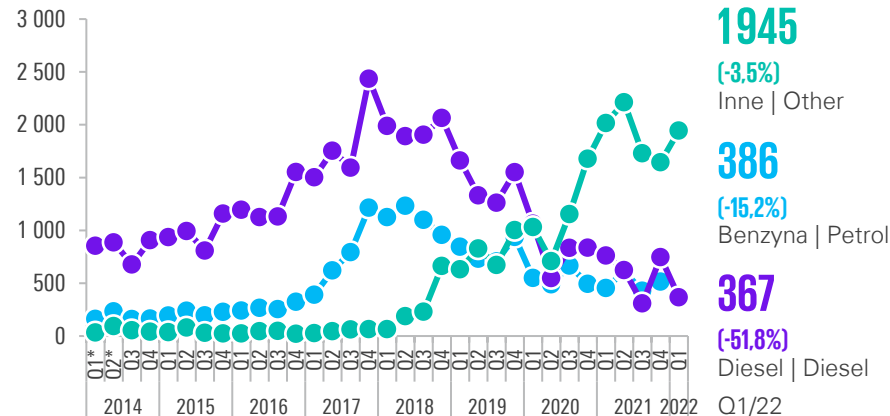


Rejestracje nowych SO – segment E (w szt.) New PC registrations – segment E (in units)

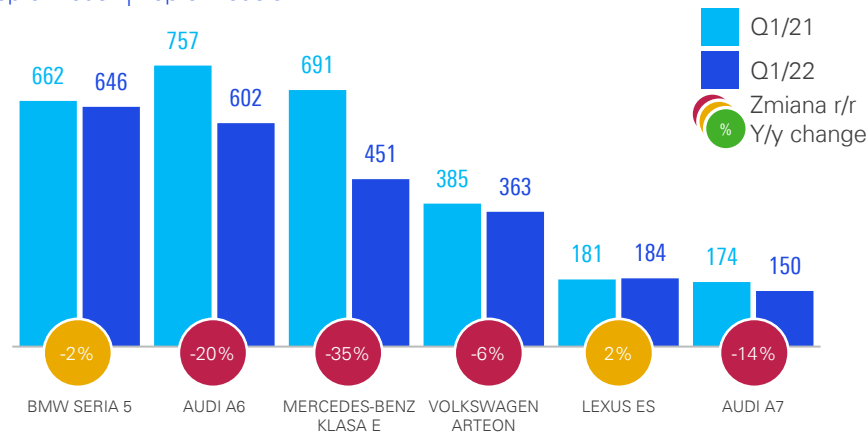
Rejestracje ogółem | Total registrations



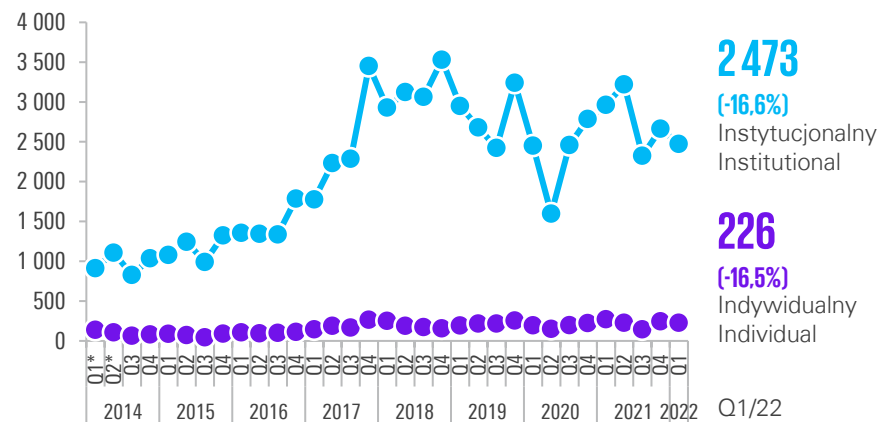
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

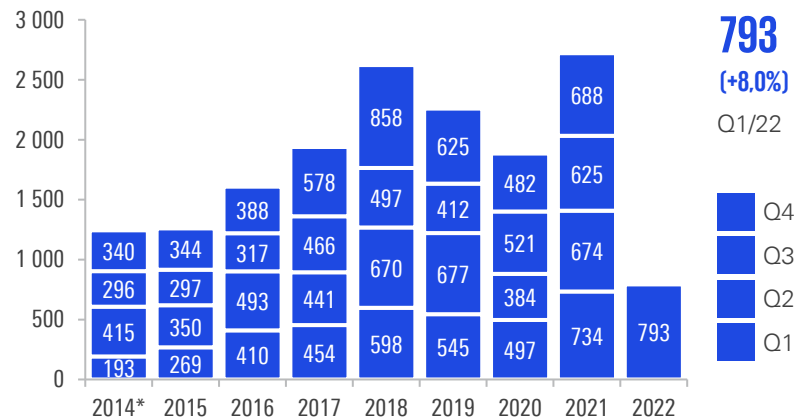


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

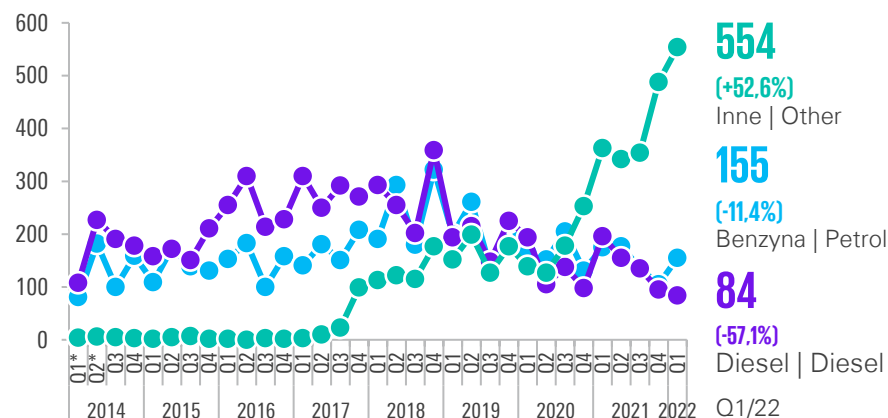


Rejestracje nowych SO – segment F (w szt.) New PC registrations – segment F (in units)

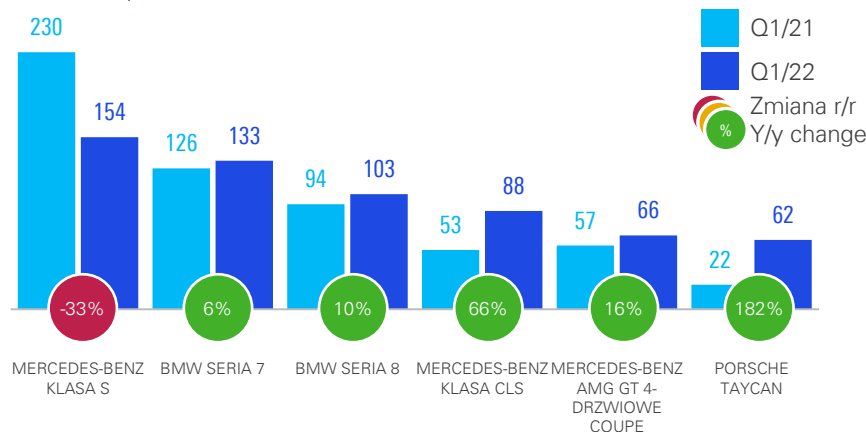
Rejestracje ogółem | Total registrations



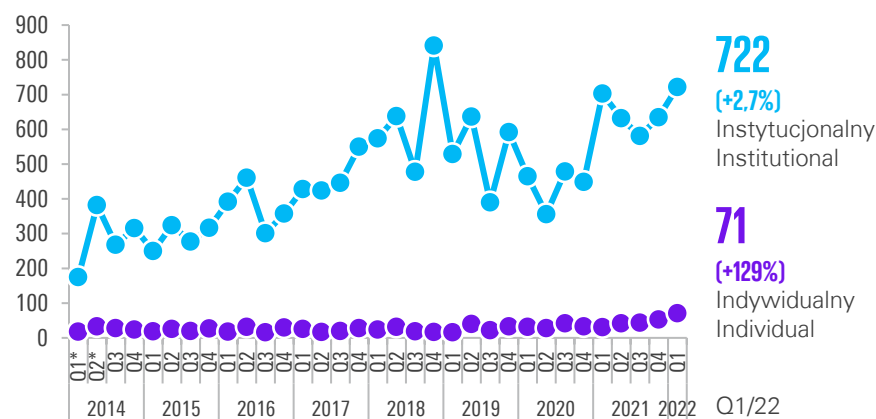
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

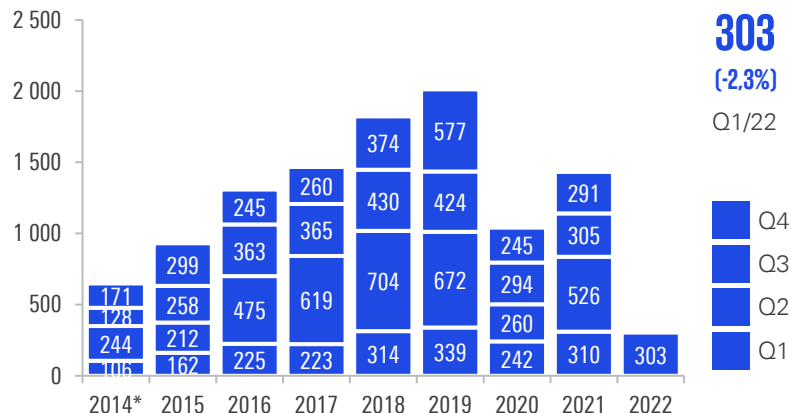


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

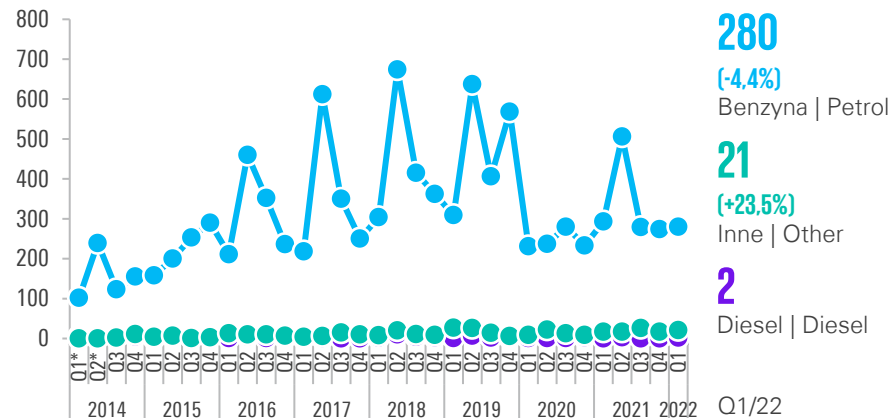


Rejestracje nowych SO – sport & cabrio (w szt.) New PC registrations – sport & cabrio (in units)

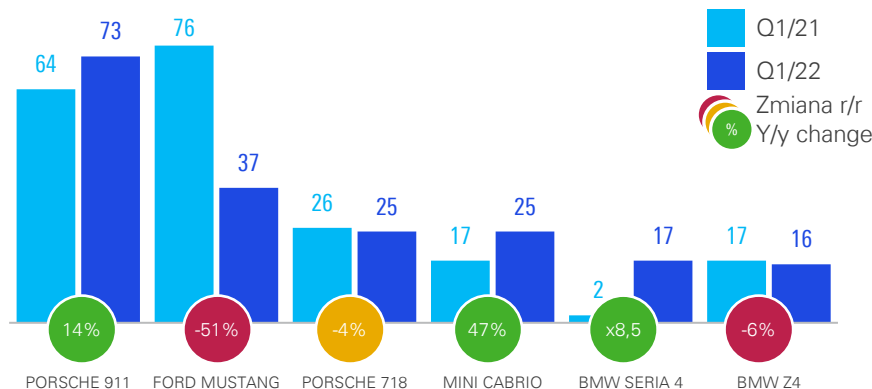
Rejestracje ogółem | Total registrations



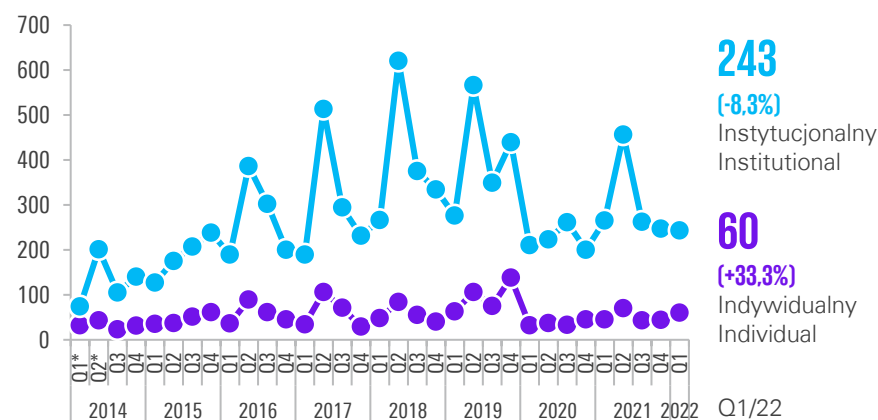
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

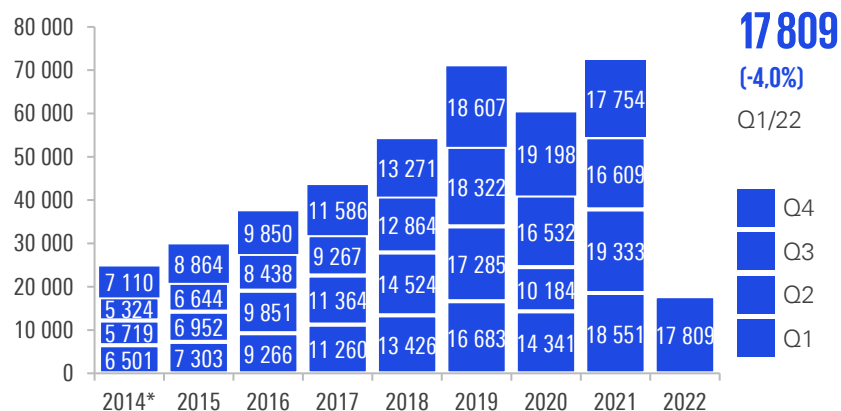


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

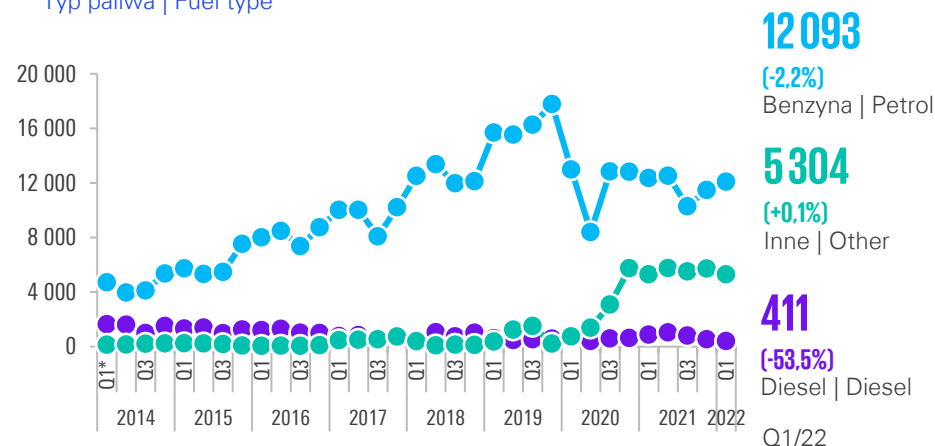


Rejestracje nowych SO – małe SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – small SUV & crossover (in units)

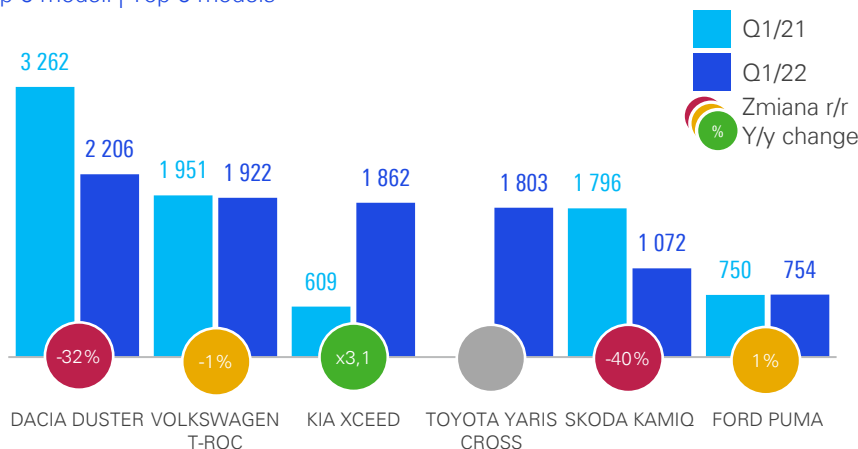
Rejestracje ogółem | Total registrations



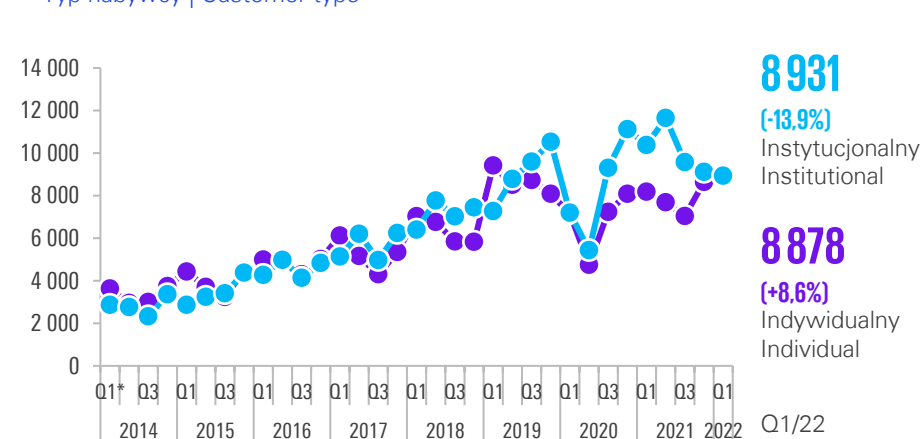
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

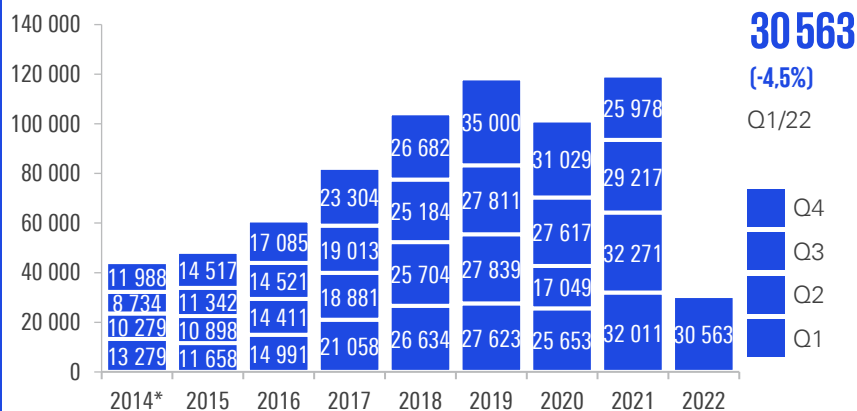


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

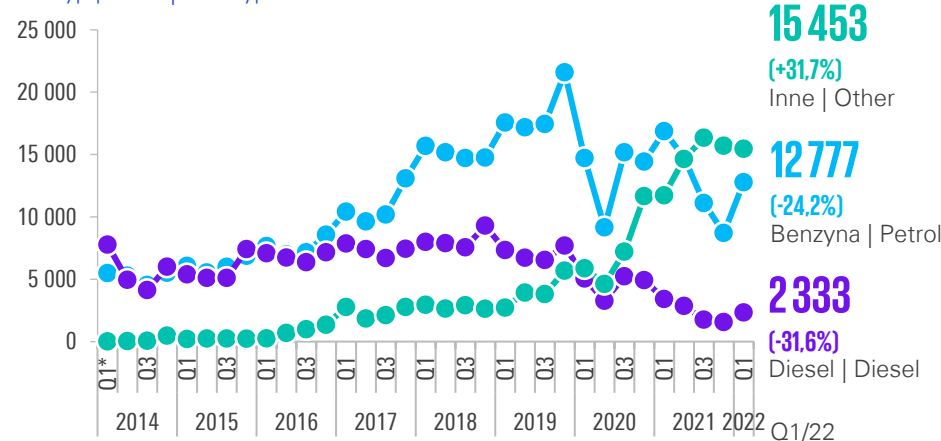


Rejestracje nowych SO – średnie SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – midsize SUV & crossover (in units)

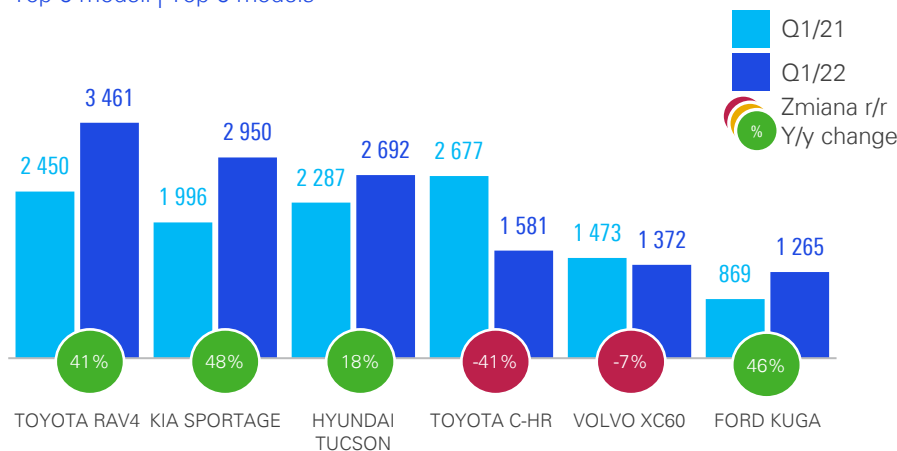
Rejestracje ogółem | Total registrations



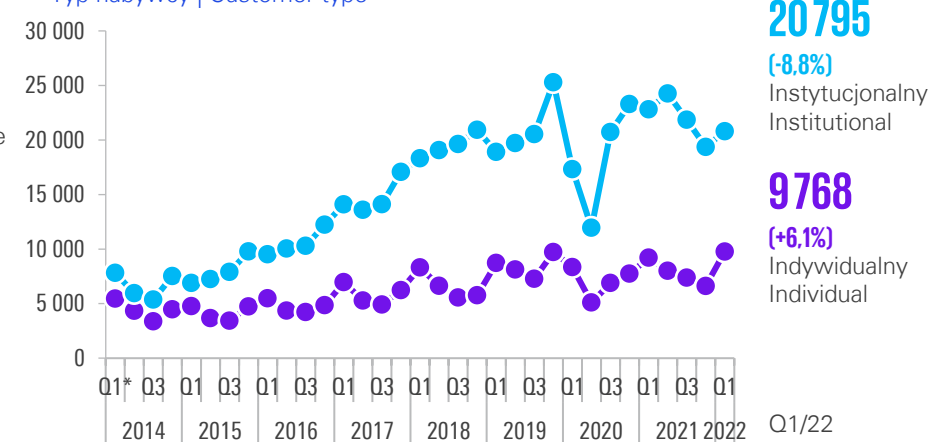
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

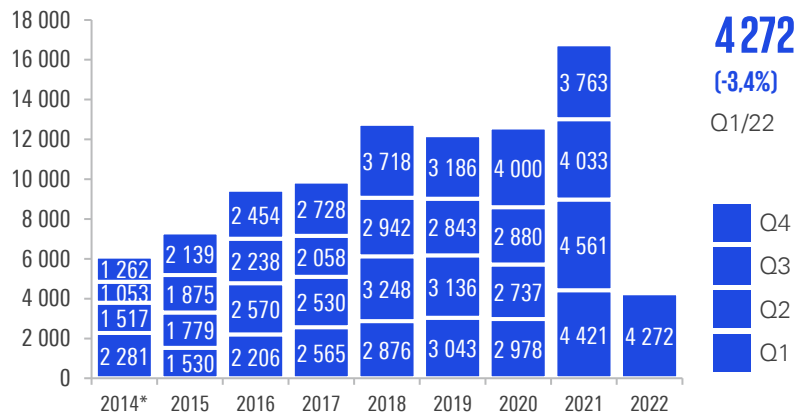


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

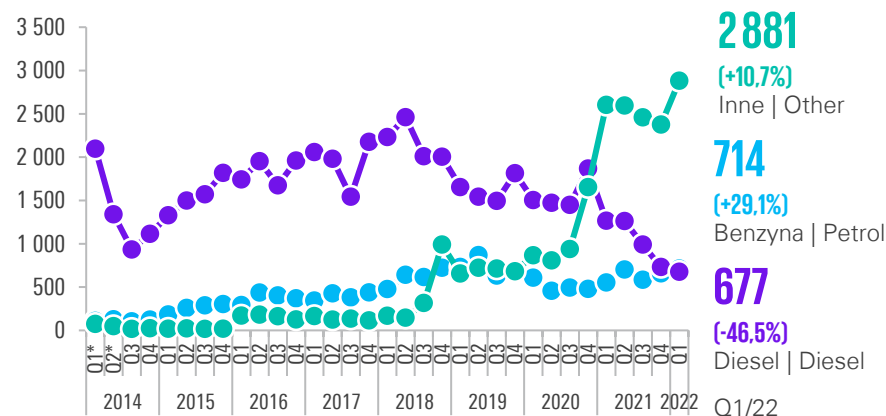


Rejestracje nowych SO – duże SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – large SUV & crossover (in units)

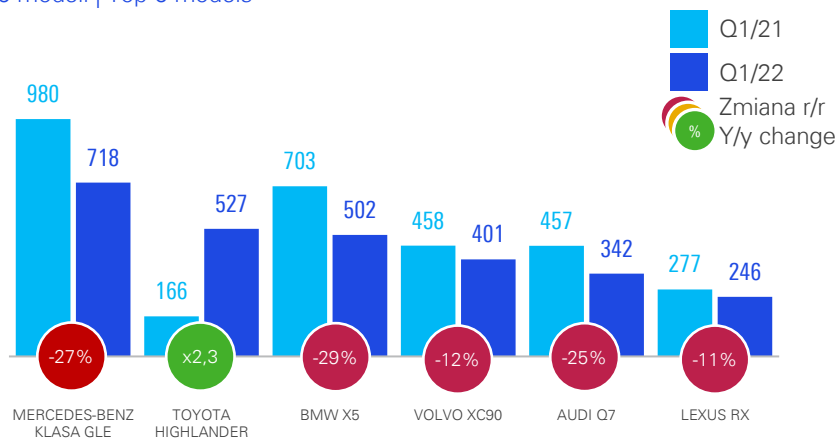
Rejestracje ogółem | Total registrations



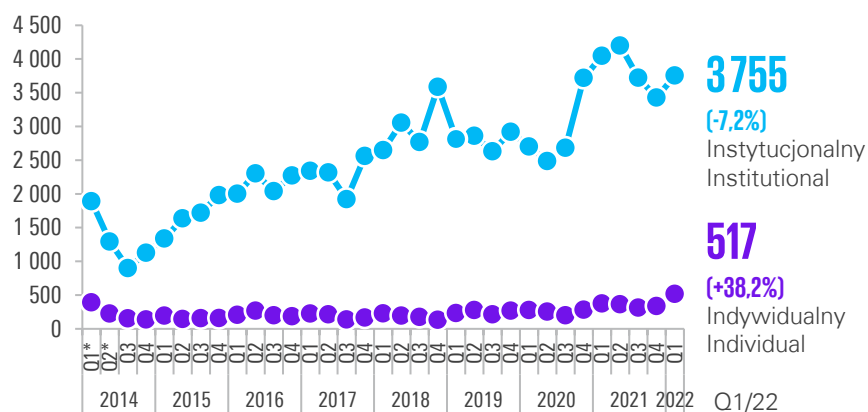
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

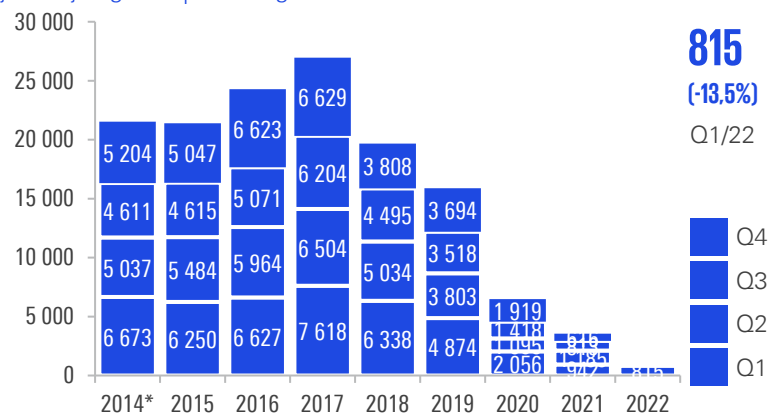


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

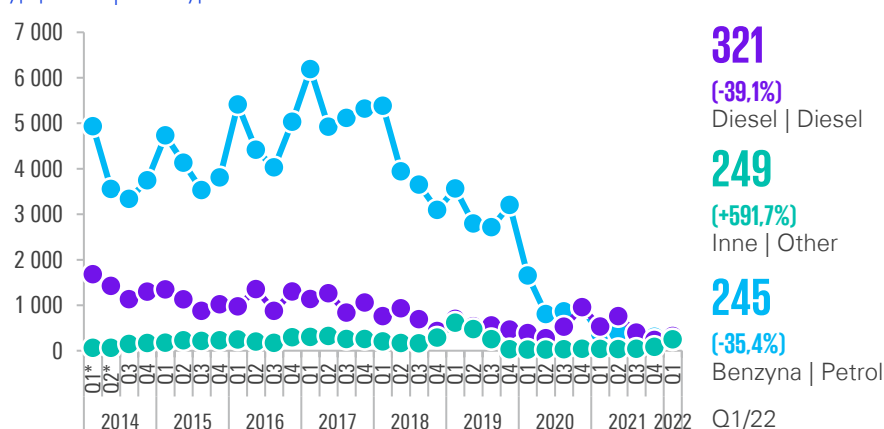


Rejestracje nowych SO – małe/średnie MPV (w szt.) New PC registrations – small/midsize MPV (in units)

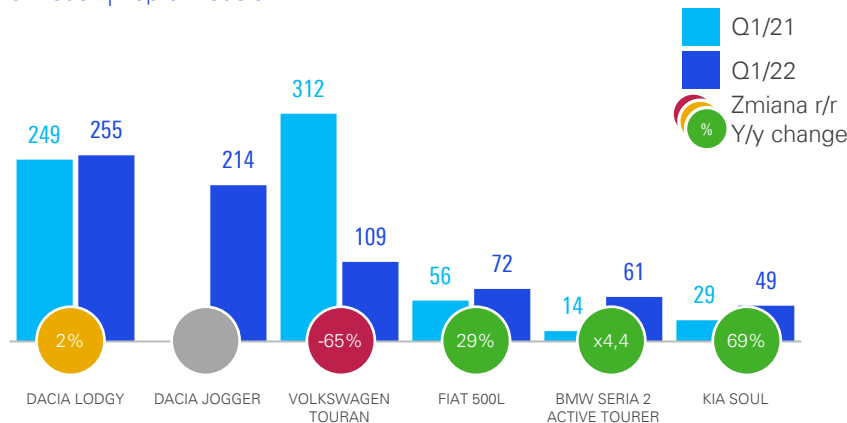
Rejestracje ogółem | Total registrations



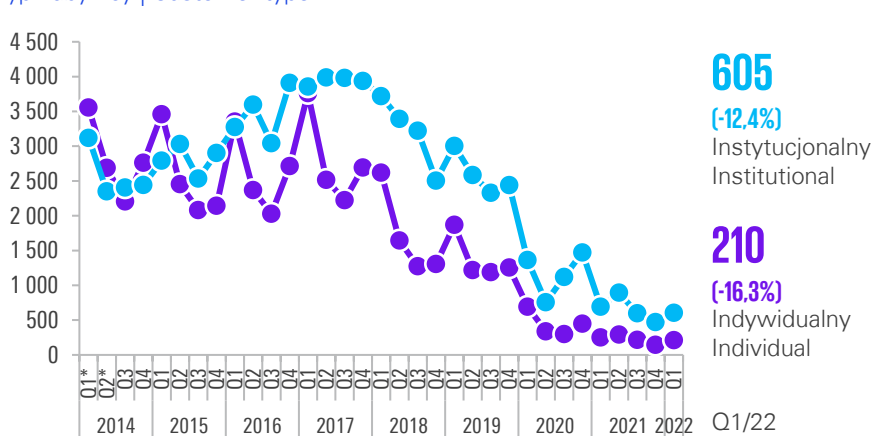
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

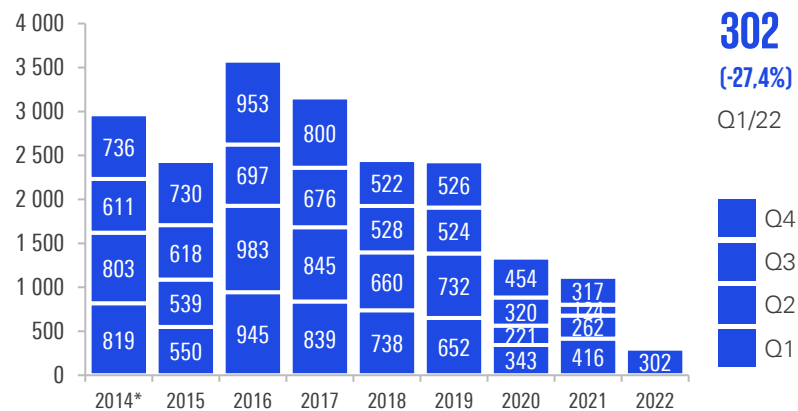


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

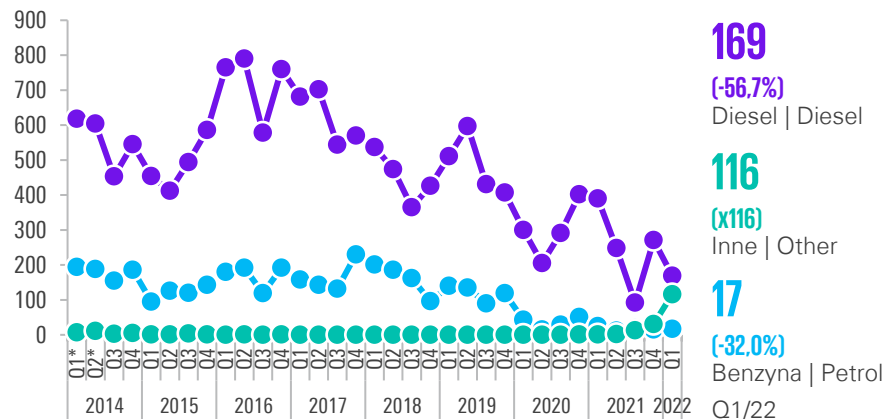


Rejestracje nowych SO – duże MPV (w szt.) New PC registrations – large MPV (in units)

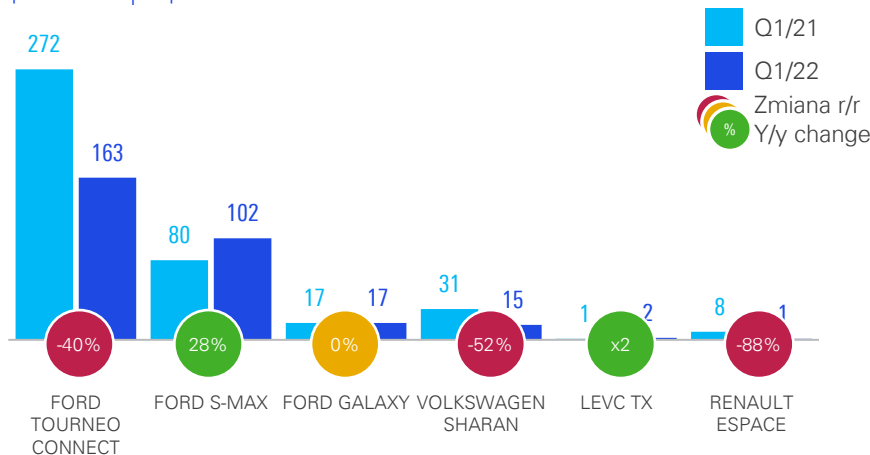
Rejestracje ogółem | Total registrations



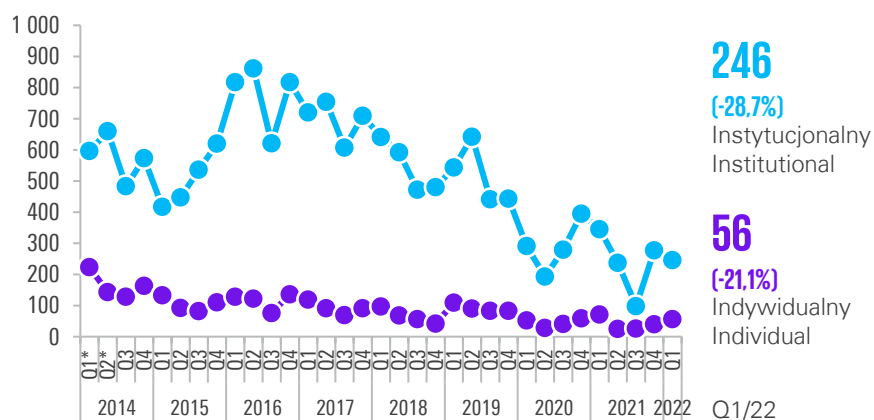
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

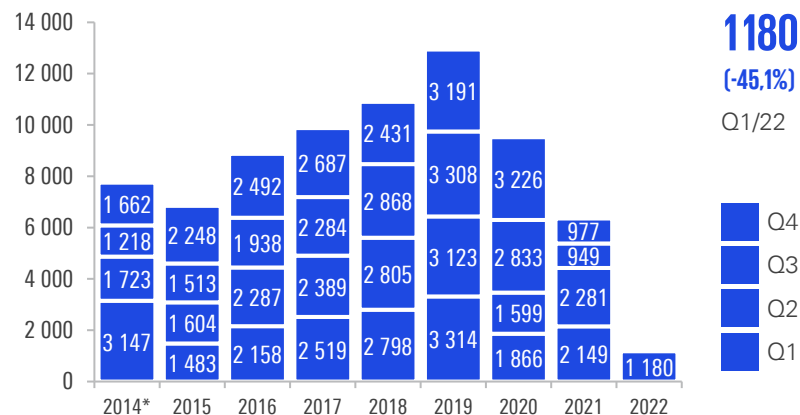


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

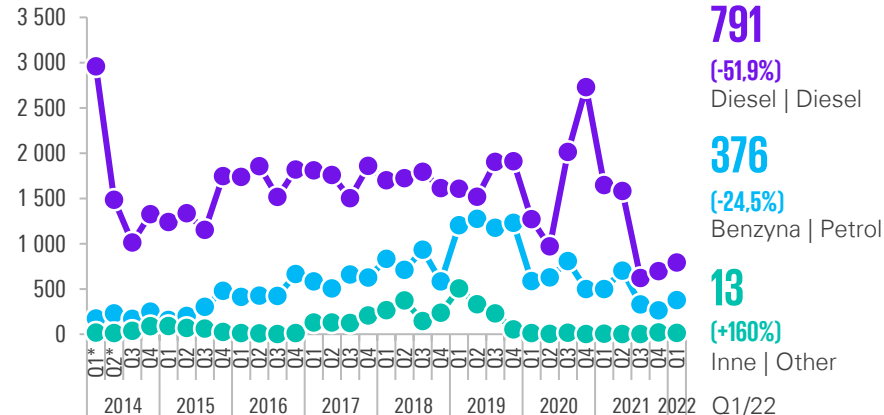


Rejestracje nowych SO – kombivan (w szt.) New PC registrations – kombivan (in units)

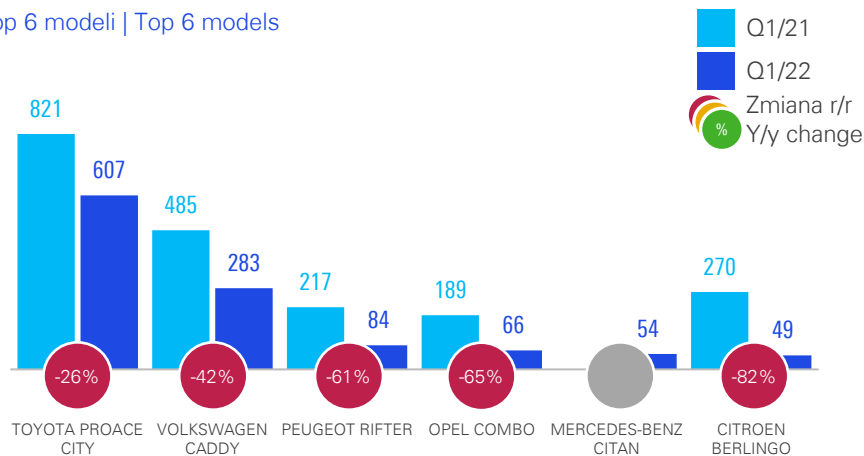
Rejestracje ogółem | Total registrations



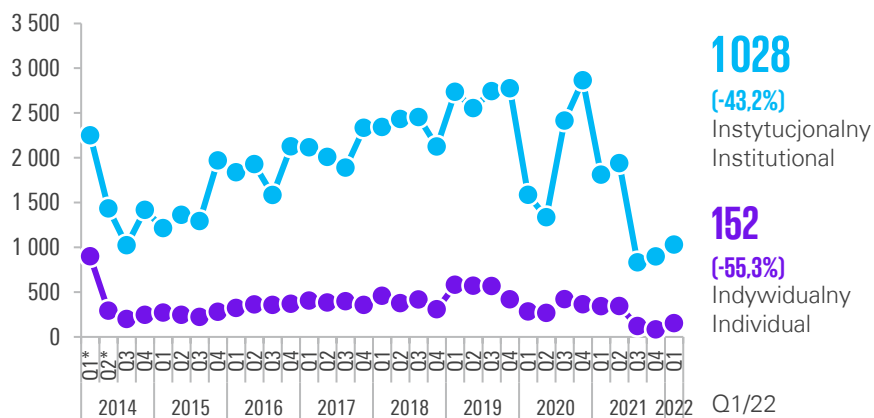
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

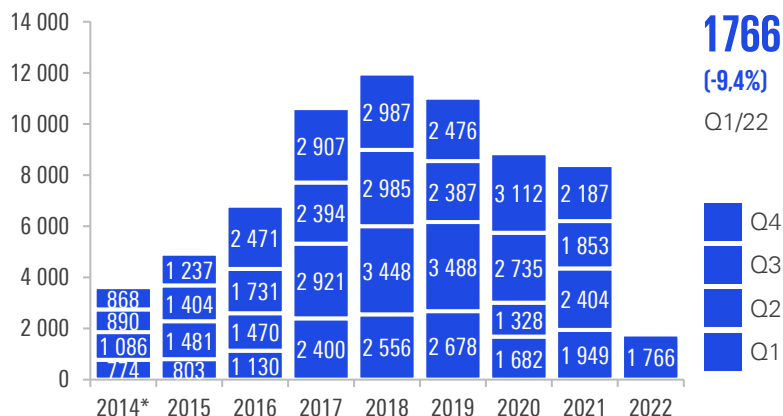


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

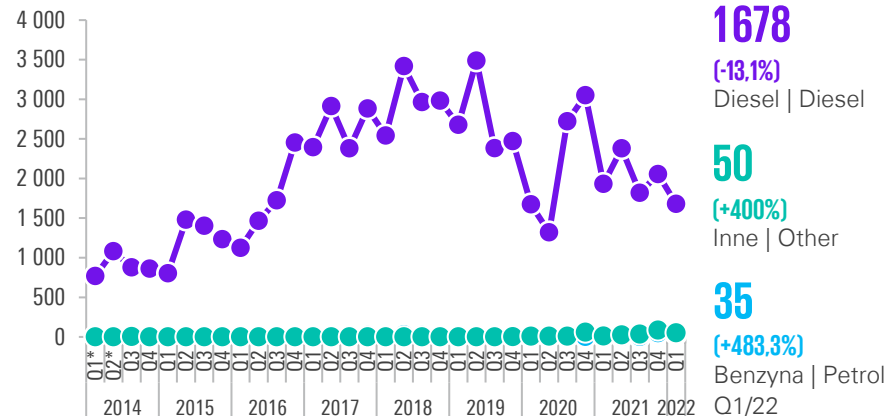


Rejestracje nowych SO – minibus (w szt.) New PC registrations – minibus (in units)

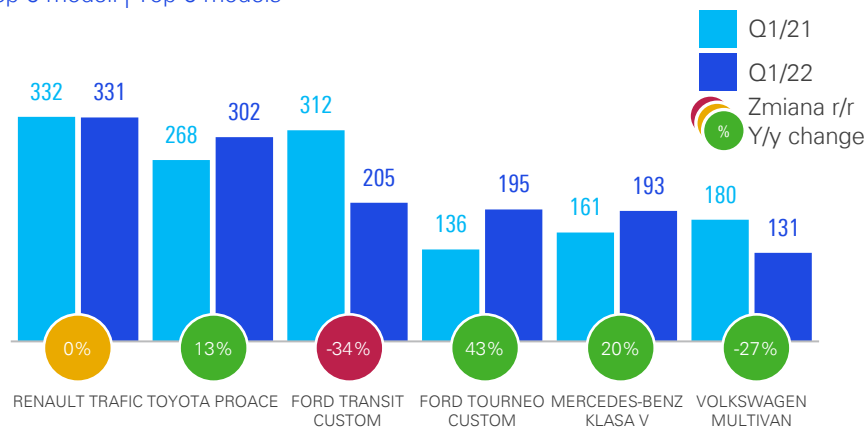
Rejestracje ogółem | Total registrations



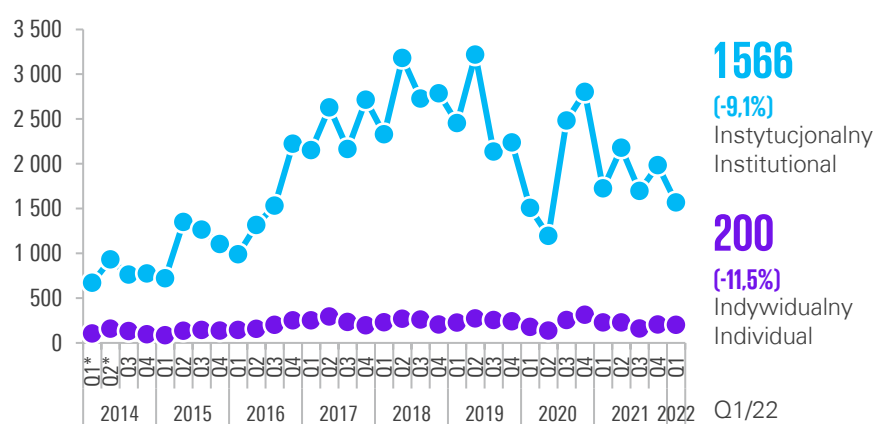
Typ paliwa | Fuel type**



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 $\leq 3.5t$



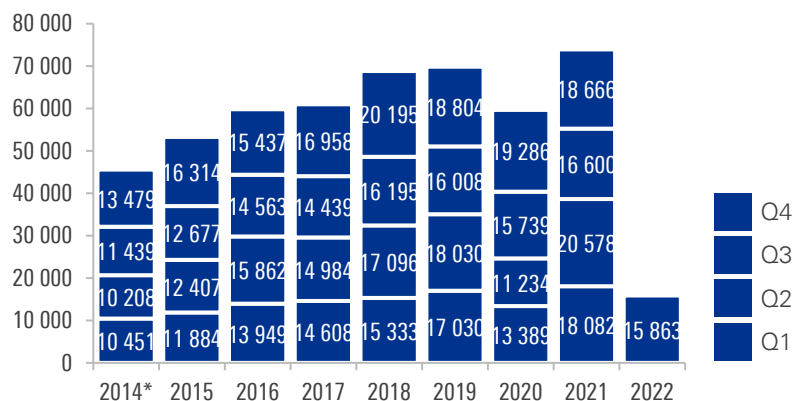
Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

15 863 (-12,3%) Q1/22

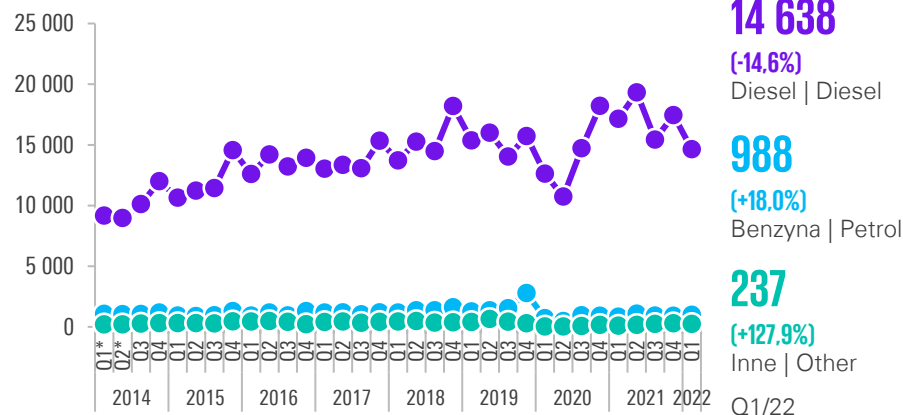
Po rekordowo dobrym ubiegłym roku na rynku samochodów dostawczych, wolumen sprzedaży w I kwartale 2022 roku zmniejszył się o 12,3% r/r i wyniósł 15,9 tys. szt. Wzrost odnotowano natomiast w liczbie rejestracji mniejszościowej grupy klientów indywidualnych (+4,2% r/r). Za spadek liczby rejestracji samochodów dostawczych odpowiedzialne były napędy diesla (-14,6% r/r), podczas gdy wolumen wzrósł w przypadku napędów benzynowych (+18% r/r) i alternatywnych (+127,9% r/r).

After a record-breaking last year on the commercial vehicle market, the sales volume in the first quarter of 2022 decreased by 12.3% y/y and amounted to 15.9 thousand. An increase was noted in the number of registrations of the minority group of individual clients (+4.2% y/y). Diesel drives (-14.6% y / y) were responsible for the decline in the number of LCVs registrations, while the volume increased for gasoline (+18% y/y) and alternative drives (+ 127.9% r/r).

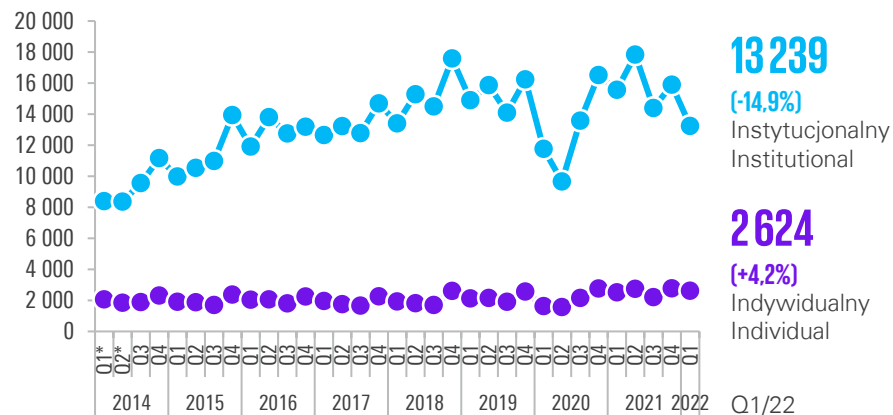
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type

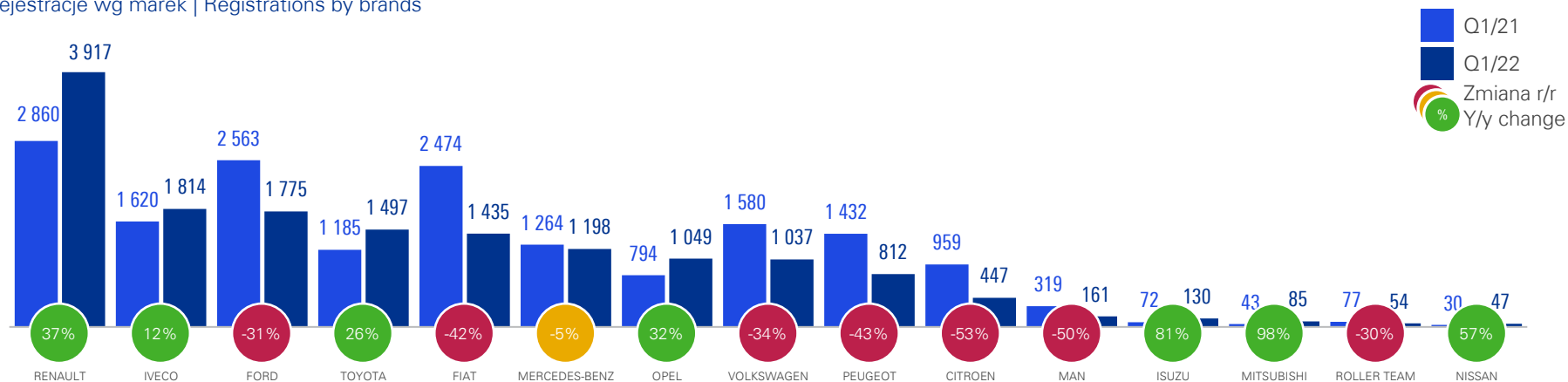


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

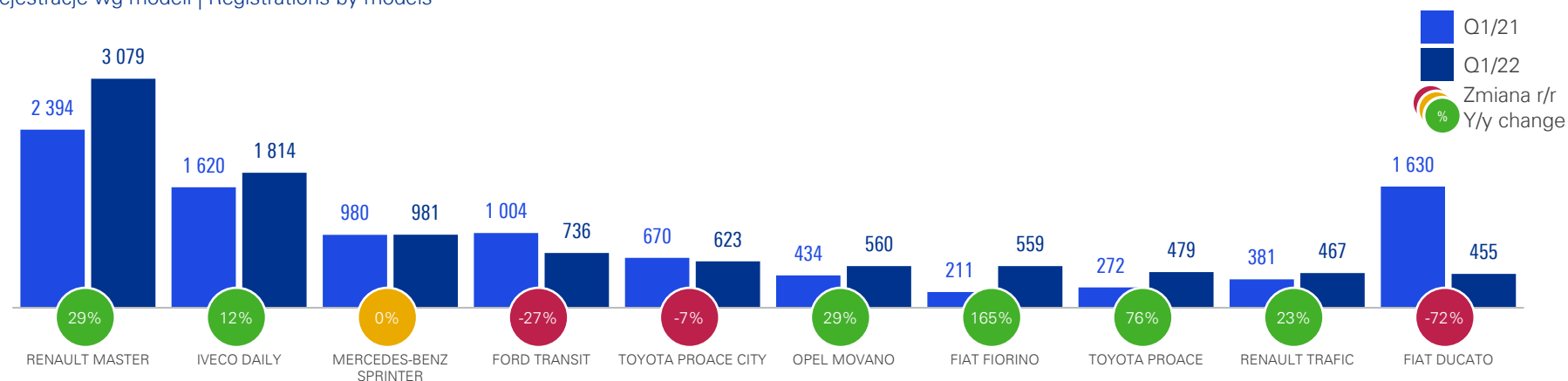


Rejeestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

Rejeestracje wg marek | Registrations by brands



Rejeestracje 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



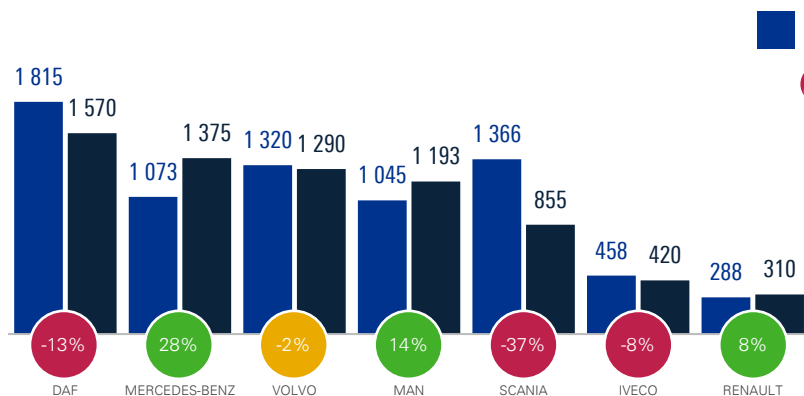
Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

7217 (-3,4%) Q1/22

W całym 2021 roku rynek nowych samochodów ciężarowych powiększył się o przeszło połowę. I kwartał 2022 roku przyniósł spowolnienie, z liczbą rejestracji niższą r/r o 3,4%. Najpopularniejszą marką niezmiennie, mimo spadku wolumenu sprzedaży okazał się DAF (1,6 tys. szt., -13% r/r), natomiast druga w zestawieniu marka Mercedes-Benz cieszyła się największym wzrostem (1,4 tys. szt., +28% r/r). Kluczowa kategoria pojazdów o DMC>=16t skurczyła się o 4% w porównaniu do I kwartału 2021 roku.

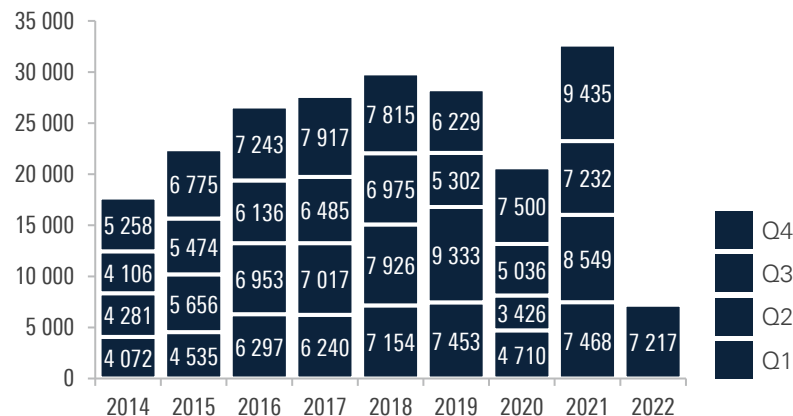
Throughout 2021, new CVs market has grown by more than a half. The first three months of 2022 brought a slowdown, with the number of registrations lower by 3.4% y/y. DAF remained the most popular brand, despite the drop in sales volume (1.6 thousand units, -13% y/y), while the second-largest brand Mercedes-Benz enjoyed the highest growth level (1.4 thousand units, +28% y/y). The key category of vehicles of GVW>=16t shrank by 4% compared to Q1 2021.

Rejestracje wg marek | Registrations by brands

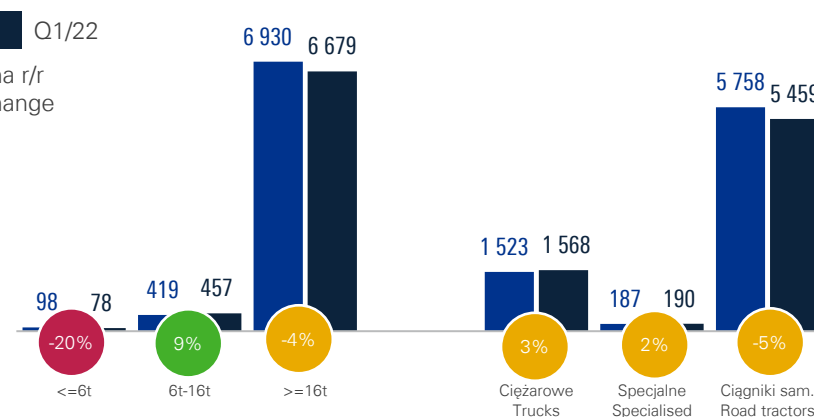


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type

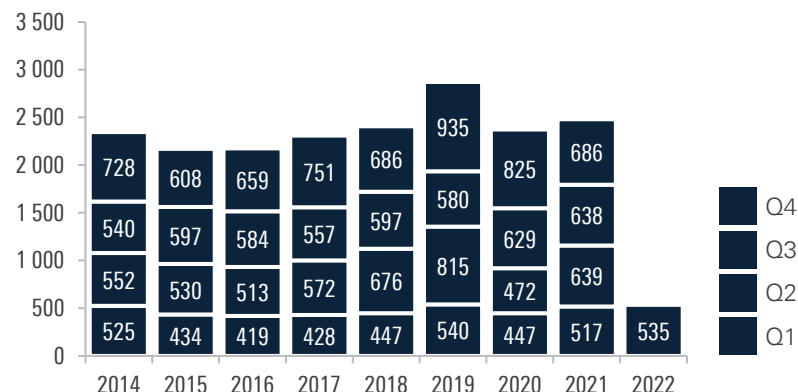




Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

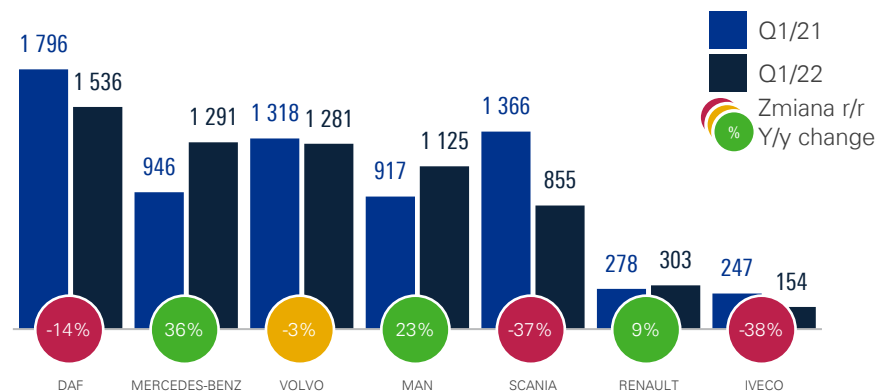
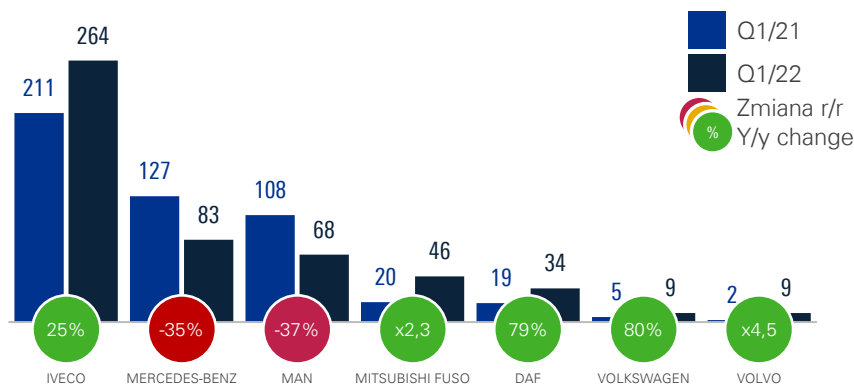
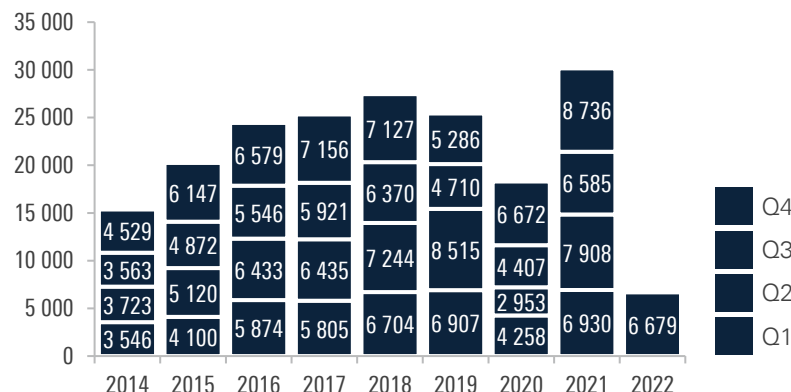
3,5t<DMC<16t | 3.5t<GVW<16t

535 (+3,5%) Q1/22



DMC>=16t | GVW>=16t

6 679 (-3,6%) Q1/22



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)



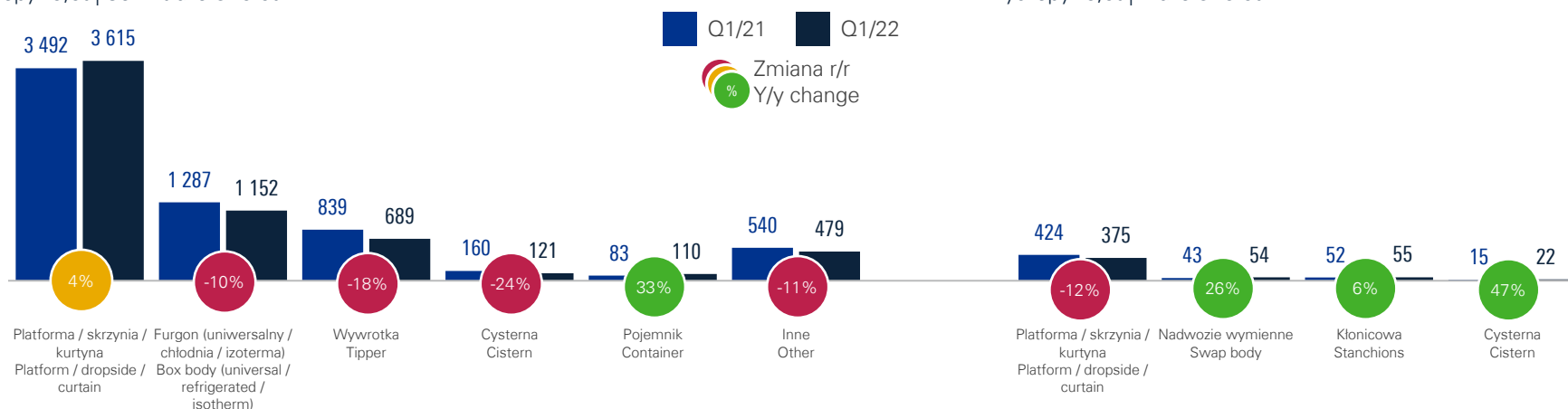
Rejestracje nowych przyczep i naczep > 3,5t (w szt.) New trailers & semi-trailers > 3.5t registrations (in units)

6 842 (-2,8%) Q1/22

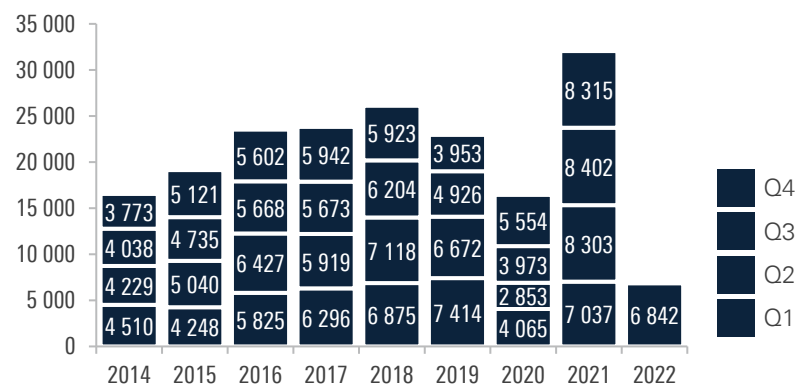
W 2021 roku liczba rejestracji nowych przyczep i naczep niemal się podwoiła i osiągnęła rekordowy poziom. Pierwsze trzy miesiące 2022 roku przyniosły 6,8 tys. nowych rejestracji, czyli o 2,8% mniej r/r. Naczepy skrzyniowe odnotowały wzrost wolumenu sprzedaży r/r (+4%), a analogiczny typ przyczep jako jedyny skurczył się (-12%). Marka Wielton osiągnęła 35% wzrost liczby rejestracji, wyprzedzając w zestawieniu Krone i zajmując miejsce tuż za liderem rynku – Schmitz Cargobull.

In 2021, the number of registrations of new trailers & semi-trailers almost doubled and reached a record-high level. The Q1 2022 brought 6.8 thousand new registrations, i.e. 2.8% less than in Q1 2021. Platform semi-trailers achieved higher y/y sales volume (+4%), while the same type was the only one to decline among trailers (-12%). Wielton brand achieved a 35% increase in the number of registrations, taking place ahead of Krone in the ranking and right behind the market leader – Schmitz Cargobull.

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



Rejestracje ogółem | Total registrations



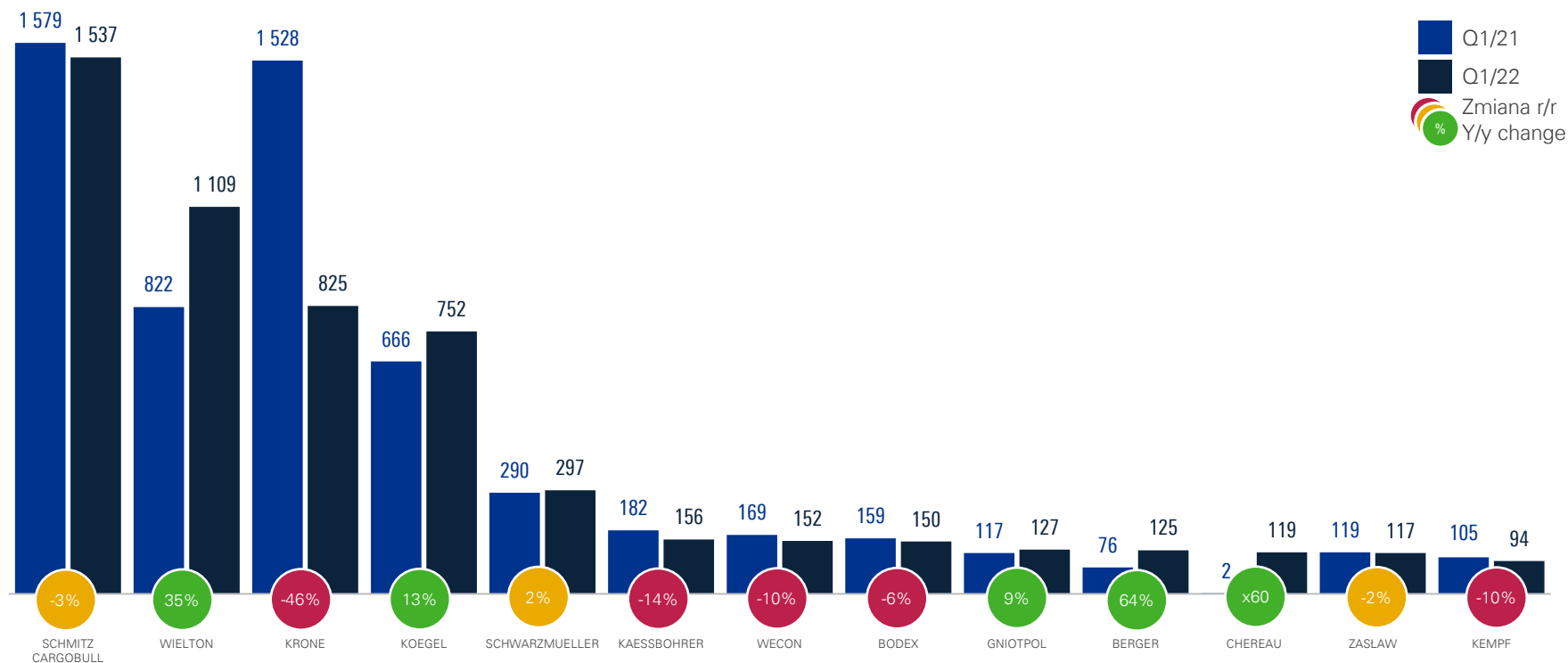
Przyczepy > 3,5t | Trailers > 3.5t

Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują czasowych rejestracji | All changes calculated y/y. Temporary registrations excluded.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



Rejestracje nowych przyczep i naczep > 3,5t (w szt.)

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



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

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



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Autobusy > 3,5t
Buses > 3.5t



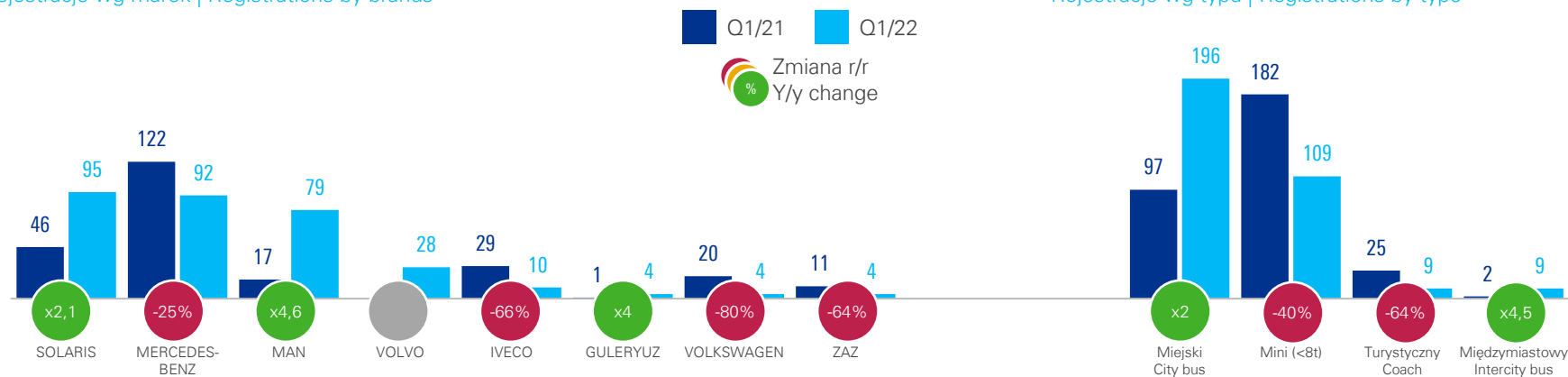
Rejestracje nowych autobusów > 3,5t (w szt.) New buses & coaches > 3.5t registrations (in units)

324 (+5,5%) Q1/22

Inaczej niż w przypadku samochodów dostawczych i ciężarowych, I kwartał 2022 roku przyniósł 5,5% wzrost liczby rejestracji autobusów. Było to natomiast możliwe głównie dzięki niskiej bazie po trzech z rzędu latach spadków. Wśród marek autobusów na miano lidera rynku po przeszło dwukrotnym wzroście liczby rejestracji zasłużyła marka Solaris, a jeszcze większy poziom wzrostu osiągnął MAN zajmując trzecie miejsce w zestawieniu. Najpopularniejszym typem konstrukcji stały się autobusy miejskie.

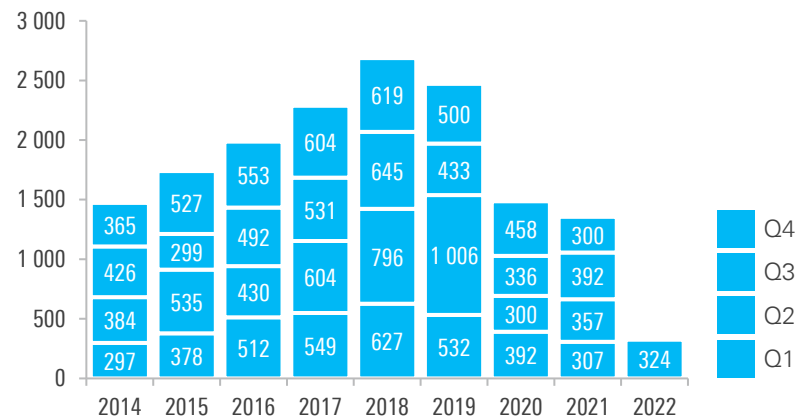
Unlike LCVs and HCVs, Q1 2022 saw a 5.5% increase in the number of buses & coaches registrations. It was mainly possible due to low base after three consecutive years of declines. Among the brands, Solaris achieved the title of the market leader after more than a twofold increase in sales volume. MAN achieved an even higher level of growth, occupying the third place in the ranking. City buses have become the most popular type of construction.

Rejestracje wg marek | Registrations by brands



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

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Jednoślady
Powered two-wheelers



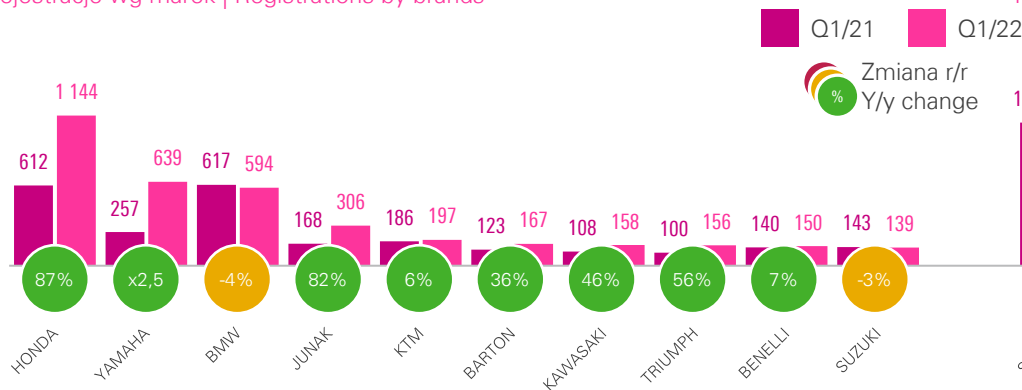
Rejestracje nowych motocykli (w szt.) New motorcycles registrations (in units)

4 960 (+40,2%) Q1/22

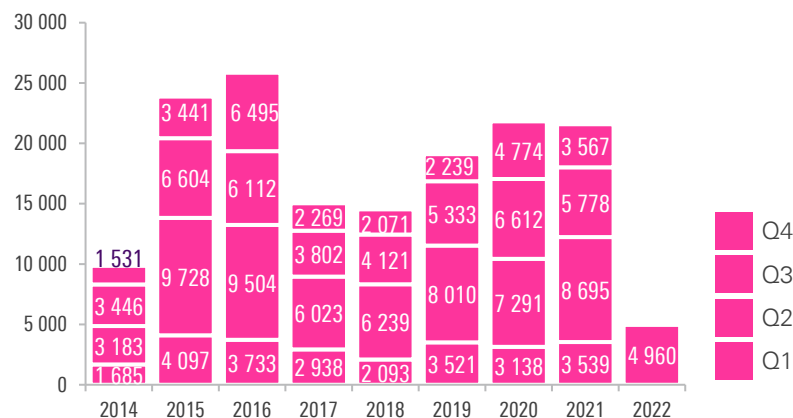
2022 rok przyniósł najlepszy od lat wynik sprzedażowy na rynku motocykli w pierwszym kwartale – 4,9 tys. szt, o 40,2% więcej niż w analogicznym okresie 2021 roku. Wzrost odnotowano we wszystkich typach motocykli, z wyjątkiem Sport-Tourer. Najbardziej powiększyła się liczba nowych rejestracji typu Big Scooter, o 124% r/r. Najpopularniejsza marka motocykli, czyli Honda odnotowała 87% więcej rejestracji niż w I kwartale 2021 roku, a Yamaha po wzroście o 149% wyprzedziła BMW na drugim miejscu w zestawieniu.

2022 brought the best sales result for Q1 on the motorcycle market in years – 4.9 thousand units, by 40.2% more than in the corresponding period of 2021. Growth was recorded for all types of motorcycles, except for Sport-Tourer. The number of new Big Scooter registrations increased the most, by 124% y / y. The most popular motorcycle brand – Honda, recorded 87% more registrations than in Q1 2021, and Yamaha, after an increase of 149%, was ahead of BMW in the second place in the ranking.

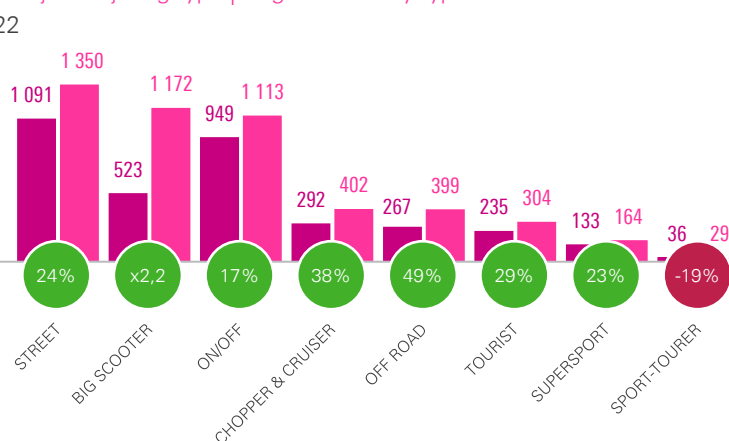
Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type



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



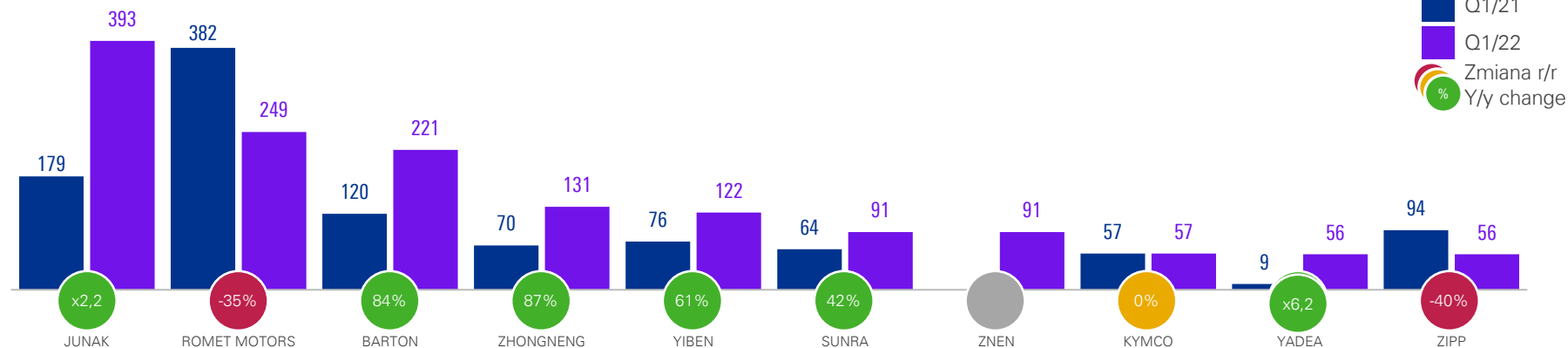
Rejestracje nowych motorowerów (w szt.) New mopeds registrations (in units)

1 892 (+18,0%) Q1/22

Po raz pierwszy od 2019 roku na rynku motorowerów odnotowano wzrost liczby rejestracji w I kwartale. Od stycznia do marca 2022 roku wolumen rejestracji osiągnął 1,9 tys. szt., czyli o 18% więcej r/r. Przeszło dwukrotny wzrost liczby rejestracji pozwolił marce Junak zdobyć miano lidera rynku motorowerów w Polsce. Wśród najpopularniejszych marek spadki odnotowały jedynie Romet Motors (-35% r/r) i Zipp (-40% r/r).

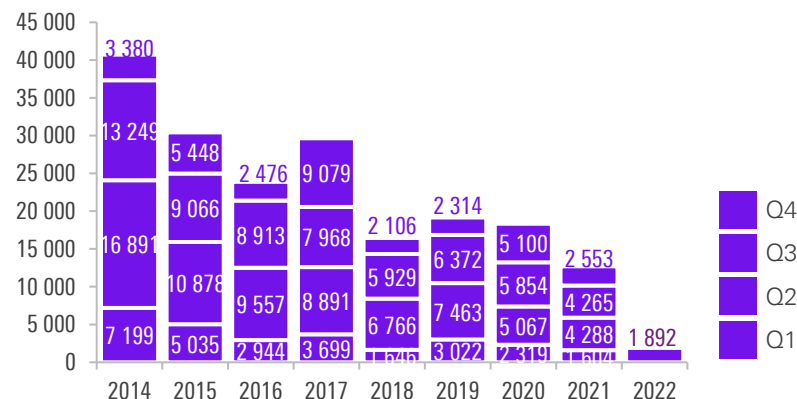
For the first time since 2019, the moped market saw an increase in the number of registrations in the first quarter. From January to March 2022, the registration volume reached 1.9 thousand units, by 18% more y/y. More than a twofold increase in the number of registrations allowed the Junak brand to become the leader of the moped market in Poland. Among the most popular brands, only Romet Motors (-35% y / y) and Zipp (-40% y / y) recorded declines.

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

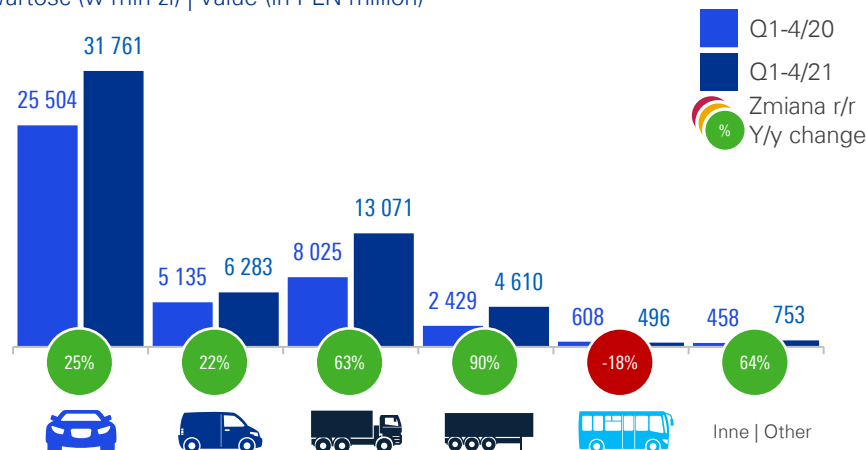
Aktywa motoryzacyjne przekazane w leasing Leased automotive assets

145,5 (+43,8%) Q1-2/21

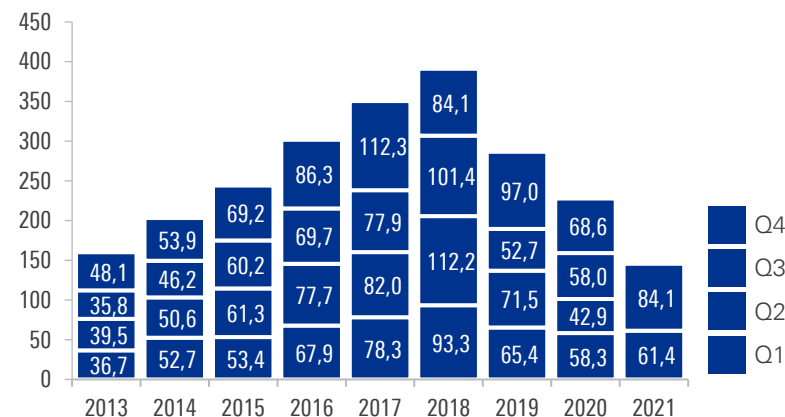
W I połowie 2021 roku w leasing przekazano 145,5 tys. szt. aktywów motoryzacyjnych, czyli o 43,8% więcej niż w analogicznym okresie rok wcześniej (dane dotyczą członków ZPL). Wartość netto aktywów motoryzacyjnych przekazanych w leasing w całym 2021 wzrosła o 35% względem 2020 roku i wyniosła 57 mld zł. Największy wzrost wartości odnotowano w kategorii przyczep i naczep (+96% r/r) oraz samochodów ciężarowych (+81% r/r).

In H1 2021, 145.5 thousand automotive assets were leased, i.e. 43.5% more than in the same period of 2020 (data refers to ZPL members). The net value of automotive assets leased in full 2021 amounted to PLN 57 billion, up 35.1% compared to the previous year. The highest growth was recorded in the value of leased trailers and semi-trailers (+96% y/y) and HCVs (+81% y/y).

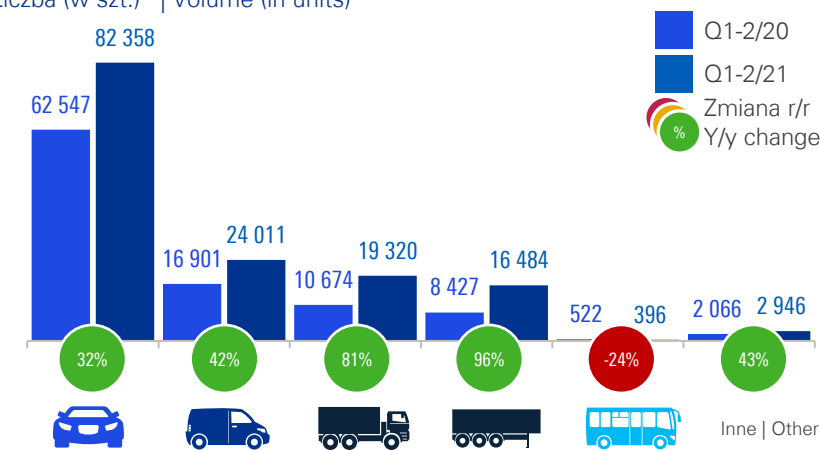
Wartość (w mln zł) | Value (in PLN million)



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



Liczba (w tys. 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)

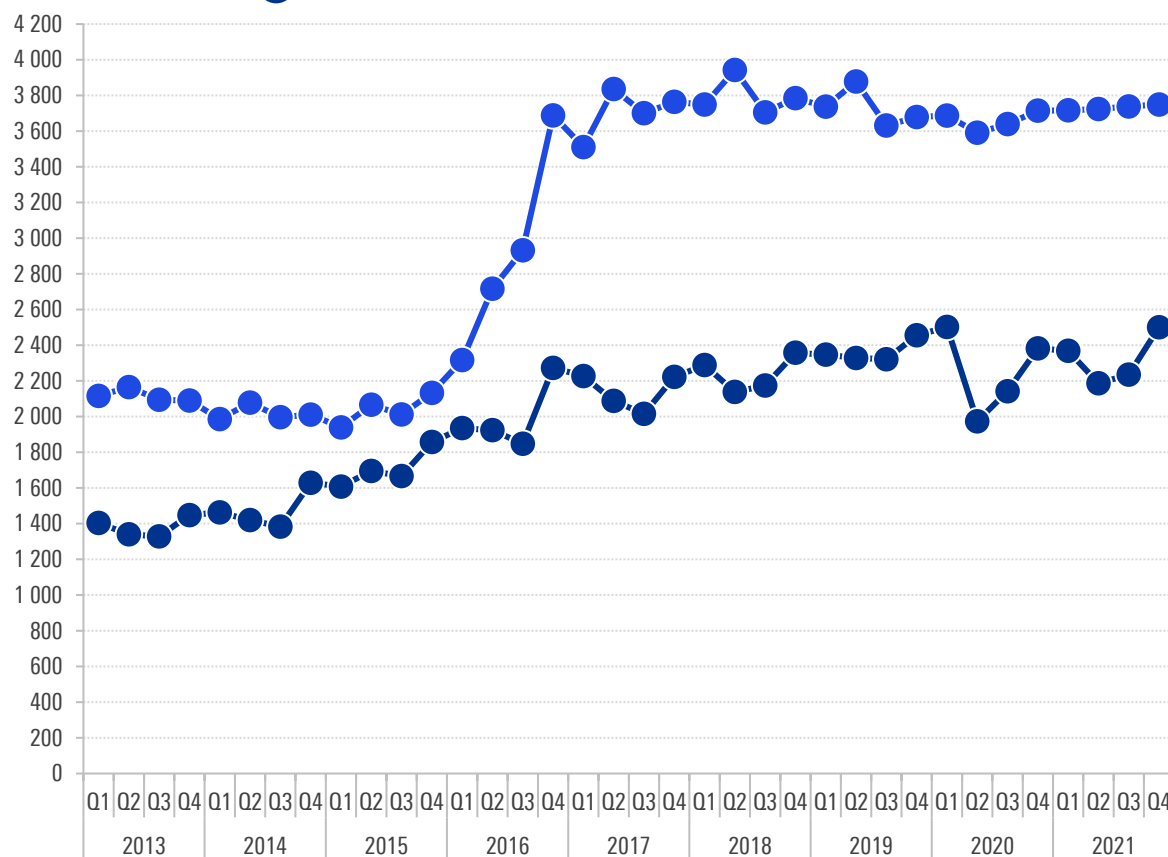
14 927 (+2,0%) Q1-4/21

9 291 (+3,2%) Q1-4/21

W całym 2021 roku wartość składek ubezpieczeniowych OC wyniosła 14,9 mld zł i była o 2% wyższa niż w 2020 roku. W tym czasie wartość wypłaconych odszkodowań wzrosła o 3,2%, do poziomu 9,3 mld zł. Wynik techniczny w tej grupie ubezpieczeń w 2021 roku wyniósł 583 mln zł.

The value of motor liability insurance gross written premium in full 2021 amounted to PLN 14.9 billion, up 2% compared to 2020. During this time, the value of claims paid increased by 3.2%, i.e. up to PLN 9.3 billion. The balance on the technical motor liability insurance account amounted to PLN 583 million in 2021.

● 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)

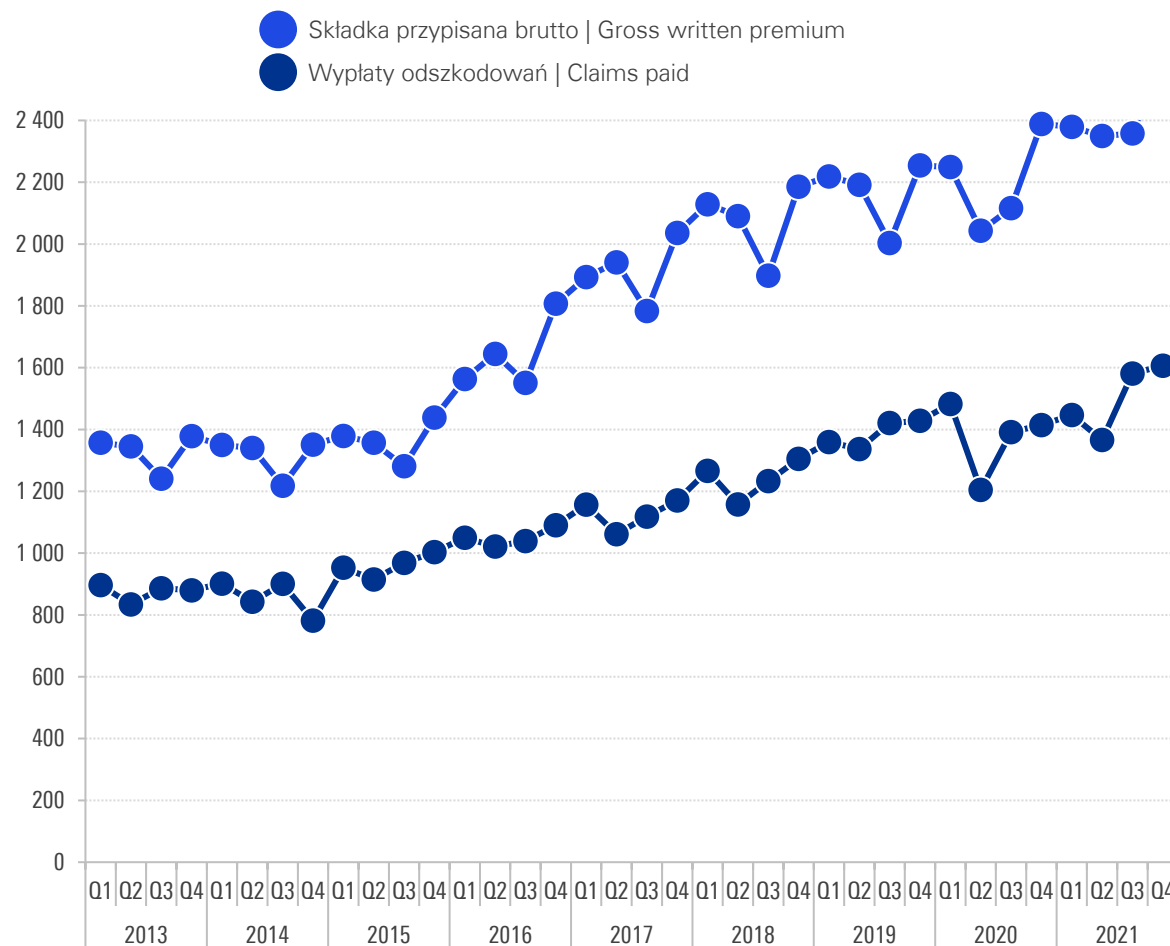
9 698 (+10,2%) Q1-4/21

6 000 (+9,2%) Q1-4/21

Wartość brutto składek na ubezpieczenie AC przypisanych w całym 2021 wzrosła o 10,2% względem poprzedniego roku i wyniosła 9,7 mld zł. Wartość wypłaconych odszkodowań z tytułu tej kategorii ubezpieczeń wzrosła jednocześnie o 9,2% r/r do poziomu 6 mld zł. Wynik techniczny ubezpieczeń AC w 2021 roku wyniósł 616 mln zł.

The value of gross AC premiums written in full 2021 increased by 10,2% compared to the previous year and amounted to PLN 9.7 billion. The value of claims paid in this category of insurance increased by 9.2% to the level of PLN 6 billion. The balance on the technical motor casco insurance in 2020 amounted to PLN 616 million.

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

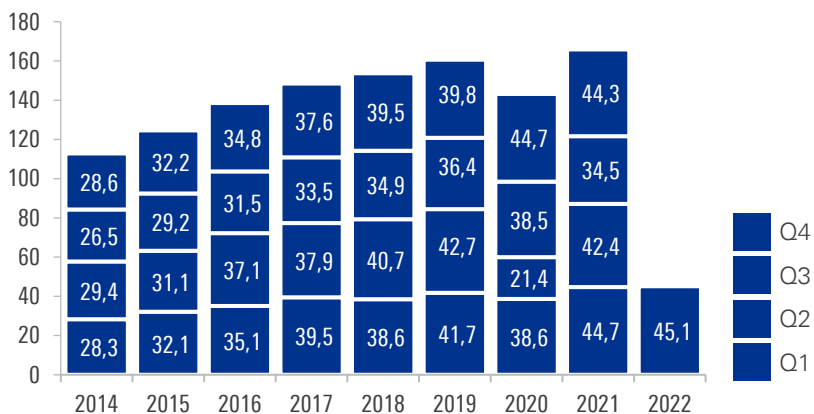
Produkcja sprzedana (w mld zł) | Sold production (in PLN bn)

45,1 (+0,9%) Q1/22

W okresie pierwszych trzech miesięcy 2022 roku produkcja sprzedana polskiego przemysłu motoryzacyjnego wzrosła nominalnie o 0,9% r/r i wyniosła 45,1 mld zł. To także o prawie 2% więcej niż w ostatnim kwartale poprzedniego roku i jednocześnie rekordowy wynik kwartalny w najnowszej historii (w wyrażeniu złotówkowym po cenach bieżących)

In the first three months of 2022, the production sold of the Polish automotive sector increased in nominal terms by 0.9% y/y and amounted to PLN 45.1 billion. It is also almost 2% more than in the last quarter of the previous year and at the same time a record-breaking quarterly result in the recent history (in current prices PLN).

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

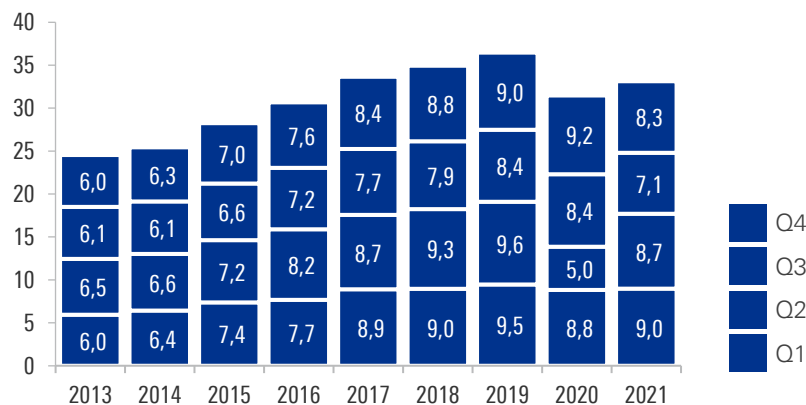
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bn)

33,1 (+5,3%) Q1-4/21

W całym 2021 roku wartość eksportu produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski była o blisko 5,3% wyższa (wg wartości wyrażonej w walucie euro) niż w 2020 roku. Za dobry wynik był odpowiedzialny eksport podzespołów, części i akcesoriów, który wzrósł wartościowo 8,7% r/r i stanowi 69% polskiego eksportu motoryzacyjnego. Eksport gotowych pojazdów, przyczep i naczep spadł o 1,7% r/r.

In 2021, the value of automotive products export from Poland grew by 5,3% (in EUR value) compared to 2020. The good result was possible thanks to the export of components, parts and accessories responsible for 69% of Polish automotive exports, which increased in value by 8.7% y/y. The value of exported vehicles, trailers and semi-trailers decreased by 1.7% compared to the previous year.

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

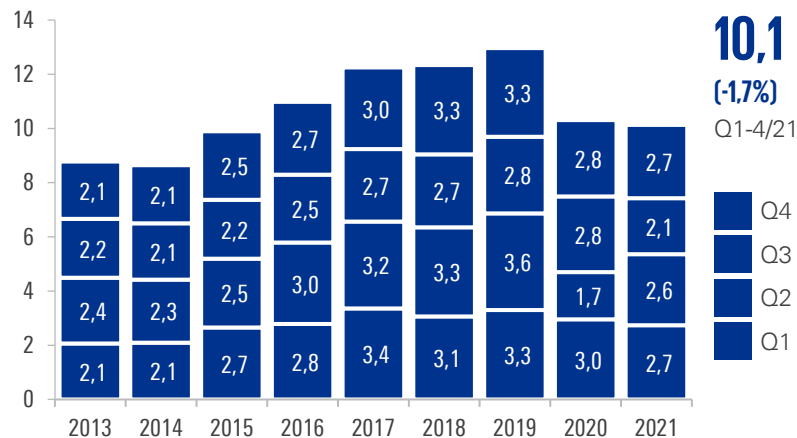




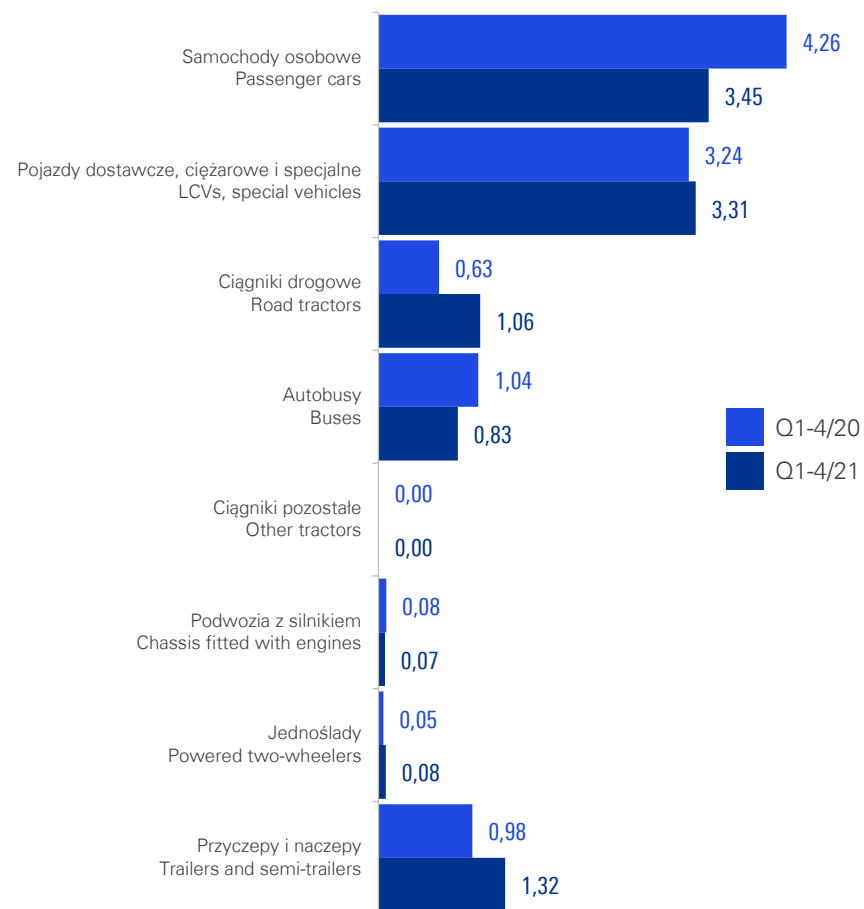
Eksport pojazdów, przyczep i naczep (w mld euro)

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

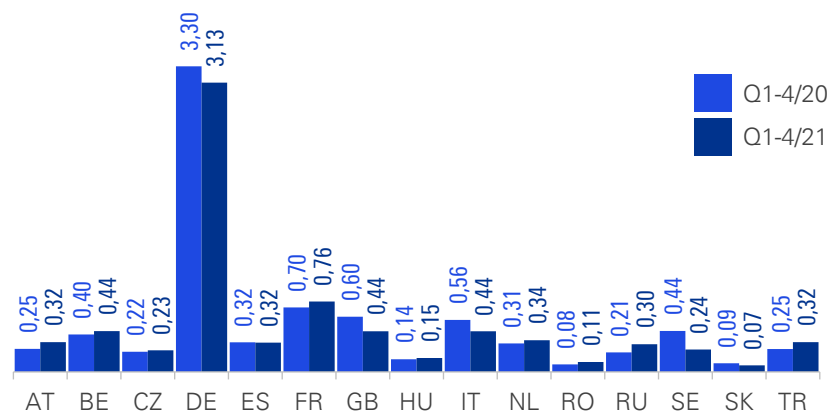
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg produktu | Exports by product



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations

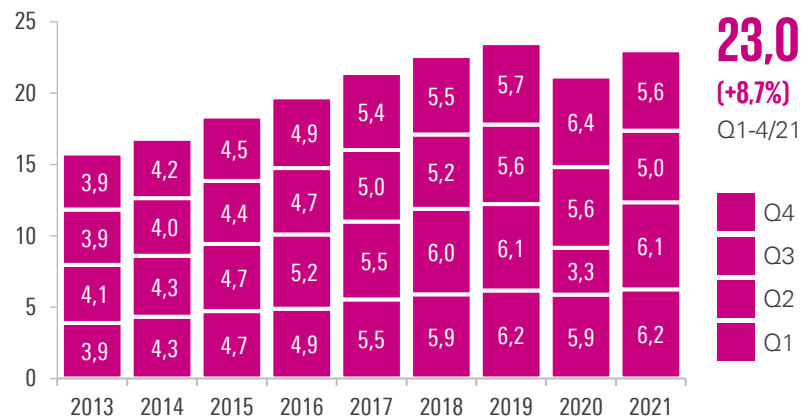


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat

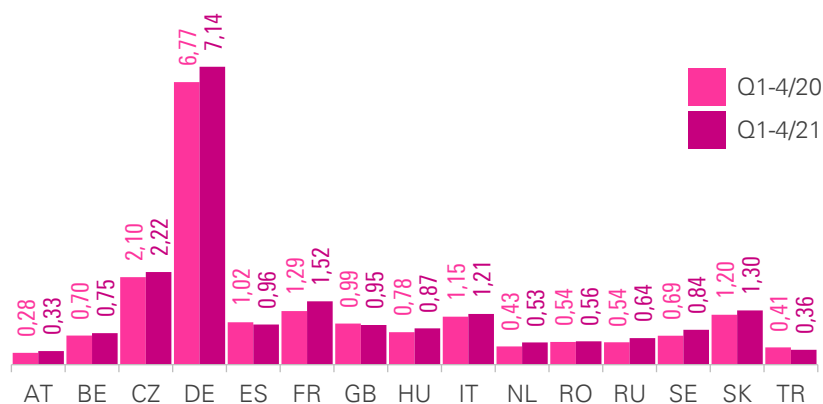


Eksport podzespołów, części i akcesoriów (w mld euro) Components, parts and accessories exports (in EUR bln)

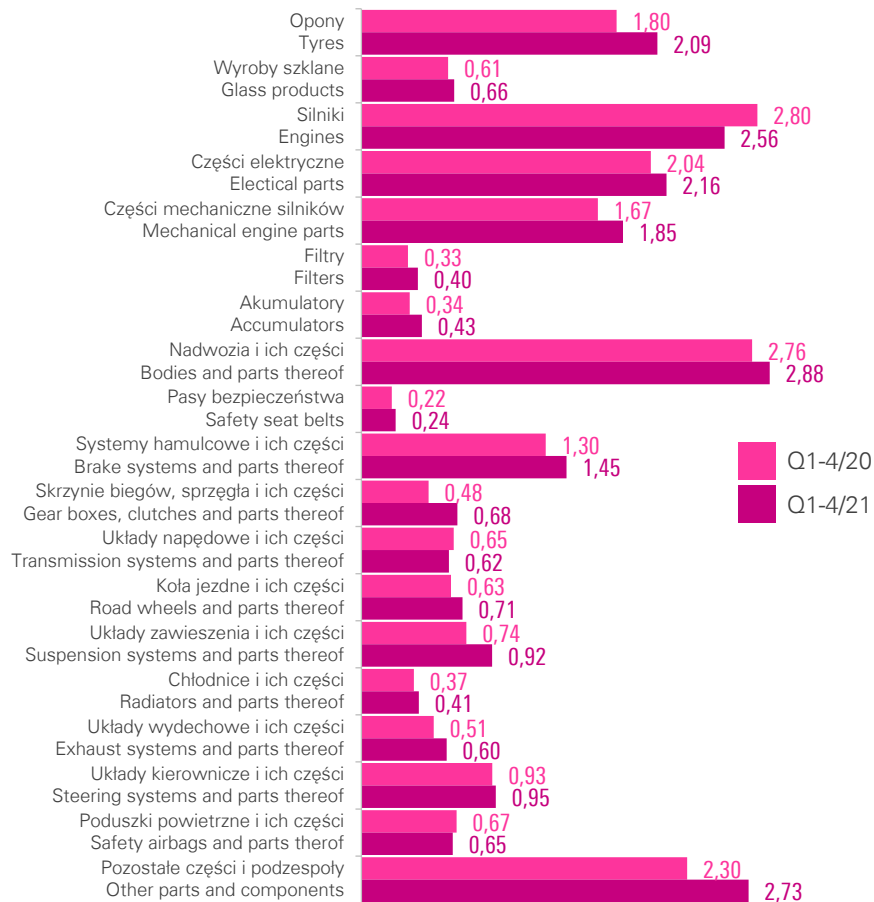
Eksport ogółem | Total exports



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. szt.) Production of motor vehicles (in thousand units)

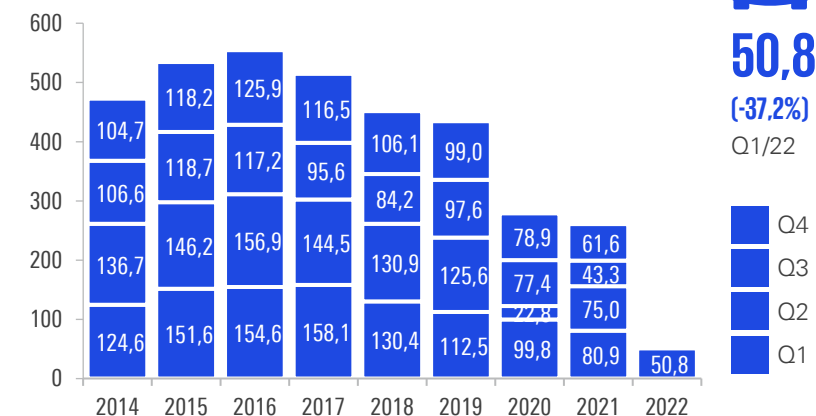
Pojazdy samochodowe ogółem | Total motor vehicles

89,6 (-33,4%) Q1/22

W I kwartale 2022 roku wyprodukowano w Polsce wolumenowo o jedną trzecią mniej pojazdów samochodowych niż w tym samym okresie poprzedniego roku (89,6 tys., -33,4%). To najniższy od lat wynik pierwszych trzech miesięcy roku. Najgłębszy spadek odnotowano w produkcji samochodów osobowych – o 37,2% r/r. Na tym tle łagodne wydaje się zmniejszenie wolumenu produkcji autobusów (-10,4% r/r).

In Q1 2022, the volume of motor vehicles production in Poland fell by one third compared to the same period of the previous year (89.6 thousand, -33.4%). It was the weakest in years result for the period from January to March. The largest fall was recorded in the production of passenger cars – by 37.2% y/y. On this background, the decline in bus production volume looks mild (-10.4% y / y).

SO | PC



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

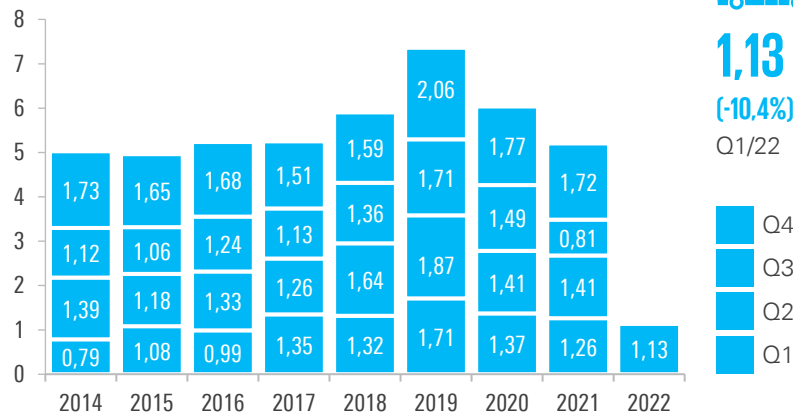
SD<=3,5t, SC>3,5t | LCV<=3.5t, HCV>3.5t



37,6 (-27,9%) Q1/22

Q4
Q3
Q2
Q1

BUS>3,5t



1,13 (-10,4%) Q1/22

Q4
Q3
Q2
Q1

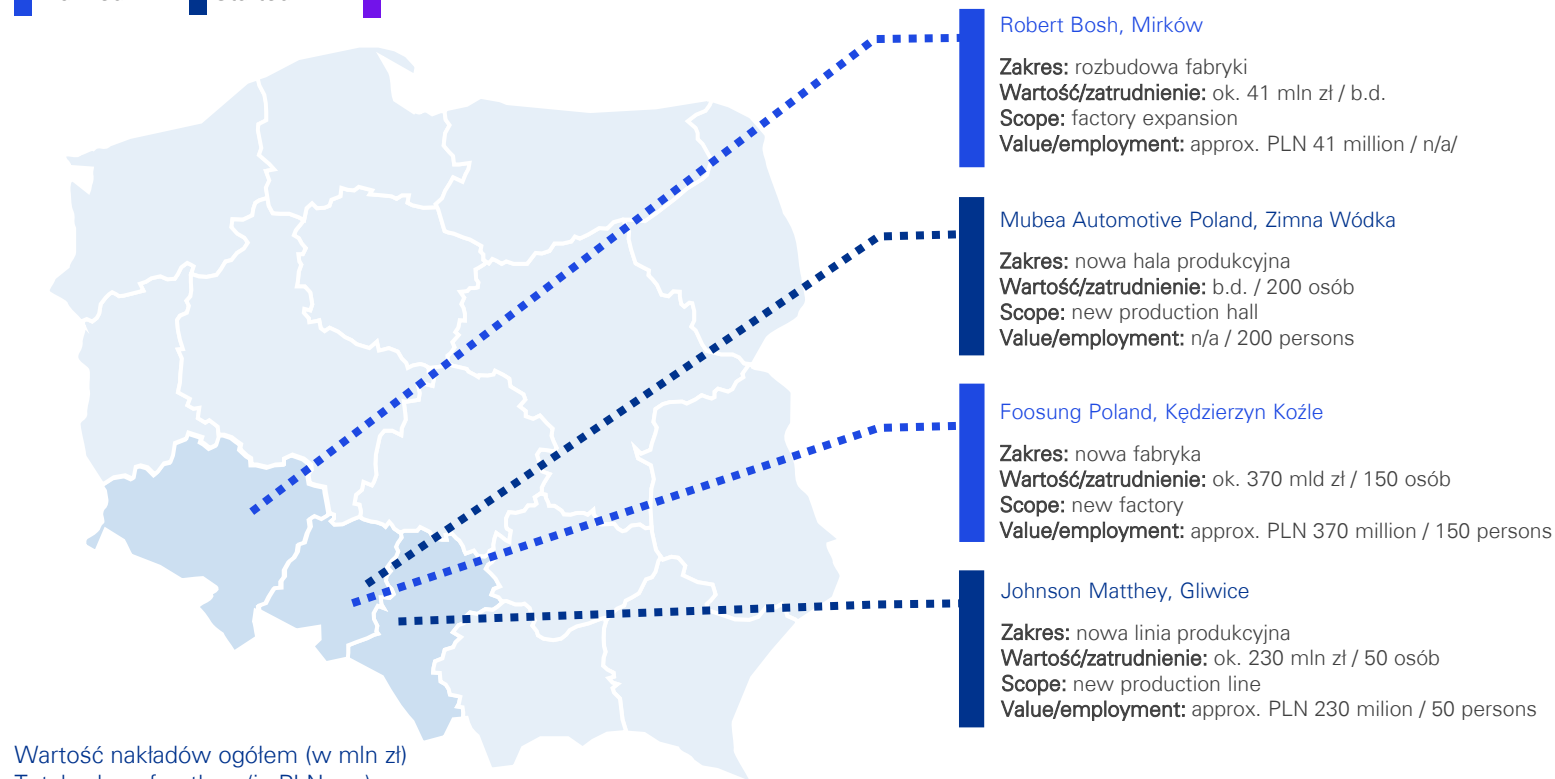
Największe inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym

Key investments in automotive manufacturing

Planowana
Planned

Rozpoczęta
Started

Zakończona
Finished



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

7 251,2 (-3,3%%) Q1-4 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.