



# Branża motoryzacyjna Automotive industry

Raport kwartalny PZPM i KPMG  
Quarterly report by PZPM and KPMG

Edycja | Edition  
Q3/2022

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 144 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 144 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 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

Marek Wolfgiel  
Analysis and Statistics Director  
T: +48 22 322 71 98  
E: marek.wolfgiel@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                               | 32 |
| Samochody osobowe   Passenger cars                                                       |    |
| Rejestracje nowych SO   New PC registrations                                             | 33 |
| Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne   New PC registrations – alternative fuels   | 38 |
| Rejestracje nowych SO – segmenty   New PC registrations – segments                       | 40 |
| Samochody dostawcze   Light commercial vehicles                                          | 55 |
| Pojazdy ciężarowe, przyczepy i naczepy   Commercial vehicles, trailers and semi-trailers | 58 |
| Autobusy   Buses & coaches                                                               | 63 |
| Jednoślady   Powered two-wheelers                                                        | 65 |
| Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce   Automotive financial services in Poland        |    |
| Leasing   Leasing                                                                        | 69 |
| Ubezpieczenia   Insurance                                                                | 70 |
| Przemysł motoryzacyjny w Polsce   Automotive manufacturing in Poland                     |    |
| Wyniki produkcyjne i finansowe   Production and financial results                        | 73 |
| Inwestycje   Investments                                                                 | 77 |



# Podsumowanie Overview

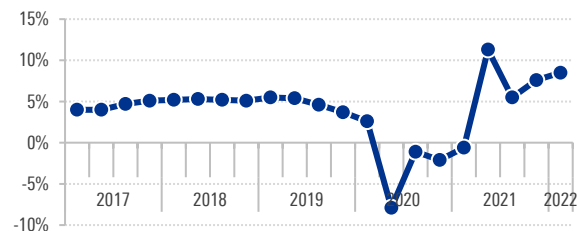
# Rynek motoryzacyjny Automotive retail

Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover

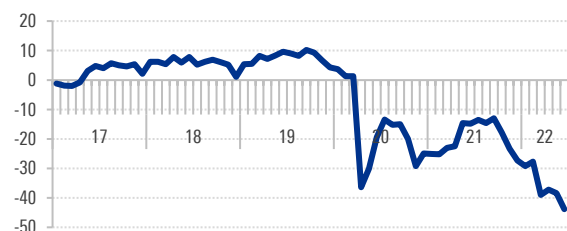
(Q1-2/22)

## Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

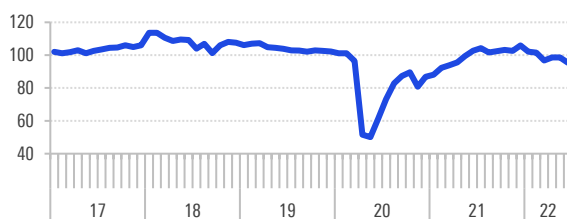
Realny wzrost PKB r/r (%)  
Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów  
Consumer sentiment index



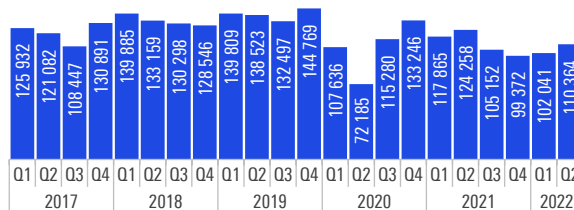
Wskaźnik koniunktury firm  
Business sentiment index



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

## Rejestracje nowych pojazdów (w tys.szt.) | Registrations of new vehicles (in thousand units)

**212,4** (-12.3%)



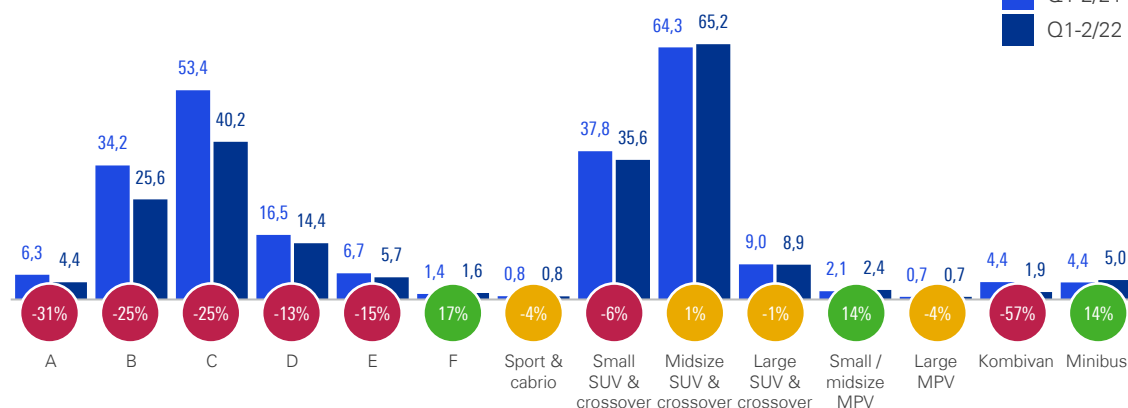
Nabywcy instytucjonalni  
Institutional customers

**149,4** (-16.5%)

Nabywcy indywidualni  
Individual customers

**63,0** (-0.2%)

## Segmenty | Segments



Marki popularne  
Mass-market brands

**163,6** (-15.2%)

|            |      |        |
|------------|------|--------|
| TOYOTA     | 37,9 | (-7%)  |
| SKODA      | 18,3 | (-36%) |
| KIA        | 18,1 | (15%)  |
| VOLKSWAGEN | 15,2 | (-26%) |
| HYUNDAI    | 14,6 | (17%)  |
| DACIA      | 9,9  | (-1%)  |
| FORD       | 9,9  | (-4%)  |
| RENAULT    | 7,2  | (-9%)  |
| OPEL       | 5,4  | (-33%) |
| PEUGEOT    | 5,3  | (-21%) |

Marki premium+  
Premium+ brands

**48,9** (-1.0%)

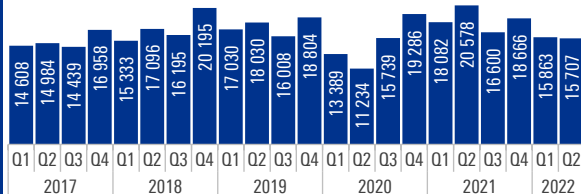
|            |      |        |
|------------|------|--------|
| BMW        | 12,4 | (-1%)  |
| MERCEDES   | 11,1 | (6%)   |
| AUDI       | 9,4  | (-11%) |
| VOLVO      | 5,9  | (-15%) |
| LEXUS      | 2,1  | (-31%) |
| CUPRA      | 1,7  | (140%) |
| MINI       | 1,6  | (15%)  |
| PORSCHE    | 1,3  | (39%)  |
| LAND ROVER | 0,9  | (-6%)  |
| ALFA ROMEO | 0,9  | (29%)  |

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

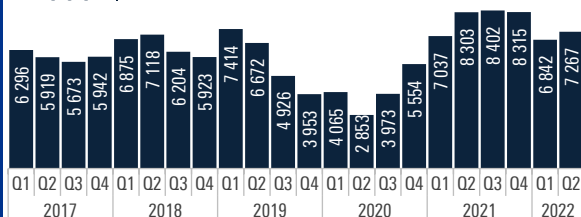
Rejestracje nowych pojazdów (w sztukach) | Registrations of new vehicles (in units)



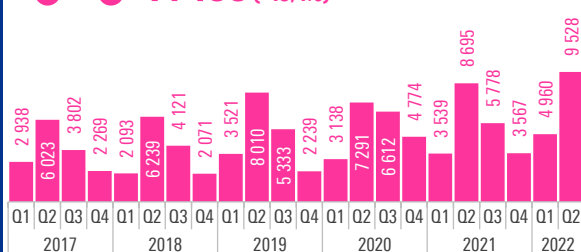
**31 570** (-18,3%)



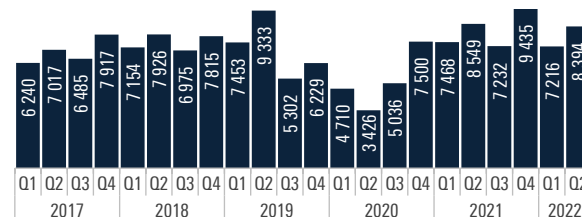
**14 109** (-8,0%)



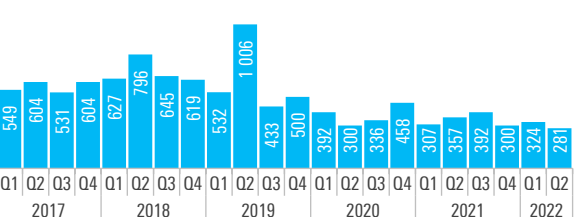
**14 488** (+18,4%)



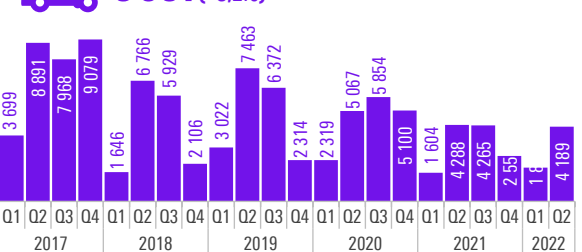
**15 610** (-2,5%)



**605** (-8,9%)



**6 081** (+3,2%)



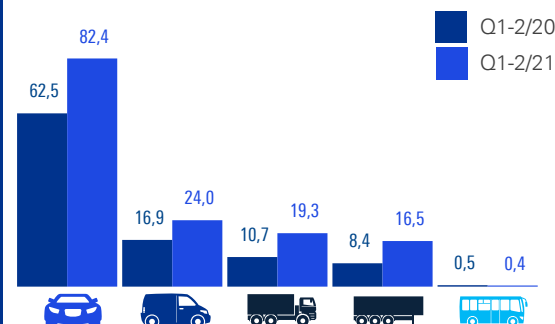
Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y

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

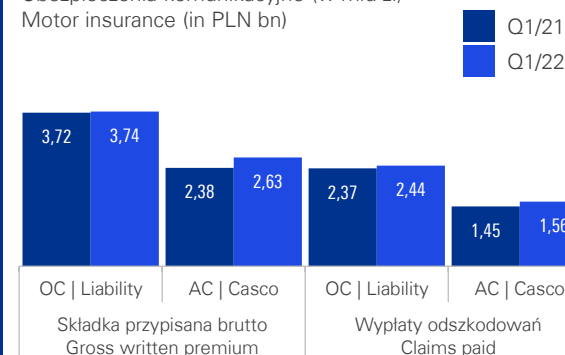
# Usługi finansowe Financial services

Wyniki | Results

Liczba aktywów przekazanych w leasing (w tys. 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, KNF

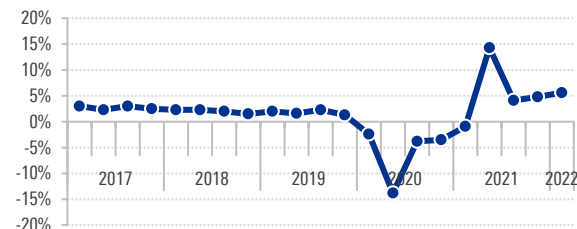
\*Dane dotyczące liczby aktywów przekazanych w leasing publikowane są z opóźnieniem | Data on the number of leased assets are released with a delay

# Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover  
(Q1-2/22)

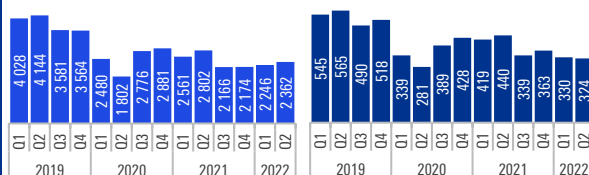
## Otoczenie (UE) | Environment (EU)

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

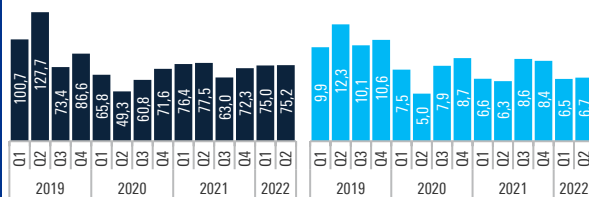


Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. szt.)  
Registrations of new vehicles in the EU (in thousand units)

**4 608 (-14.1%)** **654 (-23.9%)**

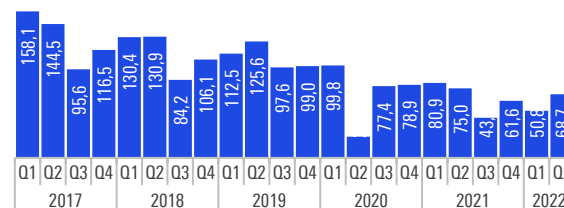


**150,1 (-2.5%)** **13,2 (+2.8%)**

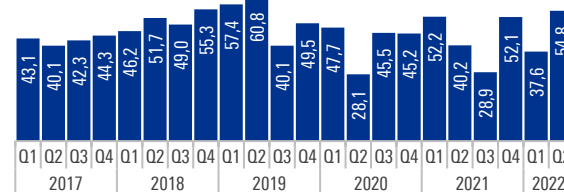


## Produkcja (w tys. szt.) | Production (in thousand units)

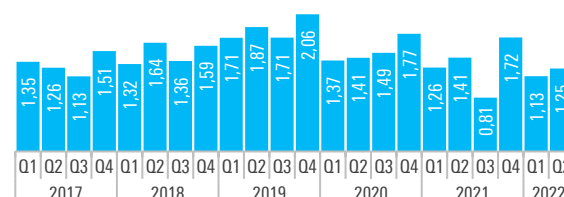
**119,5 (-23.3%)**



**92,4 (0%)**

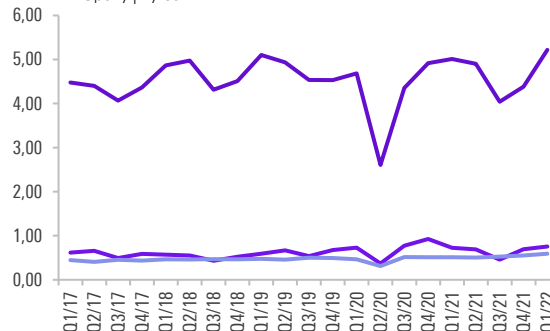


**2,38 (-11.0%)**



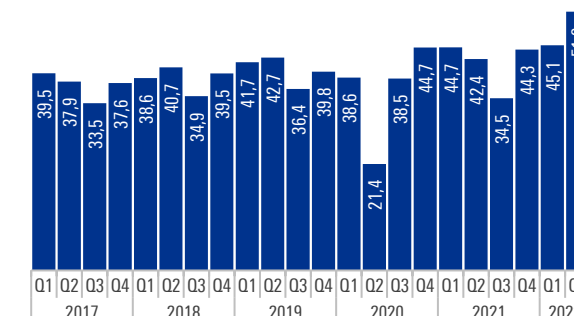
## Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln) (Q1/22)

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



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

**97,0 (+11.4%)**



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



# 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)

**+5,4% +5,3% +5,9%**

2021

**+2,7% +2,6% +5,2%**

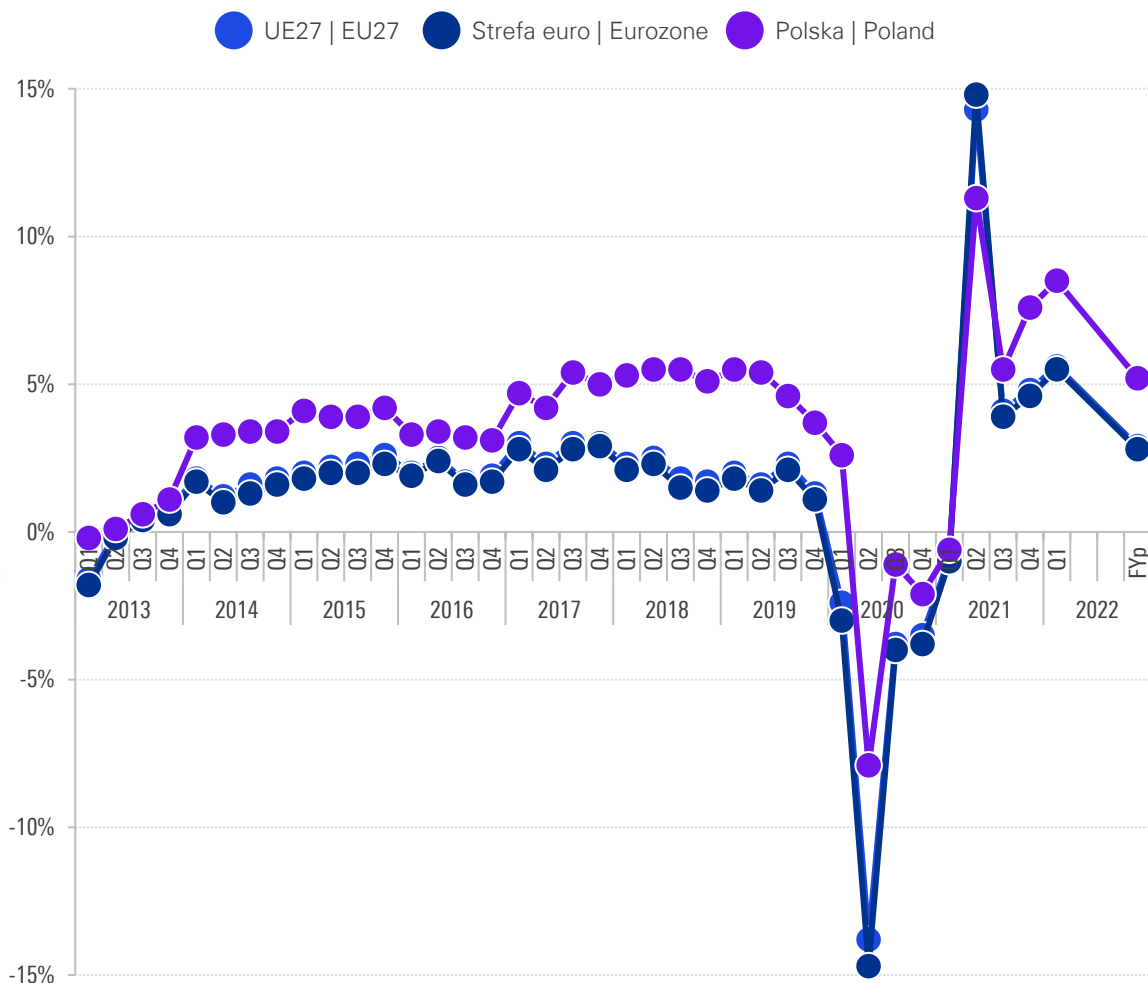
2022p

W I kwartale 2022 roku PKB w Polsce wzrosło o 8,5% r/r. Gospodarka w całym 2021 roku wzrosła zgodnie ze zrewidowanym szacunkiem GUS o 5,9% r/r, po spadku o 2,2% w 2020 roku. Wskaźniki PKB całej Unii Europejskiej i strefy euro wzrosły odpowiednio o 5,6% i 5,5% w I kwartale 2022.

W lipcowej prognozie Komisja Europejska podniosła przewidywania wzrostu PKB w Polsce do poziomu 5,2% w całym roku. Prognozy na 2022 rok dla UE i strefy euro mówią o wzroście na poziomie kolejno 2,7% i 2,6% r/r.

In Q1 2022, Poland's GDP increased by 8.5% y/y. In full 2021, the economy grew by 5.9%, after a 2.2% decline in 2020, according to updated GUS estimates. In the European Union and eurozone, the GDP growth reached accordingly 5.6% and 5.5% in Q1 2022.

In the summer forecast, the European Commission raised its prediction of GDP growth in Poland to the level of 5.2%. Forecasts for the EU and the euro zone indicate an increase of 2.7% and 2.6% y/y, respectively in full 2022.



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

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

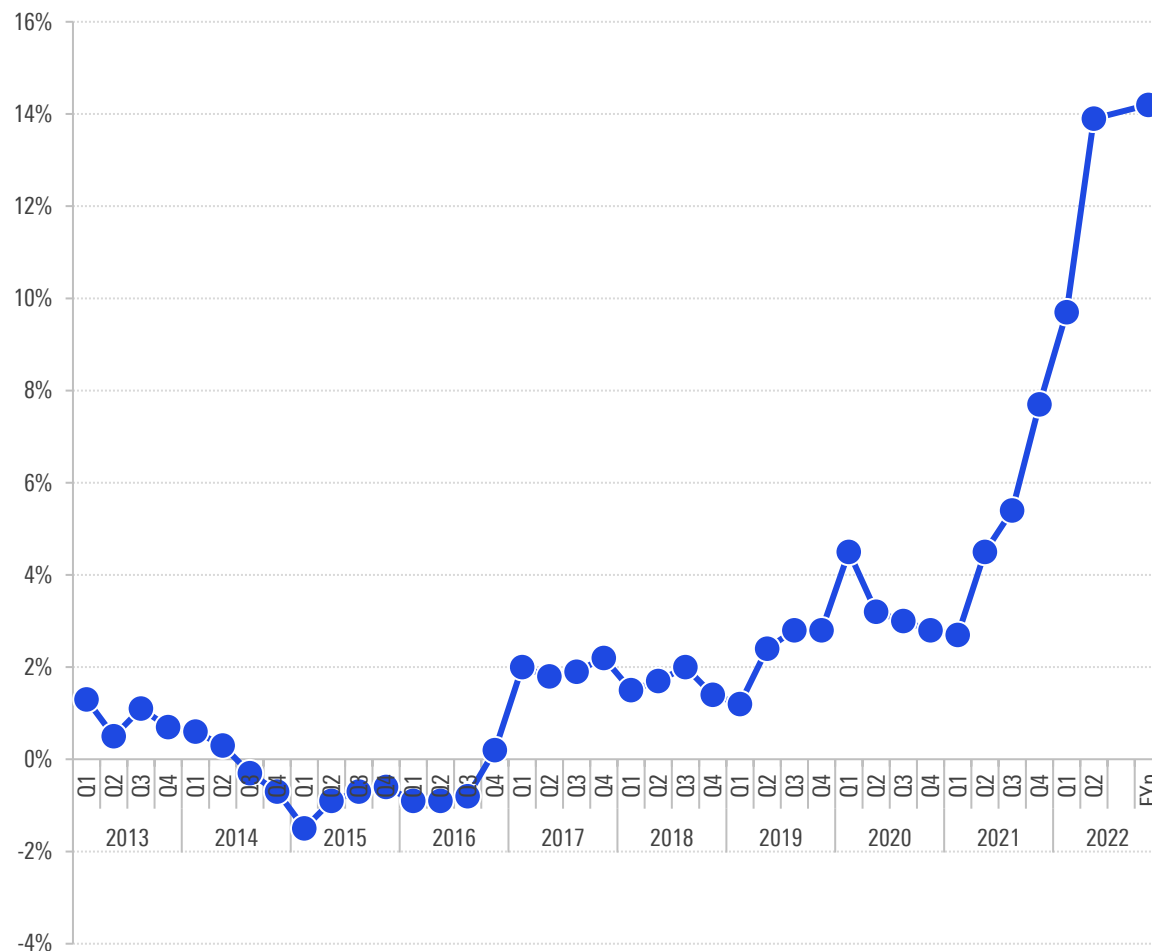
## Poland: consumer prices (y/y change)

**5,1%** 2021

**14,2%** 2022p

W II kwartale 2022 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce wzrosły o 13,9% r/r. To kolejny wyraźny wzrost po inflacji na poziomie 9,7% w I kwartale i zarazem najwyższa kwartalna dynamika od 24 lat. NBP przewiduje, że w całym 2022 roku inflacja w Polsce wyniesie 14,2%, byłaby więc najwyższa od ćwierćwiecza.

In Q1 2022, the prices of consumer goods and services in Poland increased by 13,9% y/y. After the first quarter, when the inflation grew by 9.7% the trend continues. This is the highest quarterly dynamics in 24 years. The NBP predicts that throughout 2022 inflation in Poland will amount to 14.2%, it would be the highest in a quarter of a century.



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

# Polska: rynek pracy Poland: labour market

**5,4%** 2021

**5,0%** 2022p

Na koniec II kwartału 2022 roku odnotowano najniższe od ponad trzech dekad bezrobocie w Polsce. Stopa bezrobocia rejestrowanego wyniosła 4,9%, o 0,5 p.p. niższe niż względem poprzedniego kwartału. Krajowa Izba Gospodarcza prognozuje stopę bezrobocia na poziomie 5,0% na koniec 2022 roku.

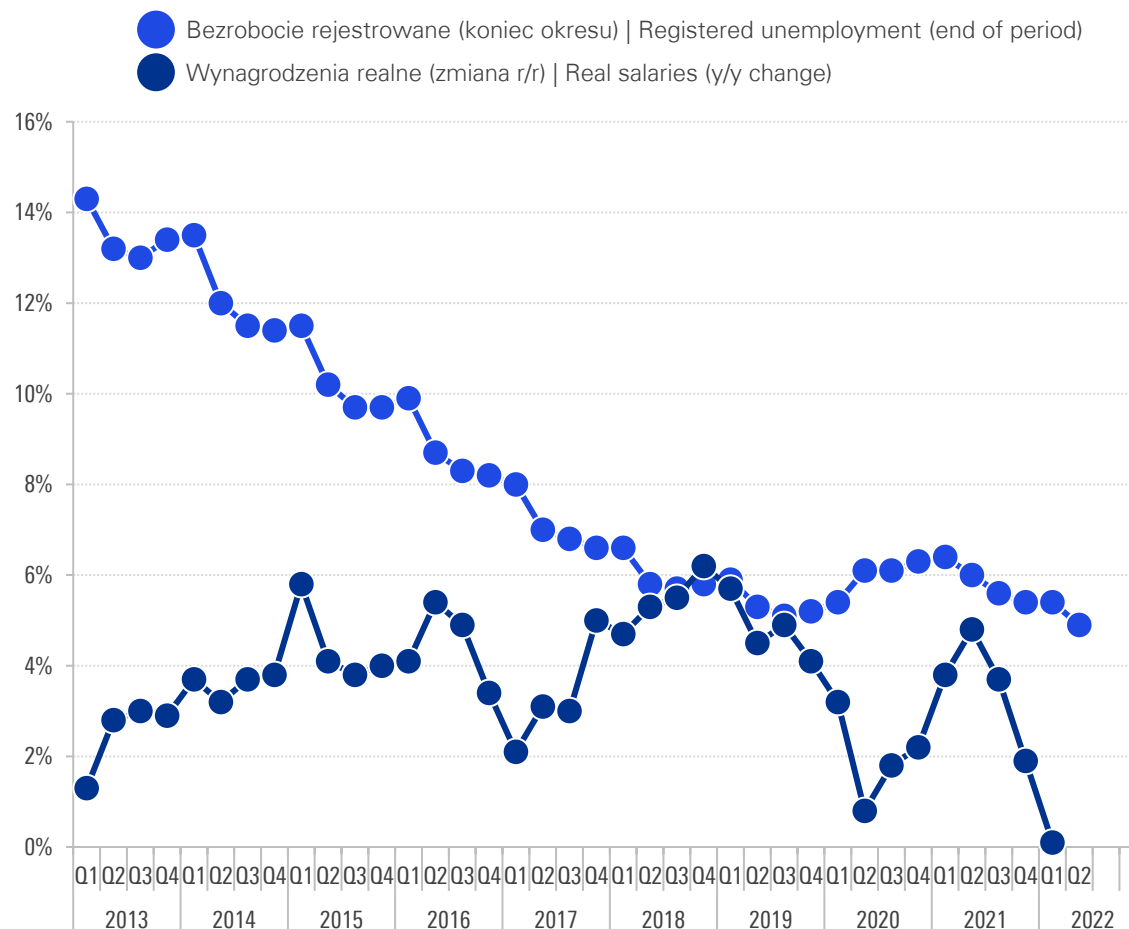
Wynagrodzenia realne brutto w Polsce w I kwartale 2022 roku pozostały na niemal niezmiennym poziomie (+0,1% r/r). To najniższa dynamika od 2012 roku.

At the end of Q2 2022, the unemployment rate in Poland was at the lowest level in more than three decades. The registered unemployment rate stood at 4.9%, by 0.5 percentage point less compared to the previous quarter. KIG forecasts unemployment rate of 5.0% at the end of 2022.

Real salaries (gross) remained nearly unchanged in the first quarter of 2022 in Poland (+0.1% y/y). The dynamic was the lowest since 2012.

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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS, KIG – Krajowa Izba Gospodarcza



# Polska: wskaźniki koniunktury

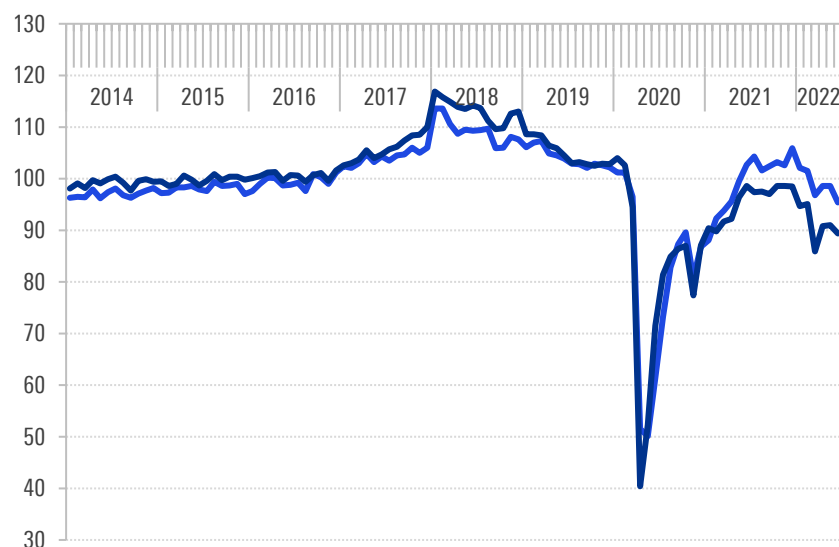
## Poland: sentiment indices

Odbudowujące się w 2021 roku po załamaniu w czasie pandemii odczyty wskaźnika koniunktury przedsiębiorstw odnotowały kolejne spadki w 2022 roku, szczególnie po wybuchu wojny rosyjsko-ukraińskiej. W czerwcu wskaźnik wynosił już tylko 95,4 pkt, a jeszcze gorsze były oczekiwania przedsiębiorstw odnośnie przyszłej sytuacji. Bieżący wskaźnik ufności konsumenckiej spadł w czerwcu do poziomu poniżej najgorszego odczytu czasu pandemii.

Przedsiębiorstwa | Enterprises

**95,4 89,4** VI/22

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective



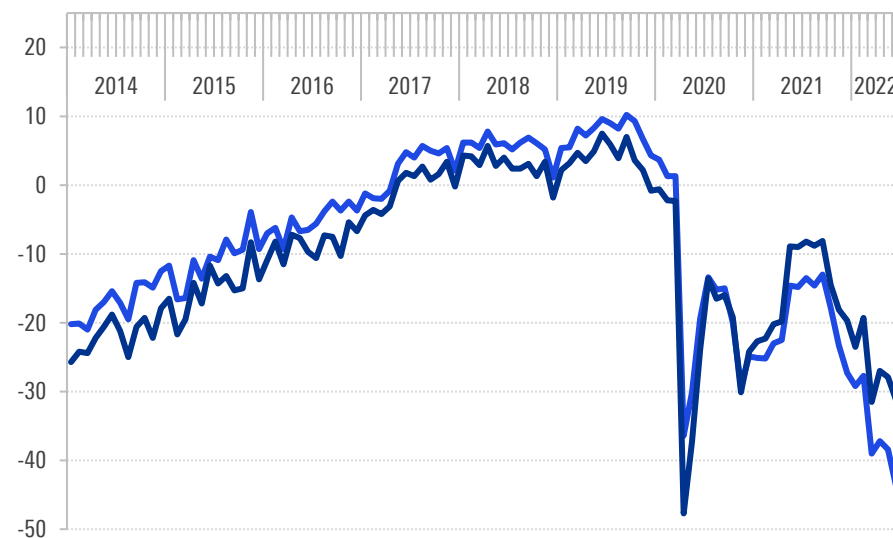
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS

Growing readings of the business sentiment index in 2021 noted declines again in 2022, especially after the outbreak of the Russian-Ukrainian war. In June, the index reached only 95.4 points and the expectations of enterprises about the future were even worse. The current consumer expectations fell below the lowest pandemic record of the index.

Konsumenci | Consumers

**-43,8 -31,3** VI/22

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective





# **Rynek i przemysł motoryzacyjny w UE**

## **Automotive retail and manufacturing in the EU**



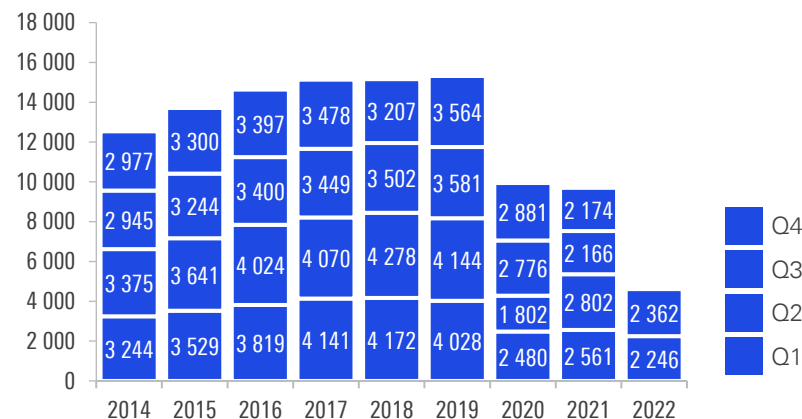
# Rejestracje nowych SO w UE27 (w tys. szt.) New PC registrations in EU27 (in thousand units)

**4 608 (-14,0%)** Q1-2/22

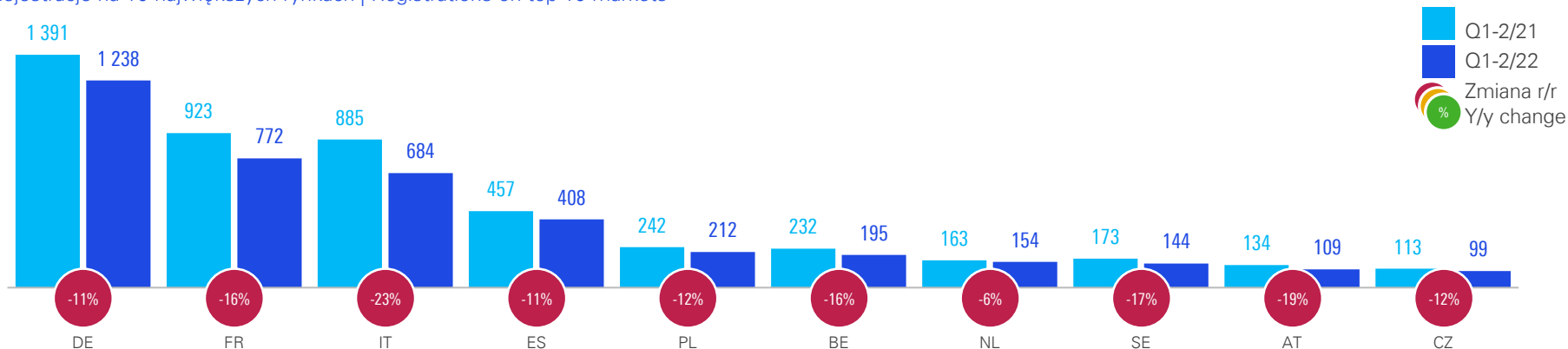
Od stycznia do czerwca 2022 roku w całej Unii Europejskiej zarejestrowano 4,6 mln samochodów osobowych, czyli o 14,0% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Pogorszenie wyników odnotowano na wszystkich 10. największych pod względem wolumenu rynkach krajowych. Najgłębszy spadek odnotowano we Włoszech (-23% t/t), a na największym rynku niemieckim odnotowano spadek o 11% r/r.

From January to June 2022, the number of newly registered passenger cars in the European Union reached 4.6 million units, by 14.0% less than in the corresponding period of the previous year. Declines were recorded in all the top 10 markets in terms of volume. The biggest drop was noted in Italy (-23% y/y), while in the largest market of Germany, the 11% decline was recorded.

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



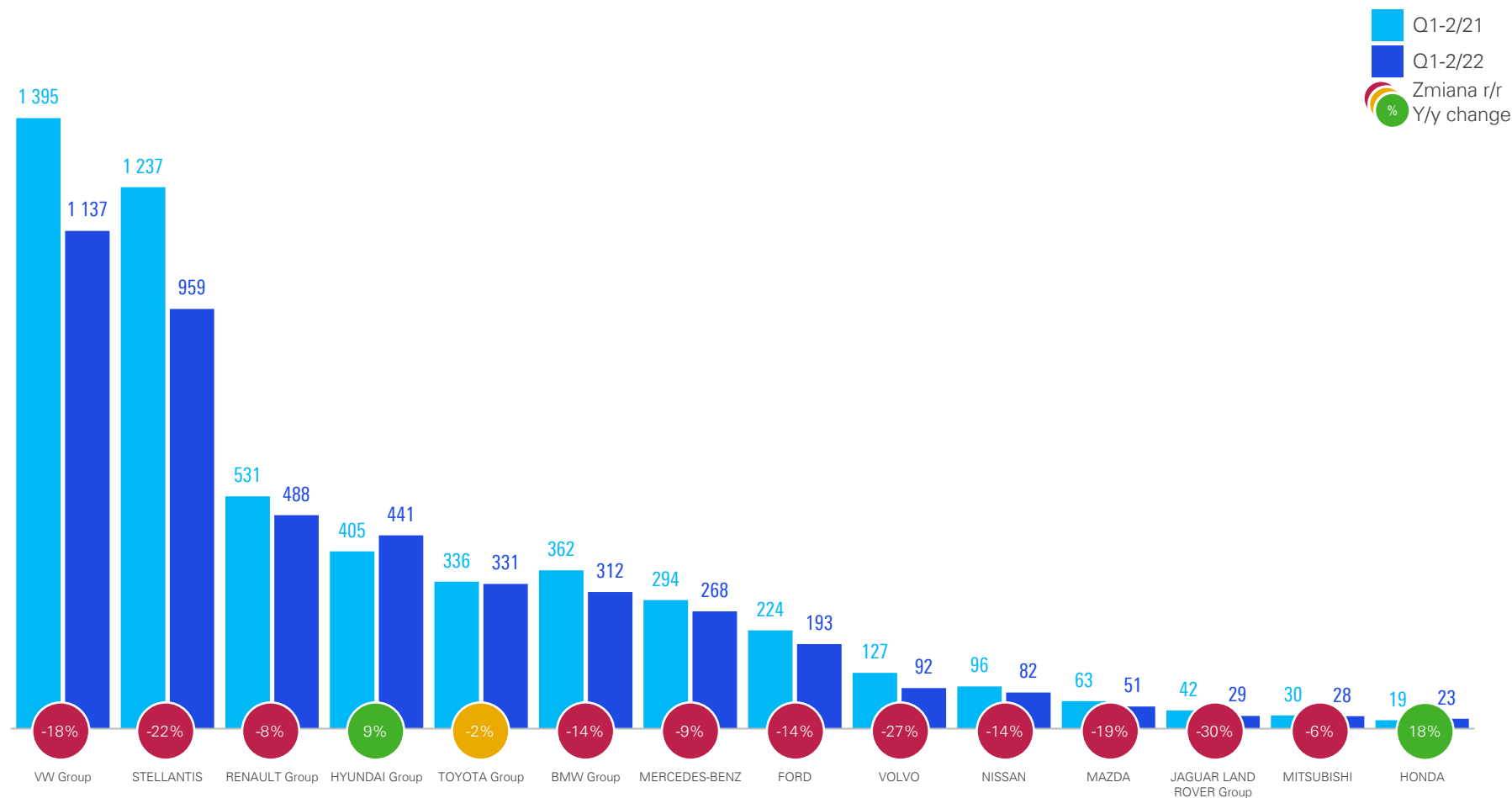
Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



# Rejestracje nowych 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



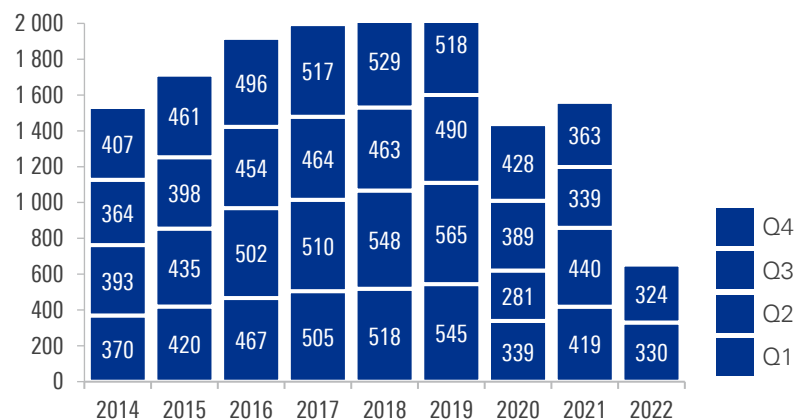
# Rejeestracje nowych SD<=3,5t w UE27 (w tys. szt.) New LCV<=3.5t registrations in EU27 (in thousand units)

**654 (-23,9%)** Q1-2/22

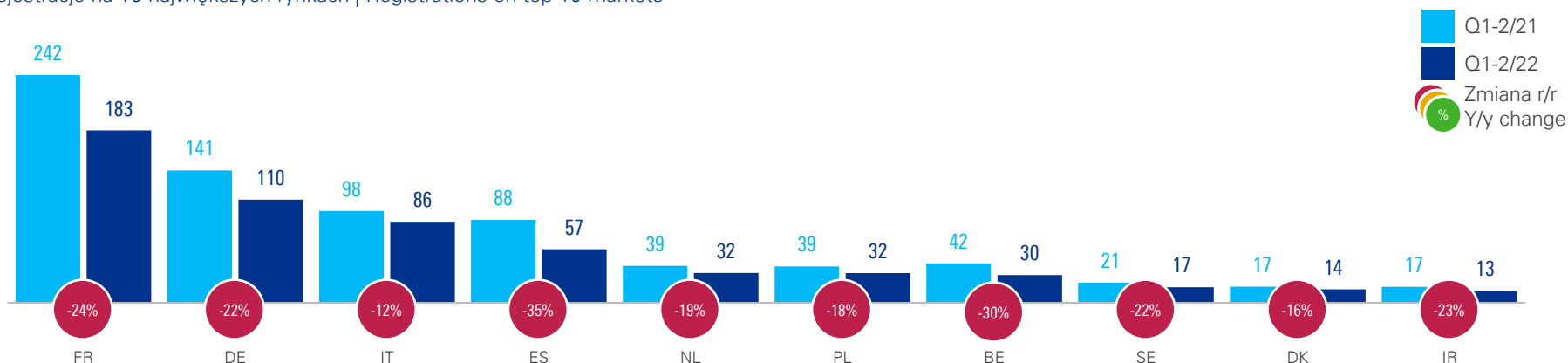
W I połowie 2022 roku zarejestrowano w UE 654 tys. nowych samochodów dostawczych, co oznacza spadek o 23.9% wobec analogicznego okresu 2021 roku. Najwięcej nowych SD, mimo spadku liczby rejestracji o 24% r/r pojawiło się we Francji (183 tys. szt.). W porównaniu do I połowy 2021 roku, zmniejszył się jednak dystans do drugiego w zestawieniu rynku niemieckiego (110 tys. szt, -22% r/r).

In H1 2022, 654 thousand new LCVs were registered in the EU, which represents a decrease by 23.9% 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. Compared to H1 2021, the gap to the second-largest German market has narrowed (110 thousand units, -22% y/y).

Rejeestracje ogółem | Total registrations



Rejeestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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





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

## 150,1 (-2,5%) Q1-2/22

W całej UE w I połowie 2022 roku zarejestrowano 150,1 tys. samochodów ciężarowych, o 2,5% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Dynamika na największych rynkach w Europie była zróżnicowana. W Niemczech (-8% r/r) i na znacznie mniejszych rynkach litewskim (-13% r/r) oraz austriackim (-17% r/r) odnotowano głębokie spadki liczby rejestracji. Z kolei w Holandii, Hiszpanii i Czechach zarejestrowano więcej pojazdów ciężarowych niż w I połowie 2021 roku – odpowiednio o 6%, 5% i 1%.

In the entire EU, 150.1 thousand HCVs were registered in H1 2022, i.e. 2.5% less than in the same period of the previous year. The dynamics on the largest markets in Europe varied. In Germany (-8% y/y) and on the much smaller Lithuanian (-13% y/y) and Austrian markets (-17% y/y), deep drops in the number of registrations were noted. In turn, Netherlands, Spain and the Czechia recorded growth compared to H1 2021 – by 6%, 5% and 1% respectively.

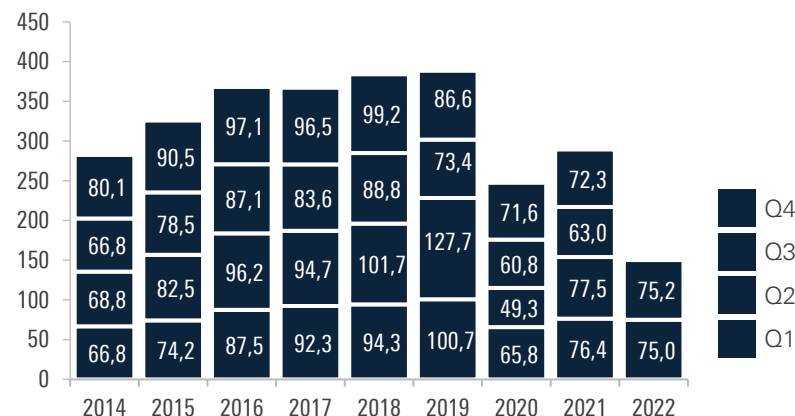
Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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

**13,2 (+2,8%)** Q1-2/22

Od stycznia do czerwca 2022 roku zarejestrowano w UE 13,2 tys. nowych autobusów, tj. o 2,8% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Wzrost osiągnięto w II kwartale roku, zarówno licząc rok do roku (+5,9%), jak i względem I kwartału (+2,1%). Na największym rynku francuskim zarejestrowano tyle samo autobusów co w I połowie 2021 roku – 2,5 tys. szt. Wystarczyło to, by objąć miano największego rynku autobusów w Europie, po 21% spadku jaki zanotowano w Niemczech.

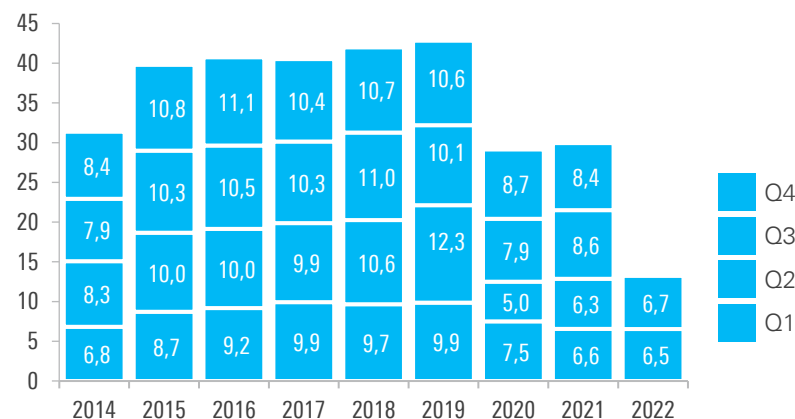
From January to June 2022 in the EU the number of new buses amounted to 13.2 thousand, i.e. 2.8% more than in the corresponding period of 2021. Growth was achieved in Q2 2022, both in y/y terms (+5.9%) and compared to Q1 2022 (+2.1%). The number of buses registrations in France remained unchanged compared to H1 2021 – 2.5 thousand units. It was enough to take the title of the largest bus market in Europe, after 21% drop recorded in Germany.

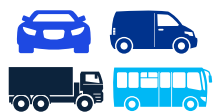
Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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



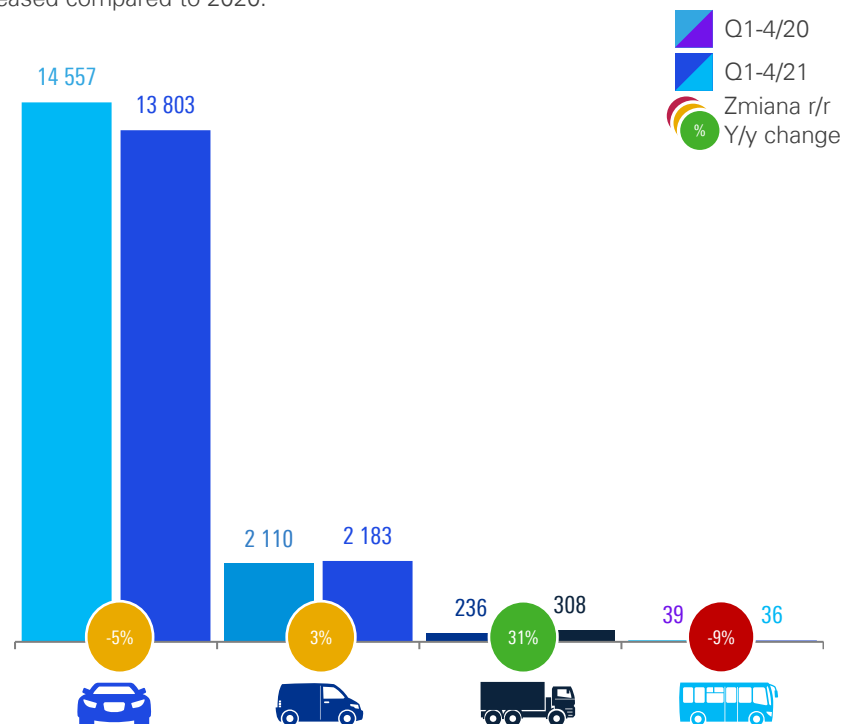
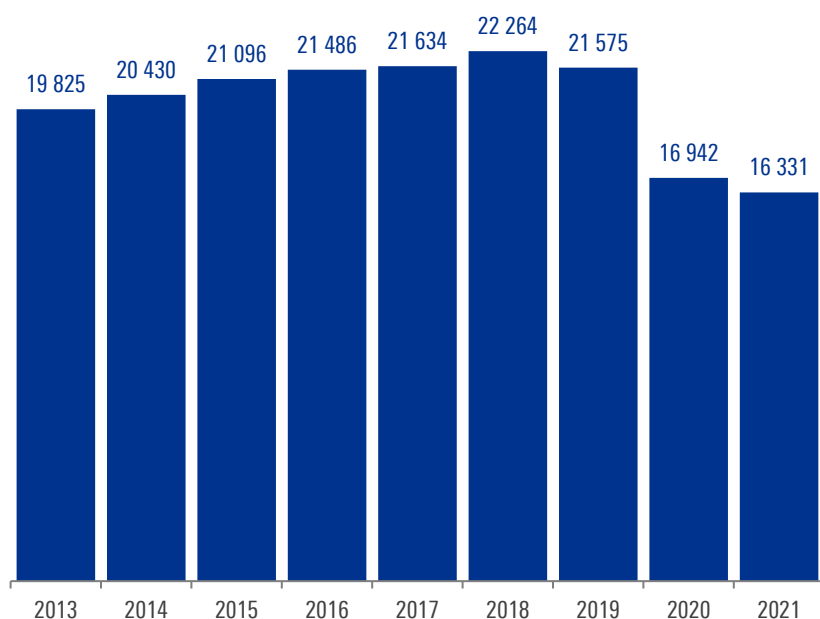


# Produkcja pojazdów w Europie (w tys. szt.) Production of vehicles in Europe (in thousand units)

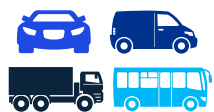
**11 887** (-3,6%) Q1-4/21

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: ZPZM, KPMG w Polsce / OICA

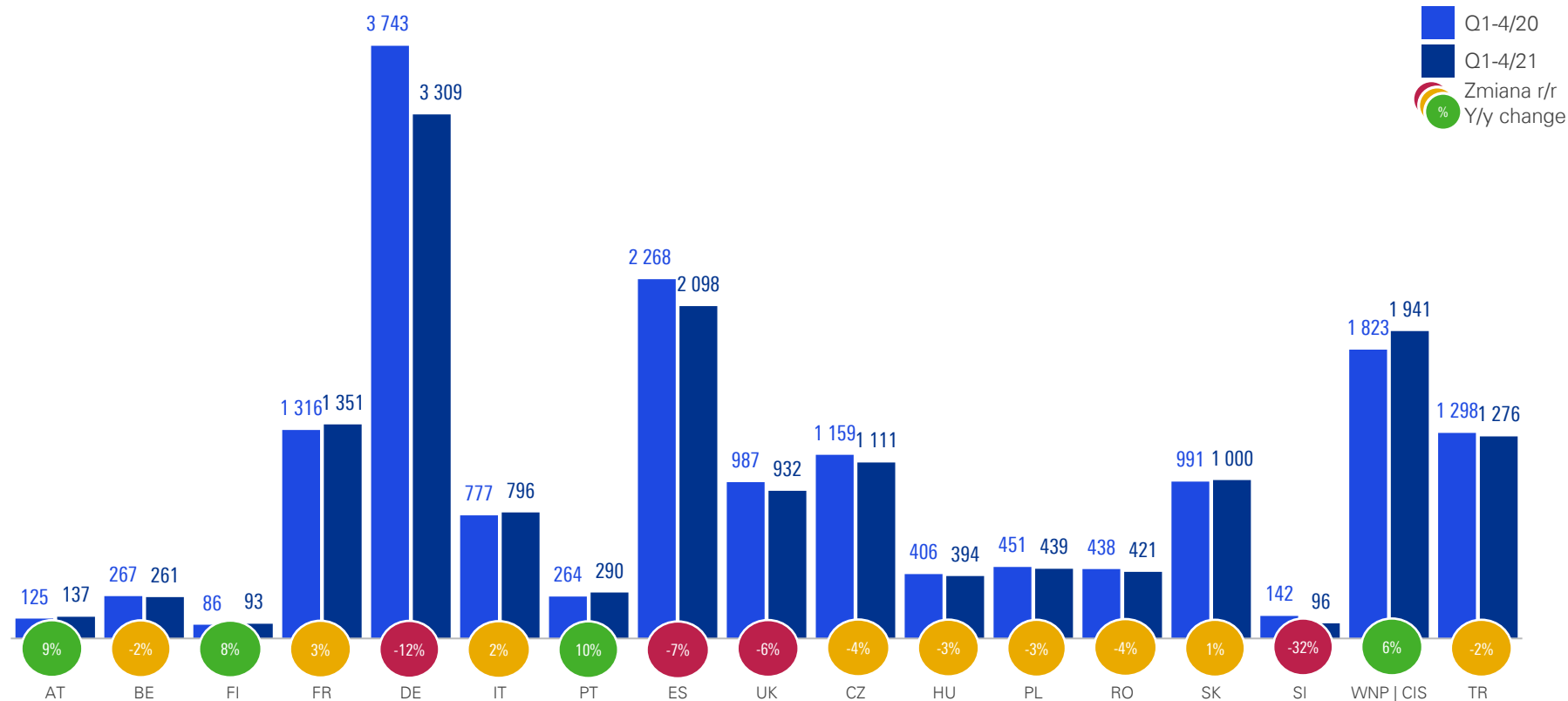


# Produkcja pojazdów w Europie (w tys. szt.)

## 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



# Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment

# Zniesienie stanu epidemii a wpływ na kwestie podatkowe

## Tax consequences of revoking the state of epidemic in Poland

Minister Zdrowia podczas konferencji prasowej 6 maja poinformował, że od dnia 16 maja 2022 r. stan epidemii w Polsce zostanie przekształcony w stan zagrożenia epidemicznego. Stan epidemii obowiązuje w Polsce od 20 marca 2020 r. Od tego czasu do prawa podatkowego były wprowadzane różnego rodzaju ulgi/preferencje związane z sytuacją epidemiologiczną. Część z tych ulg i preferencji obowiązuje do określonego czasu po odwołaniu stanu epidemii, inne natomiast do czasu odwołania stanu zagrożenia epidemicznego. To rozróżnienie jest bardzo istotne z punktu widzenia prawidłowego wypełniania obowiązków podatkowych.

Poniżej przedstawiamy wpływ zniesienia stanu epidemii na rozliczenia zobowiązań podatkowych oraz wypełnianie obowiązków sprawozdawczych w zakresie podatków.

### Podatek od przychodów z budynków

**Z końcem miesiąca, w którym stan epidemii zostanie odwołany przestanie obowiązywać zwolnienie z podatku od przychodów z budynków.**

Na podstawie ustawy z dnia 28 listopada 2020 r. zmieniającej ustawę o CIT i PIT (weszła w życie od 1 stycznia 2021 r.) rozszerzono bezwarunkowe zwolnienie z podatku od przychodów z budynków od dnia 1 stycznia 2021 r. do końca miesiąca, w którym stan epidemii został odwołany – w przypadku obowiązywania po dniu 31 grudnia 2020 r. stanu epidemii ogłoszonego z powodu COVID-19 (art. 38ha ustawy o CIT oraz art. 52pa ustawy o PIT).

**W związku ze zniesieniem stanu epidemii od 16 maja 2022 r., zwolnienie z podatku od przychodów z budynków będzie obowiązywać do końca maja. Od 1 czerwca 2022 r. powstanie obowiązek rozliczania podatku od przychodów z budynków.**

During a press conference held on 6 May 2022, the Minister of Health announced the change from the state of epidemic to the state of epidemic threat, effective as of 16 May 2022. Poland has been under the state of epidemic from 20 March 2020. Polish tax law has been amended in many ways to include reliefs/preferences to alleviate the impact thereof. Some of the reliefs and preferences were brought for a specific period, until the state of epidemic is revoked, others, however, are to remain in force as long as the state of epidemic threat persists. To ensure tax compliance, particular attention must be paid to such a differentiation.

Key information on how the lift of the state of epidemic is to impact tax and reporting compliance can be found below.

### Tax on revenue from buildings

The exemption from tax on revenue from buildings ceases to apply with the end of the month in which the state of epidemic is revoked.

Under the Act of 28 November 2020 amending the Act on CIT and the Act on PIT (in force from 1 January 2021), an unconditional exemption from the tax on revenue from buildings has been extended from 1 January 2021, until the month, in which the state of epidemic is to be revoked - for the state of epidemic declared due to COVID-19 after 31 December 2020 (Article 38ha of the CIT Act and Article 52pa of the PIT Act).

**Because of the lift of the state of epidemic expected on 16 May 2022, the exemption from tax on revenue from buildings is to remain available until the end of May. On 1 June 2022, the obligation to settle the tax on revenue from buildings will be restored.**

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zniesienie stanu epidemii a wpływ na kwestie podatkowe

## Tax consequences of revoking the state of epidemic in Poland

### IP BOX

Wygaśnięcie prawa do stosowania 5 proc. PIT/CIT dla dochodów z kwalifikowanych IP wykorzystywanych do przeciwdziałania COVID-19 (już przy obliczaniu zaliczek) – uprawnienie to dotyczy dochodów osiąganych m.in. w roku podatkowym, który rozpoczął się po dniu 31 grudnia 2019 r., nie później jednak niż w miesiącu, w którym odwołano stan epidemii ogłoszony z powodu COVID-19 (art. 52u ustawy o PIT i 38m ustawy o CIT). **Odwołanie stanu epidemii w maju spowoduje, że maj będzie ostatnim miesiącem, w którym będzie można skorzystać z obniżonej stawki CIT, zaś podatnicy PIT będą mogli skorzystać z tego rozwiązania do końca 2022 r.**

### Ulga B+R

Wygaśnięcie prawa do rozliczania w zaliczkach na PIT/CIT kosztów kwalifikowanych B+R ponoszonych w celu opracowania produktów niezbędnych do przeciwdziałania COVID-19 – uprawnienie to dotyczy wydatków które ponoszone były w okresie od 2020 r. do końca roku podatkowego, w którym odwołano stan epidemii ogłoszony z powodu COVID-19 (art. 52t ustawy o PIT oraz art. 38l ustawy o CIT). Podatnik CIT może odliczyć również wydatki, o którym mowa wyżej, od dochodu będącego podstawą obliczenia zaliczki, o której mowa w art. 25 ust. 1 lub 1b ustawy o CIT, w trakcie roku podatkowego, który rozpoczął się po dniu 31 grudnia 2019 r., nie później jednak niż w miesiącu, w którym odwołano stan epidemii ogłoszony z powodu COVID-19; tym samym ostatni raz odliczenie – gdy idzie o zaliczkę – możliwe będzie **w maju 2022 r.**

### Limity zwolnień PIT

**Do końca roku podatkowego, w którym odwołano stan epidemii ogłoszony z powodu COVID-19 obowiązuje podwyższenie limitów dla niektórych zwolnień z PIT dla świadczeń wypłacanych na rzecz pracowników (art. 52l i 52t ustawy o PIT):**

### IP BOX

Another change brought by the lift of the state of epidemic is the expiry of the right to apply a 5 percent PIT/CIT rate to income from eligible IP rights used to counteract the COVID-19 epidemic effects (at the stage of calculating advances). The right covers income earned, inter alia, in tax years commencing after 31 December 2019, however, not later than in the month in which the state of epidemic declared due to COVID-19 is revoked (Article 52u of the PIT Act and Article 38m of the CIT Act). **The lift of the state of epidemic means that May will be the last month in which the reduced CIT rate can be applied, while PIT payers will still be able to use the material preferences until the end of 2022.**

### R&D relief

Switching to the state of epidemic threat also means the expiry of the right to include eligible R&D costs incurred to develop products for counteracting the COVID-19 epidemic in PIT/CIT advances, for expenditure incurred from 2020 until the end of the tax year in which the state of epidemic declared due to COVID-19 is revoked (Article 52t of the PIT Act and 30l of the CIT Act). CIT payers may also deduct the expenses referred to above from the income being the basis for calculating the advance payment referred to in Article 25(1) or (1b) of the CIT Act, during the tax year that began after 31 December 2019, but not later than in the month in which the state of epidemic declared due to COVID-19 is revoked; thus, the last deduction - in respect of advance payments - will be possible **in May 2022.**

### Caps on PIT exemptions

Increased caps on selected PIT exemptions on benefits paid to employees (Articles 52l and 52t of the PIT Act) will continue to apply **until the end of a tax year in which the state of epidemic declared due to COVID-19 is revoked** (Articles 52l and 52t of the PIT Act). This includes:

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zniesienie stanu epidemii a wpływ na kwestie podatkowe

## Tax consequences of revoking the state of epidemic in Poland

- zapomogi, inne niż wymienione w art. 21 ust. 1 pkt 26 Ustawy o PIT, wypłacane z funduszy zakładowej lub międzyzakładowej organizacji związkowej pracownikom należącym do tej organizacji – do 3.000 zł;
- zapomogi otrzymane w przypadku indywidualnych zdarzeń losowych, klęsk żywiołowych, długotrwałej choroby lub śmierci finansowane ze źródeł obrotowych do 10.000 zł;
- wartość otrzymanych przez pracownika w związku z finansowaniem działalności socjalnej, o której mowa w przepisach o ZFŚS, rzeczowych świadczeń oraz otrzymanych przez niego w tym zakresie świadczeń pieniężnych, sfinansowanych w całości ze środków ZFŚS lub funduszy związków zawodowych – do 2.000 zł;
- dopłaty do wypoczynku zorganizowanego przez podmioty prowadzące działalność w tym zakresie, w formie wczasów, kolonii, obozów i zimowisk, w tym również połączonego z nauką, pobytu na leczeniu sanatoryjnym w placówkach leczniczo-sanatoryjnych, rehabilitacyjno-szkoleniowych i leczniczo-opiekuńczych, oraz przejazdów związanych z tym wypoczynkiem i pobytem na leczeniu – dzieci i młodzieży do lat 18 finansowane ze źródeł innych niż ZFŚS – do 3.000 zł;
- wolne od podatku są świadczenia postojowe wypłacane w związku z epidemią COVID-19.
- special assistance benefits other than those listed in Article 21(1)(26) of the PIT Act, paid from the funds of an enterprise and inter-enterprise branch of a trade union to its members - up to PLN 3,000;
- hardship benefits granted due to unforeseen circumstances, natural disasters, prolonged illness, or death, financed from current assets - up to PLN 10,000;
- value of in-kind benefits received by an employee in connection with the financing of social activities referred to in the provisions on the Company's Social Benefits Fund and cash benefits received in this respect, financed entirely from the funds of the Company's Social Benefits Fund or trade union funds - up to PLN 2,000;
- subsidization of leisure activities organized by entities conducting business activity in this regard, including holiday, summer camps and winter camps, as well as activities combining leisure with learning, treatment in health resorts, rehabilitation and training facilities or treatment and care facilities, and travel related to such leisure and treatment stay - for children and adolescents under 18, financed from sources other than the Company's Social Benefits Fund - up to PLN 3,000;
- downtime benefits granted due to the COVID-19 epidemic are tax-exempt.

Due to revoking the state of epidemic in May 2022, using the increased caps on PIT exemptions will be possible only **until the end of 2022**.

W związku z odwołaniem stanu epidemii w maju 2022 r., powyższa możliwość skorzystania z podwyższonych limitów zwolnień w PIT będzie możliwa jedynie **do końca 2022 r.**

Źródło | Source: KPMG w Polsce



# Zniesienie stanu epidemii a wpływ na kwestie podatkowe

## Tax consequences of revoking the state of epidemic in Poland

### Bieg terminów w zakresie MDR

W przypadku schematu krajowego terminy MDR nie rozpoczynają się, a rozpoczęte podlegają zawieszeniu, w okresie od 31 marca 2020 r. do 30. dnia następującego po dniu odwołania stanu zagrożenia epidemicznego i stanu epidemii ogłoszonego w związku z COVID-19 (art. 37y ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych). **W związku z tym, że stan zagrożenia epidemicznego zostanie utrzymany (pomimo odwołania stanu epidemii), terminy w zakresie MDR nadal będą zawieszone.**

### Certyfikaty rezydencji

**W okresie epidemii / zagrożenia epidemicznego oraz przez okres dwóch miesięcy po ich odwołaniu**, płatnik może posłużyć się posiadanym certyfikatem rezydencji podatnika obejmującym 2019 r. pod warunkiem uzyskania oświadczenia podatnika, że dane w nim zawarte nie uległy zmianie. Płatnik będzie mógł również uwzględnić przy wypłacie certyfikat rezydencji o nieokreślonym okresie ważności, jeśli okres 12 kolejnych miesięcy od dnia jego wydania upływa w okresie obowiązywania tych stanów. Wprowadzono również możliwość posługiwania się kopią certyfikatu rezydencji pod warunkiem, że dane w nim zawarte nie budzą wątpliwości (art. 31ya 19 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych). **W związku z tym, że stan zagrożenia epidemicznego zostanie utrzymany (pomimo odwołania stanu epidemii), preferencje w zakresie posiadania certyfikatu rezydencji nadal zostaną utrzymane.**

### MDR deadlines

For domestic arrangements, the MDR deadlines shall not run, and if that period has already started, it shall be suspended, from 31 March 2020 until the 30th day following the lift of the state of epidemic or the state of epidemic threat introduced in connection with the COVID-19 epidemic (Article 37y of the Act of 2 March 2020 on special measures related to preventing, counteracting and combating COVID-19, other infectious diseases and emergencies caused by them). **Given that the state of epidemic threat will continue to apply (despite the lift of the state of epidemic), the MDR deadlines will remain suspended.**

### Certificate of tax residency

**During the state of epidemic or epidemic threat and two months after it is recalled**, remitters can continue to use certificates of residence issued for 2019, provided that they obtain a taxpayer's statement that the data contained therein has not changed. Moreover, when making payments, a remitter may rely on an indefinite validity certificate, provided that the period of 12 consecutive months from the date of its issue expires during the period of the state of epidemic or epidemic threat. Under the special provisions, it is also possible to use a copy of a residency certificate, provided that there are no doubts as to its validity (Article 31ya(19) of the Act of 2 March 2020 on special measures related to preventing, counteracting, and combating COVID-19, other infectious diseases and emergencies caused by them). **Given that the state of epidemic threat will continue to apply (despite the lift of the state of epidemic), special tax residency provisions will remain in force.**

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zniesienie stanu epidemii a wpływ na kwestie podatkowe

## Tax consequences of revoking the state of epidemic in Poland

### Ulga na złe długi

Nie dłużej niż do końca roku podatkowego, w którym odwołano stan epidemii ogłoszony z powodu COVID-19, pod pewnymi warunkami (negatywne konsekwencje COVID-19 / spadek przychodów), możliwe jest wyłączenie konieczności zwiększenia podstawy opodatkowania w zaliczkach o wartość niezapłaconych, a zaliczonych do kosztów podatkowych zobowiązań (ulga na złe długi) (art. 52q oraz art. 52w ustawy o PIT oraz art. 38i oraz art. 38o ustawy o CIT). **W związku z odwołaniem stanu epidemii w maju 2022 r. taka możliwość będzie obowiązywać jedynie do końca 2022 r.**

Jednorazowa amortyzacja środków trwałych służących do produkcji towarów związanych z przeciwdziałaniem COVID-19

Wygaśnięcie prawa do dokonywania jednorazowego odpisu amortyzacyjnego od środków trwałych służących do produkcji towarów związanych z przeciwdziałaniem COVID-19 – uprawnienie to przysługuje podatnikom tylko do końca miesiąca, w którym odwołano stan epidemii (art. 52s ustawy o PIT oraz art. 38k ustawy o CIT). W konsekwencji, **w związku z odwołaniem stanu epidemii od 16 maja, taka preferencja będzie obowiązywać jedynie do końca maja 2022 r.**

### Odliczanie darowizn przekazywanych na cele związane z COVID-19

Wygaśnięcie prawa do odliczenia od dochodu CIT i PIT darowizn przekazywanych na przeciwdziałanie COVID-19 na rzecz wybranych instytucji / NGO – uprawnienie to dotyczy darowizn przekazanych od dnia 1 stycznia 2020 r. **do końca miesiąca, w którym odwołano stan epidemii ogłoszony z powodu COVID-19**, w wysokości kwoty darowizny 150 proc. lub 200 proc. kwoty darowizny, w zależności od terminu jej przekazania. Odliczenie, o którym mowa wyżej, przysługuje podatnikom, którzy dokonali darowizn rzeczowych w formie komputerów przenośnych będących laptopami lub tabletami, jeśli zostały przekazane od 1 stycznia 2020 r. **do końca miesiąca, w którym odwołano stan epidemii ogłoszony z powodu COVID-19** (art. 52n oraz 52x ustawy o PIT oraz art. 38g oraz art. 38p ustawy o CIT).

### Bad debt relief

**Not later than until the end of the tax year in which the state of epidemic declared due to COVID-19 is revoked**, under certain circumstances (such as suffering negative economic consequences of the COVID-19 pandemic/drop in revenue), it is possible to exclude the obligation to increase the taxable base in advance payments by the value of unpaid liabilities included in tax-deductible costs (bad debt relief) (Articles 52q and 52w of the PIT Act and Articles 38i and 38o of the CIT Act). **Due to revoking the state of epidemic in May 2022, the exclusion will be available only until the end of 2022**

One-off depreciation write-off on fixed assets used in manufacturing goods helping to counteract the COVID-19 epidemic

Importantly, switching to the state of epidemic threat means the expiry of the right to make a one-off depreciation write-off on fixed assets used in manufacturing goods helping to counteract the COVID-19 epidemic. The right is to continue to apply until the end of the month of revoking the state of epidemic (Article 52s of the PIT Act and Article 38k of the CIT Act). **Consequently, due to revoking the state of epidemic on 16 May 2022, the possibility to make a one-off write-off will be available only until the end of May 2022.**

Deduction of donations intended for counteracting the effects of the COVID-19 pandemic

The change brings about the expiry of the right to deduct from income in PIT/CIT donations to counteract the effects of the COVID-19 pandemic made to selected institutions/NGOs from 1 January 2022 **until the end of the month in which the state of epidemic declared due to COVID-19 is revoked**, in the amount of 150 percent or 200 percent of the donation, depending on when it was made. The deduction can be applied by taxpayers making donations of laptops or tablets, provided that they were transferred from 1 January 2022 **until the end of the month in which the state of epidemic declared due to COVID-19 is revoked** (Articles 52n and 52x of the PIT Act and Articles 38g and 38p of the CIT Act).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zniesienie stanu epidemii a wpływ na kwestie podatkowe

## Tax consequences of revoking the state of epidemic in Poland

### Biała lista podatników VAT

W okresie epidemii wydłużony został z 7 dni do 14 dni od dnia zlecenia przelewu, termin do zawiadomienia o zapłacie należności na rachunek spoza tzw. białej listy (art. 15zzn Tarczy 1.0). **W związku z tym, że stan zagrożenia epidemicznego zostanie utrzymany (pomimo odwołania stanu epidemii), terminy do zawiadomienia o zapłacie należności na rachunek spoza tzw. białej listy nadal będą wydłużone do 14 dni.**

### Wydłużenie terminów oczekiwania na interpretację indywidualną

W przypadku wniosków o wydanie interpretacji indywidualnej złożonych i nierozpatrzonych do dnia 31 marca 2020 r. lub złożonych od dnia 31 marca 2020 r. **do dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego i stanu epidemii ogłoszonego w związku z COVID-19** – termin do wydania interpretacji indywidualnej został ustawowo przedłużony o 3 miesiące (art. 31g Tarczy 1.0). **W związku z utrzymaniem stanu zagrożenia epidemicznego (pomimo odwołania stanu epidemii) terminy na wydanie interpretacji podatkowych nadal będą wydłużone.**

### Whitelist of VAT payers

During the state of epidemic and the state of epidemic threat declared due to COVID-19, the deadline to notify about making a payment to an account outside the so-called Whitelist of taxpayers was extended from 7 to 14 days from making the transfer (Article 15zzn of the Anti-Crisis Shield 1.0). **Given that the state of epidemic threat will continue to apply (despite the lift of the state of epidemic), the deadline to notify about making a payment to an account outside the Whitelist will remain extended to 14 days.**

### Extended deadlines for being granted an individual ruling

In the case of applications for individual rulings submitted and not examined by 31 March 2020 or submitted in the period from 31 March 2020 **until the date of revoking the state of epidemic threat and state of the epidemic declared due to COVID-19**, the deadline for issuing an individual ruling has been subject to statutory extension by 3 months (Article 31g of the Anti-Crisis Shield 1.0). **Given that the state of epidemic threat will continue to apply (despite the lift of the state of epidemic), deadlines for issuing individual ruling will still be extended**

### 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

# Sejm przyjął zmiany w zakresie Polskiego Ładu 2.0

## Amendments under Polish Deal 2.0 passed by the Sejm

12 maja 2022 r. Sejm przyjął ustawę o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz niektórych innych ustaw wprowadzającą tzw. Polski Ład 2.0 (dalej: „Ustawa”).

### Obniżona stawka PIT

Najistotniejsza zmiana dotyczy podatników podatku PIT rozliczających się na zasadach ogólnych (emerytów i rencistów, pracowników, zleceniobiorców, przedsiębiorców), a będzie polegać na obniżeniu stawki PIT w pierwszym progu skali podatkowej **z 17 proc. do 12 proc.**

### Zmiany w zakresie składki zdrowotnej

Wprowadzona zostanie możliwość pomniejszenia podstawy opodatkowania o zapłacone składki zdrowotne (do określonego limitu) dla osób osiągających przychody z działalności gospodarczej opodatkowanej w formie podatku liniowego, ryczałtu od przychodów ewidencjonowanych oraz karty podatkowej. Roczny limit dla podatników na **podatku liniowym wyniesie 8.700 zł, dla podatników na ryczałcie do wysokości 50 proc. zapłaconych składek, a dla podatników na karcie podatkowej – 19 proc. zapłaconej składki (pomniejszenie podatku).**

### Likwidacja tzw. ulgi dla klasy średniej

W ramach wprowadzanych zmian zlikwidowano tzw. ulgę dla klasy średniej z zastrzeżeniem, że podatnicy będą mogli rozliczyć podatek za 2022 r. na wcześniejszych zasadach (z tzw. ulgą dla klasy średniej), jeżeli będzie to dla nich korzystniejsze.

Wybór skali podatkowej przez podatników opodatkowanych w 2022 r. podatkiem liniowym lub ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych

W związku ze zmianą pierwszego progu skali podatkowej z 17 proc. na 12 proc., która ma dotyczyć opodatkowania dochodów osiągniętych w 2022 r. **Ustawa umożliwia podatnikom, którzy w 2022 r. opodatkowują swoje dochody podatkiem liniowym lub ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych, wybór skali podatkowej.**

Źródło | Source: KPMG w Polsce

On 12 May 2022, the Lower House of the Polish Parliament passed the act amending the act on personal income tax and certain other acts, implementing the Polish Deal 2.0 program (hereinafter: the Act).

### Reduced PIT rate

The key change relates to PIT payers settling their taxes under general rules (i.e., disability and old-age pensioners, employees, contractors, and entrepreneurs) and consists in reducing the PIT rate for the first personal income tax bracket **from 17 to 12 percent.**

### Changes to health insurance premiums

The amendments are also to bring the possibility to reduce the taxable base by the remitted health insurance contributions (up to a certain limit) for individuals obtaining revenue from business activity subject to flat tax, fixed amount tax or lump-sum tax on recorded revenue. The annual deduction cap for **flat tax payers is set at PLN 8,700, at 50 percent of the amount of contributions paid for lump-sum tax payers and at 19 percent of the premiums remitted by fixed amount tax payers (in form of a tax reduction).**

### Elimination of the middle-class relief

The amendments bring elimination of the middle-class relief, with a reservation that taxpayers can still settle the tax for 2022 according to the previously applied rules (i.e., using the middle-class relief), if it proves more favourable for them.

### Tax scale for taxpayers in the lump-sum tax on recorded revenue or flat tax regime in 2022

Due to reduction of the PIT rate for the first personal income tax bracket from 17 to 12 percent, already applicable to income earned in 2022, **the Act allows the taxpayers who in 2022 apply flat tax or lump-sum tax on recorded revenue to switch to taxation according to the tax scale.**

# Sejm przyjął zmiany w zakresie Polskiego Ładu 2.0

## Amendments under Polish Deal 2.0 passed by the Sejm

Wybór będzie możliwy:

- ex post (po zakończeniu roku podatkowego 2022) za cały rok podatkowy przez przedsiębiorców, którzy wybrali opodatkowanie podatkiem liniowym;
- po zakończeniu roku podatkowego lub do 22 sierpnia 2022 r. za drugą połowę roku przez podatników, którzy wybrali opodatkowanie ryczałtem.

### Ujednolicenie terminu dla wszystkich rozliczeń rocznych w PIT do 30 kwietnia

W celu ujednolicenia terminu dla podatników podatku dochodowego od osób fizycznych, **Ustawa wydłuża termin składania zeznań rocznych PIT-28 oraz PIT-28S do 30 kwietnia roku następującego po roku podatkowym**. Termin ten obowiązywał będzie już w przypadku zeznań rocznych PIT-28/PIT-28S składanych za 2022 r. W związku z wydłużeniem tego terminu zmieniony został również termin płatności ryczałtu od przychodów ewidencjonowanych za grudzień oraz ostatni kwartał roku podatkowego.

### Preferencje dla rodzin i dzieci

Przywrócona zostanie możliwość wspólnego rozliczenia samotnego rodzica z dzieckiem. Wobec czego samotni rodzice dwukrotnie skorzystają z kwoty wolnej wynoszącej 30 tys. zł. Wspólne rozliczenie zastąpi wprowadzoną od 1 stycznia 2022 r. ulgę w wysokości 1.500 zł.

W ramach zmian zwiększono kwotę zarobków jakie może osiągnąć dziecko bez utraty preferencji podatkowych przez rodziców. **Kwota ta wzrośnie z 3.089 zł do 16.061,28 zł w 2022 r.** (12-krotność renty socjalnej).

### Nowe terminy JPK\_CIT oraz JPK\_PIT

Wydłużony zostanie również termin na przekazywanie JPK\_CIT i JPK\_PIT.

Nowe obowiązki powstaną:

- od 2024 r. – w przypadku podatników CIT, których przychody za poprzedni rok podatkowy przekroczą kwotę 50 mln euro lub PGK;

Selection thereof will be possible:

- ex post (after the end of the tax year 2022) for the entire tax year for entrepreneurs who have opted for flat taxation;
- after the end of the tax year or until 22 August 2022 – for the second half of the year – for taxpayers who have opted for lump sum taxation.

### Setting the deadline for all annual PIT settlements for 30 April

Under the Act, the deadlines for personal income tax payers have been unified to **make PIT-28 and PIT-28S annual returns due by 30 April of the subsequent tax year**. Deadline extension is to apply already to PIT-28/PIT-28S annual returns submitted for 2022. Consequently, the deadline for settling lump-sum tax on recorded revenue for December and the last quarter of the tax year has also been extended.

### Preferential treatment of families and children

The amendments restored the possibility of filing a joint return by single parents together with their children, meaning that single parents can use the tax-free allowance of PLN 30 thousand twice. Joint settlements are to replace the PLN 1,500 relief introduced on 1 January 2022.

Moreover, under the Act, the earning threshold that a child can achieve without losing tax preferences by their parents was increased **from PLN 3,089 to PLN 16,061.28 in 2022** (12x social pension).

### New deadlines for submitting JPK\_CIT and JPK\_PIT

The Act provides for extension of the deadline for submitting JPK\_CIT and JPK\_PIT (SAF-T) forms.

Additional obligations in this regard will be introduced from:

- 2024, for CIT payers with revenue for the previous tax year exceeding EUR 50 million or tax groups;

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Sejm przyjął zmiany w zakresie Polskiego Ładu 2.0

## Amendments under Polish Deal 2.0 passed by the Sejm

- od 2025 r. – w przypadku podatników PIT i CIT (innych niż wymienieni wyżej) obowiązanych przesyłać ewidencję JPK\_VAT;
- od 2026 r. – w przypadku pozostałych podatników PIT i CIT.

### Ograniczenie ulgi na zabytki do wydatków na remont

Poniesione od 1 stycznia 2023 r. wydatki na odpłatne nabycie zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru zabytków lub udziału w takim zabytku nie będą stanowiły podstawy dla pomniejszenia dochodu do opodatkowania. Od dnia 1 stycznia 2023 r. podstawą odliczenia w ramach tzw. „ulgi na zabytki” będą wydatki:

- poniesione w roku podatkowym na wpłaty na fundusz remontowy wspólnoty mieszkaniowej lub spółdzielni mieszkaniowej utworzony, zgodnie z odrębnymi przepisami dla zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru zabytków lub znajdującego się w ewidencji zabytków;
- na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane w zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru zabytków.

Ustawa zachowuje prawa nabyte do odliczenia wydatków określonych w art. 26hb ust. 1 pkt 2 oraz 3 ustawy PIT (tj. na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane w zabytku nieruchomym oraz na nabycie zabytku nieruchomego) w dotychczasowym brzmieniu do wydatków poniesionych do końca 2022 r.

### Likwidacja abolicji podatkowej

Z dniem 1 stycznia 2022 r. weszły w życie przepisy o tzw. „abolicji podatkowej”. Przepisy te przewidują możliwość opodatkowania przejściowym ryczałtem od dochodów, które podlegają w Polsce opodatkowaniu podatkiem dochodowym, lecz nie zostały przez podatnika lub przez płatnika zadeklarowane w całości lub w części do opodatkowania tym podatkiem. W ramach tzw. Polskiego Ładu 2.0 przepisy w tym zakresie zostały uchylone.

Ustawa trafi teraz do Senatu. Wejście w życie większości zmian planowane jest na 1 lipca br.

- 2025, for PIT and CIT payers (other than those listed above) required to submit JPK\_VAT files;
- 2026, for all the other CIT and PIT payers.

### Monument relief – up to the amount of renovation expenses

Starting from 1 January 2023, expenses incurred in relation to acquisition of a historic real estate entered in the register of monuments or participation in such a real estate will not constitute the basis for reducing taxable income. As of 1 January 2023, the “monument relief” can be applied to expenses:

- incurred in the tax year in the form of contributions to the repair and renovation reserve of a housing community or housing cooperative established, in accordance with separate regulations, for a historic real estate entered in the register or list of monuments;
- incurred for conservation, restoration or construction works related to historic real estate entered in the register of monuments.

The Act preserves taxpayers’ right to deduct expenses listed in Article 26hb(1)(2)(3) (i.e., conservation, restoration or construction works related to historic real estate and purchase thereof) of the PIT Act, incurred until the end of 2022.

### Tax abolition repealed

“Tax abolition” provisions, brought into force on 1 January 2022, introduced the possibility of covering income that is subject to income tax in Poland, but has not been disclosed by the taxpayer or by the remitter for taxation in whole or in part, with a transitional lump-sum tax. Under the Polish Deal 2.0, however, tax abolition provisions have been repealed.

The Act is now to be submitted to the Senate. The essential part of the amendments brought by the Act will enter into force on 1 July 2022.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Sejm przyjął zmiany w zakresie Polskiego Ładu 2.0

## Amendments under Polish Deal 2.0 passed by the Sejm

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



# Rynek motoryzacyjny w Polsce

## Automotive retail in Poland



Samochody osobowe  
Passenger cars





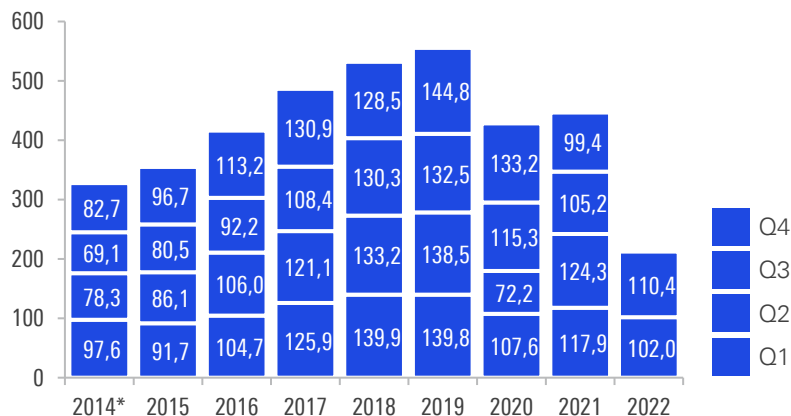
# Rejestracje nowych SO (w tys. szt.) New PC registrations (in thousand units)

## 212,4 (-12,3%) Q1-2/22

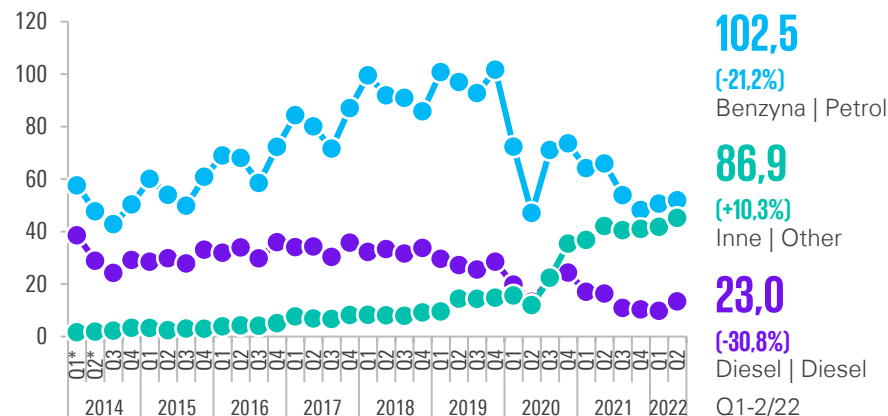
W I półroczu 2022 roku zarejestrowano w Polsce 212,4 tys. nowych samochodów osobowych, czyli o 12,3% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Więcej zarejestrowano jedynie pojazdów napędzanych w sposób alternatywny – 86,9 tys., +10,3% r/r. Napędy alternatywne stanowiły w I połowie 2022 roku już 41% wszystkich zarejestrowanych samochodów, to o ponad 8 p.p. więcej niż w analogicznym okresie rok wcześniej.

In H1 2022, passenger car registrations in Poland amounted to 212.4 thousand, 12.3% less than in the corresponding period of the previous year. Only alternatively fueled vehicles achieved growth in the number of registrations – 86.9 thousand, +10.3% y/y. This type of drive accounted for 41% of all registered cars in H1 2022, which is by over 8 percentage points more than in the corresponding period of 2021.

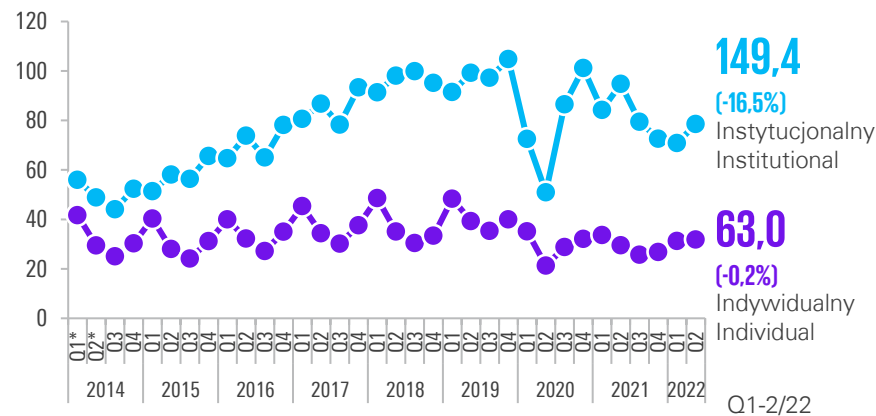
### Rejestracje ogółem | Total registrations



### 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)

**163,6** (-15,2%) Q1-2/22

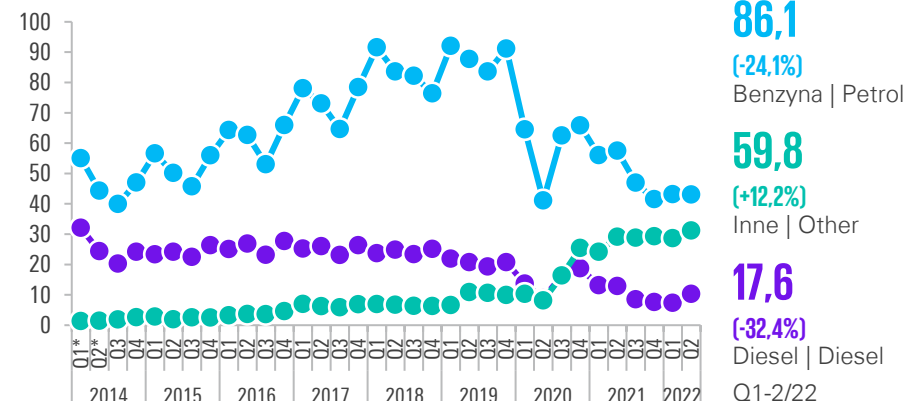
Na rynku marek popularnych samochodów osobowych odnotowano w I półroczu 2022 spadek liczby nowych rejestracji o 15,2% r/r. Na znaczeniu nabrały pojazdy o napędzie alternatywnym, których przybyło o 12,2% więcej niż w I półroczu 2021 roku. Za mniejszą liczbę rejestracji byli odpowiedzialni dominujący na rynku klienci instytucjonalni, którzy nabyli o 20% mniej samochodów marek popularnych. W przypadku klientów indywidualnych spadek był łagodniejszy (-3,8% r/r).

In H1 2022, a 15.2% drop in the number of new registrations was recorded on the popular brands cars market. Vehicles with alternative drives have gained in importance, with 12.2% more new registrations than in H1 2021. Fewer registrations of popular brands were recorded in the institutional customers segment (-20% y/y). Decline was milder among the individual clients (-3.8% y/y).

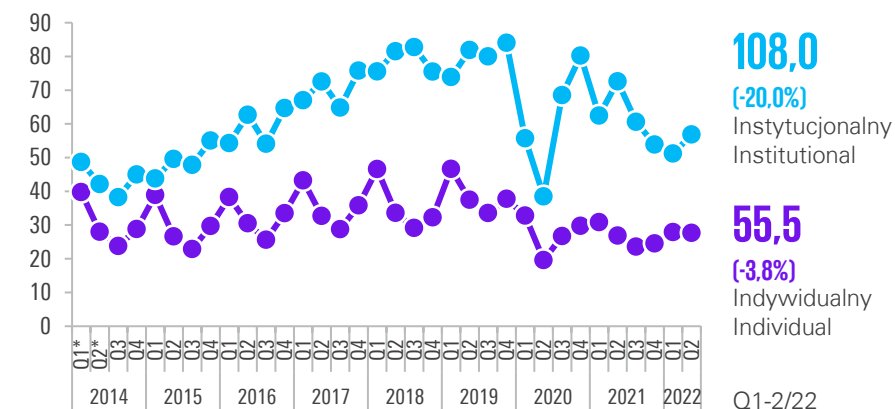
## Rejestracje ogółem | Total registrations



## 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)

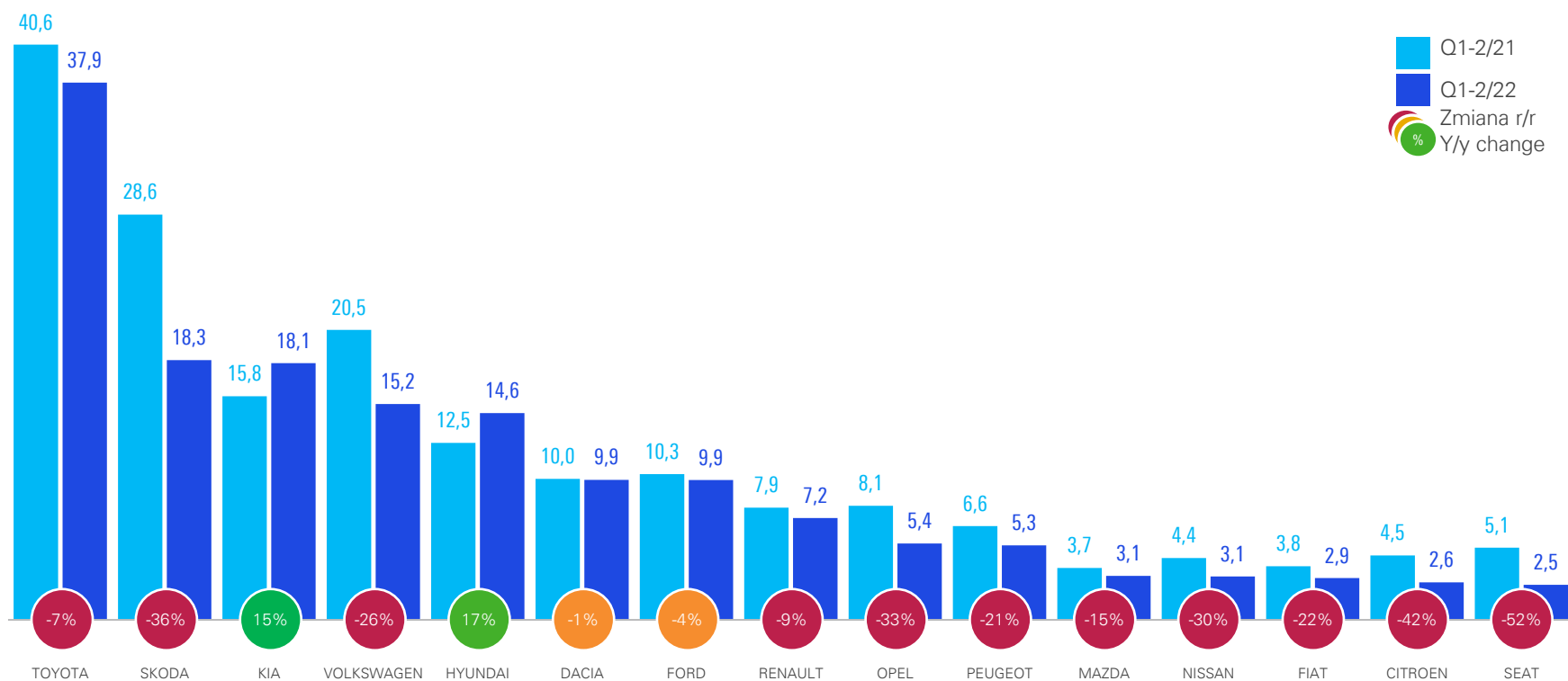


# Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys. szt.)

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

W I półroczu 2022 roku najlepszy wynik na rynku samochodów osobowych marek popularnych utrzymała Toyota, mimo spadku liczby rejestracji o 7% r/r. Największy wzrost odnotował Hyundai, którego wynik 14,6 tys. rejestracji był o 17% wyższy niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Wśród najpopularniejszych marek najgłębsze spadki w I półroczu 2022 roku odnotowały marki Seat (-52% r/r), Citroen (-42% r/r) i Skoda (-36% r/r).

In H1 2022, Toyota maintained the best result among the popular brands of passenger cars, despite a 7% y/y decline in the number of registrations. Hyundai maintained biggest increase, with a result of 14.6 thousand registration, 17% more compared to the corresponding period of the previous year. Among the most popular brands, the deepest declines in H1 2022 were recorded by Seat (-52% y/y), Citroen (-42% y/y) and Skoda (-36% y/y).



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



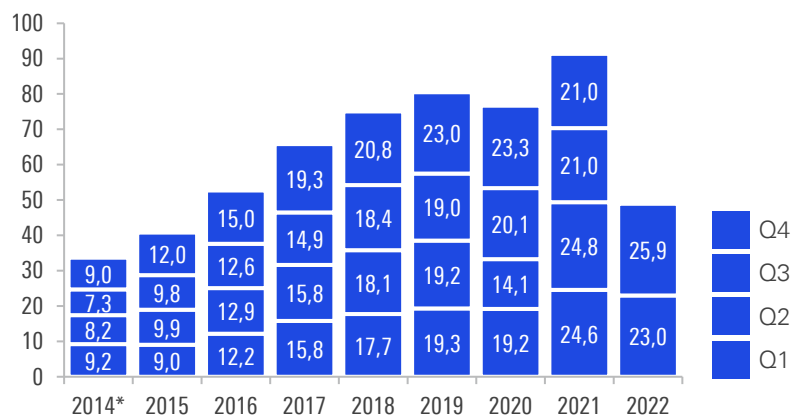
# Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w tys. szt.) New PC registrations – premium+ brands (in thousand units)

**48,9 (-1,0%)** Q1-2/22

Liczba nowych rejestracji samochodów premium+ w I półroczu 2022 roku wyniosła 48,9 tys., o 1% mniej r/r. Za ponad połowę rejestracji (55,4%) odpowiadały napędy alternatywne, których liczba – inaczej niż w przypadku benzyny i diesla – wzrosła w I półroczu 2022 roku (+6,2% r/r). Dominujący segment klientów instytucjonalnych nabył o 5,8% mniej samochodów premium+ niż w I półroczu 2021 roku. O 38,1% wzrosła natomiast liczba rejestracji nabywców indywidualnych.

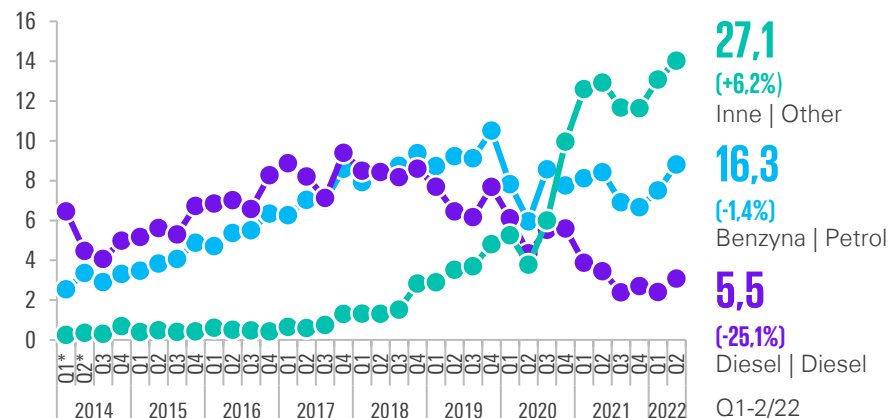
The number of new registrations of premium+ brands cars in the first three months of 2022 amounted to 48.9 thousand, by 1% less y/y. Alternative drives accounted for more than a half of the registrations (55,4%). Their number of registrations – unlike in case of petrol and diesel engines – increased in H1 2022 (+6.2% y/y). The dominant segment of institutional customers purchased 5.8% less premium+ cars than in H1 2021. On the other hand, the number of registrations of individual buyers increased by 38.1%.

## Rejestracje ogółem | Total registrations

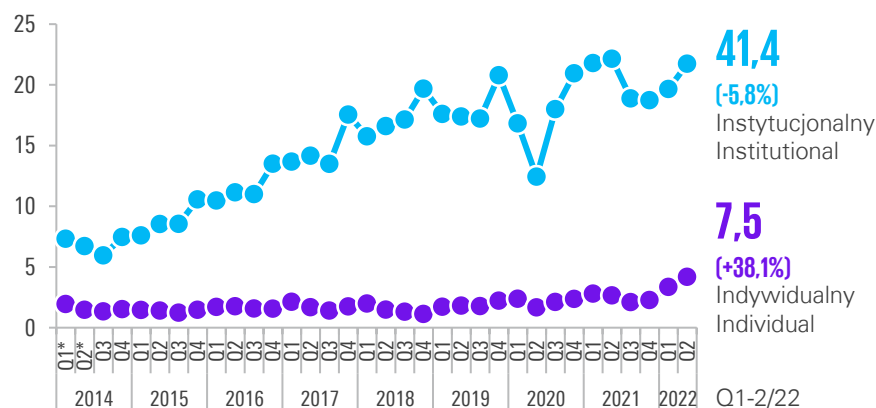


\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

## Typ paliwa | Fuel type\*\*



## Typ nabywcy | Customer type



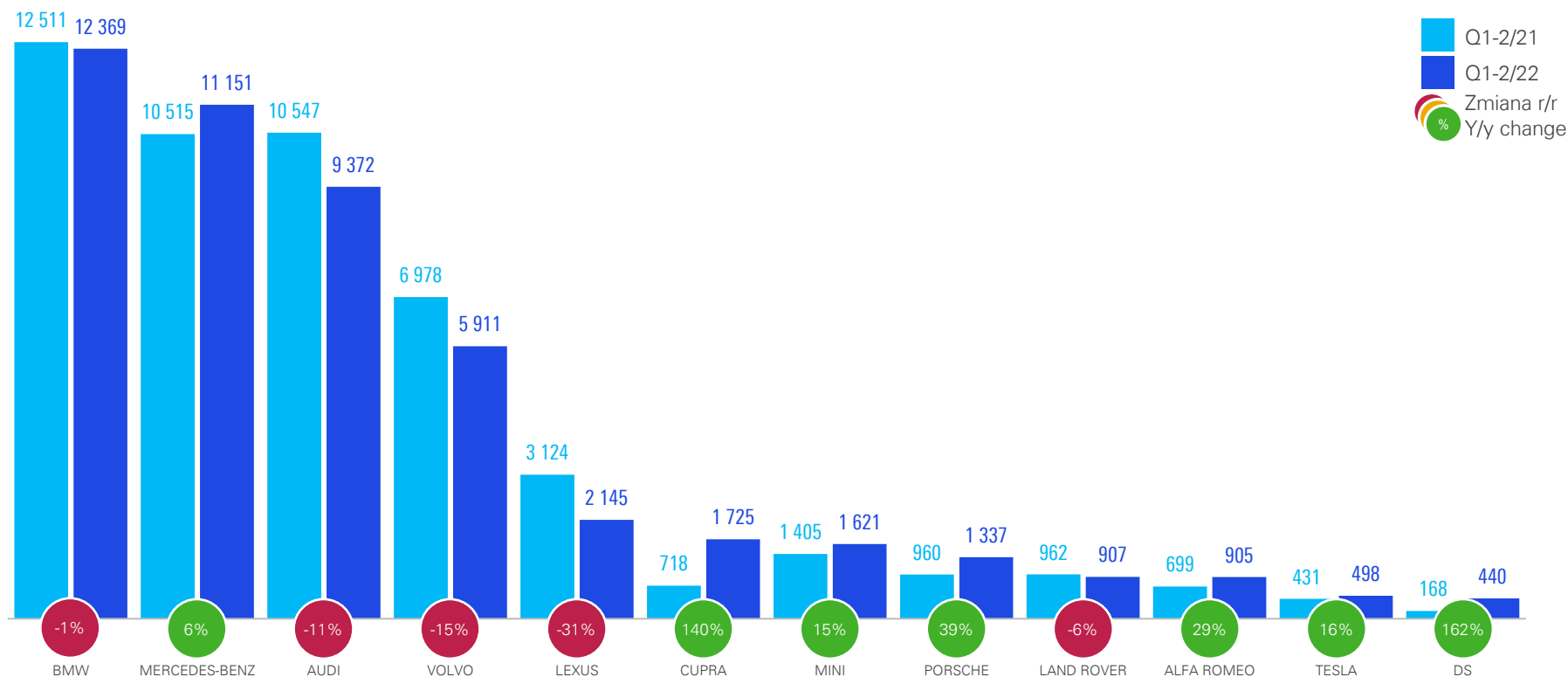


# Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w szt.)

## New PC registrations – premium+ brands (in units)

Wśród pięciu największych marek premium+ cztery odnotowały spadek liczby rejestracji w Polsce w I kwartale 2022 roku. Jedynie Mercedes-Benz odnotował wzrost o 6% r/r. Najgłębszy spadek odnotowała marka Lexus – o 31%. Na przeciwnym biegunie znalazły się marki z mniejszymi wolumenami sprzedaży, których wyniki w większości istotnie się poprawiły, zwłaszcza: DS. (+162% r/r), Cupra (+140% r/r), czy Porsche (+39% r/r).

Among the five largest premium + brands, four recorded a decrease in the number of registrations in Poland in the 1H of 2022. Only Mercedes-Benz recorded an increase of 6% y/y. The biggest drop was recorded by Lexus – by 31%. At the other extreme, there were brands with lower sales volumes, most of which improved significantly, especially: DS. (+162% y/y), Cupra (+140% y/y), and Porsche (+39% y/y).



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

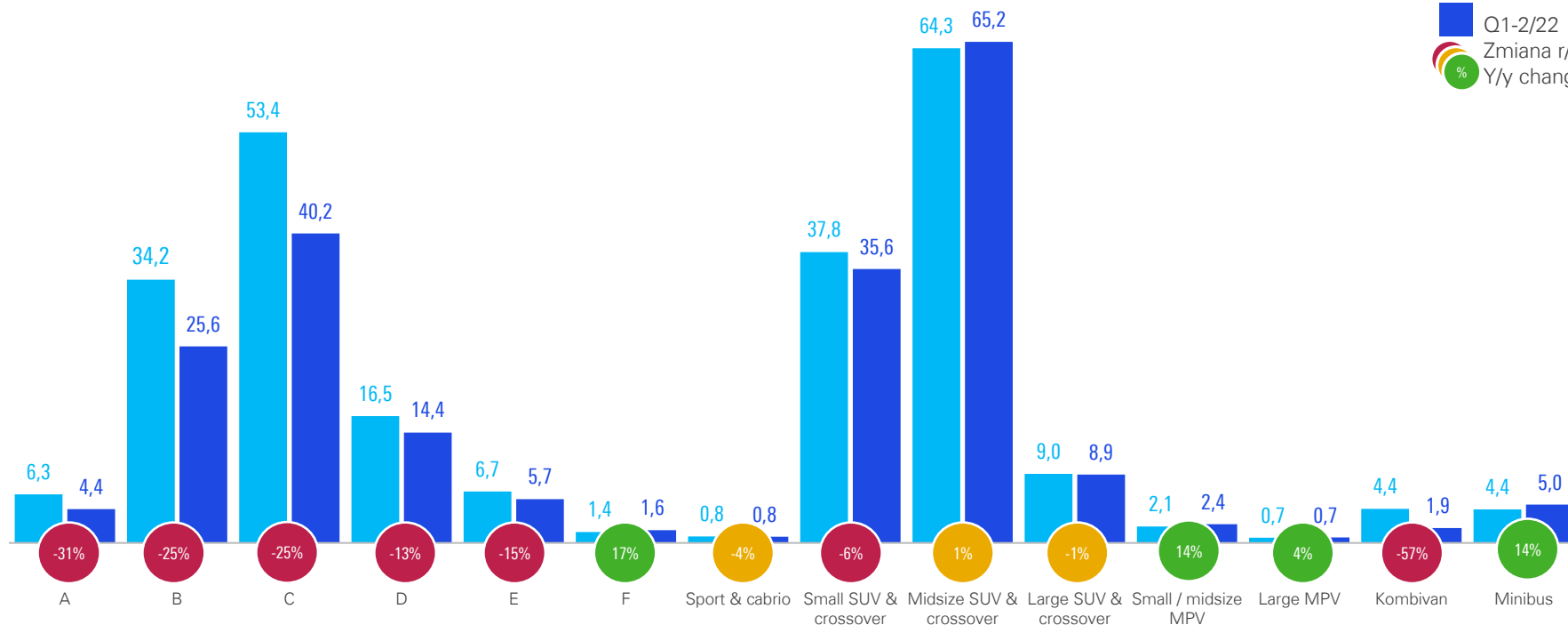
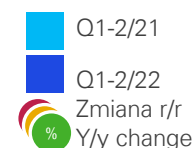


# Rejestracje nowych SO – segmenty (w tys. szt.)

## New PC registrations – segments (in thousand units)

Średniej wielkości SUV-y i crossovery były najczęściej wybieranym segmentem samochodów osobowych w I półroczu 2022 roku. Liczba rejestracji w tym segmencie wyniosła 65,2 tys. szt. i była o 1% większa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Drugi najpopularniejszy segment, czyli samochody kompaktowe (segment C) skurczył się aż o 25% r/r. Większą liczbę rejestracji niż w pierwszym półroczu 2021 roku odnotowano wśród luksusowych samochodów segmentu F (+17% r/r), Small/midsize MPV (14% r/r), Large MPV (4% r/r) oraz Minibus (14% r/r).

Midsize SUVs and crossovers were the most popular passenger car category in H1 2022. With 65.2 thousand new registrations, the volume was by 1% higher than in the corresponding period of 2021. The second most popular choice was compact cars (C-segment) recorded even deeper decline, by 25% y/y. F segment (+17% r/r), Small/midsize MPV (14% r/r), Large MPV (4% r/r) and Minibus (14% r/r) all experienced growth.



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



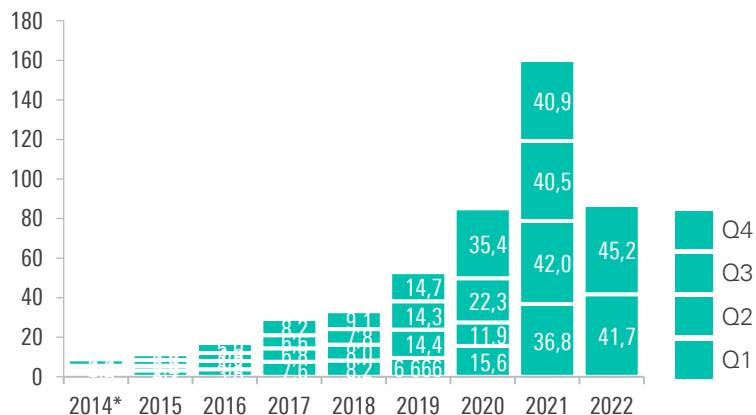
# Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w tys. szt.) New PC registrations – alternative fuels (in thousand units)

## 86,9 (+10,3%) Q1-2/22

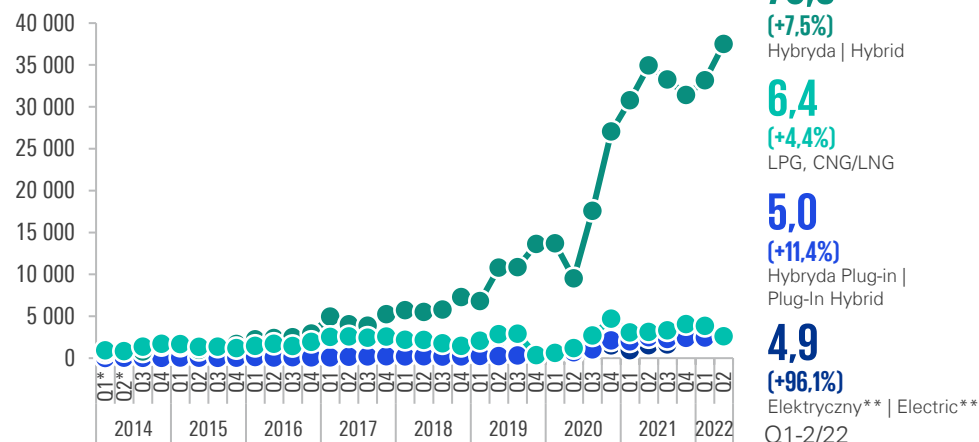
Samochody osobowe napędzane alternatywnie odnotowały wzrost wolumenu sprzedaży o 10,3% r/r z wynikiem 86,9 tys. sztuk w I półroczu 2022 roku. Zdecydowaną większość rynku stanowiły hybrydy (81,3%, 70,6 tys. rejestracji, +7,5% r/r), choć największy wzrost liczby nowych rejestracji zanotowały samochody elektryczne\*\* – o 96,1% r/r. Szybko powiększa się liczba nowych samochodów napędzanych alternatywnie rejestrowanych przez nabywców indywidualnych (+31,7% r/r).

Passenger cars powered with alternative drive recorded an increase in sales volume of 10.3% y/y with 86.9 thousand new vehicles sold in H1 2022. The vast majority of the market were hybrids (81.3%, 70.6 thousand registrations, +7.5% y/y), although the largest growth in the number of new registrations was recorded by electric cars\*\* (+96.1% y/y). The number of new alternatively fuelled cars registered by individual customers is increasing rapidly (+31.7% y/y).

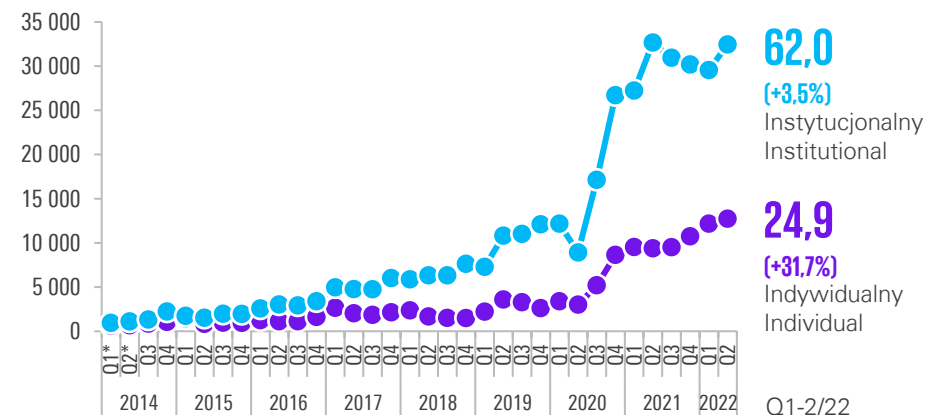
### Rejestracje ogółem | Total registrations



### Typ paliwa | Fuel type



### Typ nabywcy | Customer type



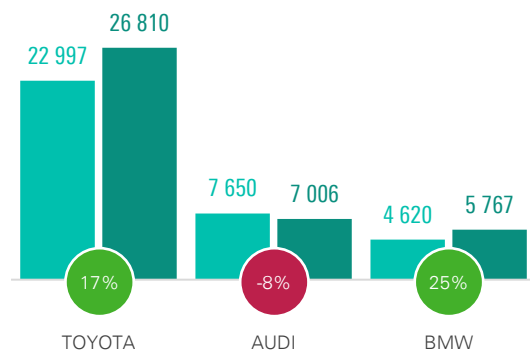
\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. \*\*Dane obejmują przede wszystkim samochody 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)

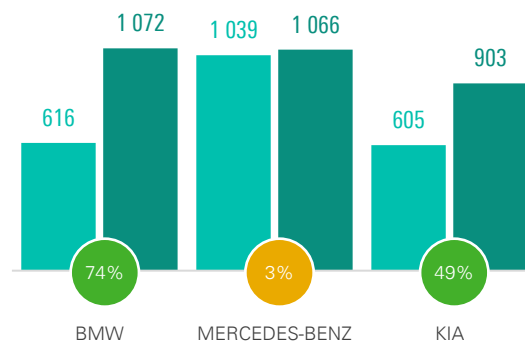


# Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

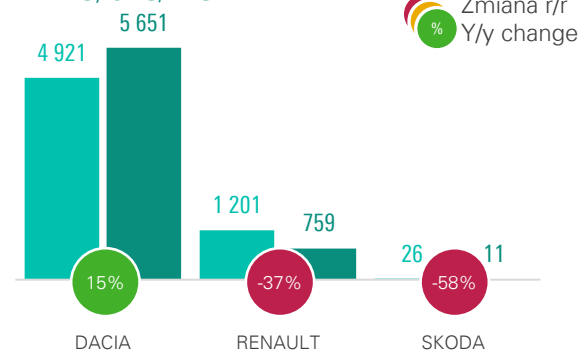
Top 3 marki | Top 3 brands  
– Hybrydy | Hybrids



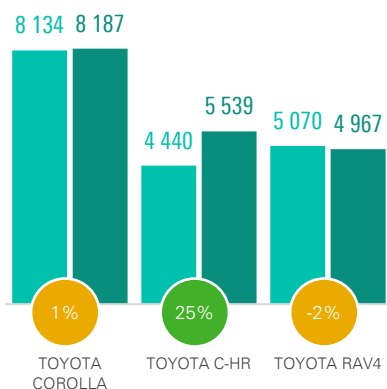
– Elektryczne\* i Hybrydy Plug-in  
Electric\* and Plug-in Hybrids



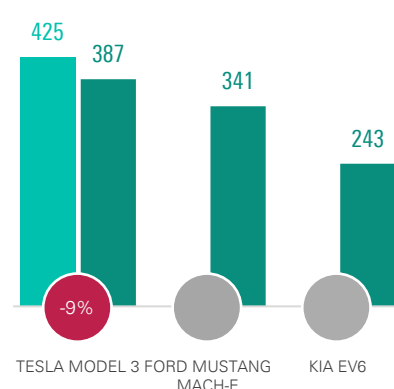
– LPG, CNG/LNG



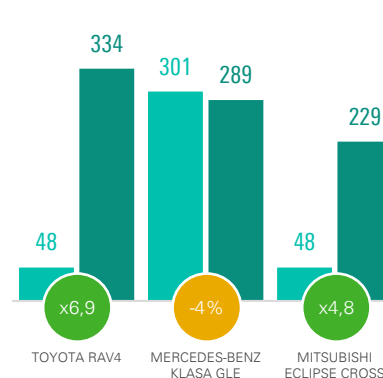
Top 3 modele | Top 3 models  
– Hybrydy | Hybrids



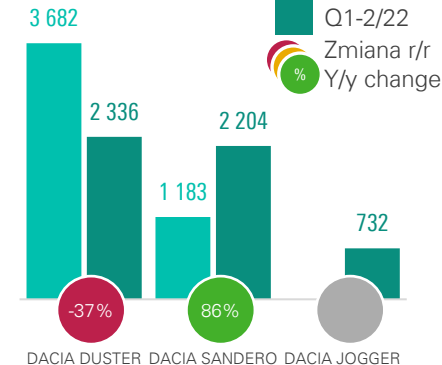
– Elektryczne\* | Electric\*



– Hybrydy Plug-in | Plug-in Hybrids



– LPG, CNG/LNG



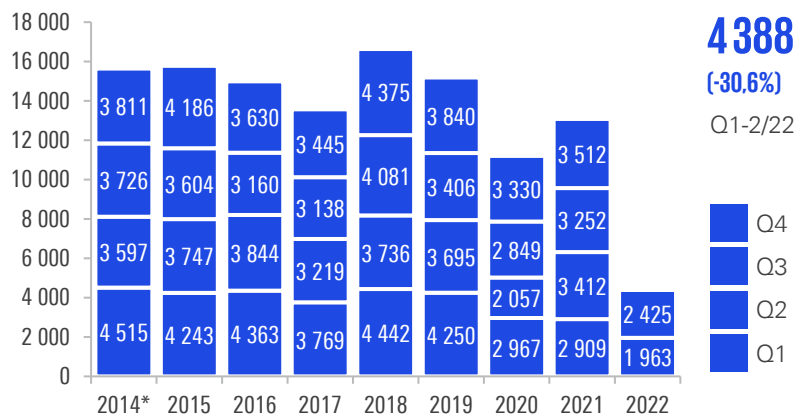
\*Dane obejmują przede wszystkim samochody w pełni elektryczne (BEV), ale również pojazdy napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV) i o zwiększonym zasięgu, wspomagane przez dodatkowy silnik spalinowy (EREV). | \*The data covers mainly battery electric vehicles (BEV), but also includes fuel cell 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)



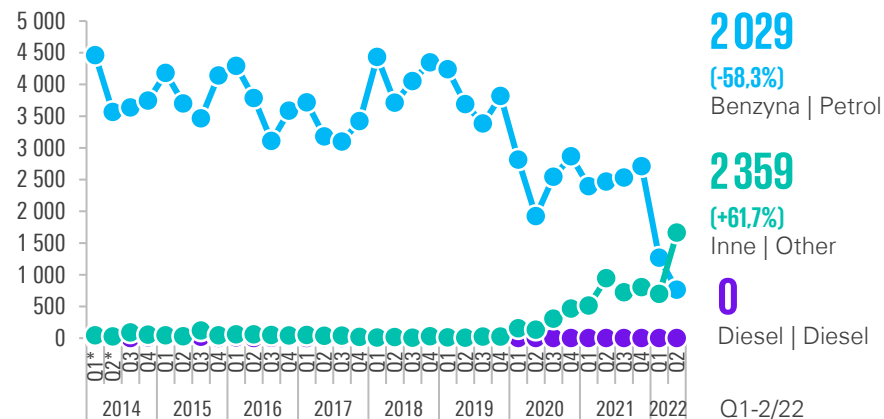


# Rejestracje nowych SO – segment A (w szt.) New PC registrations – segment A (in units)

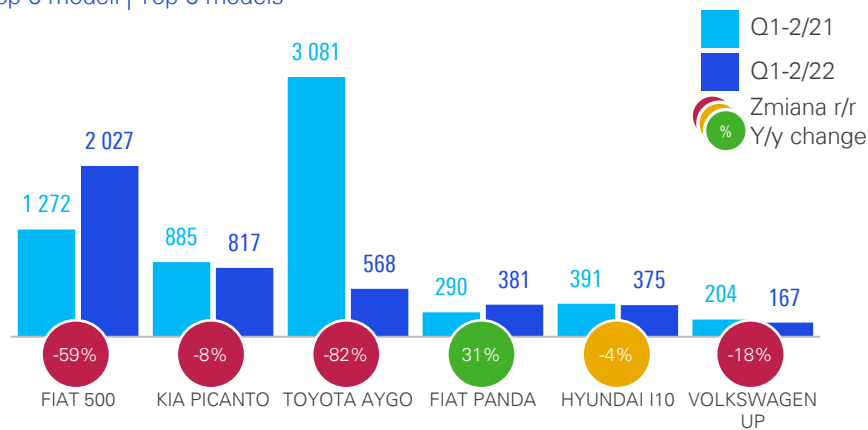
Rejestracje ogółem | Total registrations



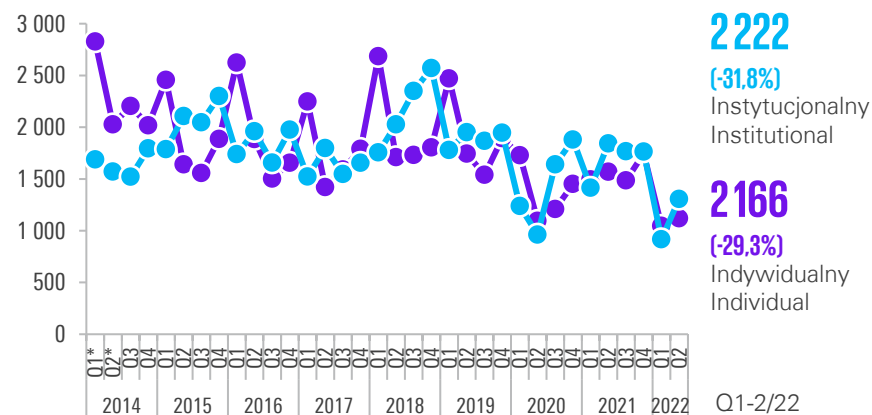
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

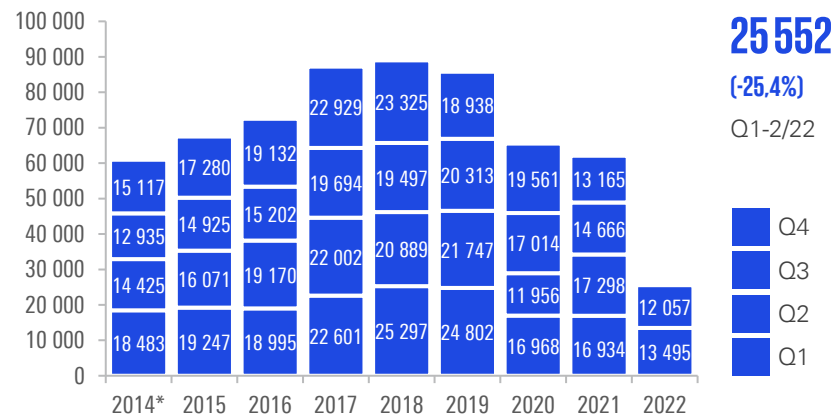


\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

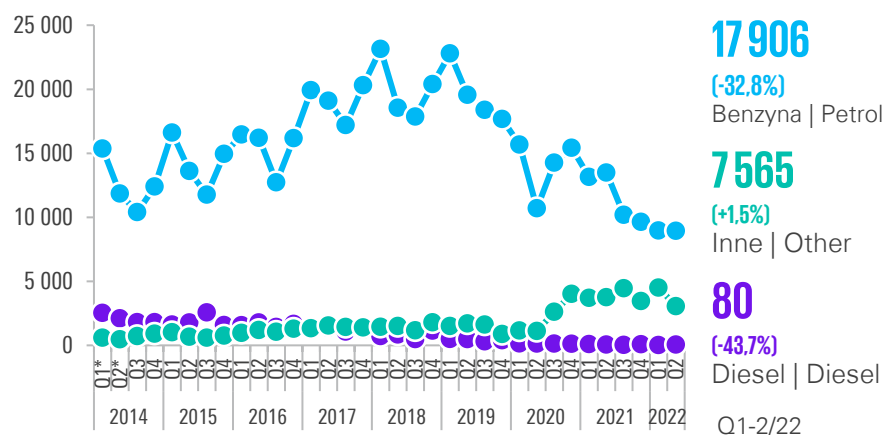


# Rejestracje nowych SO – segment B (w szt.) New PC registrations – segment B (in units)

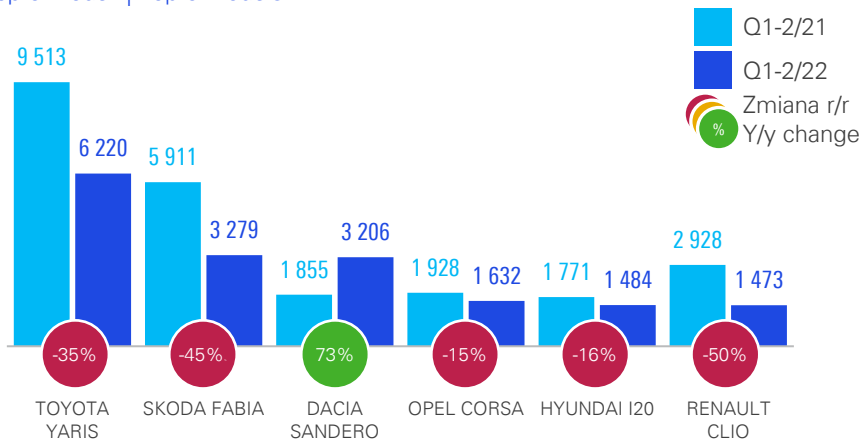
Rejestracje ogółem | Total registrations



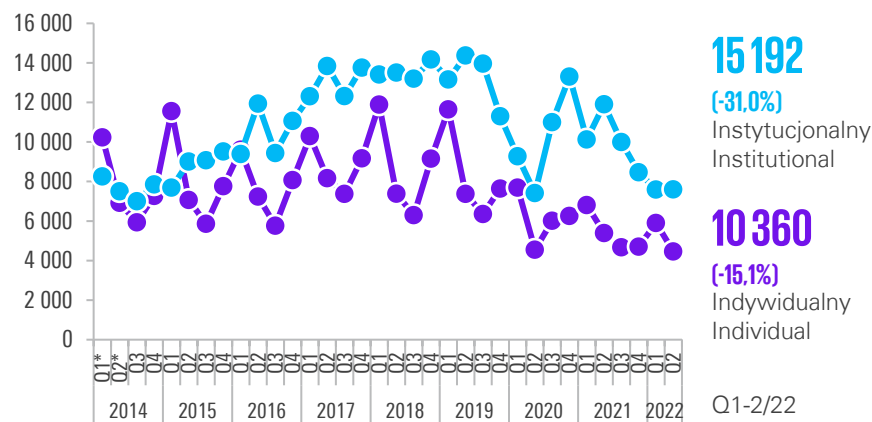
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

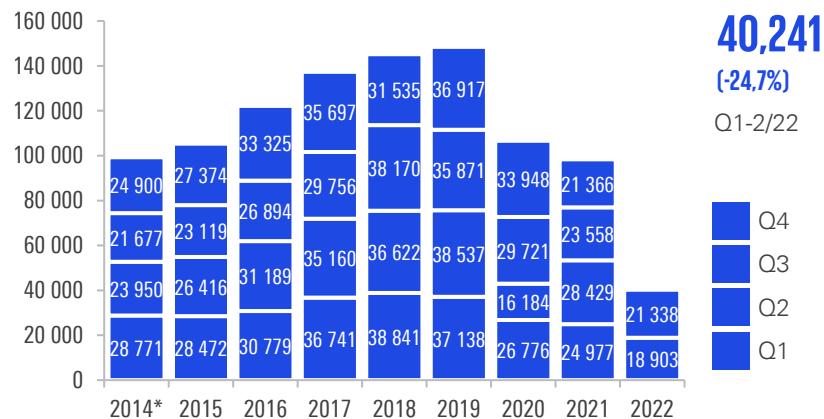


\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*\*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

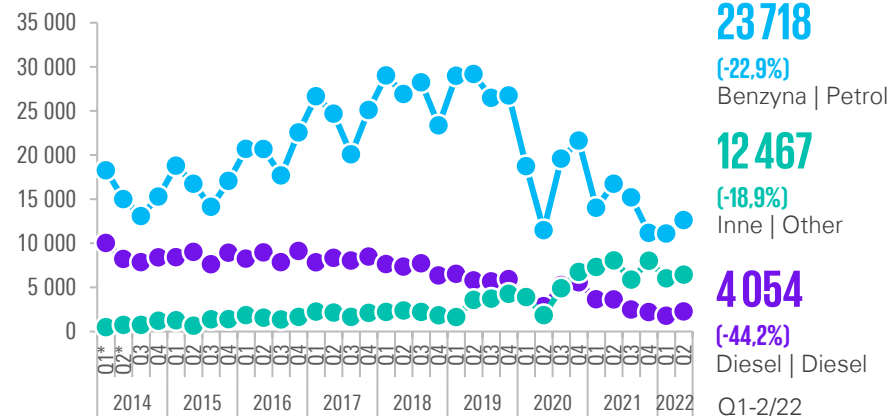


# Rejestracje nowych SO – segment C (w szt.) New PC registrations – segment C (in units)

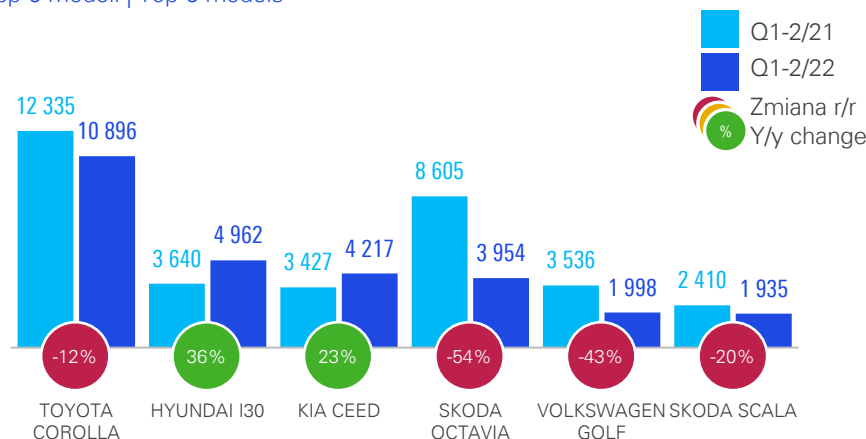
Rejestracje ogółem | Total registrations



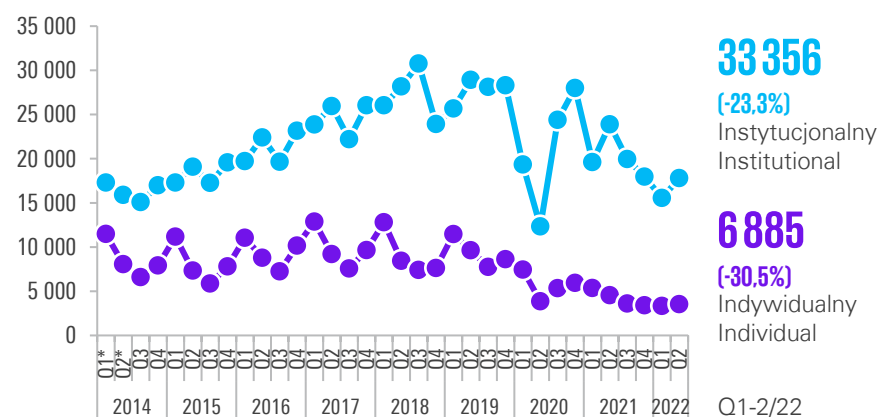
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

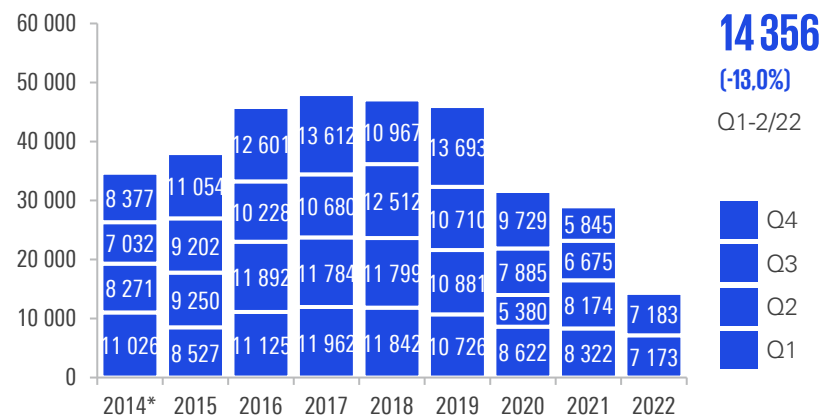


\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

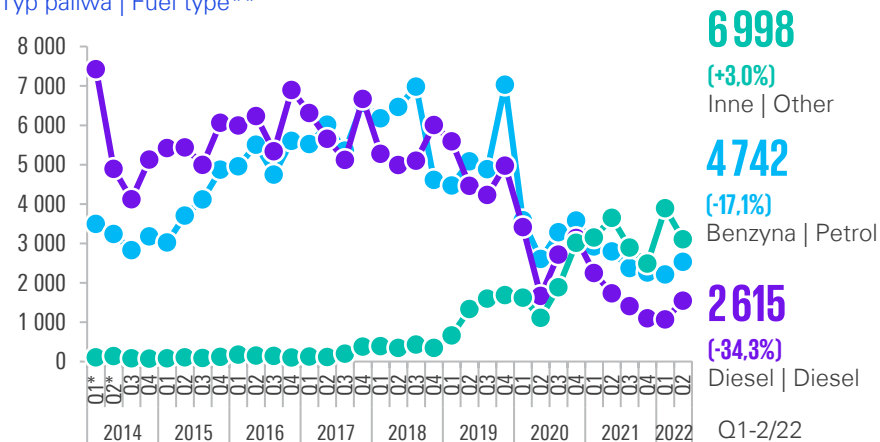


# Rejestracje nowych SO – segment D (w szt.) New PC registrations – segment D (in units)

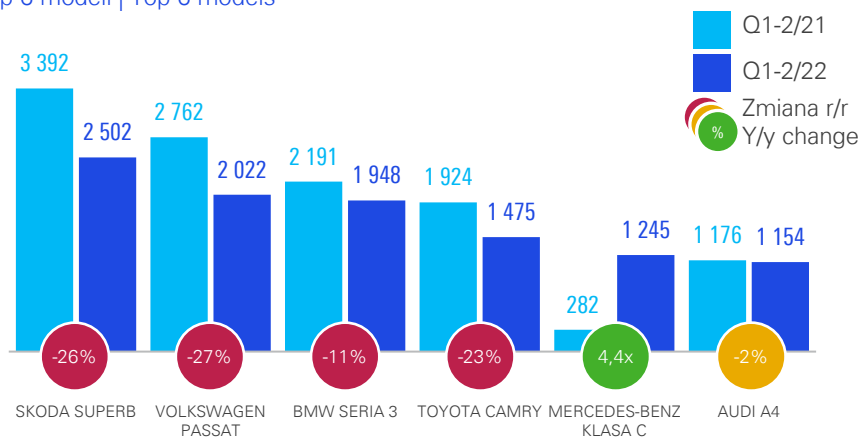
Rejestracje ogółem | Total registrations



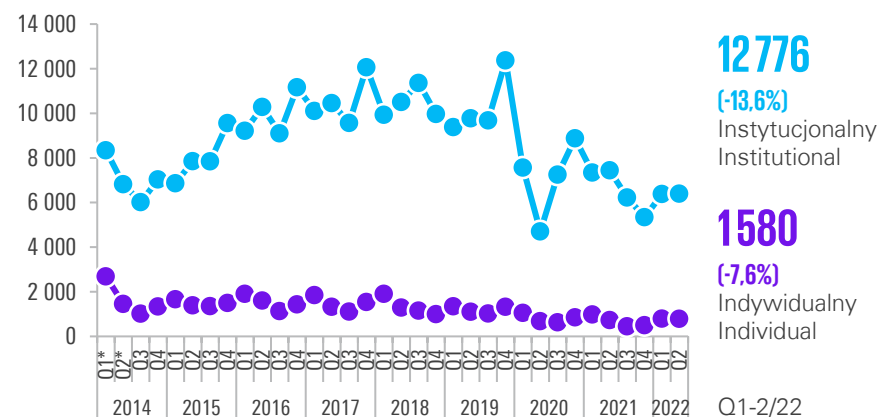
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

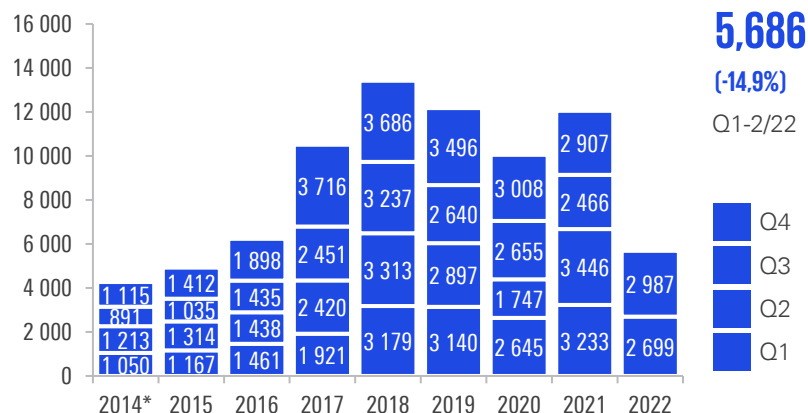


\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

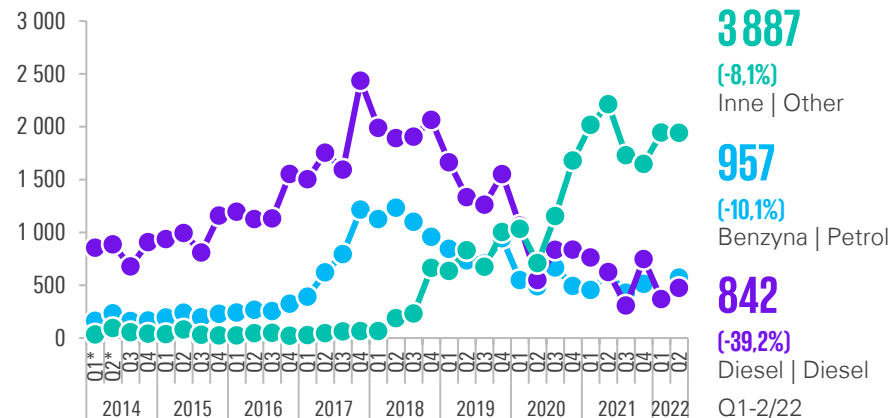


# Rejestracje nowych SO – segment E (w szt.) New PC registrations – segment E (in units)

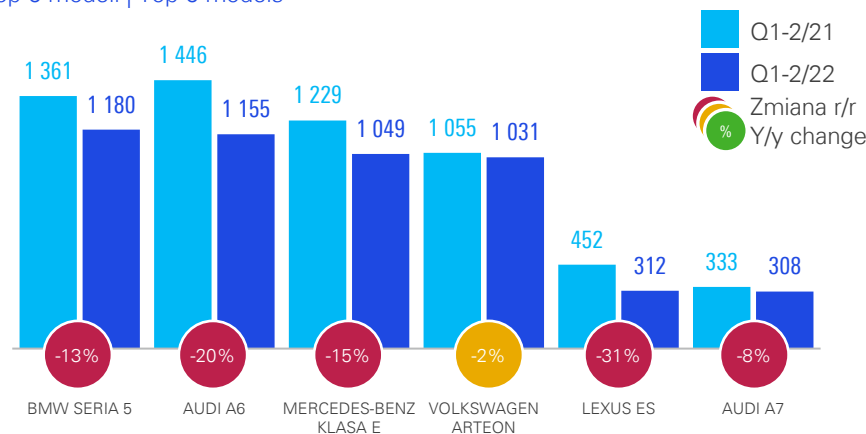
Rejestracje ogółem | Total registrations



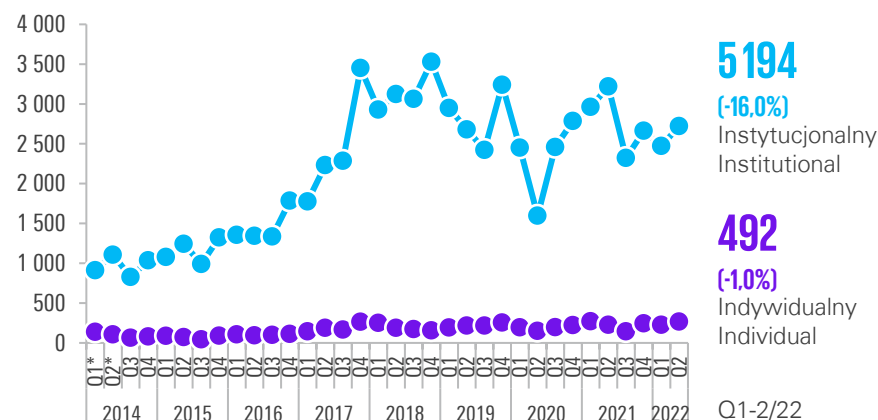
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



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

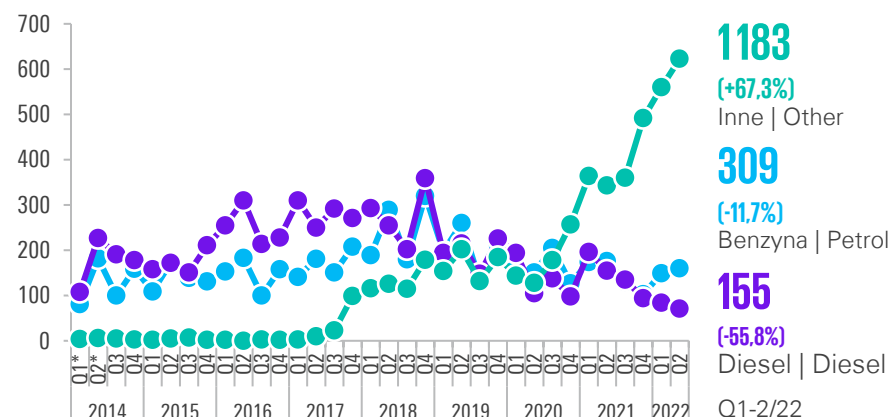


# Rejestracje nowych SO – segment F (w szt.) New PC registrations – segment F (in units)

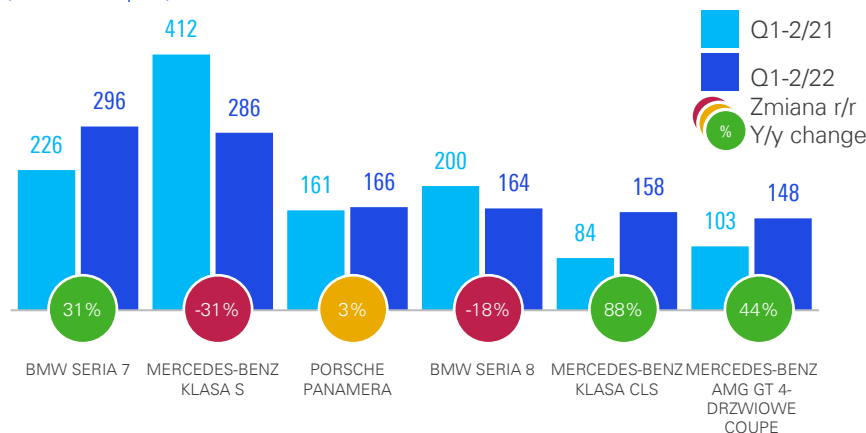
Rejestracje ogółem | Total registrations



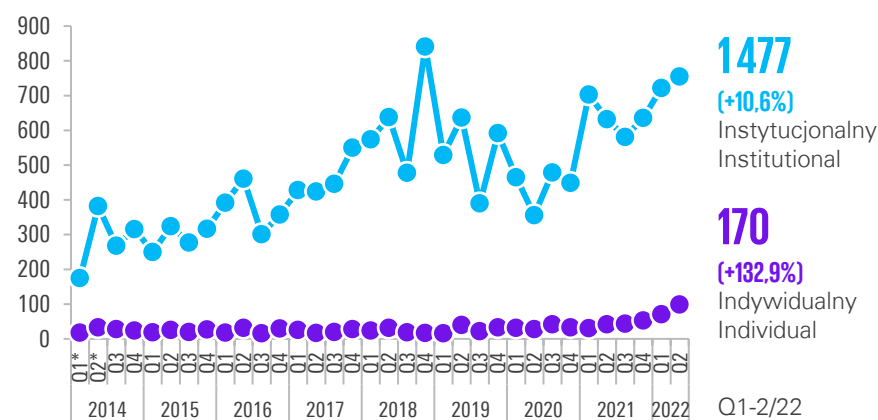
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



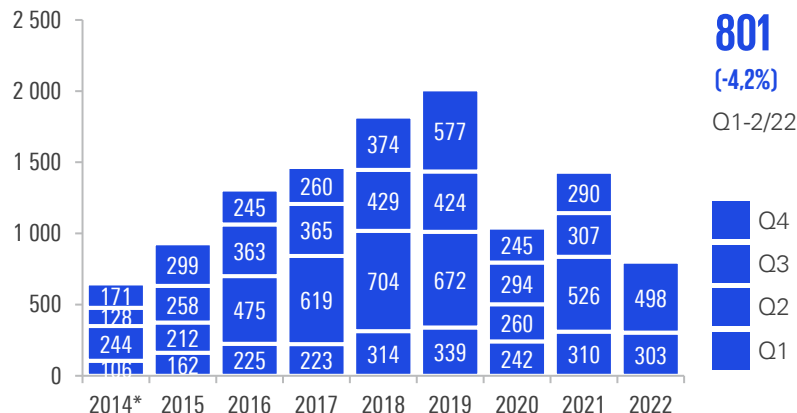
\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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



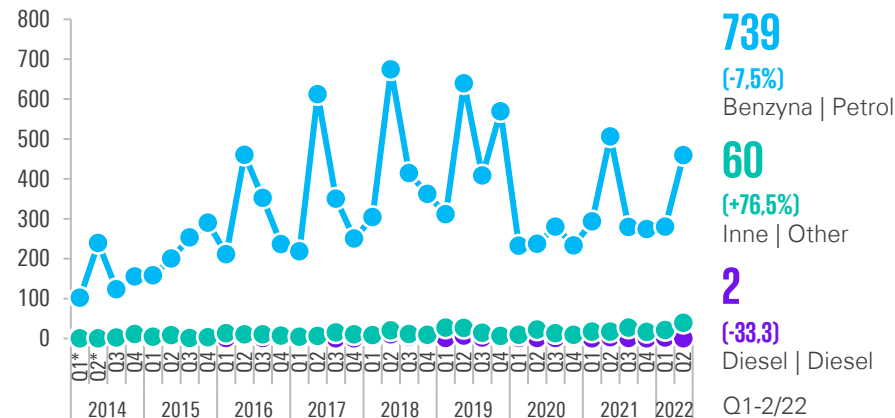
# Rejestracje nowych SO – sport & cabrio (w szt.)

## New PC registrations – sport & cabrio (in units)

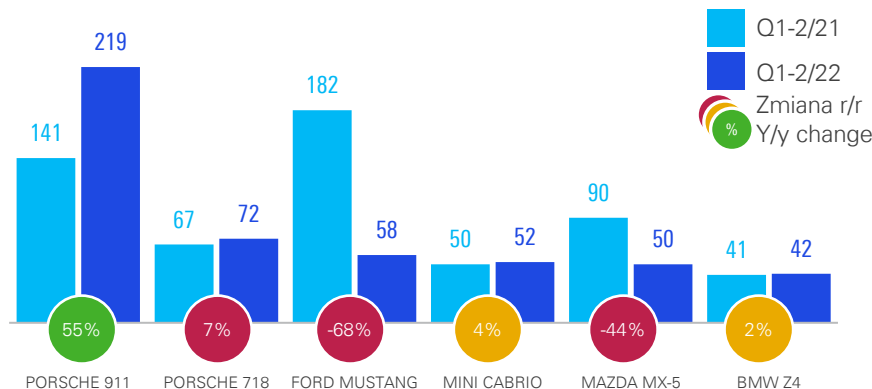
Rejestracje ogółem | Total registrations



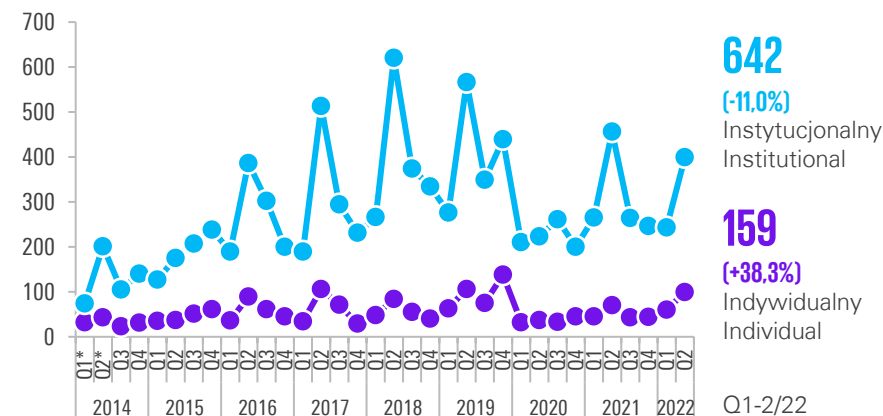
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



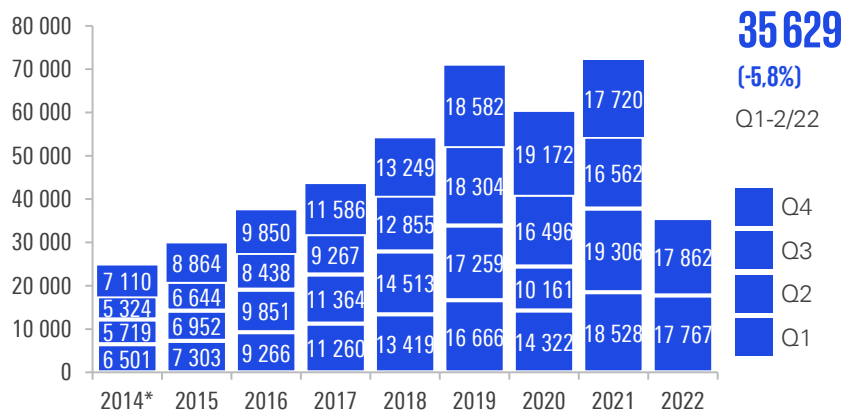
\*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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



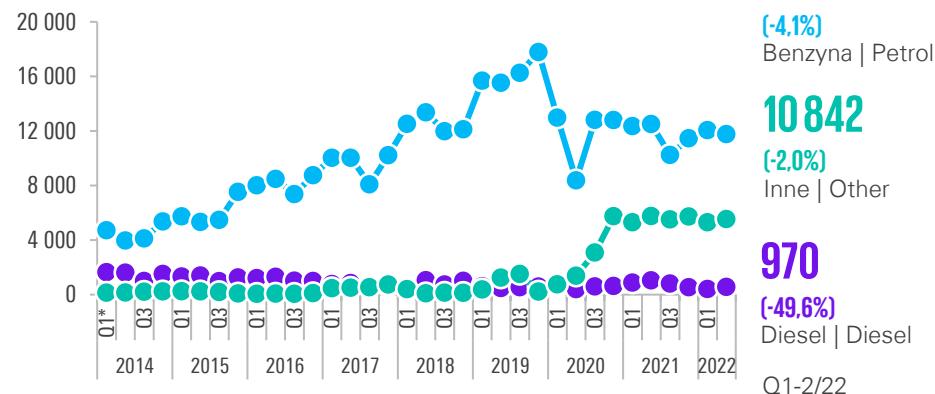
# Rejeestracje nowych SO – małe SUVy i crossovery (w szt.)

## New PC registrations – small SUV & crossover (in units)

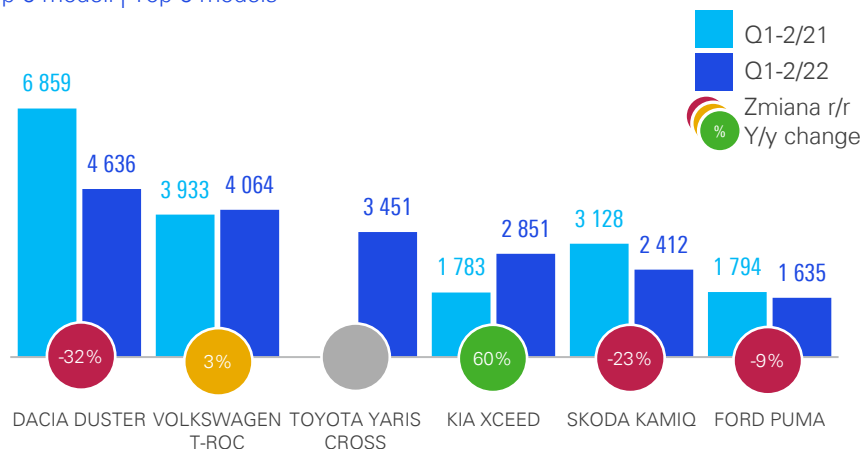
Rejeestracje ogółem | Total registrations



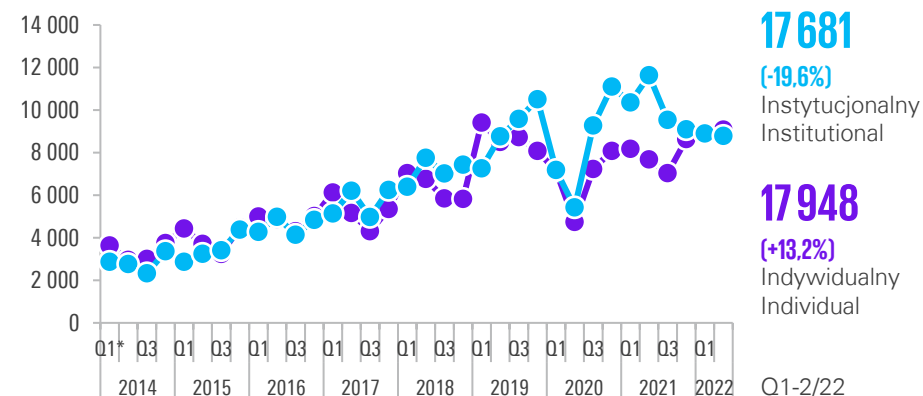
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



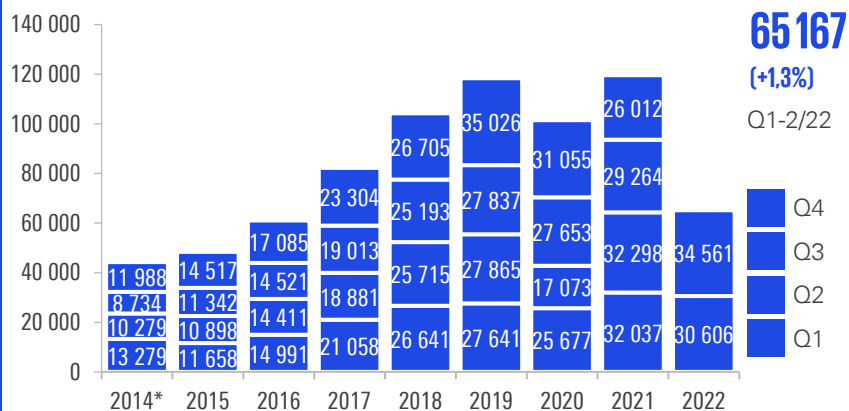
Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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



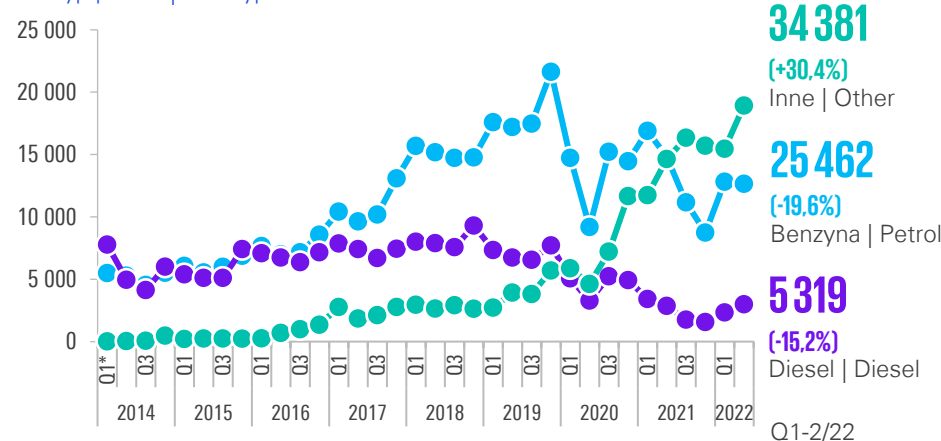


# Rejestracje nowych SO – średnie SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – midsize SUV & crossover (in units)

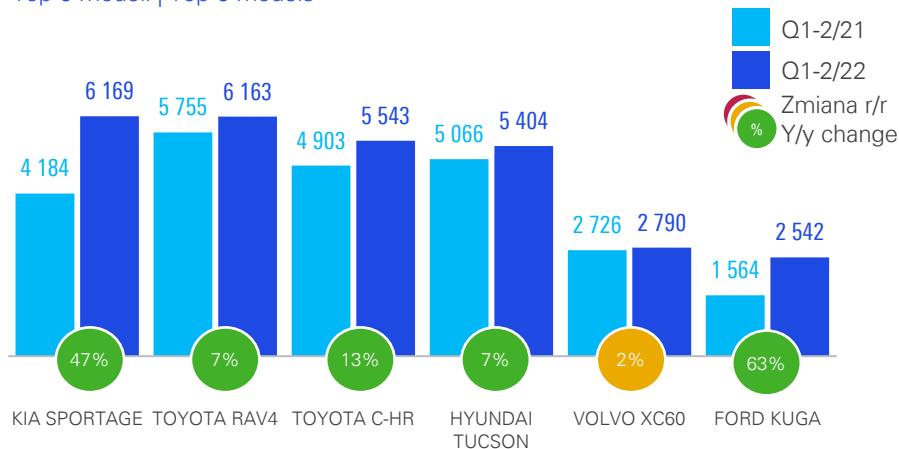
Rejestracje ogółem | Total registrations



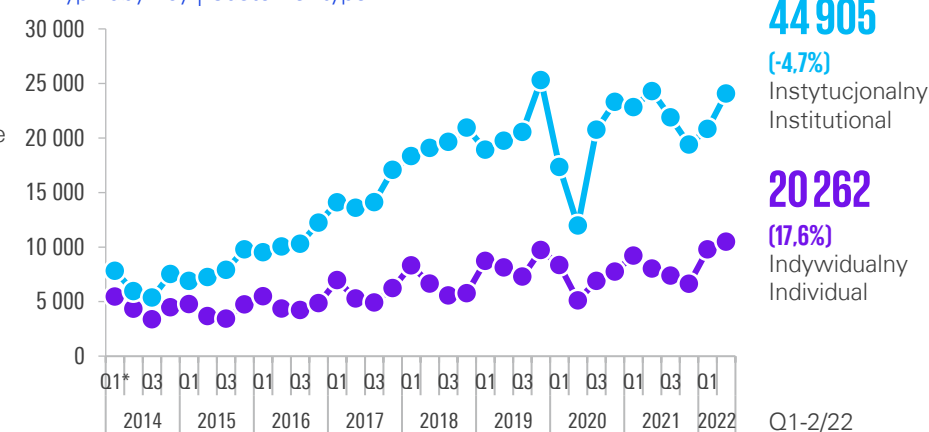
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

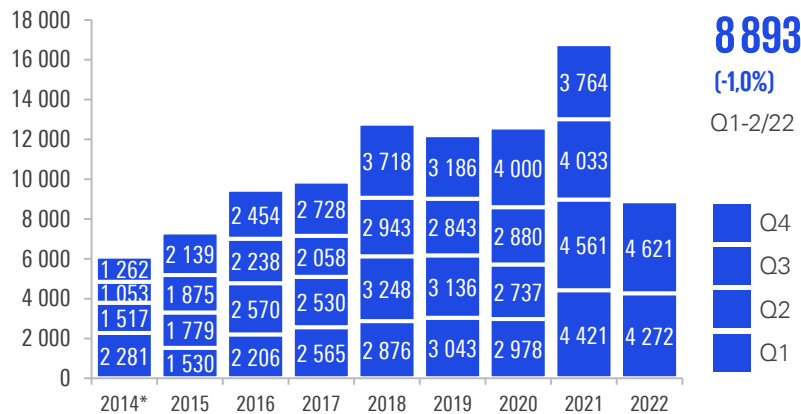


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

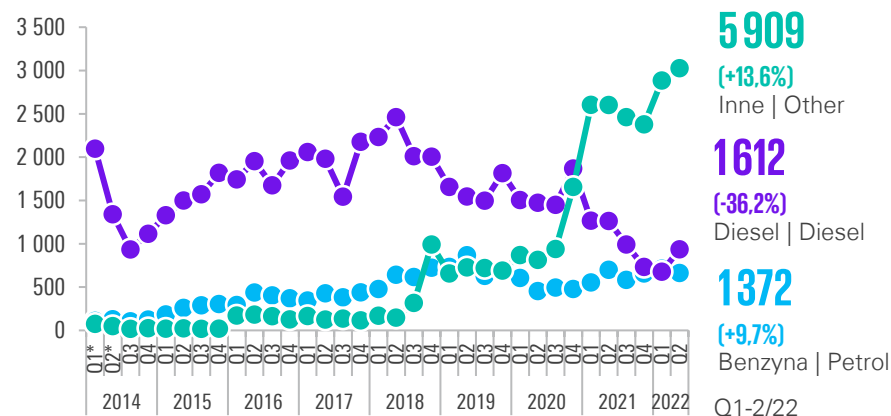


# Rejestracje nowych SO – duże SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – large SUV & crossover (in units)

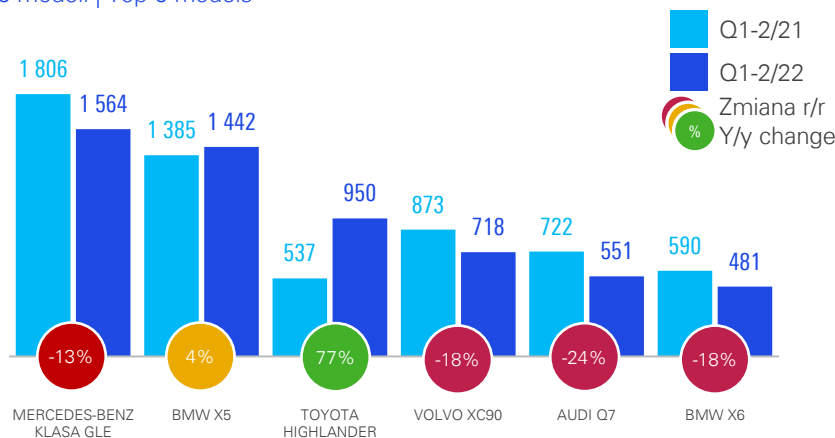
Rejestracje ogółem | Total registrations



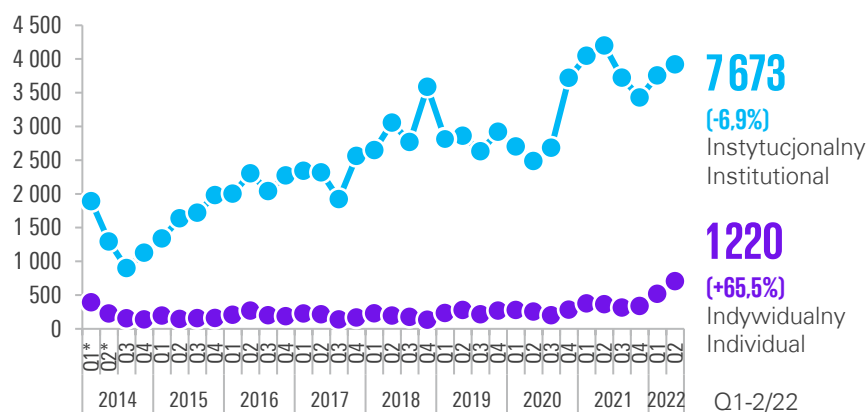
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

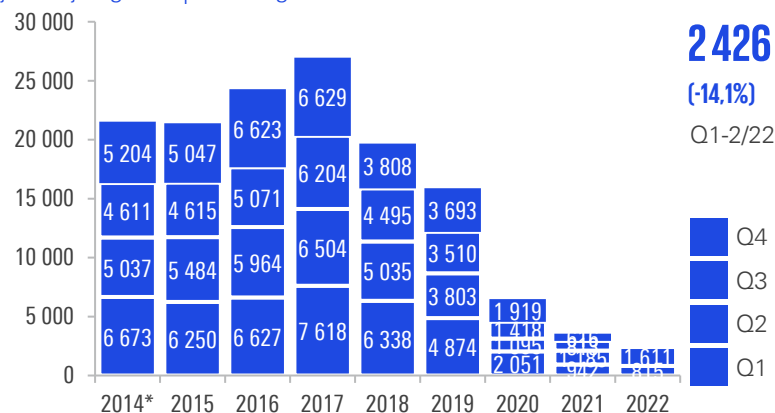


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

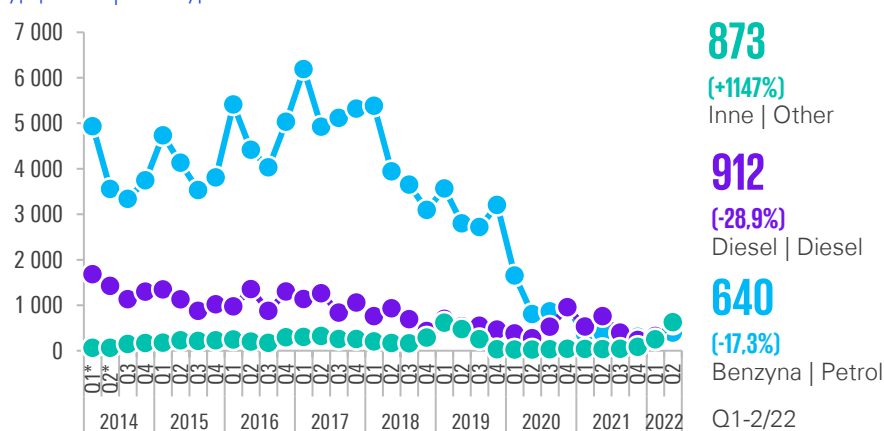


# Rejestracje nowych SO – małe/średnie MPV (w szt.) New PC registrations – small/midsize MPV (in units)

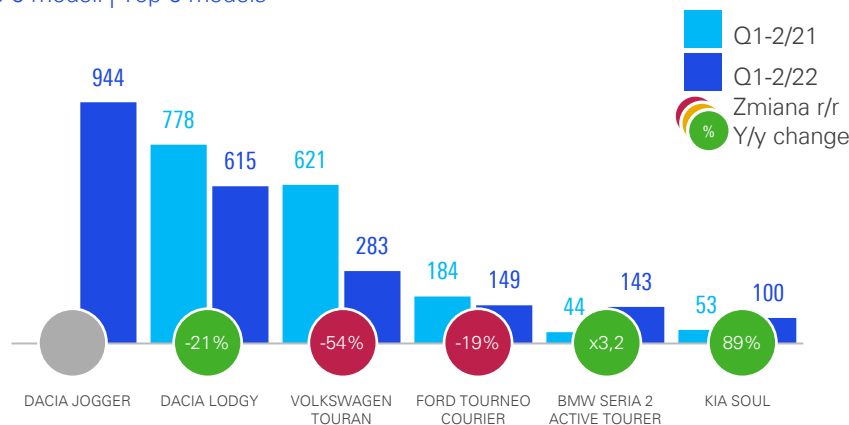
Rejestracje ogółem | Total registrations



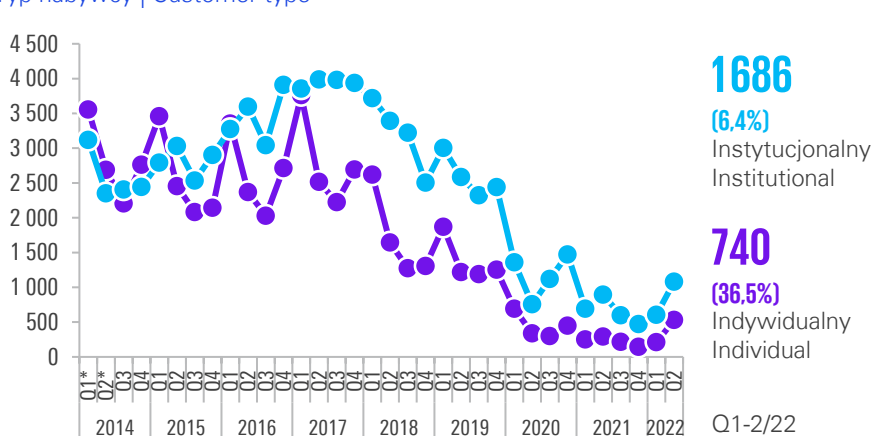
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

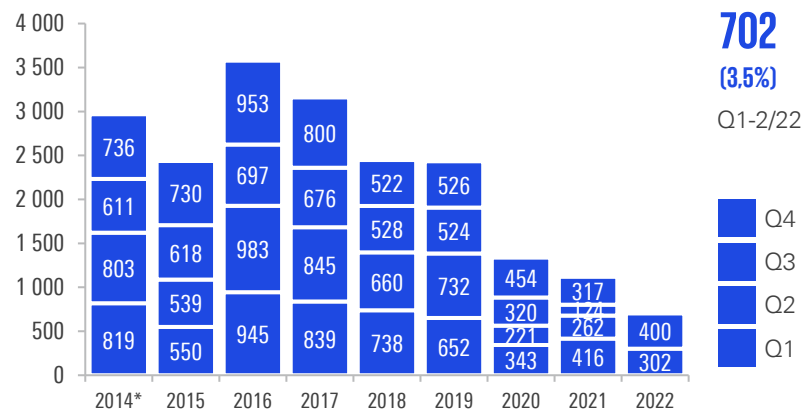


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

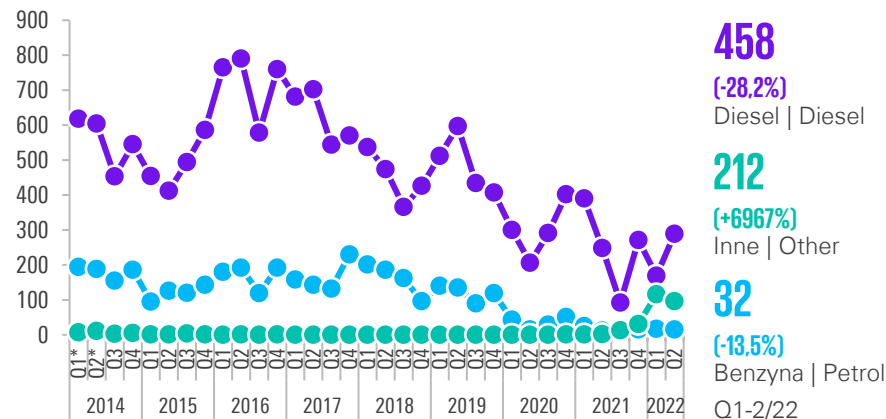


# Rejestracje nowych SO – duże MPV (w szt.) New PC registrations – large MPV (in units)

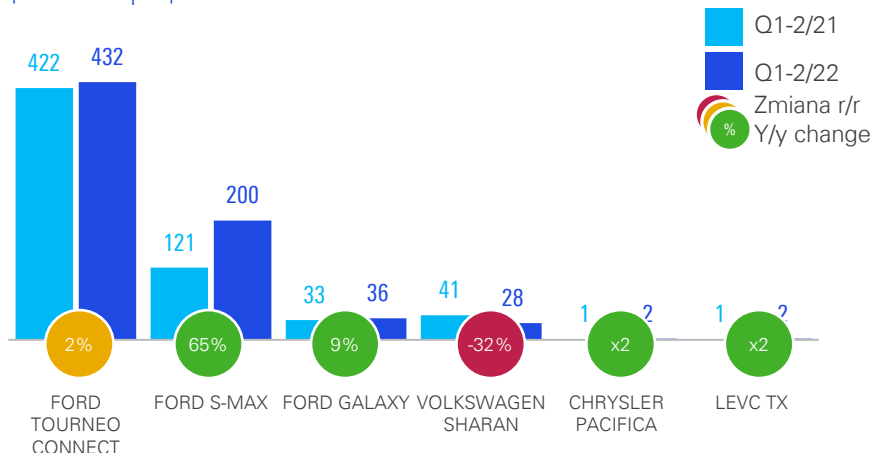
Rejestracje ogółem | Total registrations



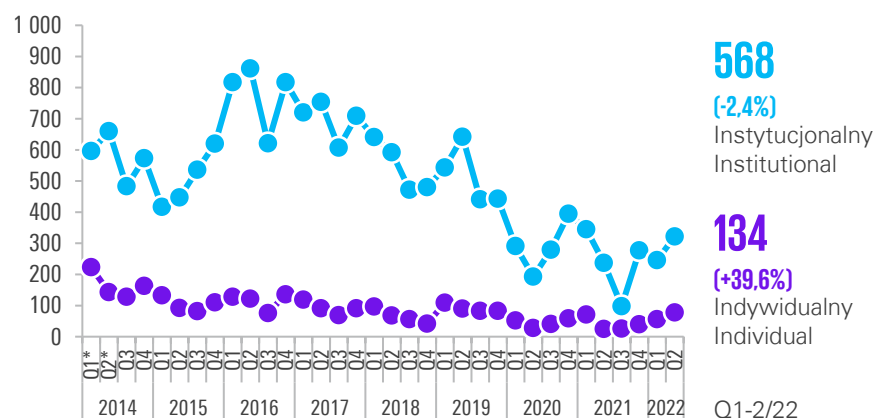
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

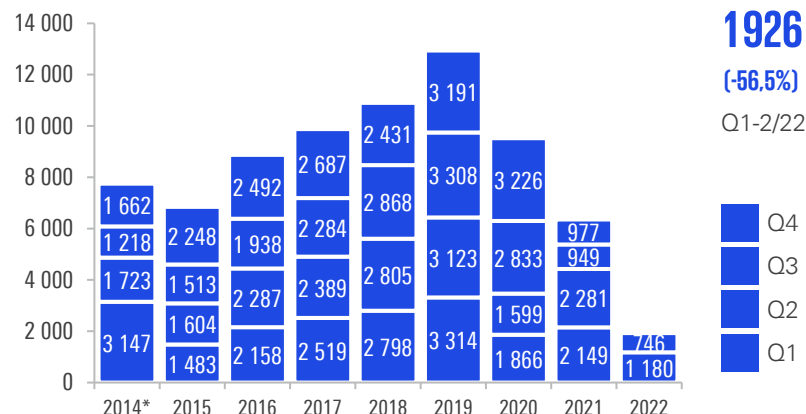


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

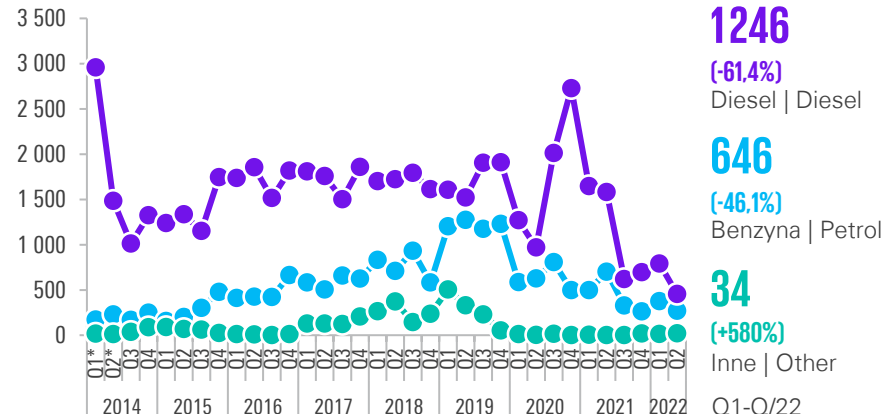


# Rejestracje nowych SO – kombivan (w szt.) New PC registrations – kombivan (in units)

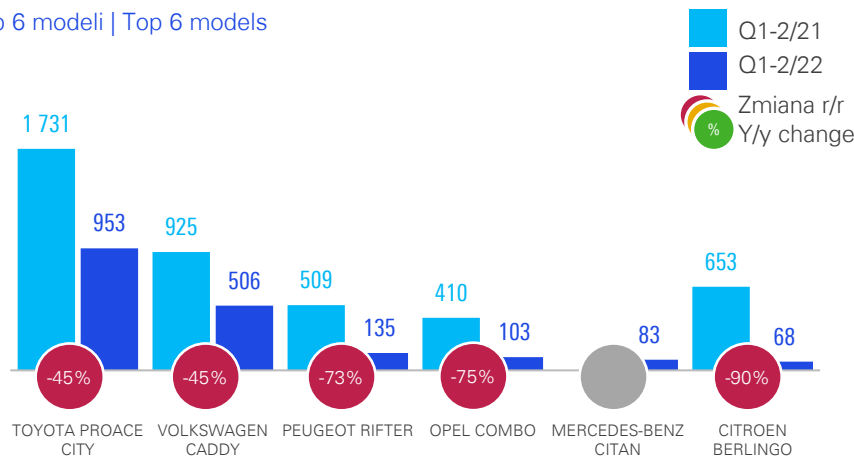
Rejestracje ogółem | Total registrations



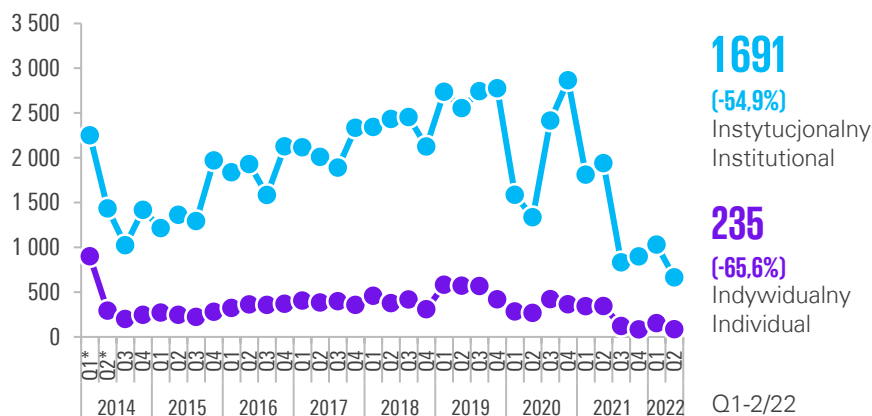
Typ paliwa | Fuel type\*\*



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

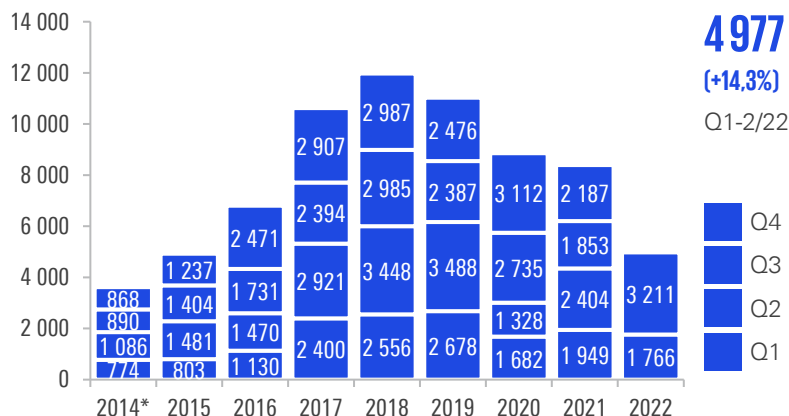


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

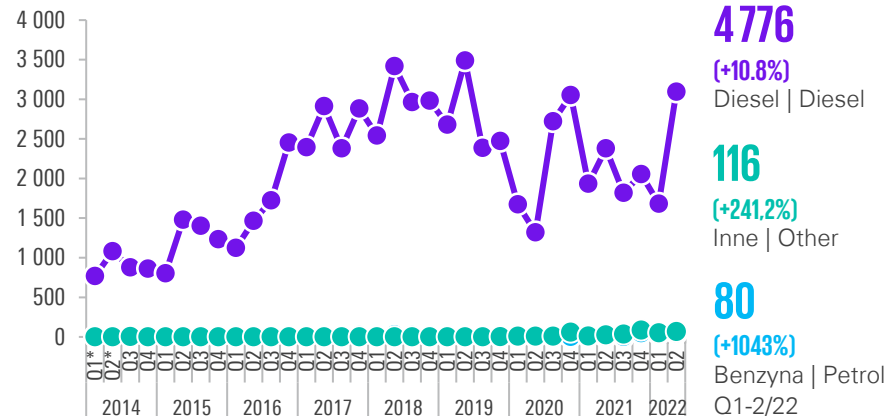


# Rejestracje nowych SO – minibus (w szt.) New PC registrations – minibus (in units)

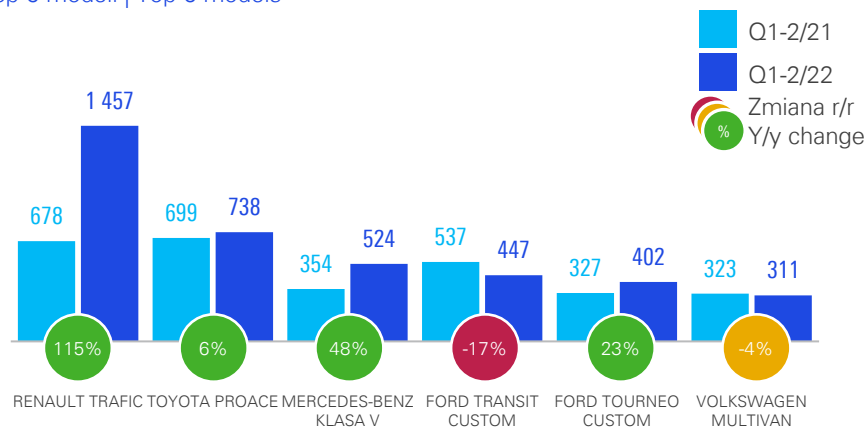
Rejestracje ogółem | Total registrations



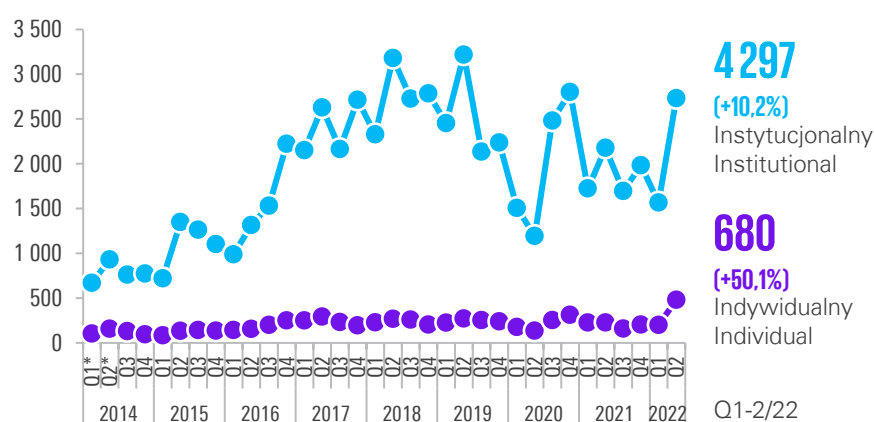
Typ paliwa | Fuel type\*\*



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)



# Rynek motoryzacyjny w Polsce

## Automotive retail in Poland



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



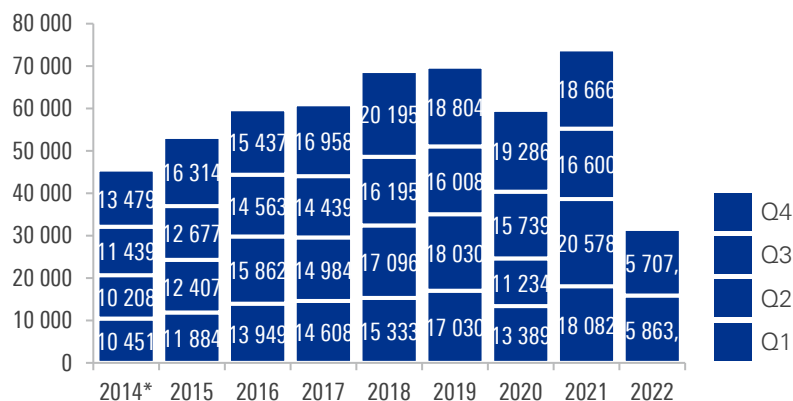
# Rejeestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

**31 570** (-18,3%) Q1-2/22

Po rekordowo dobrym ubiegłym roku na rynku samochodów dostawczych, wolumen liczby rejestracji w I półroczu 2022 roku zmniejszył się o 18,3% r/r i wyniósł 31,6 tys. szt. Spadła sprzedaż zarówno pojazdów z napędami diesla (-20,1% r/r), jak i benzynowymi (-7,9% r/r). Wzrost odnotowano natomiast w grupie napędów alternatywnych (+137,5% r/r). Spadek liczby rejestracji dotyczył zarówno klientów indywidualnych (-3,7% r/r), jak i klientów instytucjonalnych (-20,7% r/r).

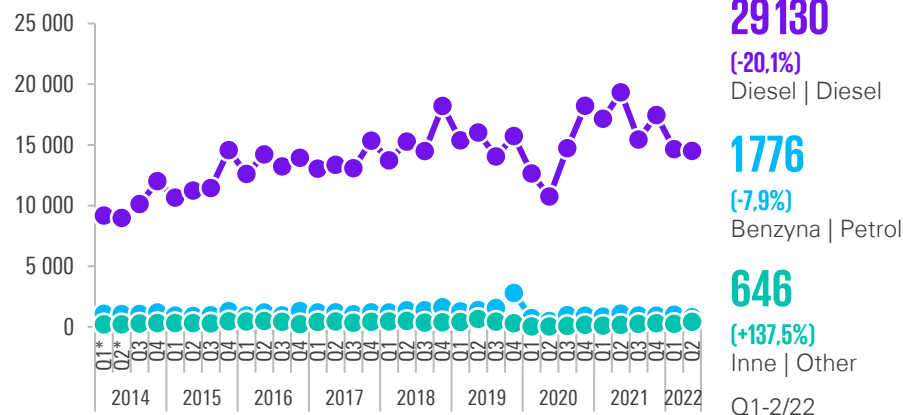
After a record-breaking last year on the commercial vehicle market, the sales volume in the first six months of 2022 decreased by 18,3% y/y and amounted to 31.6 thousand units. Declines were noted in both diesel (-20,1% y/y) and petrol drives (-7,9% y/y). An increase was noted in the number of registrations of alternative drives (+137% y/y). Fewer registrations of commercial vehicles were recorded both in the segment of institutional (-20,7% y/y) and individual clients (-3,7% y/y).

## Rejeestracje ogółem | Total registrations

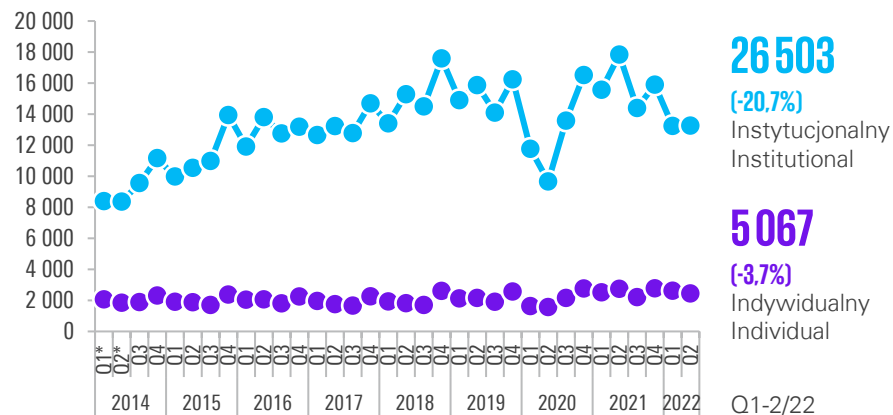


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | \*Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

## Typ paliwa | Fuel type\*\*



## Typ nabywcy | Customer type

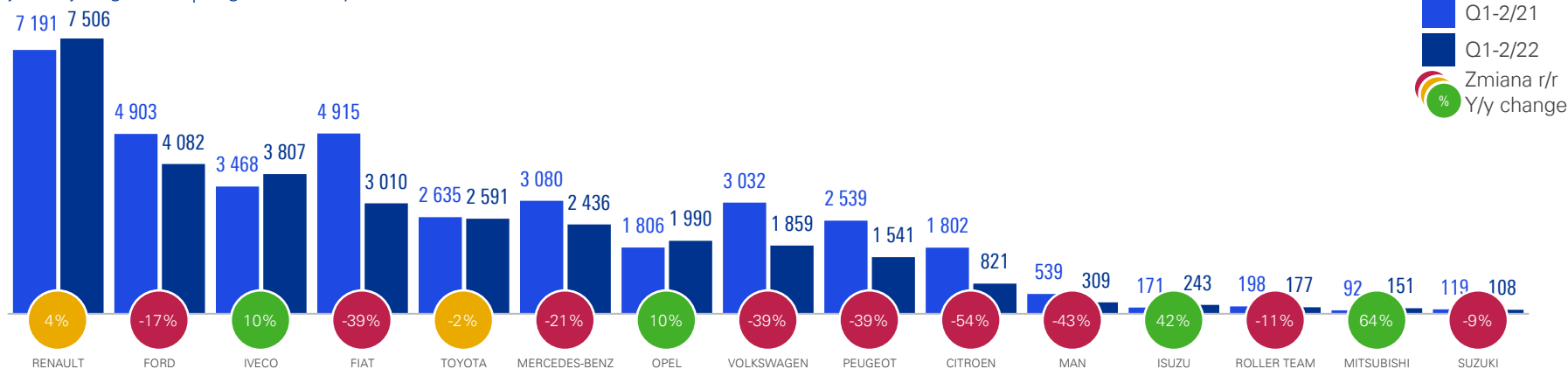




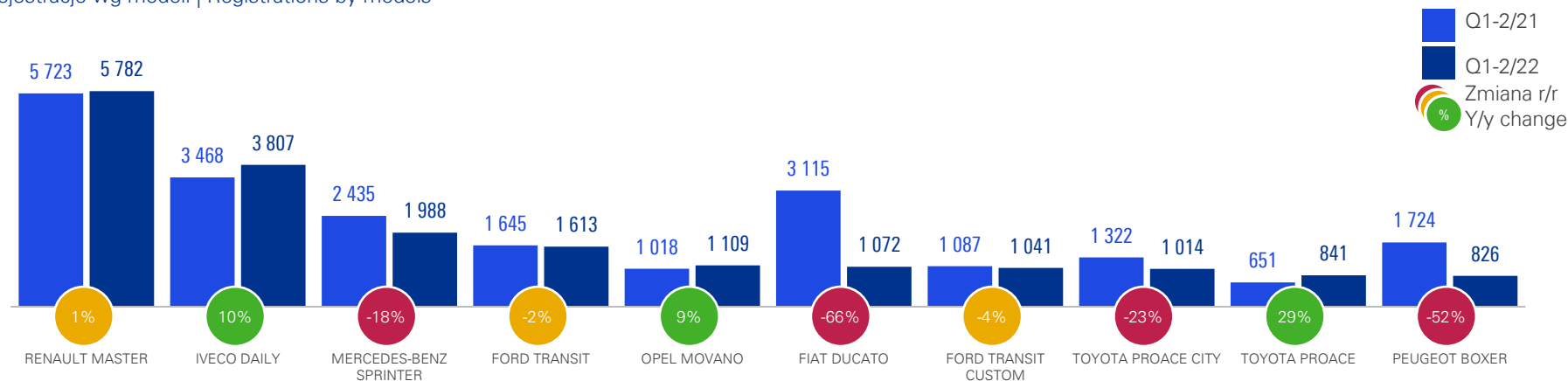


# Rejestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Rejestracje wg modeli | Registrations by models



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



# Rynek motoryzacyjny w Polsce

## Automotive retail in Poland



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



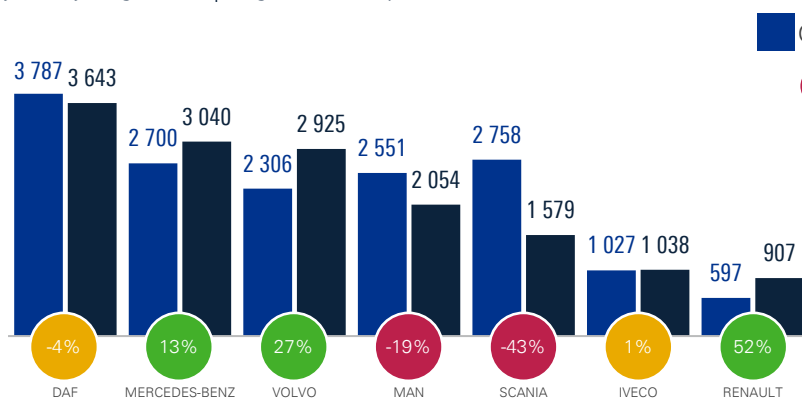
# Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

**15 610 (-2,5%)** Q1-2/22

W całym 2021 roku rynek nowych samochodów ciężarowych powiększył się o przeszło połowę. I półrocze 2022 roku przyniosło spowolnienie, z liczbą rejestracji 15,6 tys., niższą o 2,5% r/r. Niezmiennie najpopularniejszą marką, mimo spadku wolumenu sprzedaży okazała się DAF (3,7 tys. szt., -4% r/r). Największy wzrost w I półroczu odnotowała marka Renault (+52% r/r), a najgłębszy spadek Scania (-43% r/r).

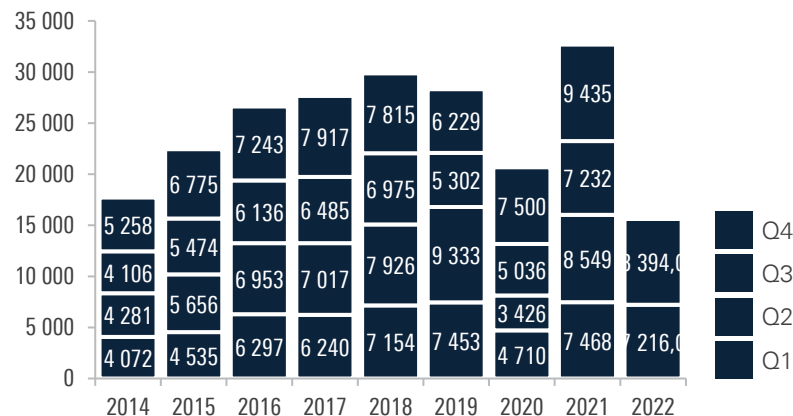
Throughout 2021, new CVs market has grown by more than a half. The first six months of 2022 brought a slowdown, with the number of registrations 15.6 thousands, by 2,5% less y/y. DAF remained the most popular brand, despite the drop in sales volume (3.7 thousand units, -4% y/y). The highest increase in the first half of the year was recorded by Renault (+52% y/y), and the largest drop was recorded by Scania (-43% y/y).

## Rejestracje wg marek | Registrations by brands

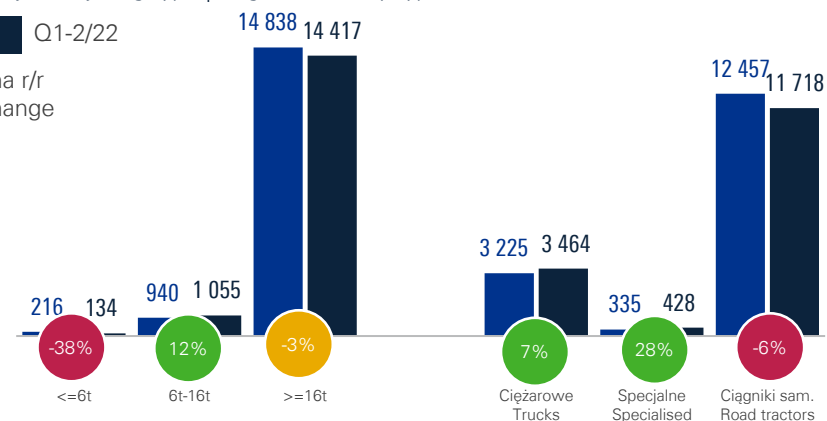


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y  
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

## Rejestracje ogółem | Total registrations



## Rejestracje wg typu | Registrations by type

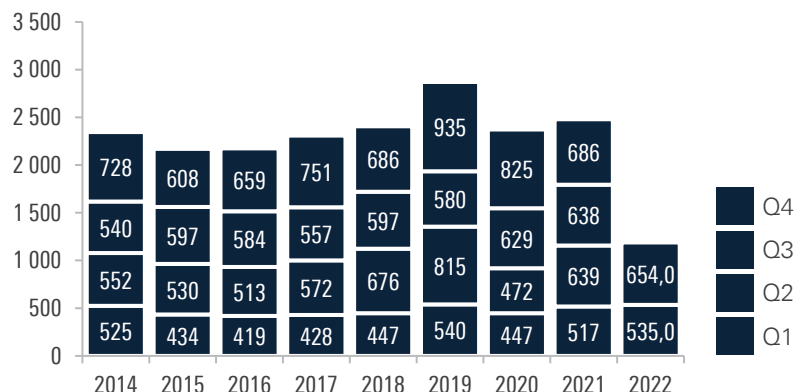




# Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

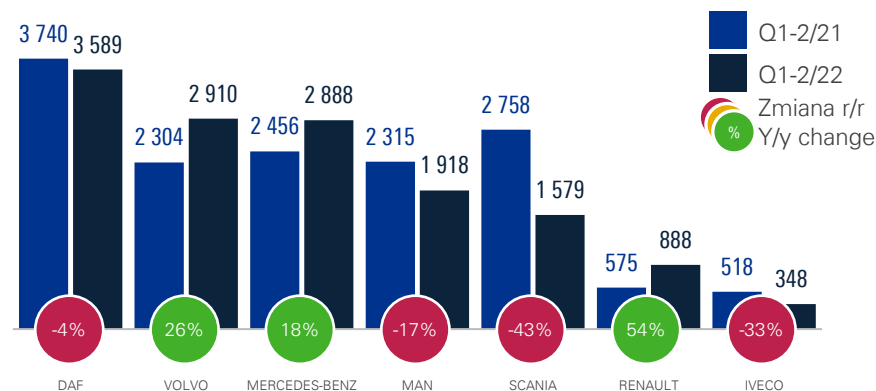
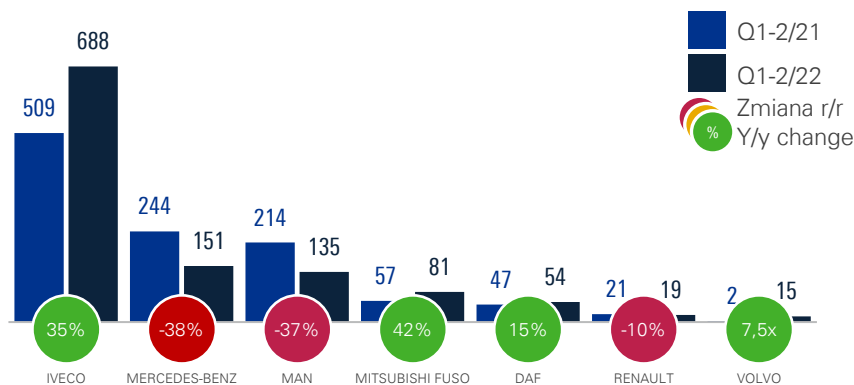
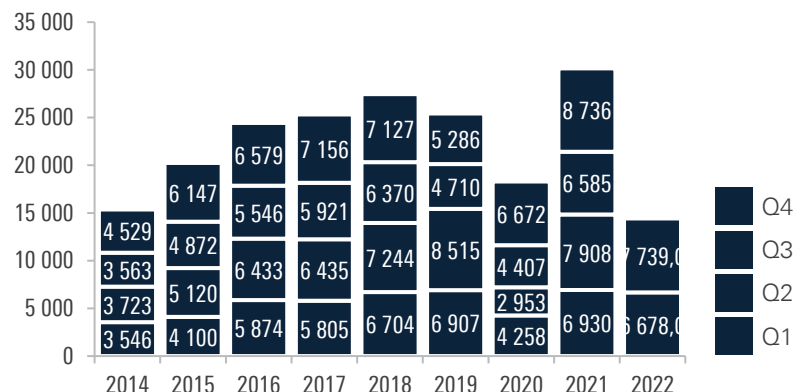
3,5t<DMC<16t | 3.5t<GVW<16t

**1189 (+2,9%)** Q1-2/22



DMC>=16t | GVW>=16t

**14 417 (-2,8%)** Q1-2/22



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)



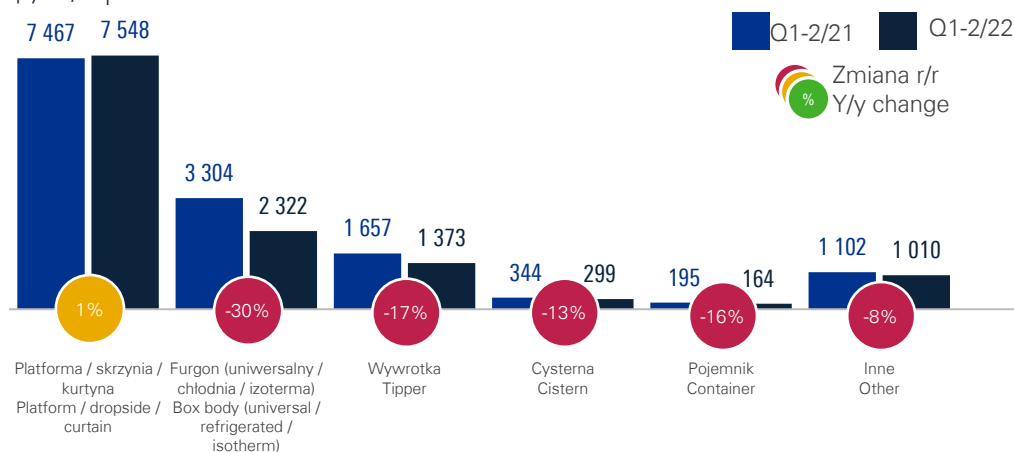
# Rejestracje nowych przyczep i naczep > 3,5t (w szt.) New trailers & semi-trailers > 3.5t registrations (in units)

## 14 109 (-8,0%) Q1-2/22

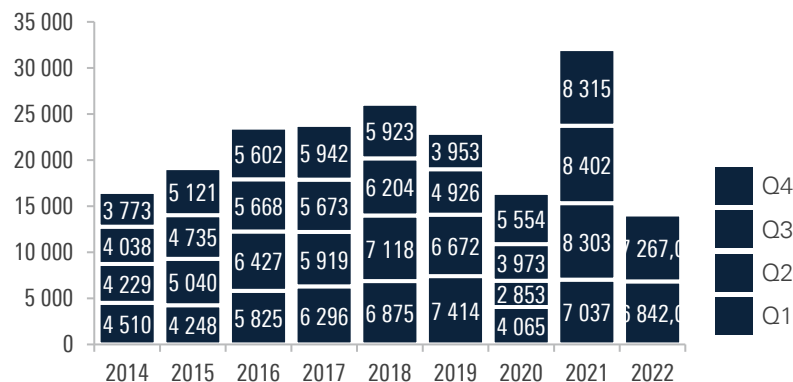
W 2021 roku liczba rejestracji nowych przyczep i naczep niemal się podwoiła i osiągnęła rekordowy poziom. I półrocze 2022 roku przyniosło 14,1 tys. nowych rejestracji, czyli o 8% mniej r/r. W grupie naczep wzrósł wolumen sprzedaży wyłącznie naczep skrzyniowych (+1% r/r). Inaczej było w przypadku przyczep, gdzie konstrukcje skrzyniowe odnotowały 4% spadek. Mimo spadku liczby rejestracji w I połowie 2022 roku, liderem rynku pozostaje marka Schmitz Cargobull (2,9 tys., -23% r/r).

In 2021, the number of registrations of new trailers & semi-trailers almost doubled and reached a record-high level. The H1 2022 brought 14,1 thousand new registrations, 8% less y/y. Platform construction was the only type of semi-trailers, that achieved higher sales volume (+1% y/y). Among trailers, platform type recorded 4% decline. Schmitz Cargobull remained a market leader, despite a drop in the volume of registrations in Q2 2022 (2,9 thousand, -23% y/y).

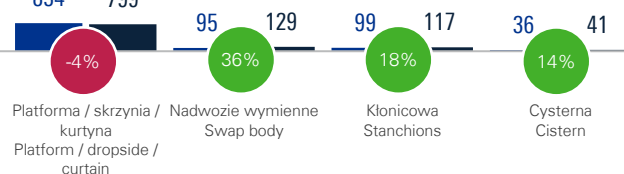
Naczepy > 3,5t | Semi-trailers > 3.5t



Rejestracje ogółem | Total registrations



Przyczepy > 3,5t | Trailers > 3.5t

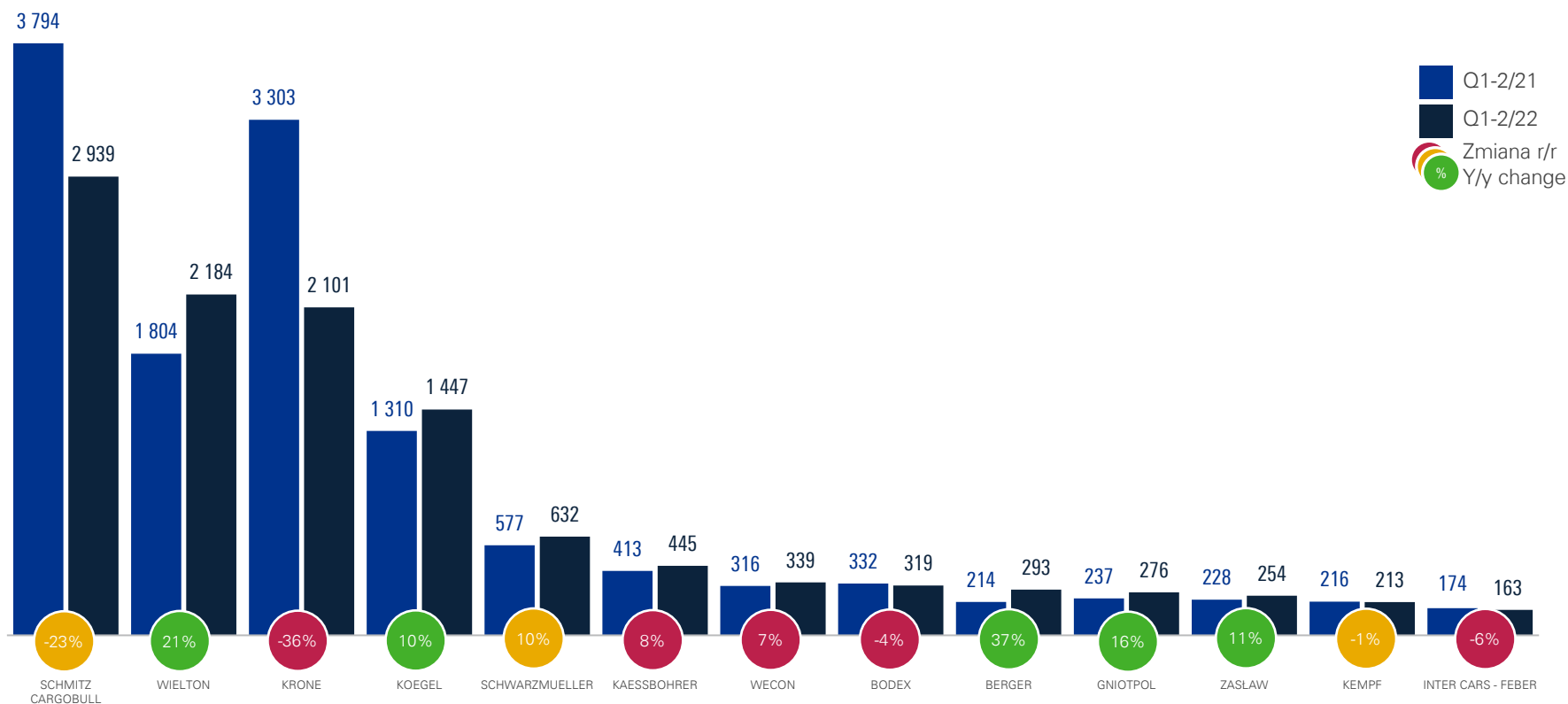


Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują czasowych rejestracji | All changes calculated y/y. Temporary registrations excluded.  
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



# 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)



# Rynek motoryzacyjny w Polsce

## Automotive retail in Poland



Autobusy > 3,5t  
Buses > 3.5t



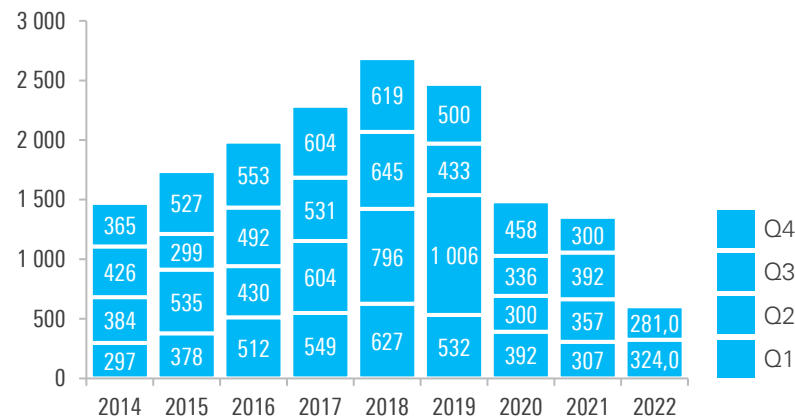
# Rejestracje nowych autobusów > 3,5t (w szt.) New buses & coaches > 3.5t registrations (in units)

## 605 (-8,9%) Q1-2/22

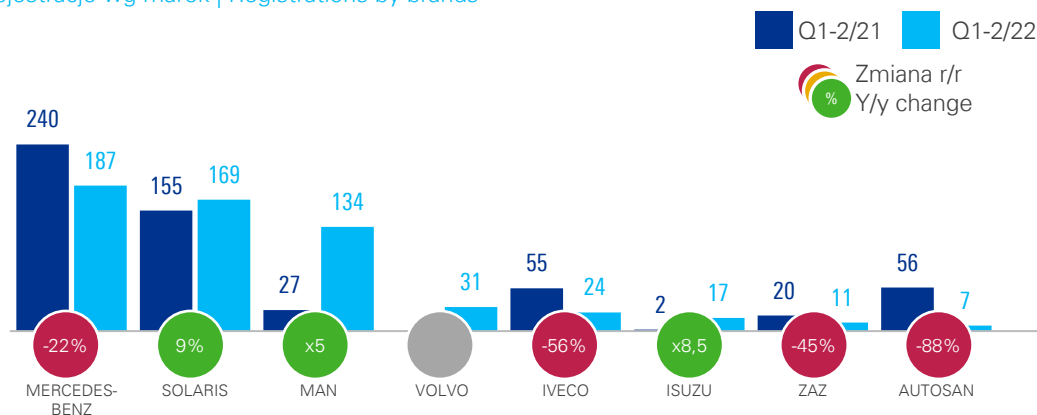
I półrocze 2022 roku przyniosło spadek liczby rejestracji autobusów o 8,9% do 605 szt. Wśród marek autobusów na pozycji lidera pomimo 22% r/r procentowego spadku liczby rejestracji znalazł się Mercedes-Benz. Warto zwrócić uwagę na wysoki (4,9x wzrost) marki Man. Najpopularniejszym typem konstrukcji stały się autobusy miejskie, wyprzedzając po wzroście liczby rejestracji o 15% konstrukcje Mini.

H1 2022 recorded decrease by 8,9% in the number of buses & coaches registrations and amounted to 605 units. Among the bus brands, Mercedes-Benz was in the leading position despite a 22% drop in the number of registrations y/y. It is worth noting the high increase (4.9x) of the Man brand. City buses have become the most popular type of construction, overtaking Mini type after 15% increase in the volume of registrations.

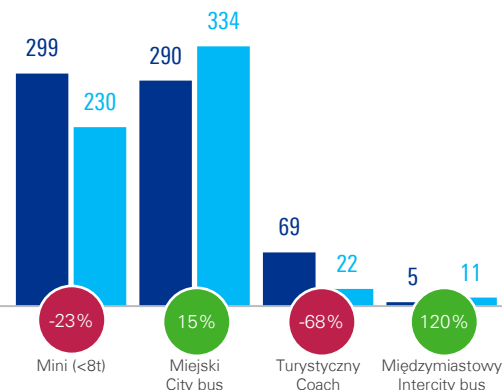
Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Rejestracje wg typu | Registrations by type



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





# Rynek motoryzacyjny w Polsce

## Automotive retail in Poland



Jednoślady  
Powered two-wheelers



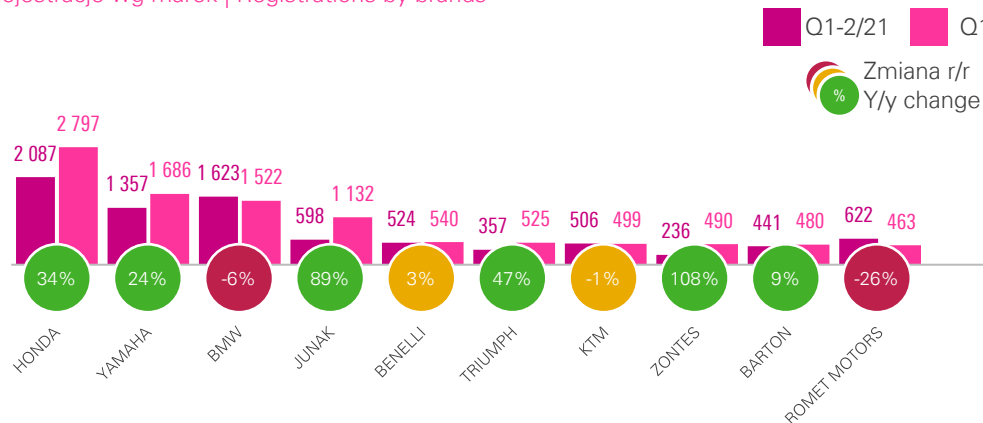
# Rejestracje nowych motocykli (w szt.) New motorcycles registrations (in units)

**14 488 (+18,4%)** Q1-2/22

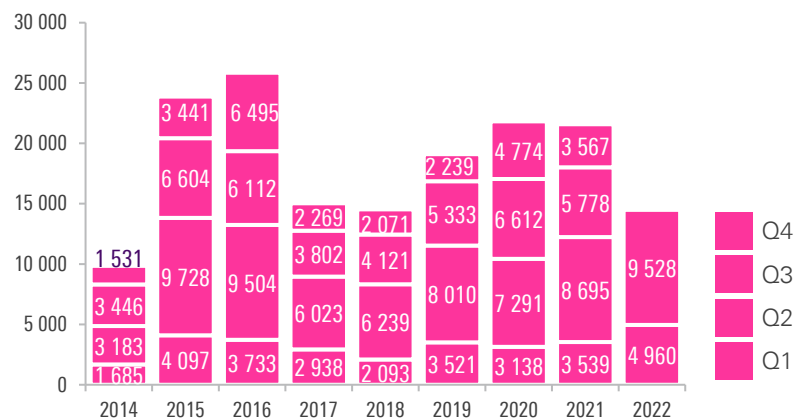
II kwartał 2022 roku przyniósł najlepszy od siedmiu lat wynik sprzedażowy na rynku motocykli. W całym pierwszym półroczu zarejestrowano – 14,5 tys. szt., o 18,4% więcej niż w analogicznym okresie 2021 roku. Najpopularniejsza marka motocykli, czyli Honda odnotowała 34% więcej rejestracji niż w I półroczu 2021 roku. Największy wzrost zanotował Zontes (+108% r/r). Wzrostem zainteresowania cieszyły się motory typu tourist (42% r/r) i big scooter (42% r/r).

2022 brought the best sales result for Q1 on the motorcycle market in seven years. In the whole first half of the year number of registrations increased by 18,4% y/y to 14.4 thousand. The most popular motorcycle brand, Honda, recorded 34% increase in registrations compared to H1 2021. The highest growth was noted by Zontes brand (+108% y/y). Tourist (42% y/y) and Big Scooter (42% y/y) were the types of motorcycles, that enjoyed largest increase of interest.

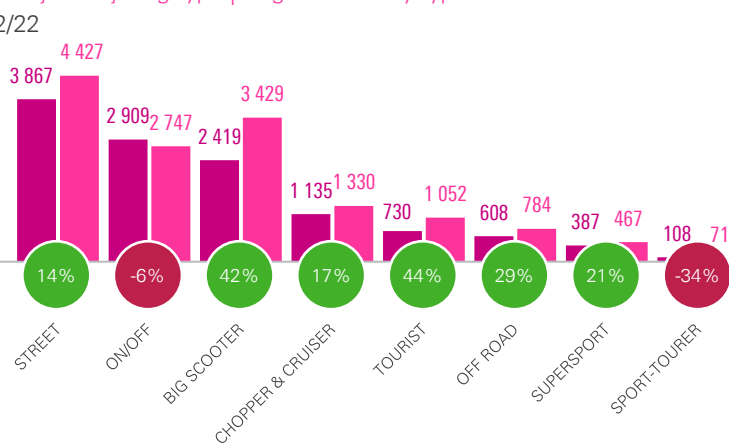
## Rejestracje wg marek | Registrations by brands



## 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)



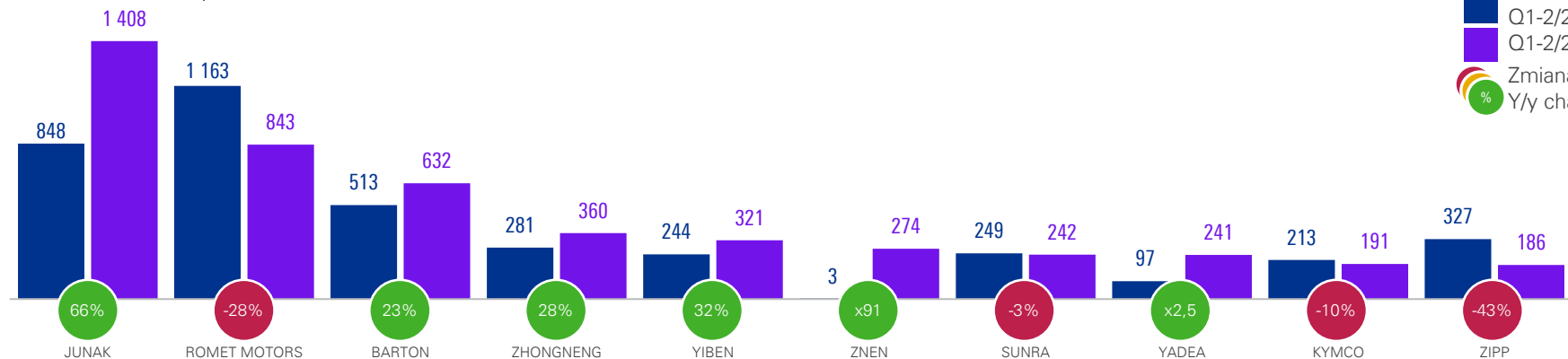
# Rejestracje nowych motorowerów (w szt.) New mopeds registrations (in units)

**6 081 (+3,2%)** Q1-2/22

W pierwszym półroczu 2022 roku wolumen rejestracji motorowerów osiągnął 6,1 tys. szt., czyli o 3,2% więcej r/r. Nowych motorowerów wciąż jednak przybywa o ponad połowę mniej niż przed pandemią. 66% wzrost liczby rejestracji pozwolił marce Junak utrzymać w tym roku miano lidera rynku motorowerów w Polsce. Wśród najpopularniejszych uwagę zwraca spadek Romet Motors (-26% r/r). Wszystkie inne marki odnotowały wzrost.

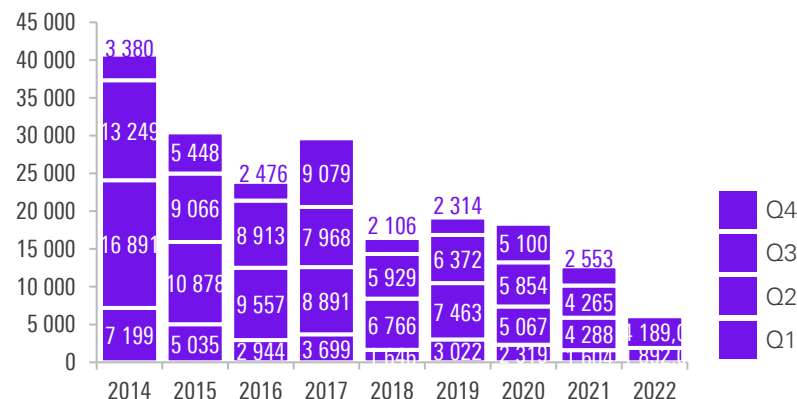
In the first half of the year the moped market reached an increase in the number of registrations by 3,2% y/y. Still, the number of new mopeds is by more than a half lower compared to the pre pandemic level. The 66% increase in the number of registrations allowed the Junak brand to maintain the title of the leader of the moped market in Poland this year. Among the most popular, the decline in Romet Motors (-26% y/y) is worth noting. All other brands saw an increase.

## 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





# **Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce**

## **Automotive financial services in Poland**

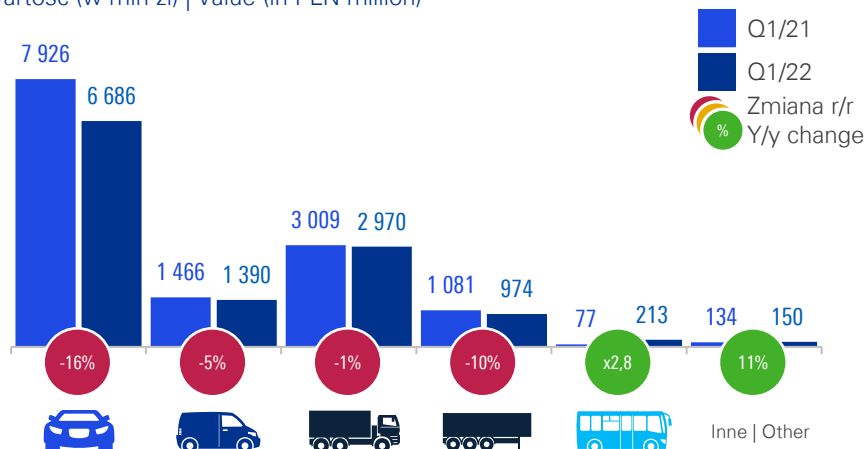
# Aktywa motoryzacyjne przekazane w leasing Leased automotive assets

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

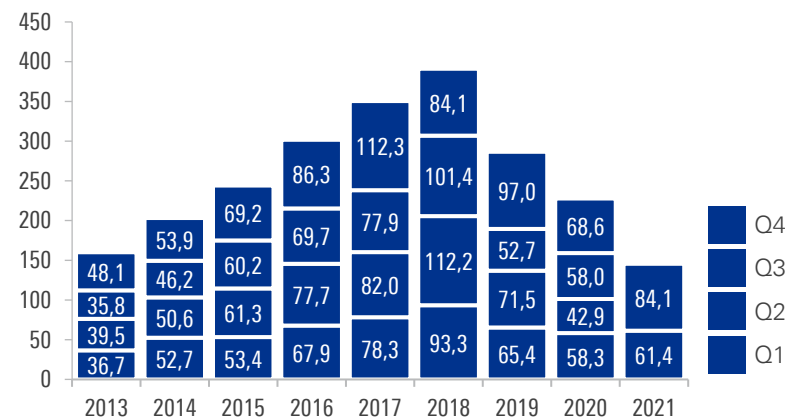
Dostępne dane za I połowę 2021 roku pokazują, że w leasing przekazano 145,5 tys. szt. aktywów motoryzacyjnych, czyli o 43,8% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku (dane dotyczą członków ZPL). Wartość netto aktywów motoryzacyjnych przekazanych w leasing w I kwartale 2022 spadła o 10% względem analogicznego okresu 2021 roku i wyniosła 12,4 mld zł. Wzrost wartości udzielonego leasingu odnotowano w kategorii autobusów, o 178% 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. Growth was recorded in the value of leased buses and coaches, by 178% y/y.

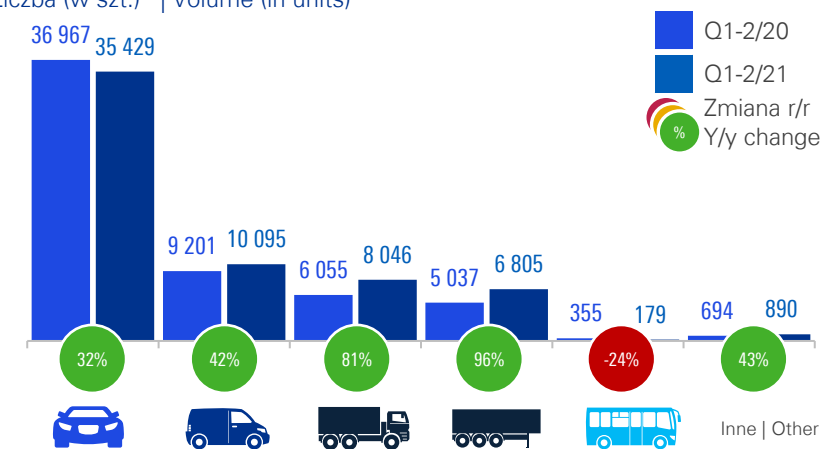
Wartość (w mln zł) | Value (in PLN million)



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



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



\*Dane obejmują tylko firmy członkowskie ZPL (bez doszacowań dla całości rynku). Wszystkie zmiany liczone r/r | Data only for ZPL members (estimate for the rest of the market not included). All changes calculated y/y  
Dane dotyczące liczby aktywów przekazanych w leasing publikowane są z opóźnieniem | Data on the number of leased assets are released with delay | Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ZPL

# Ubezpieczenia komunikacyjne – OC (w mln zł)

## Motor insurance – liability insurance (in PLN million)

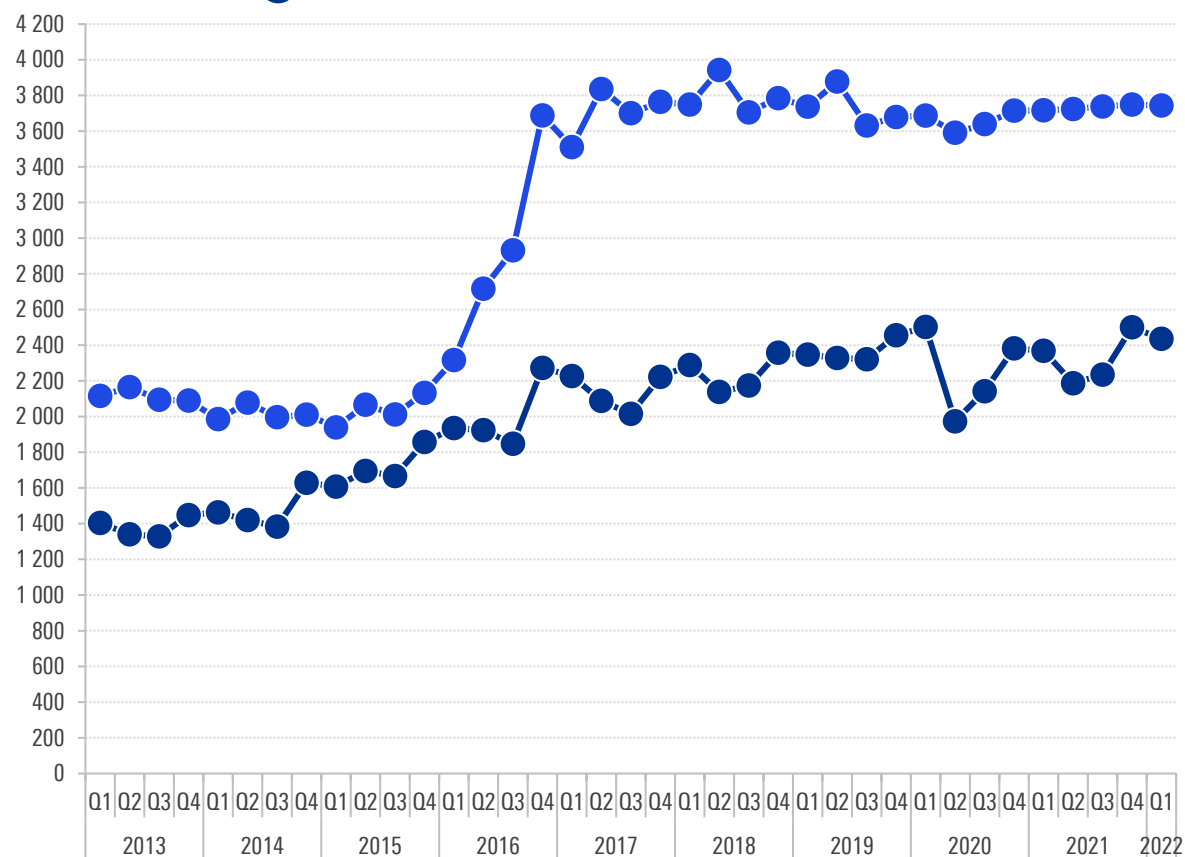
**3743** (+0,7%) Q1/22

**2435** (+2,8%) Q1/22

W Q1 wartość składek ubezpieczeniowych OC delikatnie wzrosła r/r i wyniosła 3,7 mld zł. W tym czasie wartość wypłaconych odszkodowań wzrosła o 2,8%, do poziomu 2,4 mld zł. Wynik techniczny w tej grupie ubezpieczeń w Q1 2022 roku wyniósł 132 mln zł.

The value of motor liability insurance gross written premium in Q1 2022 amounted to PLN 3.7 billion, up 0,7% y/y. During this time, the value of claims paid increased by 2.8%, up to PLN 2.4 billion. The balance on the technical motor liability insurance account amounted to PLN 132 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)

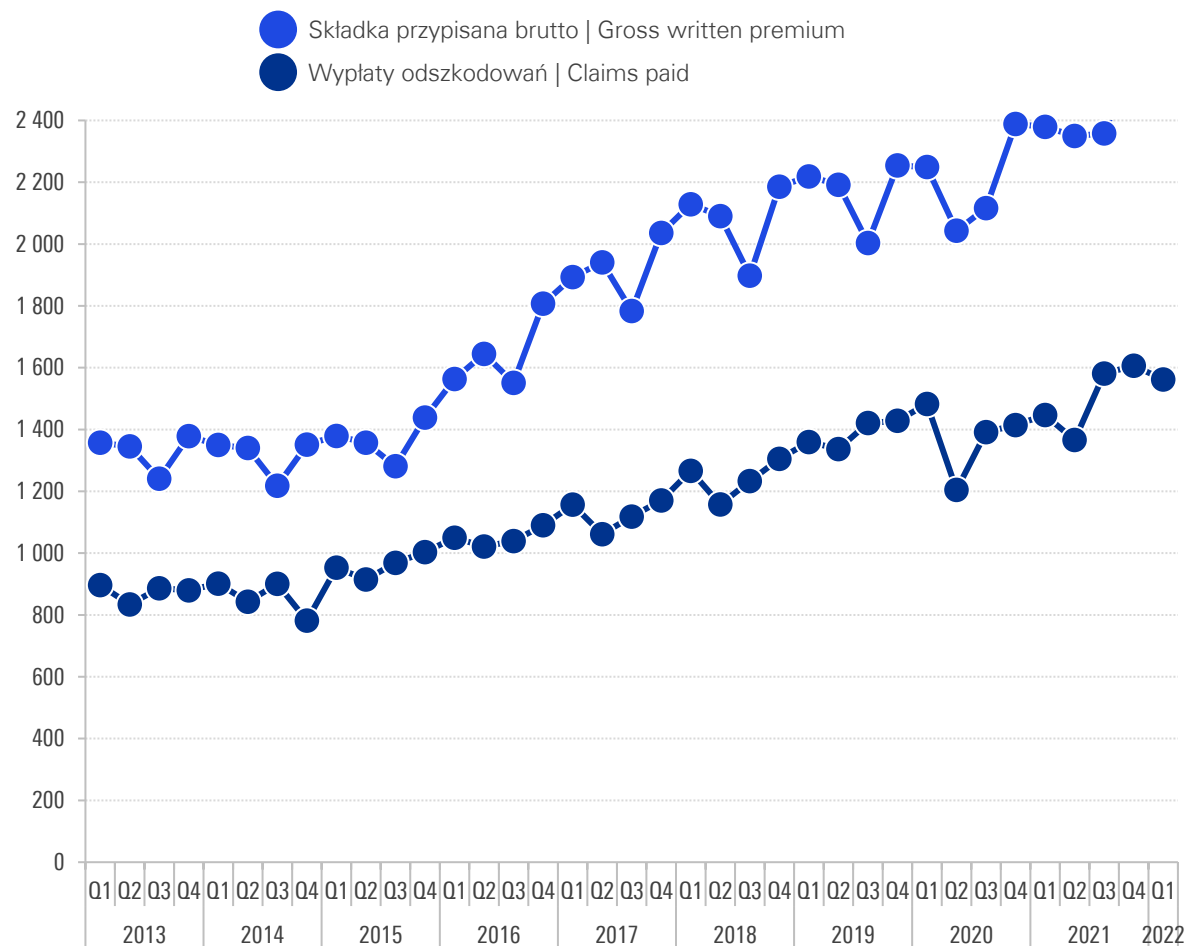
**2 633** (+10,7%) Q1/22

**1 562** (+8,0%) Q1/22

Wartość brutto składek na ubezpieczenie AC przypisanych w Q1 2022 wzrosła o 10,7% względem poprzedniego roku i wyniosła 2,6 mld zł. Wartość wypłaconych odszkodowań z tytułu tej kategorii ubezpieczeń wzrosła jednocześnie o 8% r/r do poziomu 1,6 mld zł. Wynik techniczny ubezpieczeń AC w Q1 2022 roku wyniósł 187,7 mln zł.

The value of gross AC premiums written in Q1 2022 increased by 10.7% compared to the previous year and amounted to PLN 2.6 billion. The value of claims paid in this category of insurance increased by 8% to the level of PLN 1.6 billion. The balance on the technical motor casco insurance in Q1 2022 amounted to PLN 187,7 million.

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





# **Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland**





# Wyniki produkcyjne przemysłu motoryzacyjnego ogółem

## Total automotive manufacturing results

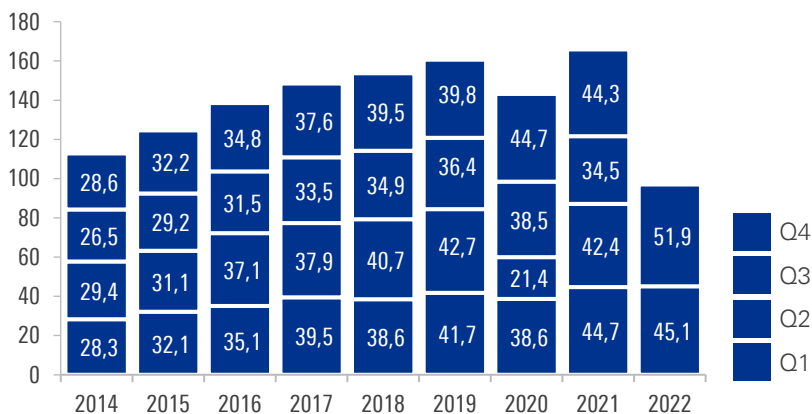
Produkcja sprzedana (w mld zł) | Sold production (in PLN bn)

### 97,0 (+11,4%) Q1-2/22

W I połowie 2022 roku produkcja sprzedana polskiego przemysłu motoryzacyjnego wzrosła nominalnie o 11,4% r/r i osiągnęła wartość 97 mld zł. To rekordowy wynik półroczny w najnowszej historii (w wyrażeniu złotówkowym po cenach bieżących). Między pierwszym a drugim kwartałem br. wartość tej produkcji wzrosła o 34,2%.

In H1 2022, the production sold of the Polish automotive sector increased in nominal terms by 11.4% y/y and amounted to PLN 97 billion. It was a record-breaking half year result in the recent history (in current prices PLN). Between Q1 and Q2, the value of production increased by 34.2%.

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



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

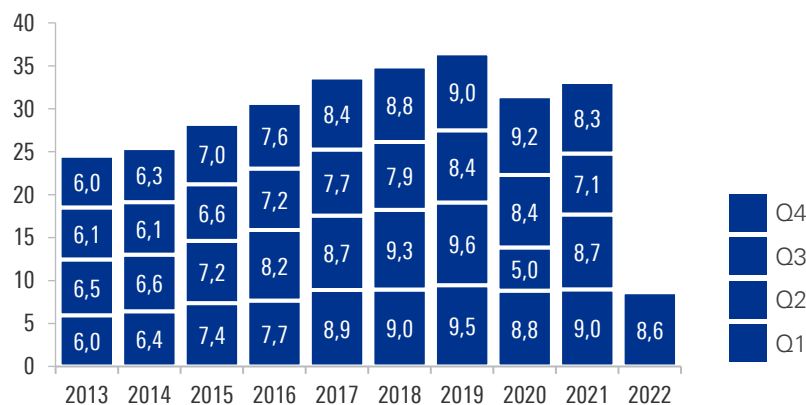
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bn)

### 8,6 (-3,8%) Q1/22

W Q1 2022 wartość eksportu produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski spadła o 3,8% r/r i wyniosła 8,6 mld euro. Za dobry wynik był odpowiedzialny eksport podzespołów, części i akcesoriów. Eksport pojazdów, przyczep i naczep spadł o 24% r/r (wg wartości wyrażonej w walucie euro). Eksport podzespołów, części i akcesoriów wzrósł natomiast o 5% r/r.

In Q1 2022, the value of exports of automotive industry products from Poland decreased by 3.8% y/y and amounted to EUR 8,6 billion. The export of components, parts and accessories was responsible for the good result. The exports of components, parts and accessories increased by 5% y/y. At the same time the exports of vehicles, trailers and semi-trailers decreased by 24% y/y.

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

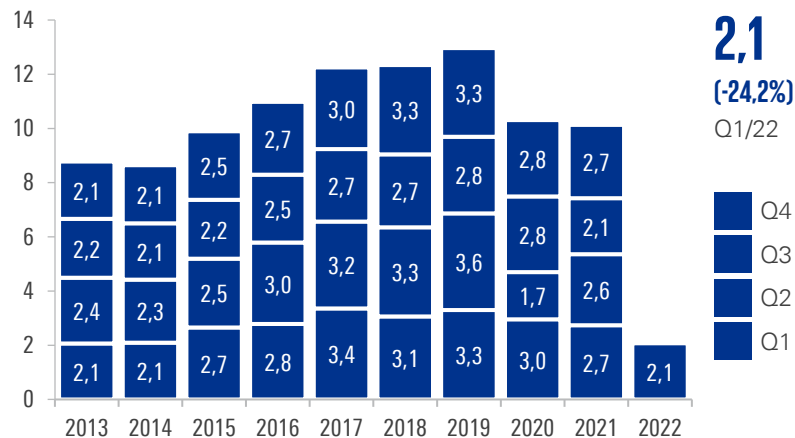




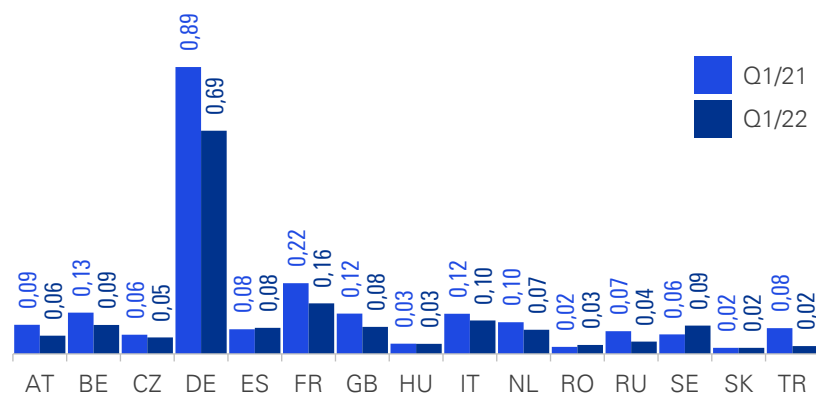
# Eksport pojazdów, przyczep i naczep (w mld euro)

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

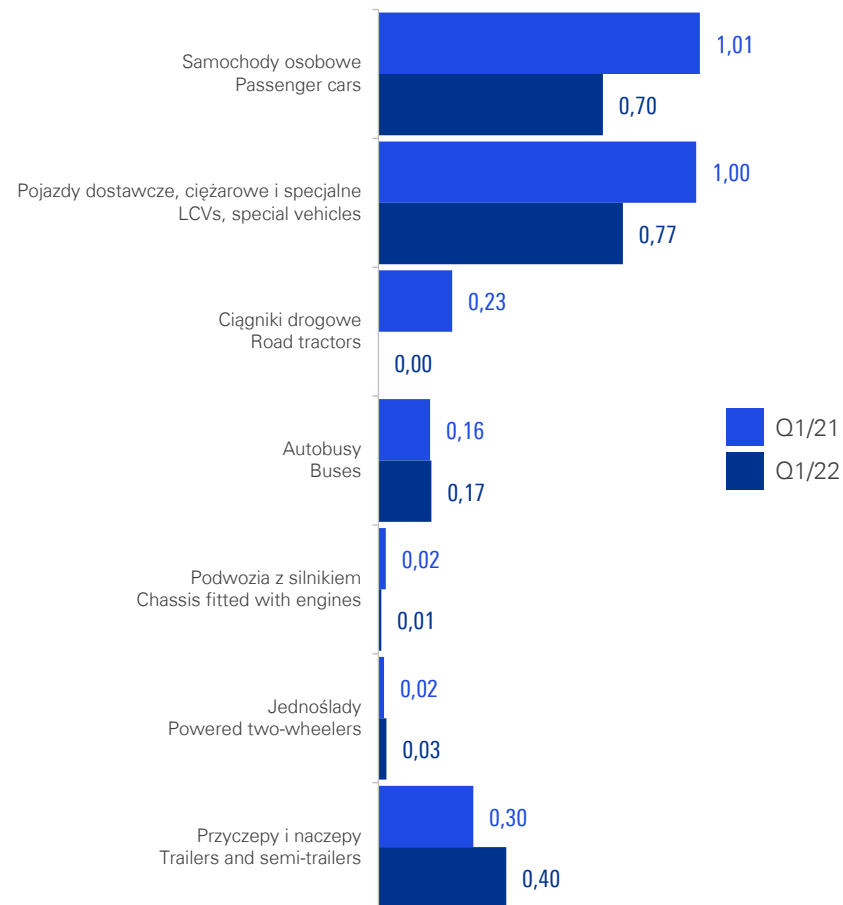
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations



Eksport wg produktu | Exports by product

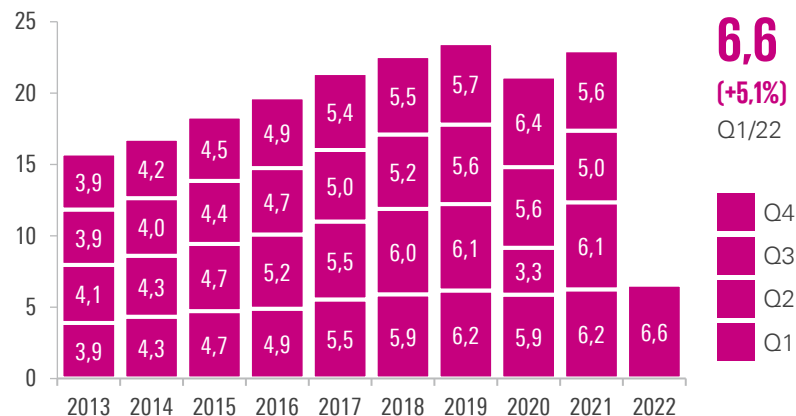


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y  
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat

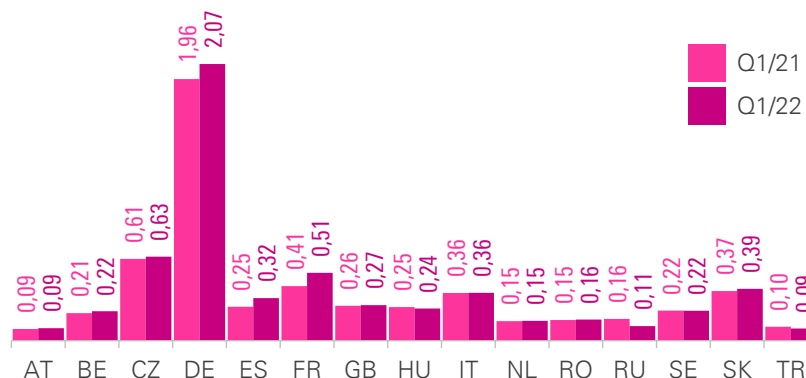


# Eksport podzespołów, części i akcesoriów (w mld euro) Components, parts and accessories exports (in EUR bln)

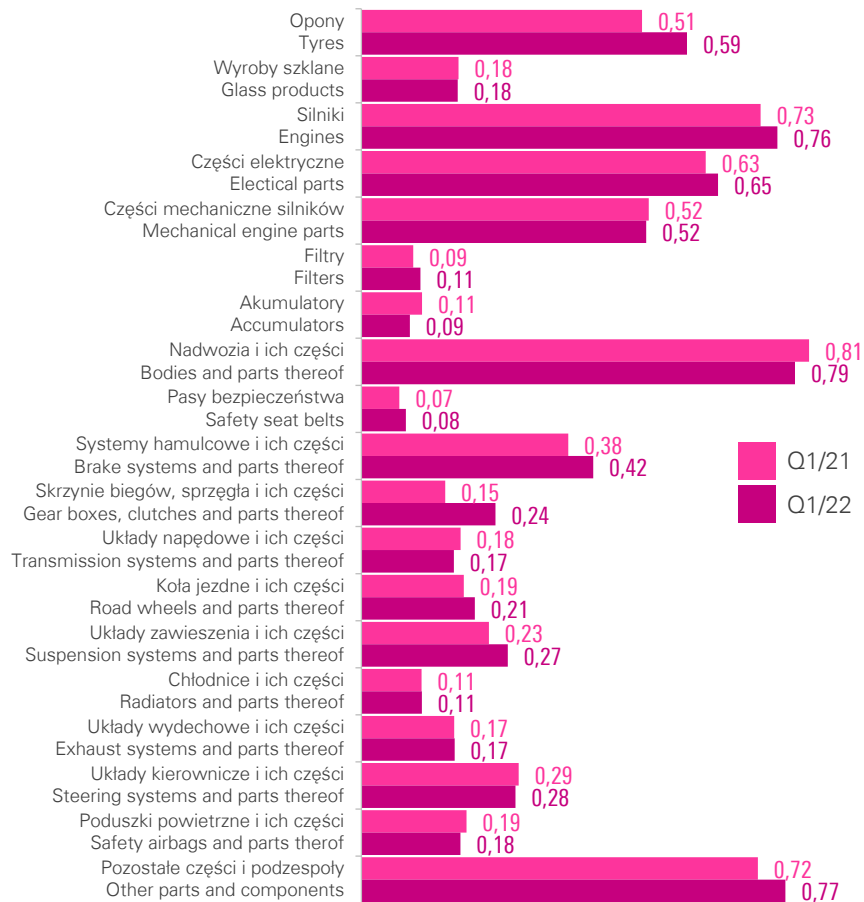
Eksport ogółem | Total exports



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)

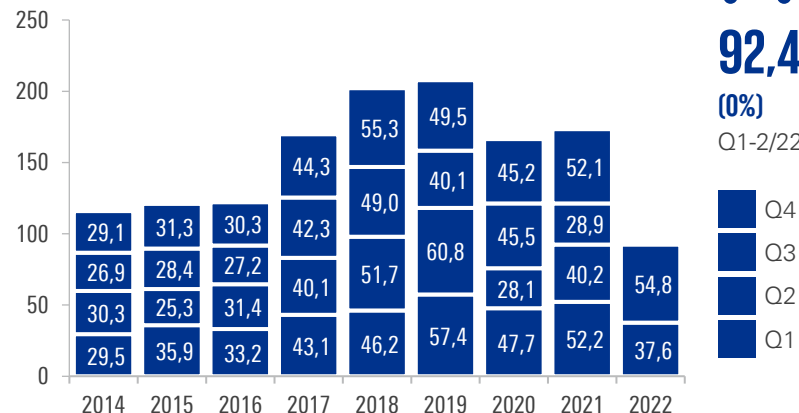
Pojazdy samochodowe ogółem | Total motor vehicles

**214,3** (-14,6%) Q1-2/22

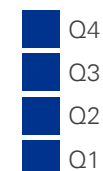
Od stycznia do czerwca 2022 roku wyprodukowano w Polsce o 14,6% mniej pojazdów samochodowych niż w tym samym okresie poprzedniego roku. Największy spadek odnotowano w produkcji samochodów osobowych – o 23,3% r/r. Na tym tle pozytywne wydaje się utrzymanie wolumenu produkcji sprzed roku w przypadku samochodów dostawczych i ciężarowych utrzymał.

From January to June 2022, by 14,5% less motor vehicles were produced in Poland compared to the same period. The largest decline was recorded in the production of passenger cars – by 23,3% y/y. On this background, the unchanged level compared to the previous year in case of LCVs and HCVs production volume seems to be positive.

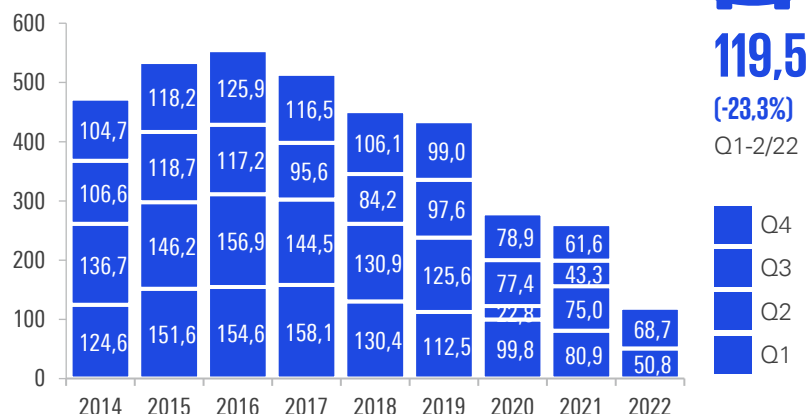
SD<=3,5t, SC>3,5t | LCV<=3.5t, HCV>3.5t



**92,4**  
(0%)  
Q1-2/22



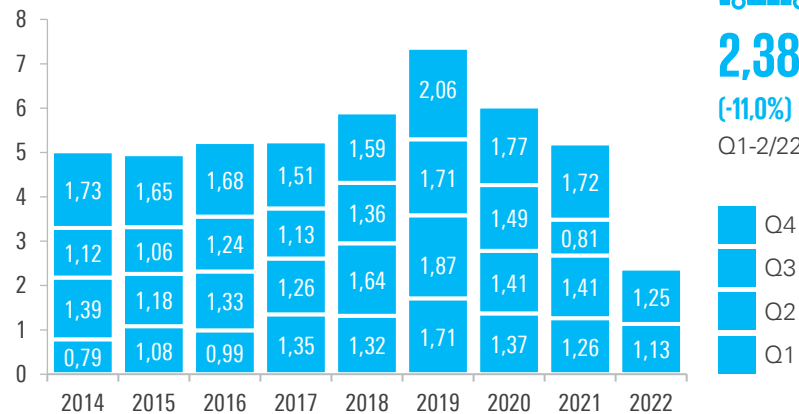
SO | PC



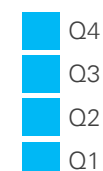
**119,5**  
(-23,3%)  
Q1-2/22



BUS>3,5t



**2,38**  
(-11,0%)  
Q1-2/22



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

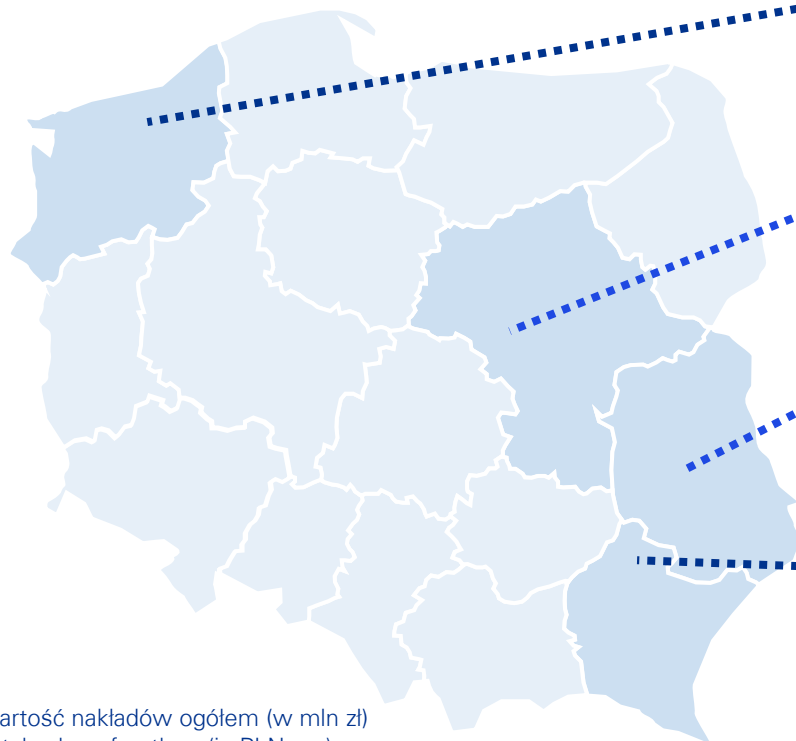
# Największe inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym

## Key investments in automotive manufacturing

Planowana  
Planned

Rozpoczęta  
Started

Zakończona  
Finished



Yinlun Setrab Poland, Karłino

**Zakres:** nowa fabryka

**Wartość/zatrudnienie:** ok. 140 mln zł / 80 osób

**Scope:** new factory

**Value/employment:** approx. PLN 140 million / 80 persons

BorgWarner Mobility Poland, Błonie

**Zakres:** rozbudowa fabryki

**Wartość/zatrudnienie:** ok. 380 mln zł / 100 osób

**Scope:** factory expansion

**Value/employment:** approx. PLN 380 million / 100 persons

PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy, Świdnik

**Zakres:** nowa fabryka

**Wartość/zatrudnienie:** ok. 73 mln zł / b.d.

**Scope:** new factory

**Value/employment:** approx. PLN 73 million / n/a

SK Nexilis Poland, Stalowa Wola

**Zakres:** nowa fabryka

**Wartość/zatrudnienie:** ok. 3 mld zł / 500 osób

**Scope:** new fabryka

**Value/employment:** approx. PLN 3 billion / 500 persons

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

**1 468,8 (-11,4%)** Q1 2022

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](mailto:jakub.farys@pzpm.org.pl)

**Marek Wolfigiel**

Analysis and Statistics Director

PZPM

T: +48 22 322 71 98

E: [marek.wolfigiel@pzpm.org.pl](mailto:marek.wolfigiel@pzpm.org.pl)

**Anna Materzok**

Communications & PR Manager

PZPM

T: + 48 22 322 71 98

E: [anna.materzok@pzpm.org.pl](mailto: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](mailto:mmichna@kpmg.pl)

**Biuro prasowe**

E: [biuroprasowe@kpmg.pl](mailto: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.