



PZPM

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

BRANŻA MOTORYZACYJNA

RAPORT

AUTOMOTIVE INDUSTRY REPORT

2023/2024



CMS
law · tax · future

KPMG



MartiniTAX
Bezpieczne zarządzanie podatkami

SW Pragmatic Solutions

BRANŻA MOTORYZACYJNA

RAPORT

AUTOMOTIVE INDUSTRY REPORT

2023/2024

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
dziękuje wszystkim, którzy przyczynili się
do powstania Raportu.

Polish Automotive Industry Association would like
to express gratitude to all who contributed
to this Yearbook.

Autorami Raportu są:
Authors are:

CMS Cameron McKenna Nabarro Olswang Pośniak i Bejm sp.k:

Tomasz Koryzma, Adriana Zdanowicz – Leśniak, Krzysztof Sikora, Jan Mąciór, Damian Karwala, Dominika Tyc, Aleksandra Kuźnicka – Cholewa, Karina Zielińska-Piątkowska, Piotr Ciołkowski, Magdalena Czenko, Ewa Świdowska, Patrycja Sikorska -Tuǳcu, Katarzyna Kucharczyk, Mikołaj Kawka, Michał Tutaj

Fleet:

Tomasz Siwiński

KPMG w Polsce:

Paweł Barański, Mirosław Michna, Przemysław Szywacz, Kiejstut Źagun, Karol Mąka, Agnieszka Kurek, Łukasz Kordowina

MartiniTAX:

Jerzy Martini, Maciej Kordalewski

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego:

Piotr Sarnecki

SSW Pragmatic Solutions

Łukasz Karpiesiuk, Rafał Łapiński, Rafał Kozerski

Zespół Doradców Gospodarczych TOR:

Adrian Furgalski

Redaktor / Editor:

Robert Przybylski

W Raporcie wykorzystano dane:
In the Yearbook the data were used supplied
by the following organisations:

Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA, GUS, NBP, PAiIH, Infobus JMK, Komisji Europejskiej, Komisji Nadzoru Finansowego, Komendy Głównej Policji, KPRM / Ministerstwo Cyfryzacji, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, OICA, Polskiej Izby Ubezpieczeń, Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Gumy ETRMA, Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego PZPO, Związku Dealerów Samochodów, Związku Przedsiębiorstw Leasingowych i Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów.

European Commission, European Automobile Manufacturers Association ACEA, Central Statistical Office of Poland, National Bank of Poland, Polish Investment & Trade Agency, Infobus JMK, Polish Financial Supervisory Authority, Association of Automotive Dealers, Chief Police Headquarters, Chancellery of the Prime Minister / Ministry of Digital Affairs, Ministry of Finance, Ministry of Infrastructure, Ministry of Climate and Environment, National Fund for Environmental Protection and Water Management, OICA, Polish Chamber of Insurance, Polish Organisation of Oil Industry and Trade, European Tyre and Rubber Manufacturers Association ETRMA, Polish Tyre Industry Association PTIA, Leasing Association and Polish Vehicle Rental and Leasing Association.

Spis treści

Table of contents

Spis treści Table of contents	5	Jednoślady Powered two wheelers	90
Kluczowa infrastruktura Key infrastructure	6	Motoryzacja Automotive sector	100
Najnowsze dane przemysłu motoryzacyjnego... Latest industry data...	8	Wydane prawa jazdy Driving licences	100
Zeroemisyjna mobilność wymaga wsparcia rządów Zero-emission mobility requires government support	11	Bezpieczeństwo ruchu drogowego Road safety	101
Członkowie Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Members of Polish Automotive Industry Association	18	Kradzieże samochodów Auto theft	104
Kim jesteśmy Who we are	22	Ubezpieczenia Insurance	105
01 Polska / Poland	24	Pojazdy wycofane z eksploatacji End-of-life vehicles	108
Samochody osobowe Passenger cars	25	Paliwa Fuel	108
Park samochodowy Passenger vehicle fleet	25	Transport drogowy Road transport	113
Produkcja samochodów osobowych Passenger car production	34	Elektromobilność infrastruktura E-mobility infrastructure	121
Rejestracje samochodów osobowych Passenger car registrations	36	Rynek opon w Polsce i Europie 2022 Tyre market in Poland and Europe 2022	158
Samochody flotowe w Polsce Fleet cars in Poland	43	Drogi: podsumowanie 2022 Roads: summary of 2022	163
Samochody dostawcze i ciężarowe Light commercial vehicles and trucks	58	02 Prawo / Law	172
Przyczepy, naczepy i zabudowy Trailers, semitrailers and bodies	73	03 Podatki / Taxes	216
Autobusy Buses	80	04 Pomoc Publiczna / State Aid	230
		05 Gospodarka / Economy	264
		06 Europa / Europe	288



Kluczowa infrastruktura

Key infrastructure

Komisja Europejska, Parlament Europejski i rządy państw członkowskich przyjęły pakiet regulacji, które po 2035 roku zakładają sprzedaż wyłącznie zeroemisyjnych aut osobowych i dostawczych, natomiast w stosunku do samochodów ciężarowych KE zaproponowała rok 2040 jako przejście na napędy zeroemisyjne. Zmiana jest niedowolana i cały proces ruszył: producenci samochodów, użytkownicy oraz zarządcy infrastruktury robią wszystko, aby nadążyć za regulacjami.

W przypadku producentów samochodów, proces i tempo zmian będą takie, jak oczekują tego władze unijne i krajowe. Producenci samochodów zapewniają, że nawet wcześniej niż w 2035 roku (niektórzy już w 2028 roku) będą oferować tylko zeroemisyjne modele osobowe i dostawcze. Efektem trwających od kilku lat dużych inwestycji jest tworzący się łańcuch dostaw dla nowych, zeroemisyjnych napędów: od ogniw akumulatorów litowo-jonowych po elektryczne silniki i półprzewodniki dla falowników. Mamy nadzieję, że rosnąca skala produkcji pozwoli obniżyć ceny zeroemisyjnych aut, zaś trwające badania dadzą efekt w postaci rosnącego zasięgu i coraz krótszych czasów ładowania akumulatorów.

Zeroemisyjna mobilność to także miejsca pracy, w tym w polskich fabrykach. Zachowanie konkurencyjności Polski na mapie inwestycji i produkcji aut wymaga zapewnienia dostaw taniej, stabilnej i zielonej energii. To będzie kluczowym wyzwaniem w przypadku

The European Commission, the European Parliament and the governments of member states have adopted a package of regulations that will require all passenger cars and LCVs to be zero-emission vehicles by 2035, while for trucks the EC has proposed transition to zero-emission drives from 2040. This change is imminent, and the entire process has already been triggered: auto makers, users and infrastructure managers are doing their best to keep up with regulations.

In case of auto makers, the process and its pace will be aligned to expectations of EU and national authorities. Auto makers have ensured they will offer passenger cars and light commercial vehicles fitted only with zero-emission drives before 2035 (some of them will do that as early as in 2028). Major investments that have been implemented for several years have created a supply chain for new, zero-emission drives ranging from lithium-ion battery cells through electric motors to semiconductors for inverters. We hope that the growing scale of production will reduce the price of zero-emission vehicles, while ongoing research will lead to an even bigger range and further reduction of battery charging times.

Zero-emission mobility is creating new jobs, also at Polish manufacturing sites. Maintaining Poland's competitive edge on the map of automotive investments and auto manufacturing requires ensuring supplies of cheap, stable, green energy. This will be

podejmowania w najbliższym czasie przez inwestorów decyzji o wyborze miejsca produkcji w różnych krajach europejskich.

Konkurencja dotyczy zresztą nie tylko naszego kontynentu, inwestorzy mają możliwość wyboru atrakcyjnych miejsc poza Unią Europejską i musimy pamiętać o tak silnym magnesie jak np. amerykańska ustawa IRA.

Jednym z najważniejszych czynników na drodze do sukcesu zeroemisyjnej mobilności jest infrastruktura. Powstaje dla samochodów osobowych i lekkich dostawczych, ale dużym wyzwaniem jest przygotowanie jej dla samochodów ciężarowych, z uwagi na niezbędną wysoką moc przyłączy.

Już teraz należy zrobić wszystko, aby ustalić drogę przejścia na zeroemisyjną mobilność. Niestety widać, że tworzy się Europa dwóch prędkości: wystarczy porównać gęstość instalacji ładowarek w Holandii i Polsce. Jeżeli nie chcemy być tylko skansenem starej techniki, musimy zdecydować jak przeprowadzić cały proces wdrożenia elektromobilności, aby stała się ona akceptowalna społecznie, zapewniła gospodarce rozwój, a państwu spełnienie unijnych wymogów.

Do tego niezbędny jest poważny ekspercki, pogłębiony dialog rządu z interesariuszami, aby wypracować wspólną, akceptowalną społecznie, politycznie i biznesowo strategię dla przejścia na zeroemisyjną mobilność.

a key challenge when investors will be selecting locations for their manufacturing sites in various European countries in the nearest future.

Competition remains fierce also outside Europe. Investors are free to select attractive locations outside the European Union and we need to keep in mind that powerful magnets have been put in place, such as the US IRA Act.

Infrastructure is one of the most essential factors on the road to success of zero emission mobility. It is built for passenger cars and light commercial vehicles, but as high power connections are required, infrastructure for heavy-duty vehicles remains a massive challenge.

We should be now doing our best to design a roadmap of transition towards zero-emission mobility. Unfortunately, we are witnessing the rise of a two-speed Europe: suffice to compare the density of charging terminals in the Netherlands and Poland. If we don't want to become an oldsmobile museum, we need to identify how to implement electromobility to make it socially acceptable, to make sure it gives momentum to the economy and facilitates meeting EU requirements by the state.

This requires a factual, expert and in-depth dialogue of the government with the stakeholders to design a common strategy for transition towards zero-carbon mobility which is acceptable for the wide public, political circles and business.

Jakub Faryś

Prezes PZPM

President of PZPM



Najnowsze dane europejskiego przemysłu motoryzacyjnego przedstawiają bardzo zróżnicowany obraz i mamy wiele powodów do dumy

Latest European industry data provides a highly diverse picture of the European automotive industry, and there is certainly much we can be proud of

Niedawno stowarzyszenie ACEA opublikowało najnowsze wydanie swojego raportu Pocket Guide, czyli kompendium wiedzy o branży i rynku motoryzacyjnym, które zawiera najnowsze dane i statystyki. Nowa edycja potwierdza, że pomimo niepewnego klimatu regulacyjnego i gospodarczego, europejska branża motoryzacyjna jest niekwestionowanym światowym liderem pod względem inwestycji w badania i rozwój. Kolejnym na to dowodem jest dynamicznie rozwijający się europejski rynek samochodów elektrycznych, który przy odpowiednio prowadzonej polityce umożliwia nam przejście na zelektryfikowane napędy. Raport zawiera też niepokojące informacje o coraz większej konkurencji ze strony państw trzecich, które podważają konkurencyjność europejskich producentów samochodów i zdobywają coraz większy udział w krajowych rynkach.

W 2022 roku obserwowaliśmy dalszy wzrost produkcji w branży samochodowej - z taśm montażowych zjechało 13 milionów sztuk pojazdów, czyli o milion więcej niż rok wcześniej. Po czterech kolejnych latach

ACEA has just published the latest edition of its Pocket Guide, the go-to fact book for everything related to the automotive industry and market - fresh with new data and statistics. This latest edition reaffirms the European automotive industry's steadfast global leadership in R&D investment despite the uncertain regulatory and economic climate. It also confirms Europe's burgeoning electric vehicle market, which with the right policy conditions, offers significant potential for the e-mobility transition. It also reveals a more concerning sign, as growing competition from third countries challenges European auto makers' competitiveness and domestic vehicle market share.

2022 saw EU production continue its rebound, hitting 13 million vehicles - 1 million more than the previous year. For cars, production grew at its fastest rate in the last ten years, reversing four consecutive

naznaczonych spadkiem, produkcja samochodów osobowych rosła szybciej niż w ostatniej dekadzie. Pomimo obserwowanego ożywienia, w Europie nadal produkowanych jest mniej niż jedna piąta wszystkich samochodów na świecie, a udział naszego regionu w globalnym rynku zmniejszył się o 2% w porównaniu z 2021 rokiem - i jest to trzeci rok z rzędu z tendencją spadkową. Z drugiej strony, samochody elektryczne mają coraz większy udział w rynku, który wzrósł aż sześciokrotnie na przestrzeni ostatnich czterech lat. Elektryczne samochody dostawcze i autobusy nie zostają daleko w tyle - ich sprzedaż w UE zwiększyła się w omawianym okresie odpowiednio czterokrotnie i trzykrotnie. Rośnie także sprzedaż samochodów. Eksport samochodów z UE wzrósł o 10% w 2022 roku, a jednym z najważniejszych rynków eksportowych jest w dalszym ciągu Wielka Brytania. Bezcolnego eksportu pojazdów z UE do Wielkiej Brytanii będzie możliwy tylko do końca 2023 r. i nie jest pewne, czy ten kraj zdoła utrzymać swoją obecną pozycję w przyszłorocznych rankingach.

Pomimo niepewności regulacyjnej i rosnącej konkurencji, europejski przemysł motoryzacyjny po raz kolejny podtrzymał swoje zobowiązanie dotyczące inwestycji w Europie i jest nadal największym inwestorem w obszarze badań i rozwoju w UE. Wartość inwestycji wzrosła po raz kolejny w 2021 roku, a nakłady europejskich producentów samochodów odpowiadają około jednej trzeciej łącznych wydatków na B+R w całej Unii. Nie jest to jedyny wkład europejskiej branży motoryzacyjnej w unijną gospodarkę. Łącuch wartości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego zapewnia pracę niemal 13 milionom mieszkańcom naszego kontynentu, czyli tworzy około 200 tys. miejsc pracy więcej niż w 2019 roku. Jest to godne podkreślenia osiągnięcie, biorąc pod uwagę trudną koniunkturę gospodarczą, naznaczoną rekordowo wysokimi cenami energii i przerwami w dostawach. Sprzedaż i eksploatacja samochodów zapewniają znaczne przychody rządów krajów UE, do których budżetów wpłynęło w 2022 roku niemal 400 miliardów euro. To kluczowe źródło przychodów dla skarbow państw może (i powinno) być reinwestowane w budowę dróg, modernizację publicznych sieci transportu i przyspieszenie przejścia na elektromobilność.

years of decline. Despite this upswing, Europe still produces less than one-fifth of cars globally, with the region's market share dropping by 2% compared to 2021- the third annual drop in a row. On the bright side, the market share of battery-electric cars continued its ascent, recording a six-fold increase in just four years. Electrically chargeable vans and buses were not far behind, with EU sales quadrupling and trebling, respectively, in the same period. Automotive trade is also booming, as EU vehicle exports jumped by 10% in 2022, with the UK remaining one of the top export markets. With current tariff-free rules on EU-UK vehicle trade set to expire by the end of 2023, questions remain if the UK can retain its place in next year's rankings.

Despite regulatory uncertainty and increasing competition, the European automotive industry has yet again upheld its commitment to invest in Europe as it retains its title as the EU's largest R&D investor. With R&D investment up again in 2021, European manufacturers now invest around a third of the bloc's total R&D spend. The EU auto industry's contribution to the EU economy also doesn't stop there. The European automotive value chain employs almost 13 million Europeans, around 200,000 more than it did in 2019. A noteworthy feat in a challenging economic context marred by record-high energy prices and supply disruptions. Major EU governments also raise significant revenues from vehicle sales and ownership - raking in almost €400 billion in 2022. This vital source of revenue for public coffers could (and should) be reinvested in roads, upgrading public transport networks, and accelerating the e-mobility transition.

Kolejna dobra wiadomość dotyczy obniżenia poziomu emisji. Poziom emisji CO₂ z nowych samochodów w UE spadł o ponad 5% w 2022 r. Jest to efekt wyjątkowej pracy całej branży nad obniżeniem związanej z produkcją motoryzacyjną emisji, której poziom zmniejszył się o 30% od 2005 roku. W ten sam trend wpisuje się zużycie energii podczas produkcji samochodów, które w omawianym okresie spadło o 30% oraz zredukowane o ponad połowę zużycie wody.

Dodatkowo, Unia Europejska plasuje się w ścisłej czołówce globalnego rankingu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE zmniejszyła się o 13% w 2021 r. (w porównaniu z 2019 r.), przy czym spadki odnotowano w aż 22 państwach członkowskich. Jeszcze większą liczbę ludzkich istnień można będzie ocalić dzięki europejskim producentom samochodów, którzy wiodą prym w automatyzacji pojazdów i rozwoju nowatorskich rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa, wprowadzanych na rynek w nowych modelach.

Warto podkreślić, że najnowsze dane europejskiego przemysłu motoryzacyjnego przedstawiają bardzo zróżnicowany obraz europejskiej branży samochodowej, której liczne osiągnięcia napawają nas dumą. Trendy potwierdzają, że przejście na elektromobilność jest już faktem w naszym sektorze, a aktualnie zadawane przez niego pytanie nie brzmi „jak dojechać do transformacji”, ale „jak szybko ją przeprowadzimy”. Musimy mieć sprawne i spójne ramy polityki na miarę ambicji naszych konkurentów, jeśli chcemy, aby w Europie w dalszym ciągu działali najbardziej innowacyjni i zrównoważeni producenci samochodów na świecie. Jesteśmy zaangażowani w tworzenie podwalin sukcesu w Europie i gotowi, by współkształtować wspólną podróż z twórcami polityki i społeczeństwem obywatelskim.

There is also good news for emission reductions. CO₂ emissions from new cars in the EU fell by more than 5% in 2022. Indeed, this comes on top of significant efforts by the industry to reduce its CO₂ emissions from production, marking a 30% drop since 2005. Production energy consumption mirrors this trend, with a 30% cut in the same period, while production water use is down by more than half.

Finally, the EU retains its top spot for the global best road safety record. EU road fatalities dropped by 13% in 2021 (compared to 2019), with decreases recorded in 22 member states. European auto makers' leadership in vehicle automation and innovative safety features is set to save even more lives as newer models are deployed to the market.

Overall, ACEA's latest data gives a highly diverse picture of the European automotive industry, and there is certainly much we can be proud of. Trends indicate that our industry's e-mobility transition is well underway – and the question is no longer 'how to achieve the transition' but 'how fast can we get there' instead. A robust and coherent policy framework that matches our competitors' ambitions is vital if Europe wants to retain its place as the home of the world's most innovative and sustainable auto makers. We are committed to building on this success in Europe and stand ready to co-shape this journey with policy makers and civil society.

Sigrid de Vries

Dyrektor Generalna ACEA

ACEA Director General

Wszystkie dane w tym artykule pochodzą z najnowszego wydania The Automobile Industry Pocket Guide za rok 2022/2023 i są regularnie aktualizowane na stronie www.acea.auto/figures. / All data in this article comes from The Automobile Industry Pocket Guide 2023/2024 and is regularly updated on www.acea.auto/figures.

Zeroemisyjna mobilność wymaga wsparcia rządów

Zero-emission mobility requires government support

Branża motoryzacyjna przygotowuje się do obniżenia emisji CO₂ przez samochody, jednak wyzwaniem pozostają budowa infrastruktury dla zeroemisyjnej motoryzacji, inflacja oraz rosnące koszty energii.

W projekcie „Gotowi na 55” Komisja Europejska wyznaczyła dla motoryzacji kierunki rozwoju, zakładając upowszechnienie napędów, które nie emitują dwutlenku węgla. Zbudowała też cały system regulacji wspierających osiągnięcie tego celu, które wprowadzą faktyczny nakaz sprzedaży zeroemisyjnych samochodów osobowych i lekkich dostawczych po 2035 roku, za wyjątkiem pojazdów zasilanych paliwami syntetycznymi.

Komisja Europejska zaproponowała, aby podobne wymagania dotyczyły samochodów ciężarowych i autokarów, ale by weszły one w życie od 2040 roku. W tym właśnie roku jedynie 10 proc. nowo rejestrowanych samochodów ciężarowych mogłoby być zasilanych paliwami syntetycznymi.

Politycy zapewniają, że zmiany już trwają i są nieodwołalne, dlatego trzeba się do nich jak najlepiej przygotować, a producenci samochodów, użytkownicy oraz zarządcy infrastruktury będą musieli spełnić nadchodzące przepisy.

The automotive sector is gearing for reduction of CO₂ emissions from cars, but what remains a challenge is development of infrastructure for zero-emission mobility, inflation, and growing energy prices.

In the “Fit for 55” project, the European Commission has set a course for the motor industry, assuming deployment of drives with zero carbon emissions. It has also built a complete system of regulations to support the achievement of this goal, which will effectively mandate sales of zero-emission cars and light commercial vehicles after 2035, with the exception of vehicles powered by synthetic fuels.

The European Commission has proposed that similar requirements should apply to heavy-duty vehicles and coaches but wants to have them enforced by 2040 when only 10 per cent of newly-registered trucks may be powered by synthetic fuels.

Politicians assure that changes are already underway and irrevocable, which is why it is essential to be prepared for them as best as possible, while automakers, users and infrastructure managers will need to comply with the upcoming regulations.

Producenci gotowi na e-mobilność

Producenci są przygotowani na przejście na zerową mobilność. Na koniec 2022 roku 12,1 proc. produkcji europejskich fabryk stanowiły pojazdy z napędem bateryjnym. W połowie 2023 roku w Europie dostępnych było już 135 bateryjnych modeli, a będzie ich jeszcze więcej. Niektóre marki zapewniają, że odejdą od spalinowych napędów znacznie wcześniej niż w 2035 roku i deklarują gotowość nawet od 2028 roku.

Finalni producenci od lat rozbudowują kosztem dużych inwestycji łańcuchy dostawców komponentów do elektrycznych modeli. Budują sieć zaufanych wytwórców akumulatorów trakcyjnych, silników elektrycznych, energoelektroniki, firm przygotowujących komponenty w skali masowej, z zachowaniem wysokich norm jakościowych motoryzacyjnego. Powstają zakłady recyklingu akumulatorów i wyposażenia przemysłu elektrycznego więc konieczne stało się również zapewnienie nowych materiałów i surowców, które nie były stosowane w produkcji modeli z silnikami spalinowymi.

W rezultacie w Europie, w tym i w Polsce, zaczęły powstawać nowe fabryki specjalizujące się w komponentach do nowych napędów, a efektem idących w dziesiątki miliardów euro inwestycji jest zwiększająca się produkcja modeli zeroemisyjnych.

Dane ACEA wskazują, że we wrześniu 2023 roku udział bateryjnych aut w rejestracjach modeli osobowych sięgnął 14,8 proc. (127 149 sztuk) i przewyższył udział diesla. Poważne nakłady na badania i rozwój poprawiają parametry samochodów z napędem bateryjnym, zwiększając gęstość przechowywanej w akumulatorach energii, zasięg aut oraz skracając czas ładowania baterii. Rosnąca sprzedaż będzie przyczyniała się do obniżania cen elektrycznych modeli osobowych. Ich średnia cena w pierwszej połowie roku wyniosła 66 864 euro i była o blisko 1,5 tys. euro mniejsza od średniej ceny modelu elektrycznego w USA.

Szansa dla Polski

Nowe napędy są szansą także dla polskiej gospodarki. Przemysł motoryzacyjny w Polsce, do którego zaliczają

Manufacturers are ready for e-mobility

Manufacturers are ready to embrace the transition to zero-mobility. In the late 2022, 12.1 per cent of cars made at European manufacturing sites accounted for BEVs. As many as 135 battery-electric models were offered in Europe in mid-2023 and their number is constantly growing. Some brands are ensuring that they will phase out combustion drives much earlier than in 2035 and declare they will be ready to do that even by 2028.

For years, final manufactures have been making substantial investments in chains supplying components for electric models. They are building a network of trusted manufacturers of traction batteries, electric motors, power electronics, companies producing components on a mass scale whilst maintaining premium automotive quality standards. As new recycling plants for batteries and electric industry equipment are now being built, we need to provide new materials and raw materials that were not used in the production of models with internal combustion engines.

As a result, new manufacturing sites specializing in components for new powertrains have begun to spring up in Europe, including Poland, and investments estimated at tens of billions of euros have boosted production of zero-emission models.

Data of ACEA reveal that in September 2023 the share of battery-electric cars in passenger car registrations stood at 14.8 per cent (127,149 units) and outperformed diesel-powered cars. Major R&D investments are improving the performance of battery-powered cars, increasing the density of energy stored in batteries, their range, and reducing battery charging times. With growing sales, prices of electric passenger cars will be declining. In the first half of the year, their average price totalled EUR 66,864 and was lower by nearly EUR 1,500 than the average price of an electric model in the US.

An opportunity for Poland

New drives are also an opportunity for the Polish economy. The automotive sector in Poland that includes

się producenci części, akcesoriów, pojazdów, silników oraz naczip i przyczep zatrudnia ponad 200 tys. osób. Jego przychody w pierwszej połowie 2023 roku przekroczyły 121 mld zł, a wartość eksportu sięgnęła w tym samym okresie 26 mld euro, z czego na akumulatory litowo-jonowe przypadła blisko jedna czwarta obrotów.

Ten potencjał należy chronić i zapewnić kontynuację zdolności produkcyjnych także po przejściu na nowe napędy. Sukces transformacji zależy jednak od kilku czynników - w tym zapewnienia stabilnych dostaw czystej zielonej energii po konkurencyjnych cenach. Dostęp do niej będzie jednym z kluczowych czynników wyboru oferty naszego kraju. W tym kontekście szczególnie istotny staje się rozwój energetyki odnawialnej, czyli farm wiatrowych, fotowoltaicznych i popularyzacja gazu ziemnego.

Jesteśmy w przełomowym momencie, jeśli chodzi o przyszłość motoryzacji i dekarbonizację produkcji. W bieżących kwartałach zapadają kierunkowe decyzje o lokalizacji inwestycji, a inwestorzy mają szeroki wybór i kuszeni są wieloma ofertami. Europa konkuruje z innymi kontynentami - po te same fabryki sięgają Chiny i Ameryka Północna. Uchwalona w USA ustawa IRA daje duże korzyści firmom (łączna wartość wsparcia przekraczająca 800 mld dol.), które zdecydują się wzniesić fabryki w Ameryce Północnej i tam powiększać zatrudnienie.

Aktywność przemysłowa będzie rzutować także na rynek wewnętrzny i popyt na samochody elektryczne. Elektryczne pojazdy wymagają nie tylko wsparcia przy zakupie ale i przekonania klientów do nowych napędów. Jest to spore wyzwanie społeczne, ponieważ nie można doprowadzić do wykluczenia komunikacyjnego. W Krajowym Planie Odbudowy wpisany został podatek od emisji zanieczyszczeń od pojazdów. Jest to jeden z „kamieni milowych”, na których spełnienie naciska Komisja Europejska.

Organizacje pozarządowe szacują, że w 2030 roku w Polsce zarejestrowanych będzie od 400 do 950 tys. samochodów bateryjnych oraz plug-in, przy rocznych rejestracjach wynoszących od 60 do 150 tys. W 2019 roku Ministerstwo Rozwoju i Technologii prognozowało,

manufacturers of parts, accessories, vehicles, engines as well as trailers and semi-trailers, provides employment to more than 200,000 people. Its revenues in the first half of 2023 exceeded PLN 121 billion, while the value of exports in the same period stood at EUR 26 billion, of which nearly one-fourth accounted for lithium-ion batteries.

This potential should be protected, and we need to ensure the continuity of manufacturing capabilities after transition to new drives. The success of transition depends on a number of factors, including stable supplies of clean green energy with a competitive price tag. Access to it will become one of key factors that will determine the appeal of Poland and in this context, development of renewable energy, including wind farms, solar parks, and deployment of natural gas, becomes particularly important.

We are at a tipping point in terms of the future of the automotive industry and decarbonization of production. Decisions on investment locations are being taken now and investors have wide range of choices and are tempted by multiple offers. Europe is competing against other continents, while China and North America have an eye on the same manufacturing facilities. Adopted in the US, the IRA Act offers major benefits to companies (total support value exceeds USD 800 billion) which will decide to locate their manufacturing sites in North America and increase the local employment level.

Industrial activity will have a major impact on the internal market and uptake for electric vehicles. Electric vehicles require support not only with their purchase, but also with convincing customers to new drives. It is a major social challenge as we cannot allow for a transport divide. The National Recovery Plan provides for vehicle emission-related tax which is one of the “milestones” the European Commission is pushing for.

Non-governmental organisations estimate that by 2030 there will be from 400,000 to 950,000 battery-electric and plug-in vehicles in Poland, with annual registrations totalling from 60,000 to 150,000 vehicles. In 2019, the Ministry of Development and Technology forecasted that there will be 680,000 such vehicles by 2030.

że w 2030 roku takich aut będzie w Polsce 680 tys. Rządowy raport Polityka Energetyczna Polski opublikowany w 2021 roku przewiduje, że elektrycznych samochodów będzie 600 tys., co wskazuje na malejący optymizm analityków.

Infrastruktura dla elektromobilności

Bez wsparcia elektromobilności nie ma mowy o popularyzacji nowych napędów. Od niedawna obowiązuje unijne rozporządzenie ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR). Oznacza to dla Polski konieczność wybudowania wzdłuż najważniejszych unijnych korytarzy transportowych (tzw. transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T) stacji do szybkiego ładowania pojazdów osobowych i ciężarowych, a także stacji tankowania wodoru.

W przypadku samochodów osobowych, w 2025 roku co 60 km sieci bazowej TEN-T mają pojawić się stacje ładowania o mocy co najmniej 400 kW, w tym jeden punkt musi mieć moc 150 kW. Dwa lata później moc stacji ładowania ma wzrosnąć do 600 kW i przynajmniej dwa punkty mają mieć moc po co najmniej 150 kW.

W 2027 roku także na połowie długości sieci kompleksowej TEN-T co 60 km mają pojawić się stacje ładowania o mocy 300 kW, w tym jedna ładowarka ma mieć moc 150 kW, zaś w 2030 roku na całej długości sieci kompleksowej mają stanąć stacje o mocy po 300 kW, a w 2035 roku ich moc ma wzrosnąć do 600 kW, w tym dwa punkty mają mieć moc po 150 kW.

W Polsce sieć TEN-T liczy 7,5 tys. km, z czego na sieć bazową przypada 3,5 tys. km.

Plany tworzenia infrastruktury powinny uwzględniać gęstość ruchu i jako pierwsze należy wyposażyć w ładowarki odcinki o największym obciążeniu ruchem. Propozycja rozmieszczenia infrastruktury ładowania dla pojazdów osobowych na bazowej sieci TEN-T do 2030 roku zakłada 166 lokalizacji, z czego 145 to Miejsca Obsługi Podróżnych, w tym osiem, będących jeszcze w realizacji, natomiast 25 to parkingi, które nie są zarządzane przez GDDKiA.

Published in 2021, the government report "Poland's Energy Policy" provides that the EV fleet will consist of 600,000 electric vehicles, what reflects waning optimism of analysts.

EV infrastructure

New drives are unlikely to get a foothold without the support for electromobility. The EU alternative fuels infrastructure regulation (AFIR) has recently come into force. Its provisions commit Poland to build along EU's longest transport corridors (the so-called Trans-European Transport Network TEN-T) fast charging terminals for passenger cars and heavy duty vehicles as well as hydrogen refuelling stations.

In case of passenger cars, every 60 km along the core TEN-T network there will be charging stations with an output of at least 400 kW, including one point with an output of at least 150 kW. Two years later, the power of charging pools will go up to 600 kW and at least two recharging points should have a power output of 150 kW or more.

By 2027, there will be a 300 kW charging point every 60 km, including one 150 kW charger along 50 per cent of TEN-T comprehensive network, while by 2030 there will be 300 kW stations along the entire length of the comprehensive network and their power output will increase to 600 kW by 2035, and two points will have a power output of 150 kW.

The Polish TEN-T network is 7,500 km long, and 3,500 km accounts for its core section.

Infrastructure development plans should take into account traffic density, and sections with the densest traffic should be fitted with chargers in the first place. The proposal for deployment of charging infrastructure for passenger cars along the core TEN-T network by 2030 covers 166 locations, of which 145 are based in rest areas. Eight of them are still under construction, while 25 are located at parking sites that are not managed by the General Directorate for National Roads and Motorways.

Duże nakłady na rozwój stacji ładowania ponoszą komercyjne firmy. Na koniec października funkcjonowały 2723 stacje mające 5173 punktów ładowania; 66 proc. dostępnych stacji ładowania zapewnia ładowanie prądem zmiennym (AC), a 26 proc. stacji ładowania stanowią punkty na prąd stały (DC), który pozwala na szybsze ładowanie.

Liczba stacji oraz punktów tankowania gazem ziemnym to odpowiednio 52 stacje oraz 130 punktów tankowania. Pojawiają się pierwsze w Polsce ogólnodostępne stacje wodorowe: we wrześniu w Warszawie, w październiku - w Rybniku.

Na tym tle stosunkowo dużym wyzwaniem jest energetyczna sieć przesyłowa, która wymaga wielkich nakładów. Polskie Sieci Energetyczne przewidują w planie z 2022 roku, że roczne zapotrzebowanie elektrycznych aut na energię sięgnie 2,71 TWh, co stanowi 1,5 proc. obecnego zużycia. Wydaje się więc, że energii dla sieci infrastruktury powinno wystarczyć.

Floty ciężarowe

Pilnym zadaniem jest rozbudowa infrastruktury tankowania paliw alternatywnych dla transportu ciężkiego. O dekarbonizacji transportu powinniśmy myśleć w kategoriach utrzymania pozycji europejskiego lidera. Zarejestrowane w Polsce firmy transportu ładunków zdobyły jedną trzecią europejskiego rynku przewozów drogowych. Porażka lub opóźnienie we wprowadzaniu elektryfikacji mogą zagrozić pozycji polskich przedsiębiorców na europejskim rynku przewozów. W przypadku transportu ciężkiego istotne jest wsparcie państwa dla firm decydujących się na zakupy taboru z alternatywnym napędem, podobnie jak ma to miejsce w przypadku samochodów osobowych oraz autobusów, dla których dostępne są programy krajowe i unijne wsparcia samorządów w zakupach ekologicznego taboru.

Efektywność energetyczna pojazdów elektrycznych liczona w zużyciu energii na kilometr, jest o niemal połowę większa od spalinowych. Szczególnie widoczne jest to w przypadku dostaw realizowanych w miastach, charakteryzujących się częstym zatrzymywaniem i ruszaniem. Taki tryb jazdy znacząco podnosi poziom spalania

Commercial businesses are making substantial investments in development of the charging network. By the end of October, Poland was home to 2,723 stations with 5,173 charging points. 66 per cent of available charging stations offer alternating current (AC) charging, while 26 per cent of stations are direct current (DC) or fast charging terminals.

There are 52 natural gas fuelling stations and points. First hydrogen refuelling stations open to the public are now available in Poland - one was launched in September in Warsaw, and another one in October in Rybnik.

What remains a relatively major challenge in this context is the power transmission grid which requires massive investments. Polish Power Grid estimates in its 2022 plan that annual energy demand of electric vehicles will stand at 2.71 TWh, what corresponds to 1.5 per cent of current consumption and indicates that there should be enough energy for the infrastructure network.

Heavy-duty fleets

Expansion of the alternative fuel refuelling infrastructure for heavy road transport is an urgent task. We should be thinking about transport decarbonisation in terms of maintaining our leadership position in Europe. Cargo transport companies registered in Poland have won 33 per cent of the European road transport market. A failure or a delay in deployment of electrified drives may threaten the position of Polish businesses on the European haulage market.

In the case of road heavy transport, it is important to ensure state support for companies that opt for alternative drive vehicles as it the case with passenger cars and buses eligible for national and EU support programmes for local government units which are procuring green fleets.

The energy efficiency of electric vehicles, measured as energy consumption per kilometre, is nearly 50 per cent higher than the figure for combustion vehicles. This is particularly reflected by deliveries made in the city which involve frequent stopovers and starts. Such driving style significantly boosts fuel consumption in conventional vehicles but increases energy use in electric

w autach konwencjonalnych, ale w mniejszym stopniu zwiększa zużycie energii pojazdów elektrycznych, które odzyskują energię podczas hamowania.

Drugą dobrą wiadomością jest przewidywany spadek całkowitych kosztów posiadania elektrycznych ciężarówek o dopuszczalnej masie powyżej 15 ton. BloombergNEF szacuje spadek nawet o 57 proc. do 2030 roku. Uwzględniany w analizie całkowity koszt posiadania (TCO) obejmuje wkład finansowy w zakup pojazdu i eksploatację, w tym koszty paliwa i wymiany opon.

Jeszcze szybciej wzrośnie opłacalność pojazdów dostawczych. Analitycy szacują, że do 2025 roku elektryczne samochody dostawcze - niezależnie od rozmiaru, będą ze względu na rozwój technologii bardziej konkurencyjne od spalinowych.

Dla transportu ciężkiego, z uwagi na duże moce, szczególnym wyzwaniem jest budowa sieci ładowania. Rozporządzenie AFIR zakłada budowę do 2025 roku na 15 proc. długości sieci bazowej TEN-T stacji ładowania o mocy 1400 kW, w których jeden punkt musi mieć moc co najmniej 350 kW. Takie stacje powinny być rozmieszczone co 120 km.

W 2027 roku już połowa sieci bazowej TEN-T powinna być wyposażona w stacje ładowania o mocy 2800 kW z co najmniej jednym punktem o mocy 350 kW. W tym samym roku na połowie sieci kompleksowej TEN-T przewoźnicy powinni spodziewać się rozmieszczonych co 120 km stacji ładowania o mocy 1400 kW, z których każda będzie wyposażona w punkt o mocy 350 kW. W 2030 roku już cała sieć bazowa i kompleksowa TEN-T otrzyma co 120 km stacje ładowania, a ich moc wzrośnie do 3600 kW (z dwoma punktami po 350 kW) na sieci bazowej i stacjami o mocy 1500 kW na sieci kompleksowej.

Uzupełnieniem wymienionych powyżej stacji będą obiekty umieszczone na bazach lub w centrach logistycznych. Te poważne inwestycje także powinny być wsparte przez państwo. Ministerstwo Klimatu i Środowiska wygospodarowało fundusze na budowę przyłączy elektroenergetycznych dla lokalizacji związanych

vehicles to a lesser extent as EV are able to recuperate braking energy.

Another good news is the expected decline in the Total Cost of Ownership of electric heavy-duty vehicles with Admissible Gross Vehicle Rating above 15 tons. BloombergNEF projects a drop by as much as 57 per cent by 2030. Total Cost of Ownership (TCO) factored into the analysis covers financial investments related to the purchase and maintenance of the vehicle, including the cost of fuel and tire replacement.

The profitability of commercial vehicles is growing even faster. Analysts estimate that by 2025 electric commercial vehicles, regardless of their size, will become even more competitive than combustion-powered LVCs.

A very special challenge is posed by development of the charging network for heavy-duty vehicles which require high power. The AFIR regulation requires that along 15 per cent of the length of the TEN-T core network there should be recharging pools offering a power output of 1400 kW, including one recharging point with a power output of at least 350 kW. Such stations should be located every 120 km.

By 2027, 50 per cent of TEN-T core network should be fitted with recharging pools with a power output of 2800 kW with at least one recharging point with a power output of 350 kW. By the same year, along 50 per cent of TEN-T comprehensive network carriers should benefit from recharging pools with a power output of 1400 kW every 120 km, and each one of them should be fitted with a 350 kW recharging point. By 2030, the entire TEN-T core and complex network will benefit from recharging stations located every 120 km, while their power will go up to 3600 kW (with two 350 kW recharging points) along the core network and 1500 kW stations along the comprehensive network.

These stations will be supplemented by terminals located at depots or logistics centres. Such substantial investments should be supported by the state. The Ministry of Climate and Environment has earmarked funds for energy connections for locations vital for implementation of commitments resulting from the AFIR regulation.

z realizacją zobowiązań wynikających z AFIR. Dodatkowo Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wdrożył wart 870 mln zł program „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”, który jednak powinien być rozbudowany.

Transformacja na zeroemisyjne napędy dzieje się na naszych oczach. Park pojazdów zeroemisyjnych rośnie w szybkim tempie. W porównaniu z zeszłym rokiem od 50% do 100%, w zależności od segmentu. Nie zmienia to jednak faktu, że prawdziwe wyzwania są dopiero przed nami. Nowy rząd będzie miał wielkie pole do popisu, bo nie tylko będzie musiał być kontynuowany program „Mój elektryk”, ale konieczne będzie poszerzenie go i objęcie dotacjami również pojazdów ciężarowych. Najwyższy czas, aby także podnieść limit ceny pojazdów osobowych i dostawczych kwalifikujących się do tego programu. Wielkim wyzwaniem będzie wypełnienie wymagań rozporządzenia AFIR, czyli budowa stacji ładowania i tankowania wodoru dla samochodów osobowych i dostawczych. Ponadto, jeśli chcemy utrzymać silną pozycję kraju, w którym są produkowane również pojazdy zeroemisyjne, trzeba się będzie zmierzyć z zapewnieniem przemysłowi motoryzacyjnemu stabilnych dostaw taniej i zielonej energii

In addition, the National Fund for Environmental Protection and Water Management has implemented the programme “Support for electric vehicle charging infrastructure and hydrogen refuelling infrastructure” valued at PLN 870 million which yet should be expanded.

Transition to zero-emission drives is happening in front of our very eyes. The zero-emission fleet is growing dynamically. It went up from 50% to 100% compared to the previous year, depending on the segment. This does not change the fact that actual challenges are still ahead of us. The new government will have many things on its plate as it will need to follow up on the “My EV” scheme which must be expanded and introduce subsidies for heavy-duty vehicles. It is also high time to raise the price cap on passenger and commercial vehicles eligible for the programme. What will be a major challenge is meeting requirements of the AFIR regulation by continued development of charging stations and hydrogen refuelling stations for passenger cars and commercial vehicles. In addition, if we want to consolidate the strong position of our country which is home to zero-emission vehicle factories, we need to ensure supplies of economic green energy for the automotive sector.

Członkowie Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego



3M Science.
Applied to Life.™

3M Poland
www.3m.pl




AC
www.ac.com.pl
www.stag.pl






Almot Mikołaj Sibora
www.junak.com.pl
www.triumphmotorcycles.pl
www.lambretta.com
www.zontespolska.pl





BMW Group Polska
www.bmw.pl
www.mini.com.pl
www.bmw-motorrad.pl



BOSCH

Robert Bosch
www.bosch.pl



Carpol
www.carpol.pl




A **PACCAR** COMPANY

DAF Trucks Polska
www.daftrucks.pl

KÖGEL

Eurotrailer
www.grupadbk.com



Electric Vehicles Poland

EVP
www.evpoland.pl



Ford Polska
www.ford.pl



Sharing the load
Ford Trucks
www.ford-trucks.pl



**POLSKA
GRUAU**

Gruau Polska
www.gruau.com

DAIMLER TRUCK
Polska

Daimler Truck Polska
www.mercedes-benz-trucks.com
www.fuso-trucks.pl



HONDA

Honda Motor Europe Ltd.
Sp. z o.o. Oddział w Polsce
www.honda.pl



HYUNDAI

Hyundai Motor Poland
www.hyundai.pl

Members of Polish Automotive Industry Association



Inchcape JLR Poland
www.jaguar.pl
www.landrover.pl

ISUZU

Isuzu Automotive Polska
 astara Western Europe
www.astara.com



Isuzu Trucks Polska
www.isuzutrucks.pl

IVECO

Iveco Poland
www.iveco.pl

KATCON
 POLSKA

Katcon Polska
www.katcon.pl



KFB Acoustics
www.kfb-acoustics.com

KIA

Kia Polska
www.kia.com



KTM Central East Europe
www.ktm.com

**LIBERTY
 CORP**

Liberty Corporation
www.libertymotors.pl



LG Energy Solution Wrocław
www.lgensol.pl



MAN Truck & Bus Polska
www.mantruckandbus.pl



MAN Trucks
www.mantruckandbus.pl



Mazda Motor Poland
www.mazda.pl

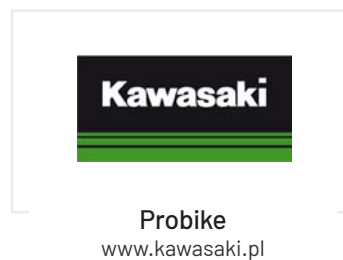
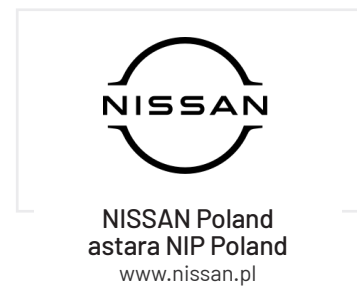
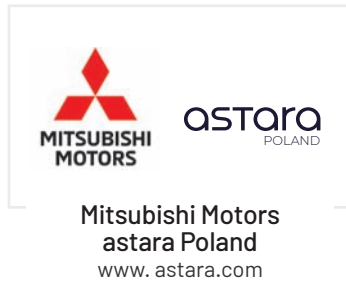


Mercedes-Benz
 The best or nothing.



Mercedes-Benz Polska
www.mercedes-benz.pl
www.smart.com

Członkowie Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego



Members of Polish Automotive Industry Association

TOYOTA

TOYOTA MOTOR MANUFACTURING POLAND

Toyota Motor
Manufacturing Poland
www.toyotapl.com



Toyota Central Europe
www.toyota.pl
www.lexus-polska.pl

Indian
MOTORCYCLE

V Cruiser
www.indianpoland.com

Valeo

Valeo Thermal Systems
www.valeo.com



Volkswagen Group Polska
www.volkswagen.pl, www.audi.pl
www.seat.pl, www.cupraofficial.pl
www.skoda-auto.pl, www.porsche.pl
www.vwdostawcze.pl, www.volkswagen.pl
www.vw-group.pl, www.vwdostawcze.pl



Samochody
Dostawcze

Volkswagen Poznań
Fabryka Samochodów Dostawczych i Komponentów

Volkswagen Poznań
www.volkswagen-poznan.pl



Volvo Car Poland
www.volvocars.pl



Volvo Polska
www.volvotrucks.pl



WIELTON S.A.
www.wielton.com.pl

YAMAHA
Revs your Heart

Yamaha Motor Europe
- Oddział w Polsce
www.yamaha-motor.pl

volteno
LIFE ENERGY

Volteno
www.volteno.pl



Kim jesteśmy

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, skupiającą producentów oraz przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, motocykli, skuterów w Polsce i firm zabudowujących oraz nadwoziowych.

PZPM reprezentuje 56 firm członkowskich. Głównym celem Związku jest reprezentowanie interesów zrzeszonych firm wobec organów administracji publicznej, środków masowego przekazu i społeczeństwa.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego 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. **Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Związku Producentów Motocykli ACEM, oraz Związku Producentów Przyczep, Naczep i Zabudów – CLCCR, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.** Najwyższą władzą związku jest Walne Zgromadzenie Członków, w okresie między jego posiedzeniami pracami organizacji kieruje Rada Nadzorcza. Na czele związku stoi prezes, który jest jednoosobowym organem wykonawczym i kieruje bieżącymi pracami, realizując

Who we are

The Polish Automotive Industry Association is the largest Polish organisation of automotive industry employers that brings together 56 organisations: manufacturers and representatives of motor vehicles, motorcycles, mopeds in Poland, converters and coachbuilders. The main objective of the Polish Automotive Industry Association is to represent the interests of its member organizations in relations with the public administration bodies, the media, and the public. The Polish Automotive Industry Association initiates legislative amendments and supports initiatives that contribute to development and promotion of the Polish motor industry. Our organisation is invited by the government to review drafts of key legal acts relevant to the motor industry and contributes to efforts of parliamentary and government committees. **Being a member of the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), the European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM) and the International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLRR), PZPM represents the interests of member organizations before European Union bodies.** Its supreme body is the General Meeting of Members, while during intervals between its sessions efforts of the organization are overseen by the Supervisory Board. The Association is led by the President who is a one-man executive authority managing current projects and executing objectives set by the Supervisory

zadania wyznaczone przez Radę Nadzorczą i Walne Zgromadzenie Członków. Biuro PZPM prowadzi prace w najistotniejszych dla branży obszarach, m.in. legislacji, homologacjach, promocji rynku motoryzacyjnego, Public Relations, zagadnieniach podatkowych, statystyk oraz analiz rynku.

Historia

W 1992 roku grupa importerów nowych pojazdów powołała Stowarzyszenie Oficjalnych Importerów Samochodów (SOIS). Od początku istnienia Stowarzyszenie odgrywało istotną rolę w kształtowaniu i porządkowaniu polskiego rynku motoryzacyjnego.

W 2003 roku Stowarzyszenie Oficjalnych Importerów Samochodów zostało przekształcone w Związek Motoryzacyjny SOIS, organizację zrzeszającą podmioty gospodarcze, czyli firmy (importerów i producentów pojazdów) będące przedstawicielami światowych koncernów motoryzacyjnych w Polsce. Związek Motoryzacyjny SOIS kontynuował idee i cele Stowarzyszenia Oficjalnych Importerów Samochodów, ale znacznie poszerzył zakres działalności.

W 2004 roku ZM SOIS został członkiem ACEA, organizacji zrzeszającej europejskich producentów pojazdów, a także 21 organizacji reprezentujących branżę motoryzacyjną w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W 2006 roku, w związku z rozwojem organizacji – m.in. przystąpieniem do związku importerów jednośladów, oraz wstąpieniu PZPM do ACEM, nastąpiła zmiana nazwy na obecnie obowiązującą: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Od 2014 roku PZPM jest aktywnym członkiem CLCCR, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Przyczep, Naczep i Zabudów.

W 2017 roku PZPM obchodził jubileusz 25-lecia istnienia. Jesteśmy organizacją o ugruntowanej pozycji – zawsze aktywną w dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości nowoczesnego przemysłu motoryzacyjnego.

W 2022 roku PZPM obchodził jubileusz 30-lecia istnienia. Obecnie, jako ekspercka organizacja o ugruntowanej pozycji z 32-letnim doświadczeniem, wchodzimy w przyszłość by jeszcze skuteczniej reprezentować nasze firmy w nowej i zmieniającej się rzeczywistości społecznej, politycznej i motoryzacyjnej.

Board and the General Meeting. PZPM's Office focuses on pivotal areas for the industry, including legislation, approvals, promotion of the automotive market, production and motor industry, public relations, government relations, fiscal issues, statistics and market analyses.

History

In 1992, a group of new vehicle importers established the Official Automotive Importers' Association (SOIS). Ever since its inception, the Association has been playing a central role in shaping and structuring the Polish automotive market.

In 2003, the Official Automotive Importers Association was transformed into the SOIS Automotive Association, an organization associating economic entities, or organizations (auto importers and manufacturers) representing international automakers in Poland. The SOIS Automotive Association followed up on ideas and objectives of the SOIS Official Automotive Importers' Association, but significantly expanded the range of its activities.

In 2004, SOIS became a member of ACEA, an organization that brings together European automobile manufacturers and 21 organisations representing the motor industry in the EU Member States.

In 2006, following development of the organisation which was joined by motorcycle importers and accession of PZPM to ACEA, the Association adopted its current name – The Polish Automotive Industry Association.

Since 2014, PZPM has been an active member of CLCCR, the European Association of the Body and Trailer Building Industry.

In 2017, the Association was celebrating its 25th jubilee. Being an organisation with an established position, we are ever active in the dynamically evolving reality and the context of the modern automotive industry.

In 2022, PZPM celebrated its 30th anniversary.

As an expert organization with an established position with 32 years of experience, we are entering the future to represent our companies even more effectively in the new and changing social, political and automotive reality.

Polska Poland



04



Samochody osobowe

Passenger cars

Park samochodowy

Przygotowując tegoroczne wydanie rocznika po raz kolejny korzystamy z danych nt. parku pojazdów opracowanych przez Dział Analiz i Statystyki Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów.

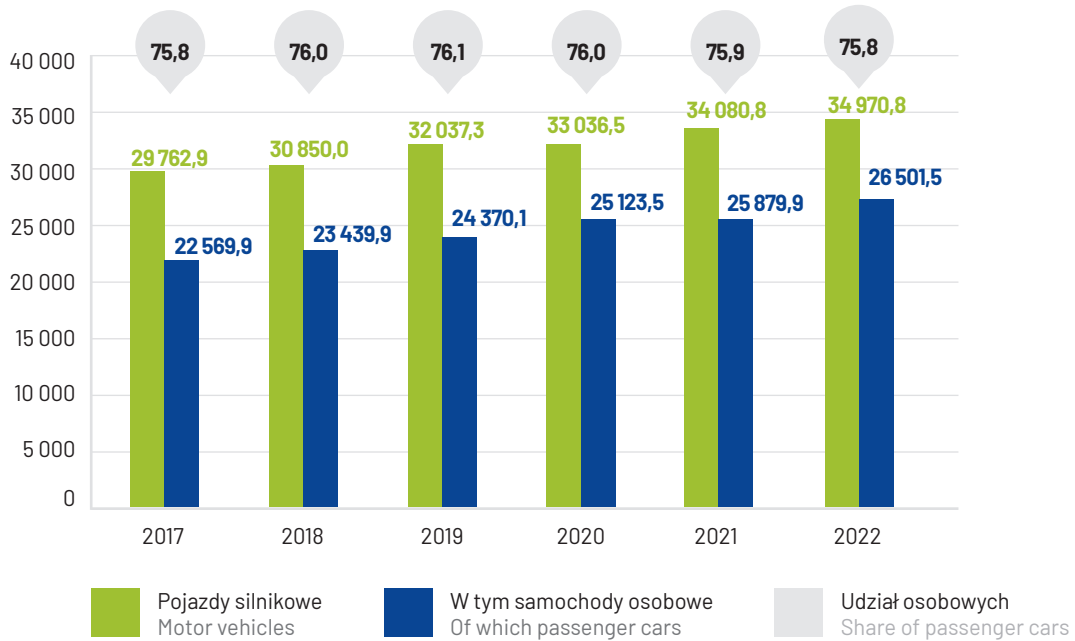
W 2017 roku Centralna Ewidencja Pojazdów – Ministerstwo Cyfryzacji, wprowadziło m.in. na skutek wcześniejszych wniosków PZPM o urealnienie parku pojazdów, definicję pojazdów zarchiwizowanych. Do tej grupy zaliczono pojazdy, które mają więcej niż 10 lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP w ciągu ostatnich sześciu lat, pod warunkiem, że nie są to pojazdy zabytkowe. Wiele z tych pojazdów nie jest faktycznie użytkowanych na drogach i znaczna ich część może już nie istnieć. Porównawczo podajemy wiekową strukturę parku aut osobowych wraz z pojazdami zarchiwizowanymi jak i bez nich. Pełne dane, łącznie z pojazdami nieaktualizowanymi, przytaczamy w pierwszej tabeli pt. „Park samochodowy

Vehicle fleet

Putting this yearbook together, we have tapped once again into fleet data compiled by the Analyses and Statistics Department of the Polish Automotive Industry Association which are based on records of the Central Register of Vehicles.

Following previous motions submitted by PZPM to the Ministry of Digital Affairs to obtain actual figures that illustrate the actual size of the fleet, in 2017 the Central Register of Vehicles (CRV) introduced the definition of archived vehicles. This group includes 10 year-old and over vehicles (age computed in reference to their first registration date) which were not updated in the CRV databases in the past six years, provided these are not vintage cars. We assume that many of them are actually not driven on Polish roads and most of them fail to exist anymore. For the purpose of comparison, we present the age structure of passenger cars with and without archived vehicles. Comprehensive figures, including non-updated vehicles,

Park pojazdów silnikowych w Polsce [000 szt.]
Motor vehicles in Poland, not updated [000 units]

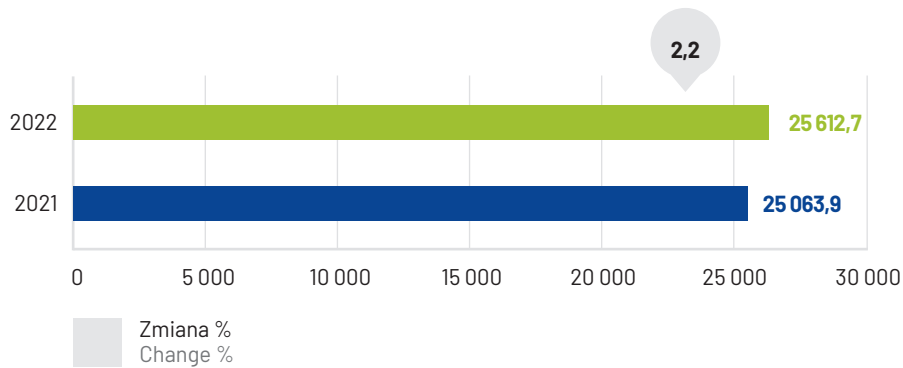


Źródło: PZPM na podstawie danych CEP
Source: PZPM analysis based on CEP

w Polsce”. W kolejnych analizujemy jedynie park pojazdów, które zostały zaktualizowane. Aby ułatwić porównanie z poprzednimi latami, w jednej tabeli podajemy wielkość ubiegłorocznego parku pojazdów, w tym części aktualizowanej (tj. bez zarchiwizowanych).

are presented in the first table “The vehicle fleet in Poland.” Consecutive tables depict only the updated part of the vehicle fleet. In order to facilitate comparisons with figures for previous years, one of the tables depicts the size of last year’s passenger car fleet,

Park pojazdów silnikowych zarejestrowanych w Polsce – tylko aktualizowane w ostatnich sześciu latach [000 szt.]
Park of registered motor vehicles – only updated during last 6 years [000 units]



Źródło: PZPM na podstawie danych CEP
Source: PZPM analysis based on CEP

Liczba zarchiwizowanych pojazdów samochodowych sięgnęła na koniec 2022 roku 9 358,1 tys. sztuk i była większa o 3,4 proc. niż rok wcześniej. Do tej grupy zaliczono m.in. 6 985 tys. aut osobowych, 900 tys. samochodów dostawczych (o dmc do 3,5 tony), 507,2 tys. samochodów ciężarowych, czyli o dmc pow. 3,5 t (w tym ciągniki samochodowe) i 636 tys. motocykli.

Według danych aktualizowanych, liczba pojazdów silnikowych zarejestrowanych w Polsce w 2022 roku powiększyła się w stosunku do poprzedniego o 2,2 proc. do 25 612,7 tys. sztuk. Wśród nich zarejestrowanych było 19 516,2 tys. aut osobowych, o 1,9 proc. więcej niż na koniec 2021 roku.

Rośnie średni wiek samochodu osobowego

Średni wiek samochodu osobowego w 2022 roku (w części aktualizowanej) wynosił 14,9 roku (o 0,4 roku więcej niż w 2021 roku), natomiast mediana sięgała piętnastu lat (tyle samo co rok wcześniej).

Samochody osobowe 4-letnie stanowiły na koniec 2022 roku 11,4 proc. parku pojazdów osobowych, o 0,9 pp. mniej niż na koniec 2021 roku. Samochody osobowe w wieku od pięciu do dziesięciu lat stanowiły 17,0 proc. parku (tyle samo co rok wcześniej), zaś auta liczące od jedenastu do dwudziestu lat 49,0 proc. Na najstarsze, ponad 20-letnie, przypadło 23 proc., o 1,6 pp. więcej niż w 2021 roku. Najstarszych pojazdów było ponad dwa razy więcej niż najmłodszych, do czterech lat.

Starzejący się od wielu lat park samochodowy zasilany jest głównie przez import z wtórnego rynku innych krajów, w którym przeważają auta ponad 10-letnie. Konsekwencje utrzymywania starego parku samochodów są ponoszone nie tylko przez właścicieli samochodów (często w postaci wyższych rachunków za naprawy), ale i społeczeństwo. Stare samochody są mniej bezpieczne i nieekologiczne – rozregulowane silniki emitują znacznie więcej trujących spalin niż nowe modele.

Benzyna najpopularniejsza

W parku aktualizowanych aut osobowych w podziale na rodzaj paliwa, na koniec 2022 roku 45 proc. stanowiły

including its updated part (i.e. excluding archival data). The number of archived motor vehicles totalled 9,358,100 at end-2022 and was up by 3.4 per cent versus the previous year. This group included 6,985,000 passenger cars, 900,000 LCVs (with GVW up to 3.5t), 507,200 heavy-duty vehicles with GVW above 3.5t (including road tractors), and 636,000 motorcycles.

Updated records reveal that the number of motor vehicles registered in Poland in 2022 was up by 2.2 per cent versus the previous year to 25,612,700 units. Registered vehicles included 19,516,200 passenger cars, i.e. more by 1.9 per cent versus end-2021.

The average age of a passenger car is going up

In 2022, the average age of a passenger car in Poland (for the updated part of the fleet) stood at 14.9 years (up by 0.4 years versus 2021), while the median age totalled 15 years (just like the year before).

Four years and under passenger cars accounted for 11.4 per cent of the passenger car fleet at end-2022, what marks a decrease by 0.9 percentage points. Five to 10 year old vehicles had 17.0 per cent share in total fleet (like the year before), while 11 to 20 year old vehicles accounted for 49.0 per cent of total fleet. Meanwhile, the oldest, more than two decades old machines had a 23 per cent share or were up by 1.6 per cent versus 2021. The number of the oldest vehicles was more than twice as many as the youngest, four years and under vehicles.

The ageing fleet grows mainly as a result of secondary imports from other states and remains dominated by more than a decade old cars. The cost of upkeep of such veteran fleet is not only borne by vehicle owners (higher repair bills), but the entire society. Old vehicles are less safe and not environmentally-friendly – their worn and torn engines have much higher emission levels of noxious exhaust gases than new models.

Petrol leads the way

At end-2022, 45 per cent of the updated passenger car fleet split by fuel type accounted for petrol-powered

modele z silnikami benzynowymi (udział pozostał niezmieniony), na diesle przypadło 39 proc. (o 1 pp. mniej niż rok wcześniej), na LPG 13 proc. (tyle samo co w 2021 roku). Napęd hybrydowy miało 2 proc. floty, bez zmian w stosunku do wcześniejszego roku.

Wśród samochodów najmłodszych, liczących do czterech lat, napęd benzynowy miał 57 proc. udziału (o 3 pp. mniej rok wcześniej), wysokoprężny 19 proc. (o 4 punkty proc. mniej), natomiast na LPG przypadło tylko 4 proc. floty, tyle samo co w 2021 roku.

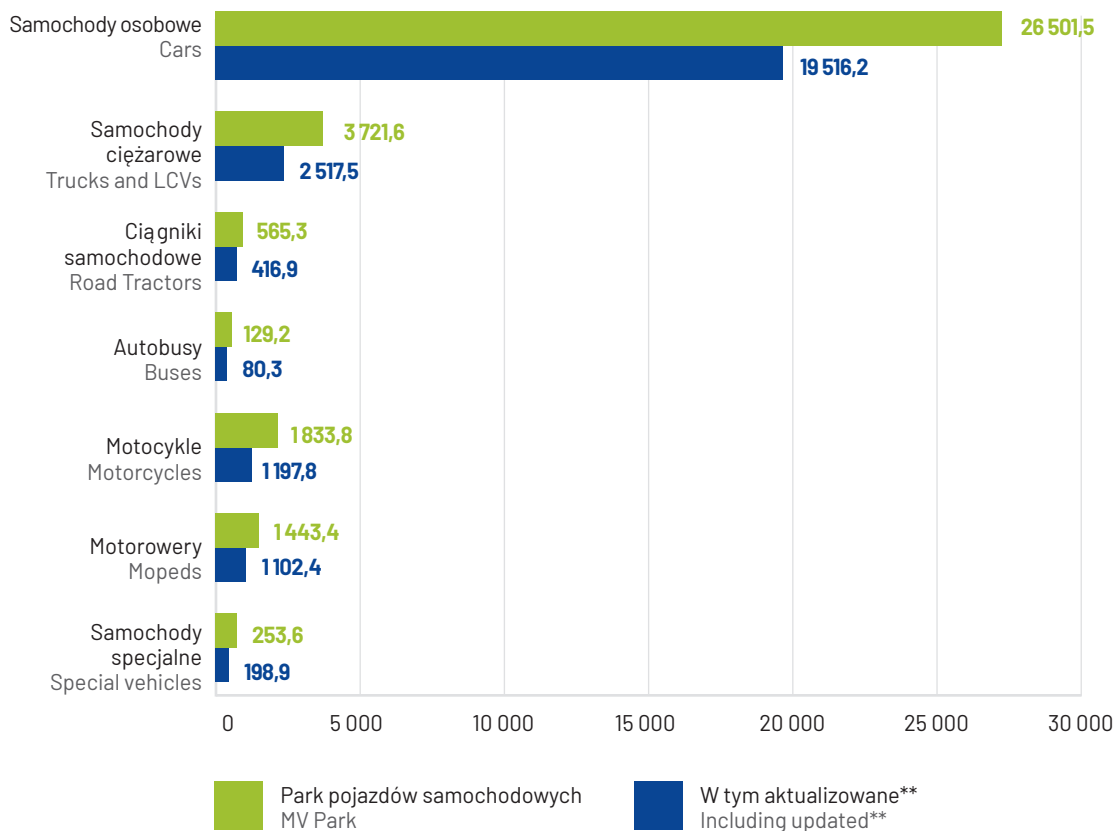
Klasyczne pojazdy hybrydowe zdobyły 9 proc. tego segmentu, o 2 pp. więcej niż w 2021 roku, a „miękkie” hybrydy (mild hybrid) 9 proc. Udział pojazdów elektrycznych sięgnął 1 proc., zaś udział samochodów na gaz ziemny był pomijalnie mały. W parku znajdowało się także

models, while the share of cars fitted with diesel units stood at 39 per cent (one percentage point less year-to-year). LPG accounted for 13 per cent (and remained unchanged versus 2021). Hybrids had 2 per cent of share in total fleet, what means that their share remained stable.

Petrol engines had 57 per cent of share among the youngest four years and under cars (down by 3 percentage points year-to-year), diesel-powered cars had 19 per cent of share (down by 4 percentage points), while LPG drives corresponded to merely 4 per cent of the fleet, just like in 2021.

Classic hybrids had 9 per cent of share in the segment, which was up by 2 percentage point versus 2021, while mild hybrids had 9 per cent worth of share. The share of EVs stood at 1 per cent, while the share of auto gas-powered cars was statistically irrelevant. The fleet

Park pojazdów samochodowych* w 2022 roku [000 szt.] Park of motor vehicles* in 2022 [000 units]

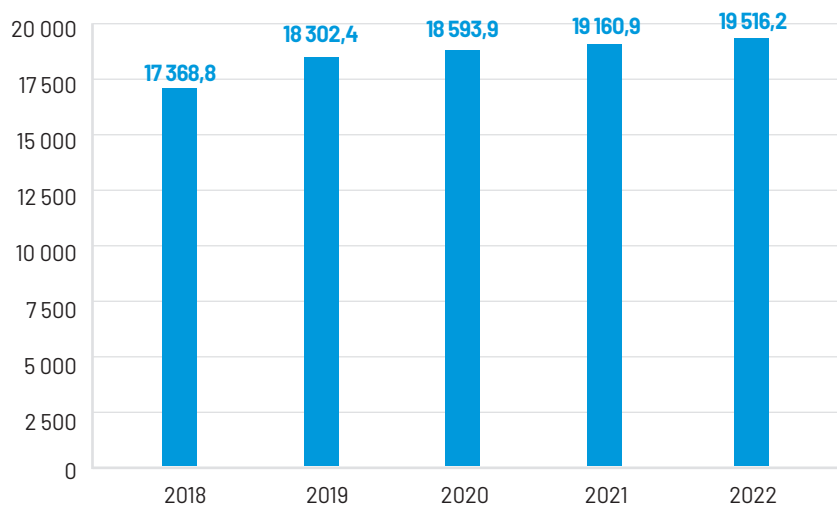


Źródło: PZPM na podstawie danych CEP, * oraz motorowery, ** w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM analysis based on CEP, * and mopeds, ** during last six years

119 aut z napędem wodorowym, do których należy dodać 7 takich pojazdów mających co najmniej 5 lat. W grupie aut w wieku od pięciu do dziesięciu lat najliczniejsze były modele z napędem benzynowym (49 proc., o 3 pp. więcej niż w 2021 roku). Samochody osobowe z silnikiem wysokoprężnym miały 42-procentowy udział, o 4 pp. mniejszy rok wcześniej. Modele napędzane LPG stanowiły 6 proc., o 1 pp. mniej w stosunku do roku wcześniejszego.

also included 119 hydrogen cars, a figure that needs to be topped with seven at least 5 year old such vehicles. Most numerous in the five to 10 year category were models fitted with a diesel engine (49 per cent; up by 3 percentage points versus 2021) whose share totalled 42 per cent, or 4 percentage points less year-to-year. LPG-powered vehicles accounted for only 6 per cent or were down by one percentage point versus the year before.

Liczba samochodów zaktualizowanych* w parku zarejestrowanych samochodów osobowych na koniec roku [000 szt.]
Number of updated* units of passenger cars registered at the end of the year [000 units]



Źródło: PZPM na podstawie danych CEP, * w ostatnich sześciu latach
 Source: PZPM analysis based on CEP, * during last six years

W grupie wiekowej 11-20 lat na samochody z napędem benzynowym przypadło 39 proc., na diesle 47 proc., na LPG 13 proc.

Wśród samochodów ponad 20-letnich najpopularniejszy był napęd benzynowy (48 proc. udziału), modele z silnikiem wysokoprężnym miały 31 proc. udziału, a spalające LPG (22 proc.).

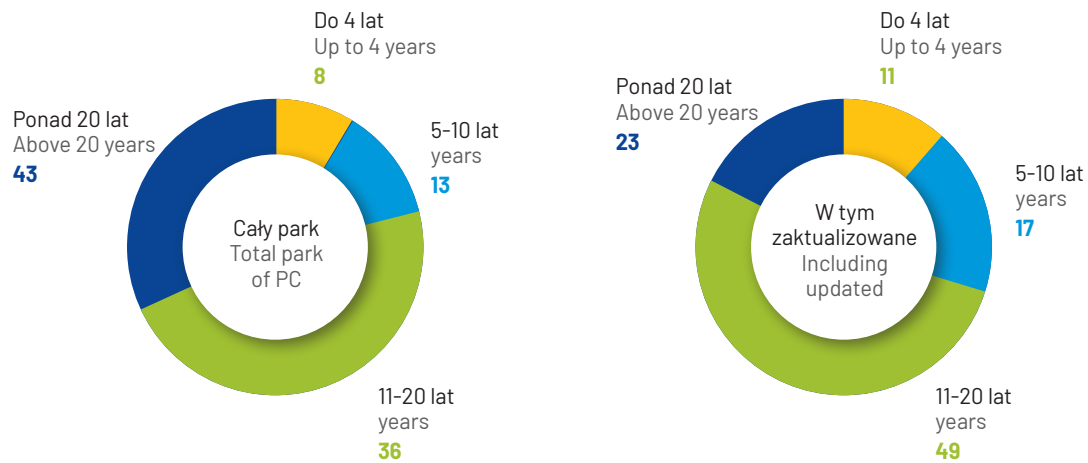
Polska Organizacja Gazu Płynnego szacuje, że na początku 2022 roku 3415 tys. aut osobowych (aktualizowanych i nieaktualizowanych) było zasilanych gazem propan-butan, czyli o 65 tys. więcej niż rok wcześniej. Organizacja podaje za GUS, że odsetek aut na LPG zmalał o 0,3 pp. do 13,6 proc. w całym parku zarejestrowanych samochodów. Według danych PZPM/CEP

In the 11-20 year old segment petrol cars raked up 39 per cent of share in total fleet, while diesel had 47 per cent and LPG 13 per cent of share.

Most popular versions among more than two decades old cars were those with petrol engines (48 per cent of share), diesel units (31 per cent), and LPG-powered models (22 per cent).

The Polish Liquefied Gas Organisation estimates that in early 2022 there were 3,415,000 passenger cars (updated and non-updated) powered with propane-butane, or more by 65,000 units than the year before. The Organisation quotes after Statistics Poland that the percentage of LPG-powered vehicles was down by 0.3 percentage points to 13.6 per cent of total registered vehicles.

Struktura wiekowa samochodów osobowych na koniec 2022 roku [%] Age structure of car park at the end of 2022 [%]



Źródło: Analizy PZPM na podstawie danych CEP
Source: PZPM analysis based on CEP

w części aktualizowanej parku było 2 550,8 tys. samochodów osobowych na LPG i zajęły 13 proc.

Z innych napędów wyróżniły się hybrydy, których według analiz PZPM, było 276,4 tys. i do tego 201,4 tys. mild hybrid. W liczonej łącznie grupie hybryd i mild hybryd 398,2 tys. miało do czterech lat.

Sprężony i ciekły gaz ziemny (CNG/LNG) używało 2,6 tys. samochodów, głównie w wieku od pięciu do dwudziestu lat. Napęd elektryczny (Baterie Electric Vehicles) miało 30,6 tys. samochodów, z tego 25,3 tys. w wieku do czterech lat, czyli ponad 10 tys. więcej niż w 2021 roku. Według analiz PZPM danych CEP w parku było też 31 tys. samochodów PHEV z czego ponad 89% w wieku do 4 lat.

Firmy wolą nowsze auta

Dzieląc park zaktualizowanych samochodów osobowych pod względem formy prawnej właściciela, 90,5 proc. aut należy do osób fizycznych (17 652,6 tys.), zaś 9,5 proc. (1 863,5 tys.) do firm (podmioty rejestrujące na REGON). Udział aut firmowych wzrósł o 0,2 pp. w stosunku do 2021 roku.

W przypadku aut do czterech lat, 44,5 proc. należało do osób fizycznych (o 2,6 punktu proc. mniej niż

PZPM/CRV figures reveal that the updated part of the fleet included 2,550,800 LPG-powered passenger cars which had 13 per cent of share in the category.

Meanwhile, hybrids marked their difference among other drives. PZPM analyses reveal that their fleet accounted for 267,400 units, including 201,400 mild hybrids. 398,200 traditional and mild hybrids from this category were four years and under.

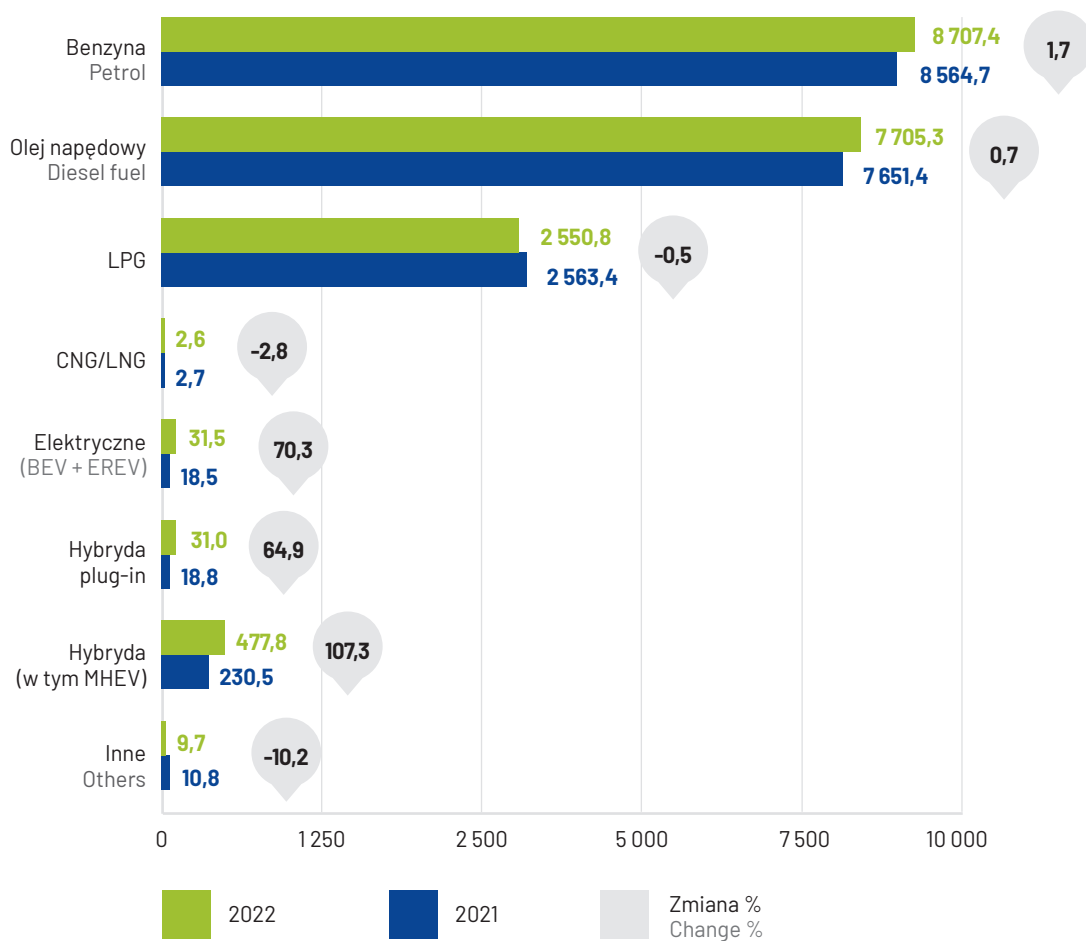
Compressed natural gas (CNG/LNG) was used to power 2,600 vehicles, mainly aged from five to 20 years. Meanwhile, the number of all-electric vehicles (Battery Electric Vehicles) stood at 30,600, of which 25,300 were less than four years old, what marks an increase by 10,000 units versus 2021. PZPM analyses of CRV records reveal that total fleet included 31,000 PHEVs, of which 89% were four years and under.

Business favours younger cars

Split by ownership, 90.5 per cent of cars from the updated passenger car fleet are owned by natural persons (17,652,600), while 9.5 per cent (1,863,500) were owned by companies with a REGON number. The share of company cars went up by 0.2 percentage points versus 2021.

44.5 per cent of cars aged four years and under were owned by natural persons (down by 2.6 percentage points

Samochody osobowe* z podziałem na rodzaj paliwa [000 szt.]
 Passenger cars* by fuel type [000 units]



Źródło: PZPM na podstawie danych CEP, * tylko aktualizowane w ostatnich sześciu latach
 Source: PZPM analysis based on CEP, * only updated during last six years

w 2021 roku), zaś 55,5 proc. do osób prawnych. Szósty rok z rzędu liczba aut firmowych przewyższała w tej grupie liczbę aut prywatnych.

W przedziale wiekowym od pięciu do dziesięciu lat 86,1 proc. samochodów należy do osób indywidualnych (mniej o 1,8 punkt proc.), zaś 13,9 proc. do firm. Ich udział w grupie wiekowej od 11 do 20 lat lekko wzrósł (o 0,2 pp.) do 1,5 proc., wśród aut starszych niż 20 lat wyniósł 0,7 proc., o 0,1 pp. więcej niż rok wcześniej.

Indywidualni nabywcy preferują jako paliwo benzynę. W aktualizowanym parku samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce wśród prywatnych posiadaczy na koniec 2022 roku udział aut benzynowych wyniósł

versus 2021), and 55.5 per cent by legal persons. For the sixth year running the number of cars owned by businesses outnumbered the private passenger car fleet. The age structure reveals that 86.1 per cent of five to 10 years old cars are owned by private owners (down by 1.8 percentage point), and 13.9 per cent by businesses. Their share in the 11-20 years old vehicle category went up slightly (by 0.2 percentage point) to 1.5 per cent, while the share of the oldest up to 20 years old vehicles stood at 0.7 per cent and was up by one percentage point versus 2021.

Petrol is the fuel of choice for private customers. The share of petrol-powered cars in total updated passenger car fleet registered in Poland at end-2022 stood at 45 per cent. Meanwhile, cars with diesel units had

Pojazdy samochodowe* przypadające na województwa w 2022 roku [000 szt.]
Motor vehicles* by voivodships in 2022 [000 units]

Województwa Voivodships	Samochody osobowe Cars	Motocykle Motorcycles	Samochody dostawcze LCV	Autobusy >3.5T Buses >3.5T	Samochody ciężarowe MHCV **
Polska	19 516,2	1 197,8	2 332,4	77,3	800,1
Dolnośląskie	1 478,7	79,1	173,6	6,6	44,0
Kujawsko-pomorskie	978,7	62,3	110,3	3,2	32,9
Lubelskie	1 049,6	71,3	120,3	4,6	39,9
Lubuskie	525,5	31,6	63,7	1,7	20,6
Łódzkie	1 251,5	73,7	152,7	4,5	51,0
Małopolskie	1 701,0	115,0	213,1	7,8	59,1
Mazowieckie	3 175,6	177,2	405,5	14,2	187,5
Opolskie	489,8	29,9	52,4	1,8	16,2
Podkarpackie	1 051,4	90,0	124,7	4,1	35,0
Podlaskie	542,7	36,5	64,2	2,0	24,0
Pomorskie	1 142,7	68,0	134,0	5,0	44,4
Śląskie	2 197,1	120,7	228,9	6,7	72,4
Świętokrzyskie	580,6	36,8	81,1	3,3	27,5
Warmińsko-mazurskie	625,0	38,2	67,0	2,6	19,7
Wielkopolskie	1 954,4	125,0	249,9	6,1	101,0
Zachodniopomorskie	771,8	42,4	90,8	3,6	25,6

* Tylko pojazdy aktualizowane w ostatnich sześciu latach
Only vehicles updated during last six years

** W tym ciągniki siodłowe i samochody specjalne
Including road tractors and special vehicles

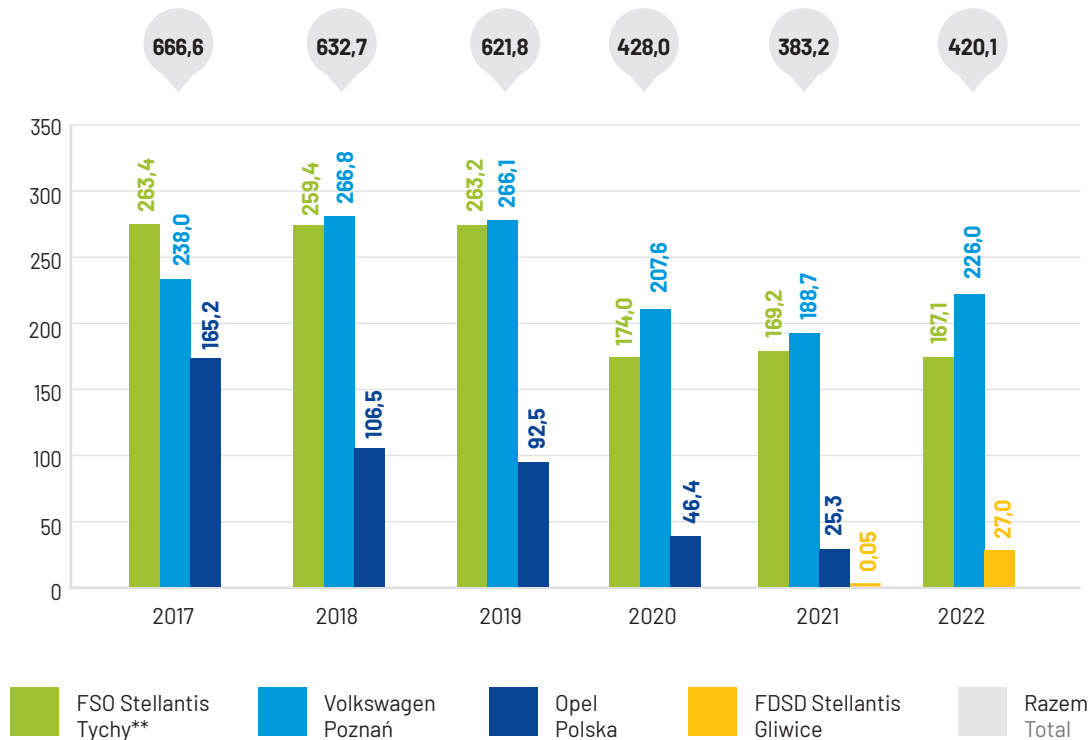


Źródło: PZPM na podstawie danych CEP
Source: PZPM analysis based on CEP

45 proc., gdy wysokoprężnych 40 proc., zaś 14 proc. samochodów spalało LPG (tyle samo co w 2021 roku). W przypadku firm udział diesla zmalał o 4 pp. do 34 proc., natomiast aut z silnikami o zapłonie iskrowym 44 proc. (spadek o 2 pp.). W tej grupie nabywców hybrydy (łącznie z mild hybrid) osiągnęły 16 proc., zwiększając udział o 5 pp., a napęd LPG wyniósł tak jak rok wcześniej 4 proc. W segmencie aut w wieku do czterech lat najpopularniejszą marką była Toyota z 13,8-procentowym udziałem, przed Skodą (10,5 proc. udziału) i Volkswagenem (7,9 proc. udziału). W segmencie od pięciu do dziesięciu lat prym wiódł Volkswagen (8,6 proc. udziału) przed Oplem (8,3 proc.) i Fordem (8,2 proc.).

40 per cent of share and LPG-powered models 14 per cent of share (which remained stable versus 2021). The share of diesel drives among company cars went down by 4 percentage points to 34 per cent, while the share of ICE engines totalled 44 per cent (down by 2 percentage points). The share of hybrids (including mild hybrids) in the segment stood at 16 per cent and was up by 5 percentage points, while the figure for LPG fetched 4 per cent just like year before. The most popular make in the four years and under car category was Toyota with 13.8 per cent of market share, ahead of Skoda (10.5 per cent of share), and Volkswagen (7.9 per cent of share). With 8.6 per cent of share, Volkswagen was the leader in the five to ten year old category, outperforming Opel (8.3 per cent), and Ford (8.2 per cent).

Produkcja według producentów* [000 szt.]
Production by company* [000 units]



Źródło: producenci *ze względu na różnice metodologiczne prezentowane tutaj dane nie są bezpośrednio porównywalne z danymi według GUS prezentowanymi w innych częściach niniejszego Raportu PZPM. ** Fabryka Samochodów Osobowych Stellantis Tychy Dawna nazwa FCA Poland.

Source: manufacturers * due to differences in methodology, presented data are not directly comparable with CSO records featured in other sections of PZPM's Yearbook. ** Passenger Car Factory Stellantis Tychy was formerly FCA Poland.

Województwa bogate i biedne

Na koniec 2022 roku na tysiąc osób przypadało 678 (o 22 więcej niż rok wcześniej) pojazdów silnikowych (zaktualizowanych w ciągu ostatnich sześciu lat), w tym 517 aut osobowych, o 15 więcej niż w 2022 roku.

Podobnie jak w poprzednich latach największe nasycenie samochodami osobowymi odnotowano w woj. mazowieckim – 576 aut na tysiąc mieszkańców. W wielkopolskim ten wskaźnik wynosił 559, w lubuskim 535. Na drugim końcu znalazły się województwa: warmińsko-mazurskie (456), zachodniopomorskie (469) i podlaskie z liczbą 474 aut osobowych na tysiąc mieszkańców.

W 2022 roku najwięcej samochodów osobowych, bo blisko 3,2 mln, było zarejestrowanych w woj.

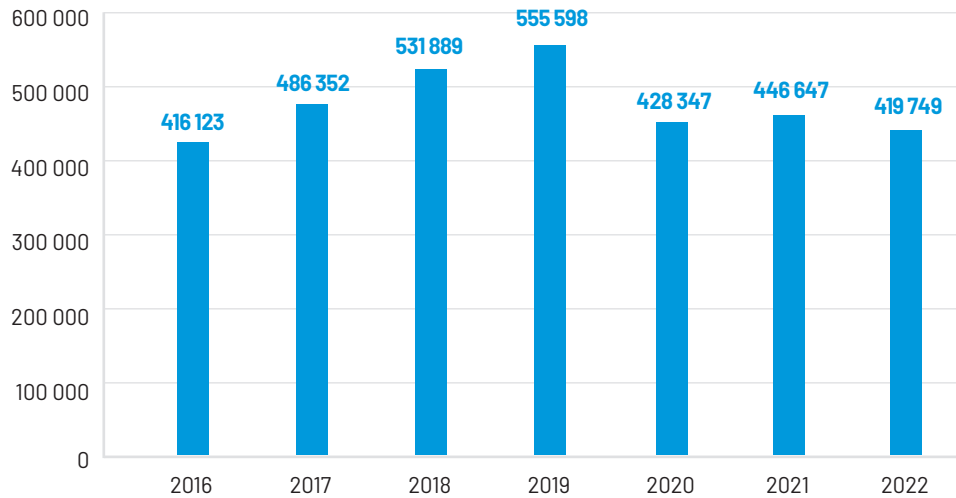
More and less affluent provinces

At end-2022, there were 678 motor vehicles (up by 22 year-to-year) per 1,000 population (updated in the last six years), including 517 passenger cars, what marks an increase by 15 units versus 2022.

Just like in previous years, the highest saturation with passenger cars was reported for Mazowieckie province that declared 576 cars per 1,000 population. The figure for Wielkopolskie stood at 559 and 535 for Lubuskie. Warmińsko-mazurskie (456), Zachodniopomorskie (469), and Podlaskie with 474 passenger cars per 1,000 population came last on the list.

In 2022, the biggest number of passenger cars (nearly 3.2 million) was registered in Mazowieckie province,

Pierwsze rejestracje nowych samochodów osobowych [szt.] First registrations of new passenger cars [units]



Źródło: PZPM / CEP
Source: PZPM / CEP

mazowieckim, następnie w śląskim (2,2 mln) i wielkopolskim (niemal 2,0 mln). Najmniej rejestracji zanotowano w woj. opolskim (489,8 tys.), lubuskim (525,5 tys.) oraz podlaskim (542,7 tys.).

followed by Śląskie (2.2 million) and Wielkopolskie (2.0 million). Opolskie (489,800), Lubuskie (525,500), and Podlaskie (542,700) provinces had the lowest number of registrations.

Produkcja samochodów osobowych

Auta z polskich fabryk

W 2022 roku wzrosła w Polsce produkcja samochodów osobowych i dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Działające w Polsce zakłady zwiększyły produkcję o 9,6 proc. w porównaniu z 2021 rokiem. Rok wcześniej spadek wyniósł 10,5 proc. Ze wszystkich fabryk według danych dostarczonych przez producentów wyjechało 420,1 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych.

Największą fabryką w Polsce został po raz piąty Volkswagen Poznań. Jego udział sięgnął 53,8 proc. w krajowej produkcji samochodów osobowych oraz lekkich dostawczych i był o 4,6 pp. wyższy niż rok wcześniej. Dwa zakłady należące do spółki Volkswagen Poznań wyprodukowały łącznie 226 tys. aut osobowych i lekkich dostawczych, o 19,8 proc. więcej niż rok wcześniej.

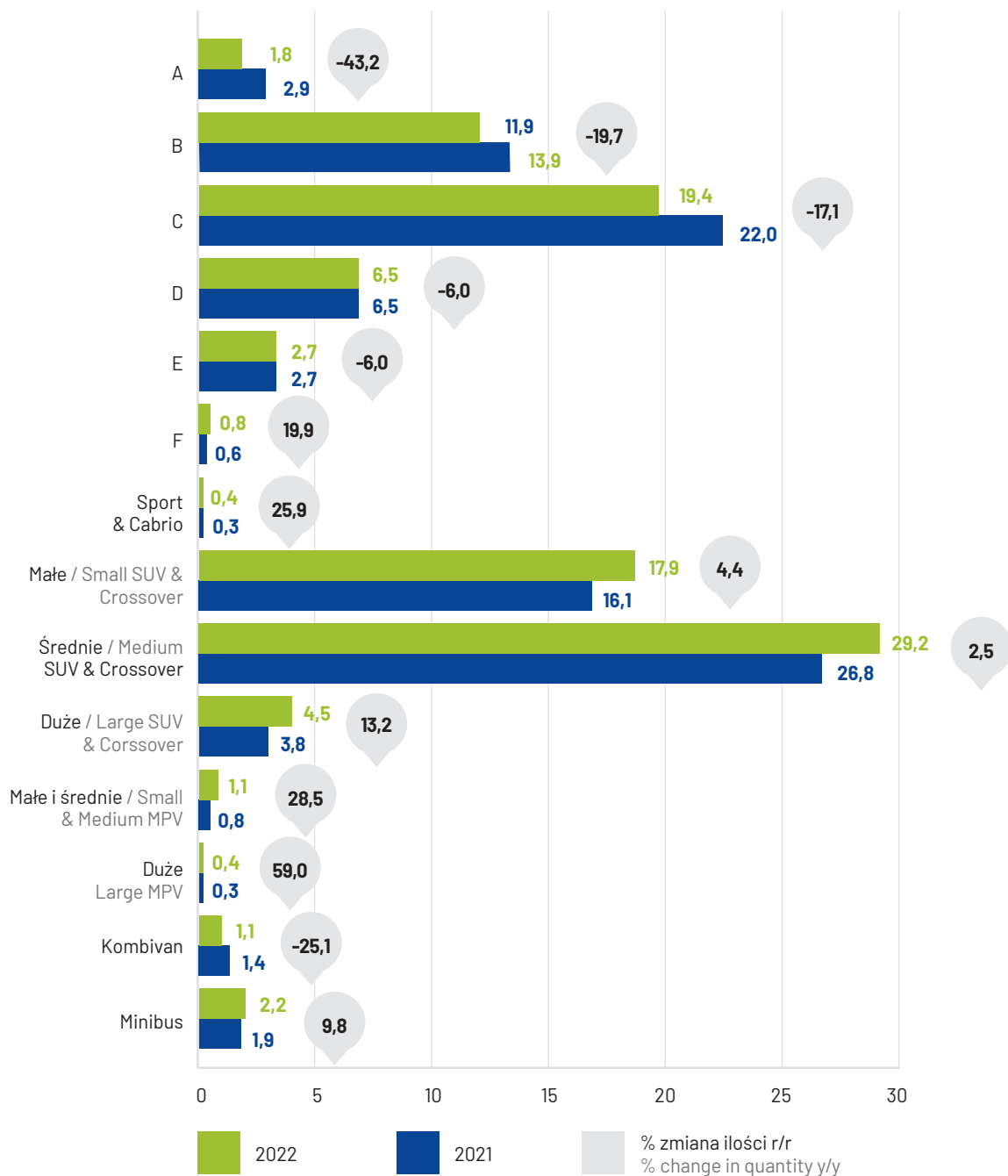
Passenger car production

Cars from polish manufacturing sites

In 2022, production of passenger cars and LCVs with GVWR of 3.5 tonnes and under was up in Poland. Factories based in Poland increased their production output by 9.6 per cent versus 2021, while decline reported the year before accounted for 10.5 per cent. Data disclosed by auto makers reveal that 420,100 passenger cars and light commercial vehicles rolled down the assembly lines of all production facilities.

Volkswagen Poznań was Poland's largest manufacturing site for the fifth year running. Its share accounted for 53.8 per cent of domestic passenger car and LCV production, a result higher by 4.6 percentage points versus the previous year. Two sites owned by Volkswagen Poznań turned out 226,000 passenger cars and light commercial vehicles, or 19.8 per cent more year-to-year.

Rejestracje samochodów osobowych z podziałem na segmenty udział w %
 Passenger car market registrations by market segment share in %



Źródło: PZPM / CEP
 Source: PZPM / CEP

Fabryka Samochodów Osobowych Stellantis w Tychach wyprodukowała 167,1 tys. aut, o 1,2 proc. mniej niż w 2021 roku. Stellantis zakończył w 2021 roku produkcję aut osobowych w gliwickiej fabryce i w pobliżu wybudował nowy zakład do produkcji dużych aut dostawczych,

Tychy-based Stellantis Polska manufacturing facility assembled 167,100 cars, or 1.2 per cent less than in 2021. In 2021, Stellantis discontinued production of passenger cars in Gliwice factory and built in the vicinity a facility that turns out heavy vans known as

Rejestracje nowych aut osobowych według rodzaju napędu [000 szt.]
New registrations of passenger cars by mode of propulsion [000 units]

	2022	2021	Zmiana % Change %
Benzyna / Gasoline	203,1	237,5	-12
Wysokoprężny / Diesel	46,5	57,9	-15
LPG i CNG/LNG	12,2	13,5	-9
Elektryczny Battery Electric Vehicle	11,3	7,1	59
Hybrydy plug-in Plug-in Hybrids	9,7	9,3	5
Hybryda / Hybrid	136,9	122,2	12
Razem / Total	419,7	446,7	-6



Źródło: PZPM / CEP
Source: PZPM / CEP

nazwany Fabryka Dużych Samochodów Dostawczych Stellantis w Gliwicach. Wyjechało z niego 27 tys. samochodów dostawczych.

the Stellantis Factory of Large Commercial Vehicles in Gliwice. Its output includes 27,000 LCVs.

Rejestracje samochodów osobowych

Passenger car registrations

Zerwane łańcuchy dostaw

Disrupted supply chains

Według statystyk PZPM opracowanych na podstawie danych CEP, w 2022 roku urzędy w Polsce zarejestrowały 481 987 nowych samochodów osobowych i dostawczych o dmc do 3,5 tony, o 7,4 proc. mniej niż rok wcześniej. Zanotowany w 2022 roku niski poziom rejestracji wynikał z nierytmicznych dostaw komponentów.

PZPM statistics based on records of the Central Register of Vehicles reveal that in 2022 Polish authorities registered 481,987 new passenger cars and light commercial vehicles with GVWR below 3.5 tonnes, that is, less by 7.4 per cent than the year before. Low level of registrations in 2022 was the after-effect of disrupted component supplies.

W grupie samochodów osobowych liczba rejestracji na koniec 2022 roku wyniosła 419 749 i była o 6 proc. mniejsza niż w poprzednim roku. Nabywcy indywidualni kupili 121 573 auta, o 5 proc. więcej w stosunku do roku wcześniejszego. Ich udział w całości rejestracji wzrósł do 29 proc., o 3,1 punktu proc. więcej niż rok wcześniej. Jeszcze w 2010 roku udział klientów indywidualnych przekraczał połowę rejestracji.

The number of passenger car registrations at end-2022 totalled 419,749 and was lower by 6 per cent than the year before. Private customers purchased 121,573 passenger cars, or 5 per cent more on a year earlier. Their share in total registrations went up to 29 per cent and was up by 3.1 percentage points on a previous year. Back in 2010, individual customers held more than 50 per cent of share in total registrations.

Nabywcy instytucjonalni, rejestrujący na regon zmniejszyli w stosunku do wcześniejszego roku zakupy o 10 proc. do 298 176 samochodów. Udział samochodów

Corporate clients with REGON number bought 10 per cent cars, or 298,176 vehicles less than in the previous year. In 2022, the share of passenger cars registered

osobowych rejestrowanych przez firmy w całości rejestracji aut osobowych zmalał w 2022 roku do 71 proc. z 74,1 proc w roku 2021. Udział marek popularnych wyniósł niemal 77,1 proc. w całości rejestracji i zmalał w 2022 roku o 2,4 punktu proc., co było wynikiem mniejszych o 9 proc. rejestracji. Marki premium poprawiły udział w rynku do 22,9 proc. dzięki 5-procentowemu wzrostowi rejestracji. Po raz siódmy od wejścia do UE poziom rejestracji aut osobowych przekroczył 400 tys. sztuk. Daje to wskaźnik ponad 14 aut na tysiąc mieszkańców, przy unijnej średniej niemal 30 szt.

Polscy klienci chętnie korzystają z możliwości sprowadzenia używanych samochodów osobowych, które konkurują z nowymi. W 2022 roku zarejestrowano ich 706,8 tys. i był to wynik o 17,7 proc. niższy od zanotowanego w 2021 roku. Wśród używanych 8,4 proc. miało mniej niż 4 lata i można szacować, że gdyby nie import samochodów z drugiej ręki, ci nabywcy powiększyliby rynek aut nowych o kilkadziesiąt tysięcy samochodów. W 2022 roku sprowadzono blisko dwa razy więcej samochodów używanych niż sprzedano nowych.

SUV-y najpopularniejsze

Polacy przesiedli się na SUV-y i ten segment już na stałe zdetronizował kompaktki. W 2022

średnie SUV-y i crossovery umocniły się na pozycji najpopularniejszego segmentu rynku, co prawda ich rejestracje wzrosły o tylko o 2,5 proc. do 122,6 tys. aut, ale całość rejestracji zmalała o 6 proc. i w rezultacie udział w rynku aut z tym rodzajem nadwozi sięgnął 29,2 proc. Modele kompaktowe (segment C) znalazły się na drugim miejscu z wynikiem 81,6 tys. rejestracji, co oznacza 17,1-procentowy spadek i zmniejszenie udziałów rynkowych do 19,4 proc. z 22,0 proc. w 2021 roku.

Na trzecim miejscu (z 17,9-proc. udziałem) znalazły się małe SUV-y i crossovery z wynikiem 75,3 tys. rejestracji, co oznacza wzrost o 4,4 proc. To drugi rok, w którym ten segment zajął tak wysoką pozycję.

Czwarte miejsce w rankingu przypadło modelom segmentu B, z wynikiem 49,8 tys., co zapewniło im 11,9 proc. rynku. Rejestracje aut tego segmentu zmalały o 19,7 proc.auta segmentu D zanotowały dalszy spadek, tym razem 6-procentowy, do 27,3 tys. sztuk. Segment zajął (podobnie jak rok wcześniej) 6,5 proc. rynku.

by companies in total passenger car registrations corresponded to 71 per cent.

The share of volume brands accounted for nearly 77.1 per cent of total registrations and was down by 2.4 percentage points in 2022, while registrations decreased by 9 per cent. Premium brands increased their share in the market by 22.9 per cent following a 5 per cent growth in registrations.

For the seventh time since Poland's accession to the EU, the number of passenger car registrations exceeded 400,000 units, what translates into nearly 14 cars per 1,000 population, with EU average of nearly 30 cars.

Polish drivers are keen to import second-hand passenger cars which are fiercely competing with new ones. Registrations of used cars in 2022 accounted for 706,800 vehicles, a result lower by 17.7 per cent versus 2021. 8.4 percent of them were under four years old and it is fair to say that without second-hand imports, their owners would buy several dozen thousand more vehicles on the new car market. The number of second-hand vehicles imported in 2022 exceeded sales of new ones almost twice.

SUVs are surging in popularity

Poles have turned to SUVs and the segment outperformed compact passenger cars for good. In 2022, medium-sized SUVs and crossovers consolidated their position of market favourites, and although their registrations were up by merely 2.5 per cent to 122,600 units, their total registrations were down by 6 per cent and the overall share in the segment fetched 29.2 per cent.

Compact (C-segment) models ranked second with 81,600 registrations, what marks their decline by 17.1 per cent and a decrease in market share from 22.0 to 19.4 per cent in 2021.

Ranking third (with 17.9 per cent of share) were small SUVs and crossovers with 75,300 registrations, which were up by 4.4 per cent. It's the second year when this segment secures such high position.

With 49,800 registrations and 11.9 per cent of market share, the fourth place in the league table went to the B-segment whose registrations plummeted by 19.7 per cent. D-segment models demonstrated further decline, this time by 6 per cent to 27,300 units. The segment had 6.5 per cent of the market just like the year before.

Popyt na duże SUV-y i crossovery wzrósł o 13,2 proc. do 19 tys. rejestracji.

W szybkim tempie znika zainteresowanie najmniejszymi samochodami segmentu A, w 2022 roku ich rejestracje zmalały o 43,2 proc. do 7,4 tys.

Wśród klientów indywidualnych małe i średnie SUV-y i crossovery zdobyły łącznie niemal 61 proc. rynku (ponad 54 proc. w 2021 roku) i okazały się bezkonkurencyjne. Kompakty spadły na czwarte miejsce (11,0 proc. rynku), wyprzedzone przez auta segmentu B (15,7 proc.). Nawet wśród klientów flotowych średnie SUV-y pokonały kompakty, zajmując 28,6 proc. rynku, gdy modele segmentu C tylko 22,9 proc. W podziale na rodzaje nadwozia, SUV-y zdobyły 51,7 proc. rynku, gdy rok wcześniej ich udział sięgał 46,7 proc.

Demand for large SUVs and crossovers was up by 13.2 per cent to 19,000 registrations.

Meanwhile, the uptake for smallest A-segment vehicles was vanishing, while their registrations were down by 43.2 per cent to 7,400 units in 2022.

Small and medium-sized SUVs and crossovers accounted for nearly 61 per cent of the market (more than 54 per cent in 2021) and outperformed all other categories. Compacts were down to the fourth position (11.0 per cent of the market) and were outperformed by B-segment cars (15.7 per cent).

With 28.6 per cent of market share, medium-sized SUVs have beaten compacts, while C-segment models gained only 22.9 per cent of share. Split by body types, SUVs accounted for 51.7 per cent of the market, while their share stood at 46.7 per cent the year before.

Rośnie popyt na silniki benzynowe

W 2022 roku po raz kolejny najpopularniejsze okazały się auta osobowe z silnikami benzynowymi, jednak ich udział zmalał o 3,6 pp. do 48,4 proc., a liczba rejestracji zmalała o 12,5 proc. do 203,1 tys. szt.

Rejestracje aut z silnikami wysokoprężnymi zmniejszyły się o 14,7 proc. do 46,5 tys. Udział rynkowy zmalał o 1,1 pp. do 11,1 proc.

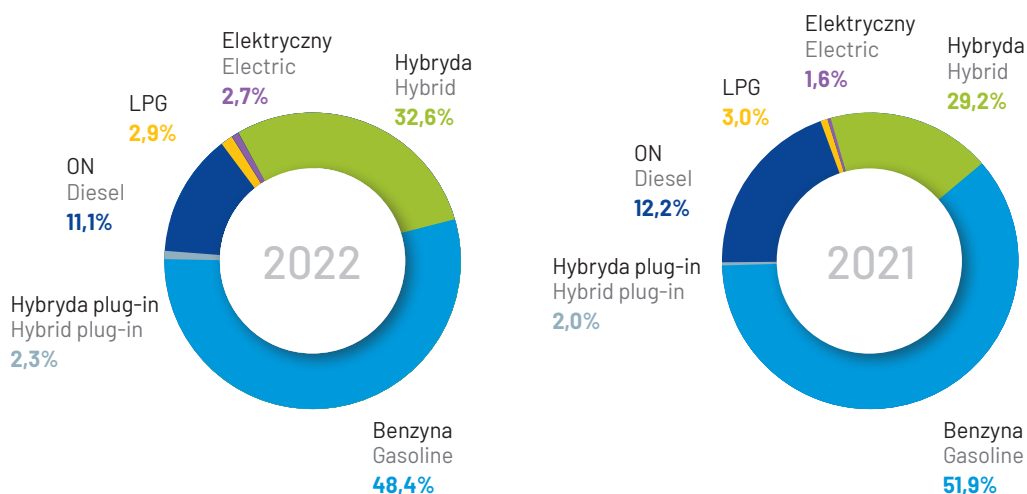
Growing demand for petrol engines

Passenger cars fitted with petrol units were once more the most popular choice in 2022, but their share was down by 3.6 percentage points to 48.4 per cent, while registrations were down by 12.5% to 203,100 units.

Registrations of diesel-powered passenger cars dropped by 14.7 per cent to 46,500 and their market share was down by 1.1 percentage point to 11.1 per cent.

Struktura rejestracji aut osobowych według rodzaju napędu [%]

Share of propulsion in car registrations [%]



Źródło: PZPM / CEP
Source: PZPM / CEP

W najbliższych latach hybrydy staną się najpopularniejszym napędem. W 2022 roku hybrydy miękkie, klasyczne i ładowane z gniazdka zdobyły łącznie 34,9 proc. rynku, podczas gdy rok wcześniej zajmowały one 31,2 proc. Hybrydy umocniły się na rynku dzięki wzrostowi rejestracji hybryd klasycznych. Ich rejestracje wzrosły o 12,9 proc. do 65,6 tys. szt., rejestracje hybryd ładowanych z gniazdka powiększyły się o 5,8 proc. do 9,7 tys. aut. Tylko mające 17,0 proc. udziału w rynku hybrydy miękkie zmniejszyły rejestracje o 1,3 proc. do 71,3 tys. szt.

Maleje zainteresowanie fabrycznymi wersjami z napędem LPG. Liczba rejestracji zmniejszyła się o 9,4 proc. do 12,2 tys. Nie ma zainteresowania autami z napędem na gaz ziemny (CNG/LNG).

Samochody elektryczne czerpiące prąd z baterii zanotowały 59,2-procentowy przyrost liczby rejestracji do 11,3 tys. W 2022 roku urzędy zarejestrowały 41 samochodów osobowych na wodorowe ogniwa paliwowe, o 44,6 proc. mniej niż w 2021 roku.

W 2022 roku auta z silnikami o pojemności od 1400 do 1600 cm³ pozostały najpopularniejszymi, z wynikiem 133,4 tys. zajęły 31,8 proc. rynku, o 2,7 pp. więcej niż rok wcześniej.

Kolejne miejsca przypadły samochodom z silnikami o pojemności od 1800 do 2000 cm³ (102,4 tys. szt., co zapewniło 24,4 proc. udziału, o 1,9 pp. więcej w stosunku do roku wcześniejszego) oraz poniżej litra pojemności z udziałem 16 proc. i rejestracjami 67,2 tys. szt. Ta kategoria po raz trzeci pojawiła się w pierwszej trójce. Na czwartej pozycji pojawiły się auta z silnikami o pojemności od 1000 do 1200 cm³, zajmując 6,8 proc rynku oraz notując 28,7 tys. rejestracji.

Na piątej znalazły się auta z silnikami o pojemności 1200-1400 cm³, zajmując 5,1 proc. rynku z rejestracjami 21,4 tys. szt.

W ostatnim roku największy wzrost udziału w rejestracjach, o 169,9 proc., odnotowały modele z silnikami o pojemności od 2600 do 2800 cm³. Rejestracje wzrosły do 0,6 tys. szt. co dało temu segmentowi 0,1 proc. udziału w rynku. O 30,9 proc., do 0,6 tys. wzrosły rejestracje samochodów z silnikami o pojemności od 2200 do 2400 cm³, co dało im 0,1 proc. udziału w rynku. Auta z silnikami i pojemności ponad 3000 cm³ zwiększyły rejestracje o 19,8 proc. do 5 tys. i zajęły 1,2 proc. rynku,

Hybrids are bound to become the most popular drive in the years to come. In 2022, mild, classic and plug-in hybrids had 34.9 per cent of market share altogether versus 31.2 per cent the year before. Hybrids consolidated their market position thanks to a rise in registrations of classic hybrids. Their registrations were up by 12.9 per cent to 65,600 units, while plug-in hybrid registrations were up by 5.8 per cent to 9,700 cars. Mild hybrids that hold 17.0 per cent of market share declared a drop in registrations by 1.3 per cent to 71,300 units.

The appeal of factory-fitted LPG installations is waning. Their registrations were down by 9.4 per cent to 12,200 units. Meanwhile, there is no demand for vehicles running on natural gas (CNG/LNG).

Electric battery-powered vehicles demonstrated a 59.2 per cent increase in registrations to 11,300 units. Meanwhile, in 2022, the Polish authorities registered 41 passenger hydrogen-powered cars, or less by 44.6 per cent versus 2021.

In 2022, cars with 1,400cc to 1,600 cc engines continued to top the automotive charts. With 133,400 registrations, they had 31.8 per cent of market share, or barely 2.7 percentage points more market share year-to-year.

Ranking further down the list were vehicles with 1,800-2,000cc engines (102,400 units, what gave them 24.4 per cent of share, up by 1.9 percentage points compared to the previous year) and those with units under 1 litre with 16 per cent of share and 67,200 registrations. It's the third time when this category has made its way to the top three.

Cars with 1,000 to 1,200 cc engines came fourth with 6.8 per cent of market share and 28,700 registrations.

Cars with 1,200 to 1,400 cc engines came fifth with 5.1 per cent of market share and 21,400 registrations.

Last year, the biggest surge in registrations was demonstrated by models with 2,600 to 2,800cc engines which were up by 600 units, what gave them 0.1 per cent of market share. Registrations of cars with engines from 2,200 to 2,400 cc were up by 30.9 per cent to 600 units, what have them 0.1 per cent of market share. Cars with 3,000cc and bigger engines had 19.8 per cent of registrations and went up to 5,000 units, what have

o 0,3 pp. więcej niż rok wcześniej. Napęd elektryczny (BEV) z rejestracjami 11,3 tys. aut zajął 2,7 proc. i poprawił notowania o 1,1 pp.

Najpopularniejsze marki

Na liście najpopularniejszych marek w grupie aut osobowych w 2022 roku czołową pozycję utrzymała Toyota. Rejestracja 73,9 tys. aut pozwoliła japońskiej marce uzyskać 17,6 proc. rynku, o 0,9 pp. więcej niż rok wcześniej, choć spadek sprzedaży sięgnął 0,9 proc. w stosunku do poprzedniego roku.

Drugie miejsce zajęła Skoda, zajmując 10,0 proc. rynku. Rejestracje zmalały o 6,7 proc., do 42,1 tys. sztuk. Trzecie miejsce przypadło KIA z wynikiem 33,7 tys. aut (8,0 proc. rynku), notując 4,3-procentowy wzrost.

Tuż za podium znalazł się Volkswagen (7,3 proc. rynku), który zanotował 10,5-procentowy spadek liczby rejestracji (do 30,8 tys. sztuk). Piątą pozycję zajął Hyundai (6,4 proc. rynku, 26,9 tys. szt.), który poprawił wynik o 0,2 proc.

Drugą piątkę otwiera BMW z 0,7-procentowym spadkiem liczby rejestracji, do 23,8 tys. aut. Na siódmym miejscu znalazł się Mercedes-Benz z 6,7-procentowym wzrostem do 21,4 tys. aut, a za nim uplasowała się Dacia z rejestracją 20,7 tys. aut (wzrost o 4,1 proc.), wyprzedzając Audi z wynikiem 19,3 tys. rejestracji, o 1,8 proc. lepszym niż rok wcześniej. Pierwszą dziesiątkę zamyka Ford z wynikiem 16,4 tys. aut i spadkiem o 14 proc.

Jak wynika z danych Centralnej Ewidencji Pojazdów opracowanych przez PZPM, wśród klientów indywidualnych największym popytem w 2022 roku cieszyły się auta marki Toyota, która utrzymała swoją pozycję z roku poprzedniego z wynikiem 23,7 tys. rejestracji. Na drugim miejscu znalazła się KIA, wyprzedzając Skodę, Dację i Hyundaia. W pierwszej dziesiątce największy przyrost liczby rejestracji zanotował Mercedes-Benz (o 90 proc., miejsce 8) i Renault (15,9 proc., miejsce 7).

W przypadku nabywców instytucjonalnych, na pierwszym miejscu utrzymała się Toyota (50,1 tys. rejestracji), za nią Skoda, Volkswagen, BMW i KIA, w takiej samej kolejności jak w roku wcześniejszym. Szósta

them 1.2 per cent of market share, or 0.3 percentage points more year-to-year. With 11,300 registrations, cars with an all-electric drive (BEVs) had 2.7 per cent of share which was up by 1.1 percentage points.

Most popular makes

Topping the chart of the most sought-after passenger car makes in 2022 was once more Toyota. 73,900 registrations won the Japanese brand 17.6 per cent of market share, or 0.9 percentage points more on a year earlier, despite the fact that its sales were down by 0.9 per cent year-to-year.

With 10.0 per cent of market share, Skoda ranked second. Its registrations were down by 6.7 per cent to 42,100 units. KIA came third with 33,700 registrations (8.0 per cent of market share), reporting an increase by 4.3 per cent.

Volkswagen did not make it to the podium (7.3 per cent of the market) as its registrations were down by 10.5 per cent (to 30,800 units). Hyundai came fifth (6.4 per cent of the market; 26,900 units) and improved its performance by 0.2 per cent.

The sixth position went to BMW whose registrations were down by 0.7 per cent to 23,800 units. Ranking seventh was Mercedes-Benz whose figures were up by 6.7 per cent (to 21,400 units), ahead of Dacia with 20,700 registrations (up by 4.1 per cent), and Audi with 19,300 registrations and an increase by 1.8 per cent versus the previous year. Coming tenth was Ford with 16,400 registrations and performance lower by 14 per cent.

Data of the Central Register of Vehicles compiled by PZPM reveal that the most desirable make for individual customers in 2022 was Toyota. The Japanese auto maker consolidated its last year's position with 23,700 registrations. Ranking second was KIA, ahead of Skoda, Dacia, and Hyundai. The biggest increase in registrations in the top ten was declared by Mercedes-Benz (by 90 per cent; 8th position) and Renault (15.9 per cent; 7th position).

In terms of corporate buyers, the chart was once more topped by Toyota (50,100 registrations), ahead of Skoda, Volkswagen, BMW and KIA in the same order like in 2021. The sixth position went to Hyundai which

Rejestracje nowych samochodów osobowych. Ranking marek w 2022

Registrations of new PC. Top Brands in 2022

Marka Make	Ogółem [szt.] Total [units]		Zmiana r/r Change y/y
	2022	2021	%
1. Toyota	73 862	74 512	-0,87%
2. Skoda	42 067	45 065	-6,65%
3. KIA	33 714	32 323	4,30%
4. Volkswagen	30 814	34 420	-10,48%
5. Hyundai	26 887	26 838	0,18%
6. BMW	23 806	23 981	-0,73%
7. Mercedes-Benz	21 356	20 016	6,69%
8. Dacia	20 718	19 897	4,13%
9. Audi	19 323	18 973	1,84%
10. Ford	16 426	19 109	-14,04%
11. Renault	14 559	16 838	-13,53%
12. Volvo	10 947	11 014	-0,61%
13. Peugeot	9 794	10 637	-7,93%
14. Opel	9 343	14 862	-37,13%
15. Mazda	7 255	7 376	-1,64%
16. Fiat	6 443	9 079	-29,03%
17. Citroen	6 127	7 678	-20,20%
18. Nissan	6 028	7 709	-21,81%
19. Lexus	5 657	6 154	-8,08%
20. Suzuki	5 149	10 316	-50,09%

Marka Make	Ogółem [szt.] Total [units]		Zmiana r/r Change y/y
	2022	2021	%
21. Seat	4 543	8 375	-45,76%
22. Honda	3 220	3 148	2,29%
23. Cupra	3 073	1 552	98,00%
24. Mini	3 021	2 628	14,95%
25. Porsche	2 997	1 994	50,30%
26. Jeep	1 953	3 131	-37,62%
27. Land rover	1 918	1 720	11,51%
28. Alfa romeo	1 678	1 749	-4,06%
29. Ssangyong	1 612	317	408,52%
30. Mitsubishi	1 481	2 017	-26,57%
31. Tesla	1 226	922	32,97%
32. DS	897	366	145,08%
33. Subaru	595	977	-39,10%
34. Jaguar	594	464	28,02%
35. Seres	153	1	15200,00%
36. Pozostałe Others	524	497	5,4%
Razem / Total	419 749	446 647	-6,0%



Źródło: PZPM / CEP
Source: PZPM / CEP

lokata przypadła tym razem Hyundaiowi, który wyprzedził w rankingu Mercedesa-Benza oraz Audi, Forda i Dacię. Wśród nabywców firmowych wzrostem popularności w pierwszej dwudziestce mogą pochwalić się jedynie: Hyundai (4,7 proc. miejsce 6), Dacia (4,5 proc., miejsce 10) i KIA (0,5 proc., miejsce 5).

Najpopularniejsze modele

Najczęściej rejestrowanym modelem w ogólnym rankingu, została (podobnie jak w poprzednim roku) Toyota Corolla, która zakończyła 2022 rok z rezultatem 21,4 tys. zarejestrowanych aut. Był to wynik gorszy od zanotowanego w 2021 roku o 3,3 proc.

Na drugim miejscu znalazła się Toyota Yaris z wynikiem

outperformed Mercedes-Benz, Audi, Ford, and Dacia.

The most popular makes in the top twenty among corporate buyers were only Hyundai (4.7 per cent; 6th position), Dacia (4.5 per cent; 10th position), and KIA (0.5 per cent, 5th position).

Most wanted models

With 21,400 registrations, Toyota Corolla was the most frequently registered model in the overall 2022 league table (just like in 2021). This figure marks a decrease by 3.3 per cent versus the previous year.

Ranking second with 12,500 registrations (down by 13.8 per cent versus 2021) was Toyota Yaris. KIA Sportage

12,5 tys. aut (mniej o 13,8 proc. w stosunku do 2021 roku). Na trzeciej pozycji znalazła się KIA Sportage z wynikiem 11,2 tys. aut, co oznacza poprawę o 45,9 proc.

Czwarte miejsce przypadło Dacii Duster (11 tys., spadek o 12,1 proc.) a piątą Skodzie Octavii (10,9 tys., mniej o 16,9 proc.).

Kolejną piątkę otwiera Toyota RAV4, a za nią znalazły się, Hyundai Tucson, Hyundai i30, Toyota Yaris Cross oraz Toyota C-HR.

W pierwszej dziesiątce największym wzrostem rejestracji może pochwalić się Toyota Yaris Cross, która poprawiła rejestracje o 708,7 proc. (miejsce 9) oraz KIA Sportage (45,9 proc., miejsce 3).

Najpopularniejszymi modelami rejestrowanymi w 2022 roku przez klientów indywidualnych były: Toyota Yaris Cross (4,6 proc. udziału), Dacia Duster (4,4 proc.), Toyota Yaris (4,4 proc.), KIA Sportage (4,2 proc.) i Dacia Sandero (3,0 proc.).

Nabywcy firmowi w 2022 roku najczęściej rejestrowali Toyoty Corolle (6,2 proc.), Skody Octavia (3,2 proc.), Hyundai i30 (2,6 proc.), Toyoty Yaris (2,4 proc.) i Toyoty RAV4 (2,3 proc.).

came third with 11,200 units, what marks an increase by 45.9 per cent.

Ranking fourth last year was Dacia Duster (11,000; down by 12.1 per cent), ahead of Skoda Octavia (10,900; down by 16.9 per cent).

The sixth position was secured by Toyota RAV4, followed by Hyundai Tucson, Hyundai i30, Toyota Yaris Cross, and Toyota C-HR.

The biggest surge in registrations in the top ten was declared by Toyota Yaris Cross whose figures were up by 708.7 per cent (9th position) and KIA Sportage (45.9 per cent of share; 3rd position).

The most popular models registered in 2022 by individual customers included: Toyota Yaris Cross (4.6 per cent of share), Dacia Duster (4.4 per cent), Toyota Yaris (4.4 per cent), KIA Sportage (4.2 per cent), and Dacia Sandero (3.0 per cent).

The most popular models among corporate buyers in 2022 were Toyota Corolla (6.2 per cent), Skoda Octavia (3.2 per cent), Hyundai i30 (2.6 per cent), Toyota Yaris (2.4 per cent), and Toyota RAV4 (2.3 per cent).



Samochody flotowe w Polsce Fleet cars in Poland

Rok 2023 to pierwszy, który z pewną rezerwą możemy nazwać – stabilnym rokiem, oczywiście jeżeli chodzi o motoryzację. Zarówno klienci jak i importerzy nauczyli się funkcjonować w zmienionej rzeczywistości. Wiele wskazuje na to, że te warunki, które traktujemy jako przejściowe, zostaną z nami na długo. 2023 is the first year that can cautiously be called a stable one, at least as regards the automotive industry. Both customers and importers have learned to navigate the changed reality and there is much to indicate that the conditions we treat as temporary will stay with us for some time to come.

Kiedy patrzymy na dane sprzedażowe, sytuacja wydaje się niezła, a powodów do optymizmu powinno być więcej. Przez pierwsze sześć miesięcy wszystkie segmenty zanotowały wzrosty sprzedaży, co dało liczbę 238,7 tysięcy sprzedanych samochodów. Oznacza to wzrost r/r

When we look at sales data, the situation seems quite good and there seem to be more reasons for optimism. During the first six months of 2023, all segments recorded sales increases, which translated into 238,700 cars sold, a YoY increase of 12.4%. Much of the above

o 12,4%. Duża w tym zasługa pojazdów z napędami alternatywnymi, których wyjechało z salonów 102 tysiące. Te auta odnotowały dwukrotnie wyższy wzrost niż rynek – 24% r/r. Taka liczba sprzedanych pojazdów oznacza, że niezasadne staje się określanie tych napędów jako alternatywne. Tak duże zainteresowanie to z jednej strony wynik zakupów dokonywanych przez firmy, a z drugiej jasno ukierunkowanej oferty producentów. Mają oni w sprzedaży samochody z napędami spalinywymi, ale duża część maszyny marketingowej oraz wytyczne z centrali każą im kierunkować komunikację na samochody zero lub nisko emisyjne. Wynika to również z tego, że samochody takie są bardziej marżowe. Czemu więc rynek nie rośnie jeszcze szybciej? Ponieważ zakupów samochodów, nazwijmy je w pewnym uproszczeniu ekologicznych, nie dokonują firmy, które dotychczas nie użytkowały aut w ogóle. Po prostu sprzedaż samochodów niskoemisyjnych odbywa się kosztem aut spalinywych, głównie z silnikami wysokoprężnymi. Trzeba mieć na względzie, że obecne wzrosty sprzedaży to w dużej mierze efekt realizacji wcześniej zawartych kontaktów.

Firmy rosną szybciej niż rynek

Za zakupy aut ekologicznych odpowiadają entuzjaści elektromobilności ale w głównej mierze firmy. Nie stawiamy tu tezy, że firmy nie myślą o ekologii, wręcz przeciwnie. Niektórym podmiotom, głównie objętym ustawą o elektromobilności, został oto narzucony, ale wiele firm prywatnych, szczególnie dużych i średnich ma to zapisane w politykach. Ciekawym trendem jest żądanie od partnerów biznesowych certyfikatów poświadczających neutralność węglową, albo przynajmniej znacznie ograniczenie emisji. Wiele firm, głównie polskich, aby móc współpracować z partnerami z Europy Zachodniej muszą wykazać znaczną redukcję emisji CO₂, dotyczy to także floty.

Sprzedaż samochodów osobowych do klientów instytucjonalnych wyniosła 172 tysiące, co oznacza wzrost r/r o 15,6%. Osoby prywatne odpowiadały zaledwie za 66 tysięcy kupionych pojazdów. Nieco inaczej wygląda sytuacja w segmencie samochodów premium. Sprzedano 58,1 tysiąca sztuk i 47,6 tysiąca kupiły przedsiębiorstwa. To wzrost r/r o 15,1%. Ponad 60% wszystkich sprzedanych samochodów marek premium wyposażona była w napędy alternatywne. Ciekawy jest fakt, że do

increase is owed to vehicles with alternative drives, 102,000 of which left showrooms. These cars recorded a growth twice as high as the market – 24% YoY. With the above number of vehicles sold it is no longer justified to refer to their drives as 'alternative' ones. On the one hand, such big sales resulted from purchases made by companies, and on the other hand, from a clearly targeted offer of car makers. Manufacturers' offer includes cars with combustion engines, but a large part of their marketing machine and guidelines from headquarters force them to center their communication on zero- or low-emission cars. This is also due to the fact that such cars are sold at higher margins. In this context, why isn't the market growing even faster? Because purchases of vehicles (which we will for the sake of simplicity refer to as green) are not made by companies which are first-time car buyers. The main reason is that low-emission cars are simply sold at the expense of combustion engine vehicles (mainly diesels). We should keep in mind that the current sales increases are largely the consequence of previously concluded contracts.

Companies grow faster than the market

Green car purchases are made mainly by companies. The duty to go green has been imposed on some entities, mainly those subject to the law on electromobility, but many private companies, especially large and medium-sized ones, have it written down in their policies. An interesting trend in the B2B sector is to demand certificates confirming carbon neutrality, or at least significantly reduced emissions. In order to do business with partners from Western Europe, many companies, mainly Polish ones, must demonstrate a significant reduction in CO₂ emissions, which also applies to their fleets.

Sales of passenger cars to institutional customers reached 172,000 vehicles, which means a YoY increase of 15.6%. Individuals purchased only 66,000 vehicles. The situation is slightly different in the premium car segment. The number of premium vehicles sold was 58,100, including 47,600 bought by enterprises, which is a YoY increase of 15.1%. Over 60% of all premium brand cars sold had alternative drives. An interesting fact is that until recently, premium brand cars were

niedawna, kilka lat temu, samochody marek premium we flotach istniały w firmach dwojako – jako pojazdy dla zarządu oraz jako samochody benefitowe. Rynek pracownika wymusił coraz częstsze stosowanie polityki wolnego wyboru samochodów. W ramach określonej kwoty pracownik mógł wybrać sobie samochód służbowy. Importerzy oraz producenci marek premium zaczęli przekonywać się do klientów instytucjonalnych. Dotychczas zagrożenia jakie widzieli, to głównie oczekiwanie znaczących rabatów i pauperyzacja marki wynikająca z dużych wolumenów sprzedaży. Także firmy nie były skore do budowania swoich flot w oparciu o marki premium, ponieważ często szkodziło to wizerunkowi firmy wśród kontrahentów. Także wewnątrz firm, szczególnie wśród pracowników którym samochód służbowy nie przysługuje, zakup samochodów premium nie był korzystny i powodował wyższe żądania płacowe. Wynikało z prostej korelacji – skoro firmę stać na markę premium, będzie ją stać także na podwyżki.

Sytuacja zmieniła się, kiedy zarówno producenci jak i klienci zaczęli dostrzegać nie wady, ale zalety współpracy. Ci pierwsi zaczęli wypuszczać linie modelowe dedykowane właśnie firmom, oferowali pakiety przeglądów, szkolenia; ci drudzy zauważyli, że jest to doskonały pozapłacowy motywator pozwalający zawalczyc o pracowników na coraz trudniejszym rynku. Dodatkowo wzrost cen samochodów spowodował, że zdecydowanie zmalały różnice między modelami marek premium i markami popularnymi. Dzięki korzystnemu finansowaniu, różnica w racie jest niemal niezauważalna. Dodatkowo nastąpiła zmiana myślenia: Skoro mamy kupić samochody ekologiczne, zapłacić relatywnie więcej niż za auta spalinowe, to może warto kupić samochody zero lub niskoemisyjne marek premium? W efekcie 60% wszystkich sprzedanych modeli marek premium to pojazdy z napędami alternatywnymi. Widać wyraźnie, że jeżeli firmy decydują się przejść na samochody niskoemisyjne gotowe są także zapłacić więcej i zdecydować się na marki premium.

Ekologia i pragmatyzm

Warto tutaj rozłożyć nieco dokładniej sprzedaż samochodów elektrycznych i rozpatrzyć za i przeciw z perspektywy klientów instytucjonalnych. Czynniki przeciw

utilized in company fleets in two ways – as management vehicles and as benefit cars. The employee's market forced more and more companies to adopt the policy of free choice of cars. Under the policy, the employee can choose a company car up to a certain amount. Importers and manufacturers of premium brands began to warm to institutional customers. So far, their main concerns included expectations of significant discounts and brand pauperization resulting from large sales volumes. Companies were also not so willing to build their fleets based on premium brands, because it often damaged the company's image among contracting parties. Also inside companies, premium car purchases were frowned upon, especially by employees who were not entitled to a company car, and they also resulted in higher wage demands. The reasoning was simple – if the company can afford a premium brand, it will also be able to afford pay raises.

The situation changed when both manufacturers and customers began to notice not the drawbacks, but the advantages of their business relationship. The former ones began to launch model lines dedicated specifically to corporate buyers, offered inspection and training packages; while the latter noticed that premium cars may serve as an excellent non-wage incentive allowing them to attract and retain employees in an increasingly difficult market. Additionally, car price increases have significantly reduced the differences between premium and popular car makes. Thanks to favorable financing deals, the difference in the lease payment is almost imperceptible. Additionally, there has been a change in thinking: if we are to buy green cars and pay relatively more than for combustion vehicles, maybe it would not be a bad idea to buy zero-emission or low-emission cars of a premium brand? As a result of the above change in thinking, 60% of all premium brand models sold were vehicles with alternative drives. It can be clearly seen that when companies decide to switch to low-emission cars, they are also ready to pay more and choose premium brands.

Ecology and pragmatism

At this point it would be worthwhile to consider the sale of electric cars in more detail and to weigh the pros and cons from the perspective of institutional customers.

to zdecydowanie wyższe ceny niż odpowiedników spalinowych, mniejsza praktyczność (chodzi głównie o mniejsze zasięgi, brak infrastruktury do ładowania, problemy z rozliczaniem ładowania w domu pracownika), niepewną wartość rezydualną wynikającą z bardzo szybkiego rozwoju technologicznego, sprzeciw pracowników. Co ciekawe ten ostatni czynnik wynika z tego, że wielu użytkowników traktuje samochód służbowy także jako auto prywatne i nie chcą samochodów elektrycznych. Jeden z wiodących banków zaoferował pracownikom do wyboru samochodu elektryczny i hybrydowy – niemal wszyscy zdecydowali się na auta hybrydowe, mimo, że firma oferowała montaż ładowarki naściennej w miejscu zamieszkania. Po stronie plusów należy wymienić wizerunek firmy oraz niższe koszty eksploatacji. W wyliczaniu całkowitych kosztów użytkowania w przypadku aut elektrycznych istnieją duże rozbieżności wynikające z bardzo różnych cen energii, którą ładujemy samochody. Szybkie ładowanie prądem stałym jest drogie, a ładowanie w taryfie nocnej np. w miejscu zamieszkania tańsze, ale trwa długo i może być uciążliwe. Poza tym wiele samochodów firmowych to auta pokonujące rocznie 40 tysięcy kilometrów i więcej, tutaj obawa przed przesiadką na auto elektryczne jest znaczna.

Pokazują to statystyki, wśród 102 tysięcy sprzedanych samochodów ekologicznych 85% stanowiły klasyczne hybrydy 8,6 tysiąca pełne pojazdy elektryczne. Procentowo wzrost sprzedaży samochodów elektrycznych wygląda imponująco i wyniósł 76,7%, ale jest to efektem niskiej bazy. Należy założyć, że firmy sukcesywnie będą przechodziły na auta nisko i zeroemisyjne kosztem samochodów z silnikami diesla. Taki ruch wymusza także coraz mniejsza oferta producentów.

Z badania przeprowadzonego przez ICAN Institute wynika, że auta elektryczne ma już w swojej flocie 12% przedsiębiorstw zatrudniających co najmniej 50 pracowników i 16% przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 250 osób. 2% przebadanych podmiotów przyznało natomiast, że pojazdy zeroemisyjne stanowią „znaczną część” ich floty. 22% ankietowanych przedsiębiorstw stwierdziło z kolei, że ma już określone cele i planuje wejść w elektromobilność, a kolejnych 38% wskazało, że dopiero analizuje tę kwestię. Firm, które nie mają obecnie żadnych planów elektryfikacji swojej floty jest tylko 28%. Badaniem sondażowym objęto 300 firm, z których połowa zatrudniała co najmniej

Among the cons of electric vehicles are significantly higher prices (compared to their combustion equivalents), lower utility (mainly smaller ranges, lack of charging infrastructure, problems with settlements of charging at the employee's home), uncertain residual value resulting from very rapid technological progress, and employee opposition. Interestingly, this last factor results from the fact that many users also treat a company car as a private car and they do not want electric cars. One of the leading banks gave its employees a choice between electric and hybrid cars – almost everyone chose hybrid cars, even though the company offered to install a wall charger at the employee's place of residence. The pros include better company image and lower operating costs. There are large discrepancies in calculating the total cost of ownership for electric cars, resulting from big differences in the prices of energy used to charge them. Fast charging with direct current is expensive, and charging at night, e.g. at home, is cheaper, but it takes a long time and can be troublesome. Moreover, many company cars travel 40,000 or more kilometers a year, so the fear of switching to an electric car is significant.

Statistics show that 85% out of 102,000 green cars sold were classic hybrids and 8,600 were fully electric vehicles. At 76.7%, the percentage increase in electric car sales looks impressive but it is the result of a low base. It should be expected that companies will gradually switch to low- and zero-emission cars at the expense of cars with diesel engines. This move is also forced by the increasingly smaller range of diesels offered by car makers.

A study conducted by the ICAN Institute shows that 12% of enterprises employing at least 50 employees and 16% of enterprises employing more than 250 people already have electric cars in their fleet. Two percent of surveyed entities admitted that zero-emission vehicles constitute a significant part of their fleet. Twenty-two percent of surveyed enterprises said that they already had specific goals and planned to go green, while another 38% said they were considering this move. Only 28% of companies currently have no plans to electrify their fleet. The survey included 300 companies, half of which employed at least 50 and the other half – at least 250 employees.

50, a druga połowa – co najmniej 250 pracowników. Ciekawe są także inne zestawienia, dotyczące łącznej emisji dwutlenku węgla. Na podstawie danych Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów (szerzej o finansowaniu piszemy dalej) możemy mieć obraz całego rynku pojazdów flotowych. Średnia emisja dwutlenku węgla nowych samochodów osobowych zakupionych przez branżę wynajmu długoterminowego w drugim kwartale 2023 roku była o 1,1% i 1,5 g/km niższa niż rok wcześniej i wyniosła 133,9 g/km. Jeśli zaś chodzi o auta dostawcze, to średnia emisja w ich przypadku wyniosła 108,1 g/km i była niższa aż o 27,6% i 41,3 g/km w stosunku do stanu w porównywalnym czasie roku 2022. Tak duże obniżenie średniej emisji jeśli chodzi o auta dostawcze jest wynikiem dostarczenia przez branżę większej ilości dostawczych samochodów elektrycznych na potrzeby realizowanych kontraktów.

Finansowanie

Samochody firmowe zaczęły być kalkulowane głównie przez pryzmat miesięcznej raty. Pandemia i problemy z podażą zaowocowały tym, że firmy wydłużyły okresy eksploatacji. Następstwa pandemii i wojny to inflacja, wzrost cen, a co za tym idzie, firmy zaczęły szukać pewnych stałych, na których mogą oprzeć założenia przy konstruowaniu budżetów flotowych. Takie narzędzia zaoferowały im firmy z sektora finansowego, głównie Car Fleet Management. Najpierw elastycznie podeszły do kwestii kontraktów i w większości bez kosztowo fleet managerowie mogli renegocjować kontrakty – głównie wydłużać eksploatację samochodów. Wynikało to z kłopotami z dostępnością nowych aut oraz ze zmianą formy pracy (praca zdalna). Teraz, kiedy podaż jest większa a ceny nowych samochodów znacznie wyższe, narzędzie finansowe jakim jest wynajem jest optymalne, ponieważ pozwala skonstruować budżet. Jest mniej podatne na zawirowania na rynkach finansowych.

Według danych PZWLP rynek wynajmu długoterminowego urosł na koniec pierwszego półrocza 2023 pod względem łącznej liczby aut o 10,5% r/r. Branża Rent a Car (wypożyczalnie samochodów) zanotowała wzrost na poziomie 2,8% r/r. Ekspertki PZWLP także podkreślają, że wzrosty cieszą, ale nie możemy zapominać, że punktem odniesienia jest słaby poprzedni rok i do

Other reports regarding total carbon dioxide emissions are also interesting. Based on data from the Polish Vehicle Rental and Leasing Association, PVRLA (more about financing below), we can build a picture of the entire fleet vehicle market. In Q2 of 2023, the average carbon dioxide emissions of new passenger cars purchased by customers from the long-term rental industry were 1.1% and 1.5 g/km lower than a year earlier and amounted to 133.9 g/km. As regards vans, their average emissions were 108.1 g/km and were lower by as much as 27.6% and 41.3 g/km compared to the corresponding period of 2022. Such a significant reduction in average emissions for vans is the result of the industry using a larger number of electric vans for the purposes of ongoing contracts.

Financing

Costs connected with company cars started to be calculated mainly based on the monthly payment. The COVID-19 pandemic and supply problems resulted in companies extending their vehicle useful lifetimes. In connection with the inflation and price increases in the aftermath of the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine, companies began to look for certain constants to base fleet budget assumptions on. Such tools were offered to them by companies from the financial sector, mainly Car Fleet Management. First, financing companies offered a flexible approach to contracts which, for the most part, were renegotiated at no cost by fleet managers – mainly to extend the useful lives of the vehicles. The above was due to problems with the availability of new cars and due to the change in the mode of work (introduction of remote work). Now, with bigger supply and much higher prices of new cars, leasing as a financial tool has become optimal because it allows you to create a budget. It is less susceptible to financial market turmoil.

According to PVRLA data, at the end of the first half of 2023, the long-term rental market grew by 10.5% YoY in terms of the total number of cars. The Rent a Car industry (car rental companies) recorded a growth of 2.8% YoY. PVRLA experts also emphasize that the increases are encouraging, but we must not forget that our reference point is the poor previous year and we

wyników z 2019 roku wciąż sporo nam brakuje. Mimo, że firmy odpowiadają za 72,4% zakupów to musimy pamiętać, że zakupy te mają olbrzymi wpływ na rynek samochodów używanych. Po okresie eksploatacji w firmach samochody trafiały na rynek wtórny. Problemy z dostawami i wydłużony czas eksploatacji spowodowały, że na rynek trafia zdecydowanie mniej pojazdów. Nie rekompensuje tego import z zagranicy, to przez znaczną inflację, który w tym roku był niższy o 4,1% r/r. Jeżeli chodzi o formy finansowania największe wzrosty odnotowały te z nich, które podczas kryzysu najbardziej ucierpiały. Zakup ze środków własnych, na kredyt oraz z wykorzystaniem klasycznego leasingu liczonych razem wzrost sprzedaży osiągnął najwyższą wartość 23,2% r/r. Inaczej sytuacja wyglądała jeśli chodzi o wynajem długoterminowy aut, który cechuje duża odporność na zewnętrzne czynniki i duża stabilność, nawet w okresie kryzysu i zawirowań na rynku, kiedy sprzedaż pozostaje na poziomie niewiele różniącym się od czasów z lepszą koniunkturą. W związku z tym w pierwszym półroczu bieżącego roku sprzedaż nowych aut osobowych pozostała w wynajmie długoterminowym na zbliżonym poziomie do analogicznego czasu rok wcześniej, z nieznacznym spadkiem na poziomie 3% r/r. Co ciekawe przedsiębiorcy w wynajmie długoterminowym sfinansowali 42 tysiące samochodów, co oznacza udział w całkowitej sprzedaży do firm na poziomie 24,3% i jest to udział 0,46 p.p. mniejszy niż rok wcześniej. Łączna flota samochodów w wynajmie długoterminowym firm należących do PZWLP wynosiła na koniec czerwca 2023 roku ponad 261,5 tys. samochodów. Na przykładzie wynajmu potwierdzają się dane ogólnej sprzedaży – firmy odchodzą od napędów wysokoprężnych. Samochody te na koniec czerwca stanowiły niewiele ponad 1/3 ogółu pojazdów (36,4%) i zanotowały spadek udziału w łącznej flocie o 8,6 p.p. w ciągu roku. W dużym tempie zwiększa się natomiast udział samochodów z benzynowymi jednostkami – na koniec półroczia reprezentowały one już 53,8% ogółu a ich udział urosło o 7,7 p.p. rok do roku. Samochody z napędami ekologicznymi, czyli wszelkiego rodzaju hybrydy oraz w pełni elektryczne stanowiły na koniec czerwca 9,8% łącznej floty, ich udział powiększył się w ciągu roku o 0,9 p.p. Jeśli zaś chodzi o auta w pełni elektryczne, to reprezentowały one 1,6% wszystkich samochodów w wynajmie długoterminowym. Warto poświęcić też słowo branży wynajmu krótko i średnio-terminowego, ponieważ w okresie ograniczonych dostaw odegrała bardzo istotną rolę, zapewniając wielu

still have a long way to go to repeat the results of 2019. Even though companies are responsible for 72.4% of purchases, we must remember that these purchases have a huge impact on the second-hand car market. After the end of their useful lives in companies, the cars were transferred to the secondary market. Supply problems and extended useful lives have resulted in significantly fewer vehicles hitting the market. The above is not compensated by import which, due to significant inflation, this year was lower by 4.1% YoY. When it comes to forms of financing, the greatest increases were recorded by those that suffered the most during the crisis – i.e. purchases with own funds, on credit and using classic leasing. The situation was different when it comes to long-term car rental, which is characterized by high resistance to external factors and high stability, even in times of crisis and market turmoil, when sales remain at a level not much different from economically better times. Therefore, in the first half of this year, sales of new passenger cars in long-term rentals remained at a similar level as in the corresponding period last year, with a slight decline of 3% YoY. Interestingly, entrepreneurs financed 42,000 cars through long-term rental, which means a 24.3% share in total sales to companies, 4.6 pp down on the previous year. At the end of June 2023, the total number of fleet cars in long-term rental in companies belonging to PVRLA was over 261,500. The rental example confirms the overall sales data which shows that companies are moving away from diesel drives. At the end of June, diesels accounted for just over 1/3 of all vehicles (36.4%) and their share in the total fleet went down by 8.6 percentage points during the year. However, the share of cars with petrol engines has been rapidly increasing – at the end of the half-year, they already represented 53.8% of the total and their share increased by 7.7 percentage points YoY. At the end of June, green cars, i.e. all types of hybrids and fully electric vehicles, constituted 9.8% of the total fleet, and their share rose by 0.9 percentage points during the year. As for fully electric cars, they represented 1.6% of all long-term rental cars. It is also worth to mention the short- and medium-term rental industry because it played a very important role during the period of limited supplies, ensuring mobility for many companies. This sector supplied cars for companies when they waited for the delivery of their ordered vehicles. This however did not compensate for the losses resulting from limited business travel and

firmom mobilność. Dostarczali samochody w okresie oczekiwania na te zamówione. Nie pozwoliło to zrekomensować strat wynikających z faktu, że ograniczenie podróży, inflacja spowodowały spadek zainteresowania wynajmem krótkoterminowym. Poza tym importerzy woleli zaspokoić w pierwszej kolejności popyt klientów indywidualnych, jako znacznie wyżej marżowych, następnie firmowych, a dopiero na końcu firm Rent a Car.

inflation which caused a decline in interest in short-term rentals. Moreover, importers preferred to first meet the demand of individual customers as they offer much higher margins, then corporate customers, and only finally of Rent a Car companies.



Tomasz Siwiński

Redaktor naczelny magazynu „Fleet”

Chief editor of the Fleet Magazine



www.fleet.com.pl

MAGAZYN FLEET

– to ogólnopolski magazyn biznesowo-motoryzacyjny B2B dla wszystkich osób powiązanych z rynkiem flotowym. Magazyn wsparty jest także serwisem internetowym w www.fleet.com.pl, co stanowi spójną platformę informacyjną m.in. o zarządzaniu flotą samochodową, bezpieczeństwie jazdy samochodem, paliwie i kartach paliwowych. „Fleet” skierowany jest do fleet managerów, dyrektorów finansowych, decydentów flotowych oraz usługodawców i firm flotowych z sektora motoryzacyjnego i MŚP. Magazyn jest obecny na rynku od 2009 r. i powstaje przy współpracy ze specjalistami z Polski i zagranicy. Redakcja magazynu Fleet jest organizatorem szkoleń i konferencji z zakresu zarządzania flotą samochodową, a także ogólnopolskiego plebiscytu flotowego Fleet Derby (www.fleetderby.pl) oraz testu samochodów elektrycznych i hybrydowych Fleet Electric Day (www.fleetelectricday.pl).

FLEET MAGAZINE

is a professional and monthly magazine dedicated to all people connected within the Polish fleet market. The magazine is also supported by the website www.fleet.com.pl, which constitutes a coherent platform information, among others about car fleet management, driving safety, fuel and cards fuel. Magazine is dedicated for fleet managers and fleet suppliers. Through active measures, providing the latest knowledge, inspiration and information in the field of fleet management, creates the new trends and ideas. The philosophy of Fleet Magazine is based primarily on cooperation partners and building common values which set new standards in the Polish fleet market. The publisher of the Fleet Magazine – Fleet Meetings Company organizes an automotive and business trainings and conferences, as well as the nationwide fleet plebiscite Fleet Derby (www.fleetderby.pl) and the test of electric and hybrid cars Fleet Electric Day (www.fleetelectricday.pl).



Dealerzy Dealers

Z raportu TOP 50 przygotowanego przez firmę konsultingową DCG Dealer Consulting wynika, że pierwszych pięćdziesięciu największych dealerów/grup dealerskich (z uwzględnieniem salonów producenckich) w Polsce sprzedało w 2022 roku ponad 250,2 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych o dmc do 3,5 tony, o 3,67 proc. mniej niż w 2021 roku. Cały rynek zmalał o 7,4 proc. Udział największych 50 dealerów w całości sprzedaży wzrósł o 2,2 pp. do 55,15 proc., licząc rynek z salonami producenckimi.

DCG podkreśla, że w przypadku dealerów niezależnych od importera udział w sprzedaży całego rynku po raz pierwszy przekroczył połowę i sięgnął 51,92 proc. i był o 2,01 pp. wyższy niż w 2021 roku.

TOP 50 report compiled by DCG Dealer Consulting company reveals that fifty leading dealers/ dealership groups (including showrooms operated by manufacturers) in Poland sold more than 250,200 passenger cars and light commercial vehicles with GVW up to 3.5 tons in 2022, or 3.67 per cent less versus the previous year. The entire market shrunk by 7.4 per cent. The share of 50 largest dealers, including manufacturer's showrooms, in total sales went up by 2.2 percentage points to 55.15 per cent.

DCG stresses that dealers who operate independently from the importer secured for the first time more than 50 per cent of total sales with 51.92 per cent of market share, a result higher by 2.1 percentage points versus 2021.

W pierwszej dziesiątce 3 firmy powiększyły w 2022 roku sprzedaż, a największą dynamiką wykazała się firma Toyota Dobrygowski, która sprzedała o 22,2 proc. więcej aut niż w 2021 roku. Wśród pięćdziesięciu największych przedsiębiorstw połowa (w tym 7 z pierwszej dziesiątki) zanotowało spadki w stosunku do 2021 roku.

Jak wylicza DCG (Dealer Consulting) w 2022 roku w Polsce funkcjonowało ok. 580 dealerów aut osobowych i dostawczych. Liczba autoryzowanych punktów dealerskich na koniec ub.r. sięgnęła 1457.

DCG zmienił w 2020 roku sposób liczenia lokalizacji sprzedaży: każda marka ma oddzielny salon, więc np. dealer, który ma w trzech lokalizacjach po 2 marki, łącznie ma 6 punktów sprzedaży.

Przeciętnie firma dealerska z listy TOP 50 dysponowała niemal 11 autoryzacjami sprzedażowymi. Średnio w jednym punkcie dealerskim z TOP 50 sprzedano 418 aut, o 16,8 proc. więcej niż ogół działających w Polsce dealerów. Na tym tle wyróżniają się firmy oferujące Toyotę, w których sprzedaż sięgnęła 1026 aut. Na koniec 2022 roku dealerzy zatrudniali ponad 40 tys. osób.

Three companies from the top 10 increased their sales in 2022. The highest dynamics was demonstrated by Toyota Dobrygowski with an increase in sales at 22.22 per cent versus 2021. Half of the largest dealers (including seven from the top 10) declared lower performance versus 2021.

DCG (Dealer Consulting) estimates reveal that in 2022 Poland was home to approximately 580 dealers marketing passenger cars and LCVs. Meanwhile, the number of authorised dealerships stood at 1,457 at end-2022.

In 2020, DCG adopted a different methodology to compute the number of sales venues: each brand has a separate showroom, so a dealer operating showrooms of two brands at three locations has six showrooms altogether.

An average auto dealer company from the TOP 50 had nearly 11 authorised showrooms. Sales of an average dealership from the TOP 50 accounted for 418 vehicles or were up by 16.8 per cent versus total dealers operating in Poland. Toyota dealerships marked a difference in this respect as their sales accounted for 1,026 vehicles. At end-2022, dealers employed more than 40,000 people.

Pierwsza dziesiątka dealerów w 2022 roku

Polish dealer Top 10 in 2022

Firma Company	Liczba sprzedanych aut Number of units sold	Zmiana r/r Change y/y	Liczba punktów dealerskich Number of dealerships
Grupa Cichy-Zasada/Sobie-sław Zasada Automotive	18 592	-9,7	44
Grupa PGD	14 521	-15,4	41
Grupa Plichta	13 497	-0,9	34
Emil Frey Polska	10 235	5,8	18
Grupa Bemo	8 583	-17,8	20
Grupa Krotoski	7 778	-1,2	15
Grupa PTH	7 439	-21,7	50
Auto Lellek Group	7 379	1,5	19
Grupa Cygan	7 342	-8,8	5
Toyota Dobrygowski	6 846	23,2	3



Źródło: DCG Dealer Consulting
Source: DCG Dealer Consulting

Samochody dla firm

Firmy rejestrują większość nowych samochodów osobowych, wynika z danych Centralnej Ewidencji Pojazdów opracowanych przez PZPM. W 2022 roku rejestracje aut firmowych stanowiły 71,0 proc. rynku, o 3,1 punktu proc. mniej niż w 2021 roku. W liczbach bezwzględnych w 2022 roku firmy zarejestrowały 298,2 tys. aut osobowych, mniej o 9,9 proc., gdy rok wcześniej dodatnia dynamika sięgnęła 6,4 proc.

Rok 2022 zamknął się rejestracją także 62,2 tys. aut dostawczych o dmc mniejszym lub równym 3,5 tony. Wynik jest gorszy o 15,8 proc. od uzyskanego w 2021 roku. W 2022 roku firmy z branży leasingowej i zarządzania flotą kupiły wg analiz PZPM na podstawie danych CEP 221,5 tys. nowych i używanych aut osobowych, o 13,0 proc. mniej niż w 2021 roku.

Z danych zebranych przez Związek Polskiego Leasingu wynika, że branża sfinansowała zakup nowych i używanych samochodów osobowych o wartości 31,2 mld zł, o 4,7 proc. mniejszej niż w 2021 roku. Wartość aut dostawczych o dmc do 3,5 tony sfinansowanych leasingiem zmalała o 6,8 proc. do 6,1 mld zł.

Związek Polskiego Leasingu prezentuje teraz jedynie wartość nowych umów dotyczących samochodów

Szacunkowa wartość netto pojazdów przekazanych w leasing [mld zł] / Estimated net value of leased vehicles [bln zł]

2012	16,9
2013	20,7
2014	26,5
2015	31,5
2016	41,1
2017	47,3
2018	58,5
2019	52,7
2020	46,2
2021	58,6
2022	58,8

 Źródło: ZPL
Source: ZPL

Corporate fleets

Most new passenger cars are registered by businesses, reveal data of the Central Registry of Vehicles compiled by PZPM. In 2022, business registrations accounted for 71.0 per cent of the market, what reflects a decrease by 3.1 percentage points versus 2021. In terms of absolute figures, companies registered 298,2 331? passenger cars in 2022, what corresponds to a drop by 9.9 per cent compared to dynamics totalling 6.4 per cent the year before.


The year 2022 saw registrations of 62,200 LCVs with GVW under or equal 3.5 tons, a result lower by 15.8 per cent versus 2021.

PZPM analyses of records from the Central Registry of Vehicles reveal that in 2022 lease and fleet management companies imported 221,500 new passenger cars or less by 13.0 per cent versus 2021.

Data of the Polish Lease Association reveal that the industry financed purchase of new and used passenger cars and LCVs worth PLN 31.2 billion, or 4.7 per cent less than in 2021. Meanwhile, the value of leased commercial

Szacunkowa wartość netto aut osobowych przekazanych w leasing [mld zł] / Estimated net value of leased passenger cars [in bln zł]

2012	7,5
2013	8,9
2014	11,1*
2015	15,2
2016	20,4
2017	25,6
2018	34,3
2019	29,3
2020	27,3
2021	32,7
2022	31,2

 Źródło: ZPL/*Bez samochodów osobowych z homologacją ciężarową (z tzw. kratką)
Source: ZPL/* exclusive of PCs with CV type-approval

Rodzaj i liczba leasingowanych oraz wynajętych nowych i używanych pojazdów po raz pierwszy rejestrowanych w Polsce [szt.]

Type and number of leased and rented new and used vehicles registered first time in Poland [units]

Rodzaj pojazdu Vehicle type	2022	2021
Osobowe / cars	221 506	254 712
Dostawcze / LCV <3,5 t	35 675	52 363
Ciężarowe / Trucks >3,5 t	7 426	8 366
Ciągniki siodłowe / Road tractors	24 320	26 302
Przyczepy i naczepy / Trailers and semitrailers	23 834	28 734
Autobusy / Buses	1 865	619
Inne pojazdy / Others	6 326	9 376



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

finansowanych leasingiem. Trzeba jednak podkreślić, że dane przedstawiane przez ZPL dotyczą łącznie samochodów nowych i używanych (sprowadzanych do Polski, jak i z rynku wtórnego w kraju). Zatem proste porównanie z danymi PZPM/CEP nie jest możliwe.

Na koniec 2022 roku 9,5 proc. aut osobowych zarejestrowanych w parku aut osobowych należało do firm, o 0,2 pp. więcej niż rok wcześniej. Wśród samochodów mających do 4 lat, ten odsetek wyniósł 55,5 proc., wśród aut mających od 5 do 10 lat sięgnął 13,9 proc. oraz 1,5 proc. w kategorii wiekowej od 11 do 20 lat.

Wynajem

Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów raportował, że jego członkowie zarządzali na koniec 2022 roku blisko 263,1 tys. pojazdów w usłudze leasingu z pełną obsługą oraz leasingu z serwisem; blisko 83,6 proc. tych pojazdów objętych było pełną obsługą.

Dane w tabeli za 2018 rok i lata wcześniejsze zawierają informację o flocie zarządzanej przez VW Financial Services. Spółka w 2019 roku przestała raportować,

vehicles with GVWR up to 3.5t has gone down by 6.8 per cent to PLN 6.1 billion.

The Polish Lease Association presents only the value of new contracts relevant to vehicles financed through lease. It should be stressed, however, that figures presented by the Association refer exclusively to new and used vehicles (imported to Poland and purchased on the domestic second-hand market), what prevents simple comparisons with PZPM/CRV records.

At end-2022, 9.5 per cent of passenger cars registered in the total passenger car fleet were owned by businesses, or less by 0.2 percentage points versus the previous year. The figure for 4 years and older cars stood for 55.6 per cent, 13.9 per cent for five to 11 years old cars, and 1.5 per cent for the 11-20 year old category.

Rental

The Polish Vehicle Rental and Leasing Association (PZWLP) reported that at end-2022 its members managed a fleet of nearly 263,100 vehicles covered by full-service lease, lease and service plans, while nearly 83.6 per cent of these vehicles were covered by full-lease plans.

The table with figures for 2018 and previous years illustrates the fleet managed by VW Financial Services which ceased to publish reports in 2019. The company

ale wznowiła raportowanie w ub.r., zatem dane z ostatnich trzech lat nie są porównywalne z wcześniejszymi.

Od stycznia 2016 roku PZWLP wprowadził nowe, ujednolicone z Europą Zachodnią standardy definiowania rynku wynajmu długoterminowego samochodów (CFM) w Polsce. Do wynajmu długoterminowego PZWLP zalicza usługi leasingu i pełnej obsługi (FSL) oraz leasingu i serwisu (LS). W LS muszą być świadczone co najmniej dwie usługi, w tym serwis mechaniczny.

W 2022 roku firmy wynajmu długoterminowego reprezentowane w PZWLP, kupiły 83,9 tys. nowych aut osobowych, o 2,3 9,8 proc. więcej niż rok wcześniej. Zakupy tej branży stanowiły w 2022 roku niemal 20 proc. całego rynku aut osobowych i powiększyły udział w porównaniu z rokiem wcześniejszym o przeszło 1,5 punkt proc. W przypadku aut kupowanych przez firmy, do branży wynajmu długoterminowego należało w 2022 roku 28,1 proc. rejestracji, o 3,3 proc. więcej niż w 2021 roku.

PZWLP podaje, że w 2022 roku 53 proc. jej nowej floty miała silnik benzynowy (o 8 pp. więcej niż w 2021 roku). Popularność silników wysokoprężnych zmalała do 39,3 proc., o 8,2 pp. mniej niż w 2021 roku. Napędy alternatywne stanowiły 7,7 proc. floty, ich udział powiększył się o 0,2 punktu proc.

Średnia emisja CO₂/km nowych aut osobowych zakupionych przez firmy wynajmu długoterminowego wyniosła w czwartym kwartale 2022 roku 132,7 grama na kilometr, o 3,7 gram więcej niż w 2021 roku. W przypadku modeli dostawczych o dmc do 3,5 tony emisja zmalała o 19 gram do 110 gram.

discontinued reporting in 2019, but relaunched reports last year, what makes figures for the past three years incomparable with previous records.

In January 2016, PZWLP introduced new Polish car fleet management (CFM) standards which are compliant with definitions applied in Western Europe. PZWLP's classification of long-term rental includes lease, full service lease (FSL), and service and lease (LS) plans. LS plans include at least two services, including the mechanical maintenance plan.

In 2022, long-term rental companies represented by the PZWLP purchased 83,900 new passenger cars, that is, 2.3 9.8 per cent more than the year before. Procurements made by the sector in 2022 accounted for 20 per cent of total passenger car market, what marks an increase in share by more than 1.5 percentage points compared to the previous year. In case of vehicles purchased by businesses, in 2022 the long-term rental sector was the owner of 28.1 per cent of registered vehicles, or more by 3.3. per cent versus 2021.

The Polish Vehicle Rental and Leasing Association declares that in 2022 fifty-three per cent of its new fleet accounted for vehicles were fitted with petrol units (up by 8 percentage points versus 2021). The popularity of diesel engines dwindled to 39.3 per cent, what marks a decline by 8.2 percentage points versus 2021. Alternative drives accounted for 7.7 per cent of total fleet, while their share was up by 0.2 percentage points. Average CO₂/km emissions from new vehicles purchased by long-rental companies in the fourth quarter of 2022 stood at 132.7 grams per kilometres or were up by 3.7 grams versus 2021. Emissions for commercial vehicles with GVWR up to 3.5 tons went down from 19 grams to 110 grams.

Liczba samochodów obsługiwanych przez firmy CFM w Polsce. Tylko auta w FSL i LS [000] CFM fleet in Poland covered by FSL and LS plans [in thou.]

2017	2018	2019	2020	2021	2022
151,8	187,7	157,6	181	191	263,1



Źródło: PZWLP
Source: PZWLP

Najpopularniejszymi modelami w wynajmie długoterminowym były: Skoda Octavia, Toyota Corolla, Volkswagen Passat i Volkswagen Golf.

W roku 2022 tempo wzrostu firm wynajmu krótko- i średnioterminowego spowolniło, szczególnie wyraźnie w ostatnim kwartale. Co prawda branża jeszcze zanotowała w pierwszym kwartale spadek liczby aut o 8,7 proc., ale w kolejnych nastąpiło szybkie odbicie. Na koniec 2022 roku we flotach sześciu dużych, sieciowych polskich i międzynarodowych wypożyczalni (za wyjątkiem Avis/Jupol-Car oraz Sixt/Eurorent) było 12,7 tys. aut.

Import aut używanych

Od 2015 roku prezentujemy statystyki dotyczące pierwszych rejestracji używanych samochodów sprowadzonych do Polski wykorzystując analizy PZPM przygotowane na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów. Dane te zbliżone są do importu (ujmując

Most popular models covered by long-term rental included: Skoda Octavia, Toyota Corolla, Volkswagen Passat, and Volkswagen Golf.

2022 saw a halt in the growth rate of short- and mid-term rental companies what was particularly visible in the last quarter. It's true that the sector declared a decline in the number of vehicles by 8.7 per cent in the first quarter of the year, but consecutive quarters brought a swift rebound. At end-2022, fleets of six large Polish and international rental networks (exclusive of Avis/Jupol-Car and Sixt-Eurorent) featured 12,700 vehicles.

Import of used vehicles

Since 2015 we have been presenting statistics that illustrate first registrations of second-hand vehicles imported to Poland. These figures are based on PZPM's analyses driven by records from the Central Register of Vehicles. They are similar to figures for second-hand

Rejestracje używanych, sprowadzanych zza granicy samochodów osobowych [szt.] Import/registrations of second-hand vehicles [units]

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
701,7	743,2	791,9	952,1	869,4	927,9	929,0	771,8	859,1	706,8



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

w tym wewnątrzspółnotowe nabycie) samochodów używanych (po uwzględnieniu przesunięcia w czasie) publikowanych przez Ministerstwo Finansów, z których korzystaliśmy do końca 2015 roku.

W 2022 roku w Polsce zarejestrowano 706,8 tys. używanych aut osobowych sprowadzonych z zagranicy, o 17,7 proc. mniej niż w 2021 roku. Jest to wynik porównywalny do poziomu zanotowanego w 2013 roku.

Sprowadzanych aut używanych jest blisko 2 razy więcej niż zarejestrowanych w tym czasie aut nowych. Taka proporcja utrzymuje się od momentu wejścia Polski do

vehicle imports (with intra-Community acquisition included) of used vehicles (considering time lag) published by the Ministry of Finance which we were tapping into until the end of 2015.

706,800 imported used passenger cars were registered in Poland in 2022, i.e. 17.7 per cent less than in 2021. This result is comparable to the 2013 level.

Currently, the number of imported used cars is nearly double versus the number of newly registered vehicles. Such proportions have remained stable since

Struktura wiekowa importu/rejestracji sprowadzanych używanych samochodów osobowych [%]
The age structure of second-hand imported vehicles [in %]

	Powyżej 10 lat 10 years and over	Od 4 do 10 lat From 4 to 19 years	Do 4 lat 4 years and under
2015	55,6	37,9	6,5
2016	53,9	37,2	8,9
2017	53,3	36,9	9,8
2018	54,0	35,4	10,7
2019	54,5	34,3	11,1
2020	55,5	33,5	10,9
2021	57,8	32,3	9,9
2022	62,3	29,3	8,4



Źródło: MF i PZPM
Source: MoF and PZPM

UE. Przed 2004 rokiem import aut używanych nie przekraczał 40 tys. rocznie.

W post-pandemicznym 2022 roku wzrosła popularność najstarszych, ponad 10-letnich pojazdów. Ich udział zwiększył się o 4,5 pp. do 62,3 proc. O 3 pp. zmalał udział samochodów mających od czterech do dziesięciu lat, do 29,3 proc. Udział aut w wieku do 4 lat zmalał do 8,4 proc., a więc o 1,5 punkt proc.

W podziale na normy czystości spalin Euro, samochody spełniające normę Euro 4 kolejny rok traciły popularność, choć nadal były najpopularniejszą grupą i stanowiły 33,6 proc., o 1,6 pp. mniej niż rok wcześniej. Drugą najpopularniejszą normą wśród importowanych aut była Euro 5, miało ją 31,0 proc. sprowadzonych pojazdów (wzrost o 0,4 pp.), zaś auta z normą Euro 6 znalazły się na trzecim miejscu, z udziałem 21,1 proc., co oznacza wzrost o 2,3 pp. Samochody z normą Euro 3 zajęły czwartą pozycję i stanowiły 11,2 proc. sprowadzonych aut.

Wśród pojazdów używanych 55,2 proc. (o 0,6 pp. więcej niż rok wcześniej) miało silniki benzynowe, 41,0 proc. wysokoprężne (spadek o 1,1 pp.), napęd hybrydowy 0,2 proc. (z hybrydami plug-in 1,9 proc.), LPG 1,5 proc. i 0,4 proc. elektryczny.

Poland's accession to the EU, but prior to 2004 imports of second-hand cars failed to exceed 40,000 vehicles.

The popularity of the oldest, more than a decade old vehicles increased in the post-pandemic 2022 as their share went up by 4.5 percentage point to 62.3 per cent. The share of four to 10 years old vehicles went down by 3 percentage points to 29.3 per cent. Meanwhile, the share of vehicles aged four years and under was down to 8.4 per cent, or by 1.5 percentage points.

In terms of emission standards, the share of Euro 4-compliant vehicles dropped again to 33.6 per cent of the fleet, or by 1.6 percentage points versus the previous year, but they continued to form the most popular category. Euro 5 was the second most common emission standard among imported vehicles which accounted for 31.0 per cent of imported fleet (up by 0.4 percentage points), while Euro-6 compliant vehicles came third with 21.1 per cent of share, which was up by 2.3 percentage points. Meanwhile, Euro 3-compliant vehicles ranked fourth with 11.2 per cent of share.

55.2 per cent of used vehicles (up by 0.6 percentage points on the previous year) were powered by petrol engines, 41.0 per cent by diesel units (down by 1.1 percentage point), 1.7 per cent by hybrid drives (1.9 per cent with plug-in hybrid drive), 1.5 per cent with LPG, and 0.4 per cent by an all-electric drive.

Wśród marek kolejność w 2022 roku jest taka sama jak rok wcześniej. Na pierwszym miejscu pozostał Volkswagen, z rejestracją 71,9 tys. aut, o 18,5 proc. mniej niż w 2021 roku. Znajdujący się na drugim miejscu pod względem popularności Opel zanotował 20,6-procentowy spadek do 68,9 tys. rejestracji, zaś na trzecim miejscu znalazł się Ford odnotowując niemal 66 tys. rejestracji i 18,2-procentowy spadek w stosunku do 2021 roku. Czwarte miejsce przypadło w ub.r. Audi (60,3 tys., mniej o 19,9 proc.), które znalazło się przed BMW (44,8 tys., spadek o 17,3 proc.).

The order of the ranking list has remained unchanged since last year. The league table was topped by Volkswagen with 71,900 registrations, or 18.5 per cent less versus 2021. Ranking second in terms of popularity, Opel declared a decline by 20.6 per cent to 68,900 registrations, while Ford came third with nearly 66,000 registrations and an 18.2 per cent decline versus 2021. Ranking fourth last year was Audi (60,300; down by 19.9 per cent), ahead of BMW (44,800; down by 17.3 per cent).



Samochody dostawcze i ciężarowe Commercial and heavy-duty vehicles

Park samochodowy

Przygotowując tegoroczne wydanie rocznika korzystamy z danych nt. parku opracowanych przez Dział Analiz i Statystyki Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów.

W 2017 roku Centralna Ewidencja Pojazdów – Ministerstwo Cyfryzacji, wprowadziło, m.in. na skutek wcześniejszych wniosków PZPM o urealnienie parku pojazdów, definicję pojazdów zarchiwizowanych. Do tej grupy zaliczono pojazdy, które mają więcej niż 10 lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP w ostatnich sześciu latach, pod warunkiem, że nie są to pojazdy zabytkowe.

Vehicle fleet

Putting this yearbook together, we have tapped into fleet data compiled by the Analyses and Statistics Department of the Polish Automotive Industry Association which are based on records of the Central Register of Vehicles.

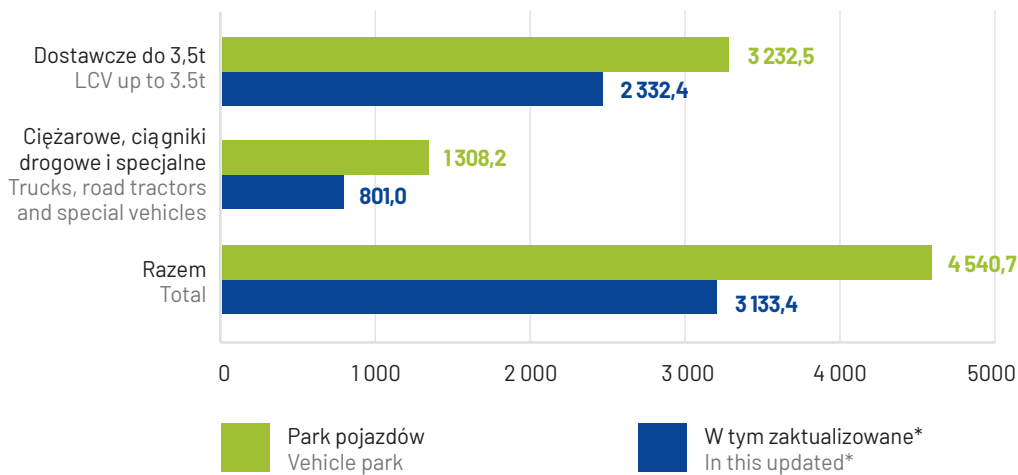
Following previous motions submitted to the Ministry of Digital Affairs by PZPM in order to obtain actual figures that illustrate the actual size of the fleet, in 2017 the Central Register of Vehicles (CRV) introduced the definition of archived vehicles. This group includes over 10 year old vehicles (age computed in reference to their first registration date) which were not updated in the CRV databases in the past six years, provided these are not vintage vehicles.

Przypuszczamy, że wiele z tych pojazdów nie jest już użytkowanych i znaczna ich część może nie istnieć, dlatego analizujemy jedynie park pojazdów zaktualizowanych. Liczba tych nieaktualizowanych w ostatnich sześciu latach (ze statusem – zarchiwizowany, w systemie CEP) – samochodów ciężarowych, ciągników samochodowych i samochodów specjalnych sięgnęła na koniec 2022 roku 1407,3 tys.

We suspect that many of these vehicles are no longer driven on Polish roads and that most of them fail to exist at all, which is why our analyses focus solely on the updated part of the fleet. The number of heavy commercial vehicles, tractor units and special purpose vehicles which were not updated in the past six years (flagged as archived in the Central Register of Vehicles) accounted for 1,407,300 at end-2022.

Park zarejestrowanych samochodów dostawczych, ciężarowych, specjalizowanych i ciągników drogowych w Polsce – 2022 rok [000 szt.]

Park of registered LCVs, Specialized Vehicles, Trucks and Road tractors in Poland – 2023 year [000 units]



Źródło: PZPM/CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM/CEP * vehicles updated during last six years

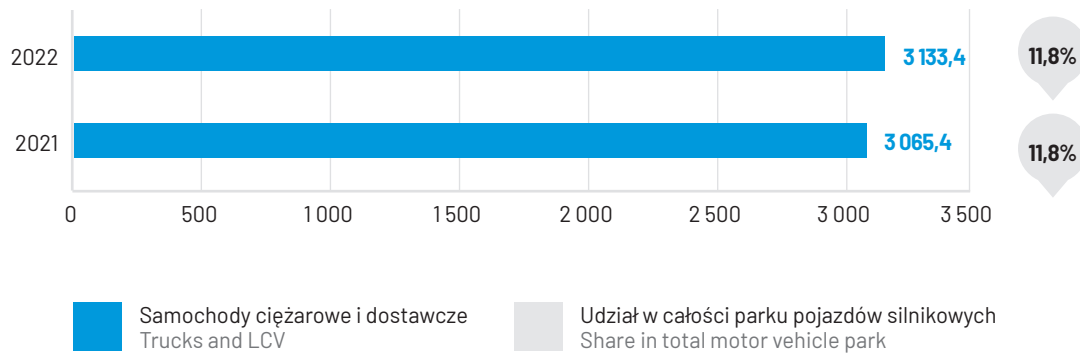
W aktualizowanej części parku pojazdów użytkowych (samochodów dostawczych o dmc do 3,5 tony, specjalnych, ciężarowych i ciągników drogowych, w tym siodłowych) na koniec 2022 roku było 3133,4 tys., o 2,2 proc. więcej niż na koniec 2021 roku.

At end-2022 the updated part of the commercial vehicle fleet (light commercial vehicles with GVWR up to 3.5t, special vehicles, heavy commercial vehicles and road tractors, including tractor units) included 3,133,400 such vehicles, what marks an increase by 2.2 per cent versus end-2021.

W 2022 roku udział samochodów ciężarowych, specjalnych, ciągników samochodowych i lekkich dostawczych w całości parku pojazdów silnikowych wzrósł w stosunku do 2021 roku o 0,1 punktu proc. do 13 proc. Natomiast jeśli chodzi o zaktualizowane to udział wyniósł 11,8% – bez zmian w stosunku do 2021 roku.

In 2022, the share of heavy commercial vehicles, special purpose vehicles, tractor units and light commercial vehicles in total fleet was up by 0.1 percentage points to 13.0 per cent versus the previous year. Meanwhile, their share in the updated fleet stood at 11.8% and remained unchanged since 2021.

Samochody dostawcze i ciężarowe, specjalizowane i ciągniki drogowe zarejestrowane w Polsce *
[000 szt.] – 2022 rok
Commercial Vehicles (LCVs and Trucks), Special Vehicles and Road Tractors registered in Poland *
[000 units] – 2022 year



Źródło: PZPM/CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM/CEP * vehicles updated during last six years

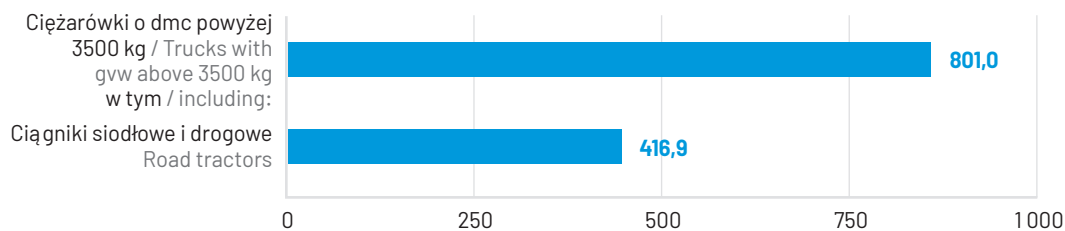
Samochody dostawcze do 3,5 t dmc

Na koniec 2022 roku w części aktualizowanej, było zarejestrowanych w Polsce 2 332,4 tys. lekkich samochodów dostawczych o dmc do 3,5 tony, o 1,8 proc. więcej niż w 2021 roku. Dwie trzecie (67 proc.) z zarejestrowanych aut dostawczych liczyła sobie ponad jedenaście lat, a grupa najstarszych, ponad 20-letnich zwiększyła się o 2 pp. do 23 proc. Najmłodsze - liczące do czterech lat samochody stanowiły 14 proc. tego parku.

Light commercial vehicles up to 3.5 t GVWR

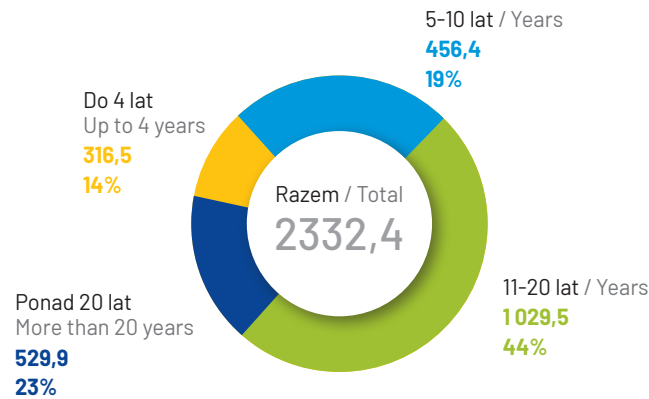
Records for the updated part of the fleet reveal that at end-2022 Poland was home to 2,332,400 light delivery vehicles with GVWR up to 3.5 tons i.e. more by 1.8 per cent than in 2021. Two-thirds (67 per cent) of registered commercial vehicles were 11 years and over, while the category of the oldest - more than two decades old commercial vehicles - was up by 2 percentage points to 23 per cent. The youngest four years and under vehicles accounted for 14 per cent of the fleet.

Park transportowy* w 2022 roku [000 szt.] Transport fleet* in 2022 [000 units]



Źródło: PZPM/CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM/CEP * vehicles updated during last six years

Struktura wiekowa samochodów dostawczych* o dmc do 3,5 tony na koniec 2022 roku [000 szt.]
Age structure of LCV* with gwv of up to 3,5 ton at the end of 2022 [000 units]



Źródło: PZPM/CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
 Source: PZPM/CEP * vehicles updated during last six years

Największą liczbę rejestracji odnotowano w województwach: mazowieckim (17,4 proc. udziału w całości parku) wielkopolskim (10,7 proc.) oraz śląskim (9,8). Najmniejszym parkiem lekkich aut dostawczych dysponowały województwa: opolskie (2,2 proc.), lubuskie (2,7) oraz podlaskie (2,8 proc.).

Wśród pojazdów dostawczych najpopularniejszy jest napęd wysokoprężny. W takie silniki wyposażone było 89 proc. pojazdów, w jednostki benzynowe 6 proc., zaś do spalania LPG przystosowane było 4 proc. aut. W napęd gazowy (CNG/LNG) wyposażone było 1,8 tys. pojazdów. Ciągłe śladowe ilości stanowią pojazdy elektryczne (3,1 tys. szt., dwa razy więcej niż rok wcześniej) czy hybrydowe (0,5 tys. szt.).

Użytkownicy indywidualni (w tym prowadzący działalność gospodarczą) dysponują 75,1 proc. całego parku lekkich aut dostawczych. Na podmioty instytucjonalne przypadło 24,9 proc., ale w segmencie aut liczących do czterech lat udział użytkowników rejestrujących na REGON sięgnął 76,3 proc. Auta ponad 20-letnie w 93,7 proc. użytkowane były przez osoby fizyczne.

Wśród samochodów dostawczych liczących do czterech lat 17,8-procentowy udział w rynku zdobył Renault przed Fiat (14,1 proc.), Fordem (11,9 proc.), Iveco (8,8 proc.) i Mercedesem-Benzem (8,6 proc.).

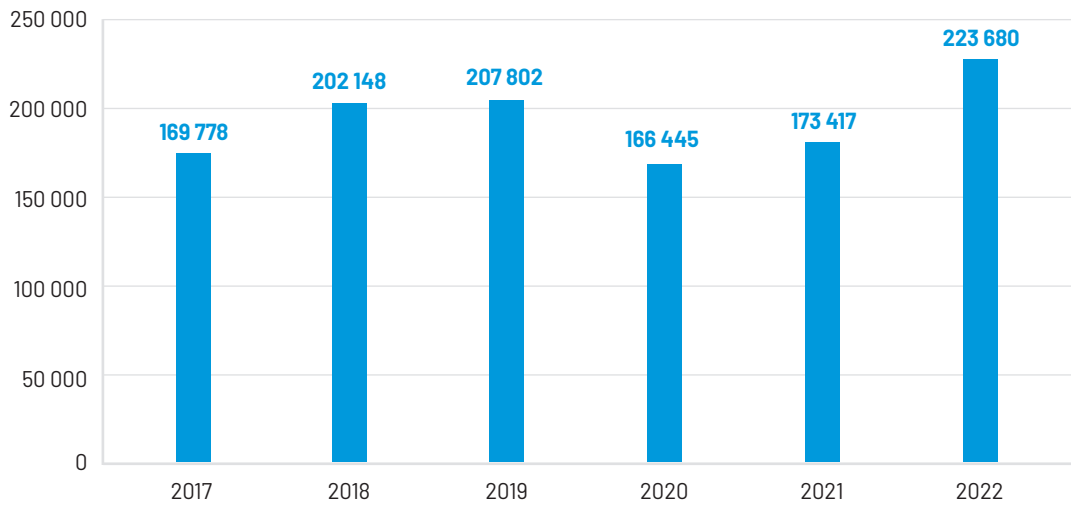
The biggest number of registrations was declared for Mazowieckie (17.4 per cent of share in total fleet), Wielkopolskie (10.7 per cent) and Śląskie (9.8) provinces, while the smallest LCV fleet was based in Opolskie (2.2 per cent), Lubuskie (2.7 per cent) and Podlaskie (2.8 per cent) provinces.

Diesel was the most popular fuel type for light commercial vehicles. 89 per cent of them were fitted with diesel units, 6 per cent with petrol units, only 4 per cent came with LPG conversions, while 1,800 were fitted with an autogas (CNG/LNG) installation. Electric vehicles (3,100 units; double the figure for the previous year) or hybrids (500 units) continue to hold a minor share in total fleet.

Individual users (including individuals conducting economic activity) benefit from 75.1 per cent of the total LCV fleet. Corporate entities had 24.9 per cent of share, while the share of entities holding a REGON number in the segment of four years and under vehicles accounted for as much as 76.3 per cent. 93.7 per cent of more than two decades old vehicles were owned by natural persons.

The leader among commercial vehicles aged four years and under was Renault with 17.8 per cent of market share, ahead of Fiat (14.1 per cent), Ford (11.9 per cent), Iveco (8.8 per cent), and Mercedes-Benz (8.6 per cent).

Produkcja samochodów ciężarowych (w tym dostawczych) i ciągników samochodowych [szt.]
Production of commercial vehicles (LCVs and trucks) and road tractors [units]

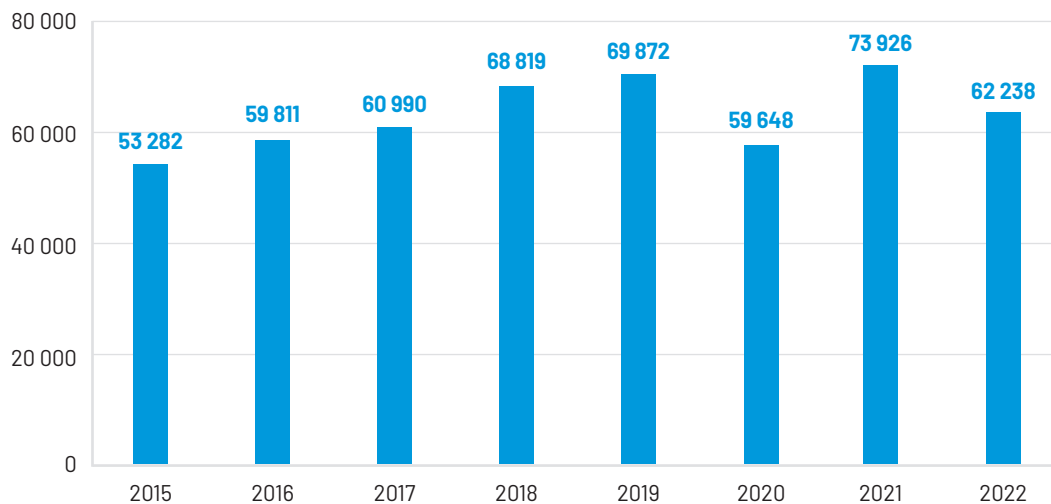


Źródło: GUS
Source: CSO

W segmencie samochodów od pięciu do dziesięciu lat najpopularniejszymi markami były: Fiat (18,4 proc. udziału w segmencie), Renault (15,0 proc.), Peugeot (10,2 proc.) oraz Volkswagen i Ford (obie marki po 9,2 proc.).

Most popular makes in the segment of five to 10 year old vehicles included: Fiat (18.4 per cent of share in the segment), Renault (15.0 per cent), Peugeot (10.2 per cent), Volkswagen and Ford (9.2 per cent each).

Rejestracje samochodów dostawczych w Polsce o dmc do 3,5 t [szt.]
LCV registrations with GVW up to 3,5 t [units]



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CEP

Średni wiek samochodu dostawczego do 3,5 tony w aktualizowanej części całego parku sięgnął na koniec 2022 roku 14,4 lat, natomiast mediana wyniosła 14 lat.

At end-2022, an average light commercial vehicle with GVWR up to 3.5t from the updated part of total fleet was 14.4 years old, with the median age of 14 years.

Samochody ciężarowe

Na koniec 2022 roku w zaktualizowanej części parku zarejestrowanych było 801,0 tys. samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony o 3,6 proc. więcej niż w 2021 roku. W ogólnej liczbie tych pojazdów użytkowych było 416,9 tys. ciągników siodłowych, 279,8 tys. samochodów na podwoziach ciężarowych oraz 104,3 tys. samochodów specjalnych.

Heavy-duty vehicles

Figures for the updated part of the fleet reveal that at end-2022 Poland was home to 801,000 registered trucks with GVWR above 3.5 tons, i.e. a figure higher by 3.6 per cent than in 2021. The overall number included 416,900 tractor units, 279,800 HDV chassis trucks and 104,300 special-purpose vehicles.

Największy, 34-procentowy udział w całości parku miały samochody w wieku od jedenastu do dwudziestu, a od pięciu do dziesięciu lat 26 proc. Najmłodsze samochody ciężarowe, mające 4 lata lub mniej miały 20-procentowy udział w całości parku, zaś i najstarsze, ponad 20-letnie, 20-procentowy.

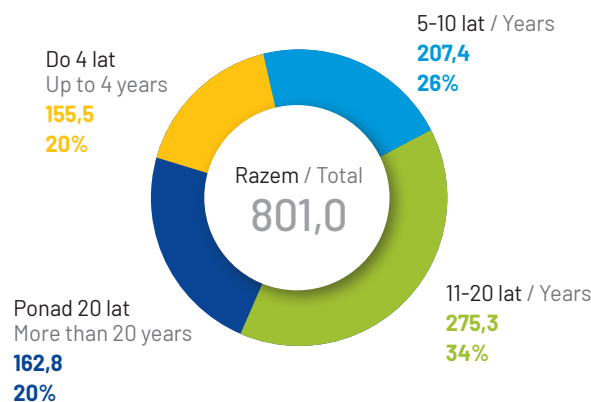
11 to 20 year old vehicles had the highest 34 per cent share in total fleet, while five to 10 year vehicles accounted for 26 per cent. The youngest 4 years old and under vehicles had 20 per cent of share in total fleet, while the oldest 20-year old vehicles secured 20 per cent of share.

W podziale na formy własności 51,8 proc. samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony (w tym ciągniki siodłowe) należało do osób indywidualnych (w tym prowadzących działalność gosp.), zaś 48,2 proc. do firm.

Split by type of ownership, nearly 51.8 per cent of trucks with GVWR above 3.5 tons (including road tractors) belong to individual customers (including users conducting their own economic activity), while 48.2 per cent are owned by companies.

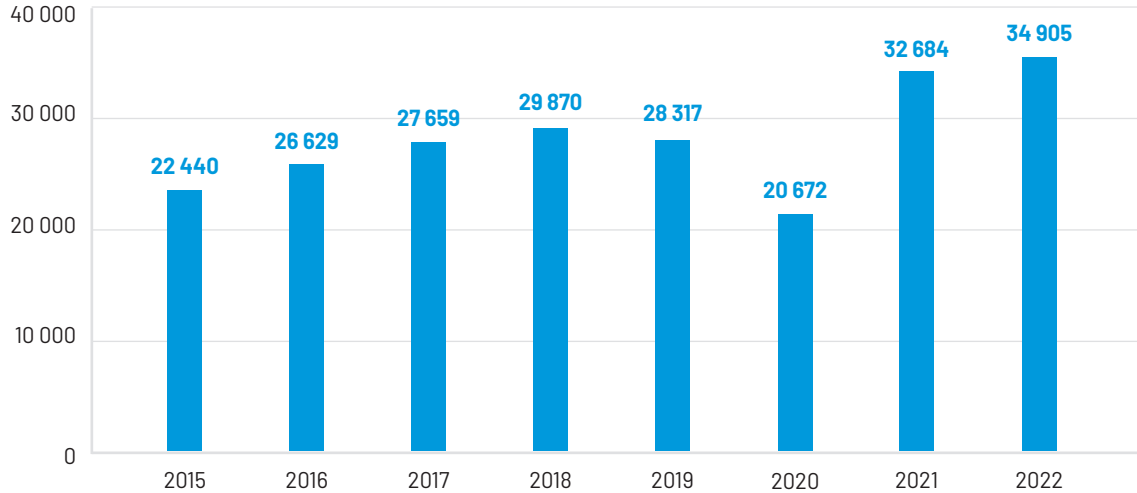
Struktura wiekowa samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony*, w tym ciągniki drogowe i samochody specjalne, na koniec 2022 roku [000 szt.]

Age structure of trucks with GVW of more than 3,5 ton*, including road tractors and special vehicles, at the end of 2022[000 units]



Źródło: PZPM/CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM/CEP * vehicles updated during last six years

Pierwsze rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 t w tym ciągniki siodłowe [szt.]
 First registrations of new CV above 3.5 t including road tractors [units]



Źródło: PZPM/CEP
 Source: PZPM/Central Registry of Vehicles

W grupie samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony liczących do czterech lat najpopularniejszą marką tego segmentu był DAF, na koniec 2022 roku miał 21,0 proc. segmentu, przed Mercedesem-Benzem (17,9 proc.) i MAN-em (17,2 proc.). W grupie samochodów od pięciu do dziesięciu lat palma pierwszeństwa przypadła marce MAN (19,4 proc.) przed Mercedesem-Benzem (17,1 proc.) i DAF-em (16,9 proc.).

Wśród paliw alternatywnych najpopularniejszy był sprężony gaz ziemny (5,2 tys. samochodów) oraz LNG (2,8 tys.). Pojazdów o dmc pow. 3,5 tony z napędem baterijnym było zarejestrowanych 23 sztuki.

Najwięcej samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 ton zarejestrowanych zostało w woj. mazowieckim (23,4 proc.), wielkopolskim (12,6 proc.) oraz śląskim (9,0 proc.). Najmniejszy odsetek rejestracji zanotowały woj. opolskie (2,0 proc.), warmińsko-mazurskie (2,5 proc.) oraz lubuskie (2,6 proc.). Średni wiek tej grupy pojazdów w części zaktualizowanej wyniósł 13,2 roku, przy medianie 12 lat.

The most popular make among four years and under trucks with GVWR above 3.5 tons at end-2022 was DAF with 21.0 per cent of share in the segment, ahead of Mercedes-Benz (17.9 per cent) and MAN (17.2 per cent). The leader in the five to 10 year old category was MAN (19.4 per cent), outperforming Mercedes-Benz (17.1 per cent) and DAF (16.9 per cent).

Compressed natural gas (5,200 vehicles) and LNG (2,800) were most popular alternative fuels. Registrations included 23 BEV trucks with GVWR above 3.5 tons.

Most trucks with GVWR above 3.5 tons were registered in Mazowieckie (23.4 per cent), Wielkopolskie (12.6 per cent) and Śląskie (9.0 per cent) provinces. On the opposite end were Opolskie (2.0 per cent), Warmińsko-mazurskie (2.5 per cent), and Lubuskie (2.6 per cent) provinces with the lowest number of registrations. The average age of vehicles from this group stood at 13.2 years, with the median age of 12 years.

Pojazdy ciężkie

W 2022 roku zaktualizowany park samochodów ciężarowych, specjalnych i ciągników siodłowych o dmc powyżej 16 ton wyniósł 631,4 tys. sztuk, o 5,0 proc. więcej niż rok wcześniej. W tej liczbie 416,3 tys. stanowiły ciągniki siodłowe, resztę samochody ciężarowe i specjalne.

W strukturze wiekowej dominuje grupa w wieku od jedenastu do dwudziestu lat (35 proc. całości) oraz od pięciu do dziesięciu lat (30 proc.). Pojazdy najmłodsze, mające do czterech lat liczyły 23 proc., zaś najstarsze, ponad dwudziestoletnie 13 proc.

Na firmy było zarejestrowane 49,4 proc. parku pojazdów najcięższych, reszta tj. 50,6 proc. na osoby indywidualne (w tym prowadzące działalność gospodarczą). W przypadku najmłodszej grupy udział osób indywidualnych wyniósł 14,4 proc., aby w samochodach ponad dwudziestoletnich sięgnąć 76,9 proc.

W segmencie najmłodszych (do czterech lat) samochodów ciężarowych o dmc powyżej 16 ton na pierwszym miejscu z 22,4-procentowym udziałem był DAF przed Mercedesem-Benz (18,0 proc.) i Volvo (17,4 proc.). W grupie ciężarówek liczących od pięciu do dziesięciu lat liderem został MAN (18,5 proc.), za nim znalazła się Scania i DAF (obie marki po 18,3 proc.).

Najwięcej samochodów ciężarowych o dmc powyżej 16 ton zarejestrowanych zostało w woj. mazowieckim (24,8 proc.), wielkopolskim (13,0 proc.) oraz śląskim (8,8 proc.). Najmniejszy odsetek rejestracji zanotowały woj. opolskie (2,0 proc.), warmińsko-mazurskie (2,3 proc.) i lubuskie (2,6 proc.). Średni wiek tej grupy pojazdów wyniósł 11,1 roku, przy medianie 10 lat.

Ciągniki siodłowe

Na koniec 2022 roku w zaktualizowanej części parku zarejestrowanych było 416,9 tys. wszystkich ciągników samochodowych – z masą poniżej 16 ton i tych ciężkich. Ciężkich ciągników siodłowych, o dmc pow. 16 ton było 416,3 tys.

Heavy commercial vehicles

In 2022, the updated fleet of trucks, special-purpose vehicles and tractor units with GVWR above 16 tons accounted for 631,400 vehicles, or 5.0 per cent more than the year before. This figure includes 416,300 road tractors, while the rest were heavy-duty and special-built vehicles.

The age structure is dominated by 11 to 20 year old vehicles (35 per cent of total fleet) as well as five to 10 years old HDVs (30 per cent). The youngest ones - aged four years and under - accounted for 23 per cent, while the oldest vehicles - more than two decades old - for 13 per cent.

49.4 per cent of the heaviest fleet included vehicles registered by businesses, while the remaining 50.6 per cent were registered by individual users (including people conducting their own economic activity). The share of individual owners in the youngest age category stood at 14.4 per cent and totalled 76.9 per cent for more than 20 years old vehicles.

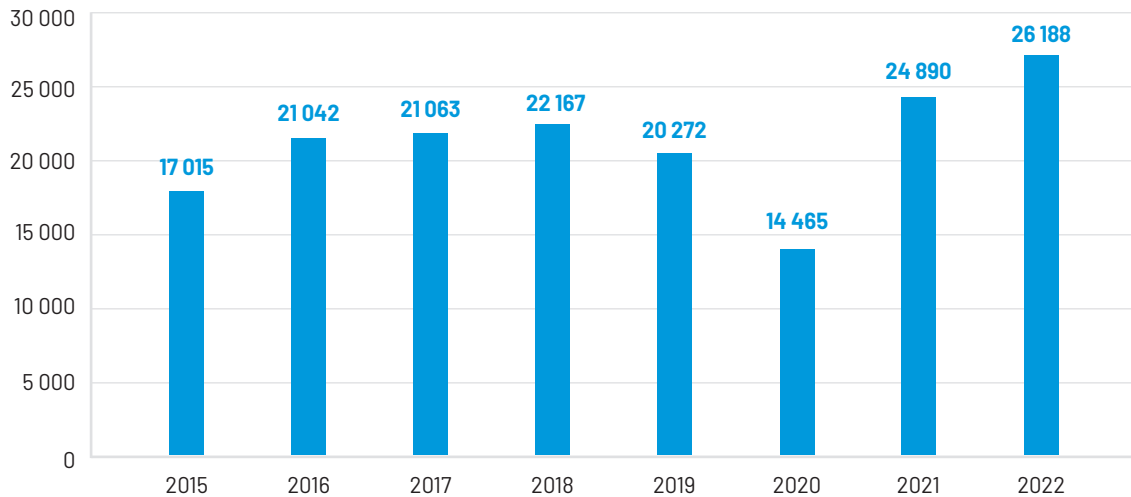
Ranking first with 22.4 per cent of market share in the segment of the youngest trucks (four years and under) with GVWR above 16 tons was DAF, ahead of Mercedes-Benz (18.0 per cent), and Volvo (17.4 per cent). The leader in the five to 10 year old HDV segment was MAN (18.5 per cent), outperforming Scania and DAF (both brands secured 18.3 per cent).

Most trucks with GVWR above 16 tons were registered in Mazowieckie (24.8 per cent), Wielkopolskie (13.0 per cent) and Śląskie (8.8 per cent) provinces. The lowest number of registrations was declared for Opolskie (2.0 per cent), Warmińsko-mazurskie (2.3 per cent), and Lubuskie (2.6 per cent). The average age of vehicles from this group stood at 11.1 years, with the median age of 10 years.

Tractor units

Figures for the updated part of the fleet reveal that at end-2022 Poland was home to 416,900 tractor units altogether, with GVWR below 16 tons and heavier ones. The fleet of heavy tractor units with GVWR above 16t accounted for 416,300 vehicles.

Pierwsze rejestracje nowych ciągników siodłowych o dmc powyżej 3,5 tony [szt.]
 First registrations of new road tractors with GVW above 3.5 t [units]



Źródło: PZPM/CEP
 Source: PZPM/Central Registry of Vehicles

Udział najstarszych w grupie ciągników, ponad 20-letnich wyniósł tylko 4 proc. i był taki sam jak rok wcześniej. Najmłodszych - do czterech lat sięgnął 28 proc., o 0,8 punktu proc. mniej w stosunku do 2021 roku. Ciągniki w wieku od pięciu do dziesięciu lat były najpopularniejsze i stanowiły na koniec 2022 roku 37 proc. parku, o 0,5 pp. mniej niż rok wcześniej. Mające od jedenastu do dwudziestu lat i stanowiły 31 proc. floty tj. o 1,6 punktu proc. więcej niż w 2021 roku. Średnia wieku ciągników samochodowych wyniosła 8,7 roku, przy medianie 8 lat, tyle samo co w 2021 roku.

Na koniec 2022 roku w zaktualizowanej części parku liczba zarejestrowanych w Polsce ciągników samochodowych była o 32,8 tys. większa od liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych (kompletnych podwozi, nie licząc ciągników i samochodów specjalnych) o dmc powyżej 3,5 ton. Po raz pierwszy ciągniki samochodowe wyprzedziły liczebnością samochody ciężarowe w 2015 roku. Odzwierciedla to skalę inwestycji przewoźników specjalizujących się w drogowym transporcie międzynarodowym.

The share of the oldest, more than twenty years old units accounted for merely 4 per cent and remained unchanged versus the previous year. The share of the youngest - four years and under vehicles - totalled 28 per cent or was down by 0.8 percentage points versus 2021. Most popular were five to 10 year old tractors which had 37 per cent of share in the fleet at end-2022 or were down by 0.5 percentage points versus the previous year. Vehicles aged from 11 to 20 years accounted for 31 per cent of the fleet, a figure higher by 1.6 percentage points versus 2021. The average age of a road tractor with GVWR above 3.5 tons was 8.7 years, with the median age of eight years, what has remained unchanged since 2021.

Records for the updated part of the fleet reveal that road tractors registered in Poland at end-2022 outnumbered registered trucks (complete chassis, exclusive of tractors and special-purpose vehicles) with GVWR above 3.5 tons by 32,800 units. For the first time in history, tractor units outnumbered heavy-duty vehicles in 2015, what reflects massive investments made by hauliers specialising in international road transport.

Produkcja

W 2022 roku działające w Polsce fabryki wyprodukowały wg danych GUS 223,7 tys. samochodów ciężarowych (w tym dostawczych) i ciągników do ciągnięcia naczep, o 29 proc. więcej niż rok wcześniej, co było skutkiem popandemicznego ożywienia gospodarki.

W Niepołomickiej fabryce MAN wyprodukował w 2022 roku 28 611 samochodów, o ponad 14 proc. więcej niż w 2021 roku. Dwie trzecie produkcji to ciągniki siodłowe, reszta to modele szosowe i budowlane. Główne rynki eksportowe to kraje Unii Europejskiej, Turcja, Rosja, Wielka Brytania oraz kraje Afryki, Azji oraz Australii. W 2023 roku MAN zakończył rozbudowę niepołomickiego zakładu, który rozpoczął produkcję także gamy lekkiej i średniej.

Wytwarzający wojskowe samochody Jelcz SA, działający w ramach koncernu Huta Stalowa Wola, wypuszcza kilkaset pojazdów rocznie.

Nowe rejestracje

Samochody dostawcze

W 2022 roku rynek samochodów dostawczych o dmc do 3,5 ton odnotował 15,8-procentowy spadek w stosunku do wcześniejszego roku, do 62,2 tys. aut.

Zgodnie z analizami PZPM wykonanymi na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów, w grupie samochodów dostawczych do 3,5 tony, w 2022 roku liderem rynku był Renault, z wynikiem 12,9 tys. zarejestrowanych aut, o 8,4 proc. niższym niż w 2021 roku. Mimo to udział francuskiej marki w rynku umocnił się o 1,7 punktu proc. do 20,8 proc., dzięki czemu w kolejnym roku znalazła się na pierwszej pozycji rankingu, którą osiągnęła w 2018.

Na drugim miejscu uplasował się Ford (8,6 tys., spadek o 13,7 proc.), który wyprzedził Iveco (7,1 tys., wzrost o 6,7 proc.). Czwartą pozycję zajął Fiat (7,0 tys., spadek o 22,6 proc.) przed Mercedes-Benz (6,0 tys., o 6,1 proc. mniej niż w 2021 roku).

Szóste miejsce przypadło marce Toyota (4,7 tys. sztuk, o 9,7 proc. mniej niż rok wcześniej). Kolejne lokaty zajęły: Volkswagen (4,3 tys., mniej o 17,5 proc.),

Manufacturing

Data of the Statistics Poland reveal that in 2022 manufacturing sites based in Poland produced 223,7 00 heavy-duty vehicles (including LCVs) and tractors for semitrailers, i.e. more by 29 per cent than the year before, what reflects the post-pandemic economic revival. In 2022, Niepołomice-based MAN factory assembled 28,611 vehicles, or more than 14 per cent units more than in 2021. Two-thirds of its output are tractors for semitrailers, while the rest are road tractors and tractors for construction. Key export markets include the European Union countries, Turkey, Russia, the UK as well as Africa, Asia and Australia. In 2023, MAN completed expansion of its Niepołomice manufacturing site where production of light and medium class commercial vehicles was launched.

Jelcz SA, a Huta Stalowa Wola company which is the maker of military vehicles, manufactures several hundred units annually.

New registrations

Light commercial vehicles

In 2022, the market of light delivery vehicles with GVW up to 3.5 tons declined by 15.8 per cent year-to-year to 62,200 vehicles.

PZPM's analyses of records from the Central Registry of Vehicles reveal that the 2022 leader on the market of LCVs with GVWR of up to 3.5t was Renault with 12,900 new registrations, a figure lower by 8.4 per cent versus 2021. The market share of the French brand went up by 1.7 percentage points to 20.8 per cent, what helped it consolidate the leading position in the league table secured in 2018.

Ranking second was Ford (8,600; down by 13.7 per cent), which outperformed Iveco (7,100; up by 6.7 per cent). Ranking fourth was Fiat (7,000; down by 22.6 per cent), ahead of Mercedes-Benz (6,000; down by 6.1 per cent less versus 2021).

The sixth position went to Toyota (4,700 units; down by 9.7 per cent year-to-year). Ranking further down the list were Volkswagen (4,300; down by 17.5 per cent),

Pierwsze rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 t, w tym ciągniki siodłowe [szt.]
 First registrations of new commercial vehicles with gw above 3.5 t, including road tractors [units]

Marka Brand	2022	2021	Zmiana % r/r Change % y/y
DAF	7332	7459	-1,7
Mercedes-Benz	7000	5443	28,6
Volvo	6262	5558	12,7
MAN	4716	5144	-8,3
Scania	4182	4576	-8,6
Iveco	2346	2138	9,7
Renault	2071	1653	25,3
Pozostałe / Others	996	713	39,7
Razem / Total	34 905	32 684	6,8



Źródło: PZPM/CEP
 Source: PZPM/Central Registry of Vehicles

Opel (3,8 tys., spadek o 13,5 proc.), Peugeot (2,6 tys., spadek o 36,0 proc.) i Citroen, który pierwszą dziesiątkę zamyka z wynikiem 1,3 tys. rejestracji, co oznacza 58-procentowy spadek w porównaniu z 2021 rokiem.

Opel (3,800; down by 13.5 per cent), Peugeot (2,600; down by 36.0 per cent) and Citroen which came last in the top 10 with 1,300 registrations, down by 58 per cent versus 2021.

W rankingu modeli na pierwszym miejscu znalazł się Renault Master (10 069 szt.) przed Iveco Daily (7116 szt.)

The leader among most sought-after models was Renault Master (10,069 units), ahead of Iveco Daily

Pierwsze rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 16 t [szt.]
 First registrations of new HCV with gw above 16 t [units]

Marka Brand	2022	2021	Zmiana % r/r Change % y/y
DAF	7194	7348	-2,1
Mercedes-Benz	6594	5006	31,7
Volvo	6236	5544	12,5
MAN	4384	4629	-5,3
Scania	4182	4576	-8,6
Renault	1973	1572	25,5
Iveco	906	1032	-12,2
Ford Trucks	662	420	57,6
Pozostałe / Others	30	32	-6,3
Razem / Total	32 161	30 159	6,6



Źródło: PZPM/CEP
 Source: PZPM/CEP

Rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc od 3,5 do 16 t [szt.]
Registrations of new trucks with gvw 3.5-16 t [units]

Marka Brand	2022	2021	Zmiana % r/r Change % y/y
Iveco	1432	1101	30,1
Mercedes-Benz	398	435	-8,5
MAN	321	492	-34,8
Mitsubishi Fuso	201	116	73,3
DAF	138	110	25,5
Renault	97	73	32,9
Volvo	24	12	100,0
Pozostałe / Others	100	141	-29,1
Razem / Total	2 338	2 200	6,3



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/Central Registry of Vehicles

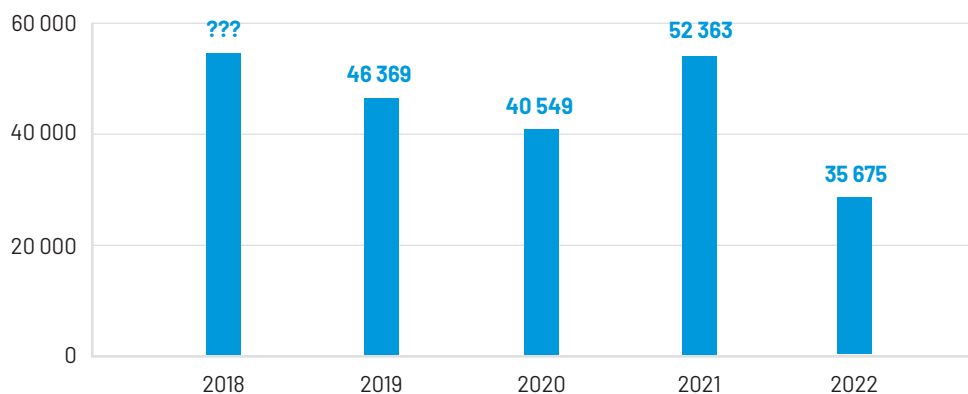
oraz Mercedesem-Benz Sprinterem (5003 szt.). Za nim uplasował się i Ford Transit (3147 szt.) oraz Fiat Ducato (2636 szt.).

(7,116 units), and Mercedes-Benz Sprinter (5,003 units). Right behind it was Ford Transit (3,147 units), followed by Fiat Ducato (2,636 units).

Według Związku Polskiego Leasingu finansowanie leasingiem nowych i używanych samochodów dostawczych o dmc do 3,5 tony w 2022 roku objęło wartości

Figures of the Polish Leasing Association reveal that in 2022 the value of lease plans for new and used commercial vehicles with GVWR up to 3.5 tons totalled PLN

Liczba wyleasingowanych nowych i używanych lekkich aut dostawczych rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce [sztuki] / Number of leased new and used LCV registered for a first time in Poland [units]

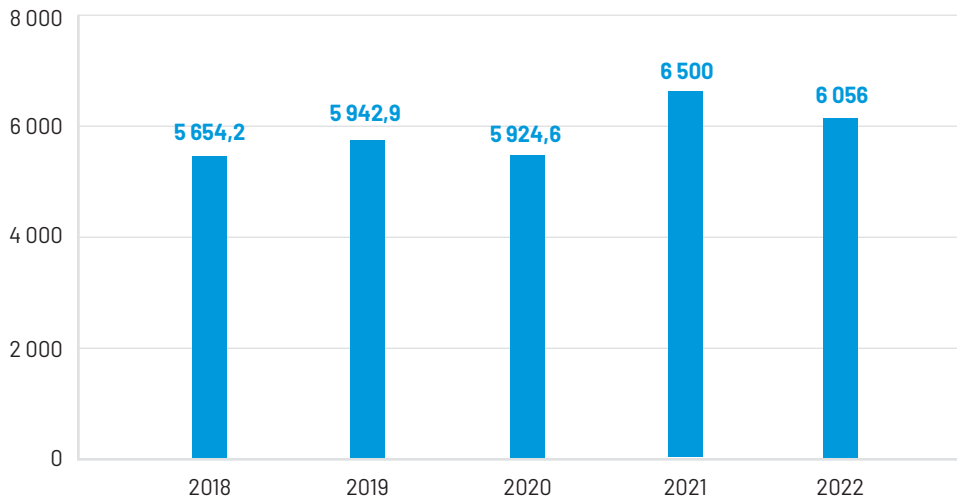


Dane nie zawierają używanych pojazdów z krajowego rynku wtórnego
Data do not include second hand market in Poland



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

Wartość wyleasingowanych nowych i używanych lekkich aut dostawczych [mln zł]
Value of leased new and used LCV [in PLN m]



Dane odnoszą się do samochodów nowych i używanych (sprowadzanych z za granicy jak i z krajowego rynku wtórnego) / Data refer to new and used cars (imported from abroad as well as from the domestic secondhand market)



Źródło: ZPL
Source: ZPL

6,1 mld zł. W ujęciu wartościowym jest to 6,8-procentowy wzrost względem 2021 roku. Wg analiz PZPM danych CEP liczba zarejestrowanych nowych i używanych (sprowadzonych z za granicy) lekkich aut dostawczych w 2022 roku przez firmy prowadzące leasing i CFM wykazała 31,8-procentowy spadek do 35,7 tys. sztuk.

6.1 billion. Value-wise, this performance reflects an increase by 6.8 per cent versus 2021. PZPM analyses of records from the Central Register of Vehicles reveal that in 2022 the number of new and used (imported) light commercial vehicles registered by lease and CFM companies was down by 31.8 per cent to 35,700 units.

Rejestracje samochodów ciężarowych

W 2022 roku pierwsze rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 ton sięgnęły 34 905 sztuk, to jest o 6,8 proc. więcej niż w 2021 roku.

W kluczowym dla polskiego rynku segmencie samochodów ciężarowych o dmc równym lub większym od 16 ton rejestracje wyniosły 32 161 sztuk, o 6,6 proc. więcej niż w 2021 roku.

Najliczniejszą grupę w segmencie samochodów ciężarowych stanowiły ciągniki siodłowe, których zarejestrowano 26 188 sztuk, o 5,2 proc. więcej niż rok wcześniej.

Registrations of trucks

In 2022, first registrations of new trucks with Gross Vehicle Weight Rating above 3.5 tons accounted for 34,905 vehicles, i.e. 6.8 per cent more than in 2021.

Registrations of trucks with GVWR equal or higher than 16 tons, which are a pivotal segment for the Polish market, accounted for 32,161 vehicles, what means they were up by 6.6 per cent on a previous year.

The largest group in the truck segment was formed by tractor units whose registrations accounted for 26,188 vehicles; a figure higher by 5.2 per cent compared to

Ciągniki samochodowe stanowiły 75,0 proc. rynku, o 1,2 punktu procentowego mniej niż rok wcześniej. Rynek podwozi wzrósł o 11,8 proc., do 8 717 sztuk.

Najpopularniejszą marką wśród nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony był DAF (7 332 szt.) przed Mercedesem-Benzem (7 000) i Volvo (6 262). W segmencie najcięższym, o dmc 16 ton i powyżej, najpopularniejszymi markami okazały się DAF (7 194 szt.), Mercedes-Benz (6 594) i Volvo (6 236).

Wśród nowych ciągników siodłowych o dmc powyżej 6 ton najczęściej rejestrowane były pojazdy marki DAF (6 506), Mercedes-Benz (5 481) i Volvo (4 848).

W 2022 roku sprowadzono do Polski 26 tys. używanych samochodów ciężarowych, o 21 proc. mniej niż w 2021 roku.

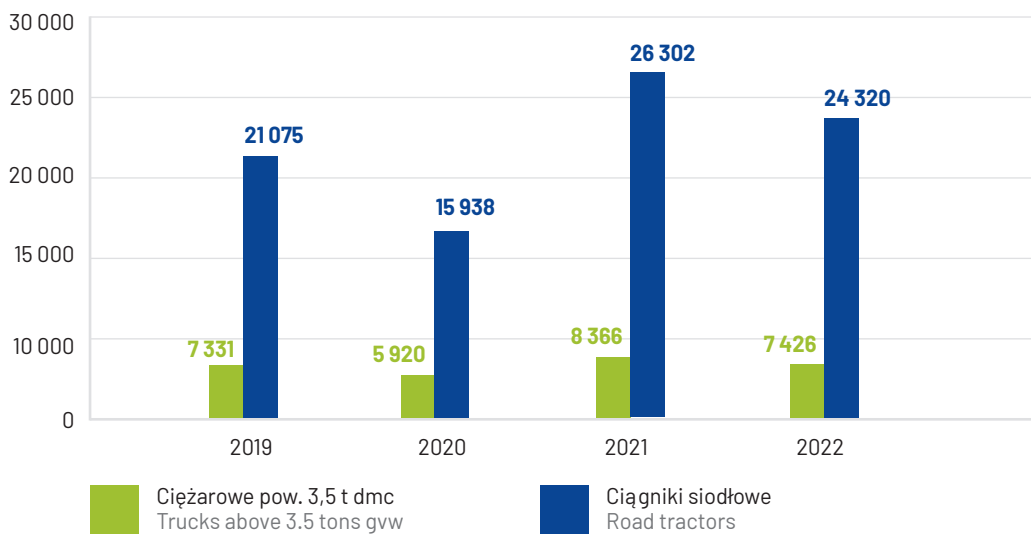
the previous year. They accounted for 75.0 per cent of the market and were down by 1.2 per cent year to year. The chassis market grew by 11.8 per cent to 8,717 units.

The most popular make among new heavy-duty vehicles with GVWR above 3.5 tons was DAF (7,332), ahead of Mercedes-Benz (7,000) and Volvo (6,262). Top brands in the heaviest segment of trucks with 16t and higher GVWR were DAF (7,194), Mercedes-Benz (6,594), and Volvo (6,236).

Most frequently registered new tractor units with GVWR of 6 tons and over were DAF (6,506), Mercedes-Benz (5,481), and Volvo (4,848) made vehicles.

In 2022, 26,000 second-hand heavy-duty vehicles were imported to Poland, what reflects a decrease by 21 percentage points versus 2021.

Leasing nowych i używanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce [szt.] / Leasing of new and used trucks and road tractors Number of leased new and used LCV registered for the first time in Poland [units]



Dane odnoszą się do samochodów nowych i używanych (sprowadzanych z zagranicy jak i z krajowego rynku wtórnego) / Data refer to new and used cars (imported from abroad as well as from the domestic secondhand market)



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

Z danych ZPL wynika, że wartość sfinansowanych leasingiem i pożyczką nowych i używanych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony wzrosła

ZPL figures reveal that the value of new and second-hand trucks with GVWR above 3.5 tons financed through lease plans and credits was up by 15.3 per cent

w 2022 roku o 15,3 proc. do 4,4 mld zł. Do tego leasingiem objęto nowe i używane ciągniki siodłowe wartości 11,2 mld zł. Jest to o 11,7 proc. więcej niż w 2021 roku.

Łączna wartość sfinansowanych leasingiem i pożyczką samochodów ciężarowych o dmc pow. 3,5 tony, ciągników siodłowych, naczep i przyczep wyniosła w 2022 roku 21,5 mld zł i była o 11,1 proc. większa niż w 2021 roku. Wg analiz PZPM na podstawie danych CEP liczba nowych i używanych ciągników siodłowych sfinansowanych leasingiem (Leasing/CFM) wyniosła w 2022 roku 24 320 szt. i była o 7,6 proc. mniejsza niż w 2021 roku.

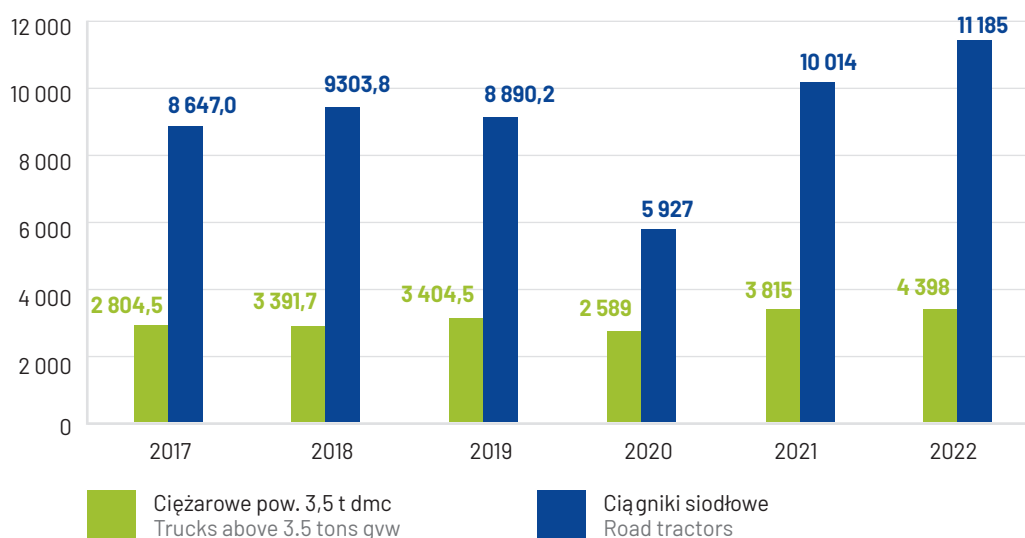
to PLN 4.4 billion. In addition, lease plans covered new and used tractor units valued at PLN 11.2 billion, what marks an increase by 11.7 per cent versus 2021.

In 2022, total value of trucks with GVWR above 3.5 tons, tractor units, trailers and semi-trailers financed through lease and credit totalled PLN 21.5 billion and was higher by PLN 11.1 billion versus 2021.

PZPM's analyses of data from the Central Register of Vehicles indicate that in 2022 the number of new and used road tractors covered by lease (lease/CFM) plans accounted for 24,320 units and was lower by 7.6 per cent versus 2021.

Wartość wyleasingowanych ciężarówek i ciągników siodłowych [mln zł]

Value of leased trucks and road tractors [in PLN m]



Dane odnoszą się do samochodów nowych i używanych (sprowadzanych z zagranicy jak i z krajowego rynku wtórnego) / Data refer to new and used cars (imported from abroad as well as from the domestic secondhand market)



Źródło: ZPL
Source: ZPL



Przyczepy, naczepy i zabudowy Trailers, semitrailers and bodies

Park przyczep i naczep

Przygotowując tegoroczne wydanie rocznika korzystamy z danych nt. parku opracowanych przez Dział Analiz i Statystyki Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów.

W 2017 roku Centralna Ewidencja Pojazdów – ówczesne Ministerstwo Cyfryzacji, wprowadziło, m.in. na skutek wcześniejszych wniosków PZPM o urealnienie parku pojazdów, definicję pojazdów zarchiwizowanych. Do tej grupy zaliczono pojazdy, które mają więcej niż 10 lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP w ostatnich sześciu latach, pod wa-

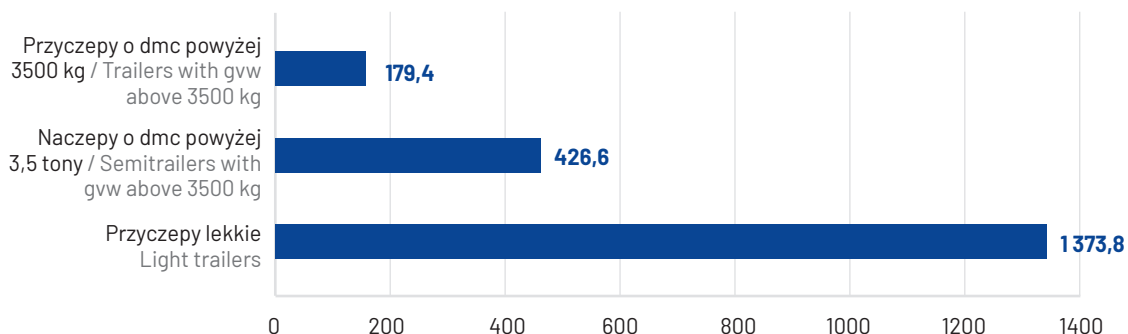
Semi-trailers and trailers

Putting this yearbook together, we have tapped into fleet data compiled by the Analyses and Statistics Department of the Polish Automotive Industry Association that are based on records of the Central Register of Vehicles.

Following motions submitted by PZPM to the then Ministry of Digital Affairs in order to obtain current figures that illustrate the actual size of the fleet, in 2017 the Central Register of Vehicles introduced the definition of archived vehicles. This category includes over 10-year-old vehicles (age computed in reference to their first registration date) which were not updated in the CRV

Park transportowy* w 2022 roku [000 szt.]

Transport fleet* in 2022 [000 units]



Źródło: PZPM/CEP,* pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM/CEP,* vehicles updated during last six years

runkiem, że nie są to pojazdy zbytkowe. Przypuszczamy, że wiele z tych pojazdów nie jest już użytkowanych i znaczna ich część może nie istnieć, dlatego w dalszej części analizujemy jedynie park pojazdów zaktualizowanych.

Liczba wszystkich przyczep (aktualizowanych i ze statusem zarchiwizowany) sięgnęła na koniec 2022 roku 2923,4 tys., zaś naczep 540,3 tys. szt. Łącznie jest to 3463,7 tys. pojazdów (bez kolejek turystycznych). W tej liczbie w systemie CEP było oznaczonych jako zarchiwizowane 607,1 tys. przyczep i naczep. To 18 proc. parku tych pojazdów.

Pryczepy i naczepy

Na koniec 2022 roku w zaktualizowanej części parku w Polsce było zarejestrowanych 2427,1 tys. przyczep oraz 429,8 tys. naczep, łącznie 2856,9 tys. pojazdów. Wśród nich było 606 tys. przyczep i naczep ciężarowych oraz specjalnych o dmc powyżej 3,5 tony, o 3,7 proc. więcej niż rok wcześniej.

W parku zarejestrowanych pojazdów znajdowało się również 1373,8 tys. przyczep lekkich, co oznacza 3,7-procentowy wzrost w stosunku do wcześniejszego roku. Było także 474,6 tys. przyczep rolniczych, 424,0 tys. ciężarowych i 154,2 tys. specjalnych.

W całości parku wśród pojazdów o tonażu pow. 3,5 t.

databases in the past six years, provided these are not vintage cars. We suspect that many of these vehicles are no longer driven on Polish roads and that most of them fail to exist at all, which is why our analyses in further sections of this report focus solely on the updated part of the fleet.

The total number of trailers (updated and holding the archived status) stood at 2,923,400 at end-2022, while the figure for semi-trailers accounted for 540,300, what adds up to 3,463,700 vehicles altogether (exclusive of road trains). This number covers 607,100 trailers and semi-trailers flagged as archived in the Central Register of Vehicles, what accounts for 18% of total fleet.

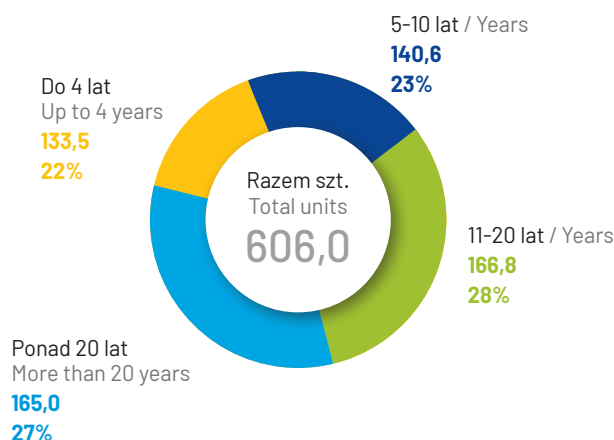
Trailers and semi-trailers

Data for the updated part of the fleet reveal that at end-2022 Poland was home to 2,427,100 registered truck trailers and 429,800 semi-trailers, or 2,856,900 vehicles altogether. This figure included 606,000 trailers, semi-trailers and special-built semis with GVWR above 3.5t, a figure higher by 3.7 per cent compared to the previous year.

The registered fleet also included 1,373,800 light trailers, a figure higher by 3.7 per cent compared to the previous year as well as 474,600 agricultural trailers, 424,000 heavy-duty and 154,200 special-built trailers. Total fleet of vehicles with GVWR above 3.5t included

Struktura wiekowa przyczep i naczep o dmc pow. 3,5 tony * na koniec 2022 roku [000 szt.]

Age structure of trailers and semitrailers with gvw of more than 3,5 ton* at the end of 2022 [000 units]



Źródło: PZPM/CEP,* pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM/CEP,* vehicles updated during last six years

znajdowało się 426,6 tys. naczep ciężarowych i specjalnych, o 5,5 proc. więcej niż w 2021 roku oraz 179,4 tys. przyczep ciężkich i specjalnych (spadek o 0,4 proc.). W przypadku przyczep i naczep ciężkich najliczniejsza jest grupa pojazdów w wieku dwudziestu i więcej lat, której udział sięgnął 28 proc. Drugą pod względem liczebności jest grupa przyczep i naczep mających od jedenastu do dwudziestu lat (27 proc.). Pojazdy najmłodsze, mające do czterech lat stanowią 22 proc. parku, zaś w wieku od pięciu do dziesięciu lat 23 proc.

Najpopularniejszymi markami wśród przyczep i naczep o dmc pow. 3,5 tony w kategorii do czterech lat są Schmitz (24,8 proc.), Krone (17,2 proc.) oraz Wielton (13,3 proc.). W kategorii od pięciu do dziesięciu lat na pierwszym miejscu jest Schmitz (26,2 proc.) przed Krone (22,5 proc.) i Wielton (11,5 proc.). Średni wiek w parku aktualizowanym przyczepy lekkiej wynosił 18,4 lat (mediana 15 lat), natomiast przyczep i naczep o dmc powyżej 3,5 tony 16,3 roku przy medianie 12 lat.

426,600 heavy-duty and special-built semi-trailers, or 5.5 per cent more versus 2021 as well as 179,400 heavy-duty and special trailers (down by 0.4 per cent). The largest group in the heavy trailer and semi-trailer category was formed by twenty-year-old and older vehicles whose share accounted for 28 per cent. The second largest group covered trailers and semi-trailers aged 11-20 years (27 per cent). The youngest four years and under vehicles account for 22 per cent of the fleet, while 5 to 10 year old trailers and semi-trailers have 23 per cent of share.

Most popular makes of trailers and semi-trailers with GVWR above 3.5 tons in the four years and under category are Schmitz (24.8 per cent), Krone (17.2 per cent), and Wielton (13.3 per cent). The leader in the five to 10 years old category is Schmitz (26.2 per cent), ahead of Krone (22.5 per cent), and Wielton (11.5 per cent). The average age of a light semi-trailer in the updated fleet was 18.4 years (with median age of 15 years), while trailers and semi-trailers with GVWR above 3.5 tonnes were 16.3 years old on average, with median age pegged at 12 years.

Produkcja nadwozi, przyczep i naczep samochodowych

Producenci nadwozi samochodowych dzielą się na trzy niezależne segmenty: firm specjalizujących się w przeróbkach i zabudowach aut dostawczych do 3,5 t, zabudowach na podwoziach ciężarowych pow. 3,5 t oraz produkcji przyczep i naczep. W tej branży działa kilkaset zakładów. Według danych GUS wartość nadwozi oraz przyczep i naczep wyprodukowanych w 2022 roku sięgnęła 8 mld zł i była o 10 proc. wyższa niż w 2021 roku. Nie zmieniło się przeciętne zatrudnienie w tej grupie, wynoszące 11,6 tys. osób. Ich przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto wzrosło o 7,4 proc. do ponad 6,2 tys. zł.

Wiodących jest ok. 10 firm w zabudowach lekkich i 8 w ciężkich, w tym w naczepach. Produkcja nadwozi ma duże znaczenie społeczne – w polskich firmach powstają m.in. karetki pogotowia ratunkowego, samochody pożarnicze, śmieciarki.

Sześć firm zabudowujących należy do PZPM: Carpol sp. z o.o., Gruau Polska sp. z o.o., Moto Wektor sp. z o.o., MR Auto, Terberg Matec Polska i Wielton SA. Szacuje się, że ta grupa członków PZPM zatrudnia ponad 3 tys. pracowników, w tym Wielton ponad 2 tys. osób.

Na polskim rynku nadwozi do samochodów dostawczych, których w Polsce kupiono w ubiegłym roku ponad 62 tys., przerabianych lub modyfikowanych jest od 20 do 30 proc. kupionych aut. Jest to stosunkowo wysoki odsetek, zwłaszcza w porównaniu z państwami nordyckimi. Działa w nim ponad 100 firm, które zatrudniają ponad 5 tys. pracowników. Z powodu znacznych fluktuacji popytu, przedsiębiorstwa muszą wykazywać się bardzo dużą elastycznością. Największą spośród firm tego segmentu jest AMZ Kutno, które ma roczne obroty przekraczające 100 mln zł, pięć kolejnych uzyskuje przychody roczne od 20 do 60 mln zł.

Następny segment to zabudowy na podwoziach ciężarowych. W 2022 roku w Polsce zakupiono 8,7 tys. podwozi ciężarowych (o dmc powyżej 3,5 tony) i tyleż nadwozi, w tym blisko 2 tys. kontenerowych, tysięcy

Production of chassis, semi-trailer and trailers

Auto bodybuilders form three distinctive segments: companies specialising in custom-building and conversions of commercial vehicles with GVWR of up to 3.5t, bodyworks for chassis cabs with GVWR above 3.5t as well as production of trailers and semitrailers. The Polish body conversion sector includes several hundred operators. Data of Statistics Poland reveal that the value of chassis as well as trailers and semi-trailers assembled in 2022 stood at PLN 8 billion, 10 per cent higher than in 2021. Meanwhile, average employment level in this category remained unchanged at 11,600 people. Average gross monthly salary went up by 7.4 per cent to more than PLN 6,200.

Poland is home to approx. ten leading light coachbuilders and eight heavy bodybuilding companies that also specialise in semi-trailers. Bodywork production has major social impact – Polish companies are producing specialist conversions, such as ambulances, fire engines or refuse collection lorries.

Six body-building companies are PZPM members: Carpol sp. z o.o., Gruau Polska sp. z o.o., Moto Wektor sp. z o.o., MR Auto, Terberg Matec Polska, and Wielton SA. It has been estimated that this PZPM members from this category employ 3,000 people, including Wielton with 2,000-strong workforce.

The Polish body-building market whose last year's national sales accounted for more than 62,000 units is responsible for conversions or custom modifications of 20 to 30 per cent of all purchased delivery vehicles, a rather high figure compared to the Nordic countries. It includes more than 100 companies that employ more than 5,000 people. Significant fluctuation in take-up has forced all companies from this sector to demonstrate high flexibility. The leading company from the segment is AMZ Kutno whose annual turnover exceeds PLN 100 million, whereas five other players have the annual revenue of PLN 20 to 60 million.

The second largest segment are truck chassis conversions. In 2022, more than 8,700 truck chassis cabs (with GVWR above 3.5 tonnes) and the same number of bodies were sold in Poland, including nearly 2,000 box bodies,

specjalnych i ok. 200 wykonanych za granicą. Wartość tego rynku szacowana jest na ponad 600 mln zł.

Najważniejszym pod względem wartości jest segment producentów przyczep i naczep pow. 3,5 t. W 2022 roku w Polsce klienci kupili 25,4 tys. naczep, o 13,3 proc. mniej niż w 2021 roku. W przypadku naczep liczba rejestracji wzrosła blisko o połowę w stosunku do przedpandemicznego 2019 roku. Ożywienie widoczne już było w czwartym kwartale 2020 roku, gdy rynek naczep rozwijał się każdego miesiąca w szybszym tempie. Polski rynek naczep wart jest blisko 4 mld zł rocznie. Pomimo dużej wartości produkcji, zatrudnienie jest podobne do producentów nadwozi specjalizujących się w zabudowach aut dostawczych. Znacznie wyższa jest jednak materiałochłonność. Największą w Polsce i należącą do trzech wiodących w Europie firmą w tym segmencie jest wieluńska Grupa Kapitałowa Wielton. W 2022 roku przychody ze sprzedaży grupy sięgnęły 3,44 mld zł.

Rejestracje przyczep i naczep

W 2022 roku urzędy zarejestrowały (bez rejestracji czasowych) 93,2 tys. nowych przyczep i naczep wszystkich rodzajów (spadek o 12,7 proc.), w tym ponad 28,2 tys. o dmc ponad 3,5 tony, o 12,0 proc. mniej niż w 2021 roku.

Rejestracje samych przyczep o dmc powyżej 3,5 tony przekroczyła 2,8 tys., co oznacza wzrost o 2,5 proc. w stosunku do wcześniejszego roku, zaś rejestracje

1,000 special-purpose bodies and approx. 200 conversions manufactured overseas. The value of the market has been estimated at more than PLN 600 million.

Ranking first in terms of value is the segment of trailers and semi-trailers with GVWR above 3.5 t. In 2022, Polish customers bought 25,400 semi-trailers, or 13.3 per cent less than in 2021. In case of semi-trailers, the number of registrations went up by nearly 50% versus the pre-pandemic 2019. The rebound was already visible in the fourth quarter of 2020 when the semi-trailer market was growing by the month. The value of the Polish semi-trailer market has been estimated at nearly PLN 4 billion a year. Despite major production value, its employment level is comparable to that of bodybuilders specialising in LCV conversions. On the other hand, this production profile is much more material-intensive. Wieluń-based Grupa Kapitałowa Wielton is the largest manufacturer in the segment in Poland and ranks among top three European producers. The group's sales revenue in 2022 stood at PLN 3.44 billion.

Registrations of semi-trailers and trailers

In 2022, the Polish authorities registered (exclusive of temporary registrations) 93,200 new trailers and semi-trailers (down by 12.7 per cent), including more than 28,200 units with GVWR above 3.5 tonnes, i.e. 12.0 per cent less versus 2021.

Registrations of trailers with GVWR above 3.5 tons exceeded 2,800 units and were up by 2.5 per cent versus the previous year, whereas the number of registered

Pierwsze rejestracje nowych przyczep i naczep o dmc powyżej 3,5 tony [szt.] First registrations of new trailers and semitrailers with gvw above 3.5 t [units]

	2022	2021	Zmiana % Change %
Przyczepy / Trailers	2 839	2 771	2,5
Naczepy / Semitrailers	25 386	29 286	-13,3
Razem / Total	28 225	32 057	-12,0



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

Pierwsze rejestracje nowych naczep o dmc powyżej 3,5 tony w 2022

First registrations of semitrailers with gvw above 3.5 t in 2022

	2022	2021	Zmiana % Change %
Schmitz Cargobull	6278	-24,9	-24,9
Krone	4119	-32,2	-32,2
Wielton	4082	8,7	8,7
Koegel	2619	-5,8	-5,8
Schwarzmuller	1354	16,6	16,6
Pozostałe / Others	6934	-3,1	-3,1
Razem / Total	25 386	-13,3	-13,3



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CEP

naczep o dmc powyżej 3,5 tony sięgnęły 25,4 tys. i były mniejsze o 13,3 proc. w porównaniu z 2021 rokiem.

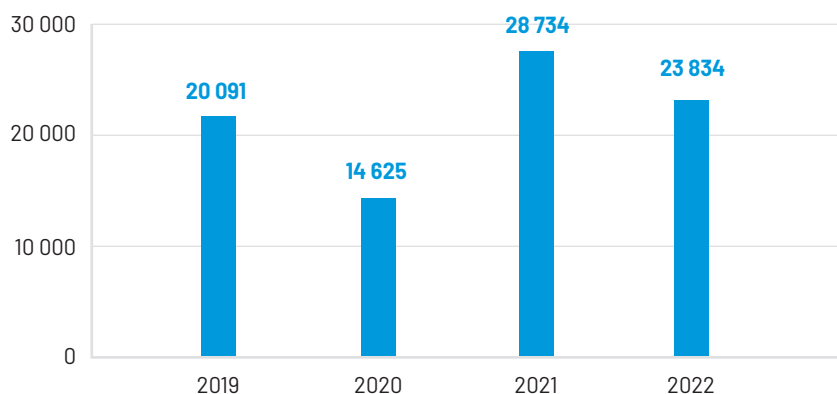
trailers with GVWR above 3.5 tons accounted for 25,400 units and was lower by 13.3 per cent compared to 2021.

Wśród przyczep i naczep o dmc powyżej 3,5 tony największą grupę stanowiły platformy i skrzynie (w tym pojazdy kurtynowe i z opończami). Zarejestrowano 17,0 tys. takich naczep (5-procentowy spadek), co dało im 60 proc. rynku, o 4 punkty więcej niż rok wcześniej. Na drugim miejscu, z rejestracjami 4,6 tys. sztuk (spadek o 31 proc.) i udziałem rynkowym 16 proc. (o 5 pp.

The largest group in the 3.5t and over GVWR trailer and semi-trailer category was formed by platforms and box semis (including box-tarpaulin and curtain-sized semis). 17,000 such semitrailers were registered (down by 5 per cent), what gave them 60 per cent of the market share, up by 4 percentage points year-to-year. Ranking second with 4,600 registrations (down by

Liczba wyleasingowanych nowych i używanych przyczep i naczep [szt.]

Number of leased new and used trailers and semitrailers [units]



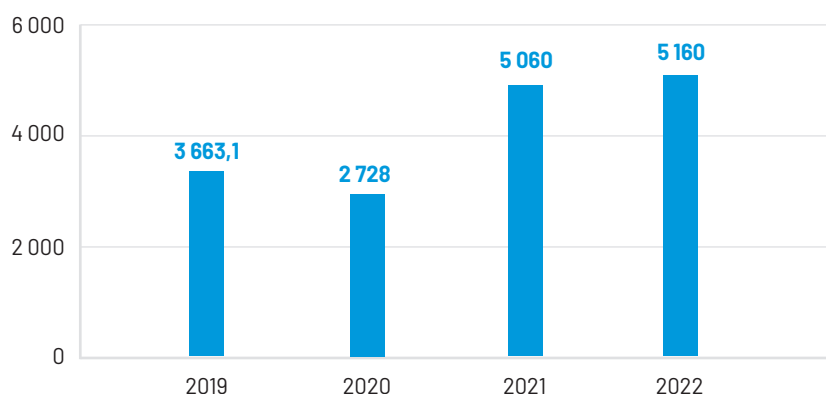
Dane nie zawierają rejestracji z krajowego rynku wtórnego
Data do not include secondhand market in Poland



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

Wartość wyleasingowanych nowych i używanych przyczep i naczep [w mln zł]

Value of leased new and used trailers and semitrailers [mln zł]



Dane zawierają pierwsze rejestracje oraz rejestracje z krajowego rynku wtórnego
Data includes first registrations and secondhand market in Poland



Źródło: ZPL
Source: ZPL

mniej niż rok wcześniej) znalazły się furgony. Wśród nich było 2 tys. chłodni (spadek o 40 proc.), 1,6 tys. izoterm (mniej o 23 proc.) oraz 1 tys. furgonów uniwersalnych. Na trzecim miejscu, z udziałem 10 proc. (o 0,5 pp. mniej niż w 2021 roku) utrzymały się wywrotki, których liczba rejestracji zmalała o 16 proc. do 2,8 tys.

W 2022 roku w urzędach zarejestrowano 0,7 tys. cystern (spadek o 7 proc.) oraz 0,5 tys. przyczep i naczep kłonicowych (wzrost o 17 proc. w skali roku).

Wśród producentów przyczep i naczep o dmc powyżej 3,5 tony prowadzenie utrzymał Schmitz Cargobull z wynikiem 6284 pojazdów wyprzedzając Wileton, który zarejestrował 4418 szt. Obie marki zdobyły odpowiednio 22,3 oraz 15,7 proc. rynku. Na trzecim miejscu z 14,6-procentowym udziałem znalazł się Krone z wynikiem 4131 przyczep i naczep.

Schmitz Cargobull odnotował 24,9-procentowy spadek rejestracji, Wielton poprawił wynik z 2021 roku o 8,3 proc., zaś dynamika malejących rejestracji Krone sięgnęła 32,4 proc.

Z pierwszej dwudziestki największym wzrostem mógł pochwalić się Lamberet, z dynamiką 114,4 proc.

Wartość leasingowanych w 2022 roku nowych i używanych 23 834 naczep i przyczep wzrosła w stosunku do wyniku z 2021 roku o 0,9 proc. do 5,1 mld zł.

31 per cent) and 16 per cent worth of market share (down by 5 percentage points versus the previous year) were heavy vans. This figure included 2,000 refrigerated vans (down by 40 per cent), 1,600 isotherms (down by 23 per cent) and 1,000 all-purpose vans.

Ranking third with 10 per cent of share (down by 0.5 percentage points year-on-year) were tipper trucks whose registrations were down by 16 per cent to 2,800 units.

In 2022, the Polish authorities registered 600 container semitrailers (down by 7 per cent) as well as 500 timber trailers and semi-trailers (up by 0.7 per cent throughout the year).

The leader among manufacturers of semi-trailers with GVWR above 3.5 tonnes was once more Schmitz Cargobull with 6,284 registered vehicles, ahead of Wielton with 4,418 registrations. Both brands secured 22.3 and 15.7 per cent of market share, respectively. Ranking third with 14.6 per cent of share was Krone with 4,131 semi-trailer registrations.

Schmitz Cargobull declared a decline in registrations by 24.9 per cent, while Wielton improved its 2021 performance by 8.3 per cent, and Krone's registration dynamics fetched 32.4 per cent.

With growth dynamics totalling 114.4 per cent, Lamberet was leading the way in the top twenty.

Compared to 2021 figures, the value of 23,834 new and used trailers and semi-trailers financed through lease in 2022 went up by 0.9 per cent to PLN 5.1 billion.



Autobusy Buses

Park autobusów

Przygotowując tegoroczne wydanie rocznika korzystamy z danych opracowanych przez Dział Analiz i Statystyki Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów.

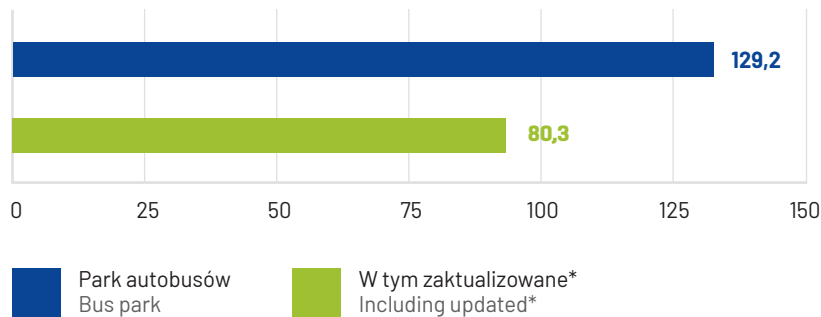
W 2017 roku Centralna Ewidencja Pojazdów – Ministerstwo Cyfryzacji, wprowadziło, m.in. na skutek wniosków PZPM o urealnienie parku pojazdów, definicję pojazdów zarchiwizowanych. Do tej grupy zaliczono pojazdy, które liczą więcej niż 10 lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP w ciągu ostatnich sześciu lat, pod warunkiem, że nie są to pojazdy zabytkowe.

Bus fleet

Putting this yearbook together, we have tapped into data compiled by the Analyses and Statistics Department of the Polish Automotive Industry Association which are based on records of the Central Register of Vehicles.

Following motions submitted by PZPM to the Ministry of Digitisation in 2017, in order to obtain reliable figures that illustrate the actual size of the fleet, the Central Register of Vehicles introduced the definition of archived vehicles. This group includes over a decade old vehicles (age computed in reference to their first registration date) which were not updated in CRV databases over the past six years, provided these are not vintage cars.

Park zarejestrowanych w Polsce autobusów – 2022 rok [000 szt.]
Park of registered buses in Poland – 2022 year [000 units]



Źródło: PZPM / CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
 Source: PZPM / CEP * vehicles updated during last six years

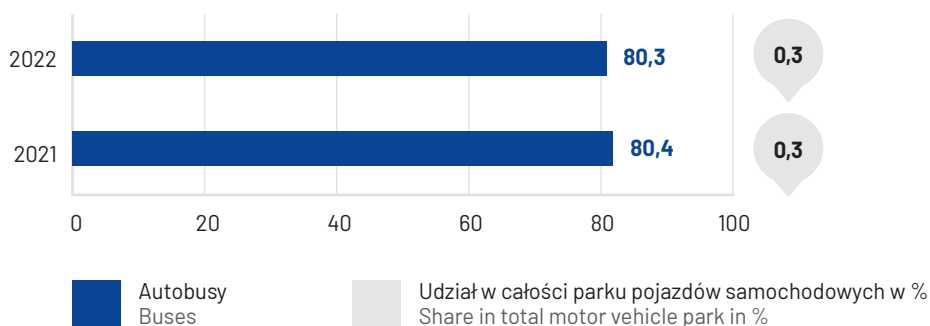
Dzięki temu wyodrębniono z całego parku te pojazdy, które nie były aktualizowane w bazach danych CEP w ciągu ostatnich sześciu lat. W przypadku autobusów było to na koniec 2022 roku 48,9 tys. sztuk, o 5,7 proc. więcej niż w 2021 roku. Przypuszczamy, że wiele z tych pojazdów nie jest użytkowanych na drogach i znaczna część może nie istnieć.

As a result, we were able to split out from total fleet all vehicles which were not updated in the Central Registry of Vehicle databases in the past six years. At end-2022, this group covered 48,900 motorcycles or more by 5,7 per cent versus 2021. We suspect that many of these vehicles are no longer driven on Polish roads and that most of them fail to exist at all.

Porównawczo podajemy wiekową strukturę parku autobusów dla całego parku zarejestrowanych pojazdów jak i jego części zaktualizowanej. W kolejnych analizach zajmujemy się jedynie parkiem pojazdów zaktualizowanych.

In order to facilitate comparisons, this report presents the age structure of all registered vehicles as well as the updated section of total fleet. Analyses presented below focus exclusively on the updated vehicle fleet.

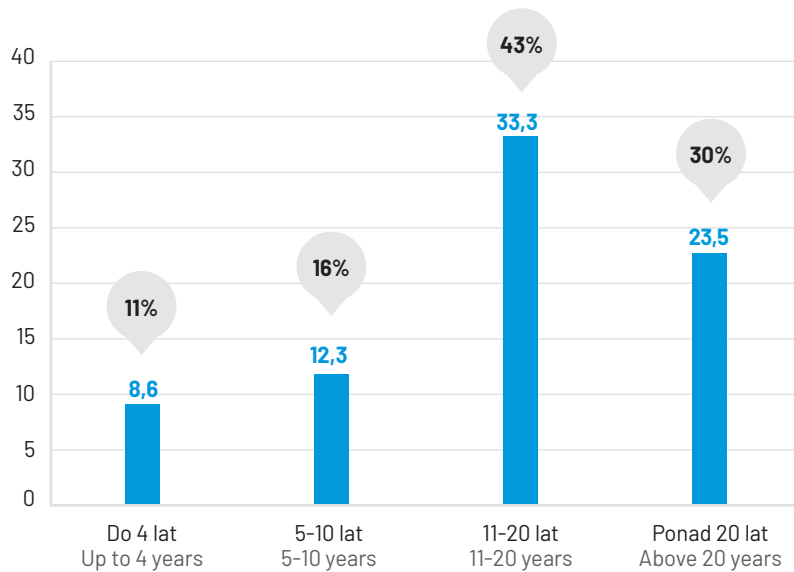
Liczba pojazdów zaktualizowanych* w parku autobusów w Polsce – stan na koniec roku [000 szt.]
Number of updated* buses registered in Poland as of end of the year [000 units]



Źródło: PZPM / CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
 Source: PZPM / CEP * vehicles updated during last six years

Struktura wiekowa autobusów pow. 3,5t* w 2022 roku [000 szt.]

Age structure of buses over 3.5t* in 2022 [000 units]



Źródło: PZPM / CEP * pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM / CEP * vehicles updated during last six years

Na koniec 2022 roku liczba zaktualizowanych autobusów zarejestrowanych w Polsce wyniosła 80,3 tys. sztuk i była o 0,1 proc. mniejsza niż rok wcześniej.

W tej grupie w podziale na dopuszczalne masy całkowite, autobusów o dmc mniejszym lub równym 3,5 tony było zarejestrowanych na koniec 2022 roku 2,6 tys. sztuk, zaś o dmc powyżej 3,5 tony 77,7 tys. (miały blisko 97 proc. udziału), w tym o dmc powyżej 8 ton 55,3 tys., z czego powyżej 16 ton 42,4 tys. Jest to najliczniejsza grupa i stanowi 54,6 proc. wśród autobusów powyżej 3,5 tony. Średni wiek autobusów o dmc powyżej 3,5 tony wyniósł na koniec 2022 roku 16,1 lat, przy medianie 16 lat.

W przypadku najmłodszego taboru, w całym zaktualizowanym parku, w wieku do czterech lat, który liczył na koniec 2022 roku 8,6 tys. sztuk, dominowały autobusy o dmc powyżej 8 ton – było ich 5,5 tys., gdy o dmc do 3,5 tony 0,02 tys.

W segmencie autobusów w wieku od pięciu do dziesięciu lat, który liczy 12,4 tys. pojazdów, najlżejszych o dmc nie przekraczającym 3,5 tony było 0,1 tys., podczas gdy o dmc powyżej 8 ton 7,8 tys.

At end-2022, the number of updated buses registered in Poland totalled 80,300 and was lower by 0.1 per cent than a year earlier.

Split by Gross Vehicle Weight Rating, the number of registered buses with GVWR less or equal 3.5 tons stood at 2,600 units at end-2022, whereas the figure for buses with GVWR above 3.5 tons was 77,700 (what gave them nearly 97 per cent of share). This number covers 55,300 buses with GVWR over 8 tons, of which 42,400 were buses with GVWR above 16 tons. This is the largest bus category which accounts for 54.6 per cent among buses with GVWR above 3.5 tons. At end-2022, the average age of buses with GVWR above 3.5 tons stood at 16.1 years, with median age totalling 16 years.

The youngest bus fleet aged 4 years and under accounted for 8,600 units at end-2022 and was dominated by buses with GVWR above 8 tons whose number stood at 5,500, while the number of buses with GVWR up to 3.5 tons stood at 20.

The segment of buses aged from five to 10 years that comprises 12,400 units featured 100 lightest vehicles with GVWR under 3.5 tons and 7,800 buses with GVWR of 8 tons and over.

W liczącym 34,4 tys. pojazdów segmencie wiekowym 11-20 lat autobusów o dmc powyżej 8 ton było 23,3 tys. W segmencie ponad dwudziestoletnich autobusów, który liczył na koniec 2022 roku 24,8 tys. pojazdów, autobusów o dmc 8 ton i większej było 18,7 tys. Udział autobusów od 8 ton w parku rośnie wraz z wiekiem – od 64 proc. w grupie najmłodszych do 75 proc. wśród najstarszych.

Napęd wysokoprężny miało 96,5 proc. autobusów, o 0,1 pp. mniej niż w 2021 roku. Zasilanych gazem ziemnym (czyli CNG i LNG) było 1,4 proc., o 0,1 pp. więcej niż rok wcześniej. Na autobusy elektryczne przypadło 1,0 proc., o 0,2 pp. więcej niż w 2021 roku, a na hybrydowe 0,7 proc. (o 0,1 proc. więcej niż w 2021 roku). W 2022 roku zarejestrowano 7 autobusów na wodór.

Najpopularniejsze marki i wiodące województwa

W Polsce najpopularniejszą marką autobusów o dmc powyżej 3,5 tony jest Mercedes-Benz, z udziałem 26,7 proc. W liczącej 8,6 tys. sztuk grupie pojazdów najmłodszych, w wieku do czterech lat, ta niemiecka marka ma 31,3-procentowy udział. Za nią znajduje się Solaris z 18,4-proc., MAN (10 proc.) oraz Iveco (5,9 proc.).

W grupie autobusów w wieku od pięciu do dziesięciu lat Mercedes-Benz zajmuje 39,7 proc. rynku (na 12,3 tys. pojazdów), wyprzedzając Solarisa (18,3 proc.), Iveco (5,7 proc.) oraz MAN (5,6 proc.).

W segmencie ciężkich autobusów, o dmc powyżej 16 ton, pojazdów mających do czterech lat zarejestrowano 4,9 tys., a najpopularniejszą marką jest Solaris (19,8 proc.) przed Mercedesem-Benziem (10,8 proc.) i MAN (9,0 proc.). W liczącym 6,9 tys. segmencie autobusów w wieku od 5 do 10 lat Solaris miał 16,2 proc., Mercedes-Benz 12,3 proc., a MAN 5,3 proc.

Najwięcej autobusów o dmc powyżej 3,5 tony zarejestrowanych było na koniec 2022 roku w woj. mazowieckim (14,2 tys.), małopolskim (7,8 tys.) i śląskim (6,7 tys.). Najmniej liczny park autobusowy miały województwa: lubuskie (na koniec 2022 roku było zarejestrowanych

At end-2022, the 34,400-unit strong segment of buses aged 11-20 years featured 23,300 8t GVWR units, while more than two decade old buses included 24,800 8t and higher GVWR units plus 18,700 buses with GVWR of 8 tons and over. The share of 8t GVWR buses is growing with age and ranges from 64% in the youngest segment to 75% in the oldest one.

96.5 per cent of buses were fitted with diesel units, what marks a decline by 0.1 percentage points versus 2021. The share of units powered with natural gas (or CNG and LNG) stood at 1.4 per cent and was up by 0.1 percentage points on a previous year. Electric buses had 1.0 per cent of share, or 0.2 percentage points more versus 2021, while the share of hybrids totalled 0.7 per cent (0.1 per cent more versus 2021). Seven hydrogen buses were registered in 2022.

Most popular makes and leading provinces

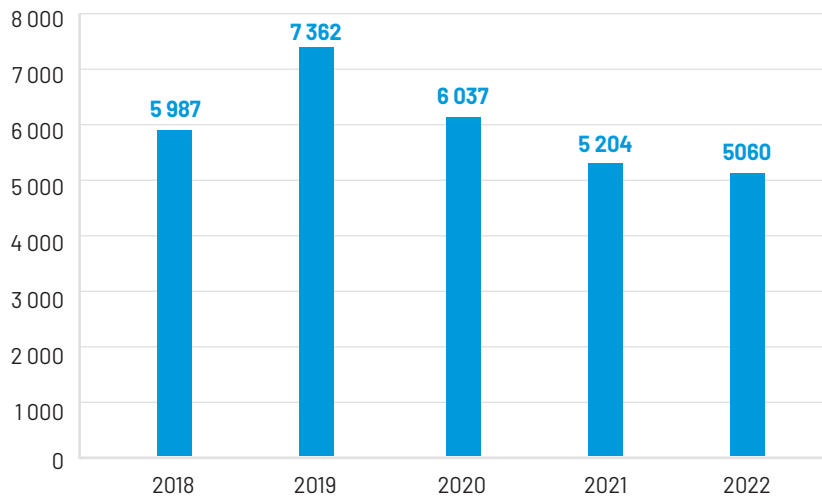
With 26.7 per cent of share Mercedes-Benz is the most popular bus make in Poland in the 3.5 ton and over GVWR category. The German brand has 31.3 per cent of share among the youngest four year and under buses whose number totals 8,600. Ranking behind it is Solaris with 18.4 per cent of share, MAN (10 per cent), and Iveco (5.9 per cent).

In the category of five to 10 year old buses Mercedes-Benz secured 39.7 per cent of market share (with a 12,300 vehicle-strong fleet), outperforming Solaris (18.3 per cent), Iveco (5.7 per cent), and MAN (5.6 per cent).

In the segment of four years and under heavy buses with GVWR over 16 tons registrations accounted for 4,900 vehicles, while the most popular make was Solaris (19.8 per cent), ahead of Mercedes-Benz (10.8 per cent) and MAN (9.0 per cent). Solaris has 16.2 per cent of share in the segment of five to 10 year old buses that accounts for 6,900 vehicles, while the figure for Mercedes-Benz stands at 12.3 per cent and at 5.3 per cent for MAN.

At end-2022 most buses with GVWR above 3.5t were registered in Mazowieckie (14,200), Małopolskie (7,800), and Śląskie (6,700) provinces. The smallest bus fleet is based in Lubuskie (updated records reveal that there were 1,700 buses registered at end-2022), Opolskie

Produkcja autobusów w Polsce do przewozu co najmniej 10 osób [szt.]
Bus production in Poland, 10 seats or more [units]



Źródło: GUS
Source: CSO

w nim wg danych aktualizowanych 1,7 tys. autobusów), opolskie (1,8 tys.) i podlaskie (2 tys.). Na tysiąc mieszkańców przypadły 2 autobusy.

(1,800) and Podlaskie (2,000) provinces. There were two buses per 1,000 population in Poland.

Produkcja

W 2022 roku produkcja pojazdów do transportu publicznego (do przewozu 10 osób lub więcej) wyniosła w Polsce 5060 pojazdów, o 2,8 proc. mniej niż w 2021 roku, wynika z danych GUS. Natomiast zgodnie z danymi producentów największym w Polsce producentem autobusów pozostał MAN, z wynikiem sięgającym 1718 autobusów, o 3,5 proc. mniejszym niż rok wcześniej. Zakład skoncentrował się tylko na wytwarzaniu modeli miejskich.

Solaris wyprodukował 1465 autobusów, o 1,8 proc. mniej niż w 2021 roku.

Na trzecim miejscu znalazło się Volvo Polska, które wyprodukowało ponad 1000 autobusów, o przeszło połowę więcej mniej niż w 2021 roku. Z zakładu Scania Production Słupsk wyjechało 310 autobusy. Obaj szwedzcy producenci ogłosili zamiar wycofania się w produkcji autobusów miejskich, wskazując na chroniczne straty z tej działalności. Scania pozostawi produkcję podwozi autobusowych, zaś Volvo zamknie fabrykę. Autosan wyprodukował ponad 30 autobusów.

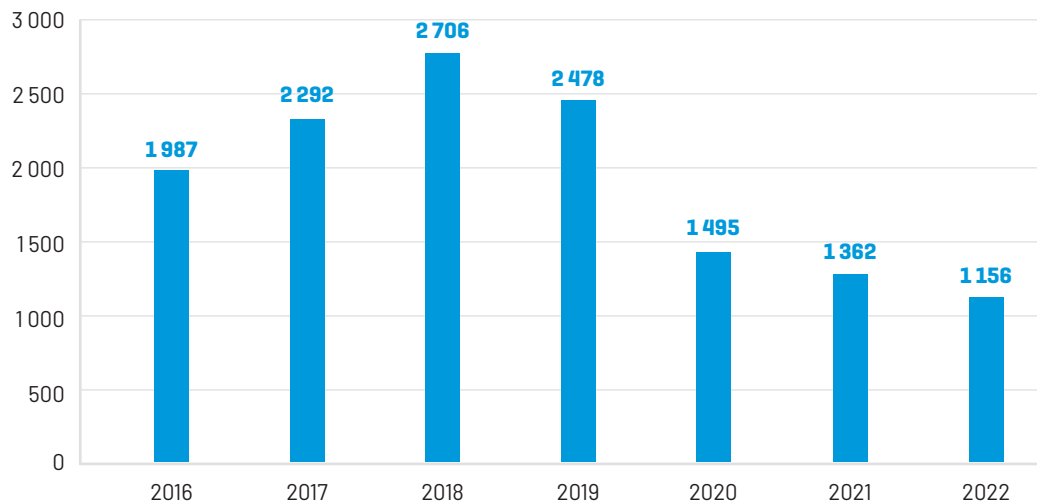
Manufacturing

In 2022, production of vehicles used in public transport accounted for 5,060 units in Poland, a result lower by 2.8 per cent than in 2021, reveal data of Statistics Poland. Meanwhile, manufacturers' data reveal that MAN remains the leading bus manufacturer in Poland, with 1,718 units or performance lower by 3.5 per cent on a year earlier. Its manufacturing site was focused exclusively on production of city buses.

Solaris produced 1,465 buses, a figure lower by 1.8 per cent versus 2021.

Ranking third was Volvo Polska which produced more than one thousand buses, or more than 50 per cent less than in 2021. Scania Production Słupsk manufacturing site assembled 310 buses. Both Swedish manufacturers have announced their plans to discontinue production of city buses as this segment was generating steady losses. Scania will continue to manufacture bus chassis, while Volvo will close its factory. Autosan produced more than 30 buses.

Pierwsze rejestracje nowych autobusów w Polsce [szt.] First registrations of new buses and coaches in Poland [units]



Źródło: PZPM/JMK/CEP
Source: PZPM/JMK/CEP

Rejestracje nowych autobusów

Według analiz PZPM oraz JMK, przygotowanych na podstawie CEP, w 2022 roku w Polsce zarejestrowano 1156 nowych autobusów. Jest to o 15,1 proc. mniej niż w 2021 roku. Spadek spowodowany został pandemią, trudnościami z zaopatrzeniem w części do produkcji i zamrożeniem gospodarki, na czym ucierpieli przewoźnicy autobusowi.

Lekki wzrost rejestracji zanotowały autobusy miejskie, które w rankingu segmentów znalazły się na pierwszym miejscu. Ich rejestracje sięgnęły 603 sztuki, o 2,9 proc. więcej niż w 2021 roku.

Autobusów mini (o dmc poniżej 8 t) zarejestrowano 430 szt., o 28,9 proc. mniej niż rok wcześniej.

W 2022 roku utrzymywał się bezruch w segmencie autobusów turystycznych, których rejestracje zmalały o 47,3 proc. do 77 szt. Ten wynik jest daleki od uzyskiwanych przed pandemią, ale pokazuje, że przewoźnicy autokarowi patrzą na przyszłość nieco optymistycznie. Rejestracje autobusów międzymiastowych wzrosły o 65 proc. do 33 sztuk. Ten segment jest zdominowany przez egzemplarze używane, sprowadzane z zagranicy.

New bus registrations

PZPM and JMK analyses based on records of the Central Registry of Vehicles indicate that 1,156 new buses were registered in Poland in 2022, what marks a figure lower by 15.1 per cent less versus 2021. This decline was triggered by the pandemic, problems with supplies of parts for production as well as the freezing of the economy, what has taken its toll on bus operators.

A slight decline in registrations was also declared for city buses which topped the league table with 603 registrations, up by 2.9 per cent versus 2021.

Minibus registrations (with GVWR below 8t) accounted for 430 units and were down by 28.9 per cent year-to-year.

The most popular segment in 2022 was formed by coaches whose registrations were down by 47.3 per cent to 77 units. It is a far cry from pre-pandemic figures that proves that coach operators are more optimistic about the future.

Intercity bus registrations were up by 65 per cent to 33 units. The segment is dominated by used vehicles, mainly imported from other countries whose registrations

Pierwsze rejestracje nowych autobusów w Polsce [szt.]

First registrations of new buses and coaches in Poland [units]

Marka Brand	2022	2021	Zmiana % r/r Change % y/y
Mercedes-Benz	395	521	-24,2
Solaris Bus&Coach	256	374	-36,1
MAN	223	87	156,3
Iveco	79	118	-33,1
Autosan	34	60	-43,3
Pozostałe / Others	136	202	-32,7
Razem / Total	1156	1362	-15,1



Źródło: PZPM/JMK/CEP
Source: PZPM/JMK/CEP

W rejestracjach jest ich ponad 43 razy więcej niż nowych. Liderem w tym segmencie jest Iveco.

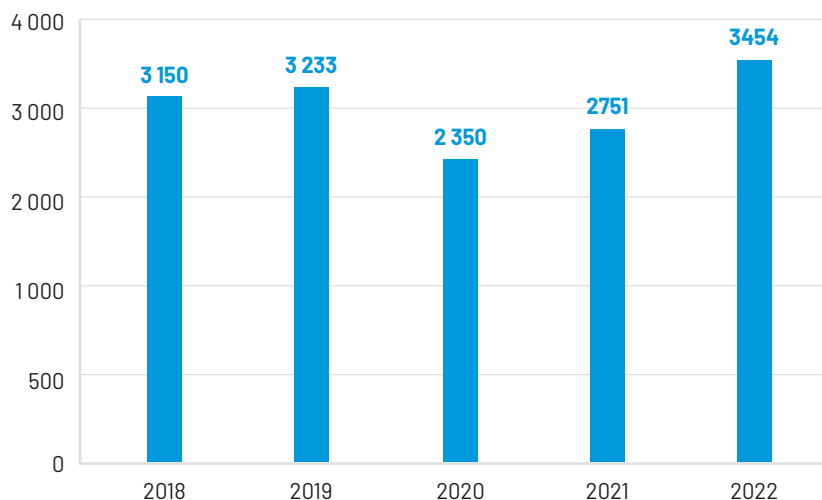
outnumber new models by 43 times. The segment's leader is Iveco.

W podziale na marki, Mercedes-Benz zakończył 2022 rok z pierwszą lokatą i zajął 34,2 proc. całego rynku dzięki dominującej pozycji w segmencie minibusów, w którym miał 62,6 proc. Wiodące firmy zabudowujące autobusy w tej klasie to Mercus (253 pojazdy), Carpol, Bus-Center, Auto-Cuby, Eurobus i Warmiaki.

Split by brands, at end-2022 Mercedes-Benz came first with 34.2 per cent of share in total market thanks to its leading position in the minibus segment where its share accounted for 62.6 per cent. Leading coachbuilders in this category include Mercus (253 vehicles), followed by Carpol, Bus-Center, Auto-Cuby, Eurobus, and Warmiaki.

Pierwsze rejestracje autobusów używanych [szt.]

First registrations of used buses [units]



Źródło: PZPM/JMK/CEP
Source: PZPM/JMK/CEP

Solaris zajął drugie miejsce w ogólnym rankingu (22,1 proc. rynku), ale pierwsze w segmencie autobusów miejskich (41,6 proc. tego rynku). Najczęściej kupowanym miejskim modelem w 2022 roku został Urbino 12 (72 szt.).

W 2022 roku zarejestrowano 289 autobusów z napędem alternatywnym, dając im 25 proc. udziału w rynku, gdy rok wcześniej było to 27,5 proc. W tej grupie autobusów miejskich było 266 i w niej pojazdy z napędem alternatywnym uzyskały 44,1 proc. udziału. Pojawiły się także pierwsze autobusy wodorowe w Koninie i dwa pokazowe: Autosanu i Nesobus. Rosnąca popularność modeli z napędem alternatywnym wynika z dopłat do tych modeli.

Rejestracje autobusów używanych

W 2022 roku zauważalnie wzrosło, w porównaniu do poprzedniego roku, zainteresowanie autobusami używanymi. Liczba ich rejestracji sięgnęła 3454 sztuk i była o 25,6 proc. większa niż w 2021 roku. Zdecydowaną większość z nich stanowiły autobusy o dmc pow. 8 ton, wynika z danych przygotowanych przez PZPM i JMK na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Autobusów segmentu mini o dmc poniżej 8 ton, przedsiębiorcy zarejestrowali 759 sztuk, o 34,8 proc. więcej

Solaris ranked second in the overall league table (22.1 per cent of the market) but came first in the city bus segment (41.6 per cent of the market). The bestseller among city buses in 2022 was the all-electric Urbino 12 (72 units).

289 buses fitted with an alternative drive were registered in 2022, what gave them 25 per cent of the market share versus 27.5 per cent the year before. This group includes 266 city buses, while alternative drive buses had 44.1 per cent of share in the category. Pioneer hydrogen buses and two show models of Autosan and Nesobus made their premiere in the city of Konin. The growing popularity of alternative drive models is stoked by available subsidies.

Second-hand bus registrations

The demand for second-hand buses was visibly increased in 2022 versus the previous year. Their registrations accounted for 3,454 units and were up by 25.6 per cent compared to 2021. Most of these vehicles were buses with GVWR above 8 tons, reveal data of PZPM and JMK based on records from the Central Registry of Vehicles.

Businesses registered 759 minibuses with GVWR below 8 tons, a figure higher by 34.8 per cent versus the

Pierwsze rejestracje używanych autobusów w Polsce [szt.]

First registrations of used buses and coaches in Poland [units]

Marka Brand	2022	2021	Zmiana % r/r Change % y/y
Mercedes-Benz	962	716	34,4
Iveco	912	695	31,2
Setra	336	276	21,7
MAN	232	167	38,9
SOR	184	97	89,7
VDL Bova	115	81	42,0
Pozostałe / Others	713	719	-0,8
Razem / Total	3454	2751	25,6



Źródło: PZPM/JMK/CEP
Source: PZPM/JMK/CEP

niż rok wcześniej. Autobusów o dmc 8 ton i powyżej zarejestrowano 2695 sztuk, o 23,2 proc. więcej niż rok wcześniej. W tej grupie przeważały modele międzymiastowe (1432 rejestracje, 20,6-procentowy wzrost) oraz turystyczne (840 rejestracje, o 45,6 proc. więcej niż w 2021 roku). Miejskich zarejestrowano 297, o 5,4 proc. mniej niż rok wcześniej.

W porównaniu do rynku autobusów nowych, w segmencie międzymiastowym liczba rejestracji autobusów używanych była 43-krotnie wyższa niż nowych, w turystycznych przewaga używanych była 11-krotna. Minibusów z drugiej ręki sprowadzono 759, blisko dwa razy więcej niż zarejestrowano nowych. Jedynie w segmencie autobusów miejskich rejestracje nowych przewyższały rejestracje używanych.

Wśród używanych autobusów sprowadzonych z zagranicy dominowały (jak w poprzednich latach) pojazdy z kategorią Euro IV wyprodukowane w latach 2005-2009 (48 proc. udziału). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły pojazdy z lat 2010-2019, w tym także

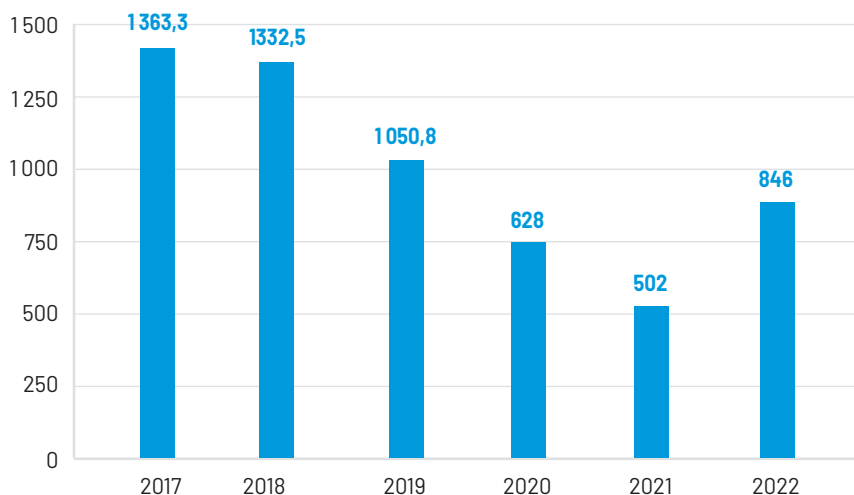
previous year. Registrations of buses with GVWR equal and above 8 tons accounted for 2,695 vehicles and were up by 23.2 per cent than a year earlier. Most vehicles from this group account for intercity buses (1,432 registrations; up by 20.6 per cent) and tourist coaches (840 registrations, up by 45.6 per cent versus 2021). Registrations of city buses accounted for 297 vehicles, a figure lower by 5.7 per cent versus the previous year.

Compared to the new bus market, the number of registered second-hand intercity buses in the segment was nearly 43 times higher than the figure for new ones, while used tourist coaches outnumbered new ones by 11 times. Imports included 759 second-hand minibuses, or nearly twice the number of registered new buses. New registrations outnumber second-hand registrations only in the municipal bus segment.

The category of second-hand imported buses was dominated (like in previous years) by Euro 4-compliant vehicles manufactured from 2005 until 2009 (48 per cent of share). The second largest group in terms of popularity features vehicles made from 2010 until 2019

Leasing nowych i używanych autobusów w Polsce [mln zł]

New and used buses leased in Poland [mln zł]



Dane dotyczą nowych umów, w tym na pojazdy z polskiego rynku wtórnego
Data refer to new contracts, including vehicles from second hand market in Poland



Źródło: ZPL
Source: ZPL

z homologacją Euro VI (37 proc.). Autobusy z normą Euro III stanowiły 10 proc. importu.

W rankingu marek przeważający udział zajął Mercedes-Benz z 962 rejestracjami (wzrost o 34,4 proc.) i udziałem 27,9 proc. Drugie miejsce przypadło Iveco (26,4 proc., wzrost o 31,2 proc.) przed Setrą (9,7 proc., wzrost o 21,7 proc.). Na kolejnych miejscach znalazły się: MAN i czeski SOR.

Związek Polskiego Leasingu podaje, że wartość wyleasingowanych nowych i używanych (sprowadzonych z zagranicy jak i z polskiego rynku wtórnego) autobusów w 2022 roku wzrosła o 68,3 proc. w stosunku do roku wcześniejszego do 846 mln zł. Z analiz PZPM na podstawie danych CEP wynika, że liczba sfinansowanych w 2022 roku autobusów nowych i używanych (tylko sprowadzonych z zagranicy) wyniosła 1865 szt. wobec 2275 szt. w 2021 roku.

(37 per cent), including Euro 6-compliant models. Euro 3-compliant buses accounted for 10 per cent of imports.

The most popular brand was Mercedes with 962 registrations (up by 34.4 per cent) and 27.9 per cent of market share. Ranking second was Iveco (26.4 per cent; up by 31.2 per cent) ahead of Setra (9.7 per cent; up by 21.7 per cent). Ranking further down the list were MAN and SOR.

The Polish Leasing Association reveals that in 2022 the value of leased new and used buses (imported and bought on the Polish second-hand market) was up by 68.3 per cent year-to-year to PLN 846 billion. PZPM analyses of CRV records indicate that the number of new and used (only imported ones) buses covered by financing in 2022 stood at 1,865 units versus 2,275 units in 2021.



Jednoślady Powered two wheelers

Park jednoślądów

Przygotowując tegoroczne wydanie rocznika po raz czwarty korzystamy z danych opracowanych przez Dział Analiz i Statystyki Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Dzięki temu stało się możliwe wyodrębnienie z całego parku tych pojazdów, które nie były aktualizowane w bazach danych w ostatnich sześciu latach. W przypadku motocykli było to na koniec 2022 roku 636,0 tys. sztuk, o 1,1 proc. więcej niż w 2021 roku. Przypuszczamy, że wiele z tych pojazdów nie jest faktycznie użytkowanych na drogach i znaczna ich część może nie istnieć.

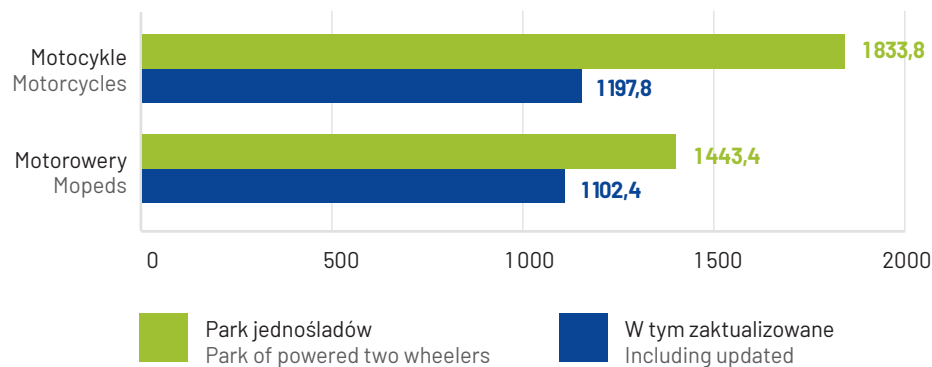
PTW fleet

Putting this yearbook together, we have tapped for the fourth time into fleet data compiled by the Analyses and Statistics Department of the Polish Automotive Industry Association which are based on records of the Central Register of Vehicles.

As a result, we were able to split out from total fleet all vehicles which were not updated in databases in the past six years. At end-2022 this group included 636,000 motorcycles, or more by 1,1 per cent versus 2021. We assume that many of them are actually not driven anymore on Polish roads and most of them fail to exist at all.

Park zarejestrowanych jednośladów w Polsce, stan na koniec 2022 rok [000 szt.]

Park of powered two wheelers registered in Poland as of end of the 2022 year [000 units]



Źródło: PZPM/CEP* pojazdy zaktualizowane w ostatnich sześciu latach
Source: PZPM/CRV* vehicles updated during last six years

Porównawczo podajemy wiekową strukturę zarejestrowanych motocykli dla całego parku pojazdów jak i jego części zaktualizowanej. W analizach zajmujemy się jedynie parkiem pojazdów zaktualizowanych.

Park motocykli

Na koniec 2022 roku w Polsce było zarejestrowanych 1197,8 tys. motocykli które zostały zaktualizowane, więcej o 6,9 proc. w stosunku do 2021 roku. Tempo przyrostu parku motocykli było o 0,3 punktu procentowego niższe niż rok wcześniej.

Średni wiek motocykla w aktualizowanej części parku wynosi 20,3 lata (o 0,4 roku więcej niż w 2021 roku), zaś mediana sięga 18 lat i jest taka sama jak rok wcześniej. W przypadku całego parku te liczby wynoszą odpowiednio: 28,1 oraz 26 lat.

W Polsce, w aktualizowanym zbiorze, najpopularniejsze są motocykle ponad 20-letnie, które zajmują 43 proc. parku, o 3 pp. więcej niż rok wcześniej. Motocykle mające od 11 do 20 lat zajęły 34 proc., co oznacza spadek o 2 pp. w stosunku do 2021 roku.

Na trzecim miejscu pod względem częstotliwości występowania, z 14-procentowym udziałem (punkt proc. mniej niż rok wcześniej), są motocykle w wieku od 5 do 10 lat, zaś najmłodsze, liczące do czterech lat mają 9 proc. Ta ostatnia grupa utrzymała udział w parku w stosunku do roku wcześniejszego.

In order to facilitate comparisons, this report presents the age structure of total registered motorcycle fleet and its updated part. Analyses presented below focus exclusively on the updated fleet.

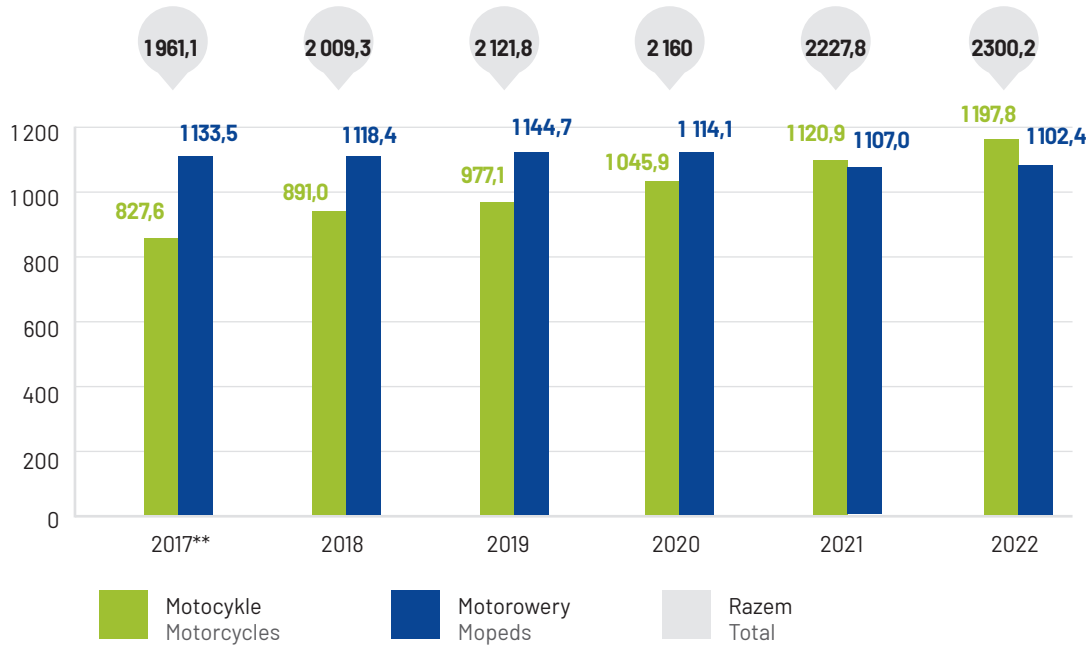
Motorcycle fleet

At end-2022, Poland was home to 1,197,800 registered and updated motorcycles whose number was up by 6.9 per cent versus 2021. The growth rate demonstrated by the motorcycle fleet was lower by 0.3 percentage points on a year earlier.

The average age of a motorcycle from the updated part of the fleet is 20.3 years (up by 0.4 years versus 2021), with median age set at 18 years, a number that has remained unchanged versus the previous year. These figures for total fleet stand at 28.1 and 26 years, respectively. The most popular categories in the updated fleet in Poland include more than 20 years old motorcycles that account for 43 per cent of the fleet, or 3 percentage points more than the year earlier. 11 to 20 years old motorcycles had 34 per cent of share, what marks a decline by 2 percentage points versus 2021.

Ranking third in terms of popularity were 5 to 10 year old motorcycles with 14 per cent of market share, while the youngest 4 years and under machines had 9 per cent of share. The latter group has managed to retain its share in the fleet versus the previous year.

Liczba pojazdów zaktualizowanych* w parku jednośladów w Polsce – stan na koniec roku [000 szt.]
 Number of updated* units of powered two wheelers registered in Poland as of end of the year [000 units]



PZPM/CEP* pojazdy zaktualizowane w ostatnich pięciu/**sześciu latach
 Source: PZPM/CRV* vehicles updated in the past five/**six years

W podziale na pojemność silnika, w aktualizowanym parku najliczniejszy jest segment o pojemności poniżej 125 cm³, który zajmuje 29,8 proc. parku, o 0,6 pp. więcej niż rok wcześniej.

Maszyny z silnikami o pojemności od 500 do 750 cm³ zajęły 26,3 proc. parku, o 0,6 pp. mniej niż w 2021 roku. Najcięższe motocykle, z ponad litrowymi silnikami, osiągnęły 14,4 proc. udziału we flocie i poprawiły udział w parku o 0,2 pp.

Na koniec 2022 roku motocykle z silnikami o pojemności od 250 do 500 cm³ miały 10,0 proc. udziału w parku. Tuż za nimi, z 9,9-procentowym udziałem znalazły się maszyny z silnikami o pojemności od 750 do 1000 cm³. Niewiele mniejszy udział, wynoszący 9,4 proc. zdobyły motocykle o pojemności od 125 do 250 cm³. Elektryczne motocykle zanotowały 0,04 proc. udziału.

W grupie najmłodszych motocykli, liczących do czterech lat, 45,0 proc. miało silniki o pojemności do 125 cm³ i jest to o 0,6 punktu procentowego więcej niż rok wcześniej. Drugą pod względem popularności wśród

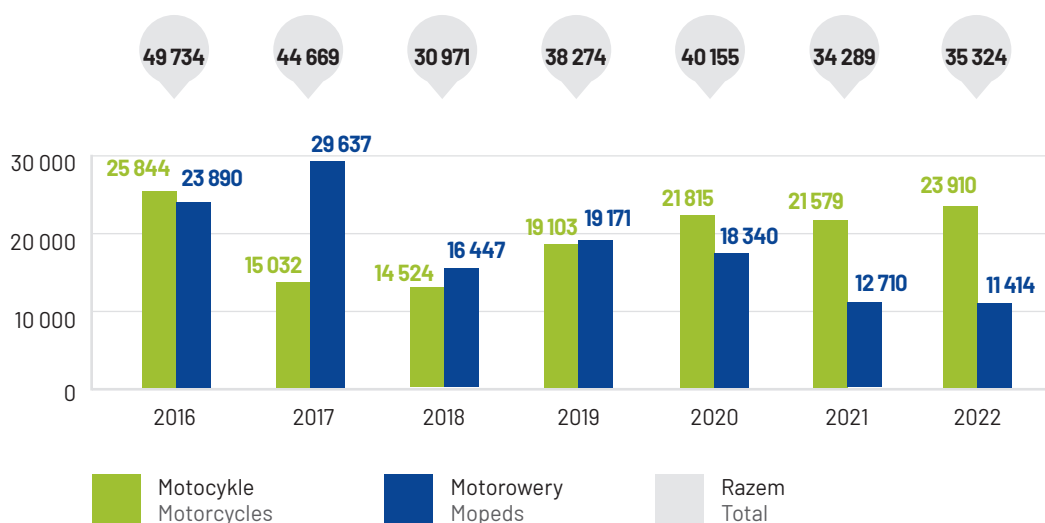
Split by engine size, the largest segment in the updated fleet is formed by motorcycles with engines below 125cc which account for 29.8 per cent of the fleet, i.e. 0.6 percentage points more versus the previous year.

Motorcycles with engines from 500cc to 750cc had 26.3 per cent of share in the category, which is down by 0.6 percentage points versus 2021. The heaviest motorcycles with more than one litre units had 14.4 per cent of share in total fleet or were up by 0.2 percentage points.

At end-2022, 250 to 500cc machines secured 10.0 per cent of market share. Right behind them were motorcycles with engines from 750cc to 1,000cc that won 9.9 per cent of share in the category. Motorcycles with engines from 125cc to 250cc secured a slightly smaller share of 9.4 per cent. Electric motorcycles had 0.04 per cent of share.

45.0 per cent of the youngest - 4 years and under motorcycles - were fitted with engines up to 125cc, what marks an increase by 0.6 percentage points on a year earlier. Ranking second in terms of popularity among the

Pierwsze rejestracje nowych jednośladów w Polsce [szt.]
First registrations of new powered two-wheelers in Poland [units]



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

najmłodszych motocykli jest grupa najcięższych, ponad litrowych maszyn, która miała 16,0 proc., co oznacza spadek o 0,4 pp. w stosunku do poziomu 2021 roku.

Klasa najlżejsza umocniła dominację także w przypadku motocykli 5-10-letnich, zajmując 50,2 proc. segmentu, o 0,1 pp. więcej niż rok wcześniej. Maszyny z silnikami o pojemności ponad 1000 cm³ zdobyły 16,6 proc. tej kategorii.

Wśród maszyn 11-20-letnich nieustannie utrzymuje popularność klasa 500-750, która zdobyła 28,3 proc. segmentu (o 1,8 pp. mniej niż rok wcześniej), gdy udział

youngest motorcycles are the heaviest machines with a 1.0 or bigger engine which had 16.0 per cent of market share and were down by 0.4 percentage points versus 2021.

The lightest category has consolidated its leading position also among 5- to 10-year-old motorcycles with 50.2 per cent of the share in the segment and was up by 0.1 percentage points year-on-year. Motorcycles with engines above 1,000cc secured 16.6 per cent of share in the category.

The 500cc-750cc engine class remains popular among 11 to 20 year old machines whose share stood at 28.3

Pierwsze rejestracje nowych jednośladów w Polsce [szt.]
First registrations of new powered two-wheelers in Poland [units]

	2022	2021	Zmiana % Change %
Motocykle / Motorcycles	23 910	21 579	10,8
Motorowery / Mopeds	11 414	12 710	-10,2
Razem / Total	35 324	34 289	3,0

Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

Pierwsze rejestracje używanych jednośladów w Polsce [szt.]

First registrations of second-hand powered two-wheelers in Poland [units]

	2022	2021	Zmiana % Change %
Motocykle / Motorcycles	59 873	60 374	-0,8
Motorowery / Mopeds	12 022	10 314	16,6
Razem / Total	71 895	70 688	1,7



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

„sto dwudziestek piątek” sięgnął 26,6 proc. Także wśród najstarszych, ponad 20-letnich motocykli, klasa 500-750 wiedzie prym z 32,5-procentowym udziałem.

W rejestrach znajduje się także 1355 motocykli elektrycznych i hybrydowych, spośród których 1158 ma napęd elektryczny i mniej niż 4 lata.

per cent (down by 1.8 percentage points year-to-year), while the share of 125cc-powered motorcycles fetched 26.6 per cent. Holding nearly 32.5 per cent of share, 500cc-750cc units take the lead also in the 20 years and over motorcycle category.

Registrations also include 1,355 electric and hybrid motorcycles, of which 1,158 are fitted with an electric drive and are four years and under.

Najpopularniejsze marki i województwa

W segmencie motocykli w wieku do czterech lat najpopularniejszą marką była na koniec 2022 roku Honda z wynikiem 17,4 tys. maszyn, co dało jej 15,9-procentowy udział. Wyprzedziła ona Yamahę (12,4 proc.) i BMW (9,2 proc.).

W grupie motocykli liczących 5-10 lat najpopularniejsze marki to Yamaha (23,2 tys. maszyn, co dało marce 13,7 proc. udziału), Honda (13,5 proc.) i Romet Motors (11,3 proc.).

Wśród motocykli mających od 11 do 20 lat najczęściej spotykaną marką była na koniec 2022 roku Honda (92,7 tys. maszyn, udział 22,6 proc.), przed Yamahą (21,1 proc.) i Suzuki (16,7 proc.).

Wśród najstarszych, ponad 20-letnich maszyn najpopularniejsze były Hondy (106,6 tys. maszyn, co dało 21,0 proc. udziału), przed Yamahą (18,6 proc.) i Suzuki (13,4 proc.).

Najwięcej motocykli zarejestrowanych było w woj. mazowieckim (177,2 tys. szt., czyli 14,8 proc. wszystkich), wielkopolskim (10,4 proc.) i śląskim (10,1 proc.). Najmniej motocykli znajduje się w rejestrach urzędów województw: opolskiego (2,5 proc.), lubuskiego

Most popular makes and provinces

With 15.9 per cent share in the segment and 17,400 units, Honda was the most popular make among four years and under motorcycles at end-2022. It outperformed Yamaha (12.4 per cent) and BMW (9.2 per cent). Most sought-after makes in the segment of motorcycles aged 5-10 years were Yamaha (23,200 units and 13.7 per cent of share), outperforming Honda (also 13.5 per cent), and Romet Motors (11.3 per cent).

At end-2022, the most popular make among 11 to 20 years old motorcycles was Honda (92,700 machines and 22.6 per cent of share), ahead of Yamaha (21.1 per cent), and Suzuki (16.7 per cent).

Leading the way among the oldest, more than 20-year-old machines, was Honda (106,600 units, what gave it 21.0 of share), ahead of Yamaha (18.6 per cent), and Suzuki (13.4 per cent).

The biggest number of motorcycle registrations was declared by Mazowieckie (177,200 units, or 14.8 per cent of total registrations), Wielkopolskie (10.4 per cent) and Śląskie (10.1 per cent) provinces. The lowest number of motorcycle registrations as declared by the

Pierwsze rejestracje nowych motocykli w Polsce w 2022 roku [szt.]
First registrations of new motorcycles in Poland in 2022 [units]



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

(2,6 proc.) i podlaskiego (3 proc.). Na koniec 2022 roku liczba motocykli przypadająca na 1000 mieszkańców zbliżyła się do 32.

authorities of the following provinces: Opolskie (2.5 per cent), Lubuskie (2.6 per cent), and Podlaskie (3 per cent each). At end-2022, the number of motorcycles per 1,000 population came close to 32.

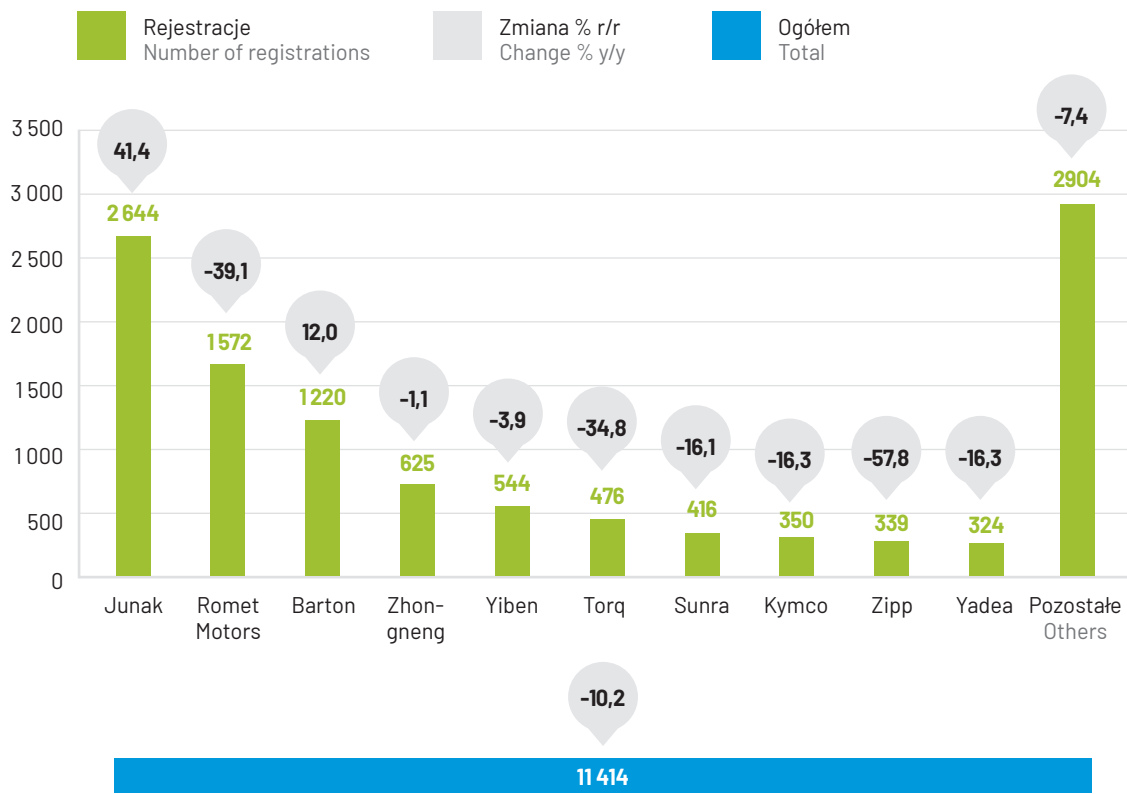
Park motorowerów

Na koniec 2022 roku zaktualizowany park motorowerów w Polsce liczył 1102,4 tys. szt., o 0,4 proc. mniej niż w 2021 roku. 48 proc. tej liczby stanowiły motorowery w wieku od 11 do 20 lat, o 2,8 pp. więcej niż rok wcześniej. Na maszyny liczące od 5 do 10 lat przypadło 22 proc. (o 2 pp. mniej niż rok wcześniej). Najstarsze, ponad

Moped fleet

At the end of 2022, the updated moped fleet in Poland accounted for 1,102,400 units and was down by 0.4 per cent versus 2021. 48 per cent of this category accounted for 11- to 20-year-old mopeds which were up by 2.8 percentage points year-to-year. 5- to 10-year-old mopeds raked in 22 per cent of share (down by 2 percentage

Pierwsze rejestracje nowych motorowerów w Polsce w 2020 roku [szt.]
First registrations of new mopeds in Poland in 2020 [units]



Źródło: PZPM/CEP
Source: PZPM/CRV

20-letnie stanowiły 24 proc. (o 1,4 proc. więcej niż w 2021 roku). Tzw. „martwe dusze” stanowiły 341 tys. motorowerów, o 9 proc. więcej niż w 2021 roku.

Motorowery najmłodsze - do czterech lat stanowiły 6 proc. całości (o 2,2 pp. mniej w stosunku do 2021 roku). Średni wiek motoroweru wynosił w aktualizowanej części parku 16,7 lat (1,1 roku więcej niż w poprzednim okresie), przy medianie 14 lat (wzrost o rok).

Elektrycznych motorowerów było 14,8 tys. sztuk (o 3,3 tys. więcej niż w 2021 roku), i stanowią one 1,3 proc. parku (0,3 pp. więcej niż rok wcześniej).

W segmencie motorowerów liczących do czterech lat prym wiedzie Romet Motors z 20,3-procentowym udziałem, o 5,4 pp. mniejszym w stosunku do wcześniejszego roku. Za nim z 15,9-procentowym znajduje się Junak

points year-to-year), whereas the oldest, or more than two decades old machines accounted for 24 per cent (up by 1.4 per cent versus 2021). The so called “defunct registrations” accounted for 341,000 mopeds, or 9 per cent more versus 2021.

The youngest 4 years and under mopeds had 6 per cent of share in total fleet (down by 2.2 percentage points versus 2021). The median age of mopeds from the updated part of the fleet was 16.7 years (up by 1.1 years versus the previous year), with median age totalling 14 years (up by 1 year).

This group includes 14,800 electric mopeds (up by 3,000 versus 2021) which account for 1.3 per cent of the fleet (an increase by 0.3 per cent on the previous year).

With 20.3 per cent of share, or performance lower by 5.4 percentage points on a year earlier, Romet Motors was once more the leader in the segment of 4 years and under mopeds. Ranking just behind with 15.9 percent

(2,1 punktu proc. powyżej zeszłego roku), następnie Barton 8,3 proc.

W przypadku motorowerów w wieku od pięciu do dziesięciu lat na pierwszym miejscu znalazła się marka Romet Motors (32,2 proc. udziału w segmencie) przed Zipp (13,2 proc.) i Junak (9,6 proc.).

Najwięcej motorowerów zarejestrowanych było w woj. mazowieckim (12 proc. parku), wielkopolskim (10,9 proc.) i śląskim (9,6 proc.). Najmniejszy odsetek zarejestrowano w województwach: podlaskim (2,9 proc.), lubuskim (3,1 proc.) oraz opolskim (3,6 proc.).

Na koniec 2022 roku na 1000 mieszkańców przypało 29 motorowerów.

Pierwsze rejestracje jednośladów

W 2022 roku urzędy zarejestrowały po raz pierwszy 107 219 nowych i używanych jednośladów, o 2,1 proc. więcej niż w 2021 roku. Rejestracje nowych i używanych motocykli wyniosły 83 783 sztuki, o 2,2 proc. więcej niż we wcześniejszym roku. Rejestracje motorowerów wzrosły o 1,8 proc. do 23 436 sztuk.

W przypadku nowych jednośladów rejestracje w 2022 roku wyniosły 35 324 sztuki, o 3 proc. więcej niż w 2021 roku. Używanych jednośladów zarejestrowano 71 895 sztuk, co oznacza 1,7-procentowy wzrost w porównaniu do 2021 roku.

W ogólnej liczbie pierwszych rejestracji nowych jednośladów było 3363 z napędem elektrycznym, o 8,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Wśród tych pojazdów było 2751 elektrycznych skuterów (o 1,4 proc. mniej niż rok wcześniej) i 697 używanych motorowerów elektrycznych (1,9 razy więcej niż przed rokiem) oraz 612 nowych motocykli elektrycznych (wzrost o 125 proc.).

Rejestracje motocykli

PZPM na podstawie danych CEP podaje, że w 2022 roku zarejestrowano 23 910 nowych motocykli, o 10,8 proc. więcej niż w poprzednim roku. Rejestracje sprowadzonych używanych motocykli zmalały o 0,8 proc. do 59 873 sztuk.

Najpopularniejszą marką wśród nowych motocykli została Honda, która z rejestracją 4332 maszyn (o 18,5 proc. więcej niż rok wcześniej) zdobyła 18,1 proc. rynku. Drugie miejsce z udziałem 11,2 proc. wywalczyła

of share was Junak (up by 2.1 percentage points versus the previous year), ahead of Barton (8.3 per cent).

In the segment of five to 10-year-old mopeds ranking first was Romet Motors (32.2 of share in the segment), ahead of Zipp (13.2 per cent), and Junak (9.6 per cent).

Most mopeds were registered in Mazowieckie (12 per cent of total fleet), Wielkopolskie (10.9 per cent) and Śląskie (9.6 per cent) provinces. Podlaskie (2.9 per cent), Lubuskie (3.1 per cent), and Opolskie (3.6 per cent) had the smallest number of registrations.

At end-2022, the number of mopeds per 1,000 population was 29.

First PWT registrations

In 2022, the authorities registered for the first time 107,219 new and used powered two wheelers; or 2.1 per cent more than in 2021. New and second-hand motorcycle registrations accounted for 88,783 units, or 2.2 per cent more year-to-year. Motorcycle registrations were up by 1.8 per cent to 23,436 units.

New powered two-wheeler registrations totalled 35,324 in 2022 and were up by 3 per cent versus 2021. Last year saw 71,895 used PTW registrations, what marks a rise by 1.7 per cent as compared to 2021.

Total first PWT registrations included 3,363 all-electric two-wheelers, a figure higher by 8.4 per cent than the year before. This number includes 2,751 electric mopeds (down by 1.4 per cent on the previous year), 697 second-hand electric mopeds (1.9 times more versus 2021), and 612 new all-electric motorcycles (up by 125 per cent).

Motorcycle registrations

Based on records of the Central Register of Vehicles, PZPM estimates that 2022 registrations covered 23,910 new motorcycles, or 10.8 per cent more than the year before. Meanwhile, registrations of imported second-hand motorcycles were down by 0.8 per cent to 59,873 units.

The most popular brand in the new motorcycle segment was Honda with 4,332 registered machines (up by 18.5 year-to-year), what secured it 18.1 per cent of market share.

Yamaha, rejestrując 2683 maszyny, o 12,7 proc. więcej niż w 2021 roku. Trzecie miejsce przypadło marce BMW, która zarejestrowała 2388 motocykli (wzrost o 4,5 proc.) i zajęła 10,0 proc. rynku.

Na czwartym miejscu znalazł się Junak z rejestracjami 1793 motocykli (wzrost o 63,0 proc.) i udziałem w rynku 7,5 proc. Na piątym miejscu uplasował się KTM, który 2022 rok zakończył wynikiem 912 motocykli, o 3,7 proc. gorszym niż rok wcześniej.

W 2022 roku, podobnie jak w poprzednich, największą popularnością cieszyły się motocykle o pojemności do 125 cm³. W całym roku rejestracje w tej grupie wyniosły 10 373 szt. (o 14,0 proc. więcej niż w 2021 roku), co sprawiło, że udział tego segmentu w rynku wzrósł z 42,2 proc. do 43,4 proc. Najpopularniejsze marki to Honda i Junak.

Drugą pod względem pojemności silnika klasą były maszyny o pojemności powyżej 1000 cm³, które zajęły 16,5 proc. rynku (17,4 proc. rok wcześniej). Rejestracje w tej grupie sięgnęły 3947 sztuk, o 5,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Najpopularniejsze marki to BMW i Honda.

Maszyny o pojemności od 250 do 500 cm³ znalazły się na trzecim miejscu w rankingu popularności. Ich udział w rynku jest stabilny, minimalnie zmalał z 14,6 do 14,3 proc. przy rejestracji 3411 motocykli (o 8,5 proc. więcej niż w 2021 roku). Najpopularniejsze marki to Honda i Benelli. Motocykle z silnikami o pojemności od 500 do 750 cm³ zdobyły 12,1 proc. udziału w rynku, o 0,6 pp. mniej niż rok wcześniej, z rejestracjami 2899 sztuki (wzrost o 5,5 proc.), a najpopularniejsze marki w tym segmencie to Yamaha i Honda.

Segment o pojemności od 750 do 1000 cm³ zanotował 5,8-procentowy wzrost do 2416 szt. zdobywając 10,1 proc. udziału w rynku. Najpopularniejsze marki to BMW i Honda.

Rynkowy udział motocykli z silnikami o pojemności od 125 do 250 cm³ zmalał z 1,3 do 1,1 proc. Liczba ich rejestracji skurczyła się o 13,1 proc. do 252 sztuk. Wśród nich najpopularniejszą marką okazała się KTM przed Huskvarną.

W podziale na segmenty funkcjonalne, najpopularniejsze są nadal motocykle typu street, z udziałem w rynku 30,7 proc., gdy w 2021 roku sięgał 31,4 proc. W 2022 roku rejestracje tej grupy motocykli wzrosły o 8,4 proc. do 7339 sztuk. W tym segmencie królują Yamaha (902 szt.) i Romet Motors (877 szt.).

The second position went to Yamaha with 11.2 per cent of market share and 2,683 registrations, up by 12.7 versus 2021. Ranking third was BMW with 2,388 registered motorcycles (up by 4.5 per cent) and 10.0 per cent of market share.

The fourth position was secured by Junak with 1,793 motorcycle registrations (up by 63.0 per cent) and 7.5 per cent of market share. KTM came fifth with 912 motorcycle registrations at end-2022, a figure lower by 3.7 per cent versus the previous year.

Just like in previous years, motorcycles with 125cc engines were most sought after by customers in 2022. Their all-year registrations stood at 10,373 units (up by 14.0 per cent versus 2021), what led to an increase in the share of this market segment from 42.2 to 43.4 per cent. The most popular brands are Honda and Junak.

The second biggest class in terms of the power unit size were motorcycles with engines bigger than 1,000cc which raked in 16.5 per cent of the market share (17.4 per cent the year before). Registrations in the segment accounted for 3,947 units and were up by 5.4 per cent versus the previous year. Most popular makes in this segment are BMW and Honda.

Motorcycles with 250 to 500cc units ranked third in terms of their popularity, while their market share was stable; it decreased slightly from 14.6 to 14.3 per cent with 3,411 motorcycle registrations (up by 8.5 per cent versus 2021). The most popular brands are Honda and Benelli.

With 2,899 registrations (up by 5.5 per cent), motorcycles with engines from 500cc to 750cc secured 12.1 per cent of market share, or 0.6 percentage points less than the year before, while two most popular makes in this segment were Yamaha and Honda.

The 750 to 1,000cc segment witnessed an increase by 5.8 per cent to 2,416 units, what gave it 10.1 per cent of market share. The most popular makes in this segment are BMW and Honda.

The share of motorcycles with engines from 125cc to 250cc was down from 1.3 to 1.1 per cent as their registrations shrunk by 13.1 per cent to 252 units. KTM was the most popular brand in this category which managed to outperform Husqvarna.

Split by functional segments, street class motorcycles are still holding strong with 30.7 per cent of market share versus 31.4 per cent in 2021. In 2022, motorcycle registrations in this category were up by 8.4 per cent

Drugą pozycję w zestawieniu, z 23,2-procentowym udziałem w rynku zajęły duże skutery. Ich udział wzrósł o 2,1 pp., a liczba rejestracji wyniosła 5548 maszyn. Wiodące marki to Honda (1896) i Yamaha (744).

Na trzeciej pozycji znalazły się motocykle ON/OFF z udziałem 19,6 proc., o 2,7 pp. mniejszym niż rok wcześniej. Wśród 4678 motocykli tego typu po raz pierwszy zarejestrowanych w 2022 roku, najpopularniejsze były BMW (1272) i Hondy (644).

Choppersy i cruisery z rejestracją 2176 sztuk, o 6,9 proc. większą niż w 2021 roku utrzymały się na czwartym miejscu. Ich udział w rynku zmalał do 9,1 proc., o 0,3 pp. Najpopularniejsze marki to Junak (760) i Harley-Davidson (327).

W 2022 roku liczba pierwszych rejestracji używanych motocykli sięgnęła 59 873 sztuki, o 0,8 proc. mniej niż rok wcześniej. Wśród motocykli używanych pierwsza trójka jest niezmienna: Honda (13 282 sztuk), Yamaha (11 134 sztuki) i Suzuki (6291 sztuk).

Rejestracje motorowerów

W 2022 roku urzędy zarejestrowały 23 436 nowych i używanych motorowerów, o 1,8 proc. więcej niż w 2021 roku. Rejestracje nowych motorowerów zmalały o 10,2 proc. do 11 414 sztuk, używanych wzrosły o 16,6 proc. do 12 022 sztuk.

Udział nowych motorowerów zmalał do 32,3 proc. (o 4,8 punktu proc.) w rynku nowych jednośladów w 2022 roku.

Junak stał się najpopularniejszą marką wśród motorowerów. W 2022 roku w urzędach zarejestrowano 2644 nowych pojazdów tej marki, o 41,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Na drugim miejscu znalazł się Romet Motors z rejestracją 1572 motorowerów, co oznacza 39,1-procentowy spadek w stosunku do 2021 roku. Na trzecim miejscu uplasował się Barton z wynikiem 1220 rejestracji (wzrost o 12 proc.).

Sprowadzonych używanych motorowerów zarejestrowano 12 022 sztuki, o 16,6 proc. więcej niż rok wcześniej. Na pierwszym miejscu znalazł się Peugeot (1642 sztuki), za nim Romet (1402 sztuki) i Piaggio (994 sztuki). Po raz drugi poza czołówką znalazło się Kymco.

to 7,339 units. The segment is dominated by Yamaha (902 units) and Romet Motors (877).

Ranking second in the league table with 23.2 per cent of market share were large mopeds whose share was up by 2.1 percentage points, while registrations accounted for 5,548 machines. Leading brands included Honda (1,896) and Yamaha (744).

Ranking third were ON/OFF motorcycles with 19.6 per cent of share, down by 2.7 percentage points year-to-year. Among 4,678 motorcycles from this category which were registered for the first time in 2022, BMW came first (1,272), ahead of Honda (644).

Ranking fourth were once more choppers and cruisers with 2,176 registrations, up by 6.9 per cent compared to 2021. Their share was down by 0.3 percentage point to 9.1 per cent. Most sought-after brands were Junak (760) and Harley-Davidson (327).

The number of first registrations of used motorcycles stood at 59,873 units in 2022, down by 0.8 per cent on a year earlier. The used motorcycle top three remained stable: Honda (13,282 units), Yamaha (11,134 units), and Suzuki (6,291 units).

Moped registrations

In 2022, the authorities registered for the first time 23,436 new and used mopeds; or 1.8 per cent more than in 2021. Registrations of new mopeds were down by 10.2 per cent to 11,414 units, while the figure for second-hand mopeds was up by 16.6 per cent to 12,022 units.

In 2022, the share of new mopeds in the new powered two-wheeler market decreased to 32.3 per cent (by 4.8 percentage points).

Junak became the most popular moped brand. In 2022, the Polish authorities registered 2,644 new vehicles from this manufacturer, or more by 41.4 per cent year-to-year. Ranking second was Romet Motors with 1,572 moped registrations, what points out to a 39.1 per cent decrease versus 2021. With 1,220 registrations (up by 12 per cent), Barton came third.

Users registered 12,022 second-hand motorcycles, 16.6 per cent more on a previous year. The first place was secured by Peugeot (1,642 units), second by Romet (1,402), and third by Piaggio (994). Kymco did not secure a podium position for the second year running.



Motoryzacja Automotive sector

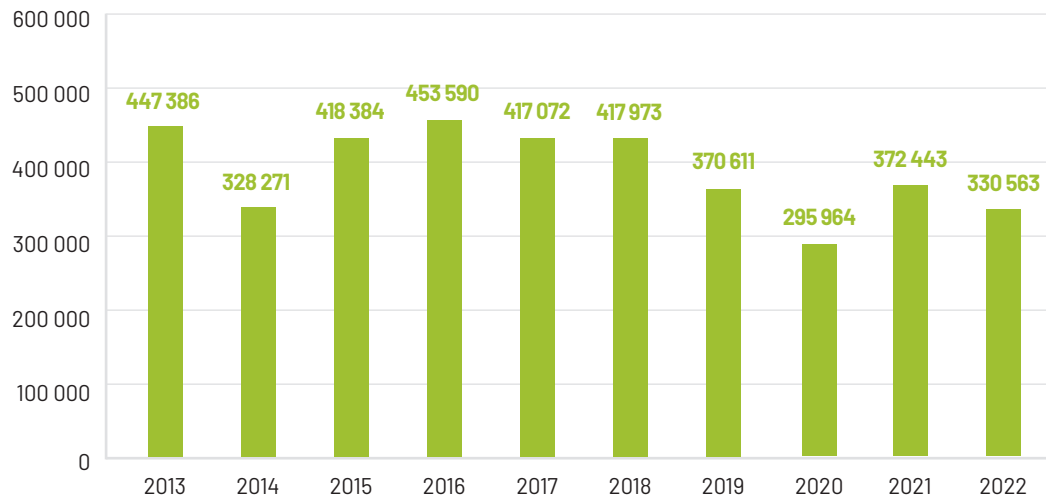
Wydane prawa jazdy

W 2022 roku uprawnione organy państwa wydały po raz pierwszy 330,6 tys. dokumentów prawo jazdy, o 11,2 proc. mniej niż rok wcześniej. Podobną liczbę wydano w 2014 roku. Liczba wydanych po raz pierwszy dokumentów odzwierciedla demografię: malejąca populacja przyczynia się do spadku zapotrzebowania na uprawnienia. Dla porównania: w rekordowym 2008 roku wydano po raz pierwszy blisko 842 tys. praw jazdy. Najlepszym miesiącem 2022 roku okazał się marzec, gdy urzędnicy wydali 32,6 tys. praw jazdy, o ponad 5 tys. powyżej średniej miesięcznej. Najśłabszym miesiącem był lipiec (24,9 tys.).

Issued driving licences

In 2022, public authorities issued 330,600 first time driving licenses, a figure lower by 11.2 per cent compared to the previous year. A similar number of driving licenses was issued in 2014. For the first time, the number of first-time driving licenses reflects Poland's demographics: dwindling population translates into lower demand. For comparison, nearly 842,000 first driving licences were issued in the record-breaking year of 2008. The best result in 2022 was reported in March when civil servants handed over 32,600 driving licenses to new drivers, more than 5,000 above the monthly average. The lowest figure was declared in July (24,900).

Liczba wydanych po raz pierwszy dokumentów „prawo jazdy” wszystkich kategorii The number of first-time driving licenses of all categories



Źródło: CEPiK
Source: CEPiK

Najwięcej dokumentów wydały urzędy woj. mazowieckiego (46,8 tys.), śląskiego (35,6 tys.) i wielkopolskiego (33,3 tys.). Najmniej opolskiego (7,4 tys.), lubuskiego (8,6 tys.) i podlaskiego (9,9 tys.).

The biggest number of driving licenses was issued by licensing and transport departments in Mazowieckie (46,800), Śląskie (35,600), and Wielkopolskie (33,300) provinces, with Opolskie (7,400), Lubuskie (8,600) and Podlaskie (9,900) provinces on the bottom of the list.

Maleje także liczba wydanych i będących w obrocie praw jazdy. Do końca 2021 roku (najnowsze dane CEPiK jakimi dysponujemy) państwo wydało łącznie 22 135,8 tys. praw jazdy, w porównaniu do 2020 roku jest to więcej o 1,6 proc. Z wydanych do końca 2021 roku dokumentów 9133,2 tys. należało do kobiet, zaś 13 002,6 tys. do mężczyzn.

The number of issued and valid driving licences is also going down. By the end of 2021 (the latest data from the Central Register of Vehicles and Drivers available) the state authorities issued 22,135,800 driving licences altogether, what marks an increase by nearly 1.6 million documents versus 2020. 9,133,200 documents issued by the end of 2021 were handed over to females and 13,002,600 to males.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Komenda Główna Policji raportuje, że w 2022 roku na polskich drogach wydarzyło się 21 322 wypadki, o 6,5 proc. mniej niż w 2021 roku. Liczba zabitych zmalała o 15,5 proc. do 1896 osób, a rannych było mniej o 6,3 proc. (24 743, w tym 7541 ciężko), wynika z danych policji. Policja otrzymała 362,3 tys. zgłoszeń kolizji o 14,3 proc. mniej niż rok wcześniej.

Road safety

The Police Headquarters reports that in 2022 Polish roads witnessed 21,322 accidents, or 6.5 per cent less than in 2021. The number of fatalities was down by 15.5 per cent to 1,896 victims, while casualties were down by 6.3 per cent (24,743), confirm police statistics. The police received 362,300 collision reports, or 14.3 per cent less than the year before.

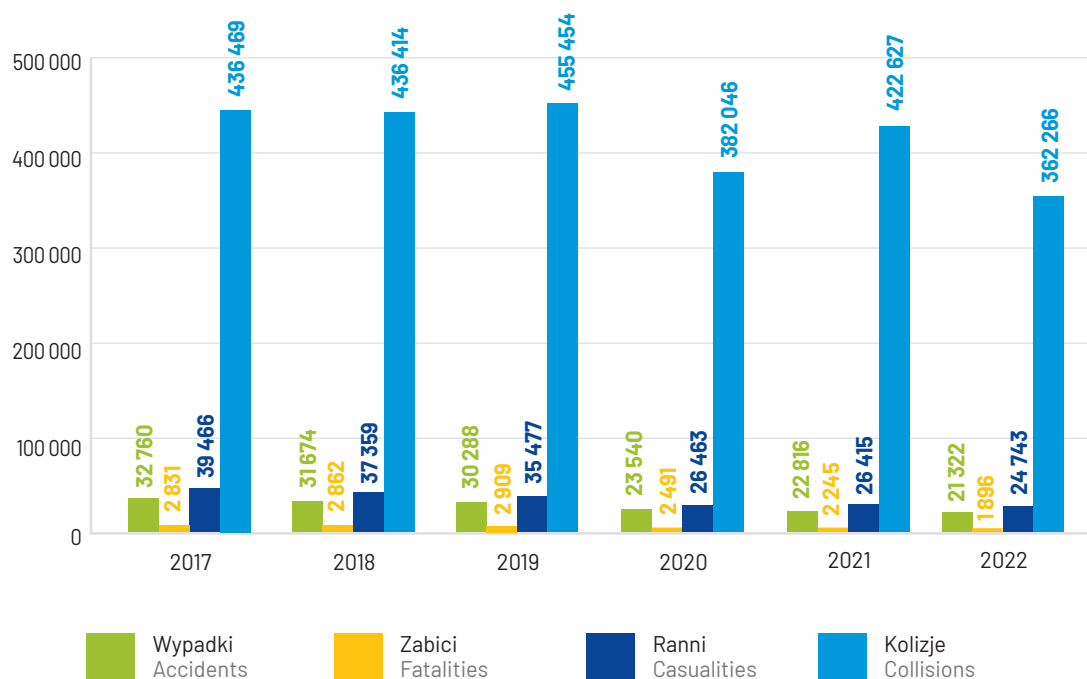
W porównaniu do 2021 roku liczba wypadków wzrosła w jednym województwie (dolnośląskim), w śląskim wzrosła liczba ofiar śmiertelnych, natomiast w dolnośląskim i małopolskim liczba rannych.

Najcięższe wypadki zdarzały się w województwie podlaskim; na 100 wypadków policja zanotowała w 20,7 zabitych. Rok wcześniej to województwo także było na pierwszym miejscu, ze wskaźnikiem 18,2. Na drugim miejscu znalazło się lubelskie ze wskaźnikiem 15,4. Na przeciwnym krańcu listy, w małopolskim, ten wskaźnik wyniósł 4,6, zaś w pomorskim 6,3. Oba województwa wypadły równie dobrze rok wcześniej.

In comparison with 2021, the number of accidents went up in just one province (Dolnośląskie), while the number of fatalities was up in Dolnośląskie and Małopolskie provinces.

Gravest road accidents took place in Podlaskie province where according to police statistics one hundred road accidents took the toll of 20.7 lives. With the rate set at 18.2, this province also ranked first the year before. Ranking second was Lubelskie with 15.4 fatalities. The rate for Małopolskie and Pomorskie provinces that came last on the list stood at 4.6 and 6.3, respectively. Both provinces also declared robust numbers the year before.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce Road safety in Poland



Źródło: CEPIK
Source: CEPIK

W przeliczeniu na 100 tys. wypadków woj. pomorskie zanotowało 122,2 rannych, co jest najgorszym w Polsce wskaźnikiem, gdy najlepszy ma lubelskie (103,8).

Kierujący pojazdami spowodowali 90,9 proc. wypadków, w których zginęło 85,5 proc. ofiar. Rowerzyści byli sprawcami 6,7 proc. wypadków (poniosło w nich śmierć 4,4 proc. ofiar), natomiast piesi 5,1 proc. ogólnej liczby

There were 122.2 casualties per 100,000 accidents in Pomorskie province, what corresponds to the lowest road safety rate in Poland, while the best figure was demonstrated by Lubelskie (103.8).

Drivers caused 90.9 per cent of accidents that claimed 85.5 per cent of lives. Cyclists were responsible for 6.7 per cent of accidents (with 4.4 per cent of fatalities),

wypadków, a poniosło w nich śmierć 10,6 proc. ofiar. W terenie zabudowanym miało miejsce 70,6 proc. wypadków, ale zginęło w nich 39,6 proc. ofiar, gdy na wypadki poza terenem zabudowanym, które stanowiły 29,4 proc. zdarzeń, przypadło 60,4 proc. ofiar. 79 proc. wszystkich wypadków miało miejsce na drogach dwukierunkowych, jednojezdniowych i w tych wypadkach policja odnotowała 84,4 proc. zgonów. Na autostrady i drogi ekspresowe przypadło 1,7 proc. wszystkich wypadków i 3,4 proc. zgonów.

whereas pedestrians were accountable for 5.1 per cent of total accidents which add up to 10.6 per cent of fatalities.

70.6 per cent of accidents that correspond to 39.6 per cent of fatalities took place in developed areas, while accidents outside build up areas that correspond to 29.4 per cent of all such incidents claimed nearly 60.4 per cent of lives.

79 per cent of all accidents took place on dual lane roads or single carriageways and led to 84.4 per cent of fatalities recorded by the police. 1.7 per cent of all accidents and 3.4 per cent of fatalities account for motorways and expressways.

Ofiary wypadków drogowych w relacji do gęstości autostrad w 2019 roku Number of deaths in road accidents in relation to motorway density in 2019

Państwo Country	Ofiary śmiertelne na mld pas-km Fatalities per bln pas-km	Autostrady na 1000 km kw. Motorways per 1000 sq km
Rumunia / Romania	7	4
Polska / Poland	5	5
Bułgaria / Bulgaria	8	7
Łotwa / Latvia	9	-
Węgry / Hungary	3	19
Hiszpania / Spain	4	31
Francja / France	4	18
Niemcy / Germany	4	37
Holandia / Netherlands	7	75



Źródło: Eurostat
Source: Eurostat

Najniebezpieczniejszymi miesiącami okazały się w 2022 roku czerwiec (11,0 proc. ogólnej liczby wypadków), oraz sierpień (10,3 proc.). Z kolei pod względem dni tygodnia fatalne są piątki. W te dni policja zanotowała 17,0 proc. wypadków, 15,9 proc. zgonów i 16,8 proc. rannych. Do ponad jednej trzeciej wypadków (37,5 proc.) doszło pomiędzy godz. 13.00 i 18.00.

Pijani uczestnicy ruchu uczestniczyli w 2022 roku 2248 wypadkach (10,5 proc. ogółu), w których zginęło 268 osób (14,1 proc.), a 2567 zostało rannych (10,4 proc.). Z winy pijanych doszło do 1729 wypadków, w których zginęły 220 osób.

Most fatal months in 2022 were June (11.0 per cent of total accidents) and August (10.3 per cent), while Fridays are the most tragic day of the week. On this weekday the police reported 17.0 per cent of total accidents, 15.9 per cent of fatalities and 16.8 per cent of casualties. More than one-third of accidents (37.5 per cent) take place between 1:00 pm and 6:00 pm.

Drunken participants of the road traffic caused 2,248 accidents in 2022 (10.5 per cent of total accidents) that claimed 268 lives (14.1 per cent) and left 2,567 injured (10.4 per cent). DUI drivers caused 1,729 accidents that took the toll of 220 human lives.

W raporcie o kosztach wypadków drogowych w Polsce w 2021 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego szacuje, że wyniosły one 39,3 mld zł.

In the report on the costs of road accidents in Poland in 2021, the National Road Safety Council estimates that they amounted to PLN 39.3 billion.

Kradzieże samochodów

W 2022 roku policja zanotowała 7109 przypadków kradzieży samochodów, o 15,1 proc. mniej niż rok wcześniej. Przepęstw wykrytych było 25,9 proc., o 1,9 pp. więcej niż w 2021 roku.

Najwięcej aut skradziono w woj. mazowieckim (niemal 3 tys. szt.). Najmniej kradzieży policja odnotowała w woj. opolskim (blisko 100 szt.). Najpopularniejsze marki to Toyota oraz samochody z grupy VW.

Według policji złodzieje najczęściej działają na ulicach, parkingach niestrzeżonych i osiedlowych. Funkcjonariusze szacują, że do 90 proc. skradzionych aut rozbieranych jest na części.

Według opracowania Działu Analiz PZPM przygotowanego na podstawie danych CEP liczba pojazdów wyrejestrowanych w 2022 roku z powodu kradzieży wyniosła 7 795 i była o 9,4 proc. niższa niż rok wcześniej. Wśród skradzionych pojazdów 35,7 proc. miało do czterech lat, zaś ponad 10-letnie stanowiły 30,1 proc.

Auto theft

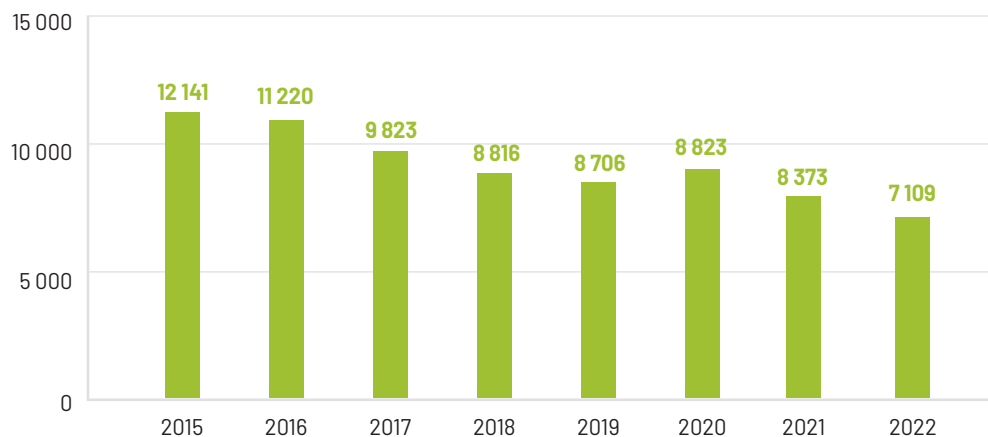
In 2022, the police recorded 7,109 cases of car theft, less by 15.1 per cent on a year earlier. 25.9 per cent of cases were resolved, what marks an increase by 1.9 per cent versus 2021.

Most cars were stolen in Mazowieckie province (nearly 3,000). The lowest car theft statistics were reported by Opolskie (nearly 100 cases). Most stolen makes include Toyota and VW brands.

The police argues that car thieves usually operate in the streets, at unguarded and community parking sites. They estimate that up to 90 per cent of vehicles are stolen and dismantled for spare parts.

A study of PZPM's Analyses Department based on records of the Central Register of Vehicles reveals that 7,795 vehicles were taken off the road in 2022 following their theft, a figure lower by 9.4 per cent versus the previous year. 35.7 per cent of all stolen vehicles were 4 years and under, while more than a decade old models accounted for 30.1 per cent.

Liczba skradzionych samochodów osobowych [szt.] Number of passenger cars stolen [units]



Źródło: KGP
Source: KGP

Ubezpieczenia

Według raportu Komisji Nadzoru Finansowego wartość zebranej w 2022 roku składki majątkowej od ubezpieczeń komunikacyjnych OC i AC doszła do 26 mld zł i była o 5,7 proc. większa niż rok wcześniej. W 2021 roku dynamika wzrostu sięgnęła 5,1 proc.

Zebrana składka z ubezpieczeń komunikacyjnych stanowiła 51,9 proc. wpływów z ubezpieczeń majątkowych, o 1,1 punktu proc. mniej w stosunku do roku wcześniejszego.

W 2022 roku udział ubezpieczeń AC w składce zebranej od ubezpieczeń majątkowych wzrósł o 1,1 pp. do 20,9 proc. Udział ubezpieczeń OC zmalał do 29,9 proc., mniej o 2,2 punktu proc. w stosunku do wcześniejszego roku. Wartość zebranych składek z polis OC przekroczyła 15 mld zł i była o 0,7 proc. większa niż przed rokiem. Składka zebrana z polis AC wzrosła o 13,5 proc. do przeszło 11 mld zł, gdy dynamika przyrostu w 2021 roku sięgnęła 10,2 proc.

Insurance

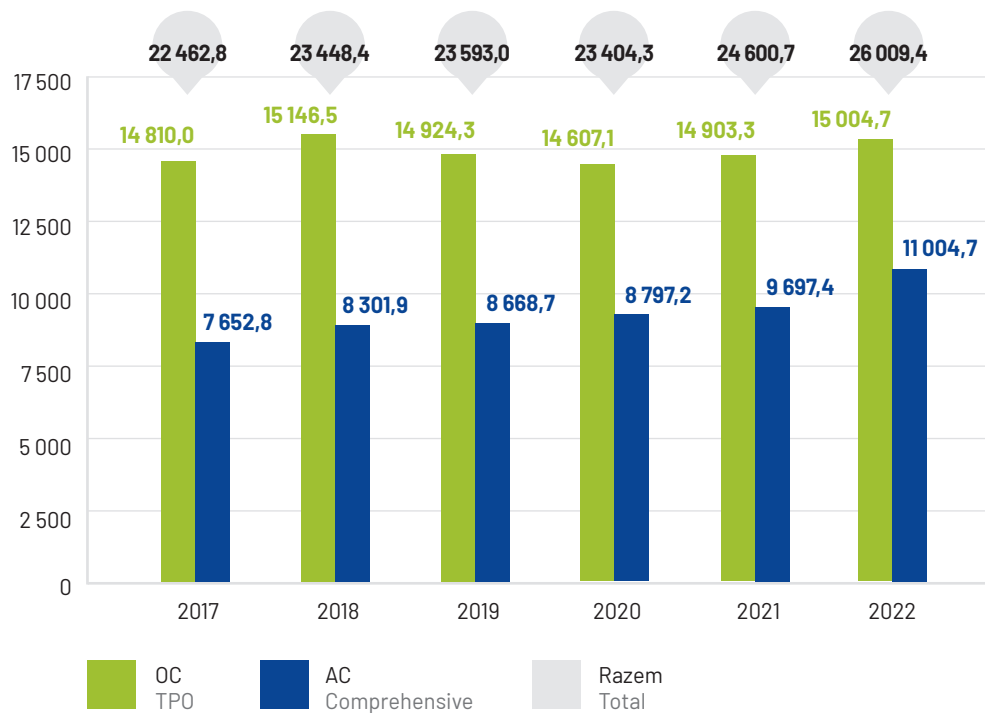
A report of the Polish Financial Supervision Authority reveals that total auto TPO and comprehensive insurance premium in 2022 accounted for PLN 26 billion and was higher by over 5.7 percent year-to-year. In 2021, growth dynamics fetched 5.1 per cent.

The value of motor insurance premiums accounted for 51.9 per cent of total revenue generated on non-life insurance or was down by 1.1 percentage points on a year earlier.

In 2022, the share of comprehensive insurance in total non-life insurance was up by 1.1 percentage points to 20.9 per cent. Compared to the previous year, the share of TPO went down by 2.2 percentage points to 29.9 per cent, while the value of TPO premium exceeded PLN 15 billion and was up by 0.7 per cent. The value of comprehensive premium went up by 13.5 per cent to more than PLN 11 billion, whereas growth dynamics in 2021 stood at 10.2 per cent.

Składka ubezpieczeniowa brutto od pojazdów drogowych [mln zł]

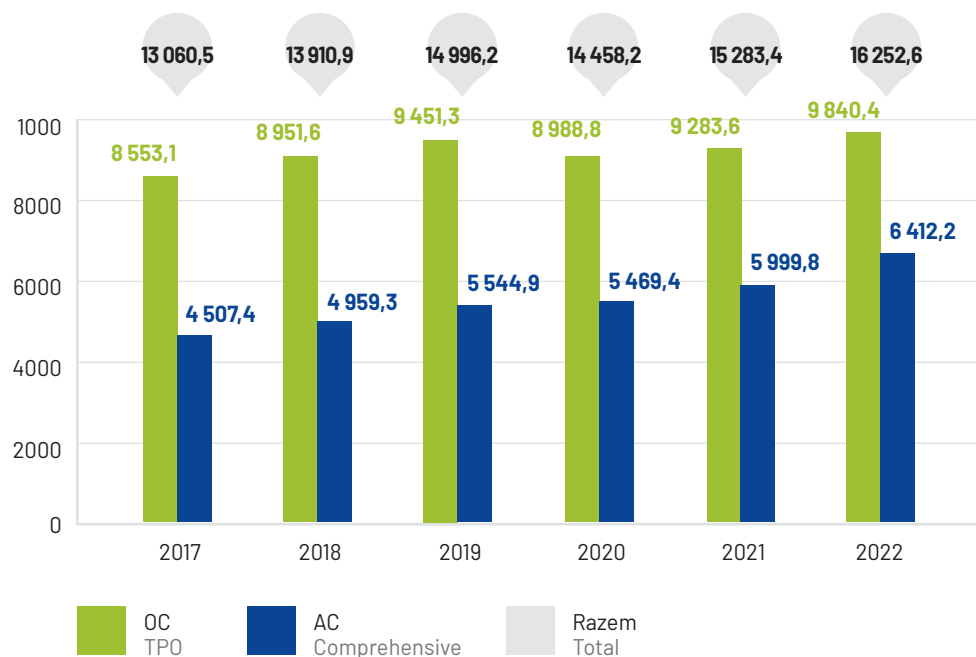
Gross contribution for road vehicle insurance [million zł]



Źródło: KNF
Source: KNF

Odszkodowania i świadczenia brutto [mln zł]

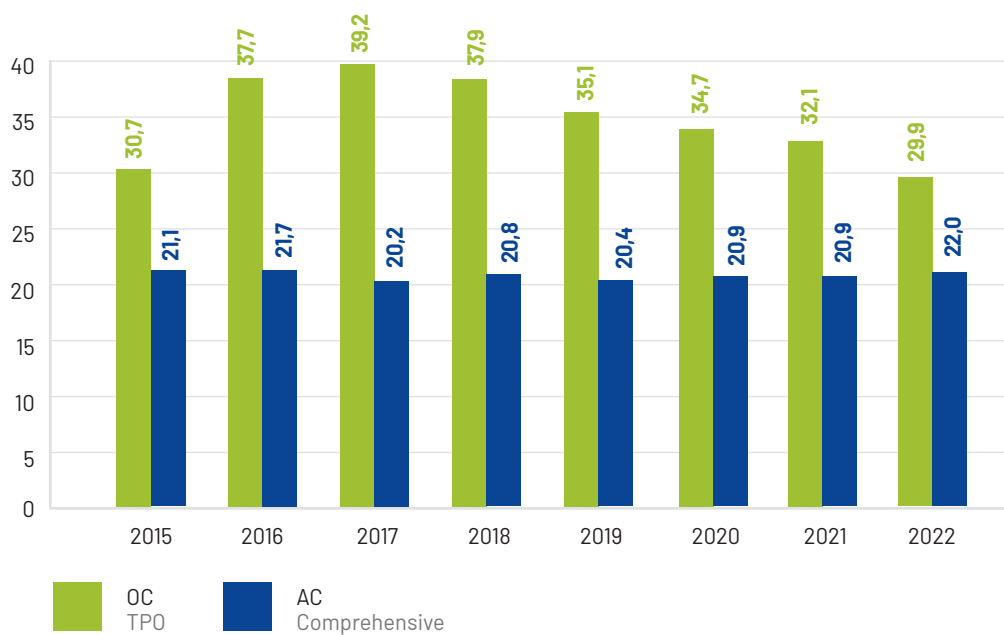
Gross indemnity paid [million zł]



Źródło: KNF
Source: KNF

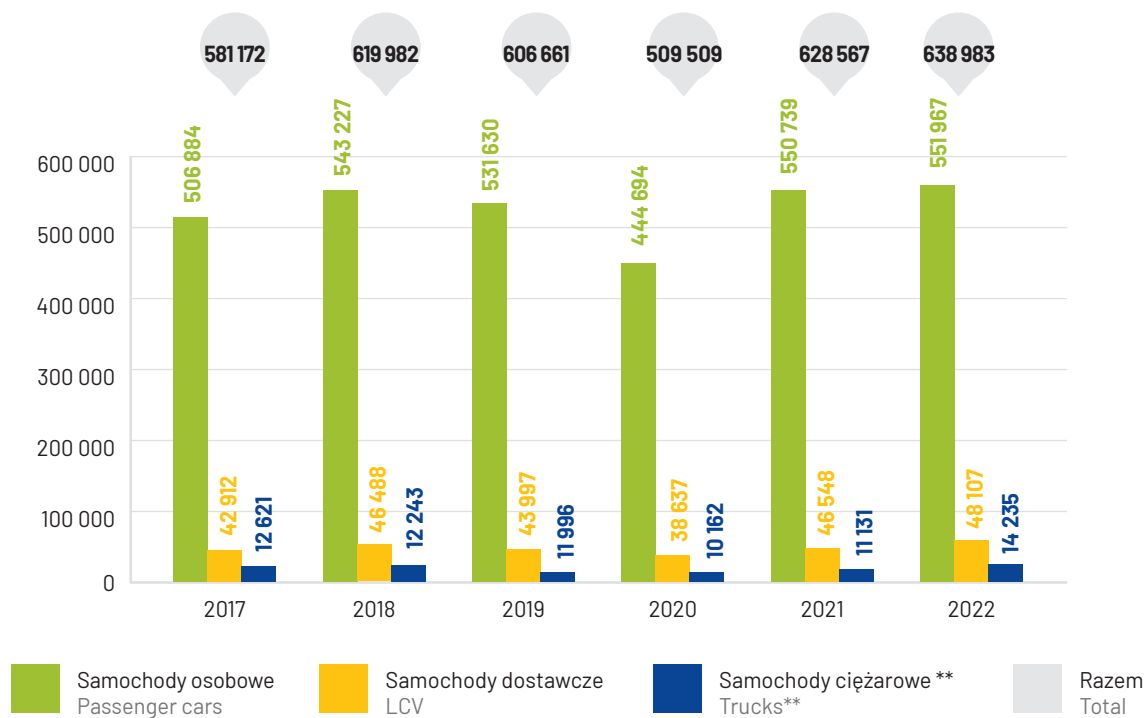
Udział ubezpieczeń komunikacyjnych w całości składki ubezpieczeń majątkowych [%]

Car insurance share in total property insurance market



Źródło: KNF
Source: KNF

Liczba wszystkich pojazdów wyrejestrowanych [szt.]*
Number of all unregistered vehicles [units]*



** w tym ciągniki samochodowe / ** including Road Tractors



Źródło: CEPiK/*PZPM na podstawie CEPiK (bez zakończenia rejestracji czasowej)
Source: CEPiK/* PZPM data sourced from CEPiK (without temporary registrations)

Towarzystwa ubezpieczeniowe zawarły w 2022 roku 30 196 219 polis od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, o 1,3 proc. więcej niż w 2021 roku. Liczba wystawionych polis AC zmalała o 12,6 proc. do 7 080 097 szt.

Średnia wartość składki OC w 2022 roku wyniosła sięgnęła 497 zł i była w tej samej wysokości co zebrana rok wcześniej. Przeciętna składka zebrana z polisy AC przekroczyła 1,55 tys. zł i była o 29,2 proc. większa niż w 2021 roku.

Wartość wypłat z polis OC wzrosła o 6 proc. do 9840,4 mln zł. W przypadku odszkodowań z polis AC, wartość wypłat powiększyła się o 6,9 proc. do 6412,2 mln zł.

At end-2022, insurance companies issued 30,196,219 TPO contracts to owners of motor vehicles, i.e. 1.3 per cent more than in 2021. The number of written comprehensive contracts was down by 12.6 per cent to 7,080,097.

Meanwhile, the value of an average TPO premium in 2022 stood at PLN 497 and remained unchanged year-to-year. The value of the average comprehensive premium exceeded PLN 1,550 and was up by 29.2 per cent versus 2021.

The value of TPO auto claims was up by 6 per cent to PLN 9,840,400. Insurance companies settled comprehensive insurance claims worth PLN 6,412.2 million, an amount higher by 6.9 per cent.

Pojazdy wycofane z eksploatacji

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego opracowanych na podstawie CEP, w Polsce w 2022 roku wyrejestrowano 639 tys. pojazdów, o 1,7 proc. więcej niż w 2021 roku.

Najliczniejszą grupę stanowiły samochody osobowe, których wyrejestrowano 552 tys., o 0,2 proc. więcej niż rok wcześniej. Lekkich samochodów dostawczych wyrejestrowano 48,1 tys., czyli o 3,3 proc. więcej niż rok wcześniej. Wyrejestrowano także 14,2 tys. samochodów ciężarowych (wzrost o 27,9 proc.), 8,6 tys. przyczep i naczep (więcej o 44,4 proc.), 2,4 tys. autobusów (więcej o 33,4 proc.) i 12,3 tys. jednoślądów (wzrost o 10,4 proc.).

Z powodu demontażu w 2022 roku wyrejestrowano 466,8 tys. pojazdów, o 12,6 proc. mniej niż rok wcześniej. Na złom trafiło 73,1 proc. wyrejestrowanych samochodów. Z powodu zbycia za granicę wyrejestrowano 25,3 proc. pojazdów, a z powodu kradzieży 1,2 proc.

Z analiz PZPM przygotowanych na podstawie danych CEPiK wynika, że 87,1 proc. złomowanych aut miało ponad 10 lat.

Najwięcej wyrejestrowań pojazdów w 2022 roku zanotowano w woj. mazowieckim (14,0 proc.), śląskim (12,0 proc.) oraz wielkopolskim (10,5 proc.).

Paliwa

Sprzedaż paliw

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego oblicza, że w 2022 roku w Polsce zużycie ON wzrosło o 3 proc. do blisko 22,7 mln m³, konsumpcja benzyn silnikowych powiększyła się o 5 proc. do niecałych 7,2 mln m³. Polska Organizacja Gazu Płynnego oblicza konsumpcję autogazu LPG w Polsce na blisko 1880 tys. ton, o 3,6 proc. więcej w stosunku do 2021 roku.

Polska jest importerem paliw i w 2022 roku 24 proc. benzyn silnikowych pochodziło zza granicy (o 3 punkty proc. więcej niż w 2021 roku). Dla ON ten odsetek wynosił w 2022 roku 32 proc. i był na tym samym poziomie co w roku wcześniejszym.

W całym 2022 roku sprzedaż benzyn silnikowych premium, droższych średniorocznie od standardowego paliwa o 25-35 groszy na litrze, zmalała o 23,4 proc. i w rezultacie ich udział w całości sprzedaży benzyn

End-of-life vehicles

Figures of the Polish Automotive Industry Association based on records of the Central Registry of Vehicles reveal that over 639,000 vehicles were declared off the road in 2022, that is, 1.7 per cent more than in 2021.

The most numerous group was made up by passenger cars which accounted for 552,000 sign-offs, a figure higher by 0.2 per cent year-to-year. Meanwhile, de-registrations accounted for 48,100 light commercial vehicles, a result higher by 3.3 per cent versus the previous year. This figure also included 14,200 trucks (up by 27.9 per cent), 8,600 trailers and semi-trailers (up by 44.4 per cent), 2,400 buses (up by 33.4 per cent) and 12,300 powered two-wheelers (up by 10.4 per cent). 466,800 of all types of motor vehicles were declared off the road following their dismantling, a number lower by 12.6 per cent year-to-year. 73.1 per cent of all de-registered vehicles were scrapped. 25.3 per cent of all end-of-life vehicles were sold overseas and 1.2 per cent were reported stolen.

PZPM's analyses based on data from the Central Register of Vehicles and Drivers reveal that 87.1 per cent of scrapped vehicles were more than a decade old.

The lowest number of de-registered vehicles in 2022 was reported for Mazowieckie (14.0 per cent), Śląskie (12.0 per cent) and Wielkopolskie (10.5 per cent) provinces.

Fuel

Fuel sales

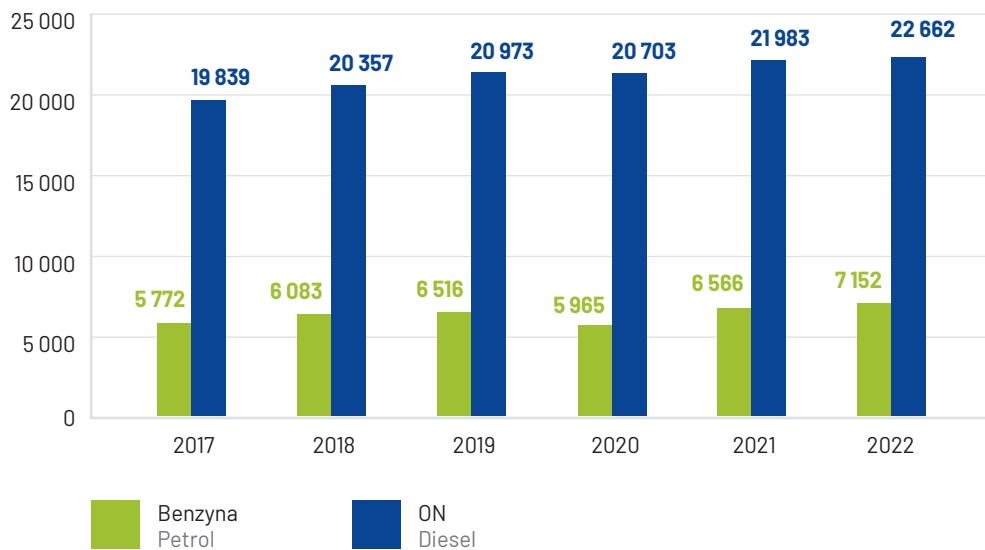
Polish Organization of Oil Industry and Trade reveals that in 2022 diesel consumption went up by 3 per cent to nearly 22.7 million cubic meters, while petrol consumption increased by 5 per cent to less than 7.2 million cubic meters.

The Polish Liquefied Gas Organisation estimates that LPG consumption in Poland stands at nearly 1,880,000 tons, i.e. 3.6 per cent more compared to 2021.

Poland imports fuel and 24 percent of total petrol fuel marketed domestically was sourced from other countries in 2022 (up by three percentage point versus 2021). Imported diesel oil accounted for 32 per cent of total fuel in 2022 and remained unchanged since the previous year.

Throughout 2022, sales of premium petrol whose annual average prices are higher by PLN 0.25-0.33 per

Zużycie paliw w Polsce [000 m³]
Fuel consumption in Poland [000 m³]



Źródło: POPIHN
Source: POPIHN

zmałał do 5 proc. rynku krajowego i 7 proc. sprzedaży członków POPIHN.

Sprzedaż ON premium zmałała o 17,8 proc., a ich udział w sprzedaży wyniósł 5 proc. dla całego rynku i 11 proc. dla członków POPIHN.

Według danych POPIHN w 2022 roku największą sprzedaż detaliczną paliw odnotowano w woj. mazowieckim, śląskim, dolnośląskim i wielkopolskim (łącznie 44,4 proc. sprzedaży, o 0,2 punktu proc. więcej niż w 2021 roku). Najniższą sprzedaż w 2022 roku POPIHN zanotował w woj. warmińsko-mazurskim, świętokrzyskim, podlaskim i opolskim (łącznie 11,5 proc., o 0,1 proc. więcej w stosunku do 2021 roku).

W 2022 roku średnie ceny detaliczne paliw wzrosły. W przypadku benzyn silnikowych 95 o 22 proc. do 6,64 zł/litr), dla ON o 34 proc. do 7,19 zł. LPG podrożała średnio o 21 proc. do 3,24 zł. Relacja ceny autogazu do benzyny pozostała na poziomie z 2021 roku, czyli 49 proc. Różnica w cenie między litrem EU95 i ON wyniosła w 2022 roku 55 groszy na litrze na niekorzyść benzyny, gdy rok wcześniej ON był droższy o 9 groszy.

litre versus standard petrol went down by 23.4 per cent. Consequently, their share in total petrol sale dwindled to 5 per cent of the domestic market and to 7 percent of sales of POPIHN member organisations.

Premium diesel sales were down by 17.8 per cent and its share in sales stood at 5 per cent for total market and 11 per cent for POPIHN member organisations.

POPIHN reports that the highest retail fuel sales in 2022 were declared in Mazowieckie, Śląskie, Dolnośląskie and Wielkopolskie provinces (44.4 per cent of sales altogether, up by 0.2 percentage points versus 2021). The Organisation reveals that the lowest sales figures in 2022 were reported in Warmińsko-Mazurskie, Świętokrzyskie, Podlaskie and Opolskie provinces (11.5 per cent of sales altogether, up by 0.1 per cent versus 2021). Average retail prices of fuel spiked in 2022. Retail prices for 95 petrol went up by 22 per cent to PLN 6.64 per litre and in case of diesel by 34 per cent to PLN 7.19. LPG prices were up by 21 per cent to PLN 3.24 on average. The auto gas to petrol price ratio remained unchanged versus 2021 and totalled 49 per cent. The price difference between one litre of EU95 and ON stood at PLN 55 per one litre in 2022 to the disadvantage of petrol, whereas the price of diesel was higher by PLN 0.09.

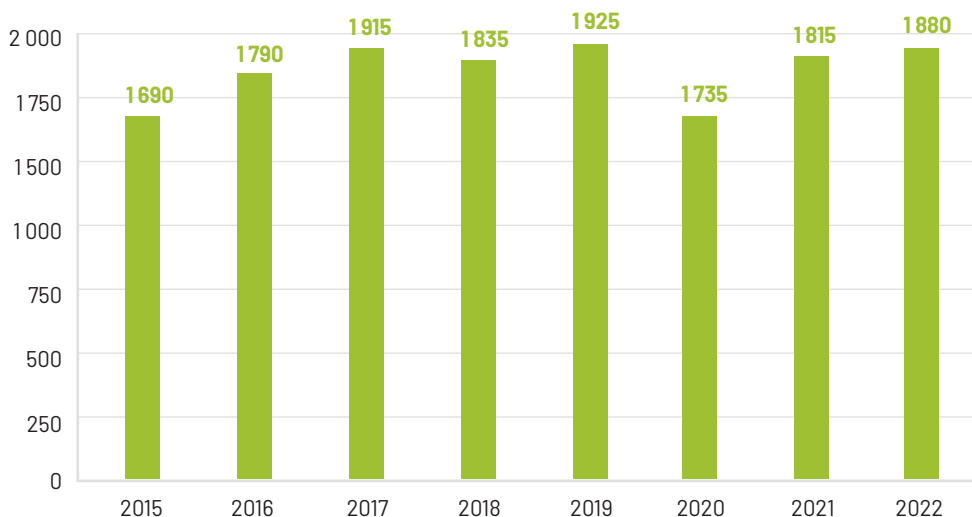
Użytkownicy samochodów kupili w 2022 roku 140,1 tys. ton smarów, o 1,7 proc. mniej niż w 2021 roku. Oleje dla motoryzacji to 59,1 proc. sprzedaży wszystkich olejów smarowych w kraju, o 0,2 punktu proc. więcej w stosunku do wcześniejszego roku.

Sprzedaż olejów silnikowych dla samochodów ogółem wyniosła 115,4 tys. ton, o 0,9 proc. mniej niż rok wcześniej. Dla samochodów osobowych sprzedaż wzrosła w 2022 roku o 0,6 proc. do 70 tys. ton, a do ciężarowych skurczyła się o 3,9 proc., do 41 tys. ton. POPiHN podaje, że od lat spada udział olejów mineralnych, rośnie zaś syntetycznych i półsyntetycznych, zarówno w segmencie aut osobowych jak i ciężarowych.

Motorists bought 140,100 tons of lubricants in 2022, or 1.7 per cent less than in 2021. Motor oil accounted for 59.1 per cent of total lubricant sales in Poland and was up by 0.2 percentage points versus previous year.

Total sales of lubricants accounted for 115,400 tons and were down by 0.9 per cent versus the previous year. In 2022, sales of lubricants for passenger cars were up by 0.6 per cent to 70,000 tons, while sales of lubricants for trucks shrunk by 3.9 per cent to 41,000 tons. POPiHN reports that the share of mineral oil has been plummeting for years, while a bigger share is gained by synthetic and semi-synthetic blends, both in the passenger car and truck segments.

Sprzedaż autogazu [000 ton] Sales of LPG for cars [000 ton]



Źródło: POGP
Source: POGP

Koncerny budują stacje

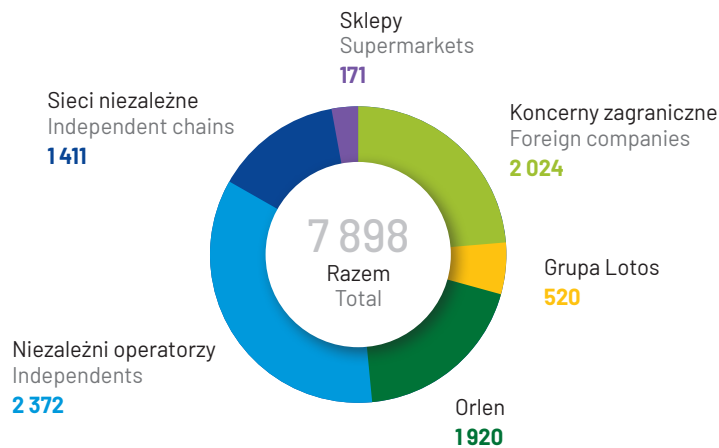
Stacji paliw sprzedających co najmniej dwa rodzaje paliw było na koniec 2022 roku 7898, więcej o 46 obiektów w stosunku do 2021 roku. Z tej liczby 24,3 proc. rynku przypadło na Orlen, 25,6 proc. mają koncerny zagraniczne. Na hipermarkety przypadło 2,2 proc. Resztę mieli operatorzy niezależni, w tej grupie 1411 stacji należało

Oil companies are building petrol stations

At end-2022, there were 7,898 gas stations offering at least two types of fuel, a figure higher by 46 facilities versus 2021. 24.3 per cent of the market share was secured by Orlen, while its foreign counterparts had 25.6 per cent. Hypermarkets had 2.2 per cent of market share. The remaining share was left to independents.

Liczba stacji paliw na koniec 2022

Number of petrol stations at the end of 2022



Źródło: POPIHN
Source: POPIHN

do operatorów, którzy pod jedną marką mieli przynajmniej 10 stacji. W całym rynku ich udział sięgnął 17,9 proc.

Największą siecią dysponuje Orlen, mający 1920 obiektów, o 101 więcej niż w 2021 roku. Orlen miał na koniec roku 20 stacji pod marką Bliska oraz 38 stacji przyautostradowych, najwięcej spośród wszystkich marek. Sieć Lotosu, w której znajdowało się 16 autostradowych stacji, została rozparcelowana między Orlen i węgierski MOL (414 obiektów).

Pod względem liczby stacji wiceliderem rynku jest firma BP, która na koniec 2022 roku miała 574 stacje, o 11 więcej niż rok wcześniej. Przy autostradach leży 16 stacji BP. Marka Shell dysponowała 455 obiektami, w tym 12 stacjami przy autostradach. Sieć stacji pod marką Moya należy do spółki Anvim i liczy 401 obiektów, o 32 więcej niż rok wcześniej.

Do supermarketów należy 171 stacji, ale agresywna polityka cenowa sprawia, że mają one znaczący udział w sprzedaży paliw, większy aniżeli w rynku stacji. Wśród operatorów niezależnych najaktywniejsze były sieci: grupa Pieprzyk i Unimot z marką Avia.

Na stacjach jest także 212 ładowarek szybkich i 167 wolnych (odpowiednio) 28,2% i 9,2% dostępnych w kraju tego typu urządzeń.

1,411 stations from this category were owned by operators who had at least 10 stations under a single brand. Their share in total market stood at 17.9 per cent.

With 1,920 facilities, or 101 stations more than in 2021, PKN Orlen operated the largest nationwide network. At the end of the year Orlen was operating 20 Bliska brand stations and 38 service stations, what is the highest figure for all brands.

Lotos network which comprises 16 motorway gas stations was split between Orlen and Hungarian MOL (414 facilities).

Coming next in terms of the number of stations is BP with 574 facilities at end-2022, or 11 more year-to-year. 16 BP fuel stations are operating in motorway service areas. Shell operated 455 facilities, including 12 gas stations in motorway service areas. Moya chain is owned by Anvim and comprises 401 stations, or 32 more than the year before.

Supermarket chains have 171 facilities, but their aggressive price policy is securing them a substantial share in fuel sales which is bigger than the share in the gas station market. Most active independent operators included Pieprzyk group and Unimot with its brand Avia. Petrol stations are also fitted with 212 fast chargers and 167 slow chargers, what corresponds to 28.2% and 9.2% of these facilities in Poland, respectively.

Największe zagraniczne sieci stacji na koniec 2022 [liczba stacji]

The biggest chains of foreign petrol stations at the end of 2022 [number of petrol stations]



Źródło: POPiHN
Source: POPiHN

Zmotoryzowani utrzymują budżet państwa

W 2022 roku dzięki zakupom detalicznym paliwa wartości 194 mld zł, do państwowej kasy wpłynęło 57 mld zł (VAT, akcyza, opłata paliwowa i opłata emisyjna), co stanowiło 11,3 proc. dochodów państwa.

Widząc rosnące ceny ropy naftowej i spadającą wartość złotówki, rząd zmniejszył w 2022 roku podatki od paliw. W cenie detalicznej benzyny EU95 akcyza stanowiła 21 proc. (rok wcześniej 28 proc.), podatek VAT 8 proc. (rok wcześniej 19 proc.), opłata paliwowa 2 proc. (w poprzednim roku 3 proc.), zaś opłata emisyjna pozostała na wcześniejszym poziomie 1 proc. Średnio w litrze wartość danin sięgnęła 2,19 zł.

W przypadku ON, podatek VAT zmalał z 19 do 8 proc., akcyza z 22 do 15 proc., opłata paliwowa z 6 do 5 proc. i opłata emisyjna pozostała niezmienną na poziomie 1 proc. Łącznie dało to obciążenie litra podatkami w wysokości 2,1 zł. W przypadku autogazu udział VAT zmalał z 19 do 8 proc., akcyzy z 13 do 7 proc., zaś opłaty paliwowej z 4 do 3 proc. – razem 58 groszy na litrze.

Na potrzeby ruchu samochodowego działają w Polsce dwie duże rafinerie i blisko 7,9 tys. stacji paliw.

Motorists support the state budget

In 2022, retail fuel sales totalling PLN 194 billion generated PLN 57 billion worth of revenue for the state budget (value-added tax, fuel surcharge and emission surcharge), what corresponds to more than 11.3 per cent of budgetary revenue.

Faced by soaring crude oil prices and the plummeting value of the Polish Zloty, the government decided to slash fuel taxes in 2022. 21 percent of the EU95 retail price accounted for the excise duty (28 per cent the year before), 8 per cent for value-added tax (versus 19 per cent in 2021), 2 per cent for fuel surcharge (3 per cent the year before), while emission surcharge remained unchanged at 1 percent. Taxes accounted for PLN 2.19 in the price of one litre of fuel on average.

In case of diesel, value-added tax went down from 19 to 8 percent, excise duty decreased from 22 to 15 percent, fuel surcharge from 6 to 5 percent, and the emission surcharge remained stable at 1 per cent, what added an additional PLN 2.1 to the price of one litre of fuel. In case of auto-gas, the share of value-added tax was down from 19 to 8 per cent, excise duty decreased from 13 to 7 per cent of the price, while fuel surcharge shrunk from 4 to 3 per cent, what adds up to PLN 58 per litre altogether.

Cała branża paliwowa zatrudnia ok. 90 tys. osób. Stacje paliw są często rodzinnymi przedsiębiorstwami i tylko z tej działalności utrzymuje się ok. 10 tys. rodzin, czyli 40 tys. osób.

Transport drogowy

W 2022 roku praca przewozowa samochodowych przewoźników pasażerskich była o 55,6 proc. większa niż w 2021 roku. Według danych GUS, w 2022 roku praca przewozowa samochodowego transportu pasażerskiego wyniosła 11,6 mld pasażerokilometrów (18,3 proc. pracy całego transportu). Liczba przewiezionych osób wzrosła w tym samym czasie o 27,2 proc. do niemal 214,5 mln. Z autobusów skorzystało 37,5 proc. podróżnych.

Praca transportu samochodowego w przewozach towarowych sięgnęła 406,9 mld tkm, czyli 81,7 proc. pracy całego transportu. Przewozy ładunków liczone w tonach wyniosły 1,98 mld ton.

Transport samochodowy rzeczy zanotował w 2022 roku według danych GUS 0,8-procentowy spadek pracy przewozowej do 406,9 mld tkm, co dało w całości rynku 81,7 proc. udziału. Przetransportowany tonaż wzrósł o 1,2 proc. do 1,98 mld ton, zapewniając 86,8 proc. udziałów. W 2022 roku branża samochodowego przewozu rzeczy zanotowała 176,8 mld zł przychodów, o 29,7 proc. więcej niż w 2021 roku. Rok wcześniej dynamika sięgała 7,2 proc. Rynek przewozów samochodowych stanowi 91,1 proc. rynku przewozów ładunków. W 2022 roku przychody z tytułu samochodowego transportu pasażerów wzrosły o 31,8 proc. do 11,6 mld zł. Stanowi to 37 proc. rynku przewozów osób. GUS podaje, że wskaźnik rentowności netto wzrósł w 2022 roku do 4,2 proc. z 4,1 proc. w 2021 roku. Dla porównania w 2019 roku wyniósł 3,0 proc.

W samochodowym transporcie drogowym na koniec 2020 roku działało ponad 190 tys. przedsiębiorstw, w tym 111 tys. na wynajem. Branża jest poważnym pracodawcą: zatrudnia ok. 260 tys. kierowców autobusów i 550 tys. kierowców samochodów ciężarowych. Biorąc pod uwagę zatrudnienie w obsługujących transport

Two major oil refining plants and nearly 7,900 gas stations are catering to the needs of Polish motorists. The entire oil industry employs approx. 90,000 people. Most petrol stations are family-owned businesses, and this line of business provides a source of income to around 10,000 families, or 40,000 people.

Road transport

In 2022, transport performance of road passenger carriers was up by 55.6 per cent versus 2021. Initial figures of Statistics Poland reveal that in 2022 transport performance in road passenger transport accounted for 11.6 billion passenger-kilometres (18.3 per cent of total transport). Meanwhile, the number of passengers was up by 27.2 per cent to nearly 214.5 billion people. 37.5 per cent of travellers opted for buses.

Road transport performance in freights accounted for 406.9 billion tons, or 81.7 per cent of total transport. Freight transport stood at 1.98 tons.

Figures of Statistics Poland reveal that in terms of transport performance, freight road transport was down by 0.8 per cent in 2022 to 406.9 billion tkm, what gave it 81.7 per cent in total market. Meanwhile, shipping tons were up by 1.2 per cent to 1.98 billion, what corresponds to 86.8 per cent of share. The sector generated PLN 176.8 billion worth of revenue in 2022, more by 29.7 per cent than in 2021. Its dynamics stood at 7.2 per cent the year before, what accounts for 91.1 per cent of the freight market. In 2022, the passenger carriages market made a rebound and the revenue on passenger road transport grew by 31.8 per cent to PLN 11.6 billion, what accounts for 37 per cent of the passenger market. Statistics Poland also reveals that net profitability ratio went up from 4.1 in 2021 to 4.2 per cent in 2022 versus 3.0 per cent in 2019.

At end-2020, the road transport industry was home to more than 190,000 companies, including 111,000 contract hauliers. The sector is a major employer which provides jobs to approx. 260,000 bus and 550,000 truck drivers. If we add to that employment at forwarding agencies, customs agencies, warehouses, service

drogowy spedycjach, agencjach celnych i magazynach, na stacjach obsługi, w sieci wymiany opon oraz sprzedaży części zamiennych, transport zatrudnia ok. 1 mln osób. Ponieważ zatrudnienie w Polsce ogółem przekroczyło w 2021 roku 16,7 mln osób, w transporcie i pracujących dla niego usługach znalazło utrzymanie ponad 6 proc. zatrudnionych.

Przewozy samochodowe ładunków

Jak wynika z danych GUS, w 2022 roku praca przewozowa transportu samochodowego wyniosła 406,9 mld tkm, o 0,8 proc. mniej niż w 2021 roku, przy tonażu o 1,2 proc. większym niż przewieziony rok wcześniej, wynoszącym 1976,3 mln ton.

W 2022 roku przedsiębiorstwa wykonujące przewozy na wynajem (transport zarobkowy) wykonały 86,7 proc. pracy przewozowej transportu samochodowego (352,8 mld tkm) i przewiozły 59,8 proc. tonażu (1182,6 ton).

Firmy wykonujące przewozy na potrzeby własne (transport gospodarczy) odpowiadał za 40,2 proc. tonażu (793,7 mln ton) oraz za 13,2 proc. pracy przewozowej (54,1 mld tkm).

GUS podaje także, że puste przebiegi stanowiły 29 proc. kilometrażu w transporcie zarobkowym oraz 61,3 proc. w gospodarczym.

Autobusy coraz mniej popularne

Po powolnej odbudowie przewozów pasażerskich w 2021 roku (+5,6%), w 2022 roku odnotowano znaczny wzrost. Jak wynika z danych GUS autobusy przewiozły w 2022 roku 214,4 mln pasażerów, o 27,2 proc. więcej niż rok wcześniej. Praca przewozowa wzrosła o 56 proc. do 11,6 mld paskm.

stations, including tyre replacement stations and spare parts shops supporting road transport, the sector provides employment to around one million people. With total employment level in Poland estimated at well above 16.7 million in 2021, it is fair to say that more than 6 percent of total workforce is engaged in road transport and related sectors.

Road haulage

Data of Statistics Poland reveal that performance in road transport accounted for 406.9 billion tkm in 2022, what marks an decrease by 0.8 per cent versus 2021, with the tonnage higher by 1.2 per cent than the year before, amounting to 1,976.3 million tons.

In 2022, companies engaged in contract haulage were accountable for 86.7 per cent of road transport performance (352.8 billion tkm) and carried 59.8 per cent of freight tons (1,182.6 tons). Companies engaged in-house freight account for 40.2 per cent of freight tons (793.7 million tons) and 13.2 per cent of transport performance (54.1 billion tkm).

Statistics Poland also reveals that empty miles accounted for 29 per cent of mileage in contract haulage and 61.3 per cent in in-house freights.

The fading popularity of buses

After a slow recovery of passenger transport in 2021 (+5.6%), significant growth was recorded in 2022. According to data from the Central Statistical Office, buses carried 214.4 million passengers in 2022, i.e. 27.2 per cent more than the year before. Meanwhile, transport performance was up by 56 per cent to 11.6 billion passenger-kilometres.



Na koniec 2022 roku urzędy wydały 57 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego rzeczy dla 214,4 tys. pojazdów.

At the end of 2022, offices issued 57,000. pieces of permits to perform the occupation of road haulage operator for 214.4 thousand vehicles.

Pasażerskie przewozy samochodowe zdobyły 37,5 proc. przewozów liczonych w liczbie pasażerów oraz 18,3 proc. liczonych w pracy przewozowej.

W międzynarodowych przewozach autobusowych liczba pasażerów wzrosła do 3,0 mln (wzrost o 33 proc.), zaś liczba pasażerokilometrów wzrosła do 4 mld pasażerokilometrów (o 192,7 proc.). Średni dystans przekroczył tysiąc kilometrów i był niemal 2 razy mniejszy niż w przewozach lotniczych.

Słabe wyniki w przewozach krajowych zmusiły operatorów autobusowych do dostosowania oferty – w 2022 roku liczba linii krajowych po raz kolejny zmniejszyła się, tym razem jednak, nieznacznie, o 0,5 proc. do 9 262. W 2021 roku liczba linii zmalała o 9,2 proc. Ich długość wynosiła na koniec 2022 roku 394,4 tys. km, to jest o 1,1 proc. mniej niż rok wcześniej.

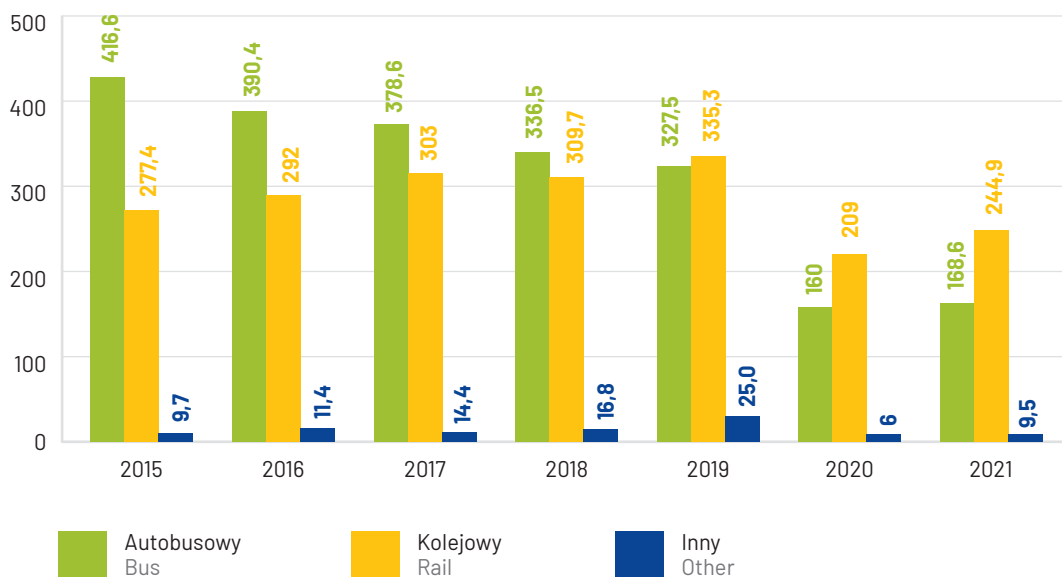
Redukcja w 2021 roku wyniosła 13,9 proc. Z kolei w komunikacji międzynarodowej liczba linii autobusowych wzrosła w 2022 roku o 8,7 proc. do 100, jednak ich długość zmniejszyła się o 7,9 proc. do 86,1 tys. km. Rok wcześniej liczba linii zmalała o 11,5 proc. a ich długość o 13,9 proc.

Passenger road carriages accounted for 37.5 per cent of carriages in terms of the number of passengers and for 18.3 per cent in terms of transport performance. The number of passengers in international bus carriages was up to 3.0 million (increase by 33 per cent), while the number of passenger-kilometres increased to 4 billion passenger-kilometres (by 192.7 per cent). The average distance exceeded 1,000 km and was almost twice shorter than the figure for air freight.

Poor performance in domestic carriages forced bus operators to adapt their range accordingly. In 2022, the number of domestic bus lines contracted once again, this time slightly by 0.5 per cent to 9,262. In 2021, the number of bus lines went down by 9.2 per cent. At end-2022, their length stood at 394,400 km, or shrunk by 1.1 per cent year-to-year. In 2021, it was reduced by 13.9 per cent.

Meanwhile, in 2022, the number of bus connections in international passenger transport was up by 8.7 per cent to 100, while their length contracted by 7.9 per cent to 86,100 km. A year earlier, the number of lines was down by 11.5 per cent and their length by 13.9 per cent.

Przewozy pasażerów komunikacją publiczną w Polsce, bez komunikacji miejskiej [mln osób] Passenger traffic with public carriers, without urban transport [million persons]



Źródło: GUS
Source: GUS

W krajowym przewozie osób samorządy wydały na koniec 2022 roku 6,5 tys. zezwoleń na przewozy autobusowe dla 52 tys. pojazdów. Organy wydały także 12,2 tys. zezwoleń na przewozy regularne (blisko 3 tys. mniej niż dwa lata wcześniej) oraz 55,5 tys. wypisów (14 tys. mniej niż w 2020 roku), co odpowiada liczbie używanych w tych przewozach autobusów.

Urzędy wydały także 3,0 tys. zezwoleń na przewozy regularne specjalne (0,4 tys. mniej niż dwa lata wcześniej) z 13,8 tys. wypisów z tych zezwoleń – o ponad 1,5 tys. mniej niż dwa lata wcześniej.

Do tego urzędy wydały 0,8 tys. zezwoleń na krajowe przewozy osób na potrzeby własne i 1,6 tys. wypisów z tych zezwoleń (podobnie do poprzednich lat).

Liczba wydanych licencji na przewóz osób taksówką wyniosła na koniec 2022 roku 38,5 tys., o ponad 30 tys. mniej niż dwa lata wcześniej.

Samochody są także ważnym środkiem transportu miejskiego. Także w tym przypadku praca przewoźnika zanotowała odbicie po pandemicznych ograniczeniach. Pojazdy komunikacji miejskiej przewiozły w 2021 roku 2,5 mld pasażerów, o 8 proc. więcej niż rok wcześniej. Autobusy wykonały 700,3 mln wozokilometrów, o 0,9 proc. więcej niż rok wcześniej.

Zakłady transportu dysponowały 12,3 tys. autobusów, w tym 1894 autobusami z napędem alternatywnym (o 26,9 proc. więcej niż rok wcześniej). Przebiegi autobusów na paliwo alternatywne wyniosły 104,5 mln wozokilometrów, o 28,1 proc. więcej niż rok wcześniej.

Łączna liczba miejsc w autobusach wyniosła 1,3 mln (tramwaje miały niecałe 0,5 mln miejsc). 11,6 tys. autobusów miejskich przystosowanych jest do przewozu niepełnosprawnych. Komunikacja miejska dysponowała w 2021 roku liniami autobusowymi o łącznej długości 56,9 tys. km, o blisko 4 proc. dłuższymi w stosunku do 2020 roku.

At end-2022 (the latest data available), local authorities issued 6,500 licences for bus transport operations for 52,000 vehicles. The authorities also issued 12,200 licences for scheduled domestic transport operations (nearly 3 thousand less than two years earlier) and 55,500 excerpts (14,000 less than in 2020), what corresponds to the number of buses operated to provide such carriages.

Meanwhile, transport departments issued 3,000 licences for special transport operations (400 less than the year before) produced based on 13,800 excerpts from these permits, which means a decrease of 1,500 compared to those from two years earlier. In addition, authorities issued 800 licenses for domestic passenger operations for the carrier's own use and 1,600 excerpts from these permits (the same figure like for previous years). The number of licenses issued to cab drivers stood at 38,500 at end-2022 and was up by 30,000 versus these from two years earlier.

Motor vehicles are the backbone of municipal transport. After the abolition of pandemic restrictions, a significant rebound in transport performance was also visible in this segment. Municipal transport vehicles carried 2.5 billion passengers, or 8 per cent more year-to-year. In 2021, buses performed 700.3 million bus-kilometres, i.e. more by 0.9 per cent than the year before.

Transport companies had a fleet of 12,300 buses, including 1,894 fitted with an alternative drive (up by 26.9 per cent than the year before). Buses powered with alternative drives clocked in 104.5 million vehicle-km, a figure higher by 28.1 per cent compared to the mileage for the previous year.

Total number of bus seats stood at 1.3 million (trams had less than 0.5 million seats). 11,600 city buses are available for passengers with special needs. In 2021, municipal transport operated buses on routes with the combined length of 56,900 km, which were longer by nearly 4 per cent versus 2020.

Polska na pierwszym miejscu w przewozach międzynarodowych

Dane GUS wskazują, że w przewozach krajowych praca wzrosła o 8,8 proc. do 133,7 mld tkm, zaś w międzynarodowym do 245,1 mld tkm, co oznacza 6-procentowy wzrost.

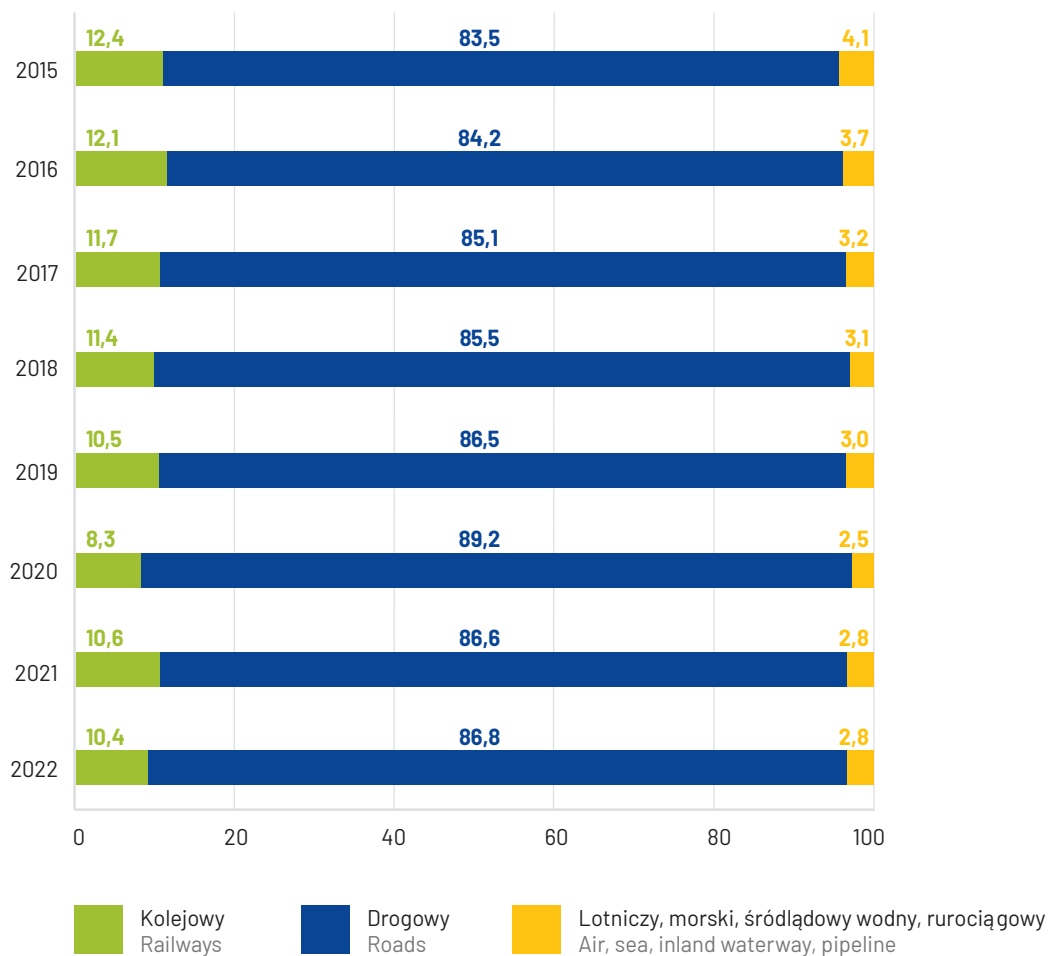
Eurostat wylicza, że w 2021 roku polscy przewoźnicy utrzymali trzeci rok z rzędu przewagę nad niemieckimi przewoźnikami, których praca przewozowa sięgnęła 307,3 mld tkm. Na trzeciej pozycji znaleźli się przewoźnicy hiszpańscy z wynikiem 270,2 mld tkm.

Poland tops the chart of international carriages

Figures of Statistics Poland reveal that performance in domestic carriages was up by 8.8 per cent to 133.7 billion tkm, and to 245.1 billion tkm in international carriages, what marks a 6 percentage growth.

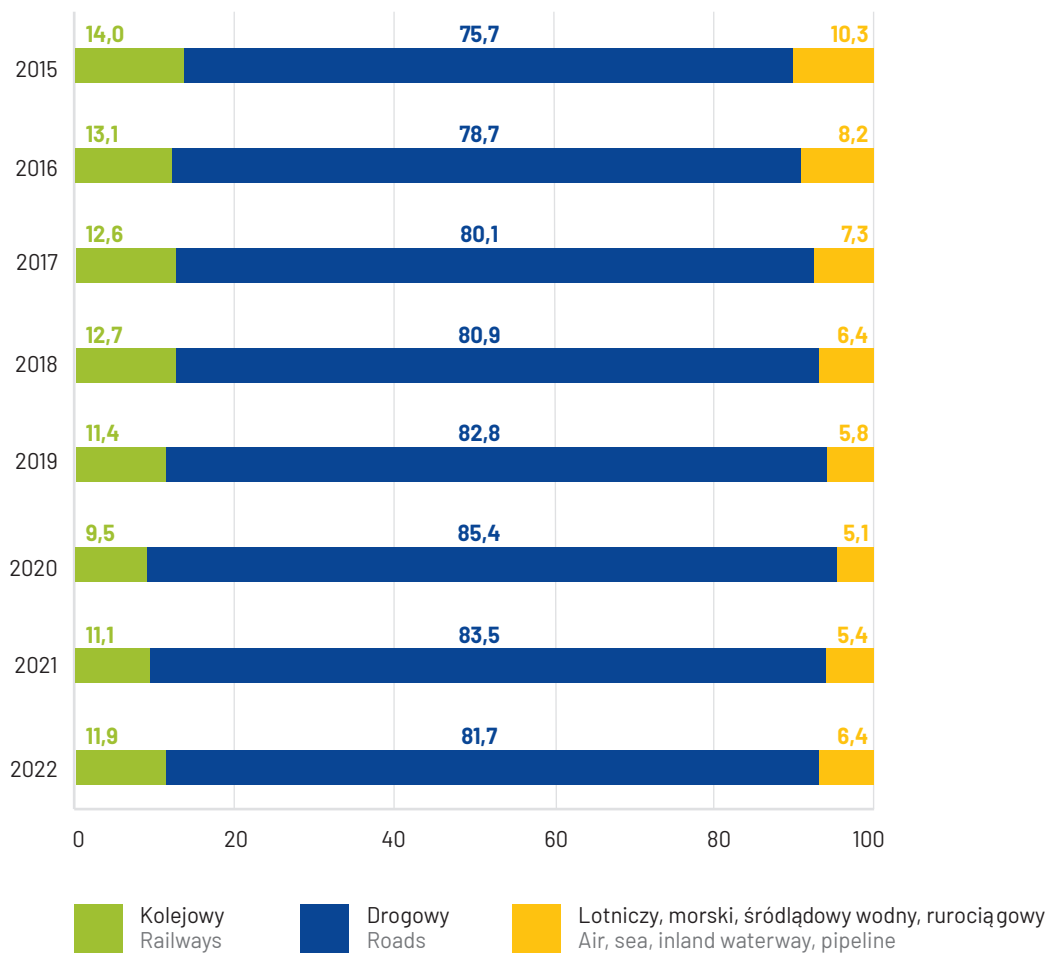
For the third year running they managed to outperform German carriers whose transport performance stood at 307.3 billion tkm. Ranking third were Spanish carriers with 270.2 billion tkm.

Struktura przewozów ładunków w Polsce według tonażu [%] Structure of goods transport [in %]



Źródło: GUS
Source: CSO

Struktura przewozów ładunków w Polsce według tonokilometrów [%]
Structure of transport [in %]



Źródło: GUS
Source: CSO

Przewozy międzynarodowe dzielą się na dwustronne (w których polscy przewoźnicy wykonali pracę przewozową 145,6 mld tkm) przetrzuty (cross-trade, praca 74,4 mld tkm) oraz kabotaż (24,9 mld tkm).

W 2022 roku liczba firm wykonujących przewozy międzynarodowe ładunków wzrosła do 44 499, czyli o 17,5 proc. Rok wcześniej tempo wzrostu wyniosło 3,7 proc., wynika z danych Biura ds. Transportu Międzynarodowego. Powodem tak dużego wzrostu jest przerejestrowanie do Polski firm z Ukrainy, a w mniejszym stopniu z Białorusi i Litwy.

International carriages include bilateral carriages (Polish carriers declared 145.6 billion tkm worth of performance), cross-trade (74.4 billion tkm), and cabotage (24.9 billion tkm).

In 2022, the number of operators engaged in international cargo freights went up to 44,499, or by 17.5 per cent. The growth rate stood at 3.7 the year before, reveal figures of the Office for International Transport. Such dramatic growth was triggered by registration of Ukrainian companies in Poland, and to a smaller extent, of operators from Belarus and Lithuania.

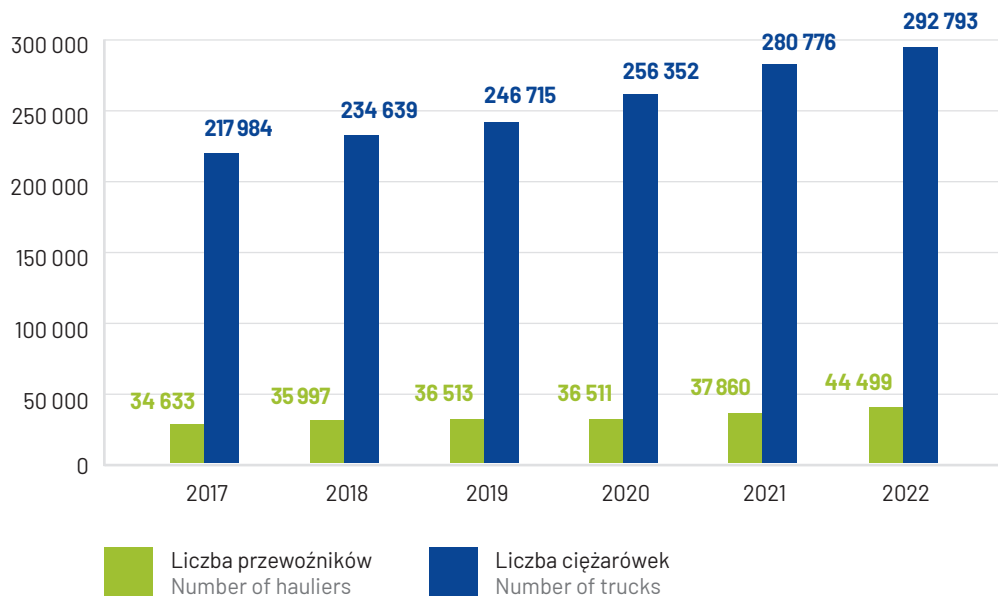
Liczba zarejestrowanych w Polsce firm i samochodów wykonujących publiczny transport krajowy, stan na koniec roku [000] / Number of registered Polish common carriers and vehicles in domestic road transport, at the end of the year [000]

	2015	2016	2017	2018	2020	2022
Liczba firm przewożących ładunki Number of freight carriers	61,9	62,6	63,1	63,4	58,3	57,0
Liczba samochodów ciężarowych Number of trucks	214,2	220,0	225,0	231,0	219,1	214,4
Liczba firm autobusowych Number of bus companies	8,0	8,0	8,0	8,0	6,5	6,5
Liczba autobusów Number of buses	62,8	63,6	64,0	64,1	55,3	52,0



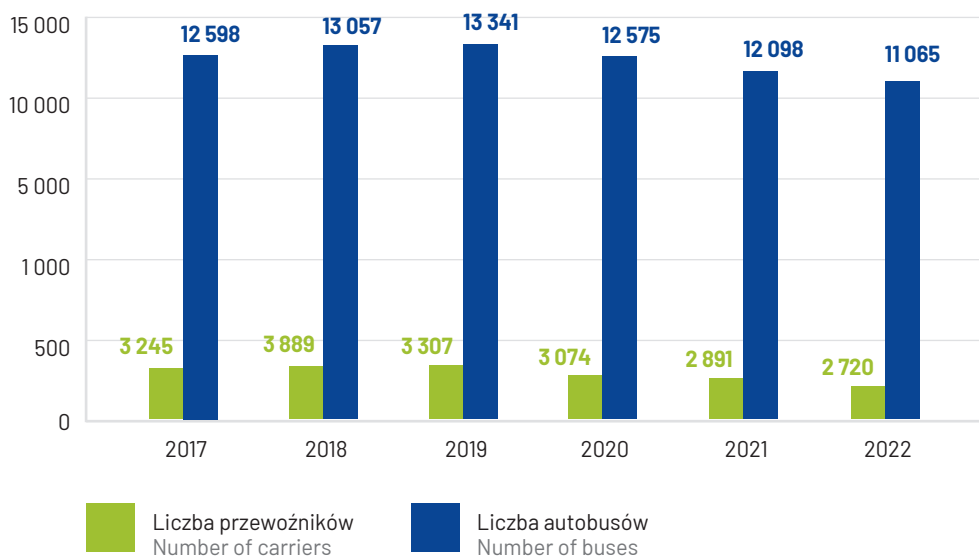
Źródło: Ministerstwo Infrastruktury
Source: Ministry of Infrastructure

Przewoźnicy międzynarodowi ładunków oraz liczba ciężarówek, stan na koniec roku
International hauliers and the HCV fleet at year-end



Źródło: BTM
Source: BTM

Przewoźnicy międzynarodowi osób oraz liczba autobusów, stan na koniec roku
International passenger carriers and fleet size at year-end



Źródło: BTM
Source: BTM

W 2022 roku liczba wypisów sięgnęła 292,8 tys. i była o 4,3 proc. większa niż rok wcześniej (w 2021 roku dynamika przyrostu wyniosła 9,5 proc.), zaś przeciętna flota liczyła niecałe 6,6 samochodu ciężarowego, gdy w 2021 roku wskaźnik wyniósł 7,4. Napływ nowych firm zahamował koncentrację branży.

Najmniejsze przedsiębiorstwa, mające na koniec 2022 roku od 1 do 4 samochodów ciężarowych, dysponowały flotą blisko 49,3 tys. pojazdów o 0,6 proc. więcej niż rok wcześniej. Największe przedsiębiorstwa (liczące ponad 100 samochodów) miały 49,4 tys. samochodów, o 7,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Ich udział w całości parku wyniósł 16,9 proc., o 0,5 punktu proc. więcej niż w 2021 roku.

Pomimo kłopotów z dostawami taboru, przewoźnicy odmładzają park samochodowy. Najnowsze pojazdy ciężarowe z silnikami Euro VI stanowiły 71,4 proc. floty, gdy rok wcześniej ich udział sięgał 64,3 proc. Udział poprzednio najpopularniejszych samochodów z silnikami Euro III zmalał do 3,5 proc.

In 2022, the number of excerpts stood at 292,800 and was higher by 4.3 per cent than the year before (in 2021, growth dynamics stood at 9.5 per cent), while an average fleet accounted for 6.6 HCVs versus 7.4 in 2021. Influx of new players put consolidation of the sector to a halt.

The smallest companies which had from one to four trucks at end-2022, had a fleet of nearly 49,300 vehicle, or 0.6 per cent more year-to-year. The biggest companies (with a fleet of 100 vehicles) had 49,400 vehicles, or 7.4 per cent more than the year before. Their share in total fleet accounted for 16.9 per cent and was up by 0.5 percentage points versus 2021.

Despite issues with vehicle supplies, carriers are renewing their fleets. The latest trucks fitted with Euro 6 compliant power units accounted for 71.4 per cent of the fleet, while their share stood at 64.3 per cent the year before. Meanwhile, the share of once popular trucks powered by Euro 3 engines dwindled to 3.5 per cent.



Infrastruktura na rzecz zeroemisyjnej mobilności – stan na 2022/2023 r.

Zero emission mobility infrastructure – the situation in 2022/2023

1) Fit for 55 – droga do pełnej elektromobilności

W roku 2022 i 2023 kontynuowano prace nad realizacją ogłoszonych kamieni milowych Europejskiego Zielonego Ładu, m.in. redukcji emisji CO₂ netto do 55% w 2030 roku względem poziomu z 1990 roku, oraz w dalszej perspektywie roku 2050 do całkowitej eliminacji emisji gazów cieplarnianych.

1) Fit for 55 – the road to full electromobility

2022 and 2023 the work on achieving the milestones announced in connection with the European Green Deal was continued, including the reduction of net CO₂ emissions to 55% by 2030 in comparison with 1990 levels, and the complete elimination of greenhouse gas emissions by 2050.

Komisja Europejska opracowała pakiet legislacyjny „Fit for 55” oraz przygotowała pierwsze rozporządzenia implementujące rozwiązania na drodze do wyznaczonych celów redukcji emisji.

Zapewnienie pełnej interoperacyjności infrastruktury dla pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym na obszarze całej UE oraz ograniczenie produkcji pojazdów spalinowych to główne zadania „Fit for 55” z punktu widzenia branży motoryzacyjnej. Środkiem do ich realizacji ma stać się zaostrenie norm emisji dla nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu oraz nałożenie na państwa członkowskie obowiązków w zakresie przyspieszenia budowy szerokiej infrastruktury paliw alternatywnych.

W dniu 19 kwietnia 2023 roku na poziomie Unii Europejskiej Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej uchwaliły Rozporządzenie 2023/851 w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii („**Rozporządzenie UE o emisjach CO₂**”). Ustalony docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów od 2035 r. w praktyce uniemożliwi rejestrację nowych pojazdów z napędem emitującym CO₂ (spalinowym) od 2035 roku. Wprowadzone odstępstwa od tej zasady dotyczą jedynie drobnych producentów tj. odpowiedzialnych za produkcję od 1 tys. do 10 tys. pojazdów rocznie. Zwolnienia od tego ograniczenia mają przysługiwać produkującym mniej niż 1 tys. pojazdów rocznie.

Rozporządzenie UE o emisjach CO₂ formalnie weszło w życie 15 maja 2023 roku i zgodnie z zasadą bezpośredniego skutku rozporządzeń ma bezpośrednie zastosowanie także w Polsce. To oznacza, że Państwo Polskie oraz każde inne państwo członkowskie UE będzie musiało stosować postanowienia Rozporządzenia UE o emisjach CO₂ bez obowiązku implementacji zawartych tam przepisów.

Na etapie prac nad Rozporządzeniem UE o emisjach CO₂ projektowi formalnie sprzeciwiła się Polska a wstrzymały się z jego poparciem Bułgaria, Rumunia oraz Włochy. Nie przeszkodziło to jednak uchwaleniu projektu. Na ostatnim etapie procedowania Komisja Europejska zgodziła się w ramach okresowego przeglądu środków

The European Commission developed the ‘Fit for 55’ legislative package. First adopted Regulations envisage concrete solutions to achieve the emission reduction targets.

As regards the automotive industry, the main objectives of the ‘Fit for 55’ are to ensure full interoperability of infrastructure for alternative fuel vehicles across the EU and to limit the production of combustion vehicles. These are to be achieved by tightening emission standards for new vehicles placed on the market and by imposing obligations on Member States to accelerate the construction of an extensive alternative fuel infrastructure.

On 19 April 2023, the European Parliament and the Council of the European Union passed Regulation (EU) 2023/851 of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 with regard to strengthening CO₂ emission standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, in line with the Union’s more ambitious climate targets (**the “EU CO₂ Regulation”**). The established emissions target for EU vehicles from 2035 will effectively prevent the registration of new CO₂-emitting (internal combustion) vehicles from 2035. The introduced departures from this rule apply solely to small-scale manufacturers (i.e. those responsible for producing between 1,000 and 10,000 vehicles per year). Complete exceptions from this restriction are to be granted to manufacturers which produce fewer than 1,000 vehicles per year.

The EU Regulation on CO₂ emissions formally entered into force on 15 May 2023. EU Regulations are directly applicable in all EU member states, so Poland will be obliged to apply the Regulation without needing to adopt domestic legislation to implement it.

During legislative works on the EU Regulation on CO₂ emissions, the project was formally opposed by Poland and support was withheld by Bulgaria, Romania and Italy. However, this did not prevent the Regulation being adopted. At the final stage of the procedure, the European Commission agreed, as part of its periodic

mających na celu ułatwienia sprawiedliwej transformacji uwzględnić również możliwość wykorzystania paliw syntetycznych (e-fuels), a więc paliw używanych w silnikach spalinyowych, będących neutralnymi dla klimatu. Technologia tych paliw jest jeszcze na wczesnym etapie rozwoju. Komisja Europejska zapowiedziała prace nad rozporządzeniem regulującym ten rodzaj paliw w 2024 roku.

W roku 2022 trwały także zaawansowane prace legislacyjne dotyczące zobowiązania państw członkowskich UE zobowiązane do zapewnienia ogólnodostępnych stacji ładowania proporcjonalnie do ilości sprzedawanych samochodów elektrycznych (uregulowanych w projekcie tzw. Rozporządzenia AFIR¹ uchylającej Dyrektywę AFID).

Jest to istotne o tyle, że dotychczas Komisja Europejska w Dyrektywie AFID wytyczyła jedynie minimalne pewne ramy mające przyspieszyć rozwój paliw alternatywnych, w tym elektromobilności oraz ustandaryzować urządzenia stosowane na terytorium wspólnoty. Każde Państwo mogło wprowadzić jednak własną dynamikę inwestycji, wprowadzania zmian oraz zastosować własne środki prawne służące realizacji celów Dyrektywy AFID (np. Ustawa o Elektromobilności). Zmiana koncepcji i zastąpienie dyrektywy rozporządzeniem nie pozostawi państwom członkowskim marginesu swobody. Postanowienia Rozporządzenia AFID w ramach pakietu Fit for 55 wejdą automatycznie do krajowego porządku prawnego. Głównym celem Komisji Europejskiej jest stworzenie kompleksowej geograficznie sieci infrastruktury ładowania i tankowania, aby w pełni umożliwić powszechne wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych we wszystkich rodzajach transportu oraz przyspieszyć realizację celów klimatycznych, w tym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 o co najmniej 55 % w stosunku do poziomu z 1990 r.

Obecnie trwają zaawansowane prace nad przygotowaniem finalnej wersji projektu Rozporządzenia AFIR. Eurodeputowani uzgodnili w negocjacjach ze Szwedzką Prezydencją w Komisji Europejskiej porozumienie, które wyznaczy cele wprowadzone do Rozporządzenia AFIR². Najważniejsze z nich to cel flotowy zapewnienia mocy do ładowania pojazdów oraz cel nakazujący budowę stacji ładowania w określonej odległości.

review of measures to facilitate a just transition, to also permit the use of synthetic fuels (e-fuels), namely fuels used in internal combustion engines that are climate-neutral. The technology for such fuels is still at an early stage of development. The European Commission has announced that works on a regulation to regulate such fuel will begin in 2024.

In 2022 advanced legislative works also continued aimed at obliging EU Member States to provide publicly-accessible charging stations to a level which is proportionate to the number of electric cars sold which were established in the draft of the so-called AFIR Regulation repealing the AFID Directive¹.

This is significant because, to date, the European Commission in the AFID Directive has only outlined a minimum certain framework to accelerate the development of alternative fuels, including electromobility, and to standardize the equipment used within the EU. However, each country could introduce its own dynamics of investment, introduction of changes and apply its own legal measures to achieve the objectives of the AFID Directive (e.g., the Electromobility Act). Changing the concept and replacing the Directive with a Regulation would leave no margin of discretion for Member States. The provisions of the AFID Regulation under the Fit for 55 package will automatically enter the national legal system. The European Commission's main goal is to create a geographically comprehensive network of charging and refuelling infrastructure to fully enable the widespread use of low- and zero-emission vehicles in all modes of transport and to accelerate the achievement of climate goals, including a reduction in greenhouse gas emissions by at least 55% from 1990 levels by 2030.

Work is well under way to prepare the final version of the draft AFIR Regulation. MEPs have agreed in negotiations with the Swedish Presidency at the European Commission to a deal that will set the targets introduced in the AFIR Regulation². The most important of these are goals to provide power to charge vehicles and to ensure the construction of charging stations at certain locations.

Cele ramowe w zakresie infrastruktury ładowania

Framework targets for charging infrastructure

Cel flotowy zapewnienia mocy ładowania

Vehicle power target

Porozumienie wyznacza cel flotowy, zgodnie z nim każde państwo członkowskie powinno zapewnić 1,3 kW mocy w ogólnodostępnych stacjach ładowania na każdy elektryczny samochód osobowy i dostawczy oraz 0,8 kW na każdy pojazd hybrydowy zarejestrowany w tym kraju. Kiedy elektryczne samochody osobowe oraz dostawcze osiągną pułap 15% udziału w parku samochodów państwo może zwrócić się do Komisji Europejskiej o załagodzenie bądź całkowite zniesienie obowiązku w stosunku do tego konkretnego państwa.

The agreement sets a target for each member state to provide 1.3 kW of power at publicly available charging stations for each electric car and van and 0.8 kW for each hybrid vehicle registered in that country. When electric cars and vans reach 15 percent of the total number of its registered vehicles, a country can ask the European Commission to relax or completely abolish the obligation for that particular country.

Cel rozmieszczenia stacji ładowania

The purpose of deploying charging stations

Dodatkowo planuje się wprowadzenie celu rozmieszczenia stacji ładowania:

Additionally, plans exist to introduce a target for the location of charging stations:

SAMOCHODY OSOBOWE I DOSTAWCZE:

- rozmieszczenie stacji ładowania co 60 km wzdłuż bazowe sieci dróg TEN-T do końca 2025 roku – łączna moc ładowarek o mocy co najmniej 400 kW (zwiększona do 600kW do końca 2027 roku);
- rozmieszczenie stacji ładowania co 60 km wzdłuż 50% kompleksowej sieci dróg TEN-T do końca 2027 roku – łączna moc ładowarek o mocy co najmniej 300 kW (zwiększona do 600kW do końca 2035 roku);
- rozmieszczenie stacji ładowania co 60 km wzdłuż 100% kompleksowej sieci dróg TEN-T do końca 2030 roku kW (zwiększona do 600kW do końca 2035 roku).

CARS AND VANS:

- Charging stations should be located at least every 60 kilometres along the core TEN-T road network by the end of 2025, providing a total charger capacity of at least 400 kW (increased to 600kW by the end of 2027);
- Charging stations should be located at least every 60 km along 50% of the TEN-T comprehensive road network by the end of 2027, providing a total charger capacity of at least 300 kW (increased to 600kW by the end of 2035);
- Charging stations should be located at least every 60 km along 100% of the TEN-T comprehensive road network by the end of 2030 kW (increased to 600kW by the end of 2035).

CIĘŻARÓWKI I AUTOBUSY:

- rozmieszczenie stref ładowania o łącznej mocy ładowarek 900 kW w węzłach miejskich do końca 2025 roku;
- rozmieszczenie stacji ładowania dla ciężarówek i autobusów co 120 km na 15% dróg TEN-T do końca 2025 roku – łączna moc ładowarek ma wynieść co najmniej 1400 kW;
- rozmieszczenie stacji ładowania dla ciężarówek i autobusów co 120 km na 50% dróg TEN-T do końca roku 2027 roku – (łączna moc ładowarek ma wynieść co najmniej 1400 kW w sieci kompleksowej dróg TEN-T, a 2800 kW w sieci bazowej);

TRUCKS AND BUSES:

- Charging zones with a total capacity of 900 kW chargers should be located in urban hubs by the end of 2025;
- Charging stations for trucks and buses should be located at least every 120 km on 15% of TEN-T roads by the end of 2025, providing an expected total capacity of at least 1,400 kW;
- Charging stations for trucks and buses should be located at least every 120 km on 50% of TEN-T roads by the end of 2027, providing a total capacity of at least 1,400 kW on the TEN-T comprehensive road network, and 2,800 kW on the core network);

- rozmieszczenie stacji ładowania dla ciężarówek i autobusów co 60 km na bazowej sieci dróg TEN-T do końca roku 2030 roku – łączna moc ładowarek ma wynieść co najmniej 3600 kW;
- rozmieszczenie stacji ładowania dla ciężarówek i autobusów co 100 km na kompleksowej sieci dróg TEN-T do końca roku 2030 roku – łączna moc ładowarek ma wynieść co najmniej 1500 kW;
- rozmieszczenie stacji tankowania wodoru co 200 km wzdłuż dróg TEN-T do końca 2030 roku
- rozmieszczenie stref ładowania o łącznej mocy ładowarek 1800 kW w węzłach miejskich do końca 2030 roku;
- rozmieszczenie po jednej stacji tankowania w węzłach miejskich do końca 2030 roku
- uruchomienie po 2 ładowarek uzupełniających dla transportu ciężkiego na bezpiecznych parkingach do 2028 roku.
- Charging stations for trucks and buses should be located at least every 60 km on the TEN-T core road network by the end of 2030, providing a total expected capacity of at least 3,600 kW;
- Charging stations for trucks and buses should be located at least every 100 km on the TEN-T comprehensive road network by the end of 2030, providing an expected total capacity of at least 1,500 kW;
- Hydrogen refuelling stations should be located at least every 200 km along TEN-T roads by the end of 2030
- Charging zones with a total charger capacity of 1,800 kW should be located in urban hubs by the end of 2030;
- At least one refuelling station should be located in each urban hub by the end of 2030
- 2 complementary chargers should be available for heavy transport at each secure parking lot by 2028

Dodatkowo, w odpowiedzi na potrzebę zmniejszenia uzależnienia Unii Europejskiej od dostaw gazu, ropy naftowej oraz węgla z kierunku wschodniego, Komisja Europejska 18 maja 2022 r. przedstawiła plan REPowerEU. Proponowanym dodatkowym rozwiązaniem w zakresie poprawy efektywności energetycznej i przejścia na pojazdy bezemisyjne jest nałożenie obowiązku udziału pojazdów o zerowej emisji w publicznych i firmowych flotach samochodowych. Komisja zapowiedziała maksymalne przyspieszenie prac nad zmianami w obszarze paliw alternatywnych oraz innych regulacji związanych z transportem, wspierających ekologiczną mobilność.

Na sfinansowanie programu REPowerEU przewidziano finansowanie w wysokości niemal 300 mld EUR z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Elektromobilność stała się również jednym ze strategicznych priorytetów wskazywanych w Polityce energetycznej Polski do 2040 r. PEP2040 zakłada przede wszystkim rozbudowę infrastruktury. Istotnym elementem służącym zwiększeniu liczby stacji ładowania jest rozwój mechanizmów zarządzania popytem, inteligentnych sieci, cyberbezpieczeństwa systemów oraz najważniejsze obecnie wyzwanie dla tempa rozwoju elektromobilności – zwiększanie przepustowości sieci dystrybucyjnych. Wykonanie wymienionych założeń usprawni podłączanie oraz obsługę stacji ładowania.

Moreover, given the need to reduce the European Union's dependency on gas, oil and coal supplies from the East, on 18 May 2022 the European Commission presented the REPowerEU plan. It also proposes an obligation to have a minimum proportion of zero-emission vehicles in public and company car fleets as part of the solution to improve energy efficiency and ensure the transition to zero-emission vehicles. The Commission has announced that it will, as much as possible, accelerate its work on reforming the law governing alternative fuels and other transport-related laws which support ecological mobility.

For REPowerEU programme financing of almost EUR 300 B was earmarked from the European Recovery and Resilience Facility.

Electromobility has also become a strategic priority of Poland's Energy Policy to 2040 ("PEP 2040"). PEP 2040 places primary emphasis on constructing necessary infrastructure. An important way to increase the number of charging stations is to develop mechanisms for managing demand, smart grids, cyber-security systems and – the most important challenge to accelerating electromobility development – increasing the capacity of distribution networks. Implementing these assumptions will improve the connectivity and operability of charging stations. Implementing smart charging

Wdrożenie inteligentnej infrastruktury ładowania ma także zwiększyć zdolność magazynowania energii i spowodować uelastycznienie całego systemu. Specjalna agencja unijna obejmie nadzór nad spójnością i standaryzacją rozwiązań w zakresie projektowanej infrastruktury na terytorium całej Unii.

2) Infrastruktura ładowania i tankowania paliw alternatywnych w Polsce – zmiany regulacji prawnych

Obowiązująca od 2018 r. ustawa o elektromobilności, zaimplementowała do krajowego porządku prawnego Dyrektywę o rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, wprowadziła szereg obowiązków związanych m.in. z zapewnieniem dostatecznej liczby punktów ładowania energią elektryczną oraz obowiązku po stronie operatorów systemu dystrybucyjnego gazowego opracowania planu budowy stacji tankowania gazu ziemnego CNG i LNG.

Utrudnienia formalne w rozwoju elektromobilności

Dotychczasowe doświadczenia we wprowadzaniu rozwiązań na rzecz niskoemisyjnej mobilności ujawniły trudności w realizacji ambitnych planów. Zgodnie z Krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych z 2017 r., z końcem 2020 r. po polskich drogach miało poruszać się 50 tys. „elektryków” ładowanych za pomocą 6 tys. publicznie dostępnych punktów ładowania o normalnej mocy i 400 publicznie dostępnych punktów o dużej mocy. Docelowo rząd zapowiadał, że do 2025 r. po polskie drogi ma wyjechać nawet milion pojazdów elektrycznych. Zwiększeniu miała ulec liczba pojazdów w segmencie ciężarówek i autobusów tankowanych CNG i LNG.

W ciągu minionych dwóch lat tempo budowy stacji i punktów ładowania oraz tankowania paliw alternatywnych w przestrzeni publicznej było niższe od zakładanego. Było to spowodowane m.in. późnym wprowadzeniem rozporządzeń wykonawczych w sprawie wymagań technicznych dla stacji i punktów ładowania w transporcie publicznym, czy określenia mocy przyłączeniowej dla deweloperów na potrzeby zabezpieczania punktów ładowania w budynkach. Pojawiły się także problemy

infrastruktury will also increase energy storage capacity, making the entire system more flexible. A special EU agency will supervise the coherence and standardisation of solutions regarding designed infrastructure within the EU as a whole.

2) Alternative fuel charging and refuelling infrastructure in Poland – reforming the current law

Poland's Electromobility Act entered into force in 2018. It implements the EU's Directive on the deployment of alternative fuels infrastructure. It created numerous obligations, including the duty to provide a sufficient number of electricity charging points and the duty of gas distribution system operators to develop a plan to construct CNG and LNG refuelling stations.

Formal impediments to electromobility development

Previous experience shows that it is difficult to implement ambitious plans to achieve low-carbon mobility. Poland's 2017 National Policy Framework for the Development of Alternative Fuels Infrastructure envisaged that, by the end of 2020, at least 50,000 electric vehicles would be on Polish roads, charged by 6,000 publicly-accessible standard-power charging points and 400 publicly-accessible high-power points. The Polish government even announced that, by 2025, one million electric vehicles would be on Polish roads. The number of CNG and LNG-fuelled trucks and buses was also expected to increase.

In the past two years, the pace of constructing publicly-accessible stations and charging/ refuelling points for alternative fuels has been slower than anticipated. This was, among other reasons, due to delays in adopting implementing regulations to govern the technical requirements of stations and charging points used in public transport, or to specify the connection power which developers must provide to charging points in newly-constructed buildings. Problems also existed

z dostosowywaniem sieci elektroenergetycznych oraz niedopasowaniem taryf, czy ofert sprzedaży energii do oczekiwań operatorów. W konsekwencji inwestowanie w stacje ładowania okazało się nierentowne. Stacje tankowania wodoru nie zostały w ogóle wprowadzone do Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i w związku z tym w ostatnich latach nie poczyniono żadnych nakładów na ten rodzaj infrastruktury.

Obecnie sytuacja w zakresie infrastruktury ładowania stopniowo ulega poprawie. Pod koniec kwietnia 2022 r. liczba wszystkich ogólnodostępnych punktów ładowania wyniosła 4 217 (wzrost o 223%), a punktów ładowania o dużej mocy 1223 (wzrost o 166% vs. 2019 r.)³.

Zmiany w Ustawie o elektromobilności

Przyczyniły się do tego prace nad nowelizacją ustawy o elektromobilności, która doprecyzowała ramy prawne w zakresie rozdzielania stacji od punktów ładowania oraz wyjęcie spod obowiązków opiniowania i odbioru przez Urząd Dozoru Technicznego stacji realizowanych na potrzeby indywidualne, a także w celach naukowo-badawczych lub demonstracyjnych⁴.

Nowelizacja wprowadziła także ułatwienia w uzyskiwaniu zgody na instalację punktu ładowania w parkingach wielostanowiskowych we wspólnotach lub spółdzielniach mieszkaniowych, uniemożliwiając zarządcom budynków blokowanie instalacji stacji ładowania przez mieszkańców. Uproszczono również procedury planowania i projektowania punktów ładowania. Na deweloperów nałożono obowiązek zapewnienia odpowiedniej mocy przyłączeniowej dla nowobudowanych lub remontowanych budynków.

Strefy czystego transportu

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu z zakazem wjazdu pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi. Wyjątkowo zakazem nie objęto samochodów napędzanych gazem ziemny. Wprowadzanie surowszych ograniczeń powierzono gminom. W okresie 3 lat od utworzenia stref możliwy będzie wjazd do strefy za opłatą, która w całości zasili budżet zakupu nieemisyjnych środków transportu publicznego.

with regards to updating power networks and dealing with tariffs and energy prices which failed to meet operators' expectations. Consequently, investment in charging stations proved to be unprofitable. Hydrogen filling stations did not feature at all in the National Policy Framework for the Development of an Alternative Fuel Infrastructure, which has meant that investments in such infrastructure have been non-existent in recent years.

The situation regarding charging infrastructure is now gradually improving. At the end of April 2022, there were 4,217 publicly-available charging points (an increase of 223% from 2019) and 1,223 high-powered charging points (an increase of 166% from 2019)³.

Reforming the Electromobility Act

These improvements were enabled partly by reforms to the Electromobility Act, which clarified the legal framework for separating stations from charging points and exempting stations intended for private use (and those used for scientific research or demonstration purposes) from the duty to acquire the approval of Poland's Office of Technical Inspection⁴.

The reforms also made it easier to obtain permission to install charging points in multi-storey car parks, housing communities and cooperatives, which prevented building managers from blocking the installation of charging stations by residents.

Procedures for planning and designing charging points were also simplified. An obligation was imposed on developers to provide adequate connection capacity for newly-constructed or renovated buildings.

Clean transport zones

In order to reduce the negative impact of transport emissions on human health and the environment, municipal 'clean transport zones' will be established. Vehicles powered by combustion engines will be prohibited from entering such zones. Initially, this prohibition will not apply to vehicles powered by natural gas. Municipalities will decide later whether to introduce stricter restrictions. For 3 years after a clean transport zone is established, it will be possible to enter the zone for a fee. 100% of such fees will be used to purchase zero-emission methods of public transport.

E-taryfa

Zwiększone tempo budowy stacji ładowania związane jest również z wprowadzeniem od 1 kwietnia 2021 roku nowej taryfy dla stacji ładowania uwzględniającej nieregularny tryb poboru mocy przyłączeniowej danej stacji, tzw. e-taryfy⁵.

Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych

Na plus należy także zaliczyć uruchomienie przez Urząd Dozoru technicznego zgodnie z art. 42 ustawy o elektromobilności Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (EIPA). Dzięki internetowej platformie użytkownik pojazdu zasilanego energią elektryczną, CNG lub LNG jest w stanie bez trudu ustalić aktualną dostępność punktów ładowania i aktualne ceny paliw alternatywnych po których może naładować lub zatankować pojazd w danej stacji. Do poprawy jest na pewno funkcjonalność ww. portalu.

3) Usługa ładowania pojazdów

Na gruncie obowiązujących przepisów, w świadczeniu usług ładowania pojazdów biorą udział cztery kategorie podmiotów:

- 1) **operator ogólnodostępnej stacji ładowania** - jest właścicielem infrastruktury odpowiedzialnym za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania. Zapewnia aby w ogólnodostępnej stacji ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania;
- 2) **dostawca usługi ładowania** - świadczy usługę ładowania obejmującą ładowanie oraz zapewnienie możliwości korzystania z infrastruktury stacji ładowania, zawiera ze sprzedawcą energii elektrycznej umowę sprzedaży energii; rozlicza się z użytkownikami z pobranej energii elektrycznej;
- 3) **sprzedawca energii elektrycznej** - sprzedaje energię elektryczną na rzecz dostawcy usługi ładowania na mocy umowy sprzedaży energii;
- 4) **operator systemu dystrybucyjnego (OSD)** - odpowiada za ruch sieciowy oraz dostarczenie energii elektrycznej do stacji na mocy umowy dystrybucyjnej. Czuwa nad niezawodnością dostaw energii.

E-tariff

The accelerated construction of charging stations is also helped by the introduction, from 1 April 2021, of a new tariff for charging stations, which takes into account the irregular consumption rates of power at a given station, the so-called e-tariff⁵.

Alternative Fuels Infrastructure Register

The launch of the Alternative Fuels Infrastructure Register (AFIR) by the Office of Technical Inspection, pursuant to Article 42 of the Electromobility Act, should also be viewed positively. A dedicated internet platform enables a user of a vehicle powered by electricity, CNG or LNG to easily determine the current availability of charging points and the current prices of alternative fuels at charging or refuelling stations. However, there certainly remains room for improvement in the platform's functionality.

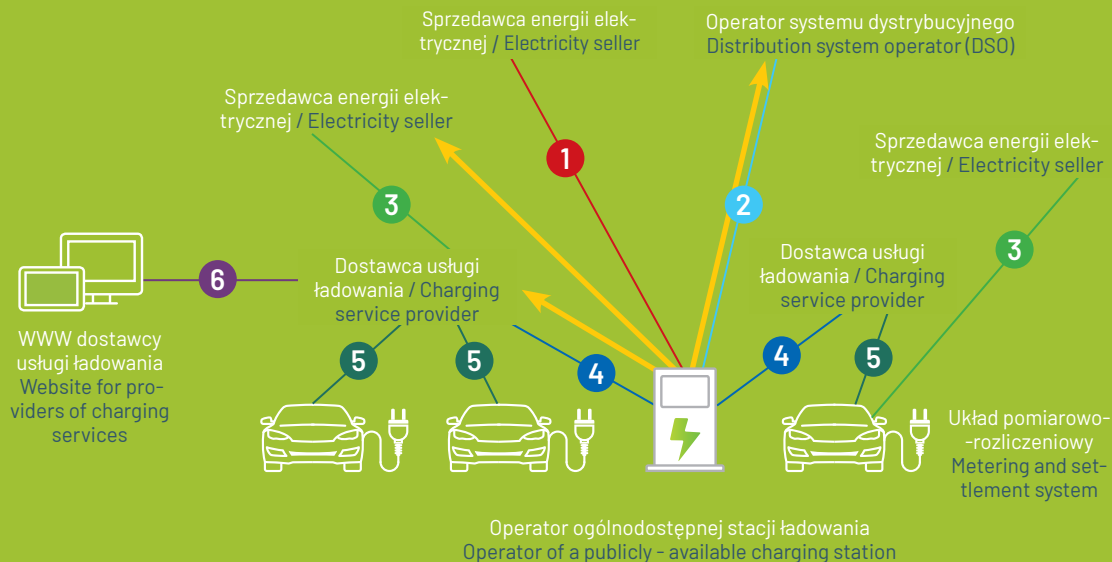
3) Vehicle charging service

The current law allows four categories of entities to be involved in the provision of vehicle charging services:

- 1) **operator of a public charging station** - the owner of the infrastructure responsible for the construction, management, safety, operations, maintenance and repairs of a public charging station. Must ensure that at least one charging service provider operates in a publicly-available charging station;
- 2) **charging service provider** - provides charging services, including charging and the possibility to use the charging station's infrastructure. Concludes an electricity sales agreement with an electricity supplier. Settles accounts with users for the amount of electricity consumed;
- 3) **electricity seller** - sells electricity to the charging service provider pursuant to an energy sales agreement;
- 4) **distribution system operator (DSO)** - responsible for network operations and the supply of electricity to stations pursuant to a distribution agreement. Supervises the reliability of energy supply.

Łańcuch powiązań pomiędzy podmiotami na rynku elektromobilności. Przesył danych dotyczących zużytej energii elektrycznej odrębnie na potrzeby własne i świadczenie usługi ładowania

Electromobility market chain. Transmission of data on electricity used separately for private purposes and to provide charging services



1. Umowa o sprzedaż energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji / Agreement to sell electricity for use at a charging station
2. Umowa o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej / Agreement to provide electricity distribution services
3. Umowa sprzedaży energii elektrycznej / Electricity sales contract
4. Umowa o świadczenie usługi ładowania / Contract to provide charging services
5. Usługa ładowania / Charging service
6. Informacje o cenie usługi i warunkach jej świadczenia / Information about service price and supply conditions



Źródło: Stacje i punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Przewodnik Urzędu Dozoru Technicznego dla operatorów i użytkowników (www.udt.gov.pl) / Source: Electric vehicle charging stations and points. Office of Technical Inspection's Guide for Operators and Users (www.udt.gov.pl)

Ładowanie szybkie a ładowanie standardowe

Wzrastająca liczba stacji ładowania musi zostać odnotowana w systemie elektroenergetycznym. Co do zasady w systemie funkcjonują dwa rodzaje ładowania - szybki (DC) i standardowy (AC). Interesy uczestników systemu w zakresie rozwoju danej technologii nie zawsze są spójne. Z punktu widzenia operatora sieci dystrybucyjnej, wolniejsze ładowarki są bardziej przewidywalne, a co za tym idzie najmniej zagrażają pracy systemu dystrybucyjnego. Dodatkowo więcej pojazdów będzie mogło korzystać z wolniejszej infrastruktury sieciowej. Z kolei rozwój usługi szybkiego doładowania pojazdu jest niezwykle pożądanym zarówno przez operatorów jak i dostawców usługi oraz użytkowników. Szybkie ładowanie staje się coraz bardziej atrakcyjne i dzięki oszczędności

Fast-charging versus standard-charging

An increasing number of charging stations exists within the electricity system. In principle, there are two types of charging systems available: fast-charging (DC) and standard-charging (AC). The interests of various participants in the system are not always aligned, in terms of developing particular technologies. From the perspective of distribution network operators, slower chargers are more predictable and create less risk to the operations of the distribution system. Also, more vehicles are able to use the slower network infrastructure. Conversely, operators, service providers and users might prefer the development of fast recharging services. Fast charging is becoming increasingly attractive and, thanks to the time savings, is increasingly compar-

czasu coraz bardziej przypomina dzisiejsze uzupełnianie paliwa na stacjach benzynowych. Doładowanie pojazdu elektrycznego do 80% pojemności baterii w przypadku szybkich ładowarek (prąd stały, 50-150 kW) to nawet 30 minut⁶. Niemniej wzrost liczby szybkich ładowarek połączony z rosnącą liczbą pojazdów zdolnych do szybkiego ładowania nie zawsze będzie możliwy z uwagi na ograniczenia mocy przyłączeniowych. W najbliższych latach należy przede wszystkim spodziewać się instalacji szybkich ładowarek przy drogach szybkiego ruchu należących do unijnej sieci połączeń drogowych TEN-T. Zgodnie z nowelizacją ustawy o elektromobilności z 2 grudnia 2021 roku, obok przyłączania infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, ogólnodostępne stacje ładowania obejmujące wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy mają mieć najwyższy priorytet. Należy spodziewać się więc, że w publicznych punktach ładowania w miastach przeważać będą standardowe moce ładowania prądem zmiennym (7-22 kW)⁷.

Przyłączanie stacji ładowania do sieci

Dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania odbywa się na podstawie dwóch umów. Po pierwsze umowy o świadczenie usług dystrybucji tej energii (zawieranej przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania), a po drugie umowy sprzedaży tej energii zawieranej z dostawcą usług ładowania. Proces ubiegania się o przyłączenie stacji ładowania pojazdów elektrycznych z formalno-prawnego punktu widzenia nie należy do skomplikowanych.

Przyłączenie do sieci dystrybucyjnej musi być jednak poprzedzone koniecznością uzyskania od operatora systemu dystrybucyjnego warunków przyłączenia wraz z projektem umowy o przyłączenie. OSD jest zobowiązany do umożliwienia przyłączenia do swojej sieci w sytuacji istnienia do tego odpowiednich warunków technicznych i ekonomicznych dla planowanego przyłączenia⁸. Jeżeli wniosek dotyczy przyłącza znacznie oddalonego od sieci operator może odmówić takiego przyłącza powołując się na brak ekonomicznych warunków budowy przyłącza. W praktyce będą to zwykle nadmierne koszty jego budowy. Podobnie modernizacja linii, która mogłaby służyć do doprowadzenia energii elektrycznej do zaplanowanego uprzednio punktu (stacji) ładowania może przewyższać opłacalność całej inwestycji np. ze względu na wiek tej infrastruktury

ble to refuelling with petrol at traditional fuel stations. Using a fast charger (DC, 50-150 kW), an electric vehicle can be recharged to 80% battery capacity in as little as 30 minutes.⁶ However, it will not always be possible to increase both the number of fast chargers and the number of vehicles capable of fast charging, given the limitations on connection capacity. In the coming years, we can probably expect the installation of fast chargers alongside motorways within the EU's TEN-T road network. The amended Electromobility Act of 2 December 2021 states that, in addition to connecting charging infrastructure for public road transport, top priority will be given to public charging stations which have only high-powered charging points. So it is to be expected that standard AC charging powers (7-22 kW) will be most common at public charging points in cities⁷.

Connecting charging stations to the grid

Electricity is supplied to charging points at a public charging station based on two contracts. Firstly, a contract for the distribution of energy (concluded by the operator of a public charging station) and secondly, a contract for the sale of energy (concluded with the charging service provider). The process of applying to connect electric vehicle charging stations to the grid is not complicated from a formal or legal perspective.

However, prior to connecting to the distribution grid, it is necessary to obtain connection conditions from the distribution system operator and a draft connection agreement. A DSO is obliged to facilitate the station's connection to its network if adequate technical and economic conditions exist for the planned connection⁸. In practice, this usually entails excessive construction costs. Similarly, the costs of modernising a line which could be used to supply electricity to a previously-planned charging point (station) may exceed the profitability of the entire investment (e.g. given the age of infrastructure which needs replacing). If a dispute arises regarding the renewal of connection conditions, an investor is entitled to appeal to the President of the ERO, and then to commence litigation before the courts. In practice, however, the prospect

i konieczność jej zastąpienia. W sytuacji odnowy wydania warunków przyłączenia inwestorowi przysługuje odwołanie do Prezesa URE, a następnie możliwość wszczęcia sporu sądowego. W praktyce perspektywa prowadzenia długotrwałego sporu zniechęca inwestorów.

Problemem rynku był również czas wydawania warunków przyłączenia sięgający od kilku do nawet kilkunastu miesięcy. Okres ten został ograniczony przez ustawodawcę do 60 dni dla grupy przyłączeniowej III (chodzi o podmioty, których urządzenia, instalacje i sieci są przyłączane bezpośrednio do sieci o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV, lecz niższym niż 110 kV np. ogólnodostępne stacje ładowania), oraz do 14 dni w przypadku punktów ładowania przyłączanych bezpośrednio do sieci o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV). Co więcej, w przypadku braku możliwości przyłączenia do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania, operator ma obowiązek wskazać maksymalną dostępną moc przyłączeniową w miejscu wskazanym we wniosku.

Cena ładowania – e-taryfa

Po podpisaniu umowy o przyłączenie następuje realizacja przyłącza. Wieńczące dla uruchomienia stacji ładowania jest zawarcie umowy o świadczenie usług dystrybucji z danym operatorem sieci dystrybucyjnej, a następnie zawarcie przez dostawcę usługi ładowania umowy sprzedaży energii.

of a lengthy dispute usually discourages investors from this option.

Another commercial problem which has existed is the lengthy period required to acquire connection conditions. This varied from several months to almost two years. The legislator limited this period to 60 days for connection group III (i.e. entities whose devices, installations and networks are connected directly to networks with a rated voltage higher than 1 kV but lower than 110 kV, such as public charging stations), and to 14 days for charging points connected directly to networks with a rated voltage not exceeding 1 kV.) If it is not possible to connect a public charging station to the network, the operator is obliged to indicate the maximum available connection capacity at the location indicated in the application.

Charging price - e-tariff

Connection occurs after the connection agreement is concluded. The end of the start-up period for a charging station arrives when it concludes a distribution services agreement with a given distribution network operator, then concludes an energy sales agreement with a charging service provider.

Od 1 kwietnia 2021 roku obowiązuje nowa taryfa dla przedsiębiorców wykorzystujących energię elektryczną na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania.

From 1 April 2021, a new tariff applies to businesses which use electricity for public charging stations.



Dotychczas wysokość opłat jakie sprzedawcy energii elektrycznej uiszczali na rzecz operatorów sieci dystrybucyjnych ustalana była w dużej mierze o moc umowną, stanowiącą w uproszczeniu maksymalną ilość energii, jaka może zostać pobrana przez określoną instalację. Oznacza to, że podmioty inwestujące w rozwój sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych uiszczają

Until now, the amount of fees paid by electricity sellers to distribution network operators was largely determined by the "contracted" power level. Put simply, this means the maximum amount of energy that can be consumed by a particular installation. So entities which had developed an entire network of electric vehicle charging stations paid disproportionately high tariff

niewspółmiernie wysokie opłaty wynikające z taryf ponosząc de facto koszty niskiego wolumenu pojazdów elektrycznych na drogach. Ustawodawca dostrzegł ten problem i wprowadził mechanizm łagodzący te warunki. Od 1 kwietnia 2021 roku operatorzy sieci dystrybucyjnych zobowiązani są do wydzielenia grupy taryfowej dla przedsiębiorców wykorzystujących energię elektryczną na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania. Opłaty w tej grupie taryfowej powiązane będą z ilością wykorzystanej przez stację energii. Jeżeli poziom rzeczywiście pobranej energii elektrycznej przez stację w stosunku do mocy umownej będzie wynosił 10% bądź mniej, zastosowanie będą miały współczynniki korygujące. Do 25% pierwotnej stawki zredukowane zostaną opłaty wynikające ze składnika stałego (mocy umownej), a dwukrotnie zwiększone zostaną opłaty z tytułu składnika zmiennego (mocy rzeczywiście pobranej).

Konieczność modernizacji sieci elektroenergetycznej

Powiększająca się sieć stacji ładowania pojazdów oraz rosnąca liczba elektryków jeszcze bardziej sygnalizuje konieczność modernizacji infrastruktury sieciowej. Istotny jest także wpływ infrastruktury ładowania na jakość energii elektrycznej, w tym zwiększenie spadków napięcia w sieci dystrybucyjnej i wzrost odkształceń napięcia wynikający ze wzrostu liczby odbiorników nieliniowych przyłączonych do KSE na poziomie sieci średniego napięcia⁹.

Z biegiem czasu i wraz z rozwijającą się popularnością pojazdów elektrycznych szczególnie narażoną na obciążenia będzie sieć dystrybucyjna dużych aglomeracji miejskich. Wydzielenie potencjalnych obszarów najbardziej obciążonych podczas ładowania pojazdów elektrycznych wydaje się kierunkiem wartym odnotowania w odniesieniu do planów rozbudowy lub modernizacji sieci (które każdy z operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych musi uwzględniać w swoich trzyletnich planach rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię¹⁰).

V2G - Samochód elektryczny jako magazyn energii

Zwiększający się udział pojazdów elektrycznych (zarówno w odniesieniu do pojazdów osobowych, jak i publicznego transportu) przekładać się będzie na coraz silniejsze oddziaływanie na sieć elektroenergetyczną.

charges, meaning that they have de facto borne the costs of so few electric vehicles being on the roads. Parliament recognised this problem and introduced a mechanism to mitigate it. As of 1 April 2021, distribution network operators are required to create a separate tariff rate for entrepreneurs who use electricity for public charging stations. Charges in this tariff group are linked to the amount of energy actually used by the station. If the level of electricity actually consumed by the station is 10% or less of its contracted capacity, corrective factors will apply to the tariff. The charges resulting from the fixed component (i.e. the station's contracted capacity) will be reduced to 25% of the original rate whereas charges for the variable component (i.e. the electricity actually consumed) will be doubled.

The need to modernise the electricity grid

The expanding network of vehicle charging stations and the growing number of electric vehicles highlights the need to upgrade the electricity grid's infrastructure. The impact that charging infrastructure has on the quality of electricity is also important, including increased voltage drops in the distribution network and increased voltage distortion resulting from an increased number of non-linear loads connected to the National Energy Grid at the level of the medium voltage network⁹.

With time and the growing popularity of electric vehicles, distribution networks within large urban agglomerations will be particularly at risk. Identifying potential areas that are most heavily burdened by charging electric vehicles seems to be an interesting direction with respect to network development or modernization plans (each distribution system operator must take this into account in its three-year development plan to meet present and future energy demand)¹⁰.

V2G - Electric cars as energy storage units

The growing share of electric vehicles (as regards both passenger vehicles and public transport) will increasingly impact on the electricity grid. Hence the emergence of technological ideas to use batteries as mobile



W Polityce energetycznej Polski do 2040 r. po raz pierwszy wskazano na konieczność finansowego i regulacyjnego wsparcia dwukierunkowego przepływu energii elektrycznej z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych (technologia V2G).
Poland's Energy Policy to 2040 for the first time indicates the need for financial and regulatory support for the two-way flow of electricity using electric vehicles (V2G technology).



Stąd pojawiające się pomysły technologiczne wykorzystania baterii jako mobilnych magazynów energii – dwukierunkowych punktów poboru i oddawania energii. Technologia V2G (ang. vehicle to grid) ma w przyszłości umożliwić optymalizację i bilansowanie pracy sieci w okresie szczytowego zapotrzebowania. W zatwierdzonej 21 lutego 2021 r. Polityce energetycznej Polski do 2040 r. (PEP2040) wskazano na możliwość jakiej wiążą się z szerszym wykorzystaniem rekuperacji energii z pojazdów elektrycznych zasilanych z sieci trakcyjnej. W toku konsultacji społecznych nowelizacji ustawy o elektromobilności, definicja dwukierunkowego punktu ładowania (V2G) została jednak wyłączona do osobnego aktu prawnego mającego dopiero w przyszłości adresować kwestie związane z V2G.

4) Nowe unijne wymogi ws. baterii

W związku z masowym wzrostem popytu na baterie, finalizowane były na przełomie 2022 i 2023 roku również zaawansowane prace nad przyjęciem tzw. rozporządzenia baterijnego¹¹, które ma zapanować nad śladem węglowym produkcji akumulatorów, oraz usztywni wymogi recyklingu baterii. Jednocześnie celem Komisji Europejskiej jest zabezpieczenie stabilnych dostaw baterii oraz efektywnej kontroli pozyskiwania surowców, tak aby państwa nierespektujące praw człowieka oraz wydatnie zanieczyszczające środowisko przy ich wydobyciu nie były beneficjentami zielonej transformacji.

Dywersyfikacja źródeł dostaw surowców ma ograniczyć import m.in. z Azji na rzecz bardziej zaawansowanej eksploatacji europejskich surowców.

energy storage units – two-way points for energy collection and delivery. V2G (Vehicle to Grid) technology is expected to make it possible in the future to optimise and balance grid operations during periods of peak demand. Poland's Energy Policy to 2040 ("PEP2040"), which was approved on 21 February 2021, highlights opportunities regarding the wider use of energy recuperation from electric vehicles powered from the grid. However, during public consultations to discuss amending the Electromobility Act, the definition of a bi-directional charging points (V2G) was hived-off to a separate statute, which will address V2G issues in the future.

4) EU's new requirements regarding batteries

Given the massively increased demand for batteries, 2022 and 2023 saw also finalization of the preparations to adopt the Battery Regulation¹¹ to control the carbon footprint of battery production and strengthen recycling obligations concerning batteries. The European Commission also aims to secure a stable supply of batteries and to acquire effective control over the extraction of raw materials, so that countries which infringe human rights and significantly pollute the environment during such extraction will be unable to benefit from the green transformation.

The diversification of sources of raw material supplies is intended to limit imports from Asia, among others, in favour of the more advanced exploitation of European raw materials.

W dniu 9 grudnia 2022 r. Parlament Europejski i Rada UE osiągnęły wstępne porozumienie ws. projektu rozporządzenia. Przyjęcie rozporządzenia spodziewane jest w połowie 2023 r.

W porozumieniu uzgodniono minimalne poziomy zbierania zużytych baterii – m.in. w zakresie baterii do lekkich środków transportu 51% do końca 2028 r. oraz 61% do końca 2031 r. oraz odzysku litu z baterii (50% do 2027 r. oraz 95% do 2031 r.).

W zakresie ochrony środowiska przewidziano wprowadzenie obowiązku oznaczania śladu węglowego dla baterii powyżej 2kWh, minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, kryteriów wydajności i trwałości oraz nowych parametrów bezpieczeństwa. Warto podkreślić, że obowiązki w zakresie informowania o śladzie węglowym mają wejść w życie już od połowy 2024 r.

Co istotne, wprowadzona zostanie rozszerzona odpowiedzialność producenta. Każdy producent baterii będzie zobligowany do przyjęcia odpowiedzialnego systemu łańcuchów dostaw oraz stosowania zasad należytej staranności w śledzeniu łańcucha dostaw. W przypadku baterii produkowanych poza UE to importer lub dystrybutor będą musieli zapewnić zgodność baterii z odpowiednimi wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu.

5) Obowiązki w zakresie dostępności infrastruktury ładowania i tankowania

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Zgodnie z Dyrektywą o paliwach alternatywnych, do dnia 31 grudnia 2025 r. w Polsce należy uruchomić odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania alternatywnych paliw gazowych, przynajmniej w sieci bazowej dróg TEN-T, a po tym terminie – w innych częściach sieci bazowej TEN-T udostępnionych dla pojazdów¹². W konsekwencji na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad ustawodawca nałożył obowiązek opracowania po konsultacji z właściwym operatorem systemu dystrybucyjnego planu lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych oraz tankowania gazu ziemnego CNG oraz tankowania wodoru. Pierwszeństwo

On December 9 2022, European Parliament and the EU Council reached a preliminary agreement on the draft regulation. The adoption of the regulation itself is expected in second half of 2023.

The preliminary agreement envisages minimum levels of used battery collection, inter alia in batteries for light transport measures at 51% by end of 2028 and 61% by end of 2031, and recovery of lithium from batteries (50% by end of 2027 and 95% by end of 2031).

As regards environmental protection, the Regulation envisages the introduction of duty on carbon footprint labelling for batteries over 2 kWh, a minimum content of recycled materials, performance and durability criteria and new safety parameters. It is noteworthy that the rules on carbon footprint labelling are to enter into force from mid 2024.

Importantly, the Regulation will extend the liability of producers. Each battery manufacturer will be obliged to create a responsible supply chain system and to apply due diligence in identifying the various elements of that chain. For batteries manufactured outside the EU, the importer or distributor must ensure that the batteries comply with the Regulation's requirements.

5) Obligations regarding the availability of charging and refuelling infrastructure

General Directorate for National Roads and Motorways

The Alternative Fuels Directive states that an adequate number of publicly-accessible refuelling points for alternative gas fuels must be located in Poland by 31 December 2025, at least on the TEN-T core road network. Subsequently, this will be extended to other parts of the TEN-T core network which can be accessed by vehicles¹². Consequently, the General Director of National Roads and Motorways is obliged by law to develop, in consultation with the competent distribution system operator, a plan to locate publicly-available electric vehicle charging stations and refuelling stations for natural gas, CNG and hydrogen. In order to ensure the efficient implementation of this plan, such stations are

przyłączenia takich stacji u krajowych operatorów systemu dystrybucyjnego ma zapewnić sprawną realizację przyjętego planu¹³.

Gmina

Ośrodkami, w których prawodawca przewidział intensywne rozwinięcie infrastruktury ładowania są miasta pow. 100 tys. mieszkańców. Ustawa o elektromobilności przewidziała obowiązek powstania określonej minimalnej liczby punktów ładowania w danej gminie. Liczba ta różni się w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie, liczby zarejestrowanych w niej pojazdów samochodowych i stosunku liczby mieszkańców do liczby samochodów. Poza systemem pozostały gminy z liczbą mieszkańców nieprzekraczającą 100 tysięcy. Realizację planu powierzono w pierwszej kolejności inwestorom z kapitałem prywatnym.

Oczekiwana przez ustawodawcę ilość punktów ładowania została wskazana w poniższej tabeli:

Minimalna liczba punktów ładowania w gminach powyżej 100 tys. mieszkańców Minimum number of charging points in municipalities with more than 100,000 residents

Liczba mieszkańców No. of residents	Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych Fatalities per bln pas-km	Liczba pojazdów samochodowych przypadających na 1000 mieszkańców No. of cars per 1,000 residents	Minimalna liczba punktów ładowania w gminie Minimum no. of municipal charging points
1 000 000	600 000	700	1000
300 000	200 000	500	210
150 000	95 000	400	100
100 000	60 000	400	60

OSD

Dotychczas w braku zainteresowania budową infrastruktury w danej gminie wyznaczonej, zastosowanie znajdował tzw. mechanizm awaryjny, w którym budowę „brakujących” punktów ładowania zajmowali się Operatorzy Systemu Dystrybucyjnego wyznaczeni przez Prezesa URE. Koszty ponoszone przez OSD na rzecz budowy nowych punktów ładowania były zaliczane do tzw. kosztów uzasadnionych, co oznacza, że były wliczane do taryf. Wytyczne zawarte w Dyrektywie PE i Rady 2019/944 w praktyce zakazały jednak OSD posiadanie i eksploatację stacji ładowania pojazdów. Ma to na celu

to be given priority in terms of connecting them to distribution system operators¹³.

Municipality

Parliament envisages the intensive development of charging infrastructure in cities with populations exceeding 100,000. The Electromobility Act lays down an obligation to create a specific minimum number of charging points in a given municipality. The number differs according to the municipality's number of residents, its number of registered motor vehicles and the ratio of residents to cars. Municipalities with fewer than 100,000 inhabitants remained outside the scheme. Implementation of the plan was entrusted primarily to investors, using private capital.

The number of charging points expected by Parliament is indicated in the table below:

OSD

Until now, if insufficient interest existed in constructing infrastructure in a given municipality, an “emergency mechanism” has been applied, so that the construction of any “missing” charging points was done by Distribution System Operators appointed by the President of the ERO. The costs incurred by DSOs for constructing new charging points were included as “justified costs”, meaning that they were included into tariff rates. However, the guidelines contained in EP and Council Directive 2019/944 have de facto prohibited DSOs from owning and operating vehicle charging stations. This is to

uniknięcie pokus po stronie OSD rozwijania jedynie własnej sieci dystrybucyjnej poprzez selektywne (dla siebie) wydawanie warunków przyłączenia do sieci. Model interwencyjny jest stopniowo wygaszany.

Ustawa o elektromobilności zawiera także przepisy obligujące wybranych operatorów systemów dystrybucyjnych gazowych do uwzględniania w swoich planach rozwoju budowy stacji gazu ziemnego (CNG lub LNG). W przypadku tego paliwa ustawodawca europejski nie ustanowił wymogu wskazania minimalnej liczby stacji tankowania gazu ziemnego. W Polsce obowiązek lokalizacji punktów tankowania CNG przez gminy ustalono na następującym poziomie:

avoid DSOs from being tempted to develop only their own distribution network by selectively (self-servingly) issuing grid connection conditions. Accordingly, the intervention model is gradually being phased out.

The Electromobility Act also obliges certain gas DSOs to ensure that their development plans include the construction of natural gas stations (CNG or LNG). EU law does not require member states to specify a minimum number of natural gas refuelling stations.

However, in Poland, municipalities are obliged to locate CNG refuelling points as follows:

Minimalna liczba punktów tankowania gazu CNG w gminach powyżej 100 tys. mieszkańców
Minimum number of CNG harging points in municipalities with more than 100,000 residents

Liczba mieszkańców No. of residents	Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych Fatalities per bln pas-km	Liczba pojazdów samochodowych przypadających na 1000 mieszkańców No. of cars per 1,000 residents	Minimalna liczba punktów tankowania gazu CNG w gminie Minimum no. of municipal CNG gas charging points
1 000 000	600000	700	6
100 000	60 000	400	2

Developer

Kolejnym miejscem lokalizacji punktów, które zostały uznane za kluczowe, z punktu widzenia rozwoju rynku elektromobilności są budynki użyteczności publicznej i wielorodzinne budynki mieszkalne. Dyrektywa 2018/844 w sprawie charakterystyki energetycznej budynków¹⁴, a w ślad za nią uchwalona nowelizacja ustawy

Developers

Public buildings and multi-family residential buildings are also key locations of charging points, which help to develop the electromobility market. The enactment of Directive 2018/844 on the energy performance of buildings¹⁴, followed by amendments to the Electromobility Act, stipulated a minimum number of electric vehicle



Developeperzy z nowymi obowiązkami w zakresie uwzględniania punktów ładowania w garażach wielostanowiskowych. Zarządcy budynków mieszkalnych będą zobowiązani zapewnić przyłączenie indywidualnych punktów ładowania na żądanie mieszkańca.

Developers have new obligations to locate charging points in multi-storey car-parks. Managers of residential buildings will be obliged to ensure that individual charging points are connected a resident requests this.

o elektromobilności wprowadziła minimalną liczbę punktów ładowania pojazdów elektrycznych w takich budynkach. Nowe budynki niemieszkalne (jak i te poddawane ważniejszym renowacjom), które jednocześnie będą miały więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, będą musiały posiadać co najmniej jeden punkt ładowania pojazdów elektrycznych na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych. Obowiązek umieszczania ich przy projektowanych budynkach dotyczy miast, w których liczba mieszkańców przekracza 100 tysięcy osób.

Nowe przepisy obowiązujące od 24 grudnia 2021 r. nie tylko przyspieszyły uzyskiwanie warunków instalacji przyłączy, ale ułatwiły montaż i eksploatację punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych. Wprowadzono obowiązek zapewnienia odpowiedniej mocy przyłączeniowej dla budynków i wprowadzenie ułatwień w uzyskiwaniu zgody na instalację punktu ładowania na parkingach wielostanowiskowych we wspólnotach i spółdzielniach mieszkaniowych.

charging points in such buildings. New non-residential buildings (and those undergoing major renovations) which have more than ten parking spaces must have at least one electric vehicle charging point for every five parking spaces. This obligation applies to such buildings located in cities with a population exceeding 100,000 people.

New regulations, which entered into force on 24 December 2021, have both accelerated the obtaining of connection conditions and facilitated the installation and operation of charging points in multi-family buildings. It became obligatory to ensure adequate connection power for buildings and to facilitate the acquisition of consent to install charging points in multi-storey car parks, housing communities and cooperatives.

Nowe przepisy obowiązujące od 24 grudnia 2021 r. nie tylko przyspieszyły uzyskiwanie warunków instalacji przyłączy, ale ułatwiły montaż i eksploatację punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych.

Since 24 December 2021, it is quicker to obtain the connection conditions and it is easier to install and use charging points in multi-family buildings.



Dzięki wprowadzonemu z blisko dwuletnim opóźnieniem rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska, na deweloperów wreszcie nałożono obowiązek zapewnienia, aby budynki te posiadały moc przyłączeniową będącą iloczynem 50% planowanych stanowisk postojowych i mocy równej 3,7 kW. Podobnie dotyczy to budynków użyteczności publicznej (takich jak baseny, centra rozrywki czy szpitale), z tym że przy nich moc przyłączeniowa ma być równa iloczynowi 20% i mocy równej 3,7 kW. W uchwalonej nowelizacji ustawy o elektromobilności znalazł się przepis, który pozwoli w budynku wielorodzinnym zaliczać instalację i użytkowanie punktu ładowania do czynności zwykłego zarządu do określonego poziomu mocy (11 kW). Co więcej, zarządcy obiektu nie będą mogli bez ważnego po-

A Regulation of the Minister of the Climate and Environment, adopted after a delay of almost two years, obliged developers to ensure that buildings have a connection power calculated as follows: 50% of the total number of parking spaces, multiplied by 3.7 kW. The connection power of public utility buildings (e.g. swimming pools, leisure centres, hospitals) is 20% of the total number of parking spaces multiplied by 3.7 kW.

The amended Electromobility Act allows charging points (up to 11 kW) which are installed and used in multi-family buildings to be considered as ordinary management activities. Moreover, building administrators will not be able to refuse a resident's request to install a charging point and connect it to the building's power grid, unless a valid reason exists for such

wodu odmówić mieszkańcowi instalacji punktu poboru energii oraz przyłączenia go do sieci poprowadzonej w budynku. W tym celu wspólnoty mieszkaniowe i spółdzielnie na wniosek mieszkańca będą zobligowane do przeprowadzenia ekspertyzy (na koszt mieszkańca) dotyczącej możliwości przyłączeniowych budynku, a wszelka arbitralność w tej kwestii zarządców obiektów została wyeliminowana. Zarządca obiektu może odmówić udzielenia zgody jedynie gdy z ekspertyzy wynika, że jest to niemożliwe, wnioskodawca nie wykazał tytułu prawnego do lokalu lub nie zobowiązał się do pokrycia wszelkich kosztów związanych z instalacją oraz przyłączeniem do sieci.

Jedynie w przypadku zabytkowych kamienic, decyzję o ewentualnym montażu punktu ładowania pozostawiono ostatecznie konserwatorowi zabytków.

6) Zachęty inwestycyjne na rzecz poprawy stanu infrastruktury

Program „Mój Elektryk”

Wzrost liczby pojazdów elektrycznych, wpływa pozytywnie na budowę lub rozbudowę infrastruktury ładowania. W ramach wspierania elektromobilności w 2022 ruszył rządowy program dopłat do zakupu lub leasingu samochodów elektrycznych „Mój Elektryk”. Program okazał się dużym sukcesem.

Wsparciem objęto samochody napędzane wyłącznie silnikiem elektrycznym, o maksymalnej cenie zakupu 225 tys. zł brutto. Popularne hybrydy plug-in nie będą kwalifikowane do dofinansowania.

Dotacja w kwocie 18 750 złotych zostanie udzielona pod warunkiem, że w okresie 2 lat beneficjenci nie wykorzystają zakupionego samochodu w działalności gospodarczej. Posiadacze Karty Dużej Rodziny otrzymają podwyższone wsparcie do 27 000 zł. W tym wypadku zniesiono też warunek maksymalnej ceny auta. O dotacje można ubiegać się także na zakup motocykli – do 4.000 złotych.

Realizowane są również dopłaty do finansowania pojazdów w ramach leasingu operacyjnego lub najmu długoterminowego. Ma to szczególne znaczenie dla przedsiębiorców szukających możliwości wykazania się

a refusal. Upon receiving the resident's request, housing communities and cooperatives will be obliged to carry out an expert assessment (at the resident's expense) of the building's connectivity. All discretion and arbitrariness which facility managers could previously exercise has now been replaced with an obligation. The facility manager may only refuse to install the point if the assessment states it is impossible, the applicant does not have a valid legal title to the apartment or does not undertake to cover all costs of installation and grid connection.

Only as regards historic tenement houses does the decision to install charging points still remain at the discretion of the conservator of monuments.

6) Investment incentives to improve infrastructure

“My Electrician” Programme

The growing number of electric vehicles positively affects the construction or expansion of charging infrastructure. As part of the framework to support electromobility in 2022 the Polish government initiated a programme called “My Electrician” which proved a great success.

The programme subsidises the costs of buying a car powered solely by an electric engine, up to a maximum purchase price of PLN 225,000 gross. Popular plug-in hybrids will not be eligible for the subsidy.

A subsidy of PLN 18,750 will be granted provided that, for at least 2 years after the purchase date, the beneficiary does not use the car for business activities. The maximum purchase price limits do not apply to anyone who holds a Large Family Card; they will also be eligible for a higher subsidy of up to PLN 27,000. Subsidies of up to PLN 4,000 are also available to purchase electric motorbikes.

Subsidies are also available to finance vehicles bought under operating leases or long-term rental. This is particularly important for entrepreneurs who seek opportunities to demonstrate their green investments and

Kwoty dofinansowania w ramach programu „Mój elektryk”
Subsidies available within the ‘My Electrician’ programme

	Kategoria pojazdu Vehicle category	Maksymalna cena / Maxi- mum price	Minimalny roczny przebieg Minimum annual mileage	Wysokość dofinansowania Amount of co-financing
Osoby fizyczne Private individuals	samochody osobowe passenger cars	225 000 zł	-	18 750 zł
		-	-	27 000 zł (Karta Dużej rodziny) (Large Family Card)
Przedsiębiorcy Entrepreneurs	samochody osobowe passenger cars	225 000 zł	-	18 750 zł
		225 000 zł	> 15 000 km	27 000 zł
	samochody osobowe powyż. 8 miejsc passenger cars with more than 8 seats	-	-	Do 20% kosztów, nie więcej niż 50 000 zł Up to 20% of costs, not exceeding 50,000 PLN
	samochody ciężarowe heavy goods vehicles	-	> 20 000 km	Do 30% kosztów, nie więcej niż 70 000 zł Up to 30% of costs, not exceeding 70,000 PLN
samochody dostawcze do 3,5 tony vans up to 3.5 tonnes				

zielonymi inwestycjami oraz instytucji leasingowych chcących finansować projekty zgodne z unijną polityką klimatyczną i tzw. unijną taksonomią. Poza samochodami osobowymi dofinansowanie obejmuje również busy powyżej 8 osób, samochody dostawcze i ciężarowe. Przedsiębiorca otrzyma zwrot opłat początkowych do 30% kosztów kwalifikowanych, do 70 000 zł przy deklarowanym przebiegu con. 20 tys. km rocznie. Dzięki włączeniu instytucji leasingowych i banków w system dystrybucji środków z programu przedsiębiorca zawierając umowę leasingową otrzymuje dotację już na etapie zawierania umowy.

Na realizację programu NFOŚiGW przeznaczył 500 mln zł, z czego 400 mln zł jest przewidziane dla przedsiębiorców i klientów instytucjonalnych. Dopłaty obowiązują dla pojazdów kupionych od 1 maja 2020 roku, a nabór wniosków jest przewidziany do 2025 lub do wyczerpania środków.

for leasing institutions who wish to finance projects which comply with the EU's climate policy and EU taxonomy. Apart from cars, subsidies also apply to vans designed for more than 8 passengers, delivery vans and trucks. Entrepreneurs will receive a reimbursement of their initial fees, up to 30% of the eligible costs, up to a maximum PLN 70,000 where the vehicle has a declared mileage of 20,000 km per year. The involvement of leasing institutions and banks in the system for distribution the programme's funds means that entrepreneurs who conclude a leasing contract will receive the subsidy at the time of concluding the contract.

The National Fund for Environmental Protection and Water Management (NFEPWM) has allocated PLN 500 million for the programme, of which PLN 400 million is earmarked for entrepreneurs and institutional customers. The subsidies apply to vehicles purchased from 1 May 2020. Subsidy applications can be filed until 2025 or until the funds are exhausted.

Dofinansowanie na budowę stacji ładowania

PSPA szacuje, że do 2025 r. w Polsce może powstać nawet 48 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych.

Aby szacunki te zostały zmaterializowane, Ministerstwo Klimatu i Środowiska za pomocą Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska uruchomiło program „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”.

Program cieszył się w 2022 r. bardzo dużym powodzeniem. Zrealizowano następujące nabory:

- I nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa lub przebudowa ogólnodostępnych stacji wodorowych;
- I nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa lub przebudowa ogólnodostępnej stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 50 kW i mniejszej niż 150 kW;
- II nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa lub przebudowa ogólnodostępnej stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 50 kW i mniejszej niż 150 kW;
- I nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW, innej niż ogólnodostępna stacja ładowania;
- II nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW, innej niż ogólnodostępna stacja ładowania;
- I nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa lub przebudowa ogólnodostępnej stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 150 kW;

Subsidies to construct charging stations

The PSPA estimates that, by 2025, Poland could have up to 48,000 public charging points for electric cars. To ensure that these projections materialise, the Ministry of Climate and Environment, aided by the NFEPWM, launched the programme “Supporting infrastructure for electric vehicle charging and hydrogen refuelling”. The programme enjoyed very high interest in 2022. The following calls were executed:

- 1st Call for proposals under the priority program “Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refuelling hydrogen” - construction or reconstruction of generally accessible hydrogen stations;
- 1st Call for proposals under the priority program “Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refuelling hydrogen” - construction or reconstruction of a public charging station with a capacity of not less than 50 kW and less than 150 kW;
- 2nd Call for proposals under the priority program “Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refuelling hydrogen” - construction or reconstruction of a public charging station with a capacity of not less than 50 kW and less than 150 kW;
- 1st Call for proposals under the priority program “Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refuelling with hydrogen” - construction of a charging station with a capacity of not less than 22 kW, other than a generally available charging station;
- 2nd Call for proposals under the priority program “Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refuelling with hydrogen” - construction of a charging station with a capacity of not less than 22 kW, other than a generally available charging station;
- 1st Call for proposals under the priority program “Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refuelling hydrogen” - construction or reconstruction of a public charging station with a capacity of not less than 150 kW;

- II nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa lub przebudowa ogólnodostępnej stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 150 kW.

Wnioskodawcy mogli otrzymać maksymalnie do 50 proc. kosztów kwalifikowanych, z rozszerzeniem do 75 proc. dla gmin poniżej 100 tys. mieszkańców. Dotacje objęły także infrastrukturę indywidualną (do 25 proc. kosztów, z rozszerzeniem do 50 proc. w przypadku punktów o mocy do 22 kW). Maksymalna kwota dotacji była uzależniona od mocy instalacji i wyniosła odpowiednio 7 500 zł na najmniejsze instalacje o mocy do 11 kW, do nawet 47 500 zł na instalacje o mocy do 150 kW.

- 2nd Call for proposals under the priority program „Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refueling hydrogen” - construction or reconstruction of a public charging station with a capacity of not less than 150 kW;

The applicants were able to obtain up to 50% of eligible costs (even up to 75% for communes smaller than 100k inhabitants). Subsidies were also available for individual infrastructure (up to 25% of costs, or even up to 50% for charging points up to 22 kW). The maximum subsidy amount depends on the power of the installation. PLN 7,500 is awarded for the smallest installations (up to 11 kW) and up to PLN 47,500 is available for installations with a capacity up to 150 kW.

Dotacje na budowę infrastruktury ładowania i tankowania obejmą oprócz przedsiębiorców także samorządy, spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe. Na program wsparcia dla budowy infrastruktury przeznaczono 800 mln zł w ciągu 3 lat.

Subsidies to construct charging and refuelling infrastructure will apply not only to entrepreneurs but also to local governments, cooperatives and housing communities. The support programme has earmarked PLN 800 million over 3 years to support infrastructure construction.



Przewidywane są kolejne nabory m.in.:

- Zeroemisyjny system energetyczny: Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych - II nabór;
- III nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” - budowa lub przebudowa ogólnodostępnych stacji wodorowych.

Ostatni nabór ma zastosowanie wyłącznie do stacji wodorowych.

Beneficjentami pomocy państwa oprócz przedsiębiorców będą także samorządy, spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe.

Two call proposal are also envisaged:

- Zero-emission energy system: Development of power infrastructure for the development of electric vehicle charging stations - 2nd Call for proposal;
- 3rd Call for proposals under the priority program “Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refuelling hydrogen” - construction or reconstruction of publicly accessible hydrogen stations.

The latter of these applies solely to hydrogen stations in the current call.

Aside from entrepreneurs, local governments, housing cooperatives and housing communities can also benefit from such subsidies.

Program wsparcia modernizacji sieci

Program priorytetowy pod nazwą „Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych” – skierowany do operatorów sieci dystrybucyjnych modernizujących sieć w celu realizacji mocy przyłączeniowych dla stacji ładowania. Budżet tego przedsięwzięcia wynosi 1 mld zł, a pieniądze (w formie dotacji) będą przeznaczone na budowę, rozbudowę i modernizację około 4000 km linii elektroenergetycznych (napowietrznych i podziemnych) oraz stworzenie około 800 stacji transformatorowo-rozdzielczych. Program będzie finansowany z Funduszu Modernizacyjnego. „Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych”.

Zielony transport publiczny

Program „Zielony Transport publiczny” kieruje środki na przedsięwzięcia wspierające uniknięcie emisji zanieczyszczeń i obniżenie wykorzystania paliw emisyjnych w publicznym transporcie zbiorowym. Wspierane jest nabywanie lub leasing nowych autobusów elektrycznych lub tankowanych wodorem wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów.

Dodatkowe środki na inwestycje w ramach funduszu NextGenerationEU

Przyspieszony rozwój infrastruktury zasilania pojazdów niskoemisyjnych będzie możliwy również dzięki dodatkowym środkom z funduszu „Next generation EU” uruchomionego jako odpowiedź na pandemię Covid-19. W ramach zapisanego w funduszu Instrumentu o wartości 672.5 miliarda EUR na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (RRF) (ang. Recovery and Resilience Facility), powołano inicjatywę przewodnią „Ładowanie i tankowanie” (ang. Recharge and Refuel), w ramach której dofinansowane mają być działania na rzecz budowy infrastruktury paliw alternatywnych dla użytkowników dróg, w tym operatorów pojazdów ciężkich. Dystrybucję środków z mechanizmu RRF powierzono państwom członkowskim. W chwili sporządzenia niniejszego raportu w projekcie Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO)¹⁵ na cele rozwoju potencjału mobilności nieemisyjnej w ramach „Ładowania i tankowania” przeznaczono ponad 2 mld euro.

Programme to support network modernisation

A priority programme called “Developing power infrastructure to facilitate the development of electric vehicle charging stations” is addressed to distribution network operators who modernise their networks in order to realise connection capacities for charging stations. The budget for this is PLN 1 billion in subsidies, which will be used to support the construction, extension and modernisation of approximately 4,000 km of power lines (overhead and underground) and the creation of approximately 800 transformer-switching stations. The programme will be financed from the Modernisation Fund.

Green Public Transport

The “Green Public Transport” programme funds projects which support the avoidance of pollutant emissions and the reduction of emission fuels in public transport. The purchase or leasing of new electric or hydrogen-fuelled buses is supported, as is providing training to drivers and mechanics on how to operate emission-free vehicles.

Additional investment measures under the NextGenerationEU fund

Additional funding from the Next Generation EU fund, which was launched in response to the covid-19 pandemic, will also help to accelerated the development power infrastructure for low-emission vehicles. As part of the EUR 672.5 billion Recovery and Resilience Facility (RRF), the Recharge and Refuel flagship initiative was created to support the construction of alternative fuel infrastructure for road users, including heavy vehicle operators. Member States are entrusted with distributing funds from the RRF mechanism. At the time of writing, more than EUR 2 billion has been allocated as part of the draft National Recovery and Resilience Plan (NRRP)¹⁵ to develop non-carbon mobility capacity under the “Charging and Refuelling” priority heading.

W KPO przewidziano nowe surowsze podejście do tworzenia stref czystego transportu. W miastach powyżej 100 tysięcy mieszkańców, w których przekraczane są normy zawartości szkodliwych substancji w powietrzu przewiduje się obowiązek tworzenia stref czystego transportu.

The draft NRRP adopts a stricter approach to creating clean transport zones. In cities with more than 100,000 residents, if the levels of harmful substances in the air exceed the applicable norms, it will be compulsory to create clean transport zones.

Wsparcie w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) na rozwój potencjału mobilności nieemisyjnej w ramach priorytetu „Ładowanie i tankowanie” wyniesie ponad 2 mld euro.

Over EUR 2 billion of support will be given as part of the National Recovery and Resilience Plan (NRRPP) to develop non-carbon mobility potential as part of the “Charging and Refuelling” priority.



Wstęp do stref będą miały jedynie pojazdy napędzane energią elektryczną, wodorem bądź gazem ziemnym. W związku z powyższym wzrośnie zapotrzebowanie na flotę pojazdów niskoemisyjnych, w szczególności na potrzeby transportu zbiorowego (do 2030 roku z taborów autobusowych mają zupełnie zniknąć pojazdy spalinalowe). W konsekwencji konieczny będzie dynamiczny i skoordynowany rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych w niskoemisyjnych strefach. KPO przewiduje w latach 2020 – 2022 ok 1,1 mld euro na przedsięwzięcia inwestycyjne przedsiębiorstw, związane z rozwojem w Polsce przemysłu dla rozwiązań zeroemisyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym rozwój:

- instalacji przemysłowych ukierunkowanych na rozwiązania zeroemisyjne;
- instalacji zabezpieczających dostęp do źródeł energii, w tym magazynów i centrów dystrybucji.

Przewiduje się również wsparcie dla rozbudowy stacji ładowania wzdłuż dróg sieci TEN-T, które to miałyby obsługiwać zarówno pojazdy transportu osobowego jak i zbiorowego. Zakres czasowy wsparcia finansowego przewidziano na lata 2020 – 2026 r., a przeznaczone ma zostać na ten cel ok 1 mld euro.

Ponadto plan przewiduje uproszczenie procesu lokalizacji punktów ładowania w budynkach mieszkalnych. Autorzy projektu wskazali, że infrastruktura ładowania jest kluczowym elementem dla sprawnego rozwijania się

Only vehicles powered by electricity, hydrogen or natural gas will be allowed into such zones. Accordingly, the demand for low-emission vehicles will increase, particularly for public transport (by 2030, combustion-powered bus will no longer be allowed). Consequently, it is necessary to ensure the dynamic and coordinated development of charging and refuelling infrastructure for alternative fuels in low-emission zones. The NRRP envisages that, between 2020 – 2022 approx. EUR 1.1 billion will be allocated to investments to develop zero-emission solutions to sustainable mobility problems in Poland, including by developing:

- industrial installations aimed at zero-emission solutions;
- installations which secure access to energy sources, including storage and distribution centres.

Financial support will also be available to develop charging stations along the roads of the TEN-T network, for the benefit of both passenger and public transport vehicles. The timeframe for financial support is 2020-2026 and approx. EUR 1 billion is to be allocated for this purpose.

The draft NRRP also aims to simplify the process of locating charging points in residential buildings. It notes that charging infrastructure is key to the smooth development of electromobility.

elektromobilności i znajduje to wyraz w jego założeniach. Mimo początkowego pominięcia technologii wodorowej w Krajowych ramach polityki rozwoju paliw alternatywnych przyjętych w 2017 r. projekt KPO uwzględnia w ramach priorytetu B dodatkowe środki na projekty mające na celu poprawę warunków dla rozwoju technologii wodorowych oraz innych paliw alternatywnych. Celem inwestycji ma być stworzenie „polskiej gałęzi technologii wodorowej”.

Although the 2017 National Policy Framework for the Development of Alternative Fuels made no reference to hydrogen technology, the draft NRRP includes (under Priority B) additional funds to support projects aimed at improving conditions for developing hydrogen technologies and other alternative fuels. The aim of the investment is to create a “Polish hydrogen technology sector”.



Obowiązkowe utworzenie stref czystego transportu dotyczyć będzie miast powyżej 100 tys. mieszkańców.
Obligation for cities populations over 100,000 to create clean transport zones.

Projekt KPO przewiduje również zmiany prawa na rzecz uproszczonej procedury budowania punktów ładowania przy budynkach mieszkalnych, co ma stanowić kolejną zachętę rozwijania rozproszonej infrastruktury w przestrzeniach osiedlowych. Należy podkreślić, iż dokument KPO opublikowany 30 kwietnia 2021 w chwili powstawania niniejszego Raportu nie został wciąż zaakceptowany przez Komisję Europejską, a środki w nim przewidziane pozostają wstrzymane.

The draft NRRP also foresees changes to simplify the procedure for building charging points near to residential buildings. This will be another incentive to develop widespread infrastructure in residential areas. It should be stressed that the draft NRRP, which was published on 30 April 2021, has not yet been approved by the European Commission, so all of its proposals are currently on hold.

7) Unijna strategia wodorowa i jej wpływ na oczekiwane rozwiązania krajowe

8 lipca 2020 r. Komisja Europejska przyjęła unijną strategię wodorową¹⁶. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu, zakłada się, że rolą wodoru w procesie dekarbonizacji ma być:

- udział w procesie dekarbonizacji tam, gdzie elektryfikacja jest niemożliwa (przemysł stalowy, chemiczny, wybrane działy transportu, generacja energii),
- bilansowanie systemów energetycznych opartych na OZE poprzez wykorzystanie nadwyżek energii z OZE do hydrolizy i wykorzystanie wodoru jako efektywnego środka magazynowania energii.

Zakłada się, że cel w postaci wytwarzania wodoru zero-emisyjnego (generowanego w procesie elektrolizy przy

7) The EU's hydrogen strategy and its impact on expected national reforms

On 8 July 2020, the European Commission adopted the EU's Hydrogen Strategy¹⁶. As part of the European Green Deal, hydrogen's role in the decarbonisation process is assumed to include:

- participating in the decarbonisation process where electrification is not possible (steel, chemical industry, selected transport sectors, power generation),
- balancing RES-based energy systems by using surplus energy from RES for hydrolysis and using hydrogen as an efficient means of energy storage.

It is assumed that the goal of producing zero-emission hydrogen (generated by electrolysis using energy

wykorzystaniu energii wyłącznie z OZE) będzie osiągnięty stopniowo, natomiast w krótkim i średnim okresie, w celu rozwoju ekosystemu rynku wodorowego, dopuszcza się także wykorzystanie wodoru generowanego przy pomocy innych źródeł (z paliw kopalnych, w procesie CCS i przy użyciu energii ze źródeł konwencjonalnych).

exclusively from RES) will be achieved gradually. In the short to medium term, in order to develop the hydrogen market ecosystem, it will also be permissible to use hydrogen generated from other sources (e.g. from fossil fuels, by CCS processes and from conventional energy sources).

Rozwój rynku wodorowego zakładany jest w trzech etapach

The development of the hydrogen market is envisaged in three stages:

1 → 2024	<p>Wsparcie UE dla stworzenia instalacji elektrolizy o łącznej mocy 6GW, produkcja min. 1 mln t wodoru rocznie. Wykorzystanie wodoru – przemysł chemiczny i transport ciężki. EU support for creating an electrolysis installation with a total capacity of 6GW, producing at least 1 million tonnes of hydrogen per year. Use of hydrogen in the chemicals industry and heavy transport.</p>
2 2025-2030	<p>Osiągnięcie poziomu mocy instalacji elektrolizy do 40 GW, produkcja zielonego wodoru: 10 mln t. Zastosowanie wodoru w transporcie ciężarowym, kolejowym i wodnym. Achieving a power level of electrolysis installations up to 40 GW, green hydrogen production: 10 million tonnes. Use of hydrogen in truck, rail and water transport.</p>
3 2030-2050	<p>Wodór ma być pełnoprawnym elementem mixsu, a produkcja wodoru w pełni odnawialnego ma być porównywalna kosztowo z wodorem niskoemisyjnym. Hydrogen to be a fully-fledged element of the mix; the production of fully renewable hydrogen is to be comparable in cost to low-emission hydrogen.</p>

W zakresie transportu KE widzi zastosowania dla napędu wodorowego nie tylko w obszarze transportu osobowego (samochody osobowe, autobusy miejskie, taksówki), ale także w transporcie ciężkim: głównie z zakresie kolei, żeglugi śródlądowej i morskiej bliskiego zasięgu oraz w ciężkim transporcie drogowym (autokary, pojazdy specjalne oraz pojazdy do długodystansowego transportu drogowego).

In the field of transport, the Commission envisages that hydrogen propulsion will be used not only for passenger transport (cars, city buses, taxis), but also for heavy transport: mainly rail, shipping via inland waterways and short sea voyages, and heavy road transport (coaches, special vehicles and long-distance road transport vehicles).

KE dostrzega przy tym kluczową rolę infrastruktury (dotychczas praktycznie nieistniejącej – KE wskazuje, że na moment przyjęcia strategii liczba stacji tankowania wynosi ok. 100 w UE) do wytwarzania, transportu i tankowania wodoru w transporcie. KE szacuje, że koszt stworzenia dodatkowych 400 stacji tankowania wodoru wymagałoby inwestycji rządu 850 mln – 1 mld EUR.

The Commission notes the key role of infrastructure (which has been practically non-existent to date – it indicated that when the strategy was adopted, there were approx. 100 hydrogen refuelling stations in the entire EU) in the production, transport and refuelling of hydrogen in transport. The Commission estimates that, in order to create an additional 400 hydrogen refuelling stations, an investment of between EUR 850 million and EUR 1 billion would be required.

W kontekście powyższego, KE przewiduje m.in. następujące działania mające na celu wsparcie rozwoju napędu wodorowego w transporcie:

Against this background, the Commission envisages, among others, the following actions to support the development of hydrogen propulsion in transport:



Cel w postaci wytworzenia wodoru zeroemisyjnego będzie osiągniany stopniowo, co oznacza, że w krótkim i średnim okresie dopuszcza się także wykorzystanie wodoru generowanego przy wykorzystaniu paliw kopalnych i źródeł konwencjonalnych.

The goal of producing zero-emission hydrogen will be achieved gradually, so in the short and medium term it will remain permissible to use hydrogen generated from fossil fuels and conventional sources.

- uwzględnienie strategicznych inwestycji w zakresie wytwarzania zielonego wodoru w ramach programu InvestEU europejskich inwestycji strategicznych
 - zbadanie możliwości wspierania popytu końcowego w ramach systemu dyrektywy OZE (do czerwca 2021)
 - uwzględnienie sieci tankowania i innej infrastruktury wodorowej w ramach transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (2021)
 - uwzględnienie kwestii infrastruktury tankowania w ramach przeglądu dyrektywy ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz przeglądu rozporządzenia ws. sieci TEN-T (2021)
 - wsparcie projektów demonstracyjnych w ramach funduszu innowacyjnego unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji
 - wsparcie projektów pilotażowych w ramach działania w zakresie międzyregionalnych innowacji w ramach polityki spójności.
- including strategic investments in green hydrogen generation in the framework of the InvestEU European Strategic Investment Programme
 - exploring possibilities to support final demand for hydrogen under the RES Directive regime (by June 2021)
 - including refuelling and other hydrogen infrastructure networks within the Trans-European Transport and Energy Networks scheme (2021)
 - including refuelling infrastructure within the review of the Directive on the development of alternative fuel infrastructure and the review of the TEN-T regulation (2021)
 - supporting flagship projects under the EU ETS innovation fund
 - supporting pilot projects under the Cohesion Policy Interregional Innovation Action.

8) Polska Strategia Wodorowa

Prace nad polską strategią wodorową rozpoczęły się w momencie publikacji strategii UE, a 7 grudnia 2021 została ona opublikowana w Monitorze Polskim.

Dokument skupia się na 6 celach:

- Cel 1** – wdrożenie technologii wodorowych w energetyce
- Cel 2** – wykorzystanie wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie
- Cel 3** – wsparcie dekarbonizacji przemysłu
- Cel 4** – produkcja wodoru w nowych instalacjach
- Cel 5** – sprawna i bezpieczna dystrybucja wodoru
- Cel 6** – stworzenie stabilnego otoczenia regulacyjnego

8) Poland's Hydrogen Strategy

Work on Poland's Hydrogen Strategy started when the EU strategy was published. It was published in the Polish Monitor on 7 December 2021.

The document focuses on 6 objectives:

- Objective 1** – implementing hydrogen technologies in the energy sector
- Objective 2** – using hydrogen as an alternative fuel in transport
- Objective 3** – supporting the decarbonization of industry
- Objective 4** – producing hydrogen in new installations
- Objective 5** – efficiently and safely distributing hydrogen
- Objective 6** – creating a stable regulatory environment

Polska strategia wydaje się nadawać wodorowi nawet nieco wyższy priorytet w transporcie drogowym niż strategia unijna. Projekt zakłada powstanie do 2025 roku 32 stacji ładowania, a do roku 2030 nawet 182.

Zakłada się także powstanie instalacji elektrolizy o mocy 2 GW do 2030 r. Przypomnijmy, że strategia UE zakłada powstanie 40GW w tym okresie, a zatem zakładamy 5% mocy europejskich zainstalowanych w Polsce, co wydaje się planem ambitnym.

Strategia zakłada także wyprodukowanie w Polsce 500 szt. autobusów wodorowych dopuszczonych do ruchu w roku 2025 i 2000 szt. do roku 2030, a ogólna liczba autobusów wodorowych w użyciu ma sięgnąć 100-250 do 2025 r. i 800-1000 do roku 2030.

Obecnie plany dot. budowy stacji ogłosiły spółki z Orlen (PKN Orlen oraz Anwil), Grupa Lotos i PGNiG. Prace nad produkcją pojazdów wodorowych zakłada zarówno Solaris, jak i PESA Bydgoszcz (pojazdy kolejowe).

Warto zaznaczyć, że planuje się także tworzenie clusterów przemysłowych (tzw. Dolin wodorowych), koncentrujących się na rozwoju technologii i produkcji urządzeń koniecznych do rozbudowy infrastruktury wodorowej.

Strategia dostrzega także konieczność zaadresowania problemów regulacyjnych dla stworzenia rynku wodoru i rozwoju jego zastosowań. W tym obszarze przewiduje się:

- stworzenie ram regulacyjnych funkcjonowania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie (I kw. 2021 r.),
- stworzenie podstaw funkcjonowania rynku wodoru (III-IV kw. 2021 r.),
- stworzenie legislacyjnego pakietu wodorowego – określającego funkcjonowanie rynku i implementującego prawo UE oraz wdrażającego system zachęt do produkcji niskoemisyjnego wodoru (2021/2022 r.).

Należy odnotować również znacząco wzmocnioną pozycję wodoru na polu zielonej transformacji w planie REPowerEU ogłoszonym 18 maja 2022 roku. Wódór został zaliczony do kluczowych zamienników gazu ziemnego, węgla i ropy naftowej w trudnych do dekarbonizacji gałęziach przemysłu i transportu. Należy więc spodziewać się intensywnych działań legislacyjnych w celu przyspieszenia rozwoju specjalnej infrastruktury wodorowej, co może przełożyć się również na wzrost znaczenia wodoru zwłaszcza w obszarze transportu towarów. REPowerEU wyznacza cel 10 milionów ton

The Polish strategy seems to give hydrogen even slightly higher priority in road transport than the EU's own strategy. The draft legislation envisages that 32 charging stations will be created by 2025 and even 182 by 2030.

It also assumes the construction of a 2 GW electrolysis plant by 2030. Let us recall that the EU's strategy assumes the creation of a 40GW installation in this period, so Poland's plan assumes that 5% of the EU's entire capacity will be located in Poland. This is ambitious.

The strategy also assumes that 500 hydrogen buses will be produced in Poland by 2025 and that 2000 buses will be produced by 2030, while the total number of hydrogen buses used in Poland is expected to be 100-250 by 2025 and 800-1000 by 2030.

Currently, plans to build hydrogen stations have been announced by Orlen (PKN Orlen and Anwil), Lotos Group and PGNiG. Work on the production of hydrogen vehicles is underway by both Solaris and PESA Bydgoszcz (railway vehicles).

It is also planned to create industrial clusters (so-called Hydrogen Valleys) focused on developing technology and producing the equipment needed to expand hydrogen infrastructure.

The strategy also recognizes the need to address regulatory issues so as to create a hydrogen market and develop its applications. In this regard, the plan envisages:

- creating a regulatory framework for the functioning of hydrogen as an alternative fuel in transport (Q1 2021);
- creating the foundations of a functioning hydrogen market (III-IV quarters of 2021),
- creating a legislative hydrogen package - defining the functioning of the market and implementing EU law, and implementing a system of incentives to produce low-emission hydrogen (2021/2022).

Hydrogen's significantly strengthened position as part of the green transformation in the REPowerEU plan announced on 18 May 2022 should also be noted. Hydrogen is ranked as a key substitute for natural gas, coal and oil in hard-to-decarbonise industries and transport. Accordingly, intensive legislative efforts to accelerate the development of dedicated hydrogen infrastructure are to be expected, which may also increase hydrogen's importance in other areas, especially freight transport. REPowerEU sets a production target of 10 million tonnes of domestic renewable



Polska strategia wodorowa przewiduje powstanie do 2025 roku 32 stacji, a do roku 2030 182 stacji tankowania.

The Polish hydrogen strategy envisages 32 charging stations by 2025 and 182 by 2030.

krajowej produkcji wodoru odnawialnego i 10 milionów ton importu wodoru odnawialnego do roku 2030.

hydrogen and 10 million tonnes of renewable hydrogen imports by 2030.

W ramach wspierania rozwoju projektów wodorowych uruchomiono m.in. 15 marca 2023 r. nabór umożliwiający pozyskanie dofinansowania na wodorowe projekty IPCE (Important Projects of Common European Interest – Ważne Projekty Wspólnego Europejskiego Zainteresowania), które uzyskały pozytywną decyzję Komisji Europejskiej. Program pozwala na sfinansowanie dużych innowacyjnych projektów w zakresie infrastruktury wodorowej.

Under the framework of supporting hydrogen projects, inter alia a call for proposals was opened on 15 March 2023 for hydrogen IPCEI projects (Important Projects of Common European Interest), which were positively assessed by the European Commission. The program allows to finance large innovative projects related to hydrogen infrastructure.



Rafał Kozerski

Radca prawny w SSW

Attorney at law at SSW

PRZYPISY / FOOTNOTES

1. Projekt Rozporządzenia PE i Rady z dnia 14.07.2021 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM/2021/559 final, EUR-lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>.
2. Na dzień przygotowania niniejszej wersji arportu cele pozostają nieformalne do czasu zatwierdzenia przez Komitet Stałych Przedstawicieli Rady oraz Komisję Transportu i Turystyki Parlamentu UE, a w następnej kolejności przez Parlament oraz Radę UE. / As of the date of preparation of this analysis, the goals remain informal pending approval by the Council's Permanent Representatives Committee and the EU Parliament's Committee on Transport and Tourism, followed by the Parliament and the EU Council.
3. Licznik elektromobilności – kwiecień 2022, <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Licznik-elektromobilnosci/Kwiecien-2022>. / Electromobility meter - April 2022, <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Licznik-elektromobilnosci/Kwiecien-2022>.
4. Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2269), <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210002269>. / Act of 2 December 2021 amending the Act on Electromobility and Alternative Fuels and certain other acts (Journal of Laws, item 2269), <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210002269>.
5. Szerzej w dalszej części niniejszego rozdziału Raportu. Mowa o Rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 listopada 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie energią elektryczną (Dz.U. 2020 poz. 2053), <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20200002053>. / Further information is provide on this later in this chapter of the Report. This refers to Regulation of the Minister of Climate and Environment, dated 13 November 2020, amending the Regulation on

- the detailed principles of shaping and calculating tariffs and settlements in electricity trading (Journal of Laws of 2020, item 2053), <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20200002053>.
6. Zgodnie z wynikami testów przeprowadzonych przez Zap-Map, za pomocą punktów wolnego ładowania (o mocy nieprzekraczającej zazwyczaj 3,7 kW) pełne naładowanie akumulatorów pojazdu elektrycznego następuje po min. 11 godzinach (w zależności od pojemności baterii). W przypadku punktów przyspieszonego ładowania prądem zmiennym (7-22 kW) pełne naładowanie baterii pojazdu elektrycznego może zająć ok. 3-4,5 godziny. W przypadku punktów ładowania o mocy 50 kW (czyli 120 kW w przypadku tzw. Superchargerach Tesli) naładowanie baterii pojazdu (zazwyczaj w 80%) zajmuje nawet 35 minut. Szerzej zob.: <https://www.creditplus.co.uk/blog/ev-charge-times/> / According to the results of tests carried out by Zap-Map, with slow charging points (usually having a capacity not exceeding 3.7 kW), an electric vehicle's batteries are fully charged after a minimum of 11 hours (depending on the battery capacity). Fast charging points which use an alternating current (7-22 kW) can take approx. 3-4.5 hours. For 50 kW charging points (or 120 kW in the case of Tesla's so-called Superchargers), a vehicle's battery can be charged (usually at 80%) in 35 minutes. For further details, see: <https://www.creditplus.co.uk/blog/ev-charge-times/>
 7. J. Gajewski, W. Paprocki, J. Pieriegud, *Elektromobilność w Polsce na tle tendencji europejskich i globalnych*, Wydanie I, Warszawa 2019, s. 26. / J. Gajewski, W. Paprocki, J. Pieriegud, *Elektromobilność w Polsce na tle tendencji europejskich i globalnych*, 1st ed., Warsaw 2019, p. 26.
 8. Zgodnie z art. 7 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 22 czerwca 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz.U. 1997 Nr 54, poz. 348, z późn. zm.), przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją paliw gazowych lub energii jest obowiązane do zawarcia umowy o przyłączenie do sieci z podmiotami ubiegającymi się o przyłączenie do sieci, na zasadzie równoprawnego traktowania i przyłączania, w pierwszej kolejności, instalacji odnawialnego źródła energii, jeżeli istnieją techniczne i ekonomiczne warunki przyłączenia do sieci i dostarczania tych paliw lub energii, a żądający zawarcia umowy spełnia warunki przyłączenia do sieci i odbioru / Pursuant to Article 7(1) of the Energy Law Act of 22 June 1997 (Journal of Laws 1997 No. 54, item 348, as amended), an energy company which transmits or distributes gaseous fuels or energy is obliged to conclude a grid connection agreement with entities that apply for grid connection on an equal treatment basis, and to connect, as a first priority, renewable energy source installations if the technical and economic conditions for grid connection and the supply of those fuels or energy exist, and if the party requesting the agreement fulfils the conditions for grid connection and off-take.
 9. Atmoterm S.A., *Analiza stanu rozwoju oraz aktualnych trendów rozwojowych w obszarze elektromobilności w Polsce. Raport końcowy*, 2019, s. 90. / Atmoterm S.A., *Analiza stanu rozwoju oraz aktualnych trendów rozwojowych w obszarze elektromobilności w Polsce. Raport końcowy*, 2019, p. 90.
 10. Zgodnie z art. 16 ust. 1 pkt 5 ustawy Prawo energetyczne. / Pursuant to Article 16(1)(5) of the Energy Law Act
 11. Projekt Rozporządzenia PE i Rady z dnia 10.12.2020 w sprawie baterii i zużytych baterii uchylającego dyrektywę 2006/66/WE i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1020, COM/2020/798 final, EUR-lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52020PC0798>. / Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council concerning batteries and waste batteries, repealing Directive 2006/66/EC and amending Regulation (EU) No 2019/1020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020PC0798&>
 12. Sieć TEN-T stanowi siatkę głównych, strategicznych tras z punktu widzenia transportu drogowego w kraju i zawiera w sobie znaczną część kluczowych węzłów komunikacyjnych. / The TEN-T network is a network of major strategic routes from the point of view of road transport in the country. It includes a significant number of key transport nodes.
 13. Plan dostępny pod adresem witryny rządowej: <https://www.gov.pl/web/gddkia/vi-plan-lokalizacji-ogolnodostepnych-stacji-ladowania-stacji-gazu-ziemnego-oraz-punktow-tankowania-wodoru> / The plan is available at government website: <https://www.gov.pl/web/gddkia/vi-plan-lokalizacji-ogolnodostepnych-stacji-ladowania-stacji-gazu-ziemnego-oraz-punktow-tankowania-wodoru>
 14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej. / Directive (EU) 2018/844 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 amending Directive 2010/31/EU on the energy performance of buildings and Directive 2012/27/EU on energy efficiency: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018L0844&>
 15. Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności – projekt z 26 lutego 2021 r. / National Recovery and Resilience Plan – draft of 26 February 2021.
 16. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu. / Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. A hydrogen strategy for a climate neutral Europe.

Infrastruktura paliw alternatywnych

Komisja Europejska zakłada zmniejszenie zużycia paliw kopalnych w transporcie drogowym i zastąpienia ich paliwami alternatywnymi. Do tego niezbędne jest stworzenie punktów tankowania i ładowania aut. Plan jej rozbudowy zawiera rozporządzenie o infrastrukturze paliw alternatywnych (AFIR), które jest częścią pakietu „Gotowi na 55”.

Rozporządzenie AFIR zostało ostatecznie przyjęte przez Radę UE w dniu 25 lipca 2023 roku i powinno zostać opublikowane jesienią tego roku w Dzienniku Urzędowym UE. Oznacza to, że zacznie obowiązywać w pierwszej połowie 2024 roku (zgodnie z art. 26 Rozporządzenie wchodzi w życie 20 dnia po jego publikacji, zaś stosowanie rozpoczyna się 6 miesięcy od dnia wejścia w życie).

Rozporządzenie przewiduje konkretne cele, które Państwa członkowskie mają za zadanie zrealizować do 2025 lub 2030 roku. Do 2025 roku co 60 km wzdłuż najważniejszych unijnych korytarzy transportowych (tzw. transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T) muszą zostać zainstalowane stacje o mocy co najmniej 150kW do szybkiego ładowania samochodów osobowych i dostawczych. W przypadku samochodów ciężarowych stacje muszą być rozmieszczone co 60 km wzdłuż sieci bazowej TEN-T i co 100 km wzdłuż szerszej kompleksowej sieci TEN-T oraz dysponować minimalną mocą 350 kW a proces ich budowy należy zakończyć do 2030 roku. Również do 2030 roku we wszystkich węzłach miejskich i co 200 km wzdłuż bazowej sieci TEN-T użytkownicy muszą mieć dostęp do stacji tankowania wodoru, obsługujących zarówno samochody osobowe, jak i ciężarowe.

W punktach ładowania i tankowania użytkownicy pojazdów elektrycznych lub zasilanych wodorem powinni mieć możliwość łatwego dokonania płatności kartą lub zbliżeniowo, bez konieczności posiadania abonamentu, a ceny muszą być w pełni przejrzyste. Dodatkowo operatorzy punktów ładowania lub tankowania muszą zapewnić użytkownikom pełne elektroniczne informacje o dostępności punktów, czasie oczekiwania i cenach na stacjach.

Alternative fuels infrastructure

The European Commission aims to reduce the use of fossil fuels in road transport and have them replaced with alternative fuels. But in order to do that, we need to build the vehicle refuelling and charging infrastructure. Plans for its development are laid down in the Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) which is a part of the Fit for 55 package.

The AFIR Regulation was finally adopted by the EU Council on 25 July 2023 and should be published in the EU Official Journal this autumn. This means that it will come into effect in the first half of 2024 (according to Article 26, the Regulation enters into force on the 20th day after its publication and its application starts 6 months after its enforcement).

The Regulation provides for specific targets to be met by Member States by 2025 or 2030. By 2025, fast charging stations for passenger cars and commercial vehicles with an output of at least 50kW must be installed every 60 km along EU's key transport corridors (the so-called Trans-European Transport Network TEN-T). Stations for trucks must be located every 60 km along the TEN-T core network and every 100 km along the wider comprehensive TEN-T network and have a minimum output of 350 kW, while their construction must be completed by 2030. Also by 2030, users must be provided with an access to hydrogen refuelling stations for both passenger cars and heavy-duty vehicles in all urban hubs and every 200 km along the core TEN-T network.

At charging and refuelling points, users of electric or hydrogen-powered vehicles should be able to make an easy contactless payment or use their cards, without the need for a subscription, and prices must be fully transparent. In addition, operators of charging or refuelling stations must provide users with complete electronic information on the availability of terminals, waiting times and prices.

Infrastruktura dla pojazdów elektrycznych

Przechodząc do szczegółów prac nad rozporządzeniem AFIR, Komisja Europejska pierwotnie zaproponowała, aby do 2030 roku powstało 3,9 mln punktów ładowania. Do tego wyniku doszła zakładając, że w 2030 roku w Europie używanych będzie 34,4 mln elektrycznych aut akumulatorowych (BEV) oraz 13,7 mln hybryd ładowanych z gniazdka (PHEV).

KE założyła także, że średnie zużycie energii wyniesie 12 kWh na 100 km, a 40 proc. ładowań odbywać się będzie na publicznych ładowarkach. Przyjęła, że przeciętna moc normalnej ładowarki wyniesie 7,7 kW, zaś szybkiej 104 kW, gdy moc pobierana przez auto akumulatorowe wyniesie 1 kW, a hybrydę 0,66 kW.

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) uważało, że założenia są zbyt oszczędne i nie odpowiadają rzeczywistości. Stowarzyszenie zgadzało się co do wielkości parku samochodowego w 2030 roku i średniego przebiegu, ale wyliczyło, że średni pobór mocy na przejechanie 100 km sięgnie 20 kWh oraz że uzupełnianie energii akumulatora odbędzie się w 60 proc. na ładowarkach publicznych. Ich moc powinna być wyższa i dla normalnego urządzenia pożądane jest założenie 11 kW, zaś dla szybkiego 185 kW. Wyższy będzie także pobór mocy: 3 kW dla elektryka akumulatorowego i 2 kW dla ładowanej z gniazdka hybrydy. Czyniąc te założenia ACEA doszła do wniosku, że w 2030 roku potrzeba będzie 7 mln ładowarek, czyli o 80 proc. więcej niż założyła Komisja Europejska.

W segmencie pojazdów osobowych w połowie 2023 roku w Polsce zarejestrowanych było ponad 45,2 tys. samochodów elektrycznych. Według analiz Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności (PIRE) wzrost ten jest od kilku lat proporcjonalny i wszystko wskazuje na to, że będzie postępował. PIRE szacuje, że po 2030 roku przekroczony zostanie pułap 1 mln zarejestrowanych pojazdów BEV.

Na razie rejestracje modeli elektrycznych to kilka procent całości rynku. Wśród krajów europejskich, najwięcej pojazdów elektrycznych jest zarejestrowanych w Norwegii, gdzie stanowią one ponad 80% wszystkich nowych rejestracji samochodów osobowych.

The EV infrastructure

Turning to details of work on the AFIR regulation, the European Commission originally proposed that 3.9 million charging points should be installed by 2030. It arrived at this result by assuming that 34.4 million battery-electric cars (BEVs) and 13.7 million plug-in hybrids (PHEVs) will be used in Europe by 2030.

The Commission also assumed that the average consumption per 100 km will total 12 kWh and that 40 per cent of charging would take place at public chargers. It concluded that the average power output of a standard charger would be 7.7 kW and 104 kW for a fast charger, with the power ratio of 1 kW per a BEV and 0.66 kW per a hybrid vehicle.

The European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) believed that these assumptions were too modest and failed to reflect the reality. The Association agreed on the size of the car fleet by 2030 and the average mileage but estimated that the average power output essential to cover 100 km would reach 20 kWh and that 60 per cent of battery charging would take place at public chargers. Their output should be higher, and a standard charger should have an output of 11 kW, while the output of a fast charger should stand at 185 kW. Power consumption would also need to be higher: 3 kW for a battery-electric vehicle and 2kW for a plug-in hybrid. While making these assumptions, ACEA concluded that we need 7 million chargers by 2030, or 80 per cent more than identified by the European Commission.

In mid-2023, there were more than 45,200 electric passenger cars registered in Poland. Analyses of the Polish Chamber of Electromobility Development (PIRE) reveal that the increase has been proportional for several years and everything indicates that figures will go up even further. The Chamber estimates that the threshold of 1 million registered BEVs will be exceeded by 2030.

For the time being, electric models account for several per cent of the market. Norway is the European leader in terms of EV registrations as electric vehicles account for more than 80% of all new passenger car registrations.

W Polsce wymaga pilnej rozbudowy sieć publicznych ładowarek. W połowie 2023 roku w Polsce dostępnych było 2885 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, mających 5709 punktów ładowania. Wśród stacji 31 proc. stanowiły urządzenia szybkie, o mocy powyżej 22 kW.

Na sieci dróg głównych, na 77 MOP-ach działa 81 stacji ładowania o mocy od 22 do 350 kW. Na 59 MOP-ach przy autostradach i drogach ekspresowych zarządzanych przez GDDKiA działa 59 stacji ładowania. Pozostałe 22 stacje funkcjonują na 18 MOP-ach przy koncesyjnych odcinkach autostrad. Większość stacji ładowania (58) działa na MOP-ach o funkcji komercyjnej.

Do końca 2024 roku GDDKiA planuje uruchomić na MOP o funkcji podstawowej zarządzanych przez GDDKiA kolejne stacje ładowania, tj. w 32 lokalizacjach: sześć na autostradzie A1, cztery na A2, czternaście na A4, cztery na drodze ekspresowej S3, trzy na S7 i jeden na S8.

Komisja przewidywała, że do 2030 roku powstaną stacje do tankowania wodoru, które będzie dzieliło nie więcej niż 150 km. ACEA uważała, że tempo budowy infrastruktury wodorowej nie zachęci do kupowania aut na wodór i postulowała zwiększenie gęstości stacji (obiekt co 100 km) i stworzenie takiej sieci do 2027 roku. W Polsce kilka podmiotów zakłada zbudowanie stacji wodoru i jeśli te plany zostaną zrealizowane, samochody wodorowe będzie można tankować na ponad stu stacjach po 2030 roku.

Ładowarki dla samochodów ciężarowych

Najwyższą liczbę ciężkich pojazdów użytkowych (eHDV) w 2022 roku zarejestrowano w Niemczech (829), wynika z danych ACEA. Kolejne miejsca zajęły Wielka Brytania (809), Norwegia (364), Szwajcaria (178) oraz Szwecja (176). Polska znajduje się w dolnej części rankingu z wynikiem 6 nowo zarejestrowanych elektrycznych ciężarówek. Z ankiety stowarzyszenia Charge-Up Europe wynika, że firmy zamierzają do 2030 roku kupić do pół mln ciężkich pojazdów z napędem elektrycznym. Przyszli użytkownicy liczą na ładowanie samochodów na stacjach paliw

The network of public charging stations needs to be urgently expanded in Poland. In mid-2023, Poland was home to 2,885 public charging stations for electric vehicles with 5,709 charging points. 31 per cent of them were fast chargers with a power output above 22 kW.

Installed along the network of core routes, 77 service stations offer 81 charging stations with 22 to 250 kW power output. 59 service stations located by motorways and express routes which are managed by the Directorate General for National Roads and Motorways are fitted with 59 charging stations. The remaining 22 stations are operated at 18 service stations along sections of concession motorways. Most charging stations (58) are installed at commercial service stations. By the end of 2024, the General Directorate for National Roads and Motorways plans to install additional charging stations at service stations it is managing, what covers 32 locations: six on the A1 motorway, four on the A2, 14 on the A4, four on the S3 expressway, three on the S7 and one on the S8.

The Commission projected that hydrogen refuelling stations located no further than 150 km apart would be installed by 2030. ACEA believed that the pace of development of hydrogen infrastructure will not encourage consumers to buy hydrogen cars. It advocated ramping up the density of stations (a facility per 100 km) and development of such network by 2027.

There are several entities in Poland interested in building hydrogen refuelling stations and if these plans are implemented, it will be possible to refuel hydrogen vehicles at more than one hundred stations by 2030.

Charging stations for heavy-duty vehicles

ACEA's data reveal that in 2022, the biggest number of heavy-duty vehicles (eHDVs) was registered in Germany. Further down the list were the United Kingdom (809), Norway (364), Switzerland (178), and Sweden (176). Poland ranks further to the bottom with six newly-registered electric heavy-duty vehicles.

Findings of a survey conducted by Charge-Up Europe reveal that businesses plan to buy up to half a million eHDVs by 2030. Future users look forward to charging their vehicles at service stations (100 per cent),

(100 proc.), bazach transportowych i centrach logistycznych (po 88 proc.), natomiast 38 proc. użytkowników zamierza ładować ciężkie samochody w megawatowych ładowarkach publicznie dostępnych, co czwarty w publicznych i bazie transportowej, zaś pozostali albo zamierzają kupić elektryka w najbliższych trzech latach (25 proc. ankietowanych) albo nie kupować wcale.

Dokonana przez ACEA na podstawie danych z GPS 400 tys. pojazdów z dwunastu miesięcy analiza postojów samochodów ciężarowych wskazuje, że 10 proc. lokalizacji (ok. 3 tys. parkingów) jest najczęściej odwiedzanych przez auta ciężarowe i odpowiada za połowę (78 tys.) wszystkich postojów wykonywanych przez ciężarówki. Te miejsca powinny zostać wyposażone do 2027 roku w odpowiednie ładowarki.

Komisja Europejska w rozporządzeniu AFIR proponowała do końca 2025 roku wymóg instalacji na sieci głównej TEN-T centrów ładowania, w których przynajmniej jedna ładowarka ma moc ponad 350 kW. Do końca 2030 roku moc centrów ładowania miałyby wzrosnąć do 3500 kW, a liczba ładowarek wysokiej mocy (ponad 350 kW) do dwóch.

Przemysł motoryzacyjny uważa, że wymagania nie spełnią potrzeb użytkowników. ACEA wyliczyła, że już do 1 lipca 2025 roku moc centrów ładowania powinna sięgnąć 5 000 kW, w tym 4 ładowarki powinny mieć moc 350 kW, a kolejne 4 moc 800 kW. Do 1 lipca 2030 roku moc centrum ładowania powinna wzrosnąć do co najmniej 6,5 tys. kW, na co złożą się 4 ładowarki o mocy 1200 kW.

Na sieci kompleksowej TEN-T także powinny pojawić się ładowarki i KE zakładała, że do końca 2030 roku moc pojedynczego centrum ładowania sięgnie 1400 kW, w którym znajdzie się co najmniej jedna ładowarka o mocy 350 kW. Do końca 2035 roku moc centrum ładowania miałyby się zwiększyć do 3500 kW i składać z co najmniej dwóch ładowarek o mocy po 350 kW.

ACEA argumentowała, że te wymagania są dalekie do rzeczywistości. Stowarzyszenie wyliczało, że 1 lipca 2027 roku moc centrów ładowania powinna wynieść co najmniej 1400 kW i każde powinno składać się z przynajmniej dwóch ładowarek o mocy 350 kW każda. Pięć lat później moc centrum ładowania powinna wzrosnąć do 3 tys. kW i składać się przynajmniej z dwóch ładowarek

transport depots and logistics centres (88 per cent each), while 38 per cent of them intend to charge their heavy-duty vehicles from public Megawatt chargers. Meanwhile, one in four respondents contemplates charging from public chargers and at transport depots, while others either plan to buy an electric vehicle in the next three years (25 per cent of respondents) or not at all.

ACEA's analysis of truck stops based on GPS data from 400,000 vehicles collected over twelve months proves that 10 per cent of locations (around 3,000 parking sites) are most frequently visited by trucks and account for half (78,000) of all stops made by trucks. By 2027, these sites should be fitted with adequate chargers.

In the AFIR regulation, the European Commission proposed a requirement to install charging stations with at least one charger with a power output of more than 350 kW along the TEN-T core network by the end of 2025. The power output of charging stations would increase to 3,500 kW by the end of 2030, while the number of high-power chargers (over 350 kW) would go up to two.

The automotive industry believes that these requirements will fail to satisfy user needs. ACEA estimates that by 1 July 2025 charging stations should have the output of 5,000 kW and include four 350 kW chargers and additional four with 800 kW output. By 1 July 2030, the output of the charging station - that will include four 1,200 kW chargers - should go up to at least 6,500 kW. Chargers should be also installed along the complex TEN-T network. The Commission has assumed that by the end of 2030, the power output of a single charging station with at least one 350 kW charger will reach 1,400 kW. By the end of 2035, the output of a charging station that will include at least two 350 kW chargers should increase to 3,500 kW.

ACEA argued that such requirements are far from reality. The Association estimated that by 1 July 2027, the output of charging stations should stand at no less than 1,400 kW and each one of them should consist of at least 350 kW two chargers. Five years later, the output of a charging station featuring at least two 800 kW chargers should increase to 3,000 kW. In the following

o mocy po 800 kW. W kolejnych latach stacje będą rozbudowywane, aby na 1 lipca 2030 roku moc centrum ładowania wyniosła co najmniej 3 tys. kW, a moc przy najmniej dwóch urządzeń sięgała 800 kW. Wreszcie 1 lipca 2035 roku moc centrów ładowania powinna osiągnąć minimum 5 tys. kW i w każdym centrum powinny działać po dwie ładowarki o mocy 1200 kW każda.

Ładowarki muszą znaleźć się nie tylko na sieci dróg głównych, ale także na bezpiecznych parkingach. KE proponowała, aby na każdym takim parkingu stanęła do końca 2030 roku ładowarka o mocy 100 kW. ACEA uważała, że jest to zdecydowanie zbyt mało i zbyt późno i postulowała instalacje do 1 lipca 2025 roku co najmniej czterech ładowarek o mocy po 100 kW każde.

Wreszcie w miastach także powinny stanąć ładowarki. KE wyliczyła, że do końca 2025 roku moc pojedynczego centrum ładowania powinna wynosić co najmniej 600 kW z ładowarką indywidualną o mocy co najmniej 150 kW. Pięć lat później moc centrum powinna wzrosnąć do 1200 kW. Stowarzyszenie producentów aut było zdania, że w miastach już od 1 lipca 2025 roku powinny funkcjonować centra ładowania wyposażone w 4 ładowarki o mocy po 100 kW każda.

Także w tym przypadku ACEA uważała, że wymagania są niewystarczające. Postulowała, aby do 1 lipca 2030 roku moc centrum ładowania wyniosła co najmniej 1600 kW, zaś indywidualne ładowarki miały moc nie mniejszą niż 150 kW, a 2 miały ponad 350 kW.

Infrastruktura w Polsce

W Polsce na koniec 2022 roku zarejestrowanych było ponad 770 tys. pojazdów ciężarowych, ciągników i samochodów specjalnych o dmc powyżej 3,5 tony. Rząd nie przygotował instrumentów wsparcia dla transportu ciężarowego. Według danych PZPM, w samym tylko 2022 roku, zarejestrowano 34 905 samochodów ciężarowych (powyżej 3,5 t) i ta flota będzie elektryfikowana stopniowo i krok po kroku będzie rozbudowywana infrastruktura do ładowania baterii.

W Polsce znajduje się 1445 parkingów, na których wykonywanych jest 5859 postojów każdego dnia, jak wynika z analizy ACEA.

years, stations will be expanded to have an output of at least 3,000 kW by 1 July 2030, while the power output of at least two chargers should stand at 800 kW. Finally, by 1 July 2035, charging stations should have a minimum power output of 5,000 kW, while each station should be fitted with two 1,200 kW chargers.

Chargers must be installed not only along the core network of roads, but also at safe parking sites. The Commission proposed that every parking site should be fitted with a 100 kW charger by the end of 2030. ACEA argued that it is far too little and too late and advocated installation of at least four 100 kW chargers by 1 July 2025.

Finally, chargers should be also installed in cities. The Commission estimated that by the end of 2025, the power output of a single charging station with at least one 150 kW charger should stand at no less than 600 kW. Five years later, the power output of the station should increase to 1200 kW. The Automobile Manufacturers' Association argued that charging stations fitted with four 100 kW chargers should be installed in cities as early as 1 July 2025.

Also in this case, ACEA believed that requirements are insufficient. It advocated that by 1 July 2030 the power output of a charging station should stand at no less than 1,600 kW, while individual chargers should have an output of no less than 150 kW and two chargers of more than 350 kW.

Infrastructure in Poland

At end-2022, Poland was home to more than 770,000 registered heavy-duty vehicles, tractors and special-purpose vehicles with GVWR above 3.5 tons. The government offered no support measures for heavy transport. PZPM's data reveal that 34,905 trucks (with GVWR above 3.5 t) were registered in 2022 alone. The fleet will be electrified gradually, and the charging infrastructure will be expanded step by step.

An ACEA analysis reveals that there are 1,445 parking sites in Poland, where 5,859 stops are made each day. The Ministry of Environment and Climate has proposed

Ministerstwo Środowiska i Klimatu zaproponowało rozmieszczenie w 2025 roku 27 ładowarek dużych mocy, dwa lata później 71 ładowarek i w 2030 roku 188 ładowarek.

Już teraz widać, że nie będzie to łatwe zadanie. Operatorzy sieci średniego napięcia apelują do rządu o regulacje, które pozwolą zebrać brakujące 100 mld zł ze 130 mld zł koniecznych do niezbędnej modernizacji i rozbudowy tej sieci.

Ponadto przedsiębiorcy nie garną się do budowy ładowarkowej infrastruktury. Choć GDDKiA wprowadziła w umowach dzierżawy zwolnienie z czynszu od przychodu od paliw alternatywnych przez 5 lat, to w przeprowadzonych w 2022 roku przetargach na dzierżawę 56 lokalizacji MOP nie udało się pozyskać dzierżawców w przypadku 42 lokalizacji.

W rezultacie GDDKiA zapewnia, że pamięta o elektromobilności, ale również chce budować infrastrukturę dla paliw alternatywnych w sposób przemyślany, tam gdzie jest popyt na tego rodzaju paliwa.

Generalna Dyrekcja podkreśla, że w pierwszej kolejności musi użytkownikom dróg zapewnić parkingi i stacje paliw płynnych, a dopiero w drugiej kolejności infrastrukturę dodatkową i pozostałe funkcje. Wskazuje, że w przypadku ładowarek dla pojazdów ciężarowych należy uwzględnić przede wszystkim kwestie logistyczne takie jak miejsca załadunku/rozładunku pojazdów, główne trasy tranzytowe i ewentualne obowiązkowe przerwy dla kierowców tych pojazdów.

Na żadnym z MOP-ów nie ma infrastruktury do ładowania pojazdów ciężarowych. Dla zmiany tego stanu rzeczy i zachęcenia inwestorów, GDDKiA analizuje możliwość wydłużenia okresu dzierżawy z 10 lat na 20 lat oraz zawieszenie czynszu dzierżawnego na okres budowy inwestycji.

Koncerny paliwowe i operatorzy stacji paliw mają przygotowany plan instalacji ładowarek, który będzie realizowany samodzielnie bądź z partnerami zewnętrznymi. Wyzwaniem jest zapewnienie zasilania dla ładowarek. Przedsiębiorcy zainteresowani wejściem w tę branżę zauważają, że znacznie wydłuża się czas oczekiwania na przyłącze od operatora sieci energetycznej. W rezultacie wielu z nich rozważa zasilanie z farm fotowoltaicznych lub wiatrowych, chociaż te źródła energii nie są stabilne i wymagają dużych inwestycji w magazyny energii.

to install 27 high-power chargers in 2025, 71 chargers two years later, and 188 chargers in 2030.

We can already see that it will be no easy matter. Medium-voltage grid operators are urging the government to adopt regulations to raise the missing PLN 100 billion out of PLN 130 billion needed for necessary modernisation and expansion of the network.

In addition, businesses are not keen to build the charging infrastructure. Despite the fact that the General Directorate for National Roads and Motorways has introduced to its lease contracts a rent exemption applicable to revenue generated on alternative fuels which will remain effective for five years, tenders for lease of 56 service stations held in 2022 failed to attract lessees for 42 sites.

Consequently, the General Directorate is reassuring us that it has electromobility in mind, but also wants to build the alternative fuels infrastructure in a deliberate way in sites where there is demand for such fuels.

The General Directorate stresses that first, it must provide road users with parking sites and liquid fuel stations, and only later with additional infrastructure and other functions. It also points out that in case of chargers fit for heavy-duty vehicles, logistical issues such as points of loading/unloading, location of main transit routes and mandatory breaks for drivers of these vehicles must be taken into account.

No service station has infrastructure fit for charging trucks. To change the status quo and encourage investors, the Directorate is looking into the possibility of extending the lease period from 10 years to 20 years and suspending the lease rent while construction lasts.

Oil companies and petrol station operators have a plan in place for installation of chargers, either on their own or in cooperation with external partners. What remains a challenge is provision of power supply for charging terminals. Entrepreneurs who would like to start business in this sector note that the time required by the grid operator to provide a connection has increased significantly. As a result, many of them are contemplating using photovoltaic or wind farms as a power supply even though such energy sources are unstable and require major investments in energy storage.

Zeroemisyjne autobusy

Spośród miast powyżej 100 tys. mieszkańców, najwięcej samochodów zeroemisyjnych porusza się po Warszawie, Krakowie oraz Poznaniu. Zarówno Kraków jak i Warszawa konsekwentnie kupują zeroemisyjne autobusy, a także podjęły decyzje o wprowadzeniu strefy czystego transportu (SCT).

Według danych PIRE, na koniec 2022 roku w polskich miastach jeździło prawie 800 autobusów elektrycznych. Zeroemisyjny transport miejski zyskuje na popularności przede wszystkim dzięki programom wsparcia umożliwiającym operatorom transportu publicznego wymianę flot.

W obecnie realizowanych projektach, które zakończą się do 2025 roku, samorządy zakupią 890 autobusów, w tym ponad połowę zeroemisyjnych. Podobna proporcja napędów elektrycznych przewidywana jest w przygotowywanych projektach na zakup 1240 autobusów.

Jednak to wszystko jest zbyt mało, aby samorządy spełniły zapisy ustawy o elektromobilności, która przewiduje, że od stycznia 2023 roku samorządy mające ponad 50 tys. mieszkańców powinny mieć 10 proc. floty zeroemisyjnej (elektrycznej lub napędzanej biometanem), a w 2028 roku 30 proc.

Problemem dla JST są wysokie koszty zeroemisyjnych autobusów, powiększane przez inwestycje w odpowiednią infrastrukturę paliw alternatywnych. Do ostrożności skłania także koszt wozokilometra. Dla autobusu z dieslem wyniósł on w 2022 roku 8,88 zł, na gaz 9,18 zł, a prąd 9,15 zł, z napędem hybrydowym 9,31 zł, wynika z ankiety BGK przeprowadzonej wśród 98 podmiotów. Na dodatek rosną koszty obsługi zadłużenia, spowodowane podwyżkami stopy referencyjnej, co dodatkowo obciąża wyniki budżetowe, gdyż ponad 50% zadłużenia oparte jest na stopie zmiennej.

Tylko 31 proc. ankietowanych samorządów zrealizuje cel na 2028 rok użytkowania 30 proc. zeroemisyjnych autobusów, wynika z ankiety BGK. Popularyzację tego

Zero-emission buses

Among cities with a population above 100,000, Warsaw, Kraków and Poznań have the highest number of zero-emission vehicles. Both Kraków and Warsaw are consistently buying zero-emission buses and have decided to introduce a clean transport zone (CTZ).

Data of the Polish Chamber of Electromobility Development reveal that by the end of 2022, nearly 800 electric buses were driving in Polish cities. Zero-emission urban transport is gaining in popularity mainly as a result of support schemes that enable public transport operators to renew their fleets.

Within the framework of currently implemented projects which will be completed by 2025, local authorities will buy 890 buses, including 50 per cent of zero-emission ones. A similar proportion of electric drives is covered by projects in the pipeline which focus on the purchase of 1,240 buses.

However, this is not enough for the local authorities to comply with provisions of the Electromobility Act, which stipulates that by January 2023 ten per cent of the fleet operated by local government units in towns and cities with population of more than 50,000 should account for zero-emission models (electric or biomethane-powered), and that the figure should stand at 30 per cent by 2028.

What is problematic for local government units is the high cost of zero-emission buses, topped with investments in adequate alternative fuel infrastructure. The cost of the vehicle-kilometre should also be treated cautiously. It stood at PLN 8.88 in 2022 for a diesel-powered bus, PLN 9.18 for a gas-powered bus, PLN 9.15 for a bus with an electric drive, and PLN 9.31 for a hybrid vehicle, reveal findings of a BGK survey conducted on a sample of 98 operators.

In addition, the cost of debt servicing has gone up after the increase in the reference rate, which adds a further burden on budget execution as more than 50 per cent of debt is based on a variable rates.

Findings of a BGK survey reveal that only 31 per cent of surveyed local government units will meet the 2028 target as 30 per cent of their fleet will account for zero-

napędu wstrzymuje brak dopłat. Z ankiety BGK wynika, że do wypełnienia celów ustawowych pytany samorządom brakuje od 2,6 do 4,7 mld zł. Do zakupów elektrycznych autobusów państwo zachęca subwencjami, których pula wynosi 0,3 mld zł, a z ewentualnym KPO ponad 2 mld zł.

emission buses. Promotion of such drives is hampered by the absence of subsidies. A survey conducted by BGK reveals that interviewed local government units are short of PLN 2.6 to 4.7 billion to reach their statutory targets. The state is supporting the purchase of electric buses by offering subsidies totalling PLN 0.3 billion, or more than PLN 2 billion if funds from the National Recovery Plan are released.



Rynek opon w Polsce i Europie 2022

Tyre market in Poland and Europe 2022

Opony osobowe

Polska utrzymuje pozycję szóstego rynku w Europie, za Niemcami, Francją, Włochami, Wielką Brytanią i Hiszpanią. Natomiast jesteśmy trzecim rynkiem, jeśli chodzi o opony zimowe, po Niemczech i Włoszech, a nieco wyprzedzając Francję.

Rok 2022 w Europie dla producentów opon był nieco gorszy od 2021 jednak wciąż dużo lepszy niż rok 2020. Odbiła się znacząco od dna sprzedaż opon na pierwszy montaż zarówno w segmencie osobowo-dostawczym (+3,4%) jak i ciężarowo-autobusowym (+4,7%). To pokazuje, że wcześniejsze problemy z łańcuchami dostaw zostały naprawione i w obszarze produkcji aut zwiększały się moce produkcyjne.

Passenger tyres

Poland maintains the position of the sixth market in Europe, behind Germany, France, Italy, Great Britain and Spain. However, we are the third market when it comes to winter tires, after Germany and Italy, and slightly ahead of France.

For tire manufacturers, 2022 in Europe was slightly worse than 2021, but still much better than 2020. The sales of tires for the first assembly rebounded significantly in both the passenger and delivery segment (+3.4%) and the truck and bus segment (+ 4.7%). This shows that previous problems with supply chains have been fixed and production capacity in the area of car production has increased.

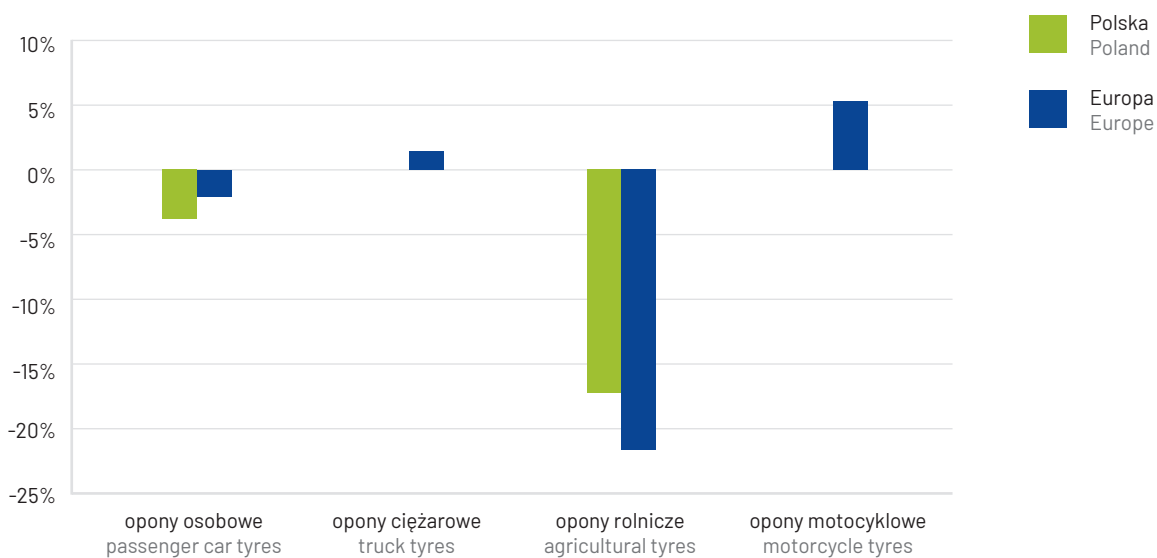
Z kolei na rynku wtórnym sprzedaż opon do osobówek odnotowała spadek na poziomie 2%, w tym spadek opon letnich i zimowych w obu przypadkach o 6%, a 6% wzrostów dla opon całorocznych.

Na tym tle wyniki w Polsce pokrywają się z europejskimi, tak jeśli chodzi o tendencje jak i wartości w poszczególnych segmentach rynku.

On the other hand, sales of passenger car tires on the secondary market recorded a decrease of 2%, including a decrease in summer and winter tires by 6% in both cases, and an increase of 6% in the case of all-season tyres.

Against this background, the results in Poland coincide with the European ones, both in terms of trends and values in individual market segments.

Branża przeszła przez lekką korektę sprzedaży w głównych segmentach w Europie i na polskim rynku The industry has gone through a slight correction of sales in the main segments in Europe and on the Polish market

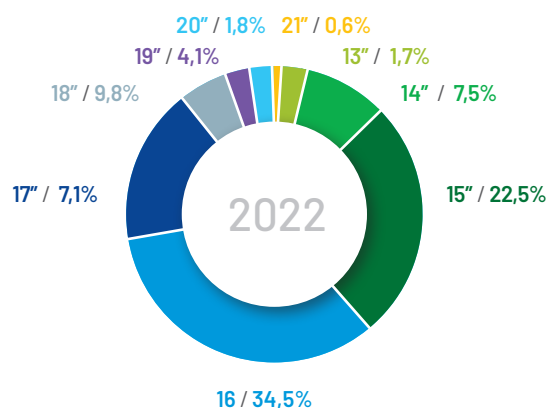


Źródło: Oprac. PZPO na podstawie danych ETRMA
Source: Adopted by Polish Tyre Industry Association based on ETRMA data

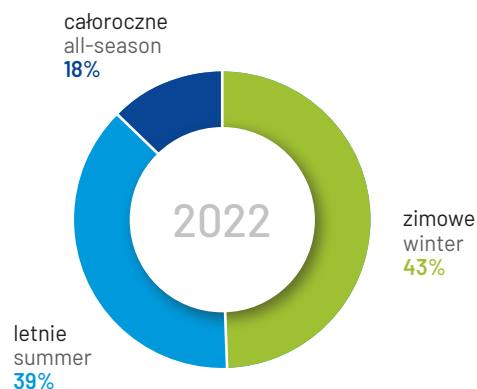
W całym 2022 roku producenci i importerzy opon w Polsce odnotowali spadki sprzedaży na rynek niemal we wszystkich segmentach opon. Opony osobowe wzrosły o 30%, ciężarowe o 14%, przemysłowe o 11%, rolnicze zaś aż o 31%. Z kolei opony motocyklowe i skuterowe niemal utrzymały poziom sprzed roku notując delikatny wzrost na poziomie 0,3%. Te wyniki są lepsze nie tylko od pandemicznego roku 2020, w którym także branża oponiarska zaliczyła duże spadki, ale i od 2019, który wydawał się dobry.

Throughout 2022, tire manufacturers and importers in Poland recorded decreases in sales to the market in almost all tire segments. Passenger tires increased by 30%, truck tires by 14%, industrial by 11%, and agricultural by as much as 31%. In turn, motorcycle and scooter tires almost maintained the previous year's level, recording a slight increase of 0.3%. These results are better not only from the pandemic year 2020, in which the tire industry also experienced significant declines, but also from 2019, which seemed good.

Udział w rynku (proc.) wg średnicy osadzenia opony (w calach) w 2022
Market share (%) by tyre diameter (inches) in 2022



Udział w rynku (proc.) letnie / zimowe / całoroczne w 2022
Market share (%) summer / winter / all-season in 2022



Źródło: Oprac. PZPO na podstawie danych ETRMA
Source: Adopted by Polish Tyre Industry Association based on ETRMA data

W zakresie segmentów w głównej kategorii – opony osobowe (w tym do aut nie-SUV, SUV i VAN oraz lekkie dostawcze) najwięcej wzrosła sprzedaż tego ostatniego segmentu – sprzedaż opon do aut lekkich dostawczych oraz VANów wzrosła aż o 44% rok do roku. Także opony do cały czas popularnych SUVów wzrosły o 41%. Opony do pozostałych aut, w całej swojej dużej kategorii wzrosły o 27%.

Spadki sprzedaży opon na rynek potwierdzają spowolnienie gospodarcze i wyczekiwanie rynku na to, co wydarzy się w 2023 roku – zarówno w kontekście niższego popytu na samochody, jak i oszczędzania na wydatkach w gospodarstwach domowych. I chociaż w porównaniu do czasów pandemii sprzedaż opon jest znacznie wyższa, to jednak widać niepewność w tym segmencie motoryzacji. Rok 2023 jest wyzwaniem dla całego rynku – chociaż oczekuje się, że w drugiej połowie roku otoczenie rynkowe może być nieco bardziej sprzyjające niż na jego początku.

Ostatni kwartał charakteryzował się spadkami w niemal wszystkich segmentach, poza oponami do SUVów i ciężarówek. Spadki te nie były jednak tak głębokie,

In terms of segments in the main category – passenger tires (including non-SUV, SUV and VAN cars, as well as light commercial vehicles), sales of the latter segment increased the most – sales of tires for light commercial vehicles and vans increased by as much as 44% year on year. Tires for the ever-popular SUVs also increased by 41%. Tires for other cars, in their entire large category, increased by 27%.

The decline in tire sales on the market confirms the economic slowdown and the market's anticipation of what will happen in 2023 – both in the context of lower demand for cars and saving on household expenses. And although tire sales are much higher compared to the times of the pandemic, there is still uncertainty in this automotive segment. The year 2023 is a challenge for the entire market – although it is expected that in the second half of the year the market environment may be slightly more favorable than at the beginning.

The last quarter was characterized by declines in almost all segments, except for tires for SUVs and trucks. However, these declines were not as deep as in the

jak w bardzo trudnym roku 2020. W perspektywie całego roku opony do SUVów i aut ciężarowych, a także motocykli wyszły na plus.

W miarę odmładzania parku samochodowego z roku na rok można zaobserwować tendencję do zwiększania rozmiarów kół. W 2022 roku opony o średnicy 16 cali dalej były najchętniej kupowane na rynek. Jednak rok do roku ich udział zmniejszył się o 0,5% do 34,5%. Drugie na szczycie opony o średnicy osadzani 15 cali mają udział w rynku na poziomie 22,5% i w ciągu roku udział zmniejszył się o 1,5%. Stale umacniają swą pozycję opony 17-calowe, których w 2021 importerzy sprzedali ponad 2 mln szt. co dało im udział 17% i roczny wzrost o ponad 1%. Bardzo dynamicznie rośnie sprzedaż opon o największych rozmiarach: 18-calowe o 47 proc. w stosunku do roku 2021 osiągając blisko 10 proc. udziału w rynku; 19-calowych sprzedano o 54 proc. więcej; a 20-calowych o 57 proc. a 21-calowe o 60 proc. r-d-r. Najwięcej procentowo wzrosła sprzedaż największych rozmiarów – 22 cali o 89%, 23 cali o 257%, a największych 24-calowych sprzedano 204 szt. w porównaniu do 1 szt w 2021 (wzrost o ponad 20000%).

Opony ciężarowe

W Europie sprzedaż opon ciężarowych na rynek wtórny wzrosła o 1% zatrzymując się na poziomie ponad 13,6 mln szt.

Z kolei w Polsce 2022 rok w tym segmencie przyniósł ustabilizowaną sprzedaż na poziomie nieco ponad 918 tys. egzemplarzy, co jest utrzymaniem wielkości rynku.

Jeśli chodzi o najpopularniejsze rozmiary to w przypadku opon na oś napędową największą popularnością cieszy się rozmiar 385/65/22,5, 315/70/22,5 oraz 315/80/22,5 stanowią solidnie ponad 84 proc. całego rynku. Tym samym cały czas pozostajemy krajem felgi 22,5. W podziale na osie w 2022 odnotowano wzrost w przypadku opon na osie sterujące i w naczepach (odpowiednio 2 i 3%). Natomiast o 6% spadł rynek opon napędowych.

Z kolei ze względu na przeznaczenie największy segment to opony regionalne, które stanowią ponad 80 proc. rynku (spadek o 1 pp). Kolejne segmenty to opony autostradowe 10 proc. (bez zmian), terenowe 9% proc. (+2,7 pp) i miejskie 1 proc (spadek o 1 pp). Wzrost

very difficult year 2020. In the perspective of the whole year, tires for SUVs and trucks, as well as motorcycles, turned out to be positive.

As the car fleet is rejuvenated year after year, there is a trend towards larger wheel sizes. In 2022, tires with a diameter of 16 inches were still the most popular on the market. However, year on year their share decreased by 0.5% to 34.5%. The second-top tire with a diameter of 15 inches has a market share of 22.5% and has decreased by 1.5% over the year. 17-inch tires are constantly strengthening their position, of which importers sold over 2 million in 2021, which gave them a 17% share and an annual increase of over 1%. Sales of tires with the largest sizes are growing very dynamically: 18-inch tires by 47 percent. compared to 2021, reaching nearly 10 percent. market share; 19-inch models were sold by 54 percent. more; and 20-inch by 57 percent. and 21-inch by 60 percent. y-y-y Sales of the largest sizes increased the most in percentage terms - 22 inches by 89%, 23 inches by 257%, and the largest 24 inches sold 204 pieces compared to 1 piece in 2021 (an increase of over 20,000%).

Truck & bus tyres

In Europe, aftermarket truck tire sales increased by 1% to over 13.6 million units.

In turn, in Poland, 2022 in this segment brought stabilized sales at the level of just over 918,000. copies, which is maintaining the size of the market.

When it comes to the most popular sizes, in the case of tires for the drive axle, the most popular sizes are 385/65/22.5, 315/70/22.5 and 315/80/22.5, which account for a solid over 84 percent. the entire market. Thus, we still remain the country of the 22.5 rim. By axle, in 2022 there was an increase in steer and trailer tires (2 and 3% respectively). On the other hand, the drive tire market fell by 6%.

In turn, due to the purpose, the largest segment is regional tires, which account for over 80 percent. the market (decrease by 1 pp). The next segments are highway tires 10 percent. (no change), field 9% (+2.7 pp) and urban 1% (decrease by 1 pp). The increase in the

w segmencie opon on/off należy wiązać z dobrym rokiem w budownictwie – budowy infrastrukturalne i mieszkaniowe.

Opony motocyklowe

Dla opon motocyklowych 2022 rok był okresem kolejnego wzrostu rynku (o 5% do ponad 330 tys. szt. opon), który potwierdził umacnianie się tego segmentu. Efekt wzrostu popularności jednośladów na polskich drogach skutkuje różnymi wzrostami sprzedaży opon w różnych segmentach.

W najliczniejszych kategoriach opon motocyklowych, sport touring zanotowano delikatny spadek o 3%. Jednak już kolejne silne kategorie to spektakularne wzrosty – opony do maszyn typu dual i adventure, czyli segmenty trail road oraz trail on/off to wzrosty odpowiednio o 32% i 34%. Podobnie wysoki wzrost zanotowano w oponach do maszyn typu custom, 31% i opono typowo szosowych full road (30%). Natomiast delikatne spadki zaliczyły opony hypersport o 1% oraz nieco więcej do maszyn terenowych opony off road -17%. Z kolei segment opon do skuterów wzrósł o doskonałe 31%.

segment of on/off tires should be associated with a good year in the construction industry – infrastructural and residential construction.

Motorcycle tyres

For motorcycle tires, 2022 was a period of another market growth (by 5% to over 330,000 tyres), which confirmed the strengthening of this segment. The effect of the growing popularity of two-wheelers on Polish roads results in various increases in tire sales in different segments.

In the most numerous categories of motorcycle tyres, sport touring, a slight decrease of 3% was recorded. However, the next strong categories are spectacular increases – tires for dual and adventure machines, i.e. trail road and trail on/off segments, increase by 32% and 34%, respectively. A similarly high increase was recorded in tires for custom machines, 31% and typical full road tires (30%). Hypersport tires, on the other hand, slightly decreased by 1% and slightly more off-road tires -17%. The scooter tire segment, on the other hand, grew by an excellent 31%.



www.pzpo.org.pl

POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU OPONIARSKIEGO

jest organizacją pracodawców zrzeszającą wszystkich kluczowych producentów opon. Reprezentuje branżę, zatrudniającą w Polsce bezpośrednio 11.000 pracowników w 6 fabrykach i firmach handlowych, wytwarzających na eksport i rynek wewnętrzny dziennie 135 tys. produktów wysokich technologii. PZPO prezentuje opinie przemysłu w sprawach związanych z gospodarką, ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu oponiarskiego, w zakresie środowiska, energii, bezpieczeństwa drogowego, klimatu, standardów technicznych, informacji i ochrony konsumentów oraz bezpieczeństwa pracy.

POLISH TYRE INDUSTRY ASSOCIATION

is an organization of employers that associates all key global tyre producers which are present in Poland. PTIA represents a sector that is employing directly more than 11,000 people in Poland in 6 production facilities and several commercial structures and that is supplying both to the domestic and export markets 135,000 pieces daily quality high-tech products supported by constant innovation. The Association presents opinions on issues related to law and economy, with the additional focus on tyre industry in respect of environment, energy, road safety, climate, technical standards, consumer protection or information and work safety.



Drogi: posumowanie 2023

Roads: summary of 2023

W ciekawych i wymagających czasach przyszło nam realizować inwestycje drogowe. Najpierw pandemia i słuszna decyzja rządu o nie zatrzymywaniu prac na placach budów, ale i przecież problemy wynikające z przerwanych łańcuchów dostaw i utrudnienia w dostępie do ekip zagranicznych pracowników. Potem proces odbudowy gospodarek i wzrost cen surowców oraz materiałów. Aż wreszcie 24 lutego 2022 roku i haniebny atak Rosji na Ukrainę, który skutkowałam nawet kilkutygodniowym zatrzymaniem procesów przetargowych wobec totalnej nieprzewidywalności rynku skutkującej nie tylko ogromnąwyżką cen materiałów, ale i ich mocno ograniczonym dostępem. Konkretnie działania przyczyniły się do tego, że inwestycje drogowe były jednak po początkowym zamieszaniu realizowane zgodnie

Our road-construction projects coincided with interesting and challenging times. First, the pandemic broke out and the Polish government made the right decision not to mandate work on construction sites to be paused. On the other hand, there were issues caused by disrupted supply chains and shortages of teams of foreign workers. Then time came for the recovery of the economies, coupled with increasing prices of raw materials and materials. And finally, on February 24, 2022 Russia invaded Ukraine in a despicable act of aggression that resulted in tender proceedings to be halted for up to several weeks in light of complete unpredictability of the market, which resulted in a huge increase in the price of materials, but also in their severely limited availability. However, decisive measures helped ensure

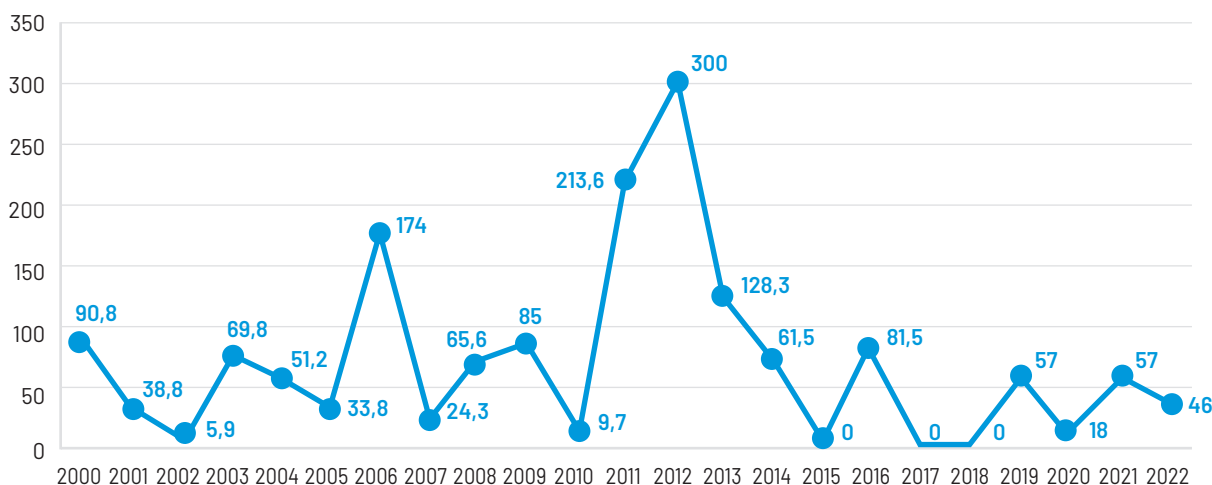
z planem. Rok 2022 był zatem kolejnym rokiem testu na skuteczność. Na drogach został on zdany.

W 2021 roku GDDKiA udostępniła do ruchu 425 km nowych dróg. Rok zakończyliśmy wtedy następującym stanem posiadania: 4625 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1754 km autostrad i 2871 km dróg ekspresowych. Rok 2022 był nieco słabszy pod tym względem, ale zadanie zadaniu nierówne, nie każdy przetarg trwa tyle samo i nie zawsze obywa się bez zaskarżeń na poziomie Krajowej Izby Odwoławczej czy sądu. Trudno zatem liczyć na to, że każdego roku będziemy mieć tyle samo kilometrów dróg, na których przecięta zostanie wstęga. Udostępniono zatem 322 km nowych dróg. W wieczór sylwestrowy kierowcy wjeżdżali mając do dyspozycji 4887 km dróg szybkiego ruchu: 1800 km autostrad i 3087 km dróg ekspresowych. Dopiero rok 2023 przyniesie przekroczenie progu 5000 km dróg a przypomnę, że na dziś punktem docelowym, zgodnie z nowelizacją rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z dnia 24 września 2019 roku, jest sieć autostrad i dróg ekspresowych o łącznej długości około 7980 km, w tym około 2100 km autostrad.

that road-construction projects were implemented as planned after the initial confusion. Thus, 2022 was another year of efficiency test. Regarding the road construction, the test was passed.

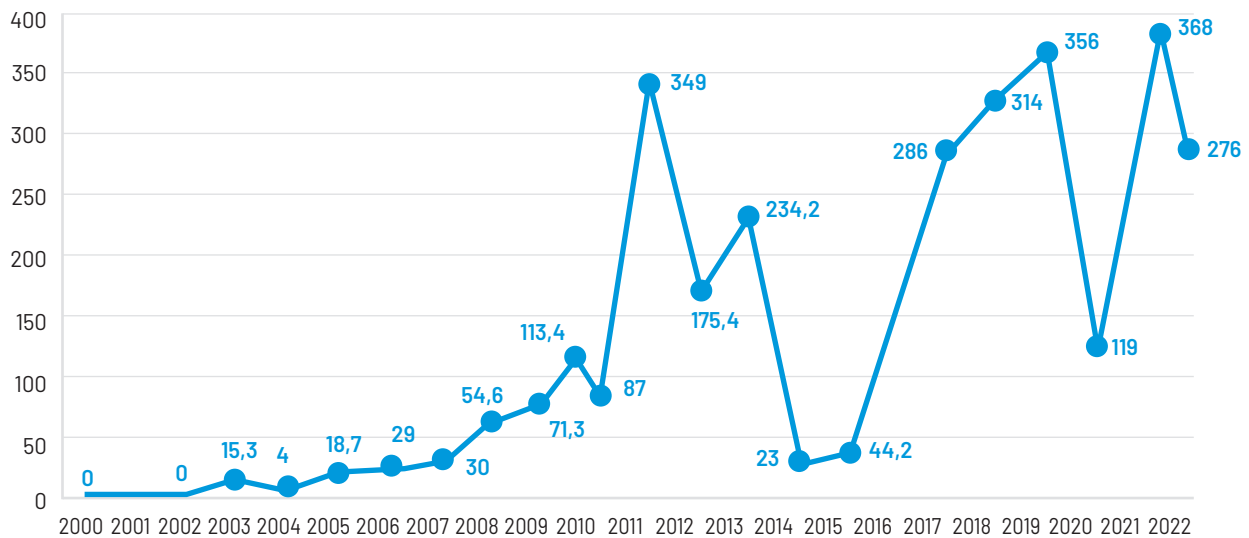
In 2021, the General Directorate for National Roads and Motorways (GDDKiA) opened 425 kilometres of new roads. The year was closed with the following figures: 4,625 km of freeways, including 1,754 km of motorways and 2,871 km of expressways. The year 2022 was slightly worse in this regard, but some tasks are more challenging than others, tender procedures vary in duration and sometimes involve appeals being filed at the National Appeal Chamber or at a court of justice. Therefore, one can hardly expect to have the same number of kilometres of roads opened each year. 322 kilometres of new roads were made available in 2022. On the New Year's Eve night, the motorists had 4,887 km of freeways at their disposal: 1,800 km of motorways and 3,087 km of expressways. It will not be until 2023 that the threshold of 5,000 km of roads will be exceeded. However, it must be kept in mind that, as of today, the target set by the amendment to the Ordinance of the Council of Ministers of 24 September 2019 on the network of expressways and motorways is the network of motorways and expressways of 7,980 km in total, including 2,100 km of motorways.

Autostrady oddawane do użytkowania w 2022 [km] ENG Autostrady oddawane do użytkowania w 2022 [km]



Źródło: własne
Source: own elaboration

Drogi ekspresowe 2 x 2 oddawane do użytkowania w 2022 [km]
 ENG Drogi ekspresowe 2 x 2 oddawane do użytkowania w 2022 [km]



Źródło: własne
 Source: own elaboration

W realizacji na koniec roku były 103 zadania o łącznej długości 1326 km. W postępowaniach przetargowych było 13 zadań o łącznej długości 169 km z Programu Budowy Dróg Krajowych oraz 3 obwodnice o długości 22 km z Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030.

Ogłoszono przetargi na realizację 20 zadań o długości 227 km i podpisano 24 umowy na zadania o długości 333 km i wartości blisko 13 mld zł. Uzyskano decyzje ZRID dla 40 zadań.

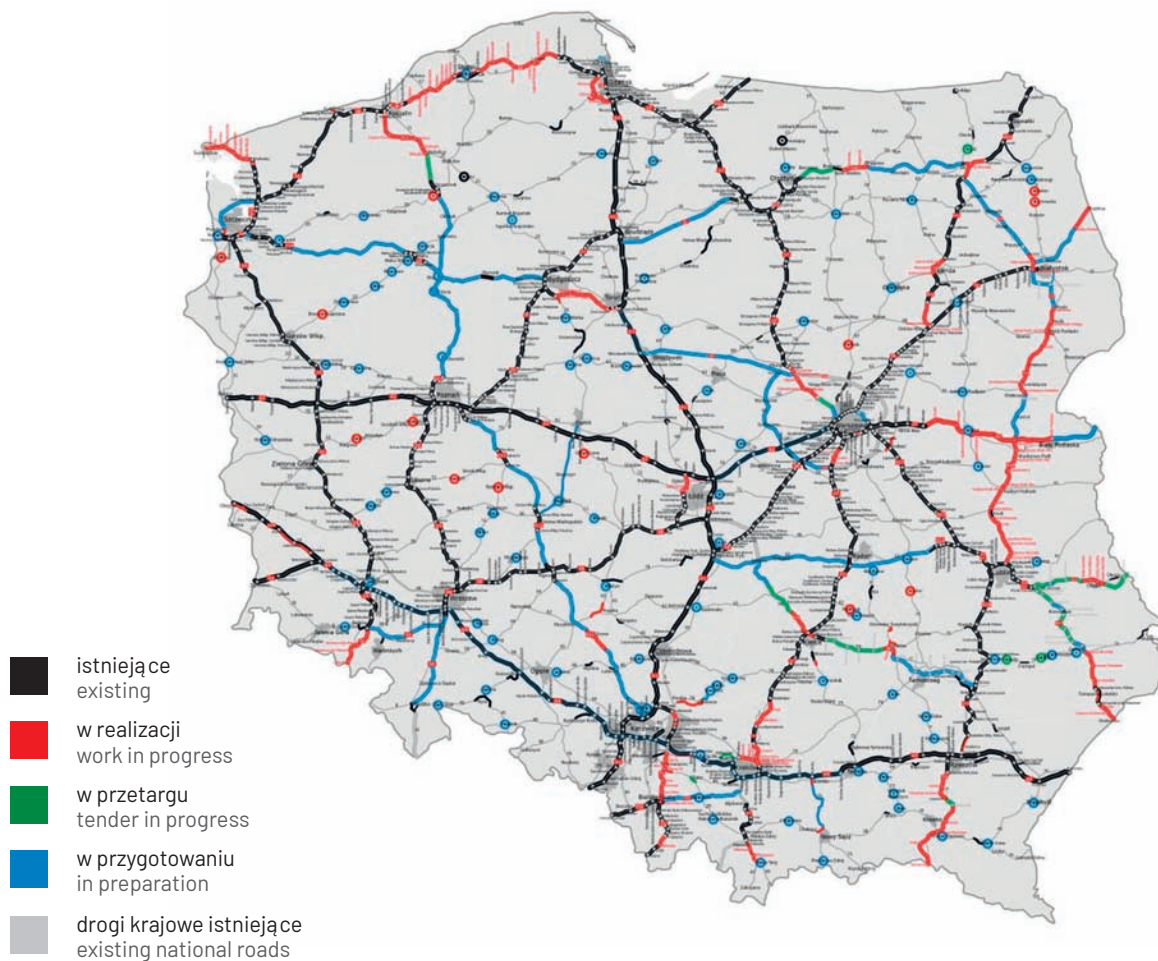
Podpisano kolejne umowy o dofinansowanie ze środków europejskich. Uwzględniając ten rok, GDDKiA miała w swoim portfelu łącznie 80 projektów ze wsparciem finansowym UE dla inwestycji o wartości 87 mld zł, gdzie wkład UE wyniósł nieco ponad 41,1 mld zł. W ten sposób zakontraktowano ponad 94,5 proc. przyznanych środków unijnych. Kolejny raz można zatem podkreślić znakomitą pozycję Generalnej Dyrekcji na liście beneficjentów wsparcia unijnego.

As of the end of the year, there were 103 tasks in progress, with a total length of 1,326 km. The tender procedures included 13 tasks with the total length of 169 km as part of the National Road Construction Programme and 3 bypasses with the total length of 22 km as part of the 2020-2030 Government Programme for the Construction of 100 Ring Roads.

Tenders were announced for the completion of 20 tasks with a length of 227 km, and 24 contracts were signed for tasks with a length of 333 km worth nearly PLN 13 billion. Road construction project permits (ZRID) for 40 tasks were obtained.

More EU funding agreements were signed. With this year included, the portfolio of General Directorate for National Roads and Motorways (GDDKiA) included a total of 80 projects with EU financial support worth PLN 87 billion in which the EU contribution amounted to slightly over PLN 41.1 billion. This way, more than 94.5 percent of the allocated EU funds were awarded under contracts. Therefore, it is worth noting that General Directorate for National Roads and Motorways is again very highly ranked on the list of beneficiaries of EU support.

Mapa budowy stanu dróg ekspresowych stan na 14.02.2023 r. (RPBDK2030, PB1000)
National road construction status map as of 14.02.2023 (RPBDK2030, PB1000)



1. National Road Programme until 2023
2. Government Programme for the Construction of 100 Ring Roads



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Source: General Directorate for National Roads and Motorways

W tym roku udostępniono następujące odcinki dróg:

- A1 Piotrków Trybunalski Południe - Kamieńsk 24,2 km
- A18 Żary Zachód - Iłowa 21,9 km
- S3 węzeł Kijewo 1,7 km
- S5 Ornowo - Wirwajdy 5 km; Nowe Marzy - Świecie Południe 23,3 km; Świecie Południe - Bydgoszcz Północ 22,4 km

Wraz z oddaniem odcinka Ornowo - Wirwajdy oznakowano jako drogę ekspresową obwodnicę Ostródy, której kontynuacją jest ten odcinek. Łącznie zyskaliśmy 12 km drogi ekspresowej.

The following road sections were made available this year:

- A1 Piotrków Trybunalski Południe - Kamieńsk 24.2 km
- A18 Żary Zachód - Iłowa 21.9 km
- S3 Kijewo junction 1.7 km
- S5 Ornowo - Wirwajdy 5 km; Nowe Marzy - Świecie Południe 23.3 km; Świecie Południe - Bydgoszcz Północ 22.4 km

With the commissioning of the Ornowo - Wirwajdy section, the Ostróda bypass was designated as an expressway, the said section being its extension. A total of 12 km of expressway were added.

Odcinki udostępnione kierowcom w 2022 r.
Sections open for motorists in 2022



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Source: General Directorate for National Roads and Motorways

- S6 Bożepole Wielkie - Luzino 10,4 km; Luzino - Szemud 10,3 km; Szemud - Gdynia Wielki Kack 20,2 km
- S7 Napierki - Mława 14 km; Pierki - Płońsk 13,8 km; Warszawa Lotnisko - Lesznowola 6,5 km; Naprawa - Skomielna Biała 3,1 km
- S14 Łódź Lublinek - Aleksandrów Łódzki 12,2 km
- S17 Warszawa Wschód - Lubelska 2,5 km
- S19 Niedzwica Duża - Kraśnik 20 km; Zdziary - Rudnik nad Sanem 8,2 km
- S61 Suwałki - Budzisko 24,2 km; Szczuczyn - Elk Południe 23,3 km
- S6 Bożepole Wielkie - Luzino 10.4 km; Luzino - Szemud 10.3 km; Szemud - Gdynia Wielki Kack 20.2 km
- S7 Napierki - Mława 14 km; Pierki - Płońsk 13.8 km; Warszawa Lotnisko [Airport] - Lesznowola 6.5 km; Naprawa - Skomielna Biała 3.1 km
- S14 Łódź Lublinek - Aleksandrów Łódzki 12.2 km
- S17 Warszawa Wschód - Lubelska 2.5 km
- S19 Niedzwica Duża - Kraśnik 20 km; Zdziary - Rudnik nad Sanem 8.2 km
- S61 Suwałki - Budzisko 24.2 km; Szczuczyn - Elk Południe 23.3 km

Budowa S61 na odcinku Łomża Południe - Łomża Zachód o długości 7,2 km została zakończona, ale do ruchu zostanie on dopuszczony do ruchu dopiero w 2023 roku po wybudowaniu węzła Łomża Zachód.

- obwodnica Iłży 7,2 km
- obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego 17,73 km
- obwodnica Brzezia 8,5 km
- obwodnica Wałbrzycha 1,1 km
- obwodnica Kędzierzyna-Koźła (etap II) 14,3 km
- obwodnica Smolajn 1,8 km
- DK73 Kielce - Brzeziny/Morawica 4,2 km

Dodatkowo trzeba pamiętać, że budowa fragmentu S61 na odcinku Łomża Południe - Łomża Zachód o długości 7,2 km również się zakończyła, jednak zostanie on dopuszczony do ruchu w przyszłym roku po wybudowaniu węzła Łomża Zachód.

13 grudnia Rada Ministrów przyjęła Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Program zakłada ukończenie wszystkich planowanych obecnie dróg szybkiego ruchu i połączenie wszystkich polskich regionów i miast wojewódzkich siecią dróg. Łącznie na realizację inwestycji ujętych w nowym Programie przeznaczona zostanie kwota ok. 294,4 mld zł. Limit finansowy obejmie nowe zadania o wartości ok. 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości ok. 105 mld zł. Wydatki w głównej mierze (80 proc.) opierać się będą na środkach krajowych, przede wszystkim pozyskanych w ramach działań Krajowego Funduszu Drogowego. Warto podkreślić, że mówimy głównie o zaciąganyemu długowi na potrzeby nowych budów, który to dług na koniec roku wynosił 62,7 mln zł. Jest to największy program drogowy w historii Polski.

Innym ważnym wydarzeniem było podjęcie przez rząd decyzji o zwiększeniu limitu finansowego Programu Budowy Dróg Krajowych o 2,6 mld zł. oraz Programu budowy 100 obwodnic o 115 mln zł. Środki te miały także służyć zwiększeniu waloryzacji kontraktów do 10 proc. od połowy ich wartości wobec niespodziewanego wzrostu cen surowców, materiałów, energii czy robocizny spowodowanego wojną w Ukrainie. Waloryzacja miała objąć umowy zawierane względem wszystkich etapów prac nad inwestycją a więc opracowanie dokumentacji przygotowawczej, projekt, roboty budowlane, nadzór

Construction of the 7.2 km long S61 at the Łomża Południe [South]-Łomża Zachód [West] section has been completed, but the section is scheduled to be approved for traffic in 2023, only after the construction of the Łomża Zachód [West] junction will have been completed.

- Iłża bypass 7.2 km
- Nowe Miasto Lubawskie bypass 17.73 km
- Brzezie bypass 8.5 km
- Wałbrzych bypass 1.1 km
- Kędzierzyn-Koźle bypass (stage II) 14.3 km
- Smoljany bypass 1.8 km
- National road 73 (DK73) Kielce - Brzeziny/Morawica 4.2 km

It must also be kept in mind that the construction of the 7.2 km long S61 Łomża Południe [South] - Łomża Zachód [West] section has also been completed, but the section will be approved for traffic next year, only after the construction of the Łomża Zachód [West] junction will have been completed.

On December 13, the Council of the Ministers adopted the National Road Construction Programme until 2030 (with a perspective until 2033). The Programme assumes the completion of all currently planned expressways and the connection of all Polish regions and all capitals of voivodeships with a network of roads. A total amount of approx. PLN 294.4 billion will be allocated for the implementation of the projects included in the new Programme. The financial cap will apply to new tasks worth approx. PLN 187 billion and to ongoing tasks worth approx. PLN 105 billion. Expenditures will mainly (80%) be covered with domestic funds, primarily obtained through the activities of the National Road Fund. It is worth noting that we mainly speak of debt incurred for new construction, which debt amounted to PLN 62.7 million as of the end of the year. It is the largest road construction programme in the history of Poland.

Another important event was the decision made by the Polish Government to raise the financial cap for the National Road Construction Programme by PLN 2.6 billion and for the Government Programme for the Construction of 100 Ring Roads by PLN 115 million. Those measures were also intended to increase the adjustments of contract values to 10 percent of half of their value in the face of unexpected increases of prices of raw materials, materials, energy, and labour caused by the war in Ukraine. The adjustment was meant to apply to contracts concluded for all stages of work on a project.

nad realizacją kontraktu, a także prace utrzymaniowe. Aneksy obejmują wynagrodzenie za prace wykonane po 24 lutego 2022 roku.

Jak wspomniałem na wstępie, wojna w Ukrainie spowodowała poważne perturbacje cenowe wielu materiałów oraz ich braki w początkowym okresie po wybuchu wojny. Dialog z branżą wskazał, że raptem 5 proc. przedsiębiorców nie odczuwało żadnych barier w prowadzeniu bieżącej działalności. Pozostali najczęściej wskazywali na wzrost kosztów materiałów (75%), wzrost kosztów zatrudnienia (71%) i niepewność sytuacji polityczno-gospodarczej (70%). Po wybuchu wojny GDDKiA zapytała wykonawców o szacunkowe zapotrzebowanie na główne surowce i materiały, w tym paliwa, stal, asfalt i kruszywa. Problemy z pozyskaniem stali widoczne były w całej Europie. Niektóre zakłady wprowadziły ograniczony czas pracy, aby uniknąć godzin, w których cena energii jest najwyższa. Problemem był zwłaszcza odpływ pracowników pochodzących z Ukrainy, realizujących zadania po stronie wykonawców i przede wszystkim podwykonawców. Na polskich budowach wg oficjalnych statystyk pracowało blisko pół miliona pracowników z zagranicy z czego większość stanowili Ukraińcy.

Nie zanotowano zagrożeń braku paliw i asfaltów, choć wystąpiły przejściowe problemy logistyczne w ich dostawach co miało związek ze wzmożonym popytem na paliwa w pierwszych dniach konfliktu spowodowanych paniczną reakcją klientów obawiających się podwyżki cen – wzrost sprzedaży o 300-400 proc. Po 3 tygodniach na stacjach największego sprzedawcy detalicznego czyli Orlenu poinformowano o zniesieniu limitów tankowania. Stowarzyszenie Producentów Cementu uspokajało o zapewnieniu produkcji na poziomie 22 mln ton cementu rocznie. O dostępności surowca zapewniał także Polski Związek Producentów Kruszyw.

Therefore, development of preparatory documentation, design, construction work, supervision of contract implementation, as well as maintenance work were meant to be covered by the adjustment. The annexes cover remuneration for work performed after 24 February 2022.

As mentioned at the beginning of this summary, the war in Ukraine heavily disrupted the prices and caused shortages of numerous materials in the early days after the break out. Feedback from the industry showed that only 5 per cent of entrepreneurs did not experience any hurdles in their ongoing operations. Others pointed mainly to rising material costs (75%), increasing labour costs (71%), and uncertain political and economic situation (70%). After the war in Ukraine broke out, the GDDKiA asked the contractors about estimated demand for main raw materials and materials, including fuels, steel, bitumen, and aggregates.

Steel was in short supply across Europe. Some manufacturing plants limited their working hours to avoid times of peak energy prices. The exodus of Ukrainian workers hired by contractors and subcontractors was a particularly major issue. According to official statistics, almost half a million foreign workers worked on Polish construction sites, most of whom were Ukrainians.

No threats of shortages of fuels and bitumen were recorded, although there were temporary logistical problems in their supply, which was related to the increased demand for fuels (300-400% increase in sales) in the early days of the conflict, caused by panic reactions by customers who feared rising prices. After 3 weeks, filling stations by Orlen, Poland's largest fuel retailer, announced the lifting of refuelling limits. The Polish Cement Association made a reassuring statement that annual production volume of 22 million tonnes was secured. The Polish Aggregates Producers Association also assured the availability of raw material.



Adrian Furgalski

Prezes Zarządu
Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Przewodniczący Zarządu
Forum Kolejowe Railway Business Forum
Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa

Transport Consultants Group TOR - CEO

Railway Business Forum - CEO
Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa

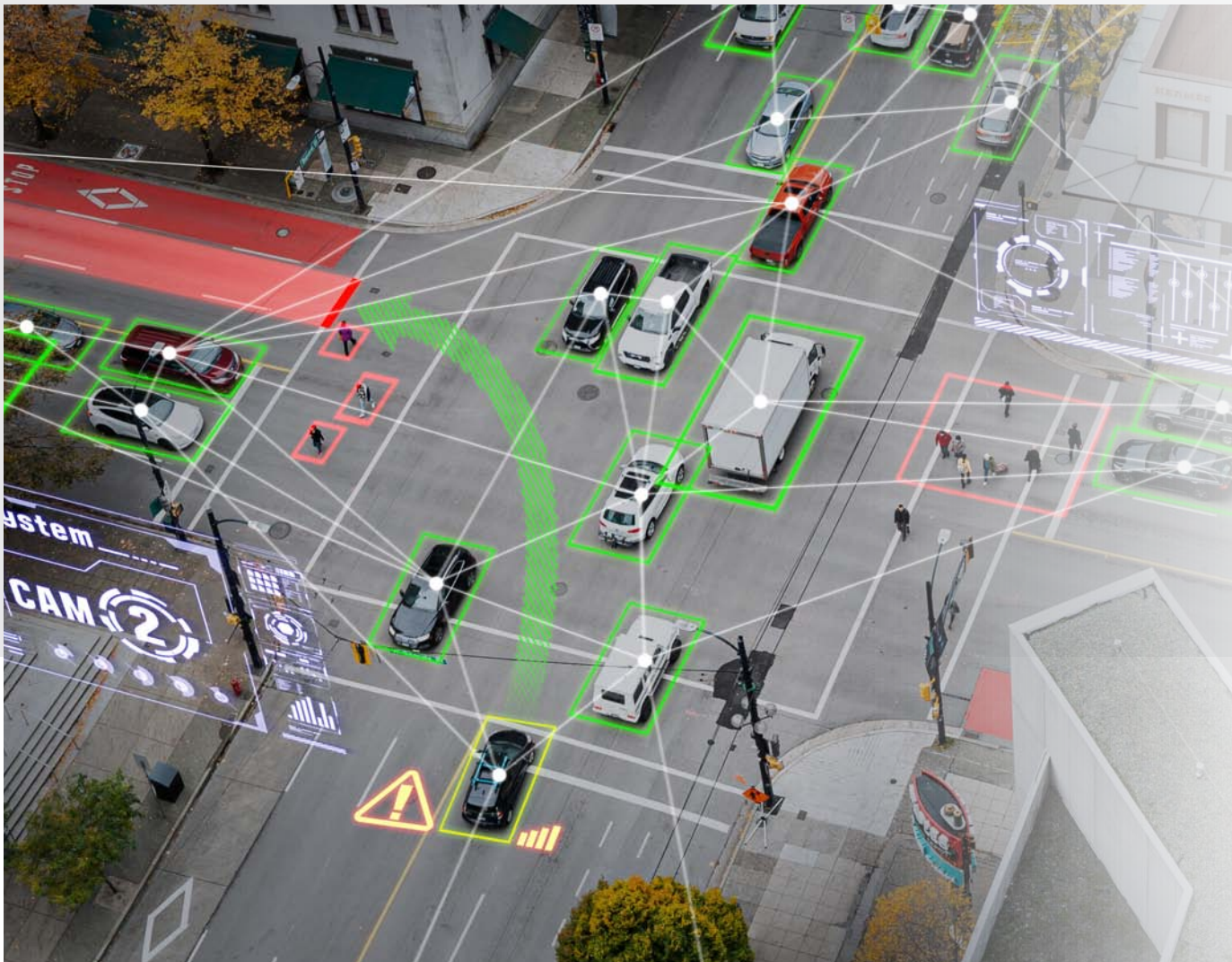
ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH TOR sp. z o.o.

jest niezależną firmą doradcą, która specjalizuje się w problematyce różnych aspektów funkcjonowania kolei głównych i przemysłowych, komunikacji miejskiej (zarówno szynowej jak i drogowej), polityki transportowej w obszarze transportu szynowego, w tym restrukturyzacji kolei w Polsce, drogowego oraz lotniczego, planowania strategicznego i doradztwa finansowego dla przedsiębiorstw transportowych, inżynierii ruchu i systemów transportu szynowego i drogowego oraz oddziaływania na środowisko naturalne i jego ochrony.

"TOR" ADVISES PRIVATE AND PUBLIC TRANSPORT

entities as well as public administration in the field of infrastructural investments since 1998. We are an independent consultant specializing in various aspects of operation of public and industrial railways, urban communication (both rail and road transport) and rail transport policy, including restructuring of railways in Poland. We also assist companies in the field of road and air transport, strategic planning and financial advisory for transport enterprises, traffic engineering, rail and road transport systems, environmental impact and protection of the environment.

Prawo Law



02



„5 bieg” prawnej regulacji sztucznej inteligencji – czy wreszcie zbliżamy się do mety? The “5th gear” of the legal regulation of artificial intelligence - are we finally approaching the finish line?

W kwietniu 2021 r. Komisja Europejska opublikowała projekt unijnego rozporządzenia w sprawie sztucznej inteligencji („Akt SI” lub „AIA”) nazywanego przekornie unijną konstytucją sztucznej inteligencji. Przedstawiciele biznesu, w tym branży motoryzacyjnej, mają coraz mniej czasu by się na to przygotować. A przygotować się warto, bo prawna rewolucja, która wisi w powietrzu może zaskoczyć bardziej niż RODO¹ w 2018 roku. Śmiało możemy powiedzieć, że czeka nas kolejny „efekt brukselski” na potężną skalę. Nic dziwnego, Akt SI to bowiem pierwsze na świecie prawo, które ureguje zasady produkcji, korzystania i obrotu produktami i usługami korzystających z systemów sztucznej inteligencji.

Sztuczna inteligencja („SI”) to niewątpliwie jeden z najszybciej rosnących sektorów nowych technologii, którego globalna wartość w 2022 r. szacowana była na co

In April 2021, the European Commission published a draft EU Regulation called Artificial Intelligence Act (“AI Act” or “AIA”), referred to cursorily as the EU Artificial Intelligence Constitution. Business representatives, including the automotive industry, have less and less time to prepare for this. And yet it is worth preparing, because the legal revolution that hangs in the air may be a bigger surprise than the GDPR¹ was in 2018. We can safely say that we are in for another ‘Brussels effect’ on a massive scale. This is not surprising, as the AI Act is the first law in the world that will regulate the production, use and marketing of products and services using artificial intelligence systems.

Artificial intelligence (“AI”) is undoubtedly one of the fastest-growing new technology sectors, with a global value estimated to be at least USD 100 billion in 2022².

najmniej 100 mld dolarów². Nikogo nie należy przekonywać, że jest także obecna w branży motoryzacyjnej. Jej zaawansowane systemy wspomagają hamowanie awaryjne, utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu, czy też tworzą nawigację, bez której trudno sobie wyobrazić pokonanie dłuższej trasy. Obserwujemy na polskich drogach także testowanie pojazdów częściowo autonomicznych, w których sztuczna inteligencja to chleb powszedni.

O ile jednak SI jest czymś nieuniknionym to jej prawna regulacja sama w sobie dla jednych może być zbawieniem a dla innych przekleństwem. Z perspektywy unijnego legislatora pozwoli bowiem na tworzenie i obrót w Unii Europejskiej („UE”) bezpiecznymi, przejrzystymi i etycznymi systemami SI. Lobbyści Big Tech’u widzą to jednak inaczej i biją na alarm, że AIA zahamuje rozwój nowych technologii w UE pozostawiając nas w tyle za Chinami i Stanami Zjednoczonymi. Niezależnie od tego, z którą z tych grup się utożsamiamy musimy pogodzić się z tym, że AIA staje się „faktem”. Duży krok ku temu zrobił Parlament Europejski 14 czerwca przyjmując nowy projekt Aktu SI. Widzimy już zatem powoli metę tej rewolucji.

Główne założenia AIA

Przypominamy, że w pierwotnej wersji projektu AIA, Komisja Europejska przyjęła znane już z RODO podejście oparte na ryzyku, od którego uzależniony jest poziom regulacji, proponując wprowadzenie tzw. czterostopniowej piramidy ryzyka: nieakceptowalnego, wysokiego, niskiego i minimalnego. Kluczowy jest zatem nie sam system SI, lecz stopień jej ingerencji w życie człowieka, w tym prawa podstawowe. Od tego czasu upłynęło już jednak ponad dwa lata, a sam projekt Aktu SI zdążył się wielokrotnie zmienić nawet w kwestiach tak fundamentalnych jak sama definicja systemu sztucznej inteligencji. Jaki status prac nad Aktem SI mamy obecnie?

Przełomowe zmiany (AIA) czerwcowe – hit czy mit?

Parlament Europejski w czerwcu bieżącego roku zakończył wielomiesięczne negocjacje, przyjmując swoje stanowisko w sprawie projektu Aktu SI wprowadzając liczne zmiany w stosunku do jego pierwotnej wersji przedstawionej przez Komisję Europejską w 2021

No one needs to be convinced that it is also present in the automotive industry. Its advanced systems assist with emergency braking, lane keeping or navigation, without which it is difficult to imagine driving long distances. We are also seeing the testing of semi-autonomous vehicles on Polish roads, in which artificial intelligence is the norm.

However, while AI is inevitable, its legal regulation may be a blessing for some and a curse for others. This is because, from the perspective of the EU legislator, it will allow safe, transparent and ethical AI systems to be created and traded in the European Union (“EU”). Big Tech lobbyists, however, see it differently and are sounding the alarm that the AIA will stunt the development of new technologies in the EU, letting us fall behind China and the US. Regardless of which of these groups we identify with, we must accept that the AIA is becoming a reality. A big step towards this was taken by the European Parliament on 14 June with the adoption of the new draft AI Act. We are, therefore, already slowly seeing the finish line of this revolution, which we will discuss in this article.

Main assumptions of AIA

As a reminder, in the original version of the draft AIA, the European Commission adopted the risk-based approach – already known from the GDPR – proposing the introduction of a so-called four-stage pyramid of risk: unacceptable, high, low, and minimal. However, more than two years have passed since then and the draft AI Act itself has managed to change several times, even on issues as fundamental as the very definition of an artificial intelligence system. What is the current status of work on the AI Act?

June’s landmark amendments (AIA) – a success or a disaster?

In June this year, the European Parliament concluded months of negotiations by adopting its position on the draft AI Act, making numerous changes from the original version presented by the European Commission in 2021 and the one adopted by the EU Council in

roku, jak i tej przyjętej przez Radę UE w grudniu 2022 r. Czy zmiany te są przełomowe? Zdecydowanie tak.

W najnowszym katalogu praktyk zakazanych SI pojawiły się nowe pozycje jak m.in. systemy tworzące bazy danych do rozpoznawania twarzy poprzez nieukierunkowane pobieranie (tzw. scraping) wizerunków twarzy z Internetu czy też nagrań z kamer CCTV. Zobaczymy, czy praktyka pójdzie w tym kierunku, aby wspomniany zakaz rozszerzająco stosować również do kamer umieszczonych w i na pojazdach, o ile te, zwłaszcza w erze rozwijających się pojazdów zautomatyzowanych, umożliwią taką rozpoznawalność.



Modyfikacjom i rozszerzeniu uległa również sama lista systemów sztucznej inteligencji wysokiego ryzyka, które śmiało można nazwać „sercem”, czy też posługując się nomenklaturą motoryzacyjną, „silnikiem” Aktu SI. Przypomnijmy, że systemy wysokiego ryzyka to rozwiązania dopuszczalne, ale podlegające licznym rygorom i obowiązkom. Potencjalne sektory objęte tymi regulacjami to opieka zdrowotna, energetyka, części sektora publicznego czy właśnie transport. Samo zdefiniowanie systemów SI wysokiego ryzyka nie jest łatwe. Niemniej, nie możemy wykluczyć, że znajdują się w tej grupie m.in. maszyny oparte o systemy SI, wobec których zgodnie z unijnym prawem obowiązkowa jest tzw. „ocena zgodności”. Proponuje się, aby objęła ona także technologie stosowane w infrastrukturze krytycznej, w tym mogące zagrozić życiu pasażerów systemy SI wykorzystywane w transporcie.

Nie sposób przemilczeć propozycję zmian dotyczących nowych praw dla obywateli oraz inicjatyw wsparcia rozwoju innowacji w Unii Europejskiej.

December 2022. Are these changes ground-breaking? Definitely yes.

The latest catalogue of banned AI practices includes some new items, such as systems that create databases for facial recognition by untargeted downloading (so-called scraping) of facial images from the internet or CCTV footage. It remains to be seen whether practice will move towards extending this prohibition to include cameras placed in and on vehicles, provided that these – especially in the era of developing automated vehicles – enable such recognition.

The list of high-risk artificial intelligence systems itself has also been modified and expanded, and can confidently be called the heart, or to use automotive terminology – the engine of the AI Act. We would recall that high-risk systems are acceptable solutions, but subject to numerous rigours and obligations. Potentially affected sectors include healthcare, energy, parts of the public sector or, indeed, transport. Defining high-risk AI systems is not easy in itself. However, at this stage we cannot exclude that this group will include machines based on AI systems for which a so-called “conformity assessment” is mandatory under EU law. It is also proposed to cover technologies used in critical infrastructure, including AI systems used in transport that could represent a threat to the lives of passengers.

The most important changes, however, concern new rights for citizens and consumers and how, despite the legal framework for AI, MEPs plan to support the development of innovation in the European Union.

Wspieranie innowacji i ochrona praw obywateli

Europosłowie planują wyposażyć Akt SI w przepisy mające na celu podniesienie naszego poczucia bezpieczeństwa. Jeśli działanie SI naruszy nasze prawa, będziemy mogli złożyć skargę do urzędu i sądu, a przy systemach wysokiego ryzyka zażądać także szczegółowego wyjaśnienia decyzji, która nas dotknęła.

Aby natomiast pobudzić innowacje w zakresie sztucznej inteligencji, europosłowie dodali wyłączenia dla działań badawczych i komponentów SI dostarczanych na licencjach typu open source. Nowe prawo promuje tzw. piaskownice regulacyjne, czyli rzeczywiste środowiska ustanowione przez władze publiczne w celu testowania sztucznej inteligencji przed jej wdrożeniem.

Chat GPT – kreatorem „nowych trendów legislacyjnych”

Na finiszu zmian Parlament UE postanowił wcielić do najnowszego projektu Aktu SI pojęcie tzw. modeli generatywnych (foundation models), które w związku z ogromną popularnością Chatu GPT budzą obecnie największe kontrowersje (przede wszystkim z perspektywy prawnej). Systemy te są czasami określane jako „modele podstawowe”, ponieważ są one wstępnie wyszkolone, aby uczyć inne, bardziej wyspecjalizowane systemy sztucznej inteligencji.

Parlament proponuje również, aby generatywne systemy sztucznej inteligencji, takie jak Chat GPT spełniały dodatkowe wymogi w zakresie przejrzystości, poprzez m.in. ujawnianie informacji o tym, że treści zostały wygenerowane przez sztuczną inteligencję, projektowanie modelu w celu zapobiegania generowaniu nielegalnych treści i publikowanie podsumowań danych chronionych prawem autorskim wykorzystywanych do szkolenia.

Inne ciekawe „zmiany czerwcowe”

Oprócz propozycji zmian odnośnie do definicji systemu SI oraz nowych zasad klasyfikowania tych systemów, w stosunku do poprzedniej wersji projektu AIA, Parlament zaproponował zmiany również w innych obszarach. Propozycja Parlamentu podnosi m.in. potencjalne kary za naruszenie AIA. Najwyższa kara (za naruszenie zakazanych praktyk) wzrosła z 6% globalnego rocznego

Supporting innovation and protecting citizens' rights

MEPs plan to equip the AI Act with provisions to increase our sense of security. If an AI action violates our rights, we will be able to complain to the authorities and the courts and, with high-risk systems, also demand a detailed explanation of the decision that has affected us.

Meanwhile, to spur innovation in AI, MEPs have added exemptions for research activities and AI components supplied under open source licences. The new law promotes so-called regulatory sandboxes: real-world environments set up by public authorities to test AI before deployment.

Chat GPT - a creator of “new legislative trends”

In the finishing touches to the changes, the EU Parliament decided to incorporate into the latest draft of the AI Act the concept of so-called generative models (foundation models), which, due to the immense popularity of the Chat GPT, are currently the most controversial (primarily from a legal perspective). These systems are sometimes referred to as “foundation models” because they are pre-trained to teach other, more specialised AI systems.

The Parliament also proposes that generative AI systems, such as Chat GPT, meet additional transparency requirements by, among other things, disclosing that content has been generated by AI, designing the model to prevent the generation of illegal content, and publishing summaries of copyrighted data used for training.

Other interesting June changes

In addition to the proposed changes regarding the definition of an AI system and the new rules for classifying these systems – as compared to the previous version of the AIA draft, the Parliament also proposed changes in other areas. Among other things, the Parliament’s proposal raises the potential penalties for violations of the AIA. The maximum penalty (for a breach of prohibited

przychodu albo 30 mln euro do odpowiednio 7% globalnego rocznego przychodu albo 40 mln euro. Proponuje się również skrócenie terminu rozpoczęcia stosowania Aktu SI, do 2 lat od wejścia w życie, podczas gdy projekt Rady zakładał 3 lata. Ciekawy jest również postulat oparcia tworzenia i stosowania wszystkim systemów SI oraz modeli generatywnych na zasadach godnej zaufania SI (trustworthy AI).

Czy to już ostateczna wersja – czyli o tym czy widać horyzont dla legislacji AIA?

Tekst, który zatwierdził Parlament Europejski nie jest jeszcze wersją ostateczną Aktu SI. Niemniej jest to ważny krok w kierunku ukształtowania „unijnej konstytucji sztucznej inteligencji”. Następne etapy będą obejmowały negocjacje Parlamentu z Radą UE i Komisją Europejską, które w ramach trilogu muszą uzgodnić ostateczną wersję AIA. Z początkiem lipca Prezydencję przejęła Hiszpania, która stawia zagadnienia związane z AI wysoko na liście priorytetów. Obserwujmy zatem czy hiszpańska energia pozwoli „nacisnąć gaz” i ustalić ostateczny tekst Aktu SI do końca 2023 r. Przedsiębiorcy branży motoryzacyjnej powinni zatem czujnie obserwować status omawianego Rozporządzenia, gdyż czeka nas nie lada rewolucja.

practices) has been increased from either 6% of global annual turnover or EUR 30 million to 7% of global annual turnover or EUR 40 million respectively. It is also proposed to shorten the start date of the AI Act to 2 years after entry into force, whereas the Council's draft provided for 3 years. There is also an interesting proposal to base the creation and application of all AI systems and generative models on the principles of trustworthy AI.

Is this the final version – can we finally see AIA legislation on the horizon?

The text that the European Parliament has approved is not yet the final version of the AI Act. Nevertheless, it is an important step towards shaping an “EU constitution for artificial intelligence”. The next steps will involve the Parliament negotiating with the EU Council and the European Commission, which must agree on the final version of the AIA in a trilogue. Starting from June, Spain took over the presidency of the EU Council, making AI issues one of its priorities. Let's observe whether Spain's energy will allow it to 'put the pedal to the metal' and agree on the final text of the AI Act by the end of 2023. Automotive companies should, therefore, keep a watchful eye on the status of the regulation, as there is quite a revolution on the horizon.



Tomasz Koryzma

*radca prawny, partner, szef praktyki
Prawa Własności Intelektualnej
i Nowych Technologii
w kancelarii CMS
attorney-at-law, partner,
Head of the Intellectual Property and
New Technologies practice at CMS*



Adriana Zdanowicz-Leśniak, LL.M

*advokatka, senior associate,
w praktyce Prawa Własności
Intelektualnej i Nowych Technologii
w kancelarii CMS
advocate, senior associate,
in the Intellectual Property and New
Technologies practice at CMS*

PRZYPISY / FOOTNOTES

1. Rozporządzenia o Ochronie Danych Osobowych 2016/679 / General Data Protection Regulation 2016/679
2. AI Act przegłosowany w Parlamencie Europejskim. Czy Unia Europejska poradzi sobie ze sztuczną inteligencją? (polityka.pl) dostęp: 27.06.2023 r. / AI Act przegłosowany w Parlamencie Europejskim. Czy Unia Europejska poradzi sobie ze sztuczną inteligencją? (polityka.pl) access available: 27.06.2023.



Wysokość odszkodowania za naprawę pojazdu mechanicznego w świetle najnowszego orzecznictwa Sądu Najwyższego

Compensation for motor vehicle repairs in light of the latest case law of the Supreme Court

Od końca 2021 r. w branży ubezpieczeniowej szeroko dyskutowane są zagadnienia związane z likwidacją szkód z umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych („OC ppm”), umów ubezpieczenia autocasco, umów ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków oraz umów ubezpieczenia assistance. Wszystko za sprawą Rekomendacji Komisji Nadzoru Finansowego dot. likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych („Rekomendacje”), które zakłady ubezpieczeń winny stosować od 1 listopada 2022 r. Równoległą aktywnością w tym obszarze odznacza się Sąd Najwyższy („SN”), a jego orzecznictwo może wpłynąć na zmianę sposobu likwidacji szkód pojazdów mechanicznych. To właśnie najnowsze orzecznictwo SN¹ odnoszące się do tego obszaru będzie przedmiotem niniejszego artykułu.

Uwzględnianie rabatów oraz ulg przez zakłady ubezpieczeń przy określaniu wysokości należnego odszkodowania

Zgodnie z Rekomendacją 17.3, ustalając należne świadczenie, zakład ubezpieczeń nie może powoływać się na rabaty lub upusty obowiązujące we współpracujących z nim warsztatach naprawczych i punktach sprzedaży. Brzmienie tej Rekomendacji nie pozostawia wątpliwości – stosowanie przez zakłady ubezpieczeń rabatów lub upustów przy wyliczaniu należnego odszkodowania, co przed wydaniem Rekomendacji było stałą praktyką zakładów ubezpieczeń, nie jest mile widziane przez Komisję Nadzoru Finansowego.

Treść tej Rekomendacji budziła i wciąż budzi duży sprzeciw branży ubezpieczeniowej, która z nadzieją przyjęła uchwałę SN z dnia 6 października 2022 r. (sygn. akt III CZP 119/22) („Uchwała”). W Uchwale SN wskazał bowiem, że nie można z góry wykluczyć możliwości uwzględnienia rabatów i ulg przez zakłady ubezpieczeń.

Issues related to the handling of claims under motor vehicle third-party liability (“motor vehicle TPL”), comprehensive, accident and assistance insurance contracts have been discussed widely in the insurance industry since the end of 2021. This discussion has been sparked by the Polish Financial Supervision Authority’s Recommendations on motor vehicle insurance claim settlement (“Recommendations”), which insurance companies should apply as of 1 November 2022. In parallel, the Supreme Court has been particularly active in this area, while its case law may change the way motor insurance claims are handled. And it is the most recent case law of the Supreme Court¹ in this regard that this article will explore.

Consideration of rebates and discounts by insurance companies when determining the amount of compensation due

Recommendation 17.3 provides that when determining the compensation due, the insurance company may not consider any rebates or discounts offered by its partner repair shops or dealers. The wording of this Recommendation leaves no doubt – the application of rebates or discounts by insurance companies when calculating the amount of compensation due, which used to be their regular practice prior to issue of the Recommendation, is not welcomed by the Polish Financial Supervision Authority.

The Recommendation has met with strong opposition from the insurance industry, hopeful instead about the Supreme Court’s Resolution of 6 October 2022 (ref. III CZP 119/22) (“Resolution”), which indicates that the possibility of insurance companies factoring in rebates and discounts cannot be excluded in advance.

Jak argumentuje SN, rabaty lub upusty mogą bowiem mieścić się lub współkształtować niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty naprawy, stanowiące o wysokości należnego odszkodowania. Co istotne, SN w przeciwieństwie do Rekomendacji 17.3 nie wyklucza ich stosowania, a jedynie wskazuje, że zakłady ubezpieczeń nie powinny automatycznie uwzględniać rabatów lub upustów ustalając wysokość odszkodowania, a zasadność takiego działania winny rozpatrywać w okolicznościach konkretnej sprawy. Zdaniem SN, oceniając zasadność ich stosowania należy rozważyć, czy faktycznie ceny z uwzględnieniem rabatów i ulg są stosowane przez zakład ubezpieczeń na rynku lokalnym, a także czy możliwość skorzystania z nich przez poszkodowanego nie jest związana z jakimiś szczególnymi trudnościami. To stanowisko zdecydowanie mniej rygorystyczne niż zaprezentowane w Rekomendacjach.

Rekomendacja 17.3 stała się osią sporu między zakładami ubezpieczeń a Komisją Nadzoru Finansowego („KNF”). Należy w tym miejscu wskazać, że rekomendacje wydawane przez KNF, choć nie mają charakteru prawnie wiążącego, wiążą zakłady ubezpieczeń co do celów w nich określonych. W praktyce rekomendacje są więc istotnym narzędziem w rękach KNF. Zakłady ubezpieczeń są w niewygodnej sytuacji – z jednej strony mają trudną do zaakceptowania Rekomendację 17.3, zaś z drugiej strony orzeczenie SN, które choć nie jest wiążące dla zakładów ubezpieczeń, to stanowi istotny argument w dyskusji na temat ulg i rabatów. W swoich publicznych wypowiedziach w związku z Uchwałą, Urząd KNF zaczął forsować pogląd, że Rekomendacja 17.3 jest zgodna z Uchwałą, jednak została sformułowana w tak kategoryczny sposób by zapobiec praktyce automatycznego obniżania należnego odszkodowania. Na chwilę obecną Urząd KNF nie wskazał jednak, by treść Rekomendacji 17.3 miała ulec zmianie.

Ponadto, kolejnym głosem w tej dyskusji będzie uchwała SN w składzie 7 sędziów, którą SN podejmie w związku z zagadnieniem prawnym przedstawionym przez Rzecznika Finansowego (sygn. akt III CZP 142/22). W tej sprawie przedstawione zostało następujące zagadnienie prawne:

As the Supreme Court argues, rebates or discounts can fall within or be one of the factors affecting the level of necessary and economically reasonable repair costs, which determine the amount of compensation due. Importantly, in contrast to Recommendation 17.3, the Supreme Court does not exclude their application, but only indicates that insurance companies should not take discounts or rebates into account automatically when determining the amount of compensation, and that the reasonableness of their being factored in should be assessed in the circumstances of the case. According to the Supreme Court, when assessing the reasonableness of their application, it is necessary to consider whether prices which reflect discounts and rebates are actually used by the insurance company in the local market and whether the possibility for the injured party to benefit from them does not involve any particular difficulties. This is a far less rigorous view than the one expressed in the Recommendations.

Recommendation 17.3 has become a bone of contention between insurance companies and the Polish Financial Supervision Authority (“PFSA”). It should be pointed out at this point that recommendations issued by the PFSA, although not legally binding, are binding on insurance companies as to the objectives set out therein. In practice, recommendations are therefore a powerful tool in the hands of the PFSA. The situation of insurance companies is not comfortable – on the one hand, they have Recommendation 17.3, which is difficult to accept, and, on the other, the Supreme Court’s ruling, which, although not binding on insurance companies, is an important argument in the discussion on discounts and rebates. In its public statements concerning the Resolution, the PFSA Office has begun to push the view that Recommendation 17.3 is in line with the Resolution, but formulated so categorically in order to prevent the practice of reducing the amount of compensation due automatically. For the time being, however, the PFSA Office has not indicated that the wording of Recommendation 17.3 is to change.

Another voice in this discussion will be a resolution to be adopted by a panel of seven judges of the Supreme Court in connection with the legal issue raised by the Financial Ombudsman (ref. III CZP 142/22). The underlying legal issue is as follows:

„Czy zakład ubezpieczeń może ustalić odszkodowanie przysługujące poszkodowanemu z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych z uwzględnieniem ulg i rabatów na usługi naprawcze, części i materiały służące do naprawy pojazdu, wynikających z przedłożonej oferty, a możliwych do uzyskania w współpracującym z tym zakładem ubezpieczeń podmiotem gospodarczym, wskazując na spoczywające na poszkodowanym (uprawnionym do odszkodowania) obowiązki zapobieżenia zwiększeniu się szkody oraz współdziałania wierzyciela z dłużnikiem przy wykonaniu zobowiązania? (art. 362 k.c., art. 16 ust. 1 pkt. 2 u.u.o. i art. 826 § 1 k.c. w zw. z art. 354 § 2 k.c.)”

Na chwilę obecną wydaje się więc, że są podstawy, by zakłady ubezpieczeń kontynuowały praktykę stosowania rabatów lub upustów przy wyliczaniu należnego odszkodowania (lecz bez automatyzmu, z uwzględnieniem uzasadnienia do Uchwały). Jednak o tym, czy takie działanie będzie poprawne, przesądzi dalsze orzecznictwo SN (w tym wskazana wyżej uchwała SN w sprawie o sygn. akt III CZP 142/22).

Wysokość odszkodowania w sytuacji, gdy pojazd został naprawiony

Zgodnie z dominującą linią orzecniczą, w przypadku kosztorysowego wariantu likwidacji szkody, poszkodowany może żądać od ubezpieczyciela odszkodowania wyliczonego w kosztorysie, nawet po dokonaniu naprawy pojazdu oraz nawet wtedy, gdy kwota wskazana w kosztorysie jest wyższa niż koszty faktycznie poniesione w związku z naprawą pojazdu. Bez znaczenia jest, czy poszkodowany dokonał naprawy i czy w ogóle ma taki zamiar.

Pewnym wyłomem w tej linii orzecniczej jest wyrok SN z dnia 8 grudnia 2022 r. w sprawie o sygn. akt II CSKP 726/22. SN wskazał w nim bowiem, że wobec naprawienia pojazdu kompensacja nie mogła już nastąpić przez zapłatę równowartości hipotetycznych kosztów przywrócenia stanu poprzedniego (kosztorys), gdyż szkoda zmieniła swą postać na faktycznie poniesiony wydatek tytułem naprawy pojazdu i ten właśnie ten uszczerbek powinien podlegać naprawieniu przez zakład ubezpieczeń. Innymi słowy, gdy pojazd został już naprawiony

“Can the insurance company determine the compensation due to the injured party under a motor vehicle third-party liability insurance contract, taking into account discounts and rebates for repair services, spare parts and materials used in the repair of the vehicle, as offered by and obtainable from a business entity that partners with the insurance company, given the obligations of the injured party (entitled to compensation) to prevent the damage from increasing and the creditor’s cooperation with the debtor in the performance of the obligation? (Article 362 of the Civil Code, Article 16.1(2) of the Mandatory Insurance Act and Article 826 §1 of the Civil Code in conjunction with Article 354 §2 of the Civil Code).”

Thus, for the time being, there seem to be grounds for insurance companies to continue the practice of factoring in discounts or rebates in the calculation of compensation due (but without doing so automatically and with due regard to the explanatory memorandum accompanying the Resolution). However, further case law of the Supreme Court (including the aforementioned resolution of the Supreme Court in case no. III CZP 142/22) will determine whether such a course of action is correct.

Amount of compensation where the vehicle has been repaired

As far as case law is concerned, the prevailing view is that in the case of claims handled based on a cost estimate, the injured party may request from the insurer compensation as calculated in the cost estimate, even after the vehicle has been repaired and even if the amount stated in the cost estimate is higher than the costs actually incurred in connection with the repair of the vehicle. It is irrelevant whether or not the injured party has had the vehicle repaired or whether he/she intends to have it repaired at all.

The Supreme Court’s judgment of 8 December 2022, case ref. II CSKP 726/22, may be considered a departure from this line of adjudication. In this judgment, the Supreme Court indicates that, given the fact that the vehicle has been repaired, compensation could no longer be provided by means of payment of the equivalent of the hypothetical costs of restoring it to its previous state (cost estimate), as the damage has changed its form to the actual expense incurred in repairing the vehicle and it is precisely this that the insurance

i wysokość odszkodowania określona w kosztorysie jest wyższa niż kwota rzeczywiście poniesiona przez poszkodowanego tytułem naprawy, to zakład ubezpieczeń nie powinien wypłacać kwoty odszkodowania wyliczonej w kosztorysie, ale jedynie zwrócić poszkodowanemu równowartość kwoty wyłożonej na przeprowadzenie naprawy.

Wyżej wskazane orzeczenie jest więc potencjalnym zwiastunem zmiany w linii orzeczniczej. Kolejne miesiące, a nawet lata pokażą, czy stanowisko zaprezentowane w orzeczeniu zostanie utrwalone.

Inne istotne uchwały SN

SN w ostatnich kilkunastu miesiącach podjął również inne istotne uchwały, które choć nie odnoszą się bezpośrednio do przedmiotu niniejszego artykułu, to jednak oscylują wokół zagadnienia umowy ubezpieczenia OC ppm. Za zasadne uważamy przytoczyć je poniżej.

1. Uchwała SN z dnia 14 stycznia 2022 r. (sygn. akt III CZP 7/22), w której SN wskazała, że odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm obejmuje szkody wyrządzone w wyniku pracy urzędnika zamontowanego w pojeździe także wtedy, gdy w chwili wyrządzenia szkody pojazd nie pełnił funkcji komunikacyjnej.
2. Uchwała SN z dnia 20 stycznia 2022 r. (sygn. akt III CZP 9/22), w której SN wskazał, że sprawca wypadku komunikacyjnego i zakład ubezpieczeń, z którym sprawca wypadku jest związany umową ubezpieczenia OC ppm za szkody związane z ruchem tych pojazdów, odpowiadają wobec zarządcy drogi za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniami drogi płynami silnikowymi.

W nadchodzących miesiącach możemy się spodziewać również uchwały SN rozstrzygającej, czy wydatki na ekspertyzę poniesione przez podmiot zajmujący się profesjonalnie skupem wierzytelności od poszkodowanych w ramach ubezpieczenia OC ppm i szacowaniem szkód komunikacyjnych oraz ich dochodzeniem

company should redress. In other words, where the vehicle has already been repaired and the amount of compensation specified in the cost estimate is higher than the amount actually paid by the harmed party for the repair, the insurance company should not pay the amount of compensation calculated in the cost estimate, but only reimburse the harmed party the equivalent of the amount paid for the repair.

The aforementioned ruling may therefore be considered a potential sign of a change in the case law. The next few months and even years will show whether the view presented there will become established.

Other important resolutions of the Supreme Court

The Supreme Court has also adopted other important resolutions over the last several months which, although not focusing directly on the subject of this article, are related to motor vehicle TPL insurance contracts. We consider it reasonable to present them briefly below.

1. The Supreme Court's Resolution of 14 January 2022 (ref. III CZP 7/22), where the Supreme Court indicates that the liability of an insurance company under a mandatory motor vehicle TPL insurance contract covers damage caused as a result of the operation of a device installed in the vehicle, also when at the time the damage was inflicted, the vehicle was not used as a means of transport.
2. The Supreme Court's Resolution of 20 January 2022 (ref. III CZP 9/22), where the Supreme Court indicates that the person responsible for a traffic accident and the insurance company which is a party to the motor vehicle TPL insurance contract with that person, covering damage related to the movement of the relevant vehicles, are liable to the road manager for damage caused by engine fluids leaking onto the road surface.

In the coming months, we can also expect a resolution of the Supreme Court that will decide whether there is an adequate causal link between expenses incurred on an expert opinion by an entity professionally dealing with the purchase of claims from harmed parties under motor vehicle TPL insurance contracts and the

na drodze sądowej pozostają w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym i wchodzi w zakres odszkodowania (art. 361 k.c.) należnego od ubezpieczyciela sprawcy szkody w ramach ubezpieczenia OC ppm (sygn. akt III CZP 8/23). Uchwała ta jednak będzie miała ograniczone znaczenie dla ogółu, gdyż dotyczy wydatku poniesionego przez podmiot zajmujący się profesjonalnie skupem wierzytelności od poszkodowanych w wypadku komunikacyjnym.

Podsumowanie

Orzecznictwo SN stale ewoluuje. Zdajemy sobie sprawę, że najnowsze orzecznictwo SN jest przedmiotem zainteresowania przede wszystkim zakładów ubezpieczeń i innych podmiotów zaangażowanych w proces likwidacji szkód (w tym z branży motoryzacyjnej). Nie zmienia to jednak faktu, że na koniec dnia skutkami zmian orzeczniczych dotknięty jest każdy podmiot, który zgłasza roszczenie zakładowi ubezpieczeń, dlatego znajomość kierunków orzecznictwa SN pomocna może być nawet „zwykłemu śmiertelnikowi”.

estimation of motor insurance claims as well as their pursuit in court, and the traffic accident and whether they fall within the scope of compensation (Article 361 of the Civil Code) due from the insurer of the party which caused the damage under the motor vehicle TPL insurance contract (ref. III CZP 8/23). However, the resolution will be of limited relevance to the general public as it relates to expenses incurred by an entity professionally dealing with the purchase of claims from traffic accident victims.

Summary

The case law of the Supreme Court is constantly evolving. We realise that the latest case law of the Supreme Court is of interest primarily to insurance companies and other parties involved in the claims-handling process (including those in the automotive industry). This does not change the fact that, at the end of the day, the effects of changes in case law are felt by anyone who files a claim with an insurance company, so knowledge of the Supreme Court's lines of adjudication can be helpful even to the man in the street.



Anna Cudna-Wagner

radczyni prawna, partnerka,
Szefowa praktyki Postępowania
Spornych w kancelarii CMS
attorney-at-law, partner, Head of the
Dispute Resolution practice at CMS



Patrycja Sikorska-Tużcu

associate w praktyce Postępowania
Spornych w kancelarii CMS
associate, in Dispute Resolution
practice at CMS

PRZYPISY / FOOTNOTES

1. Stan prawny na dzień 31 maja 2023 r. / As at 31 May 2023



Akt w sprawie danych (Data Act) – nowa unijna regulacja dotycząca danych The Data Act – the new EU data regulation

W sektorach transportu, logistyki i mobilności innowacje w coraz większym stopniu opierają się na przetwarzaniu i wymianie danych, zarówno osobowych, jak również nieosobowych. Cyfryzacja i dane odgrywają istotną rolę m.in. we wspieraniu zrównoważonego transportu. Prognozuje się, że w latach 2015-2050 skala transportu pasażerskiego wzrośnie o 35%. Z kolei transport środkami transportu lądowego ma do 2050 r. wzrosnąć jeszcze bardziej – o 53 %. Aby ten wzrost był możliwy konieczne są odpowiednie ramy prawne, w tym regulujące wymianę danych.

Po przyjętym pod koniec 2022 r. Data Governance Act (akcie w sprawie zarządzania danymi), kolejną kluczową inicjatywą legislacyjną na poziomie unijnym jest Data Act (akt w sprawie danych) – jego projekt zgłoszono w dniu 23 lutego 2022 r. (oznaczenie: COM(2022) 68 final). Wpisuje się on w przyjętą przez Komisję Europejską w lutym 2020 r. europejską strategię w zakresie danych, która ma pozwolić Unii Europejskiej na zdobycie pozycji światowego lidera w tym zakresie. Prace nad aktem w sprawie danych nabierają tempa, dlatego warto już teraz bliżej przyjrzeć się nowym obowiązkom nakładanym na przedsiębiorców generujących i wykorzystujących dane. Sprawne wdrożenie wymagań pozwala nie tylko uniknąć stosunkowo wysokich kar (wzorowanych na przepisach RODO, mogących sięgać 20 mln euro lub 4% globalnego obrotu), lecz jest również szansą na uzyskanie przewagi konkurencyjnej.

Czym jest Data Act?

Procedowany akt w sprawie danych ma przybrać kształt unijnego rozporządzenia, które – po jego przyjęciu (uchwaleniu) i wejściu w życie – ma obowiązywać bezpośrednio na terytorium UE, w tym w Polsce. Akt ten ureguluje zasady dostępu do danych generowanych przez tzw. połączone produkty i usługi (np. internetu rzeczy; Internet of Things / IoT). Takimi produktami – będącymi źródłem danych – mogą być m.in. samochody czy też systemy transportowe.

In the transport, logistics and mobility sectors, innovation increasingly relies on the processing and exchange of data, both personal and non-personal. Digitalisation and data also play an important role in supporting sustainable transport. The scale of passenger transport is forecast to increase by 35% between 2015 and 2050. In turn, transport by land is expected to grow even more, that is by 53%, by 2050. For this growth to be possible, an appropriate legal framework is needed, including one that regulates the exchange of data.

Following the adoption of the Data Governance Act at the end of 2022, the next key legislative initiative at EU level is the Data Act – its draft was proposed on 23 February 2022 (Ref: COM(2022) 68 final). It is part of the European Data Strategy adopted by the European Commission in February 2020, which aims to enable the European Union to become a global leader in this field. Work on the Data Act is gathering pace, so it is already worth taking a closer look at the new obligations imposed on businesses generating and using data. Efficient implementation of the requirements not only helps to avoid relatively high fines (which are modelled on the GDPR provisions and can reach EUR 20 million or 4% of global turnover), but is also an opportunity to gain a competitive advantage.

What is the Data Act?

The draft Data Act is intended to take the form of an EU regulation which, once adopted (enacted) and in force, is expected to apply directly across the EU, including Poland. The Act will set the rules for access to data generated by so-called connected products and services (e.g. Internet of Things / IoT). Such products – which are the source of data – may include cars or transport systems.

Obecnie tego rodzaju dane stanowią niewykorzystany potencjał. Przykładowo, jak wskazuje Komisja, aż 80% danych przemysłowych nie jest obecnie wykorzystywana. Skutkiem przyjęcia nowych regulacji mają być chociażby oszczędności w sektorach transportu, budowlanym i przemyśle (o ok. 10-20%), na co ma pozwolić m.in. analiza danych w czasie rzeczywistym.

Do kogo Data Act będzie miał zastosowanie?

Akt w sprawie danych będzie miał zastosowanie do szerokiego grona adresatów, zarówno do osób fizycznych, jak i przedsiębiorców, a także organów publicznych. „Użytkownikiem” w rozumieniu aktu ma być każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada lub wynajmuje produkt, korzysta z produktu na zasadzie leasingu lub otrzymuje tego rodzaju usługi. Jednak kluczowe obowiązki nałożone mają być na producentów produktów połączonych i dostawców powiązanych usług, wprowadzanych do obrotu w UE. Proponowany akt będzie miał zastosowanie we wszystkich sektorach i obejmuje pięć kluczowych filarów, o szczególnym znaczeniu dla sektora motoryzacyjnego.

FILAR 1: dostęp do danych i ich udostępnianie

Zgodnie z projektowanym aktem, użytkownik urządzenia lub usługi IoT (np. samochodu) powinien móc w prosty sposób uzyskać dostęp do danych generowanych przez urządzenie lub w ramach świadczonej usługi powiązanej. Dostawcy tego rodzaju produktów zostaną z kolei zobowiązani do projektowania i wytwarzania ich w taki sposób, aby zapewnić użytkownikom domyślny dostęp do danych, co należy rozumieć jako dostęp uzyskiwany bezpośrednio z produktu. Dopiero w przypadku braku możliwości zapewnienia bezpośredniego dostępu, użytkownik będzie mógł skorzystać z tzw. prawa do dostępu do danych, wprowadzanego nowymi przepisami.

Przed zawarciem umowy dotyczącej nabycia produktu IoT, producent, a w stosownych przypadkach, sprzedawca będzie musiał przekazać użytkownikowi szczegółowe informacje, w tym na temat generowanych danych (m.in. ich rodzaju, formacie, okresie i miejscu przechowywania) oraz na temat samego prawa dostępu do danych. W praktyce zatem, obok obowiązku informacyjnego wynikającego m.in. z przepisów RODO

Currently, this type of data represents untapped potential. For example, as the Commission points out, as much as 80% of industrial data is currently not used. The new regulations are expected to result in savings in the transport, construction and industry sectors (of around 10-20%), which will be made possible, among other things, by real-time data analysis.

Who will the Data Act apply to?

The Data Act will apply to a wide range of addressees, both individuals and businesses, as well as public authorities. A “user” within the meaning of the Act is to be any natural or legal person that owns, rents or leases a product or receives such services. However, key obligations are to be imposed on manufacturers of connected products and suppliers of related services placed on the market in the EU. The proposed Act will apply across all sectors and covers five key pillars, with particular relevance to the automotive sector.

1

PILLAR 1: access to and sharing of data

According to the draft Act, the user of an IoT device or service (e.g. a car) should be able to easily access the data generated by the device or as part of the related service provided. Suppliers of such products will in turn be required to design and manufacture them in such a way as to provide users with access to data by default - in other words access should be provided directly from the product. Only if direct access cannot be provided will the user be able to exercise the so-called right of access to data, introduced by the new legislation.

Prior to the purchase of an IoT product, the manufacturer and, where applicable, the seller will have to provide the user with detailed information, including on the data generated (such as its type, format, period and place of storage) and on the right of access to the data itself. Therefore, in addition to the information obligation under the GDPR - the Data Act imposes another obligation on manufacturers,

– akt w sprawie danych nakłada kolejny obowiązek na producentów, przekładający się na transparentność ich działań.

W praktyce istotne znaczenie będzie miał również obowiązek udostępniania – na wniosek użytkownika – generowanych przez urządzenie danych (w tym metadanych) podmiotom trzecim, tj. nie tylko samemu użytkownikowi (klientowi). W tym kontekście kontrowersje budzi choćby ryzyko dostępu do danych objętych tajemnicą przedsiębiorstwa. Zgodnie z pierwotnym projektem aktu, odbiorca danych miałby co prawda obowiązek zastosowania odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych w celu zabezpieczenia tajemnicy przedsiębiorstwa, w praktyce jednak kontrola spełnienia tego obowiązku może okazać się sporym wyzwaniem. Tak szeroko określony obowiązek udostępniania danych może prowadzić do naruszenia również praw własności intelektualnej, co może w efekcie podważać konkurencyjności na rynku. Nie dziwi zatem, że aspekt ten budzi olbrzymie kontrowersje i jest przedmiotem dyskusji pomiędzy organami unijnymi, zaangażowanymi w prace nad aktem.

translating into transparency of their operations. The obligation to make the data generated by the device (including metadata) available – at the user's request – to third parties, i.e. not only to the user (customer) himself, will also be important in practice. In this context, the risk of access to data covered by, for example, by trade secrets, raises concerns. Although, according to the original draft Act, the data recipient would be obliged to use appropriate technical and organisational measures to protect business secrets, in practice, it may prove quite challenging to verify compliance with this obligation. Such a broadly defined obligation to share data may also lead to infringement of intellectual property rights, which may ultimately undermine competitiveness in the market. It is therefore not surprising that this aspect is extremely controversial and is the subject of discussion among the EU bodies involved in the legislative process.

FILAR 2: warunki dostępu do danych

2

Pillar 2: conditions of access to data

Posiadacz danych generowanych przez urządzenie ma być zobowiązany do uzgodnienia z odbiorcą warunków udostępniania danych. Przy czym warunki te muszą być przejrzyste, zgodne z hasłem „FRAND” (tzn. sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne, od ang. Fair, Reasonable and Non-Discriminatory). W tym zakresie możliwe jest opracowanie warunków umownych samodzielnie, przez uczestników obrotu, jak również przez Komisję Europejską – jako odpowiednich wzorów.

The holder of the data generated by the device is to be obliged to agree with the recipient on the conditions of access to such data. These conditions must be transparent, in line with the FRAND (Fair, Reasonable and Non-Discriminatory) concept. In this respect, the contractual terms and conditions can be developed by market participants themselves as well as by the European Commission, as a template.

W celu zachęcenia do inwestycji w generowanie i udostępnianie danych, projekt Data Act przewiduje, że posiadacze danych będą mogli żądać „rozsądnego wynagrodzenia” z tytułu udostępnienia danych lub – w przypadku MŚP i organizacji badawczych non-profit – zapłaty za poniesione bezpośrednie koszty związane z udostępnieniem danych.

In order to encourage investment in the generation and sharing of data, the draft Data Act provides that data holders will be able to claim “reasonable compensation” for sharing data or, in the case of SMEs and non-profit research organisations, payment for the direct costs for making data available.

FILAR 3: zakaz stosowania nieuczciwych postanowień

3

PILLAR 3: prohibition of unfair terms

Co istotne, Data Act wprowadza zakaz stosowania nieuczciwych postanowień umownych nie tylko w relacjach

Importantly, the Data Act prohibits unfair contractual terms not only in business-to-consumer (B2C), but

konsumenckich (B2C), lecz także w relacjach między przedsiębiorcami (B2B). Przy czym rozporządzenie ma zawierać katalog postanowień, które uznaje się za nieuczciwe, uwzględniając ich cel lub skutek. Zgodnie z tym, za nieuczciwe uznane mogą być w szczególności warunki typu „take-it-or-leave-it” w umowach zawieranych z przedsiębiorstwami nieposiadającymi zdolności do negocjowania warunków (głównie mikroprzedsiębiorstwa).

Po wejściu w życie nowego aktu, biznes ma mieć trzy lata na wprowadzenie nowych warunków umownych do istniejących umów.

FILAR 4: udostępnianie danych w modelu B2G

Data Act określa również zasady udostępniania danych organom sektora publicznego. W obecnym kształcie projekt przewiduje możliwość udostępnienia danych przez prywatnych posiadaczy danych organom publicznym w oparciu o przesłankę wyjątkowej potrzeby, np. w przypadku, gdy dane te są niezbędne do reagowania na niebezpieczeństwo publiczne. Obowiązek ten jest jednak przedmiotem dyskusji między Radą a Parlamentem Europejskim, dlatego nie można wykluczyć kolejnych zmian w tym zakresie.

FILAR 5: przenośność i ustalanie standardów

Celem nowych przepisów jest również zwiększenie konkurencyjności unijnego rynku cloud computing (chmura obliczeniowa). Data Act wprowadza bowiem rozwiązania umożliwiające możliwie swobodne przełączanie się między różnymi dostawcami usług przetwarzania danych, w tym dostawcami usług chmurowych. Projekt rozporządzenia ingeruje przy tym nie tylko w kwestie umowne dotyczące zmiany dostawcy usług, ale i wpływa na regulację technicznych aspektów takiego przełączania. Dostawcy usług chmurowych mają być zaś zobowiązani do usunięcia przeszkód handlowych, technicznych, umownych oraz organizacyjnych, które utrudniają klientom zmianę dostawcy. Rozporządzenie reguluje również wymogi dotyczące interoperacyjności (takie jak m.in. mechanizmy wymiany danych), jednocześnie dając Komisji uprawnienie do dalszego określania wymogów technicznych w tym zakresie.

also in business-to-business (B2B) relationships. The regulation is to include a catalogue of terms that are considered unfair, taking into account their purpose or effect. Accordingly, take-it-or-leave-it terms in contracts concluded with businesses without the capacity to negotiate terms (mainly micro-enterprises), may be considered unfair.

Once the new Act comes into force, businesses are to have three years to introduce new terms into existing contracts.

4 PILLAR 4: B2G data sharing

The Data Act also sets out rules for sharing data with public authorities. As it currently stands, the draft provides for private data holders to be able to share data with public authorities where there is an exceptional need, such as where the data is necessary to respond to a public emergency. However, this obligation is under discussion between the Council and the European Parliament, so further changes in this regard cannot be ruled out.

5 PILLAR 5: portability and standard setting

The new legislation also aims to increase the competitiveness of the EU cloud computing market. Indeed, the Data Act introduces solutions to enable the freest possible switching between different data processing service providers, including cloud vendors. The draft regulation not only interferes with contractual issues regarding the change of the service provider, but also affects the regulation of the technical aspects of such a switchover. In turn, cloud vendors are to be obliged to remove commercial, technical, contractual and organisational obstacles that make it difficult for customers to switch providers. The regulation also sets out interoperability requirements (such as data exchange mechanisms), while giving the Commission the power to define further technical requirements in this respect.

Aktualny stan prac

Obecny kształt Data Act jest przedmiotem rozmów trójstronnych. Zarówno Rada, jak i Parlament Europejski zaproponowały poprawki do tekstu Komisji i obecnie pracują nad wersją kompromisową. Dyskusje koncentrują się między innymi na zdefiniowaniu rodzajów danych wchodzących w zakres rozporządzenia, zapewnieniu, że obowiązki w zakresie udostępniania danych nie będą zagrażać tajemnicom handlowym czy ustaleniu praktycznych i finansowych szczegółów przełączenia się do chmury. Pierwotny plan zakładał zamknięcie rozmów trójstronnych do końca czerwca, jednak obecnie przewiduje się, że ostateczny tekst rozporządzenia ukaże się w lipcu.

Current state of play

The current wording of the Data Act is subject to a trilogue. Both the Council and the European Parliament have proposed amendments to the Commission's text and are currently working on a compromise version. Discussions are focusing on, among other things, defining the types of data that fall within the scope of the regulation, ensuring that data sharing obligations do not compromise trade secrets, or setting the practical and financial details of switching to the cloud. The original plan was to close the trilogue stage by the end of June, but the final text of the regulation is now expected to be released in July.



dr / Ph.D. Damian Karwala

*radca prawny, counsel w praktyce
Prawa Własności Intelektualnej
i Nowych Technologii w kancelarii
CMS*

*attorney-at-law, counsel in the
Intellectual Property and New
Technologies practice at CMS*



Agnieszka Górecka

*adwokatka, associate w praktyce
Prawa Własności Intelektualnej
i Nowych Technologii w kancelarii
CMS*

*advocate, associate in the
Intellectual Property and New
Technologies practice at CMS*



Nowe uprawnienia i rozszerzenie niezależności Prezesa UOKiK w świetle ostatnich zmian w polskim prawie konkurencji (implementacja Dyrektywy ECN+)

New powers of the President of the Office of Competition and Consumer Protection and expansion of his independence in the light of the most recent changes in Polish competition law (the implementation of the ECN+ Directive).

Dnia 20 maja 2023 r. weszła w życie ważna nowelizacja polskiej ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów („uokk”). Zmiana jest istotna, ponieważ rozszerza zakres odpowiedzialności przedsiębiorców za stosowanie praktyk ograniczających konkurencję (tj. zawierania porozumień ograniczających konkurencję i nadużywania pozycji dominującej) wprowadzając np. podstawę odpowiedzialności spółki matki za naruszenie prawa przez spółkę córkę oraz zwiększając zakres odpowiedzialności członków związków przedsiębiorców za naruszenia dokonane przez związek. Jednocześnie nowelizacja rozszerza zakres uprawnień proceduralnych Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów („Prezes UOKiK”) np. wyposażając go w możliwość żądania informacji dotyczących prowadzonych postępowań od każdej osoby fizycznej (a nie tylko przedsiębiorców). Ponadto wprowadzona została kadencyjność funkcji Prezesa UOKiK, co w założeniu powinno zapewnić większą niezależność tego organu.

Powyższe zmiany wynikają przede wszystkim z konieczności wprowadzenia do polskiego prawa rozwiązań wynikających z unijnej dyrektywy mającej na celu nadanie organom ochrony konkurencji państw członkowskich dodatkowych uprawnień w celu skuteczniejszego egzekwowania prawa konkurencji („Dyrektywa ECN+”). Przyjęcie dyrektywy na poziomie unijnym było uzasadnione koniecznością wyposażenia wszystkich organów

An important amendment to the Polish Act on Competition and Consumer Protection (“Competition Act”) came into force on 20 May 2023. This amendment is significant as it expands the scope of liability of undertakings for competition restricting practices (i.e. entering into competition restricting agreements and abusing a dominant position) by introducing, for example, the grounds based on which a parent company would be held liable for a breach of law by its daughter company / subsidiary and by increasing the scope of liability to be borne by members of associations of undertakings for infringements committed by the association. The amendment also extends the procedural powers of the President of the Office of Competition and Consumer Protection (“President of the Office”); for example, he will be able to request information on ongoing proceedings from individual persons (and not only from business undertakings). Furthermore, the amendment introduces a rule under which the President of the Office will remain in office for the duration of his term – a change which is meant to ensure the authority’s greater independence.

The above amendments mainly result from the necessity to implement into Polish law solutions arising from the EU directive aimed at empowering the competition authorities of the Member States to be more effective enforcers of competition law (“ECN+ Directive”). The adoption of the Directive at EU level was justified by the need to equip all EU Member States’ competition authorities with appropriate procedural tools and to

ochrony konkurencji z Państw Członkowskich UE w odpowiednie narzędzia proceduralne i zapewnienie im większego stopnia niezależności, ponieważ te organy (w równym stopniu) są uprawnione do bezpośredniego stosowania unijnego prawa konkurencji (oprócz własnych, krajowych przepisów). Proces implementacji dyrektywy był w Polsce opóźniony, jednak w obecnym stanie prawnym Prezes UOKiK zyskał już narzędzia porównywalne do tych, które przysługują innym unijnym organom ochrony konkurencji.

Poniżej omawiamy poszczególne, najważniejsze zmiany wynikające z nowelizacji uokk.

Odpowiedzialność spółki matki

Nowe przepisy rozszerzają zakres odpowiedzialności za naruszenie przepisów uokk. W przypadku stosowania praktyk ograniczających konkurencję takich jak zawarcie niedozwolonego porozumienia czy nadużywanie pozycji dominującej, negatywne konsekwencje (np. kary finansowe) grożą nie tylko podmiotowi który bezpośrednio dokonuje naruszenia, lecz także przedsiębiorcy który wywołuje na niego decydujący wpływ. Przez decydujący wpływ należy rozumieć istnienie pomiędzy przedsiębiorcami powiązań ekonomicznych, prawnych czy organizacyjnych których skutkiem jest dostosowywanie się przez przedsiębiorcę do instrukcji udzielanych mu przez spółkę matkę. Uokk przewiduje również domniemanie istnienia decydującego wpływu, które ma zastosowanie gdy udział spółki matki w kapitale przedsiębiorcy przekracza próg 90%.

Postępowanie może zostać zatem wszczęte przeciwko spółce dokonującej naruszenia bezpośrednio (np. polskiej spółce będącej częścią międzynarodowej grupy kapitałowej) oraz przeciwko jej spółce matce (np. zagraniczna spółka stojąca na czele grupy). W takiej sytuacji, dla celów kalkulacji potencjalnej kary finansowej w wysokości do 10% obrotu, Prezes UOKiK weźmie pod uwagę łączny obrót spółki matki oraz spółki córki (w praktyce światowy obrót grupy kapitałowej).

ensure they have a greater degree of independence, as these authorities are (equally) entitled to directly apply EU competition law (in addition to their own national regulations). The Directive implementation process in Poland was delayed; however, under the current legal state the President of the Office has already gained tools comparable to those available to other EU competition authorities.

The following sections discuss the most important changes resulting from the amendment of the Competition Act.

Liability of the parent company

The new provisions extend the scope of liability for infringement of the Competition Act. Should competition restricting practices such as the conclusion of a prohibited agreement or the abuse of a dominant position occur, then not only an entity which directly commits a given infringement but also an undertaking which exerts decisive influence over it, would be threatened with negative consequences (e.g. fines). Decisive influence should be understood as the existence of economic, legal or organisational connections between undertakings which result in the undertaking's compliance with the instructions it receives from its parent company. The Competition Act also provides for a presumption of decisive influence, which applies if a given parent company's share in the undertaking's capital exceeds the 90% threshold.

Proceedings may therefore be initiated against a company which directly commits an infringement (e.g. a Polish company which is part of an international capital group) and against its parent company (e.g. a foreign company which is the leader of the group). If this is the case, the President of the Office will take into account the combined turnover of the parent company and the daughter company / subsidiary (in practice, the worldwide turnover of the capital group), for calculating a potential fine of up to 10% of turnover.

Odpowiedzialność związków przedsiębiorców

Nowelizacja uokk wprowadza szczegółowe regulacje dotyczące zasad nakładania kar finansowych na związki przedsiębiorców, a więc szeroką kategorię podmiotów takich jak wszelkie izby, zrzeszenia i inne organizacje zrzeszające przedsiębiorców. W przypadku, gdy naruszenie prawa konkurencji dokonane przez związek przedsiębiorców związane jest z działalnością jego członków, maksymalna wysokość kary nałożonej na taki związek może wynieść do 10% sumy obrotów wszystkich jego członków prowadzących działalność na rynku którego dane naruszenie dotyczyło. Znowelizowana uokk przewiduje również rozszerzenie finansowej odpowiedzialności członków związku przedsiębiorców w zakresie kary nałożonej na taki związek, jednakże jedynie w ściśle określonych przypadkach (np. niewypłacalność związku).

Przedawnienie

Nowe przepisy nie zmieniły dotychczasowego, pięcioletniego terminu przedawnienia. Wprowadzają one jedną istotną w praktyce zmianę w postaci zawieszenia terminu przedawnienia od dnia podjęcia przez Prezesa UOKiK czynności dochodzeniowych w postępowaniu wyjaśniających. Czynnościami dochodzeniowymi skutkującymi zawieszeniem terminu przedawnienia są:

- wystosowanie żądania przekazania informacji lub dokumentów,
- przeprowadzenie kontroli lub przeszukania oraz
- wezwanie na przesłuchanie.

Co istotne, podjęcie czynności wobec jednego przedsiębiorcy skutkuje zawieszeniem terminu przedawnienia wobec wszystkich przedsiębiorców stosujących praktykę ograniczającą konkurencję.

Powyższa zmiana skutkować będzie w praktyce całkowitą utratą najważniejszej funkcji instytucji przedawnienia, tj. zapewnienia pewności co do stanu prawnego z chwilą upływu określonego terminu. Przedsiębiorca nie będzie miał pewności czy określona czynność dochodzeniowa skutkująca zawieszeniem terminu przedawnienia nie została podjęta wobec innego zainteresowanego przedsiębiorcy, a okres zawieszenia (tj. czas trwania postępowania wyjaśniającego) nie ma żadnej maksymalnej wartości.

Liability of associations of undertakings

The Competition Act amendment introduces detailed regulations concerning the rules for imposing fines on associations of undertakings, i.e. a broad category of entities such as all chambers, associations and other organisations associating undertakings. Where a competition law breach by an association of undertakings relates to the activities of its members, the maximum fine imposed on such an association may be up to 10% of the total turnover of all its members active in the market to which the breach relates. The amended Competition Act also provides for an extension of the financial liability to be borne by members of an association of undertakings with regard to a penalty imposed on such an association, but only in certain defined situations (e.g. insolvency of the association).

Statute of limitations

The new provisions have not changed the existing five-year limitation period. They introduce one change which is important from a practical point of view, namely the suspension of the limitation period from the date on which the President of the Office undertakes investigation measures in the clarification proceedings. Investigation activities which result in the suspension of the limitation period are

- the submission of a request for information or documents,
- the carrying out of an inspection or search, and
- a summons to a hearing.

Remarkably enough, commencing activities against one undertaking results in a suspension of the limitation period against all undertakings engaging in restrictive practices.

The above change will in practical terms result in the total loss of the most important function of the institution of the statute of limitations, i.e. to provide certainty as to the legal status upon the expiry of a specified period. The undertaking will not be certain if a specific investigation activity resulting in the suspension of the limitation period has not been taken against another undertaking concerned, and the period of suspension (i.e. the duration of the clarification proceedings) has no maximum value.

Uzasadnienie zarzutów

Ustawa wprowadza obowiązek Prezesa UOKiK do przedstawienia uzasadnienia wszczęcia postępowania antymonopolowego oraz postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej. Uzasadnienie musi zawierać wyjaśnienie zarzutów stawianych przedsiębiorcy oraz informację o zasadach ustalania wysokości kary pieniężnej w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca dopuścił się naruszenia przepisów ustawy.

Chociaż pozornie ta zmiana może wydawać się korzystna z punktu widzenia zapewnienia prawa do obrony dla przedsiębiorców, to stanowi ona niewątpliwie regres wobec aktualnej praktyki Prezesa UOKiK. Po pierwsze, pomimo braku bezpośredniego obowiązku, już obecnie postanowienia o wszczęciu postępowania przeciwko konkretnemu przedsiębiorcy są przez Prezesa UOKiK uzasadniane. Po drugi, aktualnie Prezes UOKiK, kierując się opublikowanymi wytycznymi, kieruje do stron przed wydaniem decyzji tzw. Szczegółowe Uzasadnienie Zarzutów („SUZ”). SUZ zawiera o wiele bardziej rozbudowany zakres informacji kierowanych do przedsiębiorcy (np. informacje o przesłankach wpływających na wymiar kary), a przede wszystkim sporządzany jest na etapie, w którym Prezes UOKiK zakończył już zbieranie materiału dowodowego w sprawie. Uzasadnienie zarzutów, które ma zastąpić SUZ, będzie sporządzane na etapie wszczynania postępowania, a więc trudno wyobrazić sobie, aby odnosiło się skutecznie do wszystkich zgromadzonych dowodów, ponieważ dowody gromadzone są również na etapie postępowania antymonopolowego.

Pozostałe zmiany

Nowelizacja zawiera również szereg innych ważnych zmian, wśród których można wymienić:

- wprowadzenie możliwości żądanie informacji i dokumentów od osób fizycznych (a nie tylko przedsiębiorców) – w świetle nowych przepisów Prezes UOKiK będzie mógł wezwać do przekazania niezbędnych informacji i dokumentów każdą osobę fizyczną. W praktyce osobą wezwaną może być np. obecny albo byłý pracownik przedsiębiorcy. Rodzi to wiele praktycznych problemów z punktu widzenia przedsiębiorcy, który może mieć trudności np. z zapewnieniem spójności i kompletności informacji przekazywanych Prezesowi UOKiK jednocześnie przez

Justification for the accusations

Under the Act, the President of the Office must provide reasons for initiating the antimonopoly proceedings and proceedings for imposing a fine. The statement of reasons must explain the accusations raised against the undertaking and state the rules for determining the amount of the fine if the undertaking is found to have breached the Competition Act.

While this change may appear to be beneficial in terms of ensuring the right of defence for undertakings, it is undoubtedly a step backwards as compared to the President of the Office's current practice. Firstly, despite the fact that there is no direct obligation to do so, the President of the Office has already been justifying his decisions to initiate proceedings against a particular undertaking. Secondly, in line with any published guidelines, before issuing a decision, the President of the Office sends to the parties concerned the Detailed Statement of Allegations (“DSA”). The DSA contains a much wider range of information addressed to an undertaking (e.g. information on the grounds influencing the penalty) and, above all, is drawn up at a stage when the President of the Office has already finished collecting the evidence in the relevant subject matter. The Statement of Allegations which is to replace the DSA, will be drafted at the initiation stage of the proceedings, so it is difficult to imagine that it will effectively address all the evidence gathered in the case, as evidence is also collected at the antimonopoly proceedings stage.

Other amendments

The amendment also contains a number of other major changes, such as:

- the President of the Office will be able to request information and documents from individuals (and not only from undertakings) – under the new provisions, the President of the Office will also have the right to request the necessary information and documents from any individual person. In practice, the President of the Office may, for example, summon a current or former employee of the undertaking. From the business point of view, the above gives rise to a number of practical problems, namely the company may find it difficult, for example, to ensure the consistency

przedsiębiorcę i jego pracowników lub byłych pracowników;

- zmiana wysokości maksymalnej kary za naruszenia proceduralne – obecna maksymalna wartość kary (50 mln. EUR) zostanie zamieniona na wartość 3% rocznego obrotu przedsiębiorcy. Z jednej strony pozytywną tendencją jest odniesienie kary do obrotu konkretnego przedsiębiorcy (zamiast abstrakcyjnej wartości 50 mln. EUR). Maksymalna wartość kary, którą za naruszenia proceduralne (np. utrudnianie kontroli lub przeszukania albo nieprzekazanie żądanych informacji) będzie mógł nałożyć Prezes UOKiK będzie wyższa od kary, którą dysponuje Komisja Europejska (maksymalna wysokość analogicznej kary nakładanej przez Komisję Europejską to 1% rocznego obrotu przedsiębiorcy).
- zmiany dotyczące procedury kontroli i przeszukania – wśród najważniejszych zmian można wymienić:
 - ułatwienie możliwości przeszukania prywatnych pojazdów i pomieszczeń (które będzie mogło być dokonywane, po wyrażeniu zgody przez sąd, bezpośrednio przez kontrolerów UOKiK, a nie tylko przez Policję) oraz
 - uregulowanie procedury zażalenia na postanowienie sądu wyrażające zgodę na przeprowadzenie przeszukania przez Prezesa UOKiK (uwzględnienie zażalenia skutkuje brakiem możliwości wykorzystania przez Prezesa UOKiK ze zgromadzonego materiału dowodowego).

Podsumowanie

Najnowsza nowelizacja uokk wpisuje się w trwający od dłuższego czasu trend do wyposażania Prezesa UOKiK w nowe uprawnienia i możliwości dochodzeniowe. Z punktu widzenia przedsiębiorcy (w tym branży motoryzacyjnej) odpowiedzią powinno być wprowadzenia i / lub aktualizacja polityki zgodności z prawem ochrony konkurencji, która pozwoli na minimalizację ryzyk związanych z obszarem ochrony konkurencji i przygotowanie się na ewentualne dochodzenie Prezesa UOKiK.



Krzysztof Sikora

radca prawny, senior associate w praktyce Prawa Ochrony Konkurencji i Konsumentów w kancelarii CMS attorney-at-law, senior associate in the Competition and Consumer Protection practice at CMS

and completeness of the information furnished to the President of the Office simultaneously by the undertaking and its employees or former employees;

- the maximum fine for procedural infringements will change – from the current maximum fine (EUR 50 million) to 3% of the undertaking's annual turnover. On the one hand, linking the amount of the fine to the turnover of a specific undertaking (instead of an abstract value of EUR 50 million) is a positive trend. The maximum fine which the President of the Office will be able to impose for procedural infringements (e.g. obstructing an inspection or search or failing to provide the requested information) will be higher than the penalty available to the European Commission (the maximum amount of a similar fine which the European Commission may impose is 1% of an undertaking's annual turnover).
- the inspection and search procedures will change – the most important changes include
 - the possibility of searching private vehicles and premises will be facilitated (the above search will be allowed once approved by the court, directly by the inspectors from the Office and not only by police officers) and
 - the procedure for filing complaints against the court's decisions agreeing to the President of the Office's carrying out of searches will be regulated (the granting of the appeal will result in the President of the Office being unable to use the evidence collected).

Summary

The most recent amendment to the Competition Act is in line with a long-standing trend of equipping the President of the Office with new investigative powers and capabilities. From the perspective of conducting business (also in the automotive industry), the above should lead to the introduction of and/or update of the given competition law compliance policy, which will minimise any competition related risks and will make it possible for undertakings to prepare for potential investigations by the President of the Office.



Jan Mąciór

aplikant adwokacki, lawyer w praktyce Prawa Ochrony Konkurencji i Konsumentów w kancelarii CMS advocate trainee, lawyer in the Competition and Consumer Protection practice at CMS



Koniec rynku pracownika? Wstęp do zwolnień grupowych The End of the Employee's Market? An introduction to group layoffs

Przez parę ostatnich lat byliśmy świadkami tzw. „ryнку pracownika”. Duży popyt na pracę powodowany dobrą koniunkturą gospodarczą w wielu branżach powodował, że przedsiębiorcy raczej zatrudniali niż zwalniali pracowników. Ostatnio jednak wydaje się, że narasta niepewność co do sytuacji makroekonomicznej, a w dodatku wielu pracodawców zmagają z zaburzeniami w łańcuchach dostaw. Większa liczba pracodawców również przymierza się do różnego rodzaju restrukturyzacji wynikających z globalnych zmian w swoich grupach kapitałowych.

Wszystko to powoduje, że coraz częściej mówi się o nadchodzącym końcu „ryнку pracownika”. Dlatego warto jest wytłumaczyć kilka najważniejszych i praktycznych zagadnień z tego obszaru. Może okazać się, że w niedalekiej przyszłości okażą się one przydatne.

Kiedy zwolnienie grupowe

Wbrew obiegowym opiniom formalnie ze zwolnieniem grupowym nie mamy do czynienia tak często. Ustawa z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników (dalej: „Ustawa”) uzależnia bowiem wystąpienie „zwolnienia grupowego” od spełnienia pewnych progów ilościowych. Warto też zauważyć już na wstępie, że Ustawa nie stosuje się do pracodawców, którzy mają poniżej 20 pracowników (zatrudnionych na umowach o pracę) i poza jej zakresem są też stosunki cywilnoprawne (np. umowy zlecenia, umowy o świadczenie usług).

Jakie są te progi ilościowe? Odpowiedź jest uzależniona od liczby zatrudnionych pracowników i od przyczyn zwolnienia. Dlatego o zwolnieniu grupowym w rozumieniu Ustawy możemy powiedzieć, jeśli zwolnienia są z przyczyn niedotyczących pracownika (np. likwidacja stanowiska, redukcja etatów) i obejmują co najmniej:

It has been an “employee’s market” for the last few years. With a high demand for labour driven by a strong economy in many sectors, employers have tended to hire rather than to fire. Recently, however, there seems to be a growing uncertainty about the macroeconomic situation and many employers have been struggling with disruptions in the supply chain. Most employers are also looking into various restructuring opportunities to keep up with the global developments in their capital groups.

As a result of all this, predictions of the upcoming end of the “employee’s market” are increasingly heard. It is therefore worthwhile to clarify a few fundamental practical issues related to this topic. They might come in handy in the not too distant future.

Groups lay-offs and when they happen

Contrary to popular belief, group lay-offs do not happen that often in the formal sense. Namely, the Act of 13 March 2003 on Special Principles of Termination of Employment Relationships for Reasons not Attributable to Employees (hereinafter: the “Act”) makes a “group lay-off” conditional upon certain quantitative thresholds being met. It is also worth noting that the Act does not apply to employers who employ fewer than 20 people (employed under an employment contract) and does not apply to contracts governed by civil law (e.g. service contracts).

What are the quantitative thresholds? The answer depends on the number of employees and the causes of the lay-offs. This is why a group lay-off can be qualified as such according to the Act when it is due to causes not attributable to an employee (e.g. job liquidation, redundancies) and involves at least:

- 10 pracowników, gdy pracodawca zatrudnia mniej niż 100 pracowników,
- 10% pracowników, gdy pracodawca zatrudnia między 100 a 299 pracowników,
- 30 pracowników, gdy pracodawca zatrudnia co najmniej 300 pracowników.

Punktem odniesienia jest tu okres 30 dni – to, czy doszło do przekroczenia progu rozpoczynającego zwolnienie grupowe sprawdza się każdorazowo w tym właśnie okresie. Co ważne, przyjmuje się, że te 30 dni liczy się od dnia wręczenia wypowiedzenia umowy o pracę, a nie od dnia rozwiązania umowy o pracę.

Do zwolnień dolicza się też rozwiązania stosunków pracy z inicjatywy pracodawcy na mocy porozumienia (porozumienia rozwiązujące), jeżeli dotyczy to co najmniej 5 pracowników.

Osobnym zagadnieniem jest kwestia wypowiedzeń zmieniających, czyli stawiania pracowników przed wyborem – zmiana warunków pracy (np. niższe wynagrodzenie) albo zwolnienie. W tym wypadku temat jest kontrowersyjny i wielowątkowy, ale zasadniczo uznaje się, że wypowiedzenia zmieniające wlicza się do zwolnień grupowych na zasadach analogicznych do porozumień rozwiązujących. Rozwinięcie tego tematu wymaga jednak osobnego opracowania.

Wszystkie zwolnienia z przyczyn nie dotyczących pracownika, które pozostają poniżej opisanych powyżej limitów, są tzw. zwolnieniami indywidualnymi i stosuje się do nich część przepisów Ustawy (np. dot. odprawy za zwolnienie, uchylecia części przepisów ochronnych) – oczywiście, jak zostało wspomniane, tylko w sytuacji, kiedy pracodawca zatrudnia co najmniej 20 pracowników.

Zwolnienia grupowe – procedura

Tym co powoduje, że zwłaszcza duzi pracodawcy wolą pozostawać pod progiem zwolnień grupowych, jest procedura, którą w takiej sytuacji trzeba przejść. Jej nieprzebranie powoduje, że wypowiedzenia, które wręczy się zwalnianym pracownikom będą wadliwe, a zatem pracownicy z łatwością mogą wygrać sprawę o przywrócenie do pracy lub odszkodowanie.

- 10 employees, when the employer employs fewer than 100 people,
- 10% of the employees, when the employer employs between 100 and 299 people,
- 30 employees, when the employer employs at least 300 people.

This is assessed over a 30-day reference period – whether the group lay-off threshold has been exceeded or not is always reviewed by reference to that period. What is important is that the 30-day period is counted from the day of the handing in of the employment termination notice and not from the day the employment is effectively terminated.

Employment terminations at the employer's initiative based on a mutual agreement (termination agreement) are counted towards the total number of lay-offs if they involve at least 5 employees.

An instrument known as notice of amendment of the terms of employment, which gives an employee a choice between modified terms of employment (e.g. lower compensation) and dismissal, is a separate matter. This issue is controversial and multi-faceted, while the general approach is that notices of amendment are counted towards group lay-offs on the same terms as employment termination agreements. Exploring this subject further would, however, require a separate analysis.

All lay-offs for reasons not attributable to an employee that remain below the said thresholds are referred to as individual lay-offs and are addressed in the respective provisions of the Act (e.g. those concerning severance pay and waiver of certain protective regulations) – as already mentioned, this is certainly the case only when an employer employs at least 20 people.

The group lay-offs procedure

One reason why employers, and especially large ones, prefer to stay under the group lay-off threshold is the procedure that must be followed in such situations. If this procedure is not complied with, notices of termination given to laid-off employees are defective, which means that employees can easily win a law suit for reinstatement or damages.

Procedura przebiega trochę inaczej w sytuacji, gdy u pracodawcy są związki zawodowe niż w wypadku, gdy tych związków nie ma. W tym drugim wypadku podobną rolę, co związki pełnią przedstawiciele pracowników wybrani u pracodawcy w trybie u niego przyjętym. Jeśli takich przedstawicieli nie ma, to trzeba będzie ich najpierw wybrać zanim przystąpi się do procedury zwolnień grupowych.

Rozpoczyna ją zawiadomienie związków zawodowych (przedstawicieli pracowników) o zamiarze zwolnienia grupowego. Zawiadomienie musi wskazywać przyczyny zamierzonego grupowego zwolnienia, liczbę zatrudnionych pracowników i grupy zawodowe, do których oni należą i w których ma dojść do zwolnienia, okres, w ciągu którego nastąpi takie zwolnienie, proponowane kryteria doboru pracowników do grupowego zwolnienia, kolejność dokonywania zwolnień pracowników, propozycje rozstrzygnięcia spraw pracowniczych związanych z grupowym zwolnieniem (czyli przede wszystkim świadczenia pieniężne dla pracowników). Podobne zawiadomienie, ale bez informacji o świadczeniach pieniężnych, należy wysłać do powiatowego urzędu pracy.

Następnym krokiem są konsultacje ze związkami zawodowymi (przedstawicielami pracowników). W wypadku funkcjonowania związków zawodowych konsultacje powinny trwać do 20 dni i mogą skończyć się zawarciem porozumienia o warunkach zwolnień grupowych. Jeśli porozumienie nie zostanie zawarte, to pracodawca wydaje jednostronnie regulamin zwolnień. Dużą zaletą zawarcia porozumienia jest to, że uchyla on obowiązek konsultowania ze związkami zawodowymi przyczyn wypowiedzeń wręczanych pracownikom.

Jeśli związków nie ma, a pracodawca w międzyczasie nie zrezygnował ze zwolnień grupowych, to konsultacje powinny skończyć się wydaniem regulaminu zwolnień. Warto zwrócić uwagę, że 20-dniowy termin konsultacji nie obowiązuje w wypadku przedstawicieli pracowników. Często zatem w praktyce konsultacje trwają odrobinę krócej niż w scenariuszu związkowym.

Regulamin i porozumienie są bardzo istotne, gdyż to one wyznaczają ramy i zasady, których trzeba się trzymać przy rozwiązywaniu umów o pracę. Tym samym, przewidziane tam np. grupy zawodowe, kryteria doboru do zwolnienia, harmonogramy muszą

This procedure works slightly differently when there are trade unions in the employer's organisation, as compared to an employer with no unions. In the latter case, employees' representatives elected in a manner customary in the employer's organisation play a similar role to trade unions. If there are no such representatives, they first need to be elected before the group lay-off procedure is set in motion.

It is initiated by notification of the trade unions (employees' representatives) about an intended group lay-off. The notification must state the causes of the intended group lay-off, the number of people employed and the occupational groups which they represent and which are to be affected by the lay-off, the timeframe of the lay-off, the proposed criteria for selecting employees for the group lay-off, the order in which employees are to be laid off, proposals for resolving employment issues related to the lay-off (which first of all means cash benefits for the employees). A similar notification, but without information about the cash benefits, must be sent to the local labour authority.

The next step is to hold consultations with the trade unions (employee representatives). If there are trade unions, consultations should last up to 20 days and may be concluded with the execution of an agreement on the terms of the group lay-offs. If no agreement is executed, the employer issues the lay-off rules unilaterally. One major advantage of having an agreement is that it eliminates the requirement to consult the causes of giving the employees termination notices with the trade unions.

If there are no trade unions and the employer has not given up group lay-offs in the meantime, the consultations must be concluded before the lay-off rules are issued. It is worth noting that the 20-day consultation regime does not apply in the case of employee representatives. In practice, consultations take a little less time than in the trade union scenario.

The lay-off rules and the agreement are crucial as they lay down the framework and the rules that must be followed in terminating employment contracts. For instance, when giving notices of termination, the employer must take note of the occupational groups,

być brane pod uwagę przy wręczaniu wypowiedzeń. Po wydaniu regulaminu, ewentualnie zawarciu porozumienia, należy wysłać kolejne (drugie) zawiadomienie do właściwego powiatowego urzędu pracy, a kopię zawiadomienia należy dostarczyć przedstawicielom pracowników (gdy związków nie ma) lub związkowi zawodowemu. Zawiadomienie w tym wypadku zawiera informację o przyjętych ustaleniach dot. grupowego zwolnienia.

Wysłanie tego drugiego zawiadomienia do urzędu jest tym ważniejsze, że dopiero po tej czynności można zacząć wręczać wypowiedzenia pracownikom lub zawierać porozumienia rozwiązujące. Warto też pamiętać, że rozwiązanie umów nie może nastąpić szybciej niż w ciągu 30 dni od tego drugiego zawiadomienia. Zważywszy na ustawowe okresy wypowiedzenia, ta zasada 30 dni ma właściwie znaczenie tylko dla pracowników na umowach na okres próbny i takich, którzy mają krótszy staż pracy niż 6 miesięcy.

Warto też wspomnieć, że jeśli zwolnienie dotyczy przynajmniej 50 pracowników w okresie 3 miesięcy, to staje się zwolnieniem monitorowanym. Wówczas pracodawca powinien zawiadomić powiatowy urząd pracy o chęci uzgodnienia zakresu i formy pomocy dla zwalnianych pracowników.

Rzadko spotyka się w Polsce rady pracowników. Jeśli jednak taka istnieje, to też powinna być włączona w proces zwolnień grupowych. Rozwinięcie tego tematu wymaga osobnego artykułu, dlatego na teraz warto pamiętać o niepomijaniu rady w razie zwolnień grupowych.

Ochrona przed zwolnieniem

Jednym z celów regulacji zwolnień grupowych jest stworzenie ułatwień dla pracodawców w rozwiązywaniu stosunków pracy. W ten sposób, pracodawcy mają możliwość dostosowania składu załogi do zmian gospodarczych oraz przeprowadzenia wymaganej restrukturyzacji. W związku z tym, przepisy przewidują odstępstwa od regulacji Kodeksu pracy, dotyczące tzw. ochrony przed zwolnieniem, między innymi w postaci wspomnianego wyżej zwolnienia pracodawcy z obowiązku indywidualnej konsultacji związkowej wypowiedzenia umowy, jeżeli w ramach procesu

the selection criteria for lay-offs and the timelines set forth in those documents. After issuing the lay-off rules or, if applicable, concluding an agreement, the employer must send another (second) notification to the local labour authority, and a copy of the notice must be provided to the employees' representatives (when there are no trade unions) or to the trade unions. In such an event, the notification contains information about the arrangements made with regard to the group lay-off.

Sending the second notification to the labour authority is all the more important as no notices of termination can be given to employees or termination agreements can be concluded unless and until this has been done. Another point worth keeping in mind is that employment contracts cannot be terminated sooner than 30 days after the second notification. Given the statutory notice periods, this 30-day rule is only relevant to those employed for a probation period and those whose length of service is less than 6 months.

Furthermore, if the lay-off affects at least 50 employees over a period of 3 months, it becomes a monitored lay-off. In such an event, the employer must notify the local labour authority about an intent to agree the scope and the form of assistance for the employees being laid off.

Works councils are rarely found in Poland. If there is one in the organisation, it should also be involved in the group lay-off process. Exploring this subject further would require a separate article, but it is important to remember for now that the council is not to be bypassed if group lay-offs are conducted.

Protection against dismissal

One of the purposes of the group lay-off regulations is to provide mechanisms facilitating employment termination for employers. In this way, employers are able to adjust their personnel structure to economic changes and to conduct the required restructuring. The law therefore provides for certain derogations from the Labour Code provisions concerning protection against dismissal. These include the already mentioned exemption releasing an employer from the obligation to hold individual consultations with the trade unions concerning employment termination in situations where the

zwolnień grupowych pracodawca zawarł z organizacją związkową porozumienie. W ramach zwolnień grupowych, pracodawca może też wypowiedzieć umowę o pracę w czasie urlopu pracownika np. wypoczynkowego, który trwa co najmniej 3 miesiące oraz w czasie innej usprawiedliwionej nieobecności pracownika, jeżeli upłynął okres uprawniający pracodawcę do rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia.

Jednocześnie jednak Ustawa przewiduje szeroką grupę pracowników objętych ochroną przed rozwiązaniem umowy o pracę w ramach przeprowadzanego procesu zwolnienia grupowego. Do tej grupy należą w szczególności pracownicy w ciąży, pracownicy objęci ochroną przedemerytalną, pracownicy w okresie urlopu macierzyńskiego, urlopu rodzicielskiego, pracownicy będący członkami zarządu zakładowej organizacji związkowej, czy też społeczni inspektorzy pracy. Tym pracownikom, pracodawca może jedynie wręczyć wypowiedzenie zmieniające ich warunki pracy lub płacy. Dodatkowo, warto pamiętać, że jeżeli takie wypowiedzenie zmieniające spowoduje obniżenie wynagrodzenia, to pracownikom tym przysługuje dodatek wyrównawczy do końca okresu, w którym korzystałyby z ochrony przed zwolnieniem.

Warto również zaznaczyć, że odrębna regulacja dotycząca ochrony przed zwolnieniem ma zastosowanie w razie przeprowadzania zwolnień grupowych z powodu ogłoszenia upadłości lub likwidacji pracodawcy. W takim przypadku, pracodawca może rozwiązać stosunki pracy z pracownikami przebywającymi na urlopie bez żadnych ograniczeń czasowych, z pracownikami będącymi w wieku przedemerytalnym, z pracownicami w ciąży lub będącymi na urlopie macierzyńskim. Jak widać zatem, ochrona stosunku pracy wyżej wymienionych grup pracowników została w takiej sytuacji w zasadzie całkowicie uchylona. Odrębne uregulowanie tej kwestii, poprzez dopuszczenie szerokich odstępstw od ochrony przed zwolnieniem podyktowane jest przede wszystkim szczególną sytuacją ekonomiczną pracodawcy oraz ochroną interesów wierzycieli.

employer has executed an agreement with the trade unions as part of the group lay-off process. A group lay-off also means that an employer may terminate an employment contract during an employee's time off work, e.g. a vacation, which lasts at least 3 months and during an employee's other excused absence, if the time limit entitling the employer to terminate employment without notice has elapsed.

At the same time, however, the Act mentions a wide group of employees entitled to protection against termination of employment as part of a group lay-off process. This group includes first of all pregnant women, employees covered by pre-retirement protection, employees remaining on maternity or parental leave, employees sitting on the board of an intra-company trade union organisation, and public labour inspectors. For these employees, all the employer can do is give them notice of amendment of their work or pay conditions. It is also worth remembering that, if such notice of amendment causes a pay decrease, these employees are entitled to a compensatory allowance until the end of the period in which they would enjoy protection against dismissal.

Another noteworthy fact is that there is a separate regulation concerning protection against dismissal, which applies when group lay-offs are conducted due to the employer's bankruptcy or liquidation. In such an event, the employer may terminate employment contracts with employees remaining on holiday without any time limitations, with employees in pre-retirement age, with pregnant women and women on maternity leave. As can be seen from the above, protection of these groups of employees has been fully revoked in such a situation. The reasons for addressing this issue separately in a way that provides a broad derogation from protection against dismissal include first of all the need to take note of the employer's specific economic situation and to protect the interests of creditors.

Uprawnienia przysługujące pracownikom w ramach zwolnień grupowych

Ustawa przewiduje dwa rodzaje uprawnień przysługujących pracownikom w razie zwolnień grupowych. Prawo do odprawy pieniężnej oraz prawo do ponownego zatrudnienia stanowią pewnego rodzaju próbę wyrównania pozycji strony pracowniczej w razie zwolnień grupowych, stanowiąc rekompensatę dla pracowników za niezawinioną utratę miejsc pracy.

Wysokość odprawy zależna jest od wysokości wynagrodzenia pracownika i stażu pracy w danym zakładzie pracy.

- jednomiesięcznego wynagrodzenia – jeżeli pracownik był zatrudniony krócej niż 2 lata,
- dwumiesięcznego wynagrodzenia – jeżeli pracownik był zatrudniony od 2 do 8 lat; oraz
- trzymiesięcznego wynagrodzenia – jeżeli pracownik był zatrudniony ponad 8 lat.

Odprawę pieniężną ustala się według zasad obowiązujących przy obliczaniu ekwiwalentu pieniężnego za urlop wypoczynkowy. Warto zaznaczyć, że jednocześnie Ustawa przewiduje, że odprawa nie może być wyższa niż 15-krotność minimalnego wynagrodzenia za pracę. Od 1 lipca 2023 r. limit ten wynosi 54 000 złotych. Pracodawca może jednak odstąpić od zastosowania tego limitu, działając na korzyść pracownika.

W praktyce, w ramach procesów zwolnień grupowych, poza ustawową odprawą pieniężną, pracodawcy często przyznają pracownikom dodatkowe świadczenia. Są one uregulowane w porozumieniu ze związkami zawodowymi albo w regulaminie zwolnień grupowych. Do najczęstszych świadczeń należą dodatkowe odprawy pieniężne, możliwość skorzystania z programów outplacementowych, przedłużenie objęcia prywatnym ubezpieczeniem zdrowotnym czy też dofinansowanie do szkoleń.

Drugim uprawnieniem przysługującym zwalnianym w ramach zwolnień grupowych pracownikom jest prawo do ponownego zatrudnienia. Pracodawca będzie miał obowiązek ponownie zatrudnić zwolnionego pracownika, jeżeli zostaną spełnione trzy przesłanki. Po pierwsze, rozwiązanie umowy musi nastąpić w ramach zwolnienia grupowego. Po drugie, pracodawca ponownie musi zatrudniać pracowników w tej samej grupie

Rights available to employees in the case of group lay-offs

The Act provides for two kinds of rights available to employees in the case of group lay-offs. The right to severance pay and the right to re-employment are a type of attempt to level the field for the employee side in the case of group lay-offs, providing compensation to employees for jobs lost through no fault of their own.

The amount of severance pay depends on an employee's compensation and the duration of service in the organisation.

- it equals one month's pay – if an employee has been employed less than 2 years,
- it equals two months' pay – if an employee had been employed between 2 and 8 years; and
- it equals three months' pay – if an employee had been employed over 8 years.

Severance pay is determined on the terms applicable to the calculation of the monetary compensation in lieu of a holiday. At the same time, the Act caps the amount of severance pay at 15 times the minimum remuneration for work. From 1 July 2023, this cap amounts to PLN 54,000. However, an employer has the discretion to waive this cap in favour of an employee.

In practice, employers often award employees additional monetary benefits besides the statutory severance pay in the course of a group lay-off process. These are regulated in the agreement with the trade unions or in the group lay-off rules. The most common benefits include additional severance pay, the ability to use outplacement programs, extended private medical insurance or partial financing of training.

Another entitlement available to employees dismissed as part of group lay-offs is the right to re-employment. An employer will be under an obligation to rehire a dismissed employee if three conditions are met. Firstly, employment must be terminated as part of group a lay-off. Secondly, the employer must rehire employees in the same occupational group. If we look at case law, the term occupational group is understood in broad terms

zawodowej. Posiłkując się orzecznictwem sądowym, warto zaznaczyć, że pojęcie grupa zawodowa rozumiane jest szeroko i obejmuje nie tylko pracowników wykonujących ściśle określony zawód (mechanik, kierowca) bądź pracowników spełniających w zakładzie pracy takie same funkcje (czynności), ale również pracowników o podobnych kwalifikacjach realizujących określone zbliżone rodzajowo zadania. Zaliczenie pracowników do tej samej grupy zawodowej zależy także od charakteru zakładu pracy, rodzaju wykonywanych zadań i wymaganego przygotowania pracowników. Po trzecie, pracownik musi zgłosić zamiar podjęcia zatrudnienia w ciągu roku od rozwiązania umowy. W praktyce, uprawnienie to jest często dokuczliwe dla dużych pracodawców, którzy równolegle prowadzą procesy zwolnień i rekrutacji. Dlatego też kwestia ustalenia grup zawodowych objętych zwolnieniem i wskazanych w regulaminie bądź porozumieniu jest tak newralgiczna.

Podsumowanie

Warto spojrzeć na zwolnienia grupowe jak na zwyczajny, choć dość czasochłonny proces HR. Zdarza się on w wielu organizacjach i w ostatecznym rozrachunku zazwyczaj kończy się tym, że pracownicy otrzymują lepsze warunki rozstania niż w wypadku indywidualnego rozwiązania umowy. Nie jest to zatem scenariusz jednoznacznie zły dla pracowników. Warto pamiętać o tej perspektywie, gdy słyszy się o zwolnieniach grupowych lub się je planuje.

To, jak uciążliwy będzie to proces dla organizacji od strony operacyjnej, zależy w dużej mierze od struktury danego pracodawcy i tego, jak w punkcie wyjścia poukładane są u niego sprawy, np. czy są klarowne grupy zawodowe. Dlatego warto dobrze przygotować się do tego procesu przed jego rozpoczęciem.



Agnieszka Kałwa
*advokatka, senior associate,
w praktyce Prawa Pracy
w kancelarii CMS
advocate, senior associate,
in the Employment practice at CMS*



Michał Tutaj
*doktorant, associate w praktyce
Prawa Pracy w kancelarii CMS
Ph.D. candidate, associate,
in the Employment practice at CMS*

and includes not only employees pursuing a specific profession (mechanic, driver) or employees performing the same functions (activities) in the organisation, but also employees with similar qualifications performing tasks of a similar kind. Whether or not these employees are classified into the same occupational group depends on the nature of the employing organisation, the type of tasks performed and the required preparation of employees. Thirdly, an employee must express an intention to undertake employment within one year of employment termination. In practice, this right is often a nuisance to large employers who run hiring and dismissal processes in parallel. This is what makes the question of determining the occupational groups entitled to exemption and identified as such in the lay-off rules or agreement so critical.

Summary

It is worth considering group lay-offs as an ordinary, albeit time consuming HR process. It happens in many organisations and, eventually, it usually ends with employees receiving better termination conditions than they would if laid off individually. It is therefore not an unequivocally bad scenario for employees. It is a good idea to keep this perspective in mind when we hear of group lay-offs or are planning one ourselves.

How burdensome this process will be for the organisation in operational terms depends to a large extent on the employer's structure and how things are arranged on day one, e.g. if the occupational groups are clearly defined. For this reason, it is worthwhile to be well prepared for this process before it begins.



Zmiany w przepisach dotyczących postępowania zabezpieczającego w sprawach własności intelektualnej

Amendments to the rules on proceedings to secure claims in intellectual property cases

9 marca 2023 r. Sejm uchwalił przygotowany przez rząd projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw („Nowelizacja KPC”). Z uzasadnienia ustawy wynika, że Nowelizacja KPC ma na celu uproszczenie obowiązujących procedur, co z kolei ma się przełożyć na zmniejszenie obciążenia sądów pracą i tym samym skrócenie czasu trwania postępowań. Celem zmian jest także ułatwienie stronom i pełnomocnikom kontaktu z sądem, ułatwienie przedsiębiorcom dochodzenia swoich praw na drodze sądowej oraz wypełnienie luk w obowiązującym prawie.

W zakresie zmian Nowelizacji KPC znalazły się również przepisy dotyczące postępowania zabezpieczającego m.in. w sprawach własności intelektualnej, na które przedsiębiorcy powinni zwrócić szczególną uwagę. Zmiany wprowadzają bowiem nowe, istotne zasady proceduralne.

Czym są sprawy własności intelektualnej?

Sprawy własności intelektualnej definiuje obowiązujący od lipca 2020 roku przepis art. 479(89) § 1 KPC. Są to sprawy o ochronę praw autorskich i pokrewnych, o ochronę praw własności przemysłowej oraz o ochronę innych praw na dobrach niematerialnych. Przewidziana w przepisie definicja spraw własności intelektualnej ma na celu m.in. wyznaczenie granic właściwości sądów własności intelektualnej, które od 1 lipca 2020 r. rozpatrują tego rodzaju sprawy.

Dla branży motoryzacyjnej temat ten jest szczególnie istotny – konstrukcja samochodów stanowi bowiem zbiór wielu elementów podlegających ochronie. Przedmiotem ochrony mogą być zarówno prawa autorskie, jak i prawa własności przemysłowej. W praktyce

On 9 March 2023, the Sejm passed a draft act prepared by the government amending the Act – the Civil Procedure Code and certain other acts (“Amendment of the CPC”). The explanatory memorandum of the Act indicates that the Amendment of the CPC is aimed at simplifying the existing procedures, which in turn is expected to translate into a reduction of the workload of the courts and thus shorten the duration of proceedings. The amendments also aim to make it easier for parties and attorneys to contact the court, to make it easier for business entities to assert their rights in court, and to fill gaps in the existing law.

The scope of the Amendment of the CPC also covers provisions concerning proceedings to secure claims in, *inter alia*, intellectual property cases – something which business entities should pay special attention to. This is because the amendments introduce significant new procedural rules.

What are intellectual property cases?

Intellectual property cases are defined by the provision of Article 479(89) § 1 of the CPC, which has been in force since July 2020. These are cases for the protection of copyrights and related rights, for the protection of industrial property rights and for the protection of other intangible property rights. The definition of intellectual property cases provided for in the provision is intended, *inter alia*, to set the boundaries of the jurisdiction of the intellectual property courts, which have been hearing such cases since 1 July 2020.

For the automotive sector, this issue is particularly relevant – as the structure of cars is a collection of numerous elements to be protected. Both copyrights and industrial property rights can be the subject of protection. In practice, infringements consist, for example,

naruszenia polegają np. na oznaczaniu części zamien-nych znakami towarowymi identycznymi lub podobnymi do znaków, do których prawa wyłączne przysługują producentom, albo produkcji i wprowadzaniu do obrotu części samochodowych identycznych lub podobnych do części chronionych jako wzory przemysłowe. Takie działanie jest wkroczeniem w monopol uprawnionego i niejednokrotnie wymaga podjęcia kroków na drodze sądowej.

Postępowanie zabezpieczające w sprawach własności intelektualnej

Co do zasady, udzielenia zabezpieczenia może żądać każda strona lub uczestnik postępowania, jeżeli uprawdopodobni roszczenie oraz interes prawny w udzieleniu zabezpieczenia. Zabezpieczenie może polegać m.in. na zajęciu spornych produktów na czas trwania postępowania przed sądem lub zakazie ich wytwarzania, używania, oferowania czy wprowadzania do obrotu.

Postępowanie zabezpieczające w sprawach własności intelektualnej ma szczególnie znaczenie. Interes osoby, która zainicjowała lub dopiero zamierza zainicjować postępowania w sprawie naruszenia jej praw wyłącznych niejednokrotnie może bowiem wymagać udzielenia zabezpieczenia. Kilkuletnie oczekiwanie na rozstrzygnięcie sprawy przez sąd bez uzyskania tej doraźnej ochrony, może bowiem potęgować niekorzystne skutki wynikające z naruszeń, w szczególności czerpania przez naruszciciela bezprawnych korzyści z korzystania, np. z technologii zawartych w pojeździe, a także powodować pogłębianie szkody ponoszonej przez właściciela praw wynikającej z takich działań naruszciciela. Udzielone zabezpieczenie może zapobiec, np. dalszemu wprowadzaniu na rynek towarów oznaczonych w sposób naruszający prawa uprawnionych ze znaków towarowych np. producentów części samochodowych. Poniżej zostaną pokrótce omówione kluczowe zmiany w postępowaniu zabezpieczającym dotyczącym m.in. spraw własności intelektualnej.

Termin na wystąpienie z wnioskiem

Pierwsza z przedmiotowych zmian dotyczy wprowadzenia terminu na wystąpienie z wnioskiem o zabezpieczenie w sprawach własności intelektualnej. Nowelizacja KPC dodaje do KPC art. 755 § 2 (3), który ustanawia

in marking spare parts with trademarks identical or similar to those for which the manufacturers have exclusive rights, or in manufacturing and marketing car parts identical or similar to those protected as industrial designs. Such actions are an encroachment on the right holder's monopoly and often requires court action.

Proceedings to secure claims in intellectual property cases

As a general rule, the award of security may be requested by any party or participant of the proceedings if it makes the claim and the legal interest in the award of security plausible. The security may consist in, inter alia, the seizure of the disputed products for the duration of the proceedings before the court or the prohibition of their manufacture, use, offering and marketing.

Proceedings to secure claims in intellectual property cases are of particular importance. Indeed, the interest of a person who has initiated or is about to initiate proceedings for infringement of their exclusive rights may often request the award of security. Indeed, waiting several years for the case to be resolved by the courts without obtaining this ad hoc protection may aggravate the adverse effects of the infringements, in particular the infringer's unlawful profiteering from the use of, for example, the technology contained in the vehicle, and increase the harm to the rights holder resulting from the infringer's actions. The security awarded can prevent, for example, further marketing of goods marked in a way that infringes the rights of trademark holders, e.g. car parts manufacturers. The key changes in proceedings to secure claims concerning, inter alia, intellectual property cases will be briefly discussed below.

Deadline for filing a petition

The first change in question concerns the introduction of a time limit for petitioning for security in intellectual property cases. Under the Amendment of the CPC, Article 755 § 2 (3) is added to the CPC, which establishes

sześciomiesięczny termin dla strony lub uczestnika postępowania na wystąpienie z wnioskiem o zabezpieczenie w sprawach własności intelektualnej. Co istotne, termin ten liczy się od momentu powzięcia wiadomości o naruszeniu przysługujących przedsiębiorcy praw wyłącznych – a nie od momentu ustalenia osoby naruszającej. Czas odgrywa tutaj zatem bardzo istotną rolę, a nowe przepisy wymuszają natychmiastowe podjęcie działań wobec zaistniałych naruszeń.

Nowe okoliczności badane przez sąd przy ocenie uprawdopodobnienia roszczeń

Nowelizacja KPC uwzględni również zmiany w zakresie badanych przez sąd okoliczności przy ocenie uprawdopodobnienia roszczeń przy udzielaniu zabezpieczenia w sprawie własności intelektualnej. Dodany do KPC art. 730(1) § 1(1) ustanawia zasadę, że sąd w ramach oceny uprawdopodobnienia roszczeń bierze również pod uwagę prawdopodobieństwo unieważnienia prawa wyłącznego w innym toczącym się postępowaniu. Okoliczność tę sąd ustala w oparciu o informację pochodzącą od stron, chyba że jest ona znana sądowi z urzędu.

Z oczywistych względów wprowadzona zmiana dotyczy jedynie praw własności przemysłowej (np. patentu, znaków towarowych albo wzorów przemysłowych), ponieważ tylko dla tych praw przewidziana jest procedura unieważnienia.

Informacja o toczącym się postępowaniu w przedmiocie unieważnienia prawa wyłącznego

Ze wskazaną powyżej zmianą koresponduje kolejna, o charakterze formalnym wprowadzona przez Nowelizację KPC. Do KPC dodano art. 736 § 5, który zobowiązuje wnoszącego wniosek o udzielenie zabezpieczenia do uwzględnienia w nim informacji czy toczy się, lub toczyło się postępowanie w przedmiocie unieważnienia przedmiotowego prawa wyłącznego. W przypadku braku wiedzy na ten temat, konieczne będzie złożenie oświadczenia o braku wiedzy o takim postępowaniu.

Wprowadzone zmiany mają na celu uzależnienie udzielenia zabezpieczenia w sprawach własności intelektualnej od tego czy istnieje prawdopodobieństwo unieważnienia

a six-month time limit for a party or participant in the proceedings to petition for the award of security in intellectual property cases. Importantly, the time limit starts to run from the moment the infringement of the business entity's exclusive rights becomes known – and not from the moment the infringer is identified. Time therefore plays a very important role here, and the new rules force immediate action to be taken against infringements that have occurred.

New circumstances examined by the court when assessing the plausibility of claims

The Amendment of the CPC also includes changes in the scope of circumstances examined by the court when assessing the plausibility of claims upon the award of security in an intellectual property case. Article 730(1) § 1(1) added to the CPC establishes the principle to the effect that the court, in assessing the plausibility of claims, also takes into account the likelihood of the cancellation of an exclusive right in other pending proceedings. This circumstance is determined by the court on the basis of information originating from the parties, unless it is known to the court ex officio.

For obvious reasons, the introduced amendment only applies to industrial property rights (e.g. patents, trademarks or industrial designs), as only for these rights a cancellation procedure is foreseen.

Information on pending proceedings for the cancellation of an exclusive right

Another change of a formal nature introduced by the Amendment of the CPC corresponds to the change indicated above. Article 736 § 5 has been added to the CPC, which requires the petitioner for security to include information on whether proceedings for the cancellation of the exclusive right in question are, have been, or were pending. In the absence of knowledge of this, a declaration of lack of knowledge of such proceedings will be required.

The amendments introduced are intended to make the award of security in intellectual property cases conditional on the likelihood of cancellation of the exclusive

prawa wyłącznego, na które powołuje się uprawniony (wnioskodawca). Wraz z wprowadzonymi zmianami należy się spodziewać, że toczące się postępowanie o unieważnienie, np. patentu, może (ale nie musi) negatywnie wpłynąć na decyzję o udzieleniu zabezpieczenia.

Obowiązkowe wysłuchanie obowiązanego

Kolejną ze zmian wprowadzonych przez Nowelizację KPC jest dodanie do KPC art. 755 § 2(2), który stanowi, że obowiązkowe jest wysłuchanie przez sąd obowiązanego przed udzieleniem zabezpieczenia w sprawie własności intelektualnej, chyba że konieczne jest natychmiastowe rozstrzygnięcie wniosku.

Obowiązek wysłuchania obowiązanego nie dotyczy sposobów zabezpieczenia podlegających wykonaniu przez komornika sądowego (np. zajęcie przez komornika sądowego spornych towarów znajdujących się w magazynie obowiązanego) albo polegających na ustanowieniu zarządu nad przedsiębiorstwem lub gospodarstwem rolnym. Ustanowienie tego wyjątku argumentowane jest „potrzebą sprawnej realizacji tytułu zabezpieczenia przez właściwy organ, z drugiej zaś strony – ryzyko powstania nieodwracalnych lub znacznych szkód jest w tych przypadkach mniejsze niż przy zakazie wprowadzania określonych produktów lub usług do obrotu, względnie przy zakazie publikowania określonego rodzaju utworów lub treści”.

Jest to istotna zmiana względem dotychczasowej regulacji. W przeważającej większości spraw o udzielenie zabezpieczenia roszczeń o naruszenie praw własności intelektualnej (poza sprawami patentowymi) sądy orzekały dotychczas *ex parte*, a więc bez udziału obowiązanego.

Nowe zasady zaskarżania postanowień o udzieleniu zabezpieczenia

Ostatnią, lecz bardzo istotną zmianą z zakresu postępowania zabezpieczającego wprowadzoną przez Nowelizację KPC są nowe zasady zaskarżania postanowień o udzielenie zabezpieczenia, a konkretniej zastąpienie poziomego systemu zaskarżania – pionowym. Zmiana ta dotyczy wszystkich postępowań zabezpieczających, a więc nie tylko w sprawach własności intelektualnej.

right invoked by the right holder (the petitioner). Thus, with the changes, it is to be expected that the pending cancellation proceedings, concerning e.g. a patent, may (but not necessarily) negatively affect the decision to award security.

Mandatory hearing of the obligor

Another of the changes introduced by the Amendment of the CCP is the addition of Article 755 § 2(2) to the CCP, which provides that it is mandatory for the court to hear the obligor before awarding security in an intellectual property case, unless it is necessary to resolve the petition immediately.

The obligation to hear the obligor does not apply to methods of securing claims that are enforceable by a bailiff (e.g. the bailiff's seizure of disputed goods in the warehouse of the obligor) or that involve the establishment of administration over an enterprise or farm. The establishment of this exception is argued on the grounds of “the need for the competent authority to implement the security title expeditiously and, on the other hand, that the risk of irreparable or significant damage is less in these cases than when prohibiting the marketing of certain products or services or when prohibiting the publication of a certain type of work or content”.

This is a significant change from the existing regulation. In the overwhelming majority of cases for securing claims concerning infringement of intellectual property rights (apart from patent cases), the courts have so far ruled *ex parte*, i.e. without the participation of the obligor.

New rules of challenging decisions on the award of security

The last, but very important change in the field of security proceedings introduced by the Amendment of the CPC is the new rules for appealing against decisions on the award of security, and more specifically the replacement of the horizontal system of appealing with a vertical one. This change applies to all proceedings to secure claims, so not only in intellectual property cases.

Dotychczas zażalenie na postanowienie w przedmiocie zabezpieczenia rozpoznawał sąd w składzie trzech sędziów, który wydał zaskarżone postanowienie. Nowelizacja KPC wprowadziła nowe brzmienie art. 741 § 1 i § 2 KPC, który zasadniczo zmienia zasady zaskarżania i wprowadza zasadę, zgodnie z którą rozpoznanie zażaleń na postanowienie o zabezpieczeniu przekazano sądowi drugiej instancji. Jak uzasadnia projektodawca: „W ten sposób jedna z najważniejszych decyzji w toku postępowania zostanie poddana kontroli przez sąd wyższego szczebla”.

Dodatkowo, w przepisie wprost przewidziano możliwość złożenia zażalenia na postanowienie sądu rozpoznającego sprawę co do istoty w drugiej instancji tj. w przypadku, gdy sąd ten wydał postanowienie o udzieleniu zabezpieczenia, orzekając w przedmiocie wniosku o udzielenie zabezpieczenia po raz pierwszy.

Od kiedy obowiązują nowe przepisy?

Nowe przepisy obowiązują od 1 lipca 2023 r. Data jest prosta do zapamiętania, ponieważ dokładnie trzy lata wcześniej (1 lipca 2020 r.) obowiązywać zaczęły przepisy normujące odrębne postępowanie w sprawach własności intelektualnej oraz orzekać zaczęły tzw. sądy własności intelektualnej. Przedmiotowe zmiany dotyczą wszystkich wniosków o udzielenie zabezpieczenia złożonych po tej dacie, ale także postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie przedmiotowych przepisów.



Karina Zielińska-Piątkowska
advokatka, associate w praktyce
Prawa Własności Intelektualnej
i Nowych Technologii w kancelarii CMS
advocate, associate in the
Intellectual Property and New
Technologies practice at CMS

Until now, a complaint against a decision on the award of security has been heard by a three-judge court, which issued the decision under appeal. The Amendment of the CPC introduced the new wording of Article 741 § 1 and § 2 of the CPC, which fundamentally changes the rules of appeal and introduces the principle that the examination of complaints against a decision to award security has been transferred to the court of second instance. As the drafters of the act justify: “In this way, one of the most important decisions in the course of the proceedings will be reviewed by a higher court”.

In addition, the provision explicitly provides for the possibility of filing a complaint against the decision of the court hearing the case on the merits at the second instance, i.e. where the court has issued a decision on the petition for the award of security for the first time.

Since when the new legislation is in force?

The new legislation became effective as of 1 July 2023. The date is easy to remember, as exactly three years earlier (1 July 2020), legislation regulating separate proceedings in intellectual property cases came into force and the so-called intellectual property courts started to adjudicate. The amendments in question apply to all petitions for security filed after that date, but also to proceedings initiated and not concluded before the date the given legislation entered into force.



Maksymilian Nasiłowski
aplikant adwokacki, lawyer w praktyce
Prawa Własności Intelektualnej
i Nowych Technologii w kancelarii CMS
advocate trainee, lawyer in the
Intellectual Property and New
Technologies practice at CMS



AFIR – w kierunku czystego transportu AFIR – towards clean transport

Znaczenie sektora transportu dla UE

System transportu ma kluczowe znaczenie dla europejskich przedsiębiorstw i globalnych łańcuchów dostaw – wnosi ok. 5 % do unijnego PKB i zapewnia zatrudnienie ponad 10 milionom osób w Europie. Odpowiada on za prawie 25 % całkowitej liczby emisji na terenie Unii Europejskiej, z czego zdecydowaną większość, bo aż 71% emisji generuje transport samochodowy. Branża transportowa jest w ciągu kilku ostatnich lat przedmiotem dużego zainteresowania ustawodawcy unijnego. Do największych zmian należą, m.in.: objęcie transportu drogowego systemem EU ETS, stopniowe wprowadzanie zakazu sprzedaży samochodów spalinowych, obniżenie wieku do zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami oraz rozwój infrastruktury paliw alternatywnych mającej znaczenie dla rozwoju czystego transportu i redukcji emisji gazów cieplarnianych na terenie UE.

Legislacyjna układanka w zakresie zrównoważonego transportu

Jednym z celów Europejskiego Zielonego Ładu jest ograniczenie do 90% emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. Narzędziem, które ma przekształcić ambicje Europejskiego Zielonego Ładu na konkretne przepisy jest pakiet Fit for 55, czyli zestaw wniosków ustawodawczych mających na celu zmianę ustawodawstwa w dziedzinie klimatu, energii i transportu oraz wprowadzenie nowych inicjatyw ustawodawczych, tak by dostosować unijne przepisy do celów klimatycznych UE. Pakiet ten zawiera przepisy dążące do realizacji celu redukcji emisji o co najmniej 55% do 2030 roku. Częścią Fit for 55 jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR) i uchylecia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. o tej samej nazwie (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID), która okazała się niewystarczająca dla osiągnięcia celów zapewnienia odpowiednio gęstej

Importance of the transport sector for the EU

The transport system is crucial to European businesses and global supply chains – contributing around 5% to EU GDP and providing employment for more than 10 million people in Europe. It accounts for almost 25% of total emissions in the European Union, the vast majority of which (71%) is generated by car transport. The EU legislator has taken a great deal of interest in the transport sector over the past few years. The most significant changes include: the inclusion of road transport in the EU ETS, the gradual introduction of a ban on the sale of combustion engine cars, the lowering of the age for obtaining driving licences, and the development of an alternative fuel infrastructure important for the development of clean transport and the reduction of greenhouse gas emissions within the EU.

Legislative jigsaw puzzle on sustainable transport

One of the objectives of the European Green Deal is to reduce greenhouse gas emissions from transport by up to 90%. The tool to transform the ambitions of the European Green Deal into specific legislation is the Fit for 55 package, a set of legislative proposals to amend climate, energy and transport legislation and introduce new legislative initiatives to align EU legislation with the EU's climate goals. This package contains provisions aimed at meeting the target of reducing emissions by at least 55% by 2030. Part of the Fit for 55 is the Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2023/1804 dated 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR) and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 of the same name (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID), which has proven to be insufficient to achieve the objectives of providing sufficiently dense charging infrastructure for newly registered electric cars across all Member States.

infrastruktury ładowania nowo rejestrowanych samochodów elektrycznych na terenie wszystkich państw członkowskich.

Obecnie, sektor transportu pozostaje w znacznej mierze zależny od paliw kopalnych. Aby cele redukcji emisji gazów cieplarnianych zostały osiągnięte zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, konieczne jest zmniejszenie ich zużycia. Do tego niezbędny jest jednak rozwój odpowiedniej infrastruktury paliw alternatywnych, czyli odpowiedniej liczby punktów tankowania i ładowania samochodów, samolotów i statków. AFIR określa obowiązkowe krajowe wartości docelowe dotyczące rozmieszczenia wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w UE dla pojazdów drogowych, pociągów, statków i samolotów podczas postoju. Ponadto AFIR określa wspólną specyfikację techniczną i wymogi w zakresie informacji dla użytkowników i dostarczania danych oraz wymogi dotyczące płatności w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych.

Jako paliwa alternatywne AFIR rozumie paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, w tym wodór, energię elektryczną, amoniak lub paliwa z biomasy i biopaliwa.

Wystarczająca sieć infrastruktury

Głównym założeniem AFIR jest zapewnienie dostępności i użyteczności gęstej i rozległej sieci infrastruktury paliw alternatywnych do celów ładowania i tankowania pojazdów drogowych i statków na terenie całej Unii Europejskiej. Zgodnie z AFIR obowiązek zapewnienia minimalnego zasięgu ogólnodostępnych punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów będzie spoczywał na państwach członkowskich.

W odniesieniu np. do ładowania lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym począwszy od roku 2024 ogólnodostępna infrastruktura ładowania dla samochodów osobowych i dostawczych będzie musiała zapewnić moc ładowania 1,3 kW na każdy zarejestrowany w danym państwie członkowskim samochód elektryczny. Ponadto od 2025 r., co 60 km wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) należy

Currently, the transport sector remains largely dependent on fossil fuels. In order for the greenhouse gas reduction targets to be met in line with the European Green Deal, it is necessary to reduce consumption. However, the development of an adequate alternative fuel infrastructure is essential for this, i.e. a sufficient number of refuelling and recharging points for cars, planes and ships. The AFIR sets mandatory national targets for the deployment of sufficient alternative fuel infrastructure in the EU for road vehicles, trains, ships, and aircraft at rest. In addition, the AFIR sets common technical specifications and requirements for user information and data provision, and payment requirements for alternative fuel infrastructure.

AFIR understands alternative fuels as fuels or energy sources that serve, at least in part, as a substitute for crude oil-derived energy sources for transport and that have the potential to contribute to the decarbonisation of transport and improve the environmental performance of the transport sector, including hydrogen, electricity, ammonia or biomass fuels and biofuels.

Sufficient infrastructure network

The main objective of AFIR is to ensure the availability and usability of a dense and extensive network of alternative fuel infrastructure for the charging and refuelling of road vehicles and ships throughout the European Union. Under the AFIR, the obligation to ensure a minimum coverage of publicly accessible charging points dedicated to vehicles will be imposed on Member States.

For the charging of light battery-powered electric vehicles from 2024 onwards, a publicly accessible charging infrastructure for cars and vans will have to provide a charging power of 1.3 kW for each electric car registered in a Member State. Moreover, from 2025, fast charging stations with a capacity of at least 150 kW must be installed every 60 km along the Trans-European Transport Network (TEN-T). In contrast, by December 2030

zainstalować stacje szybkiego ładowania o mocy co najmniej 150 kW. Natomiast stacje ładowania dla elektrycznych pojazdów ciężkich, do grudnia 2030 r. powinny być rozmieszczone co 60 km wzdłuż sieci bazowej TEN-T i co 100 km wzdłuż większej sieci kompleksowej TEN-T, przy czym do 2030 r. planowane jest osiągnięcie pełnego pokrycia sieci.

W zakresie wodoru, AFIR przewiduje przede wszystkim wdrażanie infrastruktury tankowania wodoru gazowego, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów miejskich i multimodalnych. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. ogólnodostępne stacje tankowania wodoru rozmieszczone były wzdłuż bazowej sieci TEN-T, w odległości nie większej niż co 200 km.

Ze względu na zróżnicowanie sytuacji w terenie, całkowita moc poszczególnych stref ładowania ma być dostosowana tak, aby można było zwiększyć maksymalną odległość między strefami na odcinkach dróg o bardzo niskim natężeniu ruchu. W zakresie obsługi infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru, dostępne będą różne opcje płatności i wyświetlania cen, w tym płatność elektroniczna. Wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować instrumenty płatnicze szeroko stosowane w UE, w szczególności płatności elektroniczne za pomocą terminali i urządzeń stosowanych do usług płatniczych. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i w sposób przejrzysty porównywalne, transparentne i niedyskryminacyjne.

AFIR wprowadza również porównanie ceny jednostkowej określonych paliw alternatywnych i paliw konwencjonalnych prezentowane na wszystkich odnośnych stacjach paliw.

Na państwach członowych będzie spoczywać także zapewnianie minimalnego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu zacumowanych w portach morskich kontenerowców i statków pasażerskich, tak aby nie musiały one w tym czasie używać silnika, a także zagwarantowanie zasilania energią elektryczną od dnia 1 stycznia 2025 r. samolotów podczas postoju na wszystkich stanowiskach lotu wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego oraz od

charging stations for electric heavy vehicles should be located every 60 km along the TEN-T core network and every 100 km along the larger TEN-T comprehensive network, with full network coverage planned to be achieved by 2030.

In terms of hydrogen, AFIR primarily envisages the implementation of gaseous hydrogen refuelling infrastructure, with a focus on urban and multimodal hubs. Member States should ensure that by 31 December 2030 publicly accessible hydrogen refuelling stations are distributed along the core TEN-T network at distances not exceeding every 200 km.

Due to the varying situations on the roads, the total capacity of the particular charging zones is to be adjusted so that the maximum distance between zones can be increased on road sections with very low traffic. With regard to the operation of electric vehicle charging and hydrogen refuelling infrastructure, various payment and price display options will be available, including electronic payment. All public charging and refuelling points should accept payment instruments widely used in the EU, in particular electronic payments via terminals and devices used for payment services. The prices charged by operators of publicly accessible charging points should be reasonable, easily and transparently comparable, transparent and non-discriminatory.

AFIR also introduces a comparison of the unit price of specific alternative fuels and conventional fuels, presented at all relevant fuel stations.

It will also be the responsibility of member states to provide a minimum level of shore power to container ships and passenger ships moored in seaports so that they do not need to use the engine during this time, and to ensure that aircrafts are supplied with electricity from 1 January 2025 while stationary at all flight stations used for commercial air transport operations, and from 1 January 2030 at all non-airport stations used for commercial air transport operations. By 31 December

dnia 1 stycznia 2030 r. we wszystkich stanowiskach poza portem lotniczym wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego. Do dnia 31 grudnia 2024 r. każde państwo członkowskie powinno przygotować i przekazać Komisji projekt krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury.

Do dnia 31 grudnia 2027 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie będzie przedkładać Komisji oddzielne sprawozdanie krajowe z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki.

W zakresie obowiązków sprawozdawczych, po wejściu AFIR w życie do dnia 31 marca 2025 r., a następnie do 31 marca każdego kolejnego roku, państwa członkowskie będą zgłaszały Komisji corocznie całkowitą zagregowaną moc wyjściową ładowania, liczbę ogólnodostępnych punktów ładowania, liczbę zarejestrowanych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in znajdujących się na ich terytorium w dniu 31 grudnia poprzedniego roku. W przypadku zaistnienia ryzyka nieosiągnięcia przez państwo członkowskie celów AFIR, Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych.

AFIR a Polska

Założenia AFIR co do zakresu i szybkości rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych są ambitne, dlatego na poziomie każdego Państwa Członkowskiego konieczne staje się stworzenie przyjaznych ram regulacyjnych i redukcja barier do rozbudowy stacji ładowania i tankowania paliw alternatywnych w wymiarze jaki został przewidziany przez AFIR.

Aktualnie w Polsce flota samochodów z napędem elektrycznym jest stosunkowo niewielka. Jednak wraz z rozwojem elektromobilności i pojawieniem się na ulicach Polski coraz większej ilości samochodów z napędem elektrycznym koniecznym stanie się zwiększenie liczby i mocy stacji ładowania funkcjonujących w Polsce wzdłuż sieci TEN-T. Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych może być jednak utrudniony z uwagi na istniejące w naszym kraju bariery systemowe, z których najbardziej istotną wydaje się ograniczona zdolność sieci elektroenergetycznej do przyjęcia nowych punktów

2024, each Member State should prepare and submit to the Commission a draft national policy framework for market development with regard to alternative fuels in the transport sector and the development of the relevant infrastructure.

By 31 December 2027, and every two years thereafter, each Member State will submit to the Commission a separate national report on the progress on the implementation of its national policy framework.

In terms of reporting obligations, once AFIR enters into force by 31 March 2025, and then by 31 March of each subsequent year, Member States will report annually to the Commission the total aggregated charging output power, the number of publicly accessible charging points, the number of registered battery electric vehicles and plug-in hybrid vehicles on their territory on 31 December of the previous year. Where there is a risk of a Member State not achieving the objectives of AFIR, the Commission may request the Member State to take corrective actions.

AFIR and Poland

The AFIR assumptions regarding the scope and speed of development of alternative fuel infrastructure are ambitious, and it becomes necessary to create a friendly regulatory framework at the level of each Member State and to reduce barriers to the development of charging and refuelling stations for alternative fuels to the extent envisaged by AFIR.

Currently, the fleet of electric cars in Poland is relatively small. However, as electromobility grows, and more and more electric cars appear on Polish streets, it will become necessary to increase the number and capacity of charging stations operating in Poland along the TEN-T network. However, the development of alternative fuel infrastructure may be hampered by the system barriers existing in our country, the most significant of which appears to be the limited capacity of the electricity grid to accommodate new points and, therefore, the prolonged and difficult process of connecting charging

a przez to wydłużony i utrudniony proces przyłączenia stacji ładowania do sieci. Problem w praktyce może sprowadzać się do wyznaczenia przez OSD punktów przyłączenia nowych stacji ładowania w znacznej odległości od lokalizacji wyznaczonych zgodnie z wymaganiami stawianymi przez AFIR oraz przerwaniem na inwestorów kosztów związanych z realizacją przyłącza.

Tym samym dla zapewnienia realizacji wymogów zgodnie z AFIR konieczne staje się uproszczenie na poziomie krajowym procedur administracyjnych związanych z lokalizacją i przyłączeniem do sieci nowych punktów ładowania. Jest to element konieczny do rozpowszechnienia na terenie naszego kraju idei elektromobilności i zwiększenia floty samochodów z napędem elektrycznym. Na chwilę obecną wydaje się jednak, że AFIR będzie stanowił dla Polski olbrzymie wyzwanie, zarówno systemowe, jak i legislacyjne.

Znaczenie baterii dla transportu

W kontekście przejścia na czystą energię należy wspomnieć także o rozwoju i produkcji baterii, stanowiących kolejny kluczowy element europejskiego sektora motoryzacyjnego. Unia Europejska przyjęła równoległe Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020. Przepisy obejmują cały cykl życia baterii, od projektu do utylizacji produktu. Mają one zastosowanie do wszystkich rodzajów sprzedawanych baterii, w tym baterii litowo-jonowych, wykorzystywanych w elektronicznych pojazdach. Rozporządzenie określa także minimalne poziomy zawartości materiałów pochodzących z recyklingu dla baterii przemysłowych, a także akumulatorów wykorzystywanych w pojazdach elektrycznych, zawierających kobalt, ołów, lit lub nikiel w masach czynnych.

stations to the grid. The problem in practice may boil down to the DSOs designating connection points for new charging stations at a considerable distance from the locations designated in accordance with the AFIR requirements and passing the costs associated with the connection onto investors.

Thus, in order to ensure the implementation of the AFIR requirements, it becomes necessary to simplify at the national level the administrative procedures related to the location and grid connection of new charging points. This is a necessary element to spread the idea of electromobility in our country and increase the fleet of electric cars. At the moment, however, it seems that AFIR will pose a huge challenge for Poland, both systemically and legislatively.

Importance of batteries for transport

In the context of the transition to clean energy, mention should also be made of the development and production of batteries, another key component of the European automotive sector. In parallel, the European Union adopted the Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2023/1542 dated 12 July 2023 concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020. The legislation covers the entire battery lifecycle, from design to product disposal. It applies to all types of batteries sold, including lithium-ion batteries used in electronic vehicles. The regulation also sets minimum levels of recycled content for industrial batteries, as well as batteries used in electric vehicles, containing cobalt, lead, lithium or nickel in the active mass.



Bartłomiej Głabiński

advokat, associate w praktyce Energetyki i Infrastruktury w kancelarii CMS

advocate, associate in the Energy and Infrastructure practice at CMS



Ewa Dużyńska

*aplikantka adwokacka
advocate trainee*



Systemy monitorujące pracowników w pojazdach a ochrona danych osobowych

Employees monitoring systems in vehicles and personal data protection

Monitorowanie floty samochodów lub pojazdów wykorzystywanych jako narzędzia pracy staje się standardem zarówno w sektorze logistyki, jak i branży motoryzacyjnej. O ile w wyjątkowych przypadkach pracodawca jest zobowiązany do stosowania monitoringu lokalizacji, to jednak zdecydowana większość przedsiębiorców, chce i planuje korzystać z monitoringu. Dlatego znalezienie właściwego i legalnego rozwiązania jeszcze przed rozpoczęciem korzystania z geolokalizacji, czy kamer w pojazdach jest kluczowe i wymaga odpowiedniego zastosowania przepisów krajowych i europejskich.

Podstawowe akty

Jeżeli mamy do czynienia z monitoringiem to podstawowym źródłem prawnym będą przepisy dotyczące danych osobowych, a w szczególności RODO¹ (dalej jako „RODO”). Dodatkowo jako pomocne należy wskazać wytyczne zarówno europejskiego (EROD) jak i krajowego organu ds. ochrony danych osobowych (UODO), którzy wypowiedzieli się w kwestii dopuszczalności stosowania GPS – lokalizacji w samochodach służbowych oraz w pewnym zakresie również co do stosowania innych narzędzi (kamer) w pojazdach. Niezależnie od wytycznych, regulacji dot. danych osobowych, jeżeli monitoring pojazdów obejmuje pracowników (osoby zatrudnione na umowie o pracę, powołane lub mianowane), należy również stosować krajowe przepisy prawa pracy tj. Kodeksu Pracy² (dalej jako „KP”).

Technologia monitoringu w pojazdach

Zanim jednak przejdziemy do konkretnych reguł stosowania monitoringu wynikającego z prawa, sprawdźmy z jaką technologią w pojazdach możemy się mierzyć oraz czym się ona charakteryzuje. Posługując się publikacją „Praktyczny przewodnik po technologiach bezpieczeństwa opartych na wideo we flotach pojazdów użytkowych” („A practical guide to video-based safety

Monitoring a fleet of cars or vehicles used as work tools is becoming standard practice in both the logistics and automotive sectors. While in exceptional cases the employer is obliged to use location monitoring, the vast majority of companies desire and plan to use monitoring. Therefore, finding the right and legal solution even before using geolocation or in-vehicle cameras is crucial and requires the correct application of national and European legislation.

Basic acts

If we are dealing with monitoring, the primary legal source will be the data protection regulations, and in particular the GDPR¹ (hereinafter: “GDPR”). In addition, the guidelines of both the European (EDPB) and the national data protection authority (DPA), who have commented on the admissibility of use of GPS location in company cars and, to a certain extent, also on the use of other tools (cameras) in vehicles, should be seen as helpful. Irrespective of the guidelines, if the monitoring of vehicles involves employees (contracted, appointed or nominated persons), the regulations on personal data, the national labour legislation, i.e. the Labour Code² (hereinafter: “LC”), must also be applied.

Vehicle monitoring technology

However, before we get into the specific rules for the use of monitoring under the law, let us examine what in-vehicle technology we may be dealing with and what its characteristics are. Referring to the publication dated June 2022 “A practical guide to video-based safety technologies in commercial vehicle fleets”³, produced by the Future of Privacy Forum (a non-profit organisation)

*technologies in commercial vehicle fleets*⁶³) z czerwca 2022 roku, opracowaną przez Future of Privacy Forum (organizacja non-profit) oraz firmę Samsara, za trzy najpopularniejsze narzędzia obecnie uznawane są:

a) podstawowe kamery samochodowe – instalowane na desce rozdzielczej pojazdu lub przedniej szybie, używane w celu aby rejestrować obraz przed pojazdem (kamery skierowane do przodu), aktywność na zewnątrz i wewnątrz kabiny lub widok 360 stopni pojazdu i otaczającej go drogi; to najbardziej podstawowa technologia rejestrująca obraz, ale nie analizuje ona ani nie przetwarza danych w celu wyciągnięcia wniosków z konkretnych zachowań kierującego takich jak ostre hamowanie lub nagłe przyspieszanie;

b) systemy wykorzystujące telematykę – co oznacza, że są to narzędzia, które nie tylko zbierają i przesyłają dane pojazdu i sposobu jazdy, ale także umożliwiają późniejsze wykorzystanie danych zapisanych w chmurze w podejmowaniu decyzji dotyczących szkolenia kierowców, zarządzania paliwem czy planowania tras; zbierane dane dotyczą pojazdu np. lokalizacji pojazdu, statusu i celu podróży, czasu i daty trasy, dane dotyczące jakości jazdy np. przekroczenia prędkości, gwałtowności przyspieszenia i sposobu prowadzenia samochodu. Kamera wyposażona w telematykę łączy dane pojazdu i sposobu jazdy z materiałem wideo, aby zapewnić więcej kontekstu wokół każdego zdarzenia drogowego, dając kierowcom i menedżerom flot lepszy wgląd w osiągi kierowcy i pojazdu;

c) telematyka wykorzystująca wideo w oparciu o sztuczną inteligencję – jest to najbardziej zaawansowane narzędzie; w przeciwieństwie do telematyki wideo, o której mowa powyżej (lit. b) wykorzystuje możliwości przewidywania umożliwiając poprawę zachowania kierowcy i dostarczając powiadomień w czasie rzeczywistym o ryzykownych zachowaniach za kierownicą np. gwałtowne przyspieszenie. Powiadomienia w czasie rzeczywistym umożliwiają natychmiastową informację zwrotną, mogącą pomóc kierowcy dostosować swoje zachowanie w danym momencie, a tym samym proaktywnie przeciwdziałać niebezpiecznym sytuacjom.

and Samsara, the three most popular tools are currently considered to be:

a) basic dash cams – installed on the vehicle's dashboard or windshield, used to capture footage of the road ahead (front-facing cameras), activity outside and inside the cab or a 360° view of the vehicle and the surrounding road; this is the most basic technology that captures material, but it does not analyse or process the data to draw conclusions from specific driving behaviour such as hard braking or sudden acceleration;

b) video telematics systems – meaning that these are tools that not only collect and transmit vehicle and driving data, but also enable subsequent use of data stored in the cloud for decision-making in driver training, fuel management or route planning; the data collected relates to the vehicle, e.g. vehicle location, trip status and purpose, vehicle time and date, driving quality data such as speeding, sudden acceleration and driving behaviour. The telematics-equipped camera combines vehicle and driving data with video footage to provide more context around each traffic incident, giving drivers and fleet managers greater insight into driver and vehicle performance;

c) AI-powered video telematics – this is the most sophisticated tool; unlike the video telematics mentioned above (point b), it uses predictive capabilities to improve driver behaviour and provides real-time notifications about risky driving behaviour (e.g. sudden acceleration). Real-time alerts provide immediate feedback that can help the driver to adapt his/her behaviour at a given moment and thus proactively counteract dangerous situations.

Monitorowanie pod rządami RODO

Chociaż systemy bezpieczeństwa – a równocześnie monitoring – oparte na rejestracji obrazu z lub dookoła pojazdu przynoszą obiecujące korzyści dla przedsiębiorców z branży motoryzacyjnej, stwarzają one również wątpliwości, czy wręcz zagrożenia z perspektywy ochrony danych osobowych. Organizacje powinny wdrożyć przemyślane i jak najlepsze praktyki w zakresie prywatności i bezpieczeństwa, aby złagodzić ingerencję w prywatność i dobra osobiste pracownika (lub kontraktora) w czasie korzystania z systemów monitorujących. Wszystkie rozwiązania narzędzi monitorujących w pojazdach, wskazane powyżej, zazwyczaj gromadzą i przetwarzają kilka rodzajów danych. Może zostać zarejestrowany wizerunek kierowcy lub współpasażera, a nawet otoczenie dookoła samochodu w tym pieszych. Inne przetwarzane dane to trasa pojazdu, czy bardziej złożone dane takie jak sposób kierowania pojazdem.

Powyższy katalog danych, zawiera w sobie także te dane, które mogą stanowić dane osobowe – czyli wskazują na tożsamość osoby fizycznej. Wizerunek z pewnością stanowi dane osobowe, jednak już na przykład informacja o sposobie hamowania będzie daną osobową, jeżeli połączymy ją z innymi danymi (imię/nazwisko/e-mail), które wskażą nam na tożsamość danej osoby. Współcześnie określenie tożsamości danej osoby za kierownicą nie jest takie trudne dla dealera samochodowego (np. za sprawą umowy sprzedaży lub ze względu na dodatkowe aplikacje, które łączą się z systemem samochodowym). Pracodawca także zdecydowanie będzie wiedział komu przekazuje w użytkowanie samochód służbowy.

Dlatego pracodawcy stosując takie rozwiązania przetwarzające bez wątpienia dane osobowe, powinni zadbąć o zgodność z przepisami RODO. Przede wszystkim nawet samo przechowywanie danych osobowych wymaga wskazania przez pracodawcę podstawy prawnej. Monitorowanie, w tym pracowników, odbywa się najczęściej na podstawie uzasadnionego interesu administratora (tutaj pracodawcy). Należy jednak pamiętać, że zbyt agresywne formy monitoringu (np. kamera nakierowana na pracownika działająca w sposób ciągły), nie znajdują w naszej ocenie uzasadnienia. W związku z tym, każda forma monitoringu pojazdu powinna zostać uprzednio poddana prawniczej analizie – tzw. testowi równowagi (ang. legitimate interest assessment). Kolejnym ważnym

Monitoring under GDPR

While security systems – and, at the same time, monitoring – based on the recording of images from or around a vehicle provide promising benefits to automotive businesses, they also raise concerns or even risks from a personal data protection perspective. Organisations should implement thoughtful privacy and security best practices to mitigate the intrusion into an employee's (or contractor's) privacy and personal assets when using monitoring systems. All of the in-vehicle monitoring tool solutions identified above typically collect and process several types of data. The image of the driver or co-passenger or even the environment around the car including pedestrians may be recorded. Other data processed include the vehicle's route and even more complex data, such as how the vehicle is driven.

The above catalogue of data also includes data which may constitute personal data – i.e. which makes it possible to identify an individual. An image certainly constitutes personal data, but information on the manner of braking, for example, will be personal data if we combine it with other data (name/surname/e-mail) which indicate the identity of the individual. Nowadays, it is not so difficult for a car dealer to determine the identity of a person behind the wheel (e.g. through a sales contract or because of additional applications that connect to the car system). Similarly, the employer will definitely know to who is handing over the use of a company car.

Therefore, employers should take into account the provisions of the GDPR when applying such solutions that undoubtedly process personal data. First of all, even the mere storage of personal data requires the employer to indicate the legal basis for such storage. Monitoring, including of employees, is most often done on the basis of the legitimate interest of the controller (here the employer). However, it should be borne in mind that overly aggressive forms of monitoring (e.g. a camera directed at an employee and operating continuously), will not be justified. Therefore, any form of vehicle monitoring should first be the subject of a legal analysis – the so-called 'legitimate interest assessment' balance test. Another important aspect under the GDPR will be the

aspektem z RODO będzie wypełnienie obowiązku informacyjnego (art. 13/14 RODO), czyli właściwe poinformowanie osób, które będą objęte monitoringiem o przetwarzaniu ich danych osobowych i to koniecznie przed zastosowaniem wobec nich monitoringiu. Zasady z RODO będą miały zastosowanie nie tylko do pracowników, ale każdej osoby fizycznej objętej monitoringiem.

W sytuacji, jeśli wykorzystujemy kamerę samochodową wyłącznie na wypadek ewentualnego zdarzenia drogowego w tym kolizji i nie nagrywa ona ani ruchu w sposób ciągły ani osób będących blisko drogi, przepisy wskazane powyżej mogą nie mieć zastosowania tak długo jak nie będą przetwarzać danych osobowych⁴.

Perspektywa Kodeksu Pracy

Korzystanie z monitoringiu w pojeździe w stosunku do pracownika będzie wiązać się z koniecznością zapoznania się i zastosowania przez pracodawcę również przepisów z KP.

Przede wszystkim, pracodawca jest ograniczony przez KP co do celu, w jakim może zastosować daną formę monitoringiu. Ustawodawca wskazuje, że monitoring wizyjny (umieszczenie kamer w zakładzie pracy) powinno wypełnić przynajmniej jeden z poniższej listy celów: zapewnienie bezpieczeństwa pracowników, ochrona mienia, kontrola produkcji lub zachowania w tajemnicy informacji, których ujawnienie mogłoby narazić pracodawcę na szkodę. Nie jest jednak jasne, czy „zakładem pracy” można nazwać pojazd – będzie to prawdopodobnie zależało od specyfiki danego stanowiska pracy i sposobu używania pojazdu, a także od zakresu nagrań z kamer. Natomiast inne cele zostały wskazane przy wprowadzaniu i stosowaniu tzw. innych form monitoringiu, którym może być system GPS. Kodeks Pracy w tym wypadku określa następujące cele: zapewnienie organizacji pracy umożliwiającej pełne wykorzystanie czasu pracy oraz właściwe użytkowania udostępnionych pracownikowi narzędzi pracy.

Oczywiście o powyższych celach pracodawca jest zobowiązany poinformować pracownika, a także o zakresie zbieranych danych (np. trasa pojazdu, długość przerw, prędkość) oraz sposobie zastosowania monitoringiu. Istotnym krokiem jest konieczność przekazania informacji o monitoringiu na piśmie pracownikowi (dobrą praktyką

fulfilment of the information obligation (Article 13/14 GDPR), i.e. properly informing the persons who will be subject to the monitoring – which must be done before the monitoring is applied to them. The principles from the GDPR will apply not only to employees, but to any individual subject to monitoring.

In a situation where you only use a car camera for a possible traffic incident, including a collision, and it does not record either traffic continuously or people close to the road, the provisions indicated above may perhaps not apply as long as they do not process personal data⁴.

Labour Code perspective

The use of in-vehicle monitoring in relation to an employee will require that the employer also be aware of and apply the provisions of the Labour Code.

First of all, the employer is limited by the Labour Code as to the purpose for which it can use a particular form of monitoring. The legislator indicates that video surveillance (the placement of cameras in the workplace) should fulfil at least one of the following purposes: to ensure the safety of employees, to protect property, to control production or to keep confidential information the disclosure of which could expose the employer to harm. However, it is not clear whether a vehicle can be called a ‘workplace’ – this will likely depend on the specifics of the job and how the vehicle is used, as well as the extent of the camera footage. In contrast, other purposes have been indicated for the introduction and use of so-called other forms of monitoring, which may be a GPS system. In this case, the Labour Code specifies the following objectives: to ensure the organisation of work that allows full use of working time and the proper use of the work tools provided to the employee.

Of course, the employer is obliged to inform the employee about the above purposes, but also about the scope of the collected data (e.g. vehicle route, length of breaks, speed) and how the monitoring will be applied. An important step is that the monitoring information must be provided in writing to the employee (a good

będzie podpisanie przez pracownika, że zapoznał się z zasadami dotyczącymi monitoringu). Pracodawca zamieszcza te informacje najpóźniej 2 tygodnie przed uruchomieniem monitoringu w układzie zbiorowym pracy, regulaminie pracy lub obwieszczeniu – w zależności, który z dokumentów u niego obowiązuje. Jeżeli dany przedsiębiorca posiada związki zawodowe – konsultacje będą niezbędne. Co więcej, KP wskazuje, że przestrzeń monitorowana powinna zostać oznaczona – np. poprzez zamieszczenie oznaczeń graficznych na/w samochodzie. Mając na względzie prywatność pracowników wskazuje się, że taki monitoring nie może naruszać dóbr osobistych pracownika, co w przypadku np. stosowania kamer w pojazdach może być nie lada wyzwaniem, choćby ze względu na kwestie wykorzystywania samochodu służbowego do celów prywatnych. Dlatego warto rozważyć wprowadzenie zastrzeżenia, że samochód służbowy nie będzie wykorzystywany do celów prywatnych lub umożliwić pracownikowi wyłączenie lokalizacji/kamery/systemów monitorujących.

Na marginesie, jeśli samochód flotowy lub samochód służbowy nie będzie narzędziem pracy, przepisy KP w zakresie monitoringu nie będą miały zastosowania.

Równowaga przede wszystkim

Rozwiązania technologiczne mające na celu monitorowanie pojazdów, w szczególności tych, z których korzystają pracownicy, powinny zostać poddane rzetelnej analizie faktycznej i prawnej. Takie podejście ma na celu ochronę praw i wolności danej osoby, w tym prawa do prywatności. Jednocześnie, zminimalizuje ryzyko sankcji prawnych, na które pracodawca może się narażać z naruszeniem RODO i/lub przepisów KP – co może być bardzo dotkliwe. Dlatego istotne jest zachowanie proporcjonalności i zdrowego rozsądku – przede wszystkim – a następnie wypełnienie obowiązków wynikających z regulacji o ochronie danych osobowych i prawa pracy.



Magdalena Zajęcka

radczyni prawna, associate w praktyce Prawa Własności Intelektualnej i Nowych Technologii w kancelarii CMS attorney-at-law, associate in the Intellectual Property and New Technologies practice at CMS



Dominika Tyc

aplikantka adwokacka, lawyer w praktyce Prawa Własności Intelektualnej i Nowych Technologii w kancelarii CMS advocate trainee, lawyer in the Intellectual Property and New Technologies practice at CMS

practice would be for the employee to sign that he/she has read the monitoring policy). The employer will include this information in the collective agreement, work regulations or a notice – depending on which document applies – at least 2 weeks before the monitoring starts. If the company in question has trade unions, consultation will be necessary. Moreover, the Labour Code indicates that the monitored space should be marked, e.g. by placing graphic markings on/in the car.

In terms of employee privacy, it is important to note that monitoring must not infringe on the employee's personal rights, which can be a challenge when using in-car cameras, for example, because of the issues of using a company car for private purposes. Therefore, it is worth considering introducing a disclaimer that the company car will not be used for private purposes or allowing the employee to disable the location/camera/monitoring systems.

As an aside, if the fleet car or company car is not a work tool, the monitoring provisions of the Labour Code will not apply.

Balance above all

Technological solutions for monitoring vehicles, particularly those used by employees, should be subject to a solid factual and legal analysis. Such an approach is aimed at protecting the rights and freedoms of the individual concerned, including the right to privacy. At the same time, it will minimise the risk of legal sanctions to which the employer may be exposed in connection with violations of the GDPR and/or the provisions of the Labour Code – which sanctions can be very severe. Therefore, it is important to maintain proportionality and common sense – foremost – and then to comply with the obligations under data protection regulations and labour law.

PRZYPISY / FOOTNOTES

1. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych).* / *Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation).*
2. *Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r., Kodeks Pracy, Dz. U. 2022. 151 z późn. zm.* / *Act of 26 June 1974, Labour Code, Journal of Laws 2022, 151, as amended.*
3. *FPF-Samsara-White-Paper.pdf*
4. *Wytyczne EROD Guidelines 3/2019 on processing of personal data through video devices (Version 2.0) (str. 12).*
EDPD Guidelines 3/2019 on processing of personal data through video devices (Version 2.0) (p. 12).

www.cms.law

C M S jest firmą zorientowaną na przyszłość. Dzięki 79 biurom w ponad 40 krajach i współpracy z ponad 5000 prawników na całym świecie, łączymy dogłębne zrozumienie rynku lokalnego z globalnym spojrzeniem, co daje nam możliwość nie tylko dostrzeżenia nadchodzących trendów, ale także ich kształtowania. W świecie nieustannie przyśpieszających zmian, w którym technologia odgrywa coraz większą rolę we wdrażaniu globalnych strategii, nasze precyzyjne, skoncentrowane na biznesie doradztwo pomaga klientom, niezależnie od ich wielkości, pewnie stawiać czoła przyszłości. Jesteśmy zanurzeni w świecie klientów, a ich interesy i priorytety znajdują się w centrum naszych działań. Nasi prawnicy są prawdziwymi ekspertami w swoich dziedzinach, a ich pogłębiona, szczegółowa wiedza nie ma sobie równych. Zawsze staramy się myśleć perspektywicznie. Mamy umiejętność przewidywania prawdopodobnych wyzwań, działania w szybkim tempie i opracowywania innowacyjnych rozwiązań.

Jesteśmy jedną z największych i najbardziej doświadczonych międzynarodowych kancelarii w Polsce – działamy na polskim rynku od ponad 25 lat. W biurach CMS w Warszawie i Poznaniu pracuje ponad 200 prawników, którzy doradzają klientom działającym we wszystkich kluczowych sektorach gospodarki. Jesteśmy regularnie nagradzani w polskich i międzynarodowych rankingach, co najlepiej oddaje prestiż i skalę naszej wiedzy, najwyższą jakość i dopasowane rozwiązania prawne, które oferujemy naszym klientom.

C M S is a future facing firm. With 79 offices in over 40 countries and 5,000+ lawyers worldwide, we combine deep local market understanding with a global overview, giving us the ability not only to see what's coming, but to shape it. In a world of ever-accelerating change where technology is increasingly important in the deployment of global strategies, our clear, business-focused advice helps clients of every size to face the future with confidence. We're immersed in your world. Your interests and priorities are at the heart of what we do. Our lawyers are genuine experts in their fields, with a grasp of detail that's second to none. Our next-generation mindset is woven into all we do. It means we can anticipate the likely challenges, accelerate our pace and create the space to develop innovative solutions.

We are one of the largest and most experienced international law firms in Poland – we have been operating on the Polish market for more than 25 years. CMS's Warsaw and Poznan offices employ more than 200 lawyers, who advise clients operating in all key sectors of the economy. We are regularly awarded in Polish and international rankings, which best reflects the prestige and scale of our knowledge, highest quality and tailored legal solutions we offer our clients.

Podatki

Taxes



03



Zmiany 2023

Amendments 2023

SLIM VAT 3

Złagodzenie sankcji VAT

Zmiany w zakresie sankcji VAT weszły w życie 6 czerwca 2023 r. i są konsekwencją wyroku TSUE w sprawie C-935/19. W wyroku tym Trybunał stwierdził, że polskie przepisy są niezgodnie z prawem unijnym w zakresie, w jakim pozwalają na automatyczne nakładanie 20% sankcji VAT, bez rozróżnienia sytuacji, w których nieprawidłowość w rozliczeniu VAT wynika z błędu i nie jest związana z oszustwem podatkowym i narażeniem należności podatkowych na uszczuplenie od takich, w których można się doszukać złej wiary.

Na skutek nowelizacji, organy podatkowe przy wymierzeniu sankcji VAT będą mogły uwzględnić m.in. okoliczności sprawy, charakter, wagę i częstotliwość naruszenia, kwoty nieprawidłowości, czy działania podjęte przez samego podatnika w celu usunięcia nieprawidłowości.

SLIM VAT 3

Mitigation of VAT sanctions

The changes to VAT sanctions came into force on 6 June 2023 and are a consequence of the CJEU judgment in Case C-935/19. In that judgment, the Court stated that the Polish legislation is incompatible with EU law to the extent that it allows for the automatic application of a 20% VAT sanction, with no distinction being made between situations in which an inaccuracy in a VAT settlement is the result of an error and is not related to tax fraud and the exposure of tax receivables to loss, and those in which bad faith can be found.

As a result of the amendment, the tax authorities, when imposing VAT sanctions, will be able to take into account, inter alia, the circumstances of the case, the nature, gravity, and frequency of the infringement, the amount of the irregularity or the actions taken by the taxpayer himself to rectify the irregularity.



W praktyce oznacza to, że sankcje nie będą ustalone ryczałtowo, lecz w wysokości do górnej granicy 15%, 20% lub 30%, a przy ustalaniu ich wysokości organ będzie zobowiązany do uwzględnienia określonych przesłanek (miarkowanie sankcji). Tym samym, możliwe będzie np. wymierzenie sankcji w wysokości 1%. Jednocześnie, w zakresie, w jakim nieprawidłowość była skutkiem celowego działania podatnika lub jego kontrahenta, o którym podatnik miał wiedzę, możliwe będzie nałożenie sankcji 100%.

Zmiany mają zastosowanie również do postępowań podatkowych, kontroli podatkowych lub kontroli celno-skarbowych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy.

Likwidacja formalnego wymogu posiadania faktury dokumentującej WNT

Do istotnych zmian wprowadzonych w ramach Slim VAT 3, należy zmiana zasad rozliczania wewnątrzspółnotowego nabycia towaru w sytuacji, gdy nabywca otrzymuje fakturę dokumentującą WNT po upływie 3 miesięcy od powstania obowiązku podatkowego z tego tytułu.

W stanie prawnym obowiązującym do końca czerwca 2023 r. w przypadku otrzymania faktury dokumentującej WNT po upływie 3 miesięcy, podatnicy, którzy wcześniej – w okresie w którym powstał obowiązek podatkowy z tytułu WNT – wykazali VAT należny i odliczyli go jako VAT naliczony, byli zobowiązani do obniżenia VAT naliczonego za ten trzeci miesiąc. Następnie, jeżeli otrzymali fakturę po upływie tych trzech miesięcy, mogli podwyższyć swój podatek naliczony w rozliczeniu za okres, w którym wykazali z tytułu WNT podatek należny.

Nowelizacja eliminuje wymóg otrzymania faktury dokumentującej WNT w terminie trzech miesięcy od upływu miesiąca, w którym w odniesieniu do nabytych towarów powstał obowiązek podatkowy, w celu odliczenia podatku naliczonego z tytułu tego nabycia. W konsekwencji, podatek naliczony i należny z tytułu WNT można rozliczyć w tym samym okresie rozliczeniowym, bez konieczności spełnienia dodatkowych warunków.

In practice, this means that sanctions will no longer be set at a flat rate, but up to an upper limit of 15%, 20% or 30%, and the authority will be obliged to take into account certain premises when determining their amount (mitigation of sanctions). Thus, it will be possible, for example, to impose a sanction of 1%. At the same time, to the extent that the irregularity was the result of a deliberate action of the taxpayer or its counterparty, of which the taxpayer had knowledge, it will be possible to impose a sanction of 100%.

The amendments also apply to tax proceedings, tax inspections, or customs and fiscal inspections initiated and not concluded before the date of entry into force of the Act.

Elimination of the formal requirement to have an invoice documenting the intra-Community acquisition of goods (ICAG)

Among the significant changes introduced under Slim VAT 3, there is a change to the rules for settlement of intra-Community acquisitions of goods in a situation where the purchaser receives an invoice documenting ICAG more than 3 months after the tax obligation on this account arose.

According to the tax legislation in force until the end of June 2023, if an invoice documenting an intra-Community acquisition of goods was received after the lapse of 3 months, taxpayers who had previously – in the period in which the tax liability for the intra-Community acquisition arose – reported output VAT and deducted it as input VAT, were obliged to reduce the input VAT for this third month. Subsequently, if they received the invoice after those three months, they were able to increase their input tax in the return for the period in which they reported output VAT under the ICAG.

The amendment eliminates the requirement to receive an invoice documenting ICAG within three months of the end of the month in which the tax liability arose in respect of the acquired goods, in order to deduct the input tax on that acquisition. Consequently, input tax and output tax on ICAG can be settled in the same accounting period without the need to meet additional conditions.

Zasady dotyczące kursu właściwego dla faktur korygujących

Wprowadzone zostały zasady stosowania właściwego kursu dla faktur korygujących wystawionych do faktur pierwotnych w walucie obcej.

Zarówno przy korekcie zmniejszającej (in minus), jak i przy korekcie zwiększającej (in plus) stosowany będzie co do zasady kurs z faktury pierwotnej. Natomiast w przypadku, gdy podatnik wystawi zbiorczą fakturę korygującą dokumentującą udzielenie opustu lub obniżki ceny, będzie mógł dokonać przeliczenia według kursu średniego danej waluty ogłoszonego przez NBP na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień wystawienia faktury korygującej (lub ostatni kurs wymiany opublikowany przez EBC), tj. nie będzie musiał stosować pierwotnego kursu w odniesieniu do każdej z korygowanych transakcji. Zasady w zakresie zbiorczej korekty dotyczą również nabywców będących podatnikami (WNT, import usług, odwrotne obciążenie), otrzymujących opust lub obniżkę ceny od kontrahenta, który wystawi na jego rzecz zbiorczą fakturę korygującą.

GRUPY VAT

Od początku 2023 roku podatnicy VAT mają możliwość dokonywania rozliczeń z podmiotami w ramach tzw. Grupy VAT, czyli przewidzianego w Dyrektywie VAT modelu rozliczania, w którym za jednego podatnika VAT można uznać grupę powiązanych ze sobą podmiotów.

Wprowadzenie do polskiego systemu prawnego grupy VAT, to krok w dobrym kierunku - utworzenie grupy VAT może bowiem przynieść znaczące korzyści podmiotom wchodzącym w jej skład, w szczególności w zakresie uproszczenia rozliczeń pomiędzy jej członkami oraz zwiększenia efektywności finansowej współpracy z innymi podmiotami z grupy (w przypadku np. podmiotów prowadzących działalność zwolnioną z VAT).

Chociaż wdrożenie grupy VAT wiąże się z wystąpieniem dużych korzyści, należy podkreślić, że jest to proces złożony, do którego należy się przygotować zarówno pod względem prawnym (spełnienie szeregu warunków), księgowym i organizacyjnym, jak również pod

Exchange rate rules for correction invoices

New guidelines have been established regarding the application of exchange rates for correction invoices that correspond to original invoices made in foreign currencies.

As a general rule, both the rate from the original invoice will be used for in minus and in plus corrections. On the other hand, when the taxpayer issues a collective correction invoice documenting the discount or price reduction, he will be entitled to convert at the average exchange rate of the currency in question announced by the National Bank of Poland (NBP) on the last working day preceding the day on which the correction invoice was issued (or the last exchange rate published by the ECB), i.e. he will not have to apply the original rate to each of the adjusted transactions. The rules on collective adjustment also apply to taxable purchasers (ICAG, import of services, reverse charge) receiving a discount or price reduction from a counterparty who issues a collective adjusted invoice in their favour.

VAT GROUPS

From the beginning of 2023, VAT taxpayers have the possibility of making settlements with entities within the so-called VAT Group, i.e. the settlement model provided for in the VAT Directive, in which a group of related entities may be deemed to be a single VAT taxpayer.

The introduction of a VAT group in the Polish legal system is a step in the right direction - the establishment of a VAT group may bring significant benefits to its members, in particular in terms of simplifying settlements between its members and increasing the financial efficiency of cooperation with other entities in the group (in the case of, for example, entities carrying out activities exempt from VAT).

Although the implementation of a VAT group is associated with major benefits, it should be pointed out that it is a complex process for which preparations need to be made both in legal terms (fulfilling a number of conditions), accounting and organisational terms, and

kątem wykorzystania odpowiednich narzędzi informatycznych i wykorzystania systemów. Mimo wad, jest to rozwiązanie, które warto rozważyć, szczególnie w przypadku funkcjonowania w ramach grupy kapitałowej.

PRZEPISY KSeF OBOWIĄZUJĄCE OD 1 WRZEŚNIA 2023 R.

Mimo że ustawa wprowadzająca obligatoryjny KSeF dla większości podatników wejdzie zasadniczo w życie od 1 lipca 2024 r. to w drodze wyjątku część przepisów obowiązuje już od 1 września 2023 r.:

Zmiany w fakturach korygujących

Podatnicy korzystający obecnie z dobrowolnego KSeF i wystawiający faktury korygujące mają obowiązek wskazywania w nich nowego elementu - numeru identyfikującego KSeF faktury korygowanej. Obowiązek dotyczy faktur, które zostały wystawione w ramach KSeF. Obowiązek nie będzie dotyczył faktur korygujących wystawianych do faktur korygowanych, dla których nie został nadany numer identyfikujący KSeF.

Zmiany w fakturach zaliczkowych i rozliczeniowych (końcowych)

Nowym obowiązkowym elementem faktur rozliczeniowych (końcowych) oraz ostatniej z faktur zaliczkowych (gdy wystawiono więcej niż jedną fakturę zaliczkową, a faktury te obejmują łącznie całą zapłatę) są numery identyfikujące faktury zaliczkowe w KSeF. W przypadku, gdy faktura była wystawiana poza KSeF podatnik jest natomiast zobowiązany do wskazania na dokumencie numeru tej faktury.

Od 1 września 2023 r. wprowadzone zostaną również uproszczenia dotyczące faktur zaliczkowych. Dotychczas, podatnicy dokonujący sprzedaży, którzy otrzymali zaliczkę na jej poczet byli zobowiązani do wystawienia faktury zaliczkowej nie później niż do 15. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym otrzymał całość lub część zapłaty od nabywcy. Zgodnie z nowymi regulacjami, w przypadku, gdy zapłata miała miejsce w miesiącu dokonania sprzedaży, brak jest obowiązku wystawienia faktury zaliczkowej. Dodatkowo, jeżeli z ww. powodu nie wystawia się faktury zaliczkowej, a data sprzedaży

in respect of the use of appropriate IT tools and systems. Despite the disadvantages, it is a solution worth considering, especially when operating within a group.

KSeF PROVISIONS APPLICABLE FROM 1 SEPTEMBER 2023.

Although the law introducing the mandatory KSeF for most taxpayers will generally enter into force from 1 July 2024, by way of exception, some provisions are already applicable from 1 September 2023:

Changes to corrective invoices

Taxpayers currently using the voluntary KSeF and issuing correction invoices are required to indicate a new element in the invoice - the KSeF identification number of the corrected invoice. The obligation applies to invoices that have been issued under KSeF. The obligation will not apply to correction invoices issued to corrected invoices for which no KSeF identification number has been assigned.

Changes to advance and settlement (final) invoices

A new compulsory element for settlement (final) invoices and the last of the advance invoices (where more than one advance invoice has been issued and these invoices cover the entire payment together) are the KSeF identification numbers for the advance invoices. If the invoice was issued outside KSeF, the taxpayer is instead obliged to indicate the number of this invoice on the document.

From 1 September 2023, simplifications are also introduced for advance invoices. Until now, taxpayers making a sale who received an advance payment were obliged to issue an advance invoice no later than the 15th of the month following the month in which they received all or part of the payment from the buyer. According to the new regulations, if the payment took place in the month of the sale, there is no obligation to issue an advance invoice. In addition, if an advance invoice is not issued for the above reason and the date of sale is not the same as the date of the invoice, it is mandatory to include the

nie jest tożsama z datą wystawienia faktury, obowiązkowe jest umieszczeniu daty zapłaty na fakturze. Uproszczenia w zakresie braku obowiązku wystawiania faktur zaliczkowych nie będą dotyczyły faktur, na których wystawienia ustawodawca przewidział szczególne terminy (tj. określone w art. 106i ust. 3-8 ustawy o VAT). Oznacza to, że podatnik m.in. świadczący usługi najmu, dzierżawy, leasingu lub usług o podobnym charakterze będzie zobowiązany do dokumentowania otrzymanych zaliczek na dotychczasowych zasadach.

Nowy wzór faktury ustrukturyzowanej

Z dniem 1 września br. zaczął obowiązywać również nowy wzór faktury ustrukturyzowanej, tj. struktura logiczna FA(2). Wzór ten będzie stosowany także w przypadku faktur wystawianych w ramach obligatoryjnego KSeF.

ZMIANY 2024

Krajowy system e-faktur

Największym wyzwaniem podatkowym, które czeka wszystkich przedsiębiorców w nadchodzącym roku jest z pewnością wdrożenie Krajowego Systemu e-Faktur. Branża motoryzacyjna, biorąc pod uwagę jej specyfikę i funkcjonujące pomiędzy kontrahentami modele rozliczeń z wykorzystaniem faktur czy not korygujących, z pewnością odczuje skutek wprowadzenia nowych regulacji. Korzystanie z Krajowego Systemu e-Faktur ma stać się, co do zasady, obligatoryjne od 1 lipca 2024 r.

Powyższe oznacza, że na przygotowanie się do nadchodzących rewolucyjnych zmian, pozostał już mniej niż rok. Należy mieć na uwadze, że wypełnienie obowiązków związanych z KSeF wymaga znacznego zaangażowania, w związku z czym, zaleca się zaplanowanie i rozpoczęcie procesu wdrażania KSeF z odpowiednim wyprzedzeniem względem daty wejścia w życie przepisów w tym zakresie.

Identyfikacja i zarządzanie obowiązkami w zakresie KSeF

Do podstawowych obowiązków w ramach obligatoryjnego KSeF należy wystawianie faktur ustrukturyzowanych. Obowiązkiem tym objęci mają zostać podatnicy, którzy posiadają siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia

date of payment on the invoice. Simplifications in terms of not being obliged to issue advance invoices will not apply to invoices with specific deadlines (i.e. those set out in Article 106i(3)-(8) of the VAT Act). This means that the taxpayer, inter alia, providing lease, rental, leasing or services of a similar nature, will be obliged to document received advance payments according to the current rules.

New form of structured invoice

A new template for the structured invoice, i.e. the FA(2) logical structure, also came into force on 1 September this year. This template will also be used for invoices issued under the mandatory KSeF.

AMENDMENTS 2024

National e-invoicing system

The greatest tax challenge that awaits all entrepreneurs in the coming year is certainly the implementation of the National e-Invoice System. The automotive industry, given its specific nature and the models of settlements between contractors using correction invoices or correction notes, will certainly be affected by the introduction of the new regulations. The use of the National e-Invoice System is to become, in principle, obligatory from 1 July 2024.

The above means that there is less than a year left to prepare for the upcoming revolutionary changes. It should be borne in mind that the fulfilment of KSeF-related obligations requires a significant commitment, and therefore, it is recommended to plan and start the KSeF implementation process well in advance of the effective date of the legislation in this area.

Identification and management of KSeF obligations

The main obligations under the mandatory KSeF include the issuing of structured invoices. This obligation is to be imposed on taxpayers who have their registered office or permanent place of business in Poland

działalności gospodarczej w Polsce oraz wykonują czynności objęte wymogiem fakturowania. Od powyższej reguły przewidziane są jednak wyjątki. Poza KSeF (tj. w formie faktur papierowych lub elektronicznych) wystawiane będą w szczególności, tzw. faktury konsumenckie, tj. faktury na rzecz nabywców będących osobami fizycznymi nieprowadzącymi działalności gospodarczej. Oznacza to, że w ramach jednego przedsiębiorstwa, obowiązywać będą mogły dwa całkowicie odmienne modele fakturowania.

Zasadniczo faktury ustrukturyzowane będą otrzymywane za pośrednictwem KSeF. Jednak od tej zasady również będą istnieć wyjątki. Poza KSeF, w sposób uzgodniony z nabywcą, będą udostępniane w szczególności faktury ustrukturyzowane dokumentujące transakcje wewnątrzspółnotowe czy też eksport towarów. Sposoby przekazywania faktur w przypadku sprzedaży krajowej oraz zagranicznej mogą być zatem zasadniczo inne. Zwizualizowane faktury ustrukturyzowane (np. w formie papierowej lub nieedytowalnego pliku pdf) przekazywane poza KSeF będą dodatkowo objęte obowiązkiem oznaczania ich kodem weryfikującym (tj. kodem QR) przez wystawcę. Obowiązek ten istniał będzie również w przypadku użycia tych faktur ustrukturyzowanych poza KSeF.

and carry out activities covered by the invoicing requirement. However, there are exceptions to the above rule. In particular, so-called consumer invoices, i.e. invoices to buyers who are natural persons not conducting economic activity, will be issued outside the KSeF (i.e. in the form of paper or electronic invoices). This means that, within one company, two completely different invoicing models will be in force.

In principle, structured invoices will be received via KSeF. However, there will also be exceptions to this rule. In particular, structured invoices documenting intra-Community transactions or exports of goods will be made available outside the KSeF, in a manner agreed with the purchaser. The means of transmission of invoices for domestic and foreign sales may therefore be substantially different. Visualised structured invoices (e.g. in paper form or as a non-editable pdf file) sent outside the KSeF will additionally be subject to the obligation for the issuer to mark them with a verification code (i.e. a QR code). This obligation will also exist when these structured invoices are used outside the KSeF.



Identyfikacja obowiązków w zakresie KSeF to krok, od którego należy rozpocząć prace nad jego wdrożeniem. Z uwagi na możliwość występowania różnych modeli wystawiania i przekazywania faktur nabywcom, dla zapewnienia prawidłowego wypełniania tych obowiązków pomocne może okazać się przygotowanie procedur zarządzania obowiązkami KSeF.

Identifying KSeF obligations is the step one to begin work on its implementation. Given the possibility that there may be different models for issuing and transmitting invoices to buyers, it may be helpful to prepare procedures for managing KSeF obligations to ensure proper fulfillment of these obligations.

Implementacja wzoru faktury ustrukturyzowanej

Wszystkie faktury ustrukturyzowane będą wystawiane według jednego ustandaryzowanego wzoru, tj. zgodnie z tzw. strukturą logiczną, w formacie pliku xml. Faktury ustrukturyzowane będą zawierały trzy rodzaje pól: obligatoryjne, opcjonalne oraz fakultatywne. Kluczowe znaczenia będzie miało również umieszczanie właściwych danych we właściwych, tj. dedykowanych polach (tzw. proces mapowania danych). W przeciwnym wypadku może dojść do sytuacji, w której znaczenie

Implementation of the structured invoice model

All structured invoices will be issued according to a single standardized template, i.e. according to the so-called logical structure, in xml file format. Structured invoices will contain three types of fields: mandatory, optional and optional. It will also be crucial to put the right data in the right, i.e. dedicated fields (the so-called data mapping process). Otherwise, a situation may arise in which the meaning of the information received by the buyer differs

odbieranych informacji przez nabywcę będą różnić się od tych zamierzonych do przekazania przez sprzedawcę. Implementacja wzoru faktury ustrukturyzowanej stanowi ogromne wyzwanie dla podatników. Proces ten usprawnić może zidentyfikowanie poszczególnych transakcji dokonywanych w ramach przedsiębiorstwa. Na jej podstawie możliwe będzie następnie opracowanie właściwej procedury w zakresie dokumentowania poszczególnych operacji gospodarczych.

Organizacja obiegu informacji i dokumentów

Wystawienie i otrzymywanie faktur przy użyciu KSeF będzie wymagało od podatnika również zapewnienia prawidłowej organizacji obiegu informacji i dokumentów. W związku z tym, konieczne będzie ustalenie podmiotów odpowiedzialnych w danym przedsiębiorstwie za proces fakturowania sprzedaży oraz odbiór i weryfikację faktur otrzymanych od dostawców. Kwestia ta może być szczególnie problematyczna w dużych organizacjach, w których dokonywanie wspomnianych czynności jest rozproszone pomiędzy różnymi działami oraz osobami (np. księgowymi, przedstawicielami handlowymi). Jednocześnie, obecny kształt przepisów wskazuje, że podatek korzystając z obowiązkowego KSeF nie będzie automatycznie otrzymywał informacji bądź potwierdzenia z KSeF o otrzymaniu faktury zakupowej. Przy pewnej skali działalności niezbędne będzie zorganizowanie sobie we własnym zakresie odpowiedniego narzędzia informatycznego wspierającego ten proces. Brak takiego narzędzia oznaczałby konieczność stałego monitorowania w zakresie wpływania faktur do przedsiębiorstwa, co powinno wiązać się także z wyznaczeniem osób odpowiedzialnych do tego zadania. Nie należy również zapominać, że poza fakturami otrzymywanymi w KSeF do przedsiębiorstwa mogą wpływać także dokumenty wystawiane poza tym systemem.

Organizacja obiegu informacji i dokumentów powinna stanowić nieodłączny element wdrożenia KSeF. Pomocne w tym zakresie może być opracowanie procedur oraz standardów weryfikacji obiegu informacji i dokumentów w przedsiębiorstwie.

from that intended to be conveyed by the seller. The implementation of a structured invoice template is a huge challenge for taxpayers. The process can streamline the identification of individual transactions made within the company. Based on it, it will then be possible to develop an appropriate procedure for documenting individual business operations.

Organization of information and document circulation

Issuing and receiving invoices with KSeF will also require the taxpayer to ensure the proper organization of information and document circulation. Therefore, it will be necessary to determine the entities responsible within a given company for the sales invoicing process and for receiving and verifying invoices received from suppliers. This matter can be particularly problematic in large organizations, where the performance of the aforementioned activities is dispersed among different departments and individuals (e.g. accountants, sales representatives). At the same time, the current form of the regulations indicates that a taxpayer using the mandatory KSeF will not automatically receive information or confirmation from the KSeF about the receipt of a purchase invoice. With a certain scale of operations, it will be necessary to organize an adequate IT tool in-house to support this process. The absence of such a tool would mean the need for constant monitoring in terms of the receipt of invoices to the company, which should also entail the appointment of people responsible for this task. It should also be kept in mind that, in addition to invoices received in KSeF, other documents issued outside this system may also be received by the enterprise.

The organization of information and document circulation should be an integral part of KSeF implementation. The development of procedures and standards for verifying the circulation of information and documents within the business can be helpful in this regard.

Narzędzia do komunikacji z KSeF

Wystawienie i otrzymywanie faktur ustrukturyzowanych wymagać będzie zapewnienia komunikacji z KSeF. Oznacza to, że to na podatnikach ciążyć będzie obowiązek ustalenia czy obecnie wykorzystywane systemy do fakturowania będą miały zapewnioną możliwość wystawiania i otrzymywania faktur przy użyciu KSeF. W przypadku, gdy programy te nie będą spełniać powyższego warunku, podatnicy będą zmuszeni do znalezienia alternatywnego rozwiązania zapewniającego połączenie z KSeF. W ostateczności może okazać się, że konieczna będzie zmiana dostawcy wykorzystywanego systemu na spełniające powyższe kryterium. Może stanowić to szczególne wyzwanie w przypadku przedsiębiorstw, w których wykorzystywanych jest kilka różnych systemów księgowych.

Już teraz należy upewnić się, że aktualny dostawca systemu do fakturowania zapewni narzędzia do komunikacji z KSeF. Zostawienie tego na ostatnią chwilą może wiązać się z koniecznością wdrożenia nie tylko KSeF, ale i nowego systemu księgowego.

Nie ulega wątpliwości, że zmiany czekające podatników VAT w związku z planowanym wejściem w życie przepisów o obowiązkowym KSeF są rewolucyjne. Odpowiednio zaplanowany oraz przeprowadzony etapami proces wdrożenia KSeF może sprawić, że okres ten nie będzie uciążliwy ani problematyczny. Dlatego szczególnie istotne jest, aby prace w tym zakresie rozpocząć jak najwcześniej, tak aby jeszcze przed wejściem w życie obowiązkowego KSeF istniała możliwość dokonania weryfikacji prawidłowości wdrożonego systemu w organizacji.

Tools for communication with KSeF

Issuing and receiving structured invoices will require ensuring communication with KSeF. This means that it will be incumbent on taxpayers to determine whether the invoicing systems currently in use will have the ability to issue and receive invoices using KSeF. In the event that these programs do not meet the above condition, taxpayers will be forced to find an alternative solution that provides a connection to KSeF. As a last resort, it may be necessary to change the vendor of the system in use to one that meets the above criterion. This can be particularly challenging for companies that use several different accounting systems.

It is important to make sure now that your current invoicing system provider delivers the tools to communicate with KSeF. Leaving this to the last minute may entail the need to implement not only KSeF, but also a new accounting system.

There is no doubt that the changes awaiting VAT taxpayers in connection with the planned entry into force of the mandatory KSeF regulations are revolutionary. If properly planned and carried out in stages, the process of KSeF implementation can make this period neither cumbersome nor problematic. Therefore, it is particularly important to start work in this regard as early as possible, so that even before the mandatory KSeF comes into force, there is an opportunity to verify the correctness of the implemented system in the organization.



Kinga Rabęda

Radca prawny w MartiniTAX
Attorney at law at MartiniTAX



Jerzy Martini

Partner, Doradca podatkowy
w MartiniTAX

Partner, Tax Advisor at MartiniTAX



MARTINITAX

MartiniTAX świadczy kompleksowe usługi doradztwa podatkowego na rzecz zarówno globalnych korporacji jak i dynamicznych przedsiębiorstw krajowych. Specjalizujemy się w prowadzeniu sporów podatkowych oraz szczególnie skomplikowanych sprawach w zakresie podatku VAT, podatków dochodowych, cen transferowych a także podatku akcyzowego. Nasi specjaliści kilkakrotnie zwyciężali w rankingach doradców podatkowych w zakresie podatku VAT a także prowadzeniu sporów sądowych. Mamy największe wśród polskich doradców podatkowych doświadczenie w prowadzeniu sporów przed Trybunałem Sprawiedliwości UE.

MARTINITAX

MartiniTAX renders complex tax advisory services both for global corporations and local, dynamic entrepreneurs. We specialize in tax disputes and sophisticated VAT, income tax, transfer pricing and excise duties issues. Our specialists have been chosen several times as leading tax advisors in VAT, corporate income tax and court disputes. We have unrivalled experience in representing (successfully) taxpayers in the Court of Justice of EU.



Zmiany w CIT od 2023 r. Changes in CIT from 2023

2022 rok był mniej obfity w zmiany dotyczące przepisów ustawy o CIT w stosunku do lat ubiegłych. Poniżej prezentujemy najważniejsze zmiany w obszarze podatku dochodowego od osób prawnych, które weszły w życie z końcem 2022 r. istotne dla branży motoryzacyjnej.

Ukryta dywidenda

Zgodnie z decyzją Ministerstwa Finansów zrezygnowano z budzących liczne kontrowersje wśród przedsiębiorców, przepisów o ukrytej dywidendzie, które miały wejść w życie od 1 stycznia 2023 r.

2022 was less abundant in CIT changes as compared to previous years. Below we present the most important amendments in corporate income tax which were enacted as of end of 2022, significant for the automotive industry.

Hidden dividends

Pursuant to the Ministry of Finance decision, the highly controversial rules on hidden dividend, which were to enter in force from 1 January 2023, were abolished.

Zmiany w reżimie holdingowym

W 2023 r. wprowadzono kilka zmian do tzw. reżimu holdingowego, w celu ułatwienia i uelastycznienia korzystania z tej formy opodatkowania.

W efekcie wprowadzenia od 2023 r. zmian do przepisów o polskiej spółce holdingowej, ze zwolnienia z podatku będzie mogło korzystać 100% dochodów z dywidend wypłacanych do spółki holdingowej.

Ponadto złagodzone zostały część warunków przewidzianych dla możliwości korzystania z reżimu holdingowego.

Dodatkowo od 2023 r. wyłączono mechanizm pay and refund w stosunku do dywidend wypłacanych do polskiej spółki holdingowej oraz umożliwiono spółkom zależnym posiadanie do 5% udziałów w innych spółkach (w tym spółkach osobowych).

Podatek od przeliczonych dochodów

W 2023 r. podatnicy po raz pierwszy będą zobowiązani do obliczenia tzw. podatku od przeliczonych dochodów za 2022 r. Przepisy o podatku od przeliczonych dochodów obowiązują dopiero od 1 stycznia 2022 r., niezależnie, od 2023 r. wprowadzono w odniesieniu do tego podatku kilka istotnych zmian m.in.:

- znaczącej modyfikacji uległa definicja przeliczonych dochodów (m.in. wprowadzono przesłankę preferencyjnego opodatkowania podmiotu na rzecz którego ponoszony jest koszt);
- do definicji przeliczonych dochodów dodano warunek, zgodnie z którym suma kosztów stanowiących przeliczone dochody, poniesionych przez podatnika w roku podatkowym na rzecz podmiotów powiązanych, zaliczonych w roku podatkowym do kosztów uzyskania przychodów tego podatnika, stanowi co najmniej 3% sumy kosztów uzyskania przychodów podatnika za ten rok (co w praktyce dość znacząco zawęży krąg podmiotów, do których zastosowanie ma ta regulacja);
- doprecyzowano, że podatek od przeliczonych dochodów dotyczy kosztów, które zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów;
- wprowadzono kilka dodatkowych zmian technicznych /doprecyzowujących.

Zmiany w estońskim CIT

Estoński CIT jest nową formą opodatkowania obowiązującą od 1 stycznia 2021 r., która w efekcie zmian

Changes in the holding regime

In 2023 certain amendments were introduced to the so-called holding regime, mainly aimed at making it easier to use and more flexible.

As a result, from 2023 the holding exemption will cover 100% of dividend income paid to the holding company. Moreover, some conditions of holding regime were made less stringent.

Finally, from 2023 the pay and refund mechanism in relations to dividends paid to the Polish holding company was abolished and holding's subsidiaries are allowed to have up to 5% shares in other companies (including partnerships).

Tax on transferred incomes

In 2023 taxpayers will for the first time be obliged to calculate the so-called tax on transferred incomes for 2022. The rules in this regard came in force since 2022. Moreover, since 2023 several major changes were introduced, including:

- The definition of transferred income was materially amended (including modifying the criterion of preferential taxation of the transferee of the cost in question);
- A condition was added, according to which the sum of the costs deemed as transferred incomes, incurred by the taxpayer in a given tax year towards related parties, included in tax deductible costs of the transferor, should amount to at least 3% of tax deductible costs of the transferor in a given year (which in practice limits materially the group of entities affected by the regulation);
- A condition was added that the tax on transferred incomes affects only costs included into tax deductible costs;
- Some other minor precisising amendments were introduced.

Changes in so-called Estonian CIT regime

Estonian CIT is the new taxation mode available since 1 January 2021, which after the changes introduced in

wprowadzonych od 2022 r. cieszy się dużą popularnością wśród podatników.

Wprowadzone od 2023 r. zmiany do przepisów o estońskim CIT dotyczą m.in. traktowania kosztów pojazdów jako wydatków niezwiązanych z działalnością gospodarczą w przypadku wykorzystywania tych pojazdów do celów biznesowych i prywatnych.

Ponadto wprowadzono kilka zmian doprecyzowujących, m.in. dotyczących terminu zapłaty podatku od tzw. korekty wstępnej oraz tzw. dochodu z przekształcenia.

2022 is highly popular among taxpayers.

Changes introduced in 2023 relate inter alia to the treatment of costs related to vehicles as non-business costs in case of their mixed use, regardless of who is their user (i.e. including employees).

Moreover, certain minor changes were introduced regarding the tax payment deadline for its initial correction as well as with regard to the income on change of legal form.



Łukasz Karpiesiuk

Doradca podatkowy w SSW
Tax advisor at SSW



Rafał Łapiński

Radca prawny w SSW
Attorney at law at SSW



www.ssw.solutions/pl/

SSW PRAGMATIC SOLUTIONS

to połączenie innowacyjności i doświadczenia, dzięki któremu tworzymy dla naszych klientów praktyczne rozwiązania ich finansowych, prawnych lub podatkowych problemów. Niezależnie od tego, czy poszukują Państwo efektywnych rozwiązań podatkowych czy możliwości ekspansji biznesowej na nowych rynkach – służyliśmy praktyczną poradą dopasowaną do Państwa indywidualnych potrzeb. My nie śledzimy najnowszych trendów prawnych, podatkowych i biznesowych – my je po prostu wyprzedzamy. Dzięki temu nasze rozwiązania pomagają Państwu zawczasu przygotować się na wszelkie wyzwania, które przynosi rzeczywistość biznesowa zarówno teraz, jak i w najbliższej przyszłości. Nasze kompetencje znajdują potwierdzenie w międzynarodowych rankingach takich jak Legal 500, Chambers Europe i IFLR 1000, tworzonych wyłącznie w oparciu o opinie klientów.

SSW PRAGMATIC SOLUTIONS

SSW Pragmatic Solutions combines innovation and experience to provide clients with pragmatic solutions to their commercial, legal or tax challenges. We work as a team to help you implement effective solutions for all your business needs. Whether you wish to ensure that your businesses apply the most effective tax structures or success fully expand into new locations and business sectors, we can help you create pragmatic, tailor-made solutions. We stay ahead of the curve regarding the latest legal, tax and business trends. Our solutions are designed to help you anticipate and prepare for challenges both now and in the foreseeable future. International rankings, such as Legal 500, Chambers Europe or IFLR 1000, based exclusively on Clients' opinion shall confirm our competencies and expertise.

Pomoc publiczna State Aid



04



Pomoc Publiczna w Polsce

State aid in Poland

Polska oferuje szeroki system wsparcia dla biznesu, biorąc pod uwagę zarówno środki unijne, jak i krajowe. W kończącej się już perspektywie finansowej w latach 2014-2020 Polska otrzymała, największą pulę pieniędzy, wynoszącą ponad 82,5 mld EUR na wdrożenie unijnej polityki spójności w ramach 6 krajowych i 16 regionalnych programów operacyjnych. Nowa perspektywa finansowa na lata 2021-2027 jest równie obiecująca - budżet dla Polski będzie wynosił 72,2 mld EUR z polityki spójności oraz 3,8 mld EUR z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (razem 76 mld EUR). Co więcej, Polska otrzyma również wsparcie ze strony UE na rzecz Krajowego Planu Odbudowy w wysokości 58,1 mld EUR służącemu odbudowie polskiej gospodarki po pandemii COVID-19.

Wsparcie unijne udzielane jest przez Komisję Europejską zgodnie z Traktatem o Funkcjonowaniu UE (TFUE), dzięki któremu sektor motoryzacyjny ma możliwość uzyskania wsparcia przede wszystkim na inwestycje,

Poland offers a wide system of support for business, taking into account both EU and national funds. In the 2014-2020 financial perspective, which is now coming to an end, Poland received the largest pool of money, amounting to over EUR 82.5 billion for the implementation of the EU cohesion policy under 6 national and 16 regional operational programs. The new financial perspective for 2021-2027 is equally promising - the budget for Poland will amount to EUR 72.2 billion from the cohesion Policy and EUR 3.8 billion from the Fair Transformation Fund (EUR 76 billion in total). Moreover, Poland will also receive EU support for its national Recovery Plan of €58.1 billion to rebuild the Polish economy after the COVID-19 pandemic.

EU support is provided by the European Commission in accordance with the Treaty on the Functioning of the EU (TFUE), thanks to which the automotive sector has the possibility to obtain support, primarily for

badania i rozwój, innowacje oraz restrukturyzację przedsiębiorstw.

Istotne jest, że wsparcie w Polsce jest dostępne w formie dotacji oraz instrumentów zwrotnych zarówno na fazę inwestycyjną, jak i operacyjną prowadzonej działalności. Intensywność wsparcia publicznego może sięgać nawet 80% w zależności od programu, wielkości przedsiębiorstwa i lokalizacji projektu.

Perspektywa 2021-2027

Nowa perspektywa finansowa na lata 2021-2027 przewiduje budżet dla Polski w wysokości 72,2 mld EUR z polityki spójności oraz 3,8 mld EUR z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (razem 76 mld EUR). Środki te będą wspierać innowacje, przedsiębiorczość, cyfryzację, infrastrukturę, ochronę środowiska, energię, edukację oraz sprawy społeczne.

W ramach nowej perspektywy realizowanych będzie 10 programów krajowych oraz 16 programów regionalnych, które w większości będą kontynuacją tych, które były realizowane w perspektywie finansowej 2014-2020.

Dla nowej perspektywy zostanie dokonany podział środków polityki spójności, który przewiduje: 60% na programy krajowe oraz 40% na programy regionalne (podzielone w ramach 16 województw w zależności od ich sytuacji gospodarczej).

Polityka spójności (72,2 mld EUR)

Nowa polityka spójności będzie funkcjonowała w sposób umożliwiający realizację 5 priorytetów UE:

1. Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa,
2. Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa,
3. Lepiej połączona Europa,
4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym,
5. Europa bliżej obywateli.

Dodatkowo, celem polityki spójności na lata 2021-2027 jest również: łagodzenie skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu.

investments, research and development, innovation and restructuring of enterprises.

It is important that support in Poland is available in the form of grants and repayable instruments for both the investment and operational phases of activities. The intensity of public support may reach up to 80% depending on the program, the size of the enterprise and the project location.

Perspective 2021-2027

The new financial perspective for 2021-2027 foresees a budget for Poland of EUR 72.2 billion from the cohesion Policy and EUR 3.8 billion from the Fair Transformation Fund (EUR 76 billion in total). These funds will support innovation, entrepreneurship, digitization, infrastructure, environmental protection, energy, education and social issues.

Under the new perspective, 10 national programs and 16 regional programs will be implemented, most of which will be a continuation of those implemented in the financial perspective 2014-2020.

For the new perspective, the distribution of cohesion policy funds will be made providing: 60% for national programs and 40% for regional programs (divided within 16 provinces depending on their economic situation). Cohesion policy (EUR 72.2 billion)

The new cohesion policy will operate to deliver the EU's 5 priorities:

1. More competitive and Smart Europe,
2. More environmentally-friendly, low-carbon Europe
3. Better connected Europe,
4. Europe with a stronger social dimension
5. Europe closer to the citizens.

In addition, the aim of the cohesion Policy for 2021-2027 is also: mitigating the transition towards a climate-neutral economy.

Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (3,8 mld EUR z FST oraz 560 mln EUR z polityki spójności)

Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) to instrument finansowy, który ma służyć osiągnięciu neutralności klimatycznej i ma wspierać obszary zmagające się z wyzwaniami społeczno-gospodarczymi. Środki będą wspierały realizację projektów, które będą przyczyniać się do łagodzenia skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu (w tym również w zakresie odejścia gospodarki od węgla). Wsparcie obejmować będzie następujące województwa: śląskie, małopolskie, dolnośląskie, wielkopolskie, lubelskie i łódzkie oprócz środków wskazanych powyżej, wsparcie oferowane jest także w ramach innych programów i działań, np.:

- ulga podatkowa z tytułu prowadzenia działalności B+R (nie klasyfikuje się jako pomoc publiczna),
- zwolnienia podatkowe w Polskiej Strefie Inwestycyjnej (dawniej w Specjalnych STrefach Ekonomicznych),
- IP box,
- nowy program inwestycyjny InvestEU (finansowanie m.in. pożyczek, gwarancji czy wykupu długoterminowych obligacji)
- program Horyzont Europa,
- programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- programy rządowe,
- wsparcie dedykowane w celu zwalczania efektów pandemii COVID-19 (dotacje, subwencje, ulgi podatkowe, gwarancje kredytowe, dopłaty do oprocentowania kredytów i inne formy wsparcia),
- nowe ulgi podatkowe, np. ulga na prototyp, na innowacyjnych pracowników, na robotyzację.

Faza inwestycyjna

Inwestorzy z sektora motoryzacyjnego w Polsce mogą korzystać z różnych form pomocy publicznej, takich jak dotacje i ulgi podatkowe. Przedsiębiorcy mogą pozyskać dofinansowanie na jeden projekt równocześnie z kilku źródeł, łącząc dostępną pomoc.

Just Transition Fund (€3.8 billion from FST and €560 million from Cohesion Policy)

The Just Transition Fund (JTF) is a financial instrument designed to achieve climate neutrality and to support areas facing socio-economic challenges. The funds will support the implementation of projects that will contribute to mitigating the effects of transformation towards a climate neutral economy (including shifting the economy away from coal). Support will cover the following provinces: śląskie, małopolskie, dolnośląskie, wielkopolskie, lubelskie and łódzkie. In addition to the measures indicated above, support is also offered under other programs and activities, such as:

- tax relief for conducting R&D activity (not classified as state aid),
- tax exemptions in the Polish investment zone (formerly special economic zones),
- IP box,
- new investment programme Invest EU (financing, e.g. loans, guarantees or long-term bonds redemption),
- Horizon Europe Programme,
- programmes of the National Fund for Environmental Protection and Water Management,
- governmental programmes,
- dedicated support to combat the effects of the COVID-19 pandemic (subsidies, subsidies, tax breaks, loan guarantees, interest rate subsidies on loans and other forms of support)
- new tax reliefs, e.g. relief for a prototype, for innovative employees, for robotization.

Investment phase

Investors from the automotive sector in Poland may benefit from various forms of public aid, such as grants and tax exemptions. Entrepreneurs may obtain funding for one project simultaneously from several sources, combining the available aid.

Zwolnienia podatkowe w specjalnej strefie ekonomicznej obecnie Polskiej Strefie Inwestycji

Od momentu ustanowienia dwie dekady temu, specjalne strefy ekonomiczne (dalej: SSE) stanowią atrakcyjne rozwiązanie dla inwestorów chcących rozpocząć działalność gospodarczą w Polsce.

Zgodnie z nowymi zasadami (od 2018 roku) inwestorzy mają możliwość uzyskania zwolnienia z podatku CIT lub PIT w związku z realizacją nowej inwestycji na terenie całej Polski, co w praktyce oznacza, że cały kraj jest jedną wielką specjalną strefą ekonomiczną - Polska Strefa Inwestycyjna (dalej: PSI).

Pula ulgi podatkowej, czyli wysokość niezapłaconego podatku CIT/PIT jest kalkulowana jako iloczyn intensywności pomocy (maksymalna wysokość zależy od lokalizacji i wielkości przedsiębiorcy) oraz kosztów kwalifikowanych (wydatki inwestycyjne lub dwuletnie koszty pracy nowych pracowników zatrudnionych w związku z realizacją inwestycji).

Tax exemptions in special economic zone, currently Polish Investment Zone

Since their establishment two decades ago, Special Economic Zones (herein after: SEZ) continue to serve as an attractive solution for investors seeking to establish business activity in Poland. Under the new rules (as of 2018), investors have the opportunity to obtain CIT or PIT tax exemptions for new investments throughout Poland, which in practice means that the entire country is one large special economic zone - the Polish Investment Zone (hereafter: PSI).

The pool of tax relief, i.e. the amount of unpaid CIT/PIT is calculated as a product of the aid intensity (the maximum amount depends on the location and size of entrepreneur) and eligible costs (investment expenditures or two year labour costs of new employees hired in connection with the investment).



Przedsiębiorcy mogą pozyskać dofinansowanie na jeden projekt równocześnie z kilku źródeł, łącząc dostępną pomoc.

Entrepreneurs may obtain funding for one project simultaneously from several sources, combining the available aid.

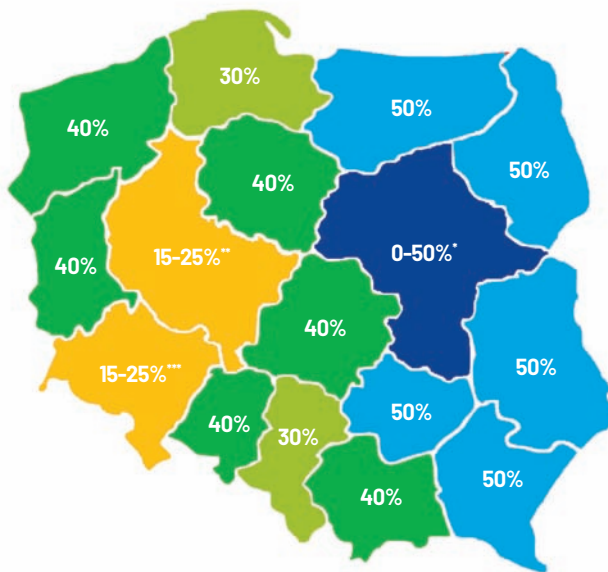
Kosztami kwalifikowanymi do objęcia wsparciem nowych inwestycji są koszty inwestycji poniesionych w okresie obowiązywania decyzji: grunty, środki trwałe, modernizacja środków trwałych, wartości niematerialne i prawne, dzierżawa gruntów /budynków. Wysokość wsparcia zależna jest od lokalizacji projektu i wielkości przedsiębiorstwa. maksymalne progi intensywności pomocy publicznej przedstawia mapa, która obowiązuje od 01.01.2022 r. do 31.12.2027 r.

Dodatkowo, maksymalne poziomy intensywności pomocy można zwiększyć o 20 p.p. dla mikro i małych przedsiębiorstw oraz o 10 p.p. w przypadku średnich przedsiębiorstw (zwiększenie nie dotyczy tej części województwa mazowieckiego, dla którego intensywność wsparcia wynosi 0%).

The costs eligible for support for new investments are the costs of investments incurred during the period of the decision: land, fixed assets, modernization of fixed assets, intangible assets, lease of land/buildings. The amount of support depends on the location of the project and the size of the enterprise maximum intensity thresholds of public aid are presented in the map, valid from 01.01.2022 to 31.12.2027.

In addition, the maximum aid intensities can be increased by 20 p.p. for micro and small enterprises and by 10 p.p. for medium-sized enterprises (the increase does not apply to that part of the Mazowieckie voivodship, for which the support intensity is 0%).

Nowa mapa pomocy regionalnej na lata 2022-2027 New regional aid map for 2022-2027



Źródło: KPMG w Polsce
Source: KPMG in Poland

*intensywność wsparcia dla woj. mazowieckiego wynosi od 25% do 50% w zależności od podregionu lub gminy Δ oraz 0% dla miasta stołecznego Warszawa oraz wybranych gmin następujących powiatów: legionowski, miński, owocki, wołomiński, grodziski, nowodworski, piaseczyński warszawski zachodni, pruszkowski.

** intensywność wsparcia dla woj. wielkopolskiego wynosi 25% za wyjątkiem następujących powiatów: poznański, obornicki, szamotulski, średzki, śremski, gdzie wsparcie wynosi:

20% w okresie od 01.01.2022 r. do 31.12.2024 r.,
15% w okresie od 01.01.2025 r. do 31.12.2027 r.

*** intensywność wsparcia dla woj. dolnośląskiego wynosi 25% poza miastem Wrocław, dla którego wsparcie wynosi:

20% w okresie od 01.01.2022 r. do 31.12.2024 r.,
15% w okresie od 01.01.2025 r. do 31.12.2027 r.

* intensity of support for the voivodeship Mazowiecki ranges from 25% to 50% depending on the subregion or commune and 0% for the following neighboring poviats: Legionowski, Minsk, Otwock, Wołomin, Grodziski, Nowodworski, Piaseczyński, West Warsaw, Pruszkowski.

** intensity of support for the voivodeship Wielkopolski is 25% with the exception of the following poviats: Poznań, Obornicki, Szamotuły, Średzki, Śrem, where the support is: 20% in the period from 01/01/2022 to 31/12/2024
15% in the period from 01/01/2022 to 31/12/2024

*** intensity of support for the voivodeship Dolnośląskie is 25%, outside the city Wrocław, for which the support amounts to:

20% in the period from 01/01/2022 to 31/12/2024
15% in the period from 01/01/2022 to 31/12/2024

Nowa inwestycja może być związana ze stworzeniem zupełnie nowego przedsiębiorstwa, rozwojem już istniejącego podmiotu (np. z dywersyfikacją, zasadniczą zmianą procesu produkcyjnego lub zwiększeniem możliwości produkcyjnych). Ważny jest też wzrost zatrudnienia związany z realizacją nowej inwestycji.

Od 01.01.2022 zaszła również istotna zmiana dotycząca ograniczenia możliwości wsparcia województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego oraz regionu warszawskiego stołecznego. Mianowicie, inwestycje dużych przedsiębiorców chcących skorzystać ze zwolnienia podatkowego na terenie tych województw i regionu warszawskiego stołecznego muszą dotyczyć wyłącznie inwestycji na rzecz nowej działalności gospodarczej.

W celu uzyskania zwolnienia, przyznawanego na okres maksymalnie 15 lat konieczne jest spełnienie określonych kryteriów ilościowych (tj. minimalnych kosztów kwalifikowanych inwestycji) i jakościowych (określonych zasad związanych z rozwojem strukturalnym, naukowym czy wykorzystaniem zasobów ludzkich). Należy pamiętać, że aby inwestycja została uznana

new investment can be related to the creation of a completely new enterprise, the development of an existing entity (e.g., diversification, a fundamental change in the production process or an increase in production capacity). Also important is the increase in employment associated with the new investment.

From 01/01/2022, there has also been a significant change regarding the limitation of the possibilities of supporting the Dolnośląskie and Wielkopolskie Voivodeships and the Warsaw-Capital Region. Namely, investments of large entrepreneurs who want to take advantage of the tax exemption in these voivodeships and the Warsaw region of the capital must concern only investments for the benefit of new economic activity.

In order to obtain the exemption, granted for a maximum period of 15 years, it is necessary to meet certain quantitative criteria (i.e., minimum eligible investment costs) and qualitative criteria (certain principles related to structural, scientific or human resources development). It should be remembered that in order for the investment to be considered as eligible for support,

za kwalifikującą się do wsparcia, nie może rozpocząć się przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu lub przed otrzymaniem formalnego potwierdzenia od instytucji o możliwości rozpoczęcia inwestycji. W związku ze zmianą przepisów i objęciem całego terytorium Polski obszarem strefy ekonomicznej, nowe inwestycje, które znajdują się w granicach dotychczasowych SSE otrzymają wsparcie na 15 lat.

W zależności od rodzaju i wielkości projektu, wielkości pomocy czy statusu przedsiębiorstwa podmiot ubiegający się o wsparcie może liczyć się z dodatkowymi specyficznymi wymaganiami i procedurami. W szczególności w przypadkach, kiedy planowany do realizacji projekt przekracza kwotę budżetu 100 mln EUR konieczna może się okazać notyfikacja do Komisji Europejskiej, czyli oficjalne przekazanie KE informacji na temat pomocy dla danego projektu w celu oceny zgodności z rynkiem wewnętrznym. Dodatkowo, ważnym wymogiem jest zakaz delokalizacji, tj. przeniesienia tej samej lub podobnej działalności lub jej części z zakładu na terenie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) do nowej inwestycji w innym obszarze EOG, w określonym okresie.

Zwolnienie z podatku od nieruchomości

Wsparcie może być udzielone także przez władze samorządowe w formie zwolnienia z podatku od nieruchomości. W takim przypadku wsparcie udzielane jest często w postaci pomocy de minimis, która nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej. Całkowita kwota pomocy de minimis przyznanej przez państwo członkowskie UE jednemu przedsiębiorstwu nie może przekroczyć 200 tys. EUR w okresie trzech lat podatkowych (100 tys. euro dla branży transportu drogowego towarów).

Faza operacyjna

Dotacje

Podczas fazy operacyjnej istnieje możliwość skorzystania z zachęt związanych z prowadzoną działalnością. Główne obszary wsparcia w ramach nowej perspektywy 2021-2027 będą obejmować innowacje, przedsiębiorczość, cyfryzację, infrastrukturę, ochronę środowiska, energetykę i edukację i sprawy społeczne.

it cannot start before submitting the application for project financing or before receiving formal confirmation from the institution that the investment may start. Due to the change of regulations and covering the whole territory of Poland with the economic zone, new investments that will be located within the boundaries of existing SSE will receive support for 15 years.

Depending on the type and size of the project, the amount of aid or the status of the enterprise, the entity applying for support may take into account additional specific requirements and procedures. In particular, in cases when the planned project for implementation exceeds the budget amount of EUR 100 million, it may be necessary to notify the European Commission, i.e. officially provide the European Commission with information on aid for a given project in order to assess compliance with the internal market. In addition, an important requirement is the prohibition of relocation, i.e. the transfer of the same or a similar activity or part of it from a facility in the European Economic Area (EEA) to a new investment in another area of the EEA, within a specified period.

Real estate tax exemption

Aid may be also granted by a municipal council in the form of real estate tax exemption. In this case, support is often granted as a form of de minimis aid which is exempt from the European Commission notification requirement. For the above reason the total amount of de minimis aid granted per member State to a single undertaking cannot exceed EUR 200 000 over a period of three fiscal year (EUR 100 000 for undertakings operating in the road transport sector).

Operational phase

Grants

During the operational phase, it is possible to benefit from business-related incentives. The main areas of support under the new 2021-2027 perspective will include innovation, entrepreneurship, digitization, infrastructure, environmental protection, energy and education and social affairs.

Przedsiębiorcy prowadzący działalność badawczo-rozwojową, czyli podejmujący prace mające na celu tworzenie nowych produktów, usług i technologii (lub ulepszanie już istniejących), będą kwalifikować się do wsparcia udzielanego w formie dotacji i instrumentów zwrotnych oferowanych w ramach krajowych i regionalnych programów operacyjnych.

Innowacje polegają na opracowywaniu nowych lub znacząco ulepszonych produktów, procesów, rozwiązań marketingowych czy organizacyjnych firmy. Rozwiązania innowacyjne mogą być opracowane przez daną firmę lub przejęte od innych firm czy organizacji. Maksymalne wsparcie wynosi 65% kosztów kwalifikowanych w przypadku dużych przedsiębiorstw, 75% kosztów kwalifikowanych dla przedsiębiorstw średnich oraz 80% kosztów kwalifikowanych dla przedsiębiorstw małych i mikro.

Przedsiębiorcy będą mogli ubiegać się także o dofinansowanie projektów promujących czystą energię, efektywne wykorzystywanie energii i działania na rzecz środowiska. Wsparcie będzie udzielane na realizację projektów obejmujących wydajne wykorzystywanie zasobów (np. inwestycje, dzięki którym zmniejszy się zużycie surowców do produkcji), tworzenie gospodarki efektywnie korzystającej z energii (np. wymiana starych linii produkcyjnych na nowe, zużywające mniej energii), zmniejszanie emisji (np. modernizacja kotłowni) oraz korzystanie z odnawialnych źródeł energii, a także przedsięwzięcia wpływające na zmniejszenie skutków transformacji węglowej w ściśle określonych województwach.

Specjalne instrumenty wsparcia adresowane będą do mikro, małych i średnich przedsiębiorstw, które odgrywają szczególną rolę w zrównoważonym rozwoju gospodarczym.

Celem programów jest uproszczenie wdrażania innowacyjnych technologii przez takie podmioty, wzmocnienie współpracy nauki i biznesu oraz wdrażanie rozwiązań pro-środowiskowych.

Chcąc realizować projekt przy wsparciu funduszy publicznych należy pamiętać o monitorowaniu terminów naborów w ramach poszczególnych programów/działań. Harmonogramy naborów są dynamiczne i w ciągu roku kilka razy aktualizowane.

Entrepreneurs conducting research and development activity, i.e. undertaking work aimed at creating new products, services and technologies (or improving existing ones), will be eligible for support provided in the form of grants and repayable instruments offered under national and regional operational programmes.

Innovations consist in developing new or significantly improved products, processes, marketing or organizational solutions for a company. Innovative solutions can be developed by a given company or taken over from other companies or organizations. Maximum support amounts to 65% of eligible costs for large enterprises, 75% of eligible costs for medium-sized enterprises and 80% of eligible costs for small and micro enterprises.

Entrepreneurs will also be able to apply for cofinancing of projects promoting clean energy, efficient use of energy and activities for the benefit of the environment. Support will be provided for projects involving the efficient use of resources (e.g. investments reducing the consumption of raw materials for production), creating an economy which uses energy efficiently (e.g. replacement of old production lines with new ones which consume less energy), reducing emissions (e.g. modernisation of boiler houses) and using renewable energy sources, as well as undertakings reducing the effects of coal transformation in strictly defined provinces.

Special support instruments will be addressed to micro, small and medium-sized enterprises which play a special role in sustainable economic development.

The purpose of the programs is to simplify the implementation of innovative technologies by such entities, strengthen cooperation between science and business, and implement pro-environmental solutions.

If a project is to be realized with the support of public funds, one should remember to monitor the dates of calls for proposals under individual programs/measures. Call schedules are dynamic and are updated several times during the year.

Dodatkowo, w ramach środków przyznawanych poszczególnym krajom UE powstał tzw. Fundusz Odbudowy (Next Generation EU), który ma służyć ożywieniu gospodarek po pandemii COVID-19. Każdy kraj członkowski zobligowany jest do stworzenia Krajowego Planu odbudowy (KPO). Polska w ramach swojego KPO ma otrzymać 23.9 mld EUR na przyznawanie dotacji na następujące obszary wsparcia:

1. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
2. Odporność i konkurencyjność gospodarki;
3. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
4. Transformacja cyfrowa;
5. Zielona, Inteligentna mobilność.

Co więcej, w ramach powyższego Funduszu Odbudowy Polska otrzyma również 34,2 mld EUR na niskooprocentowane pożyczki, które będą udzielane w ramach w/w obszarów wsparcia.

Planowane programy, które będą realizowane w latach 2021-2027

W ramach nowej perspektywy finansowej są/będą realizowane następujące programy krajowe:

1. Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG),
2. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS),
3. Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS)
4. Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy (FERC)
5. Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej (FEPW)
6. Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich (PTFE)
7. Fundusze Europejskie na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FEST)
8. Fundusze Europejskie Pomoc Żywnościowa (FEPŻ)
9. Fundusze Europejskie dla Rybactwa
10. Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej

Dodatkowo, w ramach nowej perspektywy finansowej będą również realizowane programy regionalne dla wszystkich województw.

Additionally, within the framework of funds allocated to individual EU countries, the so-called Reconstruction Fund (Next Generation EU) was established, which is to serve the purpose of reviving economies after the COVID-19 pandemic. Poland, under its NIP, is to receive EUR 23.9 billion to award grants for the following areas of support:

1. Efficiency, accessibility and quality of the health care system;
2. Resilience and competitiveness of the economy;
3. Green energy and reduction of energy intensity;
4. Digital transformation;
5. Green, intelligent mobility.

Moreover, under the above-mentioned Reconstruction Fund, Poland will also receive EUR 34.2 billion for low-interest loans to be granted within the above-mentioned support areas.

Planned programs to be implemented in 2021-2027

Under the new financial perspective, the following national programs are / will be implemented:

1. European Funds for a Modern Economy (FENG),
2. European funds for infrastructure, climate, environment (FEnIKS),
3. European Funds for Social Development (FERS)
4. European Funds for Digital Development (FERC)
5. European Funds for Eastern Poland (FEPW), i.e. for the following voivodeships
6. Technical Assistance for European Funds (PTFE)
7. European Funds for Just Transition (FEST)
8. European Food Aid Funds
9. European Funds for Fisheries
10. European Territorial Cooperation Programs

Additionally, under the new financial perspective, regional programs will also be implemented for all voivodeships.

Perspektywa 2014-2020

Perspektywa finansowa na lata 2014-2020 kończy się. Jednakże, okres kwalifikowalności wydatków upływa dopiero z końcem grudnia 2023 r. Do tego czasu beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie mogą ponosić zaplanowane wydatki w ramach poszczególnych konkursów starej perspektywy. Z tego powodu, przed tymi podmiotami dalej ciąży obowiązek prawidłowej realizacji projektów oraz ich rozliczenia w ramach realizowanych przez nich projektów. Co więcej, zgodnie z obowiązkiem zachowania trwałości projektu w ramach projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, beneficjenci muszą przez okres 3 lub 5 lat od zakończenia projektu (tj. uzyskania ostatniej płatności) zapewnić trwałe i pozytywne zmiany w gospodarce (utrzymanie celów oraz wskaźników produktu i rezultatu, które zostały określone w ramach wniosku o dofinansowanie). Warto również pamiętać, że okres przedawnienia wynosi 10 lat, co oznacza, że w tym okresie podmioty realizujące projekty współfinansowane ze środków UE mogą zostać poddane dodatkowej kontroli w zakresie prawidłowej realizacji projektu.

W ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020 podmioty zainteresowane wsparciem ze strony UE miały możliwość wzięcia udziału w szerokiej gamie konkursów organizowanych w ramach wielu obszarów działalności gospodarczej. Przykładowymi dotacjami na działalność innowacyjną były 1.1.1 PoiR Szybka Ścieżka i 3.2.2 PoiR Kredyt na innowacje technologiczne.

Horyzont Europa (2021-2027)

Horyzont Europa jest kolejnym programem inwestycyjnym UE w zakresie finansowania badań naukowych i innowacji. Jego założeniem jest łagodzenie skutków zmian klimatu, wspieranie zrównoważonego rozwoju oraz konkurencyjności oraz pobudzenie konkurencyjności i wzrostu gospodarczego Unii Europejskiej.

Budżet programu: 95,5 mld EUR

• I filar (25 mld EUR):

Nauka doskonałości:

- Europejska Rada Badań Naukowych
- Działania Marii Skłodowskiej-Curie
- infrastruktury badawcze

Perspective 2014-2020

2014-2020 financial perspective is coming to an end. However, the period of expenditure eligibility expires only at the end of December 2023. Until that time, beneficiaries who received funding may incur the planned expenses under individual competitions of the old perspective. For this reason, these entities are still obliged to correctly implement the projects and to settle them within the framework of the projects they implement. What is more, in accordance with the obligation of maintaining project durability within the projects co-financed from the European union funds, the beneficiaries must ensure permanent and positive changes in the economy for 3 or 5 years from the project completion (i.e. receiving the last payment) (maintaining objectives and product and result indicators that were defined within the application for co-financing). It is also worth remembering that the limitation period is 10 years, which means that during this period the entities implementing projects co-financed from EU funds may be subject to additional control in terms of proper project implementation.

Under the 2014-2020 financial perspective, entities interested in EU support had the opportunity to participate in a wide range of competitions organized under many business areas. Examples of grants for innovative activities were 1.1.1 PoiR Fast Track and 3.2.2 PoiR credit for technological innovation.

Horizon Europe (2021-2027)

Horizon Europe is the EU's next investment program for funding research and innovation. It is designed to mitigate the effects of climate change, promote sustainable development and competitiveness and boost the European Union's competitiveness and economic growth.

Programme budget: EUR 95.5 billion

• Pillar I (€25 billion):

Excellence Science:

- European Research council
- Marie Skłodowska-Curie Actions
- research infrastructures

• **II filar (53,5 mld EUR): Globalne wyzwania i europejska konkurencyjność przemysłowa**

- Klaster „zdrowie”
- Klaster „bezpieczeństwo cywilne na rzecz społeczeństwa”
- Klaster „Technologie cyfrowe, przemysł i przestrzeń kosmiczna”
- Klaster „Klimat, energetyka i mobilność”
- Klaster „Żywność, biogospodarka, zasoby naturalne, rolnictwo i środowisko
- niejądrowe działania bezpośrednie JRC

• **III filar (13,6 mld EUR): innowacyjna Europa**

- Europejska Rada ds. Innowacji
- Europejskie Ekosystemy Innowacji, przeznaczonych dla przedsiębiorstw małych i średnich).
- Europejski Instytut Innowacji i Technologii

Dodatkowo, wprowadzona zostanie inicjatywa Europejska Rada ds. innowacji (EIC), która będzie wspierała przedsięwzięcia w zakresie innowacji o potencjalnym przełomie i radykalnym charakterze, z perspektywą zwiększania skali. Inicjatywa ta będzie skierowana do małych i średnich przedsiębiorstw, a także dla przedsiębiorstw rozpoczynających działalność i spółek o średniej kapitalizacji.

Wsparcie w obszarze transportu niskoemisyjnego, w tym elektromobilności

Sektor motoryzacyjny w Polsce może również pozyskać wsparcie na transport niskoemisyjny i elektromobilność. W ramach dostępnego wsparcia istnieją instrumenty dotacyjne i pożyczkowe oferowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW), Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. W najbliższym czasie planowane są do ogłoszenia nabory w ramach, m.in.:

- Program LIFE (pierwsze nabory od 17 maja 2022 r.)
- „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”
- Konkursy oferowane w ramach KPO
- Inne konkursy, które będą organizowane w ramach nowej perspektywy finansowej 2022-2027.

• **Pillar II (EUR 53.5 billion): Global challenges and European industrial competitiveness**

- Health cluster
- Civil security for society cluster
- Digital technologies, industry and space cluster
- Climate, Energy and mobility cluster
- Food, bioeconomy, natural Resources, Agriculture and Environment cluster
- JRC non-nuclear direct actions

• **Pillar III (€13.6 billion): innovative Europe**

- European innovation council
- European innovation ecosystems
- European institute of innovation and Technology

In addition, the European Innovation Council (EIC) initiative will be introduced to support innovation ventures of potential breakthrough and radical nature with an upscale perspective. The initiative will be targeted at small and medium-sized enterprises as well as start-ups and mid-caps.

Support in the area of low- emission transport, including electromobility

The automotive sector in Poland may also obtain support for low-emission transport and electromobility. As part of the available support, there are grant and loan instruments offered by the National Fund for Environmental Protection and Water Management (NFOŚiGW), Provincial Funds for Environmental Protection and Water Management (WFOŚiGW), National Center for Research and Development, Ministry of Funds and Regional Policy. In the near future some competitions are planned to be announced as part of, i.a.:

- LIFE program (competition currently announced)
- “Support for electric vehicle charging infrastructure and hydrogen refueling infrastructure” (competition planned to be announced)
- Competitions offered as part of the KPO (competitions planned to be announced)
- Other competitions that will be organized under the new financial perspective 2022-2027 (competitions planned to be announced).

Ulga podatkowa z tytułu prowadzenia działalności B+R

Od 1 stycznia 2016 roku przedsiębiorcy mają możliwość skorzystania z nowej ulgi podatkowej na prowadzone prace B+R.

Premia w postaci dodatkowego odliczenia kosztów kwalifikowanych od podstawy opodatkowania od 2018 roku wynosi:

- 100 proc. wynagrodzeń pracowników zaangażowanych w prace badawczo-rozwojowe,
- 100 proc. (MŚP i duże przedsiębiorstwa) innych wydatków związanych z pracami badawczo-rozwojowymi (w tym odpisów amortyzacyjnych).

Dla przedsiębiorców posiadających status centrum badawczo-rozwojowego premia wyniesie do 150%. Koszty działalności B+R należy wyodrębnić w księgach rachunkowych. Koszty kwalifikowane wykazuje się w zeznaniu podatkowym. Ponieważ w przeciwieństwie do dotacji, w przypadku ulgi podatkowej na B+R, kontrola zasadności skorzystania z ulgi następuje dopiero podczas kontroli podatkowej, istotnym jest:

- prawidłowe zidentyfikowanie projektów i kosztów kwalifikowanych,
- posiadanie dokumentacji potwierdzającej prowadzenie projektu badawczo-rozwojowego i zasadności przypisanych kosztów.

Istotne jest, że od 2022 r. przedsiębiorcy będą mogli skorzystać z ulgi podatkowej w większym wymiarze korzyści podatkowej. Mianowicie, dla kosztów poniesionych w okresie od 01.01.2022 przedsiębiorcy będą mogli odliczyć od podstawy opodatkowania 200% kosztów wynagrodzeń oraz 100% dla pozostałych kosztów. Natomiast podmioty posiadające status CBR (przedsiębiorca prowadzący prace B+R, niebędący instytutem badawczym, któremu status został nadany przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii) będą mogły odliczyć 200% wszystkich poniesionych kosztów wchodzących w skład katalogu kosztów kwalifikowanych do ulgi B+R.

W przeciwieństwie do dotacji na B+R, ulga podatkowa obejmuje koszty już poniesione.

Dotychczas ulga nie przysługiwała podatnikom prowadzącym działalność gospodarczą na podstawie zezwolenia na terenie specjalnej strefy ekonomicznej.

R&D tax credit

From 1st January 2016, businesses have the opportunity to benefit from new tax reliefs for carrying out R&D activities.

In 2018 the bonus in the form of an additional set-off of eligible costs against taxable income in the amount of:

- 100 per cent of salaries of employees engaged in research and development activities;
- 100 per cent (SME and large enterprises) of other related expenses on research and development activities (including depreciation).

For entrepreneurs with the status of the research and development center, the bonus will be up to 150%. The costs of R&D activity have to be shown separately in the accounts. Eligible costs are listed in the tax return. Because in contrast to grants, in the case of tax relief for R&D, a review of the eligibility for relief occurs only during tax inspections, it is important to:

- ensure correct identification of projects and eligible costs,
- possess documents confirming carrying out of research and development projects and the legitimacy of assigned costs.

It is important that from 2022 entrepreneurs will be able to take advantage of the tax relief in a greater amount of the tax benefit. Namely, for costs incurred in the period from 01/01/2022, entrepreneurs will be able to deduct 200% of remuneration costs from the tax base and 100% for other costs. On the other hand, entities with the R&D status (an entrepreneur conducting R&D works, not being a research institute, the status of which has been granted by the Ministry of Development and Technology) will be able to deduct 200% of all incurred costs included in the catalog of costs eligible for R&D relief.

In contrast to R&D grants, tax relief covers incurred costs.

Until now, the relief was not available to taxpayers conducting business activity on the basis of a permit in a special economic zone. From 2018, a taxpayer who

Od roku 2018 podatnikowi, który w roku podatkowym prowadził działalność na terenie specjalnej strefy ekonomicznej na podstawie zezwolenia, lub działalność w ramach udzielonej decyzji o wsparciu w ramach PSI prawo do odliczenia przysługuje jedynie w odniesieniu do kosztów kwalifikowanych, które nie są przez podatnika uwzględniane w kalkulacji dochodu zwolnionego z podatku na podstawie zezwolenia.

Innovation box

Wprowadzenie od 2019 roku preferencyjnego opodatkowania dochodów generowanych przez prawa własności intelektualnej (tzw. IP Box, innovation box) wraz z dostępnymi już zachętami umożliwią przedsiębiorcom otrzymanie wsparcia finansowego na każdym etapie procesu powstawania innowacji: od pomysłu do komercjalizacji.

Zachętę podatkową, należy traktować jako komplementarny element i „zamknięcie” łańcucha wspierania innowacji. Celem innovation box jest wspieranie przedsiębiorców rozwijających nowe lub ulepszone produkty, procesy, technologie, umożliwiając im czerpanie dodatkowych korzyści podatkowych z tytułu realizowania działalności B+R oraz komercjalizowania jej wyników. Innovation box umożliwi zastosowanie preferencyjnej 5 proc. stawki podatku dochodowego od dochodów generowanych przez prawa własności intelektualnej. Im większy będzie poziom zaangażowania podatnika w wytworzenie, rozwinięcie lub ulepszenie innowacji (tj. w działalność B+R dotyczącą prawa własności intelektualnej) tym większa będzie potencjalna do osiągnięcia korzyści podatkowa. Preferencyjna stawka ma zastosowanie przez cały okres ochrony prawa własności intelektualnej. Innovation box jest też komplementarny z możliwością odliczenia podatku z tytułu ulgi na badania i rozwój.

Nowe ulgi podatkowe

Od 01.01.2022, dzięki wprowadzeniu Polskiego Ładu (plan odbudowy polskiej gospodarki po pandemii COVID-19) przedsiębiorcy będą mieli możliwość skorzystania z nowych ulg podatkowych dot. podatku dochodowego, tj.:

- **Ulga na innowacyjnych pracownikach (uzupełnienie ulgi na działalność badawczo-rozwojową).**

conducted business in a special economic zone on the basis of a permit during the fiscal year or on the basis of the PSI decision is entitled to deduction only in respect of eligible costs that are not taken into account by the taxpayer in the tax-exempt income calculation on the basis of the permit.

Innovation box

Implemented in 2019, preferential taxation of income earned from intellectual property rights (IP Box, innovation box) together with incentives already in force allow entrepreneurs to receive financial support at every stage of the innovation process: from idea to commercialization.

Innovation Box, should be regarded as a complementary element closing the chain of incentives. It is aimed at supporting entrepreneurs developing new or improved products, processes and technologies, enabling them to derive additional tax benefits from R&D and implementation of its results. In accordance with the legislation, the innovation box will allow for adopting a preferential 5 percent income tax rate to income earned from intellectual property rights. The higher the involvement of the tax payer in producing, developing or improving the innovative solution (i.e. in R&D activity concerning the intellectual property right), the greater the potential tax benefit. Preferential rate applies throughout the period of intellectual property rights protection. innovation box is complementary with the possibility of tax deduction due to the R&D tax relief.

New tax reliefs

From 01/01/2022, thanks to the introduction of the “Polski Ład” (plan to rebuild the Polish economy after the COVID-19 pandemic), entrepreneurs will be able to take advantage of new income tax reliefs, i.e.:

- **Tax relief for innovative employees (supplementing the tax relief for research and development activities),**

Ulga na innowacyjnych pracowników będzie dawała przedsiębiorcom (zarówno MŚP jak i dużym podmiotom) możliwość zmniejszenia kwoty zaliczek na podatek PIT od wynagrodzenia swoich pracowników zaangażowanych w prowadzoną działalność badawczo-rozwojową. Jednak istotne jest, że ulga dotyczy jedynie nieodliczonej w ramach ulgi na B+R nadwyżki. Tzn., że podatnik będzie mógł skorzystać z ulgi jedynie w przypadku, gdy osiągnie on wysokość ulgi na działalność badawczo-rozwojową wyższą od należnego podatku w danym roku.

Ulga ma zastosowanie w stosunku do zaliczek na PIT pobranych od dochodów, z tytułu:

- stosunku służbowego, pracy, pracy nakładczej, spółdzielczego stosunku pracy, wypłacanego przez podatnika zasiłku pieniężnego z ubezpieczenia społecznego;
- wykonywania usług na podstawie umowy zlecenia lub umowy o dzieło;
- praw autorskich.

Ulga dotyczy osób zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, umów cywilno-prawnych, czy też z tytułu przeniesienia praw autorskich, którzy ponad 50% swojego czasu pracy w danym miesiącu poświęcają na prace badawczo-rozwojowe.

• Ulga na prototyp

Ulga na prototyp umożliwi podatnikom (zarówno MŚP jak i dużym podmiotom) odliczenie od podstawy opodatkowania 30% kosztów (z zastrzeżeniem, że nie więcej niż 10% kwoty dochodu osiągniętego z innych źródeł przychodów niż z zysków kapitałowych) produkcji próbnej nowego produktu i wprowadzenia na rynek nowego produktu. Ulga dotyczy wyłącznie okresu od momentu poniesienia pierwszych kosztów związanych z etapem rozruchu technologicznego, aż do momentu rozpoczęcia produkcji nowego produktu (tj. do momentu podjęcia działań przygotowania dokumentacji dla uzyskania certyfikatów zezwoleń umożliwiających sprzedaż produktów).

Ulga na prototyp podobnie jak ulga B+R posiada ściśle określony katalog kosztów kwalifikowanych: cena nabycia/koszt wytworzenia fabrycznie nowych maszyn, dostosowanie do uruchomienia/ulepszenia środka trwałego, materiały i surowce, badania, ekspertyzy (pozyskanie

The relief for innovative employees will give entrepreneurs (both SMEs and large entities) the opportunity to reduce the amount of advance payments for PIT tax on the remuneration of their employees involved in research and development activities. However, it is important that the relief applies only to the surplus not deducted under the relief for R&D. That is, the taxpayer will be able to take advantage of the tax relief only if he / she achieves the amount of the relief for research and development activities higher than the tax due in a given year.

The relief applies to advance payments for PIT collected on income for:

- business relationship, work, homework, cooperative employment relationship, social insurance cash benefit paid by the taxpayer;
- performance of services on the basis of a mandate contract or a specific specific contract;
- copyright.

The relief applies to people employed under an employment contract, civil law contracts or the transfer of copyright, who spend over 50% of their working time in a given month on research and development.

• Tax relief for the prototype

The prototype relief allows taxpayers (both SMEs and large entities) to deduct 30% of the costs (provided that no more than 10% of the amount of income derived from sources of income other than capital gains) of trial production of a new product and launch of a new product from the tax base. The discount applies only to the period from the first costs related to the technological start-up stage until the start of the production of a new product (i.e. until the preparation of documentation for obtaining certificates of permits enabling the sale of products).

The prototype relief, just like the R&D relief, has a strictly defined catalog of eligible costs: purchase price / production cost of brand new machines, adaptation to commissioning / improvement of a fixed asset, materials and raw materials, research, expertise (obtaining

certyfikatu/homologacji etc.), badanie cyklu życia produktu, koszty systemu weryfikacji technologii (ETV).

Ważne jest, aby uruchamiana produkcja próbna nowego produktu była wynikiem działalności badawczo-rozwojowej. Ulgę należy traktować, jako uzupełnienie Ulgi B+R o czynności związane z komercjalizacją rozwiązania stanowiącego wynik prac B+R. Z tego powodu Ulga na prototyp jest skierowana do przedsiębiorstw, którzy dokonują komercjalizacji nowych produktów opracowanych w ramach własnej działalności B+R, a więc podejmują czynności związane z produkcją próbną nowego produktu lub wprowadzeniem go na rynek.

Ulga na robotyzację

Ulga umożliwiająca podatnikom (zarówno MŚP jak i dużym podmiotom) odliczenie od podstawy opodatkowania 50% kosztów uzyskania przychodów poniesionych na działania związane z nabyciem robotów przemysłowych wraz z maszynami i urządzeniami peryferyjnymi oraz oprogramowaniem, które są niezbędne do jego obsługi w danym roku podatkowym.

Zgodnie z definicją ustawodawcy robotem przemysłowym jest automatycznie sterowana, programowalna, wielozadaniowa i stacjonarna lub mobilna maszyna, o co najmniej 3 stopniach swobody, posiadającą właściwości manipulacyjne bądź lokomocyjne dla zastosowań przemysłowych.

Kosztami kwalifikowanymi są koszty uzyskania przychodów poniesione na:

- Nabycie fabrycznie nowych robotów przemysłowych oraz maszyn i urządzeń peryferyjnych funkcjonalnie z nimi związanych, w tym zapewniających ergonomię i bezpieczeństwo pracy, służących do zarządzania, diagnozowania, monitorowania czy interakcji z człowiekiem
- Nabycie WNiP niezbędnych do poprawnego uruchomienia i używania robotów oraz maszyn i urządzeń
- Nabycie usług szkoleniowych związanych z wdrażanym robotem oraz urządzeniami i oprogramowaniem;
- Opłaty ustalone w umowie leasingu finansowego.

Ulga ma zastosowanie do kosztów uzyskania przychodów poniesionych na robotyzację w okresie od 01.01.2022 do 31.12.2026 r.

a certificate / approval etc.), testing product life cycle, technology verification system (ETV) costs.

It is important that the trial production of a new one product is launched as a result of research and development activities. The relief should be treated as a supplement to the R&D relief with activities related to the commercialization of the solution constituting the result of R&D works. For this reason, the Prototype Discount is aimed at enterprises that commercialize new products developed as part of their own R&D activities, and thus undertake activities related to trial production of a new product or launching it on the market.

Tax relief for robotization

Tax relief enabling taxpayers (both SMEs and large entities) to deduct from the tax base 50% of tax deductible costs incurred for activities related to the acquisition of industrial robots along with machines and peripheral devices and software that are necessary to operate them in a given tax year.

According to the definition of the legislator, an industrial robot is an automatically controlled, programmable, multitasking and stationary or mobile machine with at least 3 degrees of freedom, having manipulation or locomotion properties for industrial applications.

Eligible costs are tax deductible costs incurred for:

- Purchase of factory new industrial robots and machines and peripheral devices functionally related to them, including those ensuring ergonomics and safety at work, used for management, diagnosis, monitoring or interaction with humans
- Purchase of intangible assets necessary for the proper commissioning and use of robots, machines and devices
- Purchase of training services related to the implemented robot, devices and software;
- Fees specified in the finance lease agreement.

The relief applies to the cost of obtaining revenues for robotization in the period from 01/01/2022 to 31/12/2026.

• Ulga na ekspansję

Ulga na ekspansję daje możliwość podatnikom ponownego odliczenia od podstawy opodatkowania wydatków na ekspansję.

Ulga posiada ściśle określony katalog kosztów kwalifikowanych, tj. koszty uczestnictwa w targach, koszty działań promocyjno-informacyjnych, koszty dostosowania opakowań, koszty przygotowania dokumentacji (certyfikacja/rejestracja), koszty przygotowania dokumentacji niezbędnej do przystąpienia przetargu).

Warunkiem skorzystania z ulgi jest wzrost przychodów ze sprzedaży produktów, sprzedaż nowych produktów, jak również wzrost przychodu ze sprzedaży produktów nieoferowanych wcześniej na danym rynku zbytu (krajowy i zagraniczny) w ciągu 2 lat. Istotne jest, że ustawodawca określił limit przysługującego odliczenia w wysokości: 1 mln zł.

Praktyczne wskazówki dotyczące rozliczania projektów UE

Otrzymując wsparcie na realizację projektu, przedsiębiorcy często nie przywiązują wystarczającej uwagi do obowiązków związanych z rozliczeniem otrzymanych środków. Prawidłowe rozliczenie warunkuje nie tylko wypłatę dofinansowania, ale także wywiązanie się ze zobowiązań ciążących na beneficjencie, które wynikają m.in. z zawartej umowy o dofinansowanie oraz prawa wspólnotowego i krajowego. Po pierwsze, każdy beneficjent, który pozyskał wsparcie, powinien od początku prowadzić wyodrębnioną ewidencję księgową dla realizowanego projektu. Przedstawiane do wsparcia dokumenty księgowe powinny być odpowiednio opisane i zawierać potwierdzenie dokonania płatności. Wyodrębniona ewidencja księgowa powinna być prowadzona już po złożeniu wniosku o dofinansowanie, a nie dopiero w momencie uzyskania informacji o otrzymaniu dotacji czy od momentu podpisania umowy dofinansowanie. Warto również wyznaczyć w przedsiębiorstwie jedną osobę, która będzie się zajmować rozliczaniem projektu. Osoba taka powinna znać specyfikę projektu i być dobrze poinformowana o przebiegu jego realizacji.

Dobrym pomysłem jest również zebranie wszelkich procedur związanych z rozliczaniem w jednym dokumencie wewnętrznym beneficjenta, który będzie dostępny dla

• Relief for expansion

The expansion relief allows taxpayers to deduct expenses for expansion from the tax base again.

The relief has a strictly defined catalog of eligible costs, i.e. costs of participation in fairs, costs of promotional and informational activities, costs of packaging adaptation, costs of preparing documentation (certification / registration), costs of preparing documentation necessary to enter the tender).

The condition for taking advantage of the relief is an increase in revenues from the sale of products, sale of new products, as well as an increase in revenues from the sale of products not previously offered on a given market (domestic and foreign) within 2 years. It is important that the legislator has set the limit of the deduction in the amount of: PLN 1 million.

Practical guidelines for financial clearing of EU – funded projects

Beneficiaries of state aid often do not pay enough attention to obligations related to the settlement of the aid. The correct settlement of the aid determines not only the payment of the grant, but also the fulfillment of the obligations imposed by the grant agreement and EU and national regulations. Firstly, a beneficiary who has acquired funding should keep separate accounting records of all invoices and payments regarding the project. Invoices should be described in a proper way and have to include confirmation of payment. Separate accounts should be kept from the moment of submission of application. It is worth designating one person who will be responsible for settlement of the project. That person should be familiar with the singularities of the project and remain up to date with project progress.

It is also a good idea to collect all procedures related to the grant settlement in one internal document, available to all staff involved in the process. The above

wszystkich pracowników zaangażowanych w proces rozliczania. Pozwoli to na uniknięcie nieporozumień i niejasności w przypadku ewentualnej rotacji pracowników. Pod tym kątem warto rozważyć także przeprowadzenie szkolenia.

Kolejnym ważnym zagadnieniem jest obowiązek zachowania przejrzystości procedur udzielania zamówień. Zamówienia muszą być udzielane zgodnie z zasadą konkurencyjności. W związku z powyższym, beneficjent zobowiązany jest do publikowania zapytań ofertowych na stronie wskazanej przez ministra inwestycji i rozwoju. Jeżeli wartość zamówienia przekracza 209 tys. EUR, zapytanie ofertowe powinno zostać również opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Należy także pamiętać, że co do zasady zamówienia nie mogą być udzielane podmiotom powiązanym osobowo lub kapitałowo z beneficjentem.

W trakcie realizacji projektu może zaistnieć potrzeba zmiany umowy o dofinansowanie i jej załączników, w szczególności harmonogramu realizacji projektu oraz wielkości wydatków kwalifikowanych w poszczególnych kategoriach. W takim przypadku należy wystąpić do odpowiedniej instytucji z wnioskiem o dokonanie zmian w projekcie. Z naszej praktyki wynika, iż prawidłowo prowadzone negocjacje z instytucją pozwalają na wprowadzenie zmian, które pozwalają maksymalnie zbliżyć kształt dofinansowywanego projektu przedstawiony w umowie do rzeczywistości biznesowej. Bez takiej zbieżności późniejsze rozliczenie projektu z sukcesem, tj. otrzymanie dotacji w pełnej wysokości, może okazać się niemożliwe.

Kontrole związane z otrzymaniem dotacji z UE

Beneficjenci funduszy unijnych (oraz innych form pomocy publicznej), muszą zdawać sobie sprawę, iż mogą zostać poddani kontroli pod kątem prawidłowego wykorzystania przyznanego wsparcia finansowego. celem kontroli jest sprawdzenie, czy projekt jest realizowany zgodnie z umową o dofinansowanie i regulacjami dotyczącymi pomocy publicznej oraz czy dotacja jest wykorzystana zgodnie z przeznaczeniem. Zmieniające się i często niejasne regulacje prawne, niespójna praktyka kontrolerów oraz zaniedbania beneficjentów powodują powstawanie zastrzeżeń kontrolerów, co może

will help to avoid confusion and lack of clarity, even in the case of staff turnover. It is also useful to conduct a training for employees. Another important issue is the obligation of transparency in procurement procedures.

Contracts must be granted in accordance with the principle of competitiveness. consequently, the beneficiary is obliged to publish inquiries on the page indicated by the minister of Development. If the value of the contract exceeds EUR 209 000, an inquiry should also be published in the official Journal of the European Union.

It should be borne in mind, that as a general rule, contracts may not be granted to entities linked to the beneficiary (personally or financially).

It is very common, that an agreement or attachments require changes during the project implementation. In particular, these may impose changes in the timetable of the project and the amount of eligible costs in their respective categories. In such situations entrepreneur should not hesitate to send request to relevant institution to amend the financial agreement. our experience shows that properly conducted negotiations allow to shape the project in a line with business reality. Without this convergence the subsequent settlement of the project may turn to be impossible.

Audits related to received EU grants

All beneficiaries of state aid should be prepared for an audit of utilisation of such funds. The objective of the audit is to check whether the project is implemented in accordance with the financial agreement and state aid rules and whether the grant is used for its intended purpose. Changing and often unclear regulations, inconsistent practices of controlling officers and negligence of beneficiaries generate reservations of controlling officers which, in turn, may result in reimbursement of the grant. Audits may be carried out both, during the project implementation, as well as during its

skutkować koniecznością zwrotu dofinansowania. Kontrole mogą być przeprowadzane zarówno w trakcie realizacji projektu, jak również w okresie jego trwałości tj. w okresie 5 lat po zakończeniu jego realizacji (3 lat w przypadku MŚP). Do kontroli uprawnione są m.in. następujące podmioty:

- instytucje wdrażające (np. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju),
- instytucja zarządzająca (Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju),
- instytucja płatnicza (Ministerstwo Finansów),
- Urząd Kontroli Skarbowej, Najwyższa Izba Kontroli, Komisja Europejska.

Kontrola obejmuje m.in. sprawdzenie faktur, dokumentacji przetargowej, ofert itp. W trakcie kontroli przedsiębiorca powinien przygotować niezbędne dokumenty m.in. dokumentację aplikacyjną, umowę o dofinansowanie, dokumentację przetargową, oferty od kontrahentów, faktury zakupu itp. Podstawowe błędy popełniane przez beneficjentów dotyczą: niedostosowania systemu finansowo-księgowego i mechanizmów kontrolingu do wymagań pomocy publicznej, braku kompletnej dokumentacji związanej z realizacją projektu (np. faktur zakupu), braku informacji o uzyskaniu wsparcia ze środków UE (np. tablica pamiątkowa), niewywiązania się z celów i wskaźników realizacji projektu (np. liczby miejsc pracy) oraz rozpoczęcia projektu przed złożeniem wniosku. Te błędy w większości wynikają z braku wprowadzenia odpowiednich procedur w księgowości i kontrolingu na początku realizacji projektu, jak i z braku przeszkolenia pracowników mających wpływ na rozliczenie projektu (nie tylko pracowników z działu księgowości, ale również m.in. kontrolingu, zakupów, pionu technicznego, a nawet z działu marketingu). W przypadku wykrycia uchybień, najbardziej dolegliwą konsekwencją jest wypowiedzenie umowy o dofinansowanie skutkujące obowiązkiem zwrotu dotacji wraz z odsetkami liczonymi jak dla zaległości podatkowych, w skrajnych przypadkach zastosowane mogą być także konsekwencje karne.

sustainability period – 5 years after its completion (3 years for SMEs). Several institutions are entitled to perform the inspection, including:

- implementing authorities (e.g. Polish Agency for Enterprise Development, ministry of Development, National Centre for Research and Development),
- managing authorities (Ministry of Development),
- paying authority (Ministry of Finance),
- Tax Audit Office, the Supreme Chamber of Control, European Commission.

Within audits, controlling officers check invoices, tender documents, bids etc. During the audit the entrepreneur should prepare all the necessary documents including application documents, the financial agreement, tender documentation, bids, invoices, etc. Common mistakes made by entrepreneurs are as follows: accounting and controlling systems are not compliant with state aid requirements, project implementation documentation is incomplete (e. g. missing purchase invoices), lack of information about obtaining EU support (e.g. information board), non-fulfillment of project goals and ratios (e. g. number of jobs created) and start the project before submitting an application. Those errors mostly result from the lack of appropriate procedures in accounting and controlling at the beginning of the project and the lack of training of the staff responsible for project settlement (not only accounting staff but also people working in controlling, procurement, technical and marketing departments). In case breaches are detected, the most serious consequence is termination of the financial agreement, which means that the beneficiary must repay grant with interest. In extreme cases penal consequences may be used.



K P M G

jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu, doradztwa podatkowego, gospodarczego i prawnego. Firmy KPMG działają w 144 krajach zatrudniając ponad 236 000 partnerów i pracowników na całym świecie.

KPMG w Polsce świadczy usługi audytorskie i inne usługi poświadczające, usługi z zakresu doradztwa podatkowego, biznesowego, transakcyjnego, technologicznego, księgowego oraz rachunkowego, a stowarzyszona z KPMG w Polsce kancelaria prawna oferuje kompleksowe usługi prawne. KPMG doradza polskim i międzynarodowym firmom oraz instytucjom ze wszystkich sektorów gospodarki. W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia ponad 2000 osób w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Łodzi.

Firmy z sektora motoryzacyjnego wspiera dedykowany zespół doradców posiadających specjalistyczną, partą 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.

Więcej na stronie [kpmg.com/pl/motoryzacja](https://www.kpmg.com/pl/motoryzacja)

K P M G

KPMG is a global organization of independent professional services firms providing Audit, Tax, Advisory and Legal services. KPMG firms operate in 144 countries and territories with more than 236,000 partners and employees working in member firms around the world.

KPMG in Poland provides audit and other assurance services, tax, business, transaction, technology, accounting and bookkeeping advisory services, and the law firm affiliated with KPMG in Poland provides comprehensive legal services. We advise Polish and international companies and institutions from all sectors of the economy. KPMG in Poland was established in 1990. We employ over 2,000 employees 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. Find out more at home.kpmg/pl/en/home/industries/automotive



Polska Strefa Inwestycji – forma pomocy dla przedsiębiorców / prowadzenie działalności na terenie specjalnych stref ekonomicznych

Polish Investment Zone - a new form of help for entrepreneurs / business activity on the territory of special economic zones

Pomoc regionalna jest udzielana przedsiębiorcom, również z branży motoryzacyjnej, w formie zwolnień podatkowych. Wśród tych zwolnień największe znaczenie mają zwolnienie z podatku dochodowego oraz z podatku od nieruchomości.

Public aid is granted to entrepreneurs, including those operating within automotive industry, in the form of tax exemptions. The most important exemptions are the income tax exemption and property tax exemption.

Z dniem 10 maja 2018 roku uchwalona została ustawa o wspieraniu nowych inwestycji. Ustawa umożliwia skorzystanie ze zwolnienia z podatku dochodowego na obszarze całej Polski, przez firmy realizujące nowe inwestycje zarówno na terenach publicznych, jak i prywatnych. Jednocześnie dotychczasowe zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie SSE pozostają w mocy maksymalnie do końca 2026 roku.

Decyzje o wspieraniu nowych inwestycji

Głównym założeniem ustawy o wspieraniu nowych inwestycji są zwolnienia podatkowe, które udzielane są nie tylko w zależności od lokalizacji inwestycji, ale również od jej charakteru i jakości tworzonych miejsc pracy.

Na podstawie ustawy o wspieraniu nowych inwestycji, zwolnienie podatkowe jest wsparciem udzielanym na realizację nowych inwestycji, przez które rozumie się: inwestycję w rzeczowe aktywa trwałe lub wartości niematerialne i prawne związane z założeniem nowego przedsiębiorstwa;

- zwiększenie zdolności produkcyjnej istniejącego przedsiębiorstwa;
- dywersyfikację produkcji przedsiębiorstwa przez wprowadzenie produktów uprzednio nieprodukowanych w przedsiębiorstwie;
- zasadniczą zmianę dotyczącą procesu produkcyjnego istniejącego przedsiębiorstwa.

Podstawą udzielenia przedsiębiorcy pomocy publicznej jest otrzymanie decyzji o wsparciu. Decyzja ta wydawana jest w imieniu ministra właściwego ds. gospodarki (obecnie ministra Rozwoju), przez zarządzających Specjalnymi Strefami Ekonomicznymi na obszarach wskazanych w rozporządzeniu ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 28 sierpnia 2018 roku w sprawie ustalenia obszarów i przypisania ich zarządzającym.

Decyzja o wsparciu określa okres jej obowiązywania, przedmiot działalności gospodarczej oraz warunki, które przedsiębiorca jest obowiązany spełnić. Warunki te dotyczą:

- 1) zatrudnienia przez przedsiębiorcę w związku z nową inwestycją, przez określony czas, określonej liczby pracowników;

On the 10th of May 2018, the Act on supporting new investments was passed. The Act allows companies implementing new investments in both public and private areas to benefit from the income tax exemption throughout Poland. At the same time the existing permits for conducting business activity in the SEZ remain in force until the end of 2026 at the latest.

Decisions on support new investments

The main assumption of the Act on supporting new investments is tax exemptions, which will be granted not only depending on the location of the investment, but also on its nature and the quality of jobs created.

On the basis of the Act on supporting new investments, the tax exemption is a form of support granted for the implementation of new investments, which means an investment in tangible or intangible assets related to the establishment of a new business:

- increasing the production capacity of an existing enterprise;
- diversification of the enterprise production through introduction of products which previously were not produced in the enterprise;
- fundamental change concerning the production process of the existing enterprise.

The basis for providing the public assistance to the entrepreneur is the decision on support. This decision is issued on behalf of the minister in charge of the economy (currently minister of Development), by the managers of Special Economic zones in the areas specified in the Regulation of the minister of Enterprise and Technology of 28 August 2018 regarding the determination of areas and their assignment to administrators.

The decision on support determines the term of its validity, the subject of business activity and the conditions that the entrepreneur is obliged to meet. These conditions apply to:

- 1) the employment of a specified number of employees in relation to a new investment for a specific period of time;

- 2) poniesienia przez przedsiębiorcę w określonym terminie kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji;
- 3) terminu zakończenia realizacji nowej inwestycji, po upływie, którego koszty inwestycji poniesione przez przedsiębiorcę nie mogą być uznane, jako koszty kwalifikowane;
- 4) maksymalnej wysokości kosztów kwalifikowanych, jakie mogą być uwzględnione przy określeniu maksymalnej wysokości pomocy publicznej;
- 5) kryteriów jakościowych, do których spełnienia zobowiązał się przedsiębiorca;
- 6) terenu, na którym nowa inwestycja zostanie zrealizowana z uwzględnieniem danych ewidencyjnych nieruchomości.

Okres, na który wydawana jest decyzja o wsparciu zależy od intensywności pomocy publicznej dla danego obszaru. Czas na wykorzystanie pomocy publicznej jest taki sam dla wszystkich firm, bez względu na rodzaj prowadzonej działalności oraz wielkość podmiotu. Decyzję o wsparciu wydaje się na czas określony, nie krótszy niż 10 lat i nie dłuższy niż 15 lat. Okres zwolnienia liczony jest od dnia otrzymania decyzji o wsparciu i wynosi odpowiednio:

- 10 lat – w przypadku nowej inwestycji zlokalizowanej na terenie województwa dolnośląskiego, województwa wielkopolskiego lub w gminach należących do regionu warszawskiego stołecznego,
- 12 lat – w przypadku nowej inwestycji zlokalizowanej w regionie o maksymalnej intensywności pomocy publicznej wynoszącej 30% lub 40%,
- 15 lat – w przypadku nowej inwestycji zlokalizowanej w regionie o maksymalnej intensywności pomocy publicznej wynoszącej 50%.

W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2027 r. na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 2021 r. w sprawie ustalenia mapy pomocy regionalnej na lata 2022–2027 obowiązuje nowa mapa pomocy. Zgodnie z nową mapą pomocy maksymalna intensywność pomocy publicznej kształtuje się następująco:

- w województwach: lubelskim, podkarpackim, podlaskim, świętokrzyskim, warmińsko-mazurskim, podregionie siedleckim intensywność pomocy wynosi 50%,
- w województwach: kujawsko-pomorskim, lubuskim, łódzkim, małopolskim, opolskim, zachodniopomorskim, regionie mazowieckim regionalnym, z wyjątkiem podregionu siedleckiego intensywność pomocy wynosi 40%,

- 2) eligible costs incurred of a new investment by the economic entity within a specified period;
- 3) term of completion of a new investment, after which the investment costs incurred by the economic entity cannot be considered as eligible;
- 4) maximum amount of eligible costs which may be taken into account when determining the maximum amount of public aid;
- 5) qualitative criteria, which the entrepreneur has undertaken to meet;
- 6) the area in which the new investment will be implemented taking into account the real estate registration data.

The period for which a decision on support is issued depends on the intensity of public aid for a given area. The time for using state aid is the same for all companies, regardless of the type of business and the size of the entity. The decision on support is issued for a definite period, not shorter than 10 years and not longer than 15 years. The exemption period is counted from the date of receipt of the support decision and is respectively:

- 10 years – in the case of a new investment located in the Dolnośląskie Voivodship, Wielkopolskie Voivodship or in municipalities belonging to the Warsaw Capital Region,
- 12 years – for a new investment located in a region with a maximum public aid intensity of 30% or 40%,
- 15 years – for a new investment located in a region with a maximum public aid intensity of 50%.

In the period from 1 January 2022 to 31 December 2027, a new regional aid map is in force on the basis of the Decree of the Council of Ministers of 14 December 2021 on the determination of the regional aid map for the years 2022–2027. According to the new regional aid map, the maximum intensity of state aid is as follows:

- In the following voivodships: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, siedlce sub-region the aid intensity is 50%,
- In the following voivodships: kujawsko-pomorskie, lubuskie, łódzkie, małopolskie, opolskie, zachodniopomorskie, region mazowieckie, except for sub-region siedleckie the aid intensity is 40%,

- w województwie region warszawski stołeczny - obszary należące do gmin: Dąbrówka, Dobrze, Jadów, Kałuszyn, Kołbiel, Latowicz, Mrozy, Osieck, Serock, Siennica, Sobienie-Jeziory, Strachówka i Tłuszcz intensywność pomocy wynosi 35%,
- w województwie pomorskim i śląskim intensywność pomocy wynosi 30%,
- w województwie dolnośląskim, wielkopolskim z wyłączeniem obszarów należących do miast Poznania i Wrocławia oraz do podregionu poznańskiego, regionie warszawskim stołecznym - obszary należące do gmin: Baranów, Błonie, Góra Kalwaria, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Kampinos, Leoncin, Leszno, Nasielsk, Prażmów, Tarczyn, Zakroczym i Żabia Wola intensywność pomocy wynosi 25%,
- w mieście Wrocław i Poznań oraz podregionie poznańskim intensywność pomocy publicznej została ograniczona do 20% w latach 2022-2024, a następnie do 15% w latach 2025-2027.

Ponadto na podstawie decyzji Komisji Europejskiej z dnia 16 lutego 2022 r. zatwierdzona została wyższa intensywność regionalnej pomocy inwestycyjnej dla obszarów wybranych do objęcia wsparciem z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w ramach terytorialnego planu sprawiedliwej transformacji. Na obszarach wybranych do objęcia wsparciem z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w ramach terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji, przewiduje się zwiększenie maksymalnej intensywności pomocy regionalnej o dodatkowe 10 punktów procentowych w stosunku do maksymalnej obowiązującej intensywności.

Wysokość minimalnych wydatków inwestycyjnych lub dwuletnich kosztów pracy uzależniona jest od: stopy bezrobocia w powiecie właściwym dla miejsca realizacji nowej inwestycji (w porównaniu do przeciętnej stopy bezrobocia w kraju), wielkości przedsiębiorstwa (mikro, małe, średnie czy duże) oraz rodzaju inwestycji (przemysłowa, w sektorze usług nowoczesnych). Przedsiębiorca ubiegający się o wydanie decyzji o wsparciu w zależności od stopy bezrobocia w powiecie właściwym dla miejsca realizacji nowej inwestycji oraz wielkości przedsiębiorcy, musi spełnić jedno z poniższych kryteriów ilościowych przedstawionych na wykresie.

Inwestycje realizowane na terenie Warszawy oraz powiatów ościennych (tj. warszawski zachodni, legionowski,

- In the Warsaw Capital Region - areas in the municipalities of Dąbrówka, Dobrze, Jadów, Kałuszyn, Kołbiel, Latowicz, Mrozy, Osieck, Serock, Siennica, Sobienie-Jeziory, Strachówka and Tłuszcz the aid intensity is 35%,
- In the Pomorskie and Śląskie (Silesian) voivodeship, the aid intensity is 30%,
- In the Dolnośląskie (Lower Silesian) and Wielkopolskie (Greater Poland) voivodships, except for the areas belonging to the cities of Poznań and Wrocław and to the Poznań sub-region, and in the Warsaw region - areas belonging to the municipalities of Baranów, Błonie, Góra Kalwaria, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Kampinos, Leoncin, Leszno, Nasielsk, Prażmów, Tarczyn, Zakroczym and Żabia Wola, the aid intensity is 25%,
- In the cities of Wrocław and Poznań and the Poznań sub-region, the intensity of public aid has been limited to 20% in the years 2022-2024 and then to 15% in the years 2025-2027.

In addition, based on the European Commission's decision of 16 February 2022, a higher intensity of regional investment aid was approved for the areas selected for support from the Fair Transformation Fund under the territorial fair transformation plan. In the areas selected for support from the Fair Transformation Fund within the framework of territorial fair transformation plans, it is envisaged that the maximum regional aid intensity will be increased by an additional 10 percentage points over the maximum applicable intensity.

The amount of investment expenses or two-year labour costs depends on: the unemployment rate in the district where the new investment is realised (in comparison with the average unemployment rate in the country), the size of the enterprise (micro, small, medium or large) and the type of investment (industrial, in the modern services sector). An entrepreneur applying for a decision on support, depending on the unemployment rate in the district competent for the place of realisation of a new investment and the size of the entrepreneur, must fulfil one of the following quantitative criteria presented in the chart.

Investments realized in the area of Warsaw and neighbouring districts (i.e. warszawski zachodni, legionowski,

pruszkowski, nowodworski, grodziski, miński, wołomiński, piaseczyński i otwocki) nie są objęte możliwością skorzystania z regionalnej pomocy inwestycyjnej. Maksymalne poziomy intensywności zostały zwiększone o:

- 20 pkt proc. w przypadku mikro i małych przedsiębiorstw oraz
- 10 pkt proc. w przypadku średnich przedsiębiorstw.

Ponadto, jeżeli w dniu wydania decyzji o wsparciu teren, na którym ma być zlokalizowana nowa inwestycja, jest położony w granicach specjalnej strefy ekonomicznej decyzję o wsparciu nowej inwestycji wydaje się na okres 15 lat.

Przedsiębiorca ubiegający się o wydanie decyzji o wsparciu jest obowiązany spełnić szereg kryteriów jakościowych i ilościowych w zakresie nowej inwestycji określonych szczegółowo w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2022 roku w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji (dalej: „Rozporządzenie 2022”), która jednocześnie nie może dotyczyć przedmiotu działalności wyłączonego z możliwości uzyskania wsparcia na mocy Rozporządzenia 2022.

Kryteria ilościowe stanowią minimalne koszty inwestycji (wydatki inwestycyjne lub dwuletnie koszty pracy), których wysokość uzależniona jest od:

- stopy bezrobocia w powiecie właściwym dla miejsca realizacji nowej inwestycji (w porównaniu do przeciętnej stopy bezrobocia w kraju),
- wielkości przedsiębiorstwa (mikro, małe, średnie czy duże) oraz
- rodzaju inwestycji (przemysłowa, w sektorze usług nowoczesnych).

Przedsiębiorca ubiegający się o wydanie decyzji o wsparciu w zależności od stopy bezrobocia w powiecie właściwym dla miejsca realizacji nowej inwestycji oraz wielkości przedsiębiorcy, musi spełnić jedno z poniższych kryteriów ilościowych przedstawionych na wykresie.

W przypadku przedsiębiorców mikro, małych i średnich szczegółowe warunki, dotyczące nakładów inwestycyjnych, obniża się odpowiednio:

pruszkowski, nowodworski, grodziski, miński, wołomiński, piaseczyński and otwocki) are not covered by the possibility of benefiting from regional investment aid. The maximum intensity levels have been increased by:

- 20 percentage points for micro and small enterprises and
- 10 percentage points in the case of medium-sized enterprises.

In addition, if, on the date of issuing a decision on support, the area where the new investment is to be located is located within a special economic zone, the decision to support a new investment is issued for a period of 15 years.

An entrepreneur applying for a decision on support is obliged to meet a number of qualitative and quantitative criteria with regard to a new investment specified in detail in the Regulation of the Council of Ministers of 27 December 2022 on public aid granted to certain entrepreneurs for the implementation of new investments (hereinafter: “Regulation 2022”), which at the same time may not relate to a subject of activity excluded from the possibility of obtaining support under Regulation 2022.

The quantitative criteria are the minimum investment costs (investment expenditure or two-year labour costs), the amount of which depends on:

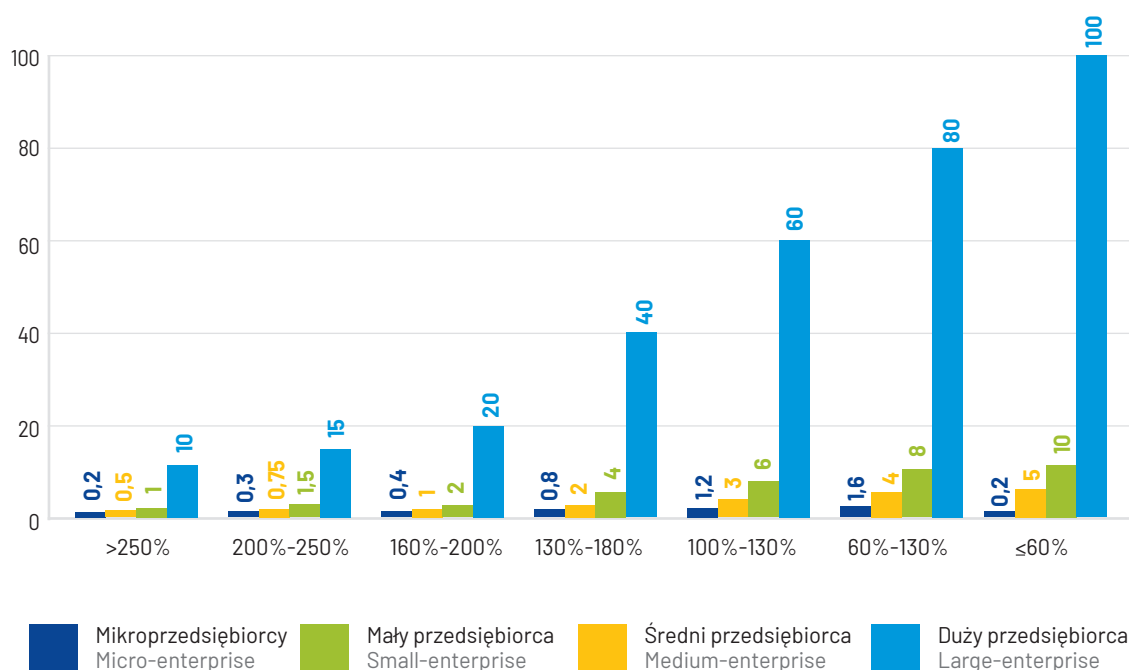
- the unemployment rate in the district where the new investment is realised (compared to the average unemployment rate in the country),
- the size of the company (micro, small, medium or large) and
- the type of investment (industrial, in the modern services sector).

An entrepreneur applying for a decision on support, depending on the unemployment rate in the district where the new investment is realised (compared to the average unemployment rate in the country) and the size of the entrepreneur, must fulfil one of the following quantitative criteria presented in the chart.

In the case of micro, small and medium-sized enterprises, detailed conditions regarding investment expenditures are reduced accordingly:

- dla mikro o 98% tj. min. wartość nakładów inwestycyjnych wyniesie nie mniej niż 200 tys. PLN do 2 mln PLN
- dla małych o 95% tj. min. wartość nakładów inwestycyjnych wyniesie nie mniej niż 500 tys. PLN do 5 mln PLN
- dla średnich o 90% tj. min. wartość nakładów inwestycyjnych wyniesie nie mniej niż 2 mln PLN do 20 mln PLN.
- for micro by 98%, i.e. the minimal value of investment outlays will be not less than 200,000. PLN to PLN 2 million
- for small ones by 95%, i.e. the minimal value of investment outlays will be not less than 500,000. PLN to 5 million PLN
- for medium-sized ones by 85%, i.e. the minimal value of investment outlays will be not less than 2 million PLN to 20 million PLN.

Minimalna wartość nakładów inwestycyjnych (w mln PLN) The minimal value of investment outlays (in million PLN)



Stopa bezrobocia w powiecie, w którym przeprowadzana jest nowa inwestycja a stopa bezrobocia w kraju
Unemployment rate in the district where new investment is conducted in comparison to general unemployment rate



Źródło: KPMG w Polsce
Source: KPMG in Poland

Ponadto, w przypadku realizacji nowej inwestycji z zakresu nowoczesnych usług dla biznesu warunki dotyczące nakładów inwestycyjnych, obniża się o 95%. Natomiast w przypadku prowadzenia nowej inwestycji na terenie miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (oraz w gminach z nimi sąsiadujących) minimalna wysokość nakładów inwestycyjnych została obniżona do poziomu 10 mln PLN.

In addition, in the case of a new investment in the field of high-tech services for the business, the conditions regarding investment expenditures are reduced by 95%. What is more, in the case of performing new investment within the cities losing their social economic functions (and neighboring municipalities) minimal investment outlays are decreased to the level of 10 million PLN.

W przypadku planowanej przez dużego i średniego przedsiębiorcę reinwestycji w istniejącym zakładzie - wymagane koszty kwalifikowane nowej inwestycji obniża się o 50%.

Fundamentalna zmiana została wprowadzona w zakresie wysokości wydatków inwestycyjnych, które będą mogły stanowić podstawę do ustalenia dostępnej puli pomocy publicznej, tj. wartości zwolnienia podatkowego. Mianowicie, w odróżnieniu od dotychczasowej możliwości kwalifikowania 130% zadeklarowanych minimalnych wydatków inwestycyjnych, obecnie wartość pomocy publicznej będzie każdorazowo ustalana na podstawie wydatków inwestycyjnych wskazanych bezpośrednio w decyzji o wsparciu w dniu jej wydania.

Natomiast kryteria jakościowe sprawdzają zgodność inwestycji ze średniookresową strategią rozwoju kraju w oparciu o tzw. kryteria oceny projektów inwestycyjnych. Na podstawie kryteriów jakościowych przedsiębiorca może uzyskać maksymalnie 12 pkt (w przypadku nowej inwestycji realizowanej w sektorze usług) lub 13 pkt (w przypadku nowych inwestycji realizowanych w sektorze przemysłowym), przy czym poziom minimalny, który należy osiągnąć, aby uzyskać decyzję o wsparciu wynosi od 4 do 6 pkt w zależności od lokalizacji inwestycji. Rozporządzenie z 2022 wymienia odrębne kryteria jakościowe dla działalności usługowej oraz działalności przemysłowej. Są to kryteria z zakresu:

- zrównoważonego rozwoju gospodarczego - m.in. zgodność z aktualną polityką rozwojową kraju w którym Polska może uzyskać przewagę konkurencyjną, działalność B+R, wykorzystanie potencjału zasobów ludzkich, tworzenie powiązań regionalnych, robotyzacja i automatyzacja procesów, zielona energia, wielkość przedsiębiorstwa według skali czy przynależność do Krajowego Klastra Kluczowego.
- zrównoważonego rozwoju społecznego - m.in. prowadzenie działalności gospodarczej o niskim negatywnym wpływie na środowisko, zlokalizowanie inwestycji na wskazanych terenach, wspieranie zdobywania wykształcenia/kwalifikacji zawodowych i współpracę ze szkołami branżowymi, podejmowanie działań w zakresie opieki nad pracownikiem oraz tworzenie wysokopłatnych miejsc pracy i oferowanie stabilnego zatrudnienia.

In the case of reinvestment in an existing plant planned by a large or medium-sized entrepreneur - the required eligible costs of the new investment are reduced by 50%.

A fundamental change has been introduced with regard to the amount of investment expenditures that can constitute the basis for determining the available pool of public aid, i.e. the value of the tax exemption. Namely, contrary to the previous possibility of qualifying 130% of the declared minimum investment expenditures, now the value of the state aid will be each time determined on the basis of investment expenditures indicated directly in the decision on support on the day of its issuance.

Whereas the qualitative criteria check the compliance of the investment with the country's medium-term development strategy based on the so-called investment project evaluation criteria. On the basis of the qualitative criteria, an entrepreneur can obtain a maximum of 12 points (in the case of a new investment implemented in the service sector) or 13 points (in the case of new investments implemented in the industrial sector), with the minimum level to be achieved in order to obtain a decision on support being between 4 and 6 points, depending on the location of the investment. The 2022 regulation lists separate quality criteria for service activities and industrial activities. These criteria are:

- sustainable economic development - e.g. compliance with the current development policy of a country in which Poland can gain a competitive advantage, R&D activity, utilization of human resources potential, creation of regional links, robotization and automation of processes, green energy, company size by scale or membership of a National Key Cluster.
- social sustainability - including running businesses with low negative environmental impact, locating investments in designated areas, supporting the acquisition of education/vocational qualifications and working with trade schools, taking measures to look after the employee and creating high-paying jobs and offering stable employment.

Wydatkami kwalifikującymi się do objęcia pomocą na nowe inwestycje są koszty inwestycji poniesione w okresie ważności decyzji o wsparciu, które stanowią:

- koszt związany z nabyciem gruntów lub prawa ich użytkowania wieczystego;
- cenę nabycia albo koszt wytworzenia we własnym zakresie środków trwałych, pod warunkiem zaliczenia ich, zgodnie z odrębnymi przepisami, do składników majątku podatnika i zaliczenia ich do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych;
- koszt rozbudowy lub modernizacji istniejących środków trwałych;
- cenę nabycia wartości niematerialnych i prawnych związanych z transferem technologii przez nabycie praw patentowych, licencji, know-how i nieopatentowanej wiedzy technicznej;
- koszt związany z najmem lub dzierżawą gruntów, budynków i budowli – pod warunkiem, że okres najmu lub dzierżawy trwa, co najmniej 5 lat, a w przypadku mikro przedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców – co najmniej 3 lata, licząc od przewidywanego terminu zakończenia nowej inwestycji;
- cenę nabycia aktywów innych niż grunty, budynki i budowle objęte najmem lub dzierżawą, w przypadku, gdy najem lub dzierżawa ma postać leasingu finansowego oraz obejmuje zobowiązanie do nabycia aktywów z dniem upływu okresu najmu lub dzierżawy.

Koszty kwalifikowane nowej inwestycji oraz wielkość pomocy są dyskontowane na dzień uzyskania decyzji o wsparciu. Do dyskontowania otrzymanej pomocy kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji stosuje się, określone dla Rzeczypospolitej Polskiej przez Komisję Europejską, stopy bazowe powiększone o 100 punktów procentowych obowiązujące w dniu wydania decyzji o wsparciu. Wobec tego dla poszczególnych miesięcy należy ustalić wskaźniki dyskontowe, za pomocą których dyskontowane będą wydatki z danego miesiąca oraz otrzymana w danym okresie pomoc tj. za pomocą których obliczana będzie wartość tych wydatków i pomocy na dzień uzyskania decyzji o wsparciu. Wzór obliczenia wskaźnika dyskontowego jest następujący:

$$PV = \sum_{i=1}^N F_i \times \frac{1}{\left(1 + \frac{m_i}{12} \times r_d\right)}$$

Expenses eligible for aid on a new investment are investment costs incurred during the period of validity of the support decision, which are:

- cost related to the purchase of land or the right to perpetual usufruct;
- purchase price or production cost of fixed assets on their own, under the condition of including them, in accordance with separate regulations, in the taxpayer's assets and including them in the register of fixed assets and intangible assets;
- the cost of expanding or modernizing existing fixed assets;
- purchase price of intangible assets related to the transfer of technology through the acquisition of patent rights, licenses, know-how and unpatented technical knowledge;
- cost related to renting or leasing land, buildings and structures – provided that the period of tenancy or lease lasts for at least 5 years, and in the case of micro entrepreneurs, small and medium-sized enterprises – at least 3 years, counting from the expected date of completion of the new investment;
- The purchase price of assets other than land, buildings and structures covered by a rental or lease, if the rental or lease is in the form of a financial lease and includes the obligation to purchase assets as of the day the lease or lease expires.

The eligible costs of the new investment and the amount of aid are discounted as of the date of obtaining the support decision. For purpose of discounting the aid received and eligible costs of the new investment, the base rates (determined for the Republic of Poland by the European commission) being in force on the date of the decision on support issuance, increased by 100 percentage points are applied. Therefore, for specific months, discount indicators should be set, by means of which the expenses from a given month and aid received in a given period will be discounted, i.e. by means of which the value of these expenses and aid will be calculated as of the day of obtaining the decision on support. The formula for calculating the discount indicator is as follows:

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

PV - zdyskontowaną wartość poniesionych kosztów, o których mowa w ust. 1, lub otrzymanej pomocy, na dzień wydania decyzji o wsparciu,

n - liczbę miesięcy ponoszenia kosztów, o których mowa w ust. 1, lub uzyskiwania ulg podatkowych,

i - kolejny miesięczny okres dyskontowania,

Fi - wartość poniesionych kosztów, o których mowa w ust. 1, z dnia ich poniesienia lub ulgi podatkowej z dnia jej uzyskania, stopę dyskonta wyrażoną w ułamku dziesiętnym, obowiązującą w dniu wydania decyzji o wsparciu,

mi - liczbę miesięcy, jaka upłynęła od dnia uzyskania decyzji o wsparciu do dnia poniesienia kosztów, o których mowa w ust. 1, lub do dnia uzyskania ulgi podatkowej.

Dniem poniesienia kosztu kwalifikowanego nowej inwestycji jest ostatni dzień miesiąca, w którym poniesiono koszt. Ponadto, zgodnie z prezentowanym przez organy podatkowe obecnie stanowiskiem ponoszone w ramach nowej inwestycji koszty będące ceną nabycia lub wytworzenia środków trwałych, aby mogły stanowić koszty kwalifikowane wpływające na kalkulację dostępnego limitu pomocy publicznej oprócz poniesienia w znaczeniu kasowym, muszą spełnić dodatkowy warunek, a mianowicie nabyte oraz wytworzone środki trwałe muszą zostać zaliczone do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych

Dniem uzyskania ulgi podatkowej jest natomiast dzień, w którym zgodnie z przepisami o podatku dochodowym upływa termin złożenia zeznania rocznego, z kolei dniem uzyskania decyzji o wsparciu jest ostatni dzień miesiąca, w którym wydano tę decyzję.

Rozporządzenie 2022 wprowadziło także zmianę w zakresie ustalania momentu, od którego inwestorzy są uprawnieni do korzystania ze zwolnienia dochodów w oparciu o decyzję o wsparciu. Dotychczas był to moment osiągnięcia pierwszego dochodu z działalności objętej decyzją o wsparciu. Od 1 stycznia 2023 r. wsparcie z tytułu kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji przysługuje przedsiębiorcy począwszy od miesiąca, w którym upłynął termin zakończenia inwestycji określony w decyzji o wsparciu. Zmiana przepisów w tym zakresie znacząco przesunęła zatem moment rozpoczęcia korzystania ze zwolnienia od opodatkowania.

where the individual symbols mean:

PV - the discounted value of the costs incurred, referred to in paragraph 1, or assistance received, on the day the decision on support was issued,

n - number of months of incurring costs referred to in paragraph 1, or obtaining tax breaks,

i - another monthly discounting period,

Fi - the value of the costs incurred as referred to in para. 1, on the day of their incurring or tax credit from the date of obtaining it,

rd - discount rate expressed in decimal, valid on the day the decision on support was issued,

mi - the number of months which have elapsed since the date of receiving the decision on support up to the day of incurring the costs referred to in para. 1, or until the date of obtaining a tax credit.

The date on which an eligible cost of a new investment is incurred is the last day of the month in which the cost is incurred. Moreover, in accordance with the position currently presented by tax authorities, costs incurred as part of a new investment, which are the purchase or production price of fixed assets, must, in order to constitute eligible costs influencing the calculation of the available public aid limit, apart from being incurred on a cash basis, fulfil an additional condition, namely, the purchased and produced fixed assets must be included in the register of fixed assets and intangible assets.

The day on which the tax relief is obtained is the day on which the deadline for filing the annual return expires in accordance with the provisions on income tax, while the day on which the support decision is obtained is the last day of the month in which the decision was issued.

The Regulation 2022 also introduced a change in the determination of the moment from which investors are entitled to benefit from the exemption of income based on the decision on support. Until now, this was the moment when the first income from the activity covered by the support decision was achieved. As of 1 January 2023, support for the eligible costs of a new investment is due to the entrepreneur starting from the month in which the deadline for completion of the investment specified in the support decision has expired. The amendment to the legislation in this regard therefore significantly shifts the

Warunkiem korzystania ze zwolnienia od podatku dochodowego z tytułu kosztów nowej inwestycji jest:

- utrzymanie własności składników majątku, z którymi były związane wydatki inwestycyjne – przez okres 5 lat od dnia wprowadzenia do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym, a w przypadku mikro, małych i średnich przedsiębiorców – przez okres 3 lat, przy czym nie wyklucza się wymiany przestarzałych instalacji lub sprzętu w związku z szybkim rozwojem technologicznym;
- utrzymanie inwestycji w regionie, w którym udzielono pomocy, przez okres nie krótszy niż 5 lat od momentu, gdy cała inwestycja zostanie zakończona, a w przypadku mikro, małych i średnich przedsiębiorców – przez okres nie krótszy niż 3 lata.

Natomiast w przypadku korzystania ze zwolnienia z tytułu zatrudnienia określonej liczby pracowników wymagane jest utrzymanie każdego miejsca pracy przez okres, co najmniej 5 lat – w przypadku dużych przedsiębiorców, a w przypadku mikro, małych i średnich przedsiębiorców – przez okres 3 lat licząc od dnia jego utworzenia.

W związku z pandemią COVID-19 wprowadzono szereg rozwiązań dla przedsiębiorców działających w SSE m.in.: nastąpiła zmiana definicji „nowej inwestycji” która to umożliwiła skorzystanie z pomocy publicznej w odniesieniu do inwestycji polegających na nabyciu aktywów należących do zakładu, który został zamknięty lub zostałby zamknięty, gdyby zakup nie nastąpił. Przy czym należy wskazać, że aktywa tego zakładu nabywane mogą być wyłącznie przez przedsiębiorcę niepowiązanego ze sprzedawcą oraz że zasada powyższa nie obejmuje nabycia akcji lub udziałów w spółce prowadzącej przedsiębiorstwo.

Wprowadzono również możliwość wydania decyzji o wsparciu na okres 15 lat, czyli najdłuższy możliwy okres trwania decyzji o wsparciu, gdy co najmniej 51% terenu inwestycji zlokalizowane jest na terenie objętym statusem specjalnej strefy ekonomicznej. Tego rodzaju modyfikacja przepisów pozwoliła na efektywne wykorzystanie niezagospodarowanych terenów pozostających w granicach specjalnych stref ekonomicznych, zwłaszcza w warunkach przejściowych trudności

moment of commencement of the tax exemption. The conditions for using the exemption from income tax for the costs of a new investment are:

- maintaining ownership of property components with which investment expenses were related – for a period of 5 years from the date of entry into the register of fixed assets and intangible assets, in the understanding of income tax regulations, and in the case of micro, small and medium enterprises – for a period of 3 years, it is not excluded to replace obsolete installations or equipment due to rapid technological development;
- maintaining the investment in the region in which the aid was granted, for a period of not less than 5 years from the moment when the entire investment is completed, and in the case of micro, small and medium-sized enterprises – for a period not shorter than 3 years.

On the other hand, in the case of using an exemption due to the employment of a certain number of employees, it is necessary to maintain each workplace for a period of at least 5 years – in the case of large enterprises, and in the case of micro, small and medium-sized enterprises – for a period of 3 years from the date of its creation.

In connection with the COVID-19 pandemic, a number of solutions were introduced for entrepreneurs operating in the SEZ, including: there was a change in the definition of „new investment,” which made it possible to take advantage of public aid for investments consisting in the acquisition of assets belonging to an establishment that has been closed or would have been closed had the purchase not taken place. At the same time, it should be pointed out that the assets of this establishment may be acquired only by an entrepreneur unrelated to the seller, and that the above rule does not cover the acquisition of shares in the company operating the enterprise.

The possibility of issuing a decision on support for a period of 15 years has been also introduced, i.e. the longest possible duration of a decision on support, when at least 51% of the investment area is located in the area covered by the status of a special economic zone. This type of modification of the regulations allowed for the effective use of undeveloped land remaining within special economic zones, especially in conditions of temporary economic difficulties caused by the COVID-19 epidemic,

gospodarczych spowodowanych epidemią COVID-19, w tym w szczególności mniejszym napływem inwestycji sektora prywatnego.

Jedną z istotniejszych zmian było umożliwienie zaliczenia jako kosztu kwalifikowanego nowej inwestycji, wydatków związanych z dwuletnimi kosztami pracy, najmem, dzierżawą, w tym w formie leasingu finansowego, także po terminie zakończenia inwestycji.

Wydane w 2020 r. objaśnienia Ministra Finansów odnoszące się do przepisów o wspieraniu nowych inwestycji zawierają interpretacje przepisów oceniane jako ograniczające prawo do korzystania ze zwolnienia podatkowego przez przedsiębiorców działających na podstawie decyzji o wsparciu.

Wskutek wydanych objaśnień, które stanowią efekt wydanej 25 października 2019 r. interpretacji ogólnej w sprawie sposobu ustalania dochodu zwolnionego z opodatkowania CIT i PIT na podstawie decyzji o wsparciu, zmieniło się podejście organów podatkowych zarówno do kwestii wyliczenia zwolnienia podatkowego jak i innych aspektów m.in. kosztów kwalifikowanych (kwestia wpływu na działalność produkcyjną przedsiębiorstwa) oraz definicji nowej inwestycji.

Jednym z istotnych aspektów działalności prowadzonej na podstawie decyzji o wsparciu jest definicja nowej inwestycji w aspekcie tzw. podejścia projektowego. Podejście to zakłada, że w ramach realizacji inwestycji typu brownfield (czyli takiej, która ma na celu rozbudowę lub zwiększenie możliwości produkcyjnych istniejącego już zakładu na terenie SSE), zwolnieniu zdaniem Ministra Finansów podlegał wyłącznie dochód wygenerowany z nowej inwestycji, bez prawa do uwzględnienia dochodu wygenerowanego z już istniejącego zakładu. Takie podejście ograniczało pulę dochodu, który może zostać zwolniony z opodatkowania, a dodatkowo generowało istotne trudności w prowadzeniu rozliczeń podatkowych przedsiębiorstw. Konieczne stało się bowiem fikcyjne podzielenie przedsiębiorstwa na część zwolnioną i opodatkowaną, z uwzględnieniem rodzajowo tej samej działalności gospodarczej.

Kwestia ta była przedmiotem orzeczenia Naczelnego Sądu Administracyjnego który potwierdził możliwość stosowania szerokiego zakresu zwolnienia w Polskiej

including in particular a smaller inflow of private sector investments.

One of the most important changes introduced was the option to include as eligible cost of a new investment, expenses related to two-year labor costs, rent, lease, including in the form of financial leasing, also after the investment completion date.

The explanations of the Minister of Finance issued in 2020 regarding the provisions on supporting new investments contain interpretations of regulations judged to be restrictive and limits the right to use the tax exemption by entrepreneurs operating on the basis of the decision on support.

As a result of the clarifications issued, which are the aftermath of the October 25, 2019 release. The general interpretation regarding the method of determining income exempt from CIT and PIT on the basis of a decision on support has changed the approach of the tax authorities both to the issue of calculating the tax exemption and other aspects such as eligible costs (their impact on the production activity of the enterprise) as well as the definition of the new investment.

One of the important aspects of activities carried out on the basis of support decisions is the definition of new investment in terms of the so-called project approach. This approach assumes that in the implementation of a brownfield investment (i.e. one that aims to expand or increase the production capacity of an already existing plant in an SEZ), only income generated from the new investment is according to the Ministry of Finance exempt, without the right to take into account income generated from the already existing plant. Such a concept not only limits the pool of income that can be exempted from taxation, but additionally generates significant complexity in the tax settlements of companies. This is because it becomes necessary to fictitiously divide the business into exempt and taxable parts, taking into account generically the same economic activity.

The Supreme Administrative Court has already ruled on this issue and confirmed the possibility of applying a wide scope of exemption in the Polish Investment

Strefie Inwestycji. Zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym przez Naczelnego Sąd Administracyjny podatnicy dokonujący inwestycji polegającej na zwiększeniu mocy produkcyjnej istniejącego zakładu mogą objąć zakresem zwolnienia całość dochodu. Innymi słowy, nie jest konieczne wyodrębnienie dochodu wyłącznie z nowej inwestycji, która była podstawą do wydania decyzji o wsparciu, ani też wykazywanie innych przesłanek do skorzystania z „szerokiego” zakresu zwolnienia (brak konieczności dowodzenia ścisłych związków jak wprowadzone w interpretacji ogólnej Ministra Finansów z października 2019 r.). Wydane przez Naczelnego Sąd Administracyjny orzeczenia dotyczą stanu prawnego obowiązującego do końca 2021 r. Począwszy od 1 stycznia 2022 r. zmiana legislacyjna w odniesieniu do ustawy o podatku dochodowym zawiera wprost konieczność ścisłego wyodrębnienia i o rozliczenia dochodu zwolnionego odrębnie w odniesieniu do nowego i już funkcjonującego projektu inwestycyjnego.

Zezwolenia na prowadzenie działalności w SSE

W wyniku uchwalenia ustawy o wspieraniu nowych inwestycji nie została jednocześnie wyeliminowana możliwość korzystania ze zwolnienia podatkowego z tytułu prowadzenia działalności na obszarze specjalnych stref ekonomicznych na podstawie posiadanego już zezwolenia do końca 2026 roku. Zgodnie z ustawą o wspieraniu nowych inwestycji zezwolenia strefowe, co do zasady, nie są już wydawane, a przepisy ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych będą mieć zastosowanie jedynie do przedsiębiorców posiadających zezwolenia strefowe.

Zgodnie z informacją o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych (stan na 31 grudnia 2021 r.) największy udział w skumulowanej wartości inwestycji mieli przedsiębiorcy z branży motoryzacyjnej. Kolejne miejsca zajęli producenci wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych, wyrobów metalowych oraz branża spożywcza (źródło: Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2021 r., druk nr 2307 Druk nr 2307 - Sejm Rzeczypospolitej Polskiej).

Zone. In accordance with the position presented by the Supreme Administrative Court, taxpayers making an investment consisting in increasing the production capacity of an existing plant may include the entire income within the scope of the exemption. In other words, it is not necessary to isolate the income exclusively from the new investment that was the basis for the support decision, nor to demonstrate other prerequisites to benefit from the 'wide' scope of the exemption (no need to prove close links as introduced in the general interpretation of the Ministry of Finance of October 2019). The rulings issued by the Supreme Administrative Court relate to the legal state in force until the end of 2021. Starting January 1, 2022, the legislative change to the income tax laws explicitly includes the need to strictly separate and account for exempt income separately for new and existing investment project.

Permits on business activity within SEZ

As a result of the enactment of the act on supporting new investments, the possibility of using the tax exemption for operating in the area of special economic zones on the basis of the already held permit by the end of 2026 has not been eliminated. Pursuant to the Act on supporting new investments, zone permits, as a rule, are no longer issued, and the provisions of the Act on Special Economic Zones will apply only to entrepreneurs with zone permits.

According to the information on the implementation of the Special Economic Zones Act (Status as at 31 December 2021), the largest share of the cumulative value of investments was accounted for by entrepreneurs from the automotive industry. This was followed by manufacturers of rubber and plastic products and metal products and food industry (source: Information on the implementation of the Law on Special Economic Zones. Status as of December 31, 2021, print no. 2307 Druk nr 2307 - Sejm Rzeczypospolitej Polskiej).

Wśród piętnastu największych przedsiębiorców prowadzących działalność na terytorium SSE, 3 inwestorów reprezentuje branżę motoryzacyjną. Najwięksi inwestorzy to spółki z kapitałem zagranicznym m.in. z Niemiec, Belgii, Holandii i Luksemburga. Biorąc pod uwagę kraj pochodzenia kapitału zagranicznego największy udział w wartości inwestycji ogółem mieli przedsiębiorcy z kapitałem niemieckim (źródło: Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2021 r., druk nr 2307 Druk nr 2307 - Sejm Rzeczypospolitej Polskiej).

Podsumowanie

Zwolnienie z podatku dochodowego to instrument cieszący się niezmiernie zainteresowaniem przedsiębiorców, oferowany także w krajach, z którymi Polska konkuruje o nowe projekty inwestycyjne. Zmniejszenie obciążeń podatkowych stanowi wyraźną zachętę dla rozpoczęcia nowych projektów inwestycyjnych lub poszerzenia dotychczasowej działalności gospodarczej.

SSE przez ponad 20 lat z sukcesem wypełniały swoje zadania. Odbudowywały przemysł w regionach dotkniętych problemami gospodarczymi, m.in. wysoką stopą bezrobocia, a czasami wręcz kompletną likwidacją całych branż przemysłu. W roku 2018 strefy przeszły gruntowną rewolucję. Zmiany w prawie spowodowały, że przedsiębiorcy otrzymali możliwość skorzystania ze wsparcia w formie zwolnienia z podatku dochodowego na obszarze całego kraju. Dzięki temu wykorzystany może zostać potencjał całego kraju, a nie tylko wybrane obszary. Nowy model wsparcia inwestycji był odpowiedzią na potrzeby zrównoważonego rozwoju całej Polski określone w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

Wejście w życie regulacji dotyczących Polskiej Strefy Inwestycji spowodowało zauważalny wzrost zainteresowania wsparciem nowych inwestycji. Należy jednak wskazać, że ustawa o wspieraniu nowych inwestycji nakłada na inwestorów obowiązek spełnienia szerszego niż w przypadku ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych zakresu wymogów oprócz konieczności zainwestowania określonej kwoty środków finansowych, przedsiębiorca musi spełnić również szereg kryteriów jakościowych.

Among the fifteen largest entrepreneurs operating in the SEZ, 3 investors represent the automotive sector. The largest investors are companies with foreign capital from, among others, Germany, Belgium, the Netherlands and Luxembourg. Considering the country of origin of the foreign capital, entrepreneurs with German capital had the largest share in the total investment value (source: Information on the implementation of the Law on Special Economic Zones. Status as of December 31, 2021, print no. 2307 Druk nr 2307 - Sejm Rzeczypospolitej Polskiej).

Summary

The income tax exemption is an instrument that has been of constant interest to entrepreneurs, also offered in countries with which Poland competes for new investment projects. Reducing the tax burden is a clear incentive to start new investment projects or expand the existing business.

SEZs have been successfully fulfilling their tasks for over 20 years. They rebuilt industry in regions affected by economic problems, including high unemployment rate and sometimes complete liquidation of entire industries. However, the year 2018 proved to be a breakthrough and full of challenges for the SEZs. The changes in the law meant that entrepreneurs were given the opportunity to benefit from the support in the form of exemption from income tax throughout the entire country. Because of this, the potential of the whole country will be used, not just selected areas. The new investment support model was a response to the needs of sustainable development throughout Poland as defined in the Strategy for Responsible Development.

The entry into force of regulations regarding the Polish Investment Zone resulted in a noticeable increase in interest in supporting new investments. It should be noted, however, that the Act on supporting new investments imposes on investors an obligation to meet a wider scope of requirements than in the case of the SEZ Act. moreover, beside the need to invest a specific amount of financial resources, the entrepreneur must also meet a number of qualitative criteria.

O zainteresowaniu przedsiębiorców tą formą wsparcia świadczyć mogą statystyki w zakresie wydawania decyzji o wsparciu. Od początku funkcjonowania Polskiej Strefy inwestycji (od września 2018 r.) do końca 2022 r. wydano 1.967 decyzji inwestycyjnych, o deklarowanej wartości 98,5 mld (źródło: <https://www.biznes.gov.pl/pl/efekty>, dostęp: 12.06.2023 r.).

W 2022 r. strefy wydały 446 decyzji o wsparciu. Wartość zadeklarowanych nakładów, to blisko 25 mld PLN (źródło: <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/polska-strefa-inwestycji-w-2022-roku-inwestycje-na-25-mld-zl>, dostęp: 12.06.2023 r.).

Pod względem liczby projektów kolejny raz najlepszy wynik osiągnęła Pomorska SSE, która wydała 78 decyzji. Tuż za nią plasuje się Katowicka SSE (74 decyzje) i Łódzka SSE (70 decyzji) (źródło: <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/polska-strefa-inwestycji-w-2022-roku-inwestycje-na-25-mld-zl>, dostęp: 12.06.2023 r.).

W liczbie realizowanych projektów na terenie Polskiej Strefy Inwestycji widoczny jest także udział polskiego sektora MŚP. W 2020 r. wzrósł on do 65 proc., w 2021 r. osiągnął poziom 60 proc., a w 2022 r. - 56 proc. Deklarowana wartość inwestycji, za które odpowiadają mikro, małe i średnie firmy, wyniósł odpowiednio 17 proc. w całym 2020 r., 14 proc. w 2021 r. i 12% w 2022 r. (źródło: <https://www.biznes.gov.pl/pl/efekty>, dostęp: 12.06.2023 r.).

Według rankingu Global Free Zones of the Year Award 2022 prowadzonego przez brytyjskie FDI Intelligence Katowicka SSE zajęła 3 miejsce, a 7 i 8 pozycję w rankingu najlepszych stref w 2021 r. o wymiarze globalnym zajęły kolejno Pomorska SSE i Łódzka SSE. Katowicka SSE została uznana za najlepszą Specjalną Strefę Ekonomiczną w Europie (źródło: <https://www.fdiintelligence.com/content/rankings-and-awards/global-free-zones-of-the-year-2022-81527>; dostęp: 07.06.2023 r.).

Sam proces ubiegania się o decyzję o wsparciu należy ocenić generalnie jako przyjazny dla przedsiębiorcy, choć wymaga przygotowania dokumentacji w sposób bardzo przemyślany i precyzyjny, by sam proces przebiegł sprawnie, a treść wydanej decyzji odzwierciedlała intencje i potrzeby przedsiębiorcy.

The interest of entrepreneurs in this form of support can be evidenced by statistics on the issuing of support decisions. From the beginning of the Polish Investment Zone (from September 2018) until the end of 2022, 1,967 investment decisions were issued, with a declared value of 98.5 billion (source: <https://www.biznes.gov.pl/pl/efekty>, access June 12, 2023). In 2022, the zones issued 446 decisions of support. The value of the declared outlays was nearly PLN 25 billion (source: <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/polska-strefa-inwestycji-w-2022-roku-inwestycje-na-25-mld-zl>, accessed June 12, 2023).

In terms of the number of projects, the Pomeranian SEZ once again achieved the best result, having issued 78 decisions. It is closely followed by the Katowice SEZ (74 decisions) and the Łódź SEZ (70 decisions) (source: <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/polska-strefa-inwestycji-w-2022-roku-inwestycje-na-25-mld-zl>, accessed June 12, 2023).

The share of the Polish SME sector is also evident in the number of projects carried out in the Polish Investment Zone. It increased to 65 percent in 2020, reached 60 percent in 2021, and in 2022. - 56 percent. The declared value of investments, for which micro, small and medium-sized companies are responsible, was 17 percent throughout 2020, 14 percent in 2021 and 12 percent in 2022, respectively (source: <https://www.biznes.gov.pl/pl/efekty>, access June 12, 2023).

According to the Global Free Zones of the Year Award 2022 ranking conducted by the British FDI Intelligence, the Katowice SEZ was ranked 3rd, and 7th and 8th in the ranking of the best zones in 2021 on a global scale were the Pomeranian SEZ and the Łódź SEZ, respectively. The Katowice SEZ was recognized as the best Special Economic Zone in Europe (source: <https://www.fdiintelligence.com/content/rankings-and-awards/global-free-zones-of-the-year-2022-81527>; accessed 07/06/2023).

The very process of applying for the decision on support should be assessed as entrepreneur-friendly, although it requires preparing documentation in a very well-thought-out and precise way so that the process itself runs smoothly and the content of the issued decision reflects the entrepreneur's intentions and needs.

Polska Strefa Inwestycji stanowi warty rozważenia instrument aktywowania działalności inwestycyjnej. Umożliwienie dokonywania inwestycji na terytorium całego kraju zachęciło przedsiębiorców do dokonywania nowych inwestycji w obrębie istniejących zakładów, a zmniejszenie formalizmu w procesie ubiegania się o decyzję o wsparciu przyspieszyło możliwość skorzystania z pomocy.

The Polish Investment Zone is a worthwhile instrument for activating investment activity. Allowing investments to be made throughout the country has encouraged entrepreneurs to make new investments within existing establishments, and the reduction of formalism in the process of applying for a support decision has accelerated the possibility of taking advantage of the aid.



www.kpmg.pl

K P M G

jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu, doradztwa podatkowego, gospodarczego i prawnego. Firmy KPMG działają w 144 krajach zatrudniając ponad 236 000 partnerów i pracowników na całym świecie.

KPMG w Polsce świadczy usługi audytorskie i inne usługi poświadczające, usługi z zakresu doradztwa podatkowego, biznesowego, transakcyjnego, technologicznego, księgowego oraz rachunkowego, a stowarzyszona z KPMG w Polsce kancelaria prawna oferuje kompleksowe usługi prawne. KPMG doradza polskim i międzynarodowym firmom oraz instytucjom ze wszystkich sektorów gospodarki. W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia ponad 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. Więcej na stronie kpmg.com/pl/motoryzacja

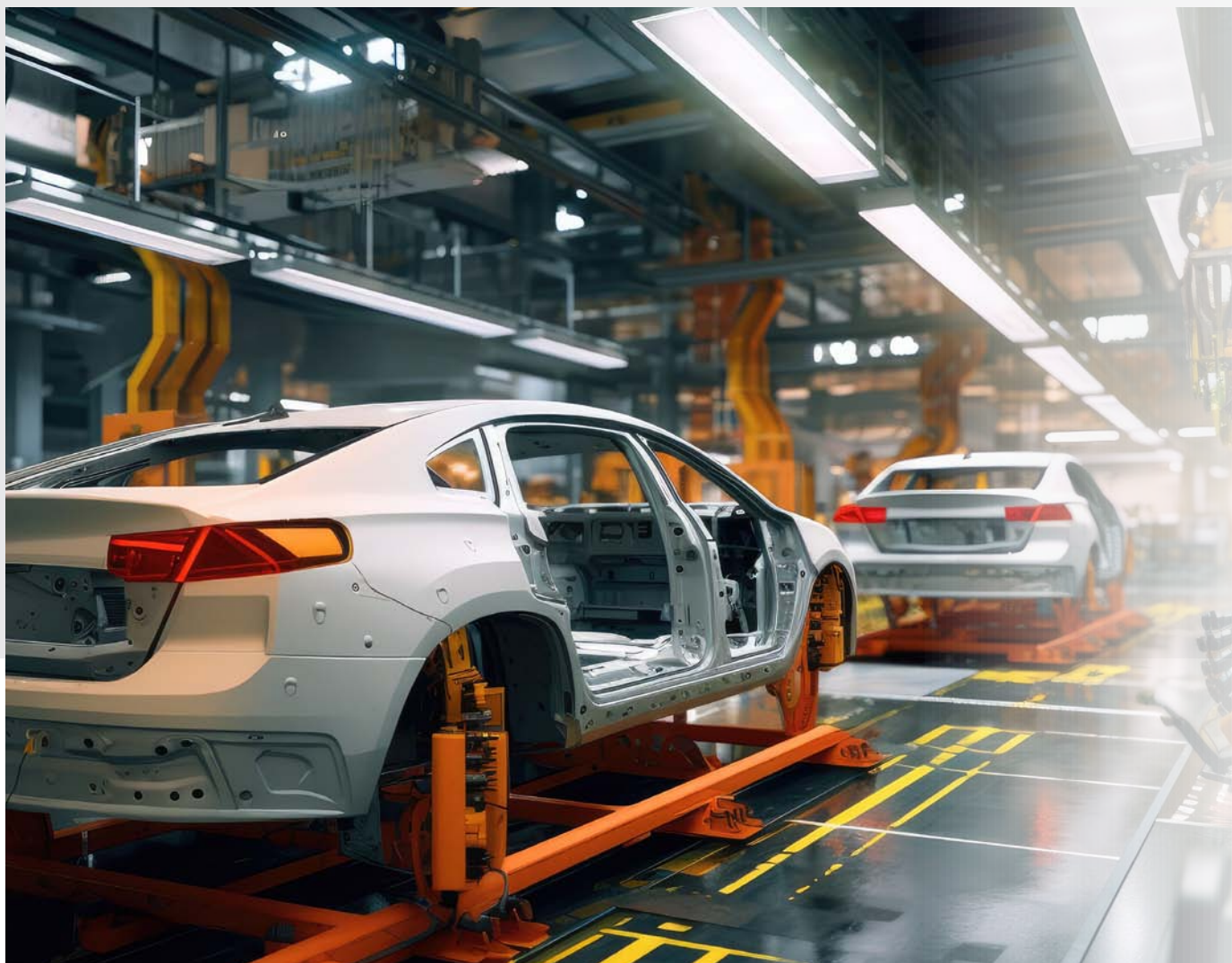
K P M G

KPMG is a global organization of independent professional services firms providing Audit, Tax, Advisory and Legal services. KPMG firms operate in 144 countries and territories with more than 236,000 partners and employees working in member firms around the world.

KPMG in Poland provides audit and other assurance services, tax, business, transaction, technology, accounting and bookkeeping advisory services, and the law firm affiliated with KPMG in Poland provides comprehensive legal services. We advise Polish and international companies and institutions from all sectors of the economy. KPMG in Poland was established in 1990. We employ over 2,000 employees 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. Find out more at home.kpmg/pl/en/home/industries/automotive

Gospodarka Economy



05



Polska gospodarka Polish economy

W okresie ostatnich kilkunastu lat Polska przyciągnęła znaczące inwestycje zagraniczne w przemyśle motoryzacyjnym, stając się jednym z największych producentów części i podzespołów motoryzacyjnych w Europie Środkowo-Wschodniej. Motoryzacja stała się kluczowym sektorem polskiej gospodarki, z wysokim udziałem w zatrudnieniu, produkcji przemysłowej, nakładach inwestycyjnych, czy eksporcie. Mimo wysokiej inflacji i niepewnej sytuacji geopolitycznej, Polska utrzymuje wysokie tempo wzrostu gospodarczego, co pozwala na utrzymanie pozycji największego w regionie rynku samochodów.

Gospodarka w czasach niepewności

Po recesji odnotowanej w 2020 roku w czasie pandemii, gospodarkę Polski udało się nakierować ku odbudowie, co potwierdził jej wzrost na poziomie 5,9% w 2021 roku. W 2022 roku przyszedł czas kolejnego szoku w postaci inwazji Rosji na Ukrainę. Gospodarka Polski okazała

In recent years Poland has attracted a substantial amount of foreign investment in the automotive manufacturing sector, becoming one of the major manufacturers of cars, car parts and components in Central and Eastern Europe. The automotive manufacturing has evolved into one of the key industries in Poland in terms of employment, production value, capital expenditures as well as share in exports. Despite high inflation and an uncertain geopolitical situation, Poland maintains a high rate of economic growth, and the position of region's largest automotive market in terms of sales and services.

Uncertain times

After the recession in 2020 during the pandemic, the Polish economy managed to steer towards recovery, which was confirmed by its growth of 5.9% in 2021. In 2022, the time has come for another shock - Russia's invasion of Ukraine. The Polish economy turned out

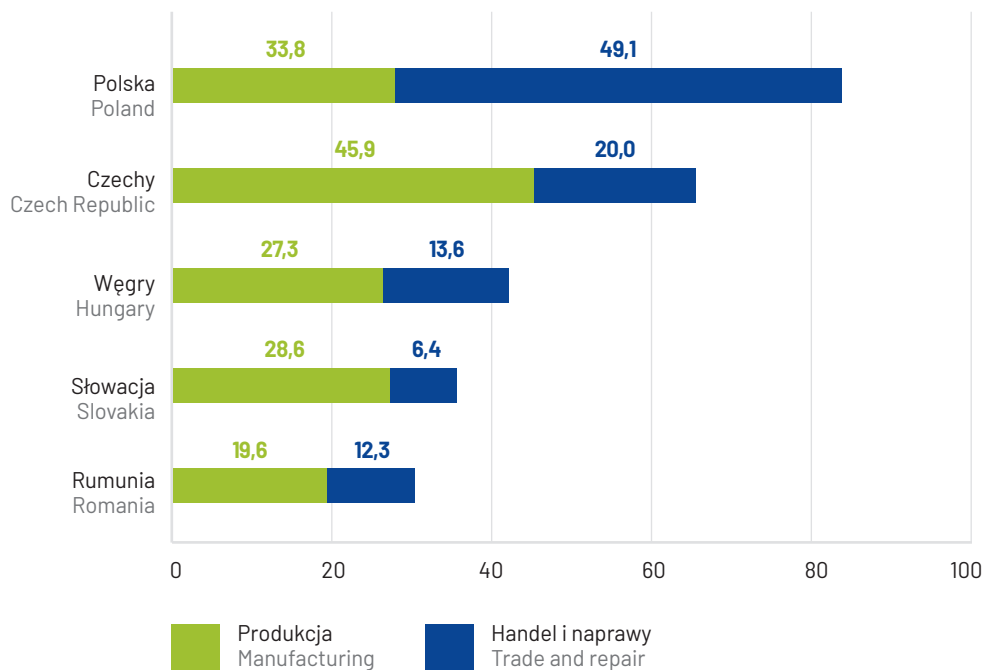
się stosunkowo odporna na turbulencje związane z trudną sytuacją geopolityczną dzięki swojej rozbudowanej i zróżnicowanej strukturze oraz dość ciepłej zimie 2022/2023. Niemniej jednak w 2022 r. odnotowano spowolnienie: pomiędzy I a IV kwartałem nastąpił spadek PKB o 3,7% w ujęciu wyrównanym sezonowo, do czego w dużym stopniu przyczyniła się zapaść popytu konsumpcyjnego. Ostatecznie PKB wzrósł o 5,1% r/r w 2022 r. W Unii Europejskiej i krajach strefy euro wzrost był niższy – w obu przypadkach na poziomie 3,5%.

Atutami polskiego rynku samochodów są z pewnością duże moce produkcyjne zaspokajające zarówno popyt krajowy, jak i zewnętrzny. W kraju istnieje duży popyt na marki masowe, przy rosnącym popycie na marki luksusowe. Zacieśnienie relacji UE-Polska w wyniku konfliktu w Ukrainie stanowi pozytywny czynnik dla wsparcia inwestycyjnego i politycznego UE dla przemysłu w Polsce. Pandemii towarzyszyło przerwanie łańcuchów dostaw, w tym najbardziej dotkliwy dla branży motoryzacyjnej

to be relatively resistant to turbulence related to the difficult geopolitical situation thanks to its extensive and diversified structure and the rather warm winter of 2022/2023. Nevertheless, there was a slowdown in 2022: between Q1 and Q4 there was a seasonally adjusted decline of 3.7% in GDP, which was largely driven by the collapse in consumer demand. Ultimately, GDP increased by 5.1% y/y in 2022. In the European Union and the euro area countries, the growth was lower – in both cases at 3.5%.

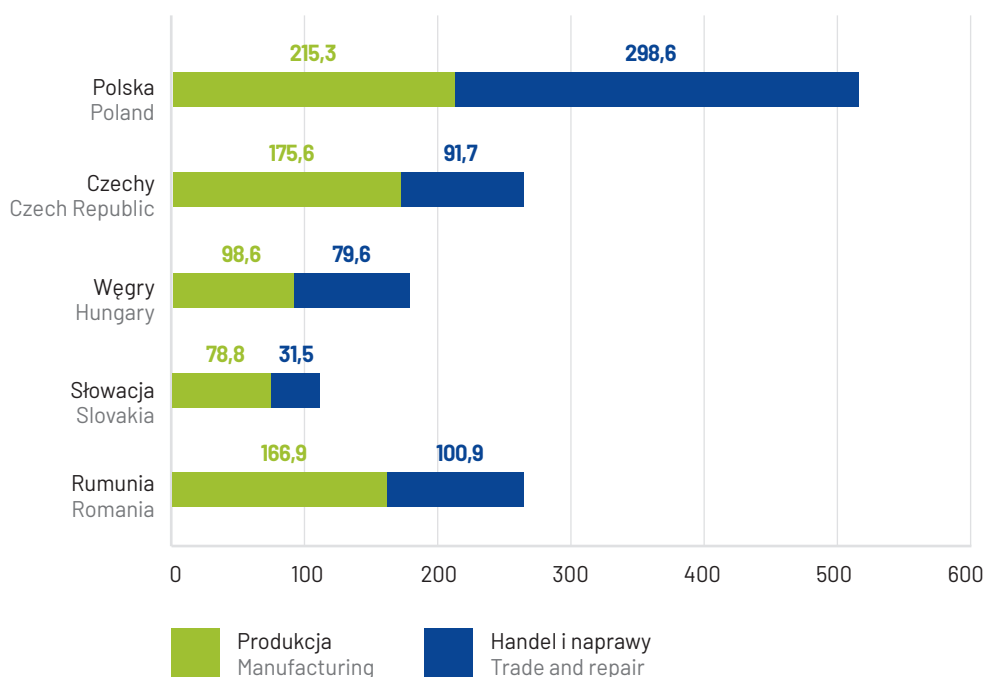
The strengths of the Polish car market are certainly large production capacities that meet both domestic and external demand. There is a strong demand for mass brands in the country, with a growing demand for luxury brands. The tightening of EU-Poland relations as a result of the conflict in Ukraine is a positive factor for the EU's investment and political support for industry in Poland. The pandemic was accompanied by interruptions in supply chains, including the semiconductor

Przychody firm motoryzacyjnych w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w 2020 roku [mld EURO] Turnover of automotive companies in selected Central and Eastern European countries in 2020 [EUR billion]



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat. Dane obejmują pełną populację przedsiębiorstw
Source: KPMG in Poland based on Eurostat data. Data cover complete statistical population

Pracujący w firmach motoryzacyjnych w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w 2020 roku [000 osób]
The employed in automotive companies in selected Central and Eastern European countries in 2020 [000 people]



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat i GUS. Dane obejmują pełną populację przedsiębiorstw
Source: KPMG in Poland based on Eurostat and GUS data. Data cover complete statistical population

kryzys dostępności półprzewodników. Globalny niedobór chipów półprzewodnikowych nadal utrudnia działalność producentów na całym świecie. W badaniu KPMG i PZPM przeprowadzonym na początku 2022 roku 84% menedżerów branży motoryzacyjnej w Polsce wskazało, że problemy z dostępnością półprzewodników przełożyły się na spadek wolumenu sprzedaży ich firm i wzrost kosztów działalności w 45% przypadków. Dane GUS pokazują, że przemysł motoryzacyjny w Polsce ograniczały w ostatnich latach wydatki na inwestycje, ale sytuacja ta poprawia się. Wartość tych nakładów wśród firm z branży spadła w 2020 roku o 18% r/r, w 2021 roku o kolejne 2,6% r/r, jednak w 2022 roku wzrosła o 2,7%.

Do problemów sektora motoryzacyjnego i całej gospodarki oprócz inwazji Rosji na Ukrainę i wprowadzonych w jej następstwie sankcji, w tym dotyczących handlu pojazdami, należy zaliczyć inne czynniki. Polska będąc

availability crisis that was the most severe for the automotive industry. The global shortage of semiconductor chips continues to hamper the operations of manufacturers around the world. In a survey conducted by KPMG and PZPM at the beginning of 2022, 84% of the automotive industry managers in Poland indicated that problems with the availability of semiconductors translated into a decrease in the volume of sales of their companies and an increase in operating costs in 45% of cases. Data from the Central Statistical Office show that the automotive industry in Poland has been reducing investment spending in recent years, but the situation is improving. The value of these expenditures among companies from the industry decreased in 2020 by 18% y/y, in 2021 by another 2.6% y/y, but in 2022 it increased by 2.7%.

The problems for the automotive sector and the economy as a whole, apart from Russia's invasion of Ukraine and the sanctions introduced in its wake, including those relating to vehicle trade, include other factors.

ośrodkiem produkcyjnym, z którego ponad 90% produkcji pojazdów trafia na eksport, narażona jest na wahania kursów walut oraz popyt zewnętrzny. Rynek pojazdów używanych pozostaje dominującym osłabiając potencjał rynku nowych pojazdów. W 2022 roku w górę poszybowały ceny energii, które nie tylko rodzą większe koszty produkcji, ale także dodatkowo napędzają inflację, której poziom w 2022 roku osiągnął według danych Eurostat 13,2% (W UE 9,2%).

Polska branża motoryzacyjna na tle Europy Środkowo-Wschodniej

Biorąc pod uwagę zarówno produkcję pojazdów samochodowych, części i akcesoriów motoryzacyjnych, jak i handel oraz usługi związane z motoryzacją, polska branża motoryzacyjna jest największą w Europie Środkowo-Wschodniej. Polski rynek motoryzacyjny umacnia bliskość głównych rynków UE, w tym Niemiec, Czech i szybko rozwijających się rynków Europy Środkowo-Wschodniej.

W 2020 roku producenci branży motoryzacyjnej w Polsce osiągnęli przychody w wysokości 33,8 mld euro, czyli o 16,3% mniejsze, niż rok wcześniej. Spadek był głębszy, niż w pozostałych krajach regionu. Przychody firm zajmujących się handlem pojazdami samochodowymi, częściami i akcesoriami oraz naprawami związanymi z motoryzacją wyniosły natomiast 49,1 mld euro, po spadku o 9,4% r/r, nieco łagodniejszym, niż w pozostałych krajach Grupy Wyszehradzkiej. Łącznie, branża motoryzacyjna wygenerowała w Polsce 82,9 mld euro przychodów w 2020 roku (-12,3% r/r).

Zgodnie z danymi Eurostat, w obu obszarach branży motoryzacyjnej w 2020 roku pracowało w sumie 513,9 tys. osób, czyli o 2,8% mniej, niż w roku poprzedzającym wybuch pandemii. Liczba pracujących w handlu i usługach związanych z motoryzacją spadła w tym czasie o prawie 5,8 tys., a w segmencie produkcyjnym o 9,2 tys.

Powyższe dane obrazujące wyniki przedsiębiorstw (i dalsze, chyba, że zaznaczono inaczej) obejmują ściśle pojętą motoryzację. W przypadku przemysłu motoryzacyjnego nie zawierają więc m.in. firm produkujących opony, szyby, akumulatory oraz części dostawców II i III rzędu, klasyfikowanych w innych sektorach przemysłu.

Poland, being a manufacturing center from which over 90% of vehicle production is exported, is exposed to exchange rate fluctuations and external demand. The used vehicle market remains dominant, weakening the potential of the new vehicle market. In 2022, energy prices soared, which not only generate higher production costs, but also additionally drive inflation, the level of which in 2022 reached 13.2% according to Eurostat data (9.2% in the EU).

The automotive industry in Poland versus Central and Eastern Europe

Taking into account manufacturing of motor vehicles, parts and accessories, as well as trade and repair services related to cars and car parts, the Polish automotive industry is the largest in Central and Eastern Europe. The Polish automotive market is strengthened by the proximity of the main EU markets, including Germany, the Czech Republic and the fast-growing markets of Central and Eastern Europe.

In 2020, the turnover of automotive manufacturing companies in Poland amounted to EUR 33.8 billion, i.e. 16.3% less than in the previous year. The decline was larger than in the other CEE countries. The turnover of EUR 49.1 billion was generated by companies involved in trade and repair related to cars, car parts and accessories. It decreased by 9.4% y/y, a bit milder than in the other V4 countries. In total, the automotive industry in Poland generated EUR 82.9 billion in 2020 (-12.3 y/y).

According to Eurostat data, in both areas of the Polish automotive industry 513.9 thousand people were employed, which was by 2.8% less compared to the pre-pandemic year. In trade and services, the number of people employed decreased during this period by 5.8 thousand, and by 9.2 thousand in manufacturing.

Enterprise data cited above (as well as further in the study, unless specified otherwise) relates to the automotive industry in the strict sense. In case of automotive manufacturing, it does not cover tyres, glass and batteries manufacturers, as well as some tier II and III suppliers, classified as part of other sectors of indu-

Produkcja samochodów w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej [000 szt.]
Motor vehicles production in selected Central and Eastern European countries [000 units]

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Zmiana Change 2021/2022
Polska Poland	540,0 107,8	475,0 115,2	473,0 120,9	534,7 125,9	554,6 127,2	514,7 175,0	451,6 208,0	434,7 207,8	278,9 166,4	260,8 173,4	255,1 223,7	-2,2% 29,0%
Czechy Czech Republic	1171,8 7,2	1128,5 4,5	1246,5 4,7	1298,2 5,4	1344,2 5,7	1413,9 6,1	1345,0 0,0	1427,6 6,4	1152,9 6,3	1105,2 6,2	1217,8	10,2%
Słowacja Slovakia	900,0	975,0	971,2	1000,0	1040,0	1001,5	1090,0	1107,9	990,6	1030,0	1000,0	-2,9%
Węgry Hungary	215,4 2,4	220,0 2,4	434,1 2,4	491,7 3,7	472,0 0,0	502,0 3,4	431,0	498,2	406,5	416,7	441,7	6,0%
Rumunia Romania	326,6 11,2	411,0 38,0	391,4 0,0	387,2 0,0	358,8 445,0	359,2 10,0	476,8	490,4	438,1	420,8	509,5	21,1%



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych OICA
Source: KPMG in Poland based on OICA data



Samochody osobowe
Passenger cars



Samochody użytkowe
Commercial vehicles

W segmencie usługowo-handlowym nie obejmują z kolei firm CFM, leasingowych, banków motoryzacyjnych czy też wypożyczalni samochodów.

Dla porównania, w Czechach łączne przychody firm produkcyjnych z branży motoryzacyjnej pozostają wyższe niż w Polsce (45,9 mld euro w 2020 roku), jednak ze względu na mniejszy rynek wewnętrzny sprzedaż i naprawy przynoszą niższe przychody (20 mld euro). W całej motoryzacji w Czechach zatrudnienie jest prawie dwukrotnie mniejsze niż w Polsce i liczy 267,3 tys. osób. Liczba pracujących w handlu, usługach i produkcji motoryzacyjnej skurczyła się w 2020 roku najmocniej w regionie w Rumunii – o 5,5% r/r.

Rok 2022 po trzech latach spadkowych pod względem wolumenu produkcji pojazdów okazał się dosyć optymistyczny. Wg danych OICA z fabryk zlokalizowanych w Polsce wyjechało wówczas prawie 479 tys. egzemplarzy, czyli o 10,3% więcej niż rok wcześniej, co stanowi już prawie trzy czwarte (74,5%) wolumenu produkcji sprzed pandemii. Pozostałe kraje Europy Środkowo-Wschodniej zdążyły już odbudować większą część produkcji

stry. Meanwhile automotive trade and services do not include CFM, leasing, automotive banks or car rental.

For the sake of comparison, in the Czech Republic the turnover of automotive manufacturing companies was larger than in Poland (EUR 45.9 billion); however, due to the smaller internal market (although much more developed when analysed per capita), sales and repair generated a considerably lower turnover than in Poland (EUR 20 billion). Total employment in the automotive industry in the Czech Republic is nearly two times smaller compared to Poland and amounts to 267.3 thousand people. In 2020, the number of people working in the automotive trade, services and production declined the most in the entire region in Romania – by 5.5% y/y.

After three years of decline in terms of vehicle production volume, year 2022 turned out to be quite optimistic. According to data by OICA, nearly 479 thousand units left factories located in Poland, i.e. 10.3% more compared to the previous year, which is already almost three quarters (74.5%) of the annual volume produced before the pandemic. The other CEE countries managed to rebuild the larger part of their production from 2019

z 2019 roku – na Słowacji pomimo spadku o prawie 3% w ostatnim roku, osiągnięto już poziom 92%, czyli 1 mln samochodów. Spośród państw regionu nieustannie najwięcej pojazdów (niemal wyłącznie samochodów osobowych) powstaje w Czechach. W 2022 roku było to ponad 1,2 mln szt.

Warto zwrócić uwagę, że Polska jest liczącym się producentem samochodów użytkowych, nie tylko w skali Europy Środkowo-Wschodniej, ale Europy w ogóle. Więcej pojazdów z tego segmentu produkowanych jest w Hiszpanii, Francji, Niemczech i Włoszech, są to jednak kraje o większym przemyśle motoryzacyjnym i nieporównywalnie silniejszym rynku wewnętrznym.

W Polsce pod względem wartości eksportu jeszcze większe znaczenie niż gotowe pojazdy odgrywają produkowane podzespoły, części i akcesoria motoryzacyjne. W 2022 sprzedano za granicę komponenty motoryzacyjne (łącznie z oponami, szybami, akumulatorami, silnikami oraz wyposażeniem elektrycznym pojazdów oraz mechanicznymi częściami silników spalinowych) o wartości 27,4 mld euro. To o 17,5% więcej niż przed rokiem i zarazem więcej niż w którymkolwiek innym kraju regionu oraz o 3,9 miliarda euro więcej, niż w 2019 roku przed wybuchem pandemii.

Sytuacja przemysłu motoryzacyjnego w Polsce i jego rola w gospodarce

Sytuacja na rynku globalnym, w tym zwłaszcza w krajach zachodnioeuropejskich ma kluczowe znaczenie dla kondycji nastawionego na eksport przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Było to widoczne już w 2009 i następnie w 2012 roku, kiedy to wartość produkcji w tym sektorze spadała wraz z poziomem PKB Unii Europejskiej, mimo że Polska nie odnotowywała wówczas recesji. W kolejnych dziesięciu latach wartość produkcji sprzedanej pojazdów samochodowych, nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów rosła w średniorocznie o 10,2% w okresie od 2012 do 2022 roku. Trudna sytuacja gospodarcza na świecie spowodowała realny spadek (tj. po uwzględnieniu zmiany cen) wartości produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego w Polsce o 10,7% r/r w 2020 roku. Jednak kolejny rok przyniósł wzrost na poziomie 16,3%, co pozwoliło osiągnąć wartość 166,5 mld zł, a 2022 rok przyczynił się do realnego wzrostu o 22,1%, co przełożyło się na wynik 203,3 mld zł.

– in Slovakia, despite the 3% decline last year, it reached the level of 92%, which is 1 million cars. The Czech Republic continues to produce the greatest number of vehicles in the region (almost exclusively passenger cars). In 2022 it was over 1.2 million units.

It's worth mentioning that Poland is a significant manufacturer of commercial vehicles not only compared to other CEE countries, but also in Europe. Although Spain, France, Germany and Italy can boast of a larger output of commercial vehicles, these are countries with a larger automotive manufacturing industry and significantly larger internal markets.

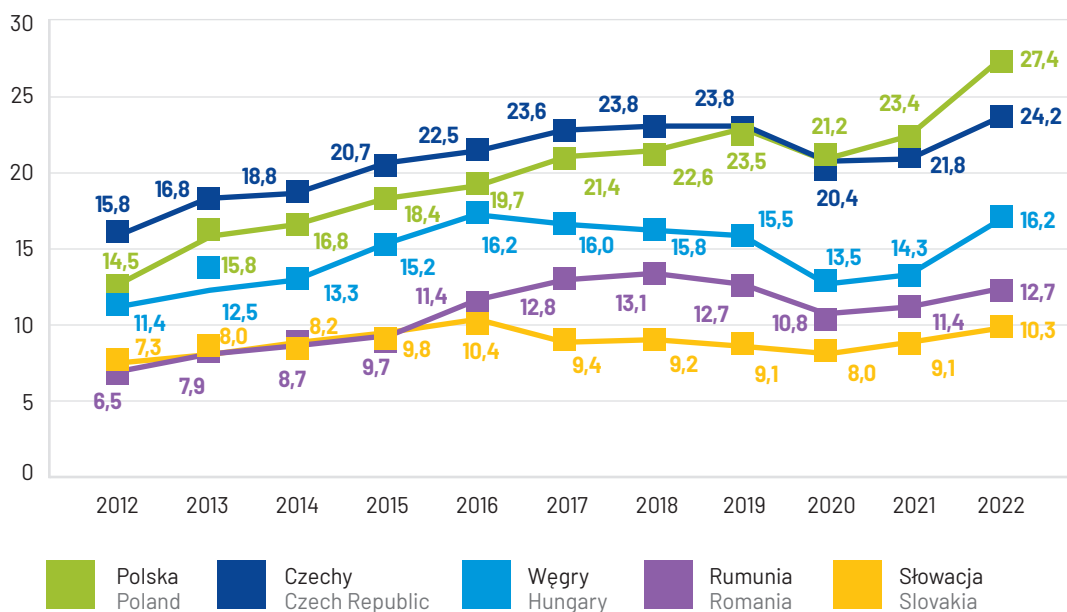
In terms of the value of exports in Poland, automotive components, parts and accessories are even more important than finished vehicles. In 2022, automotive components (including tyres, glass, batteries, engines as well as electric equipment and mechanical parts of combustion engines) sold abroad from Poland were worth EUR 27.4 billion. This is 17.5% more than a year ago and also more than in any other country in the region; moreover €3.9 billion more than in 2019 before the outbreak of the pandemic.

The condition of the automotive manufacturing in Poland and its role in the economy

The situation on global market, especially in the Western European countries, is of key importance for the condition of the export-oriented Polish automotive industry. It was clearly visible in 2009 and 2012, when the value of production in this sector decreased along with the GDP of the European Union, even though Poland did not experience a recession. In the following ten years the value of sold production of motor vehicles, bodies, trailers and semi-trailers as well as parts and accessories grew on average by 10.2% annually from 2012 to 2022. The difficult economic situation in the world caused a drop in real terms (i.e. considering price change) in the value of sold production of the automotive industry in Poland by 10.7% y/y in 2020. However, the next year brought an increase of 16.3%, which allowed to reach PLN 166.5 billion, and the last year, 2022, contributed to a real increase of 22.1%, which translated into a result of PLN 203.3 billion.

Eksport podzespołów, części i akcesoriów motoryzacyjnych* [mld EURO]

Exports of components, parts and accessories* [EUR billion]



* Łącznie z oponami, szybami, akumulatorami, silnikami, wyposażeniem elektrycznym pojazdów oraz mechanicznymi częściami silników spalinowych

* Including tyres, glass, batteries, engines, electric equipment and mechanical parts of combustion engines



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat
Source: KPMG in Poland based on Eurostat data

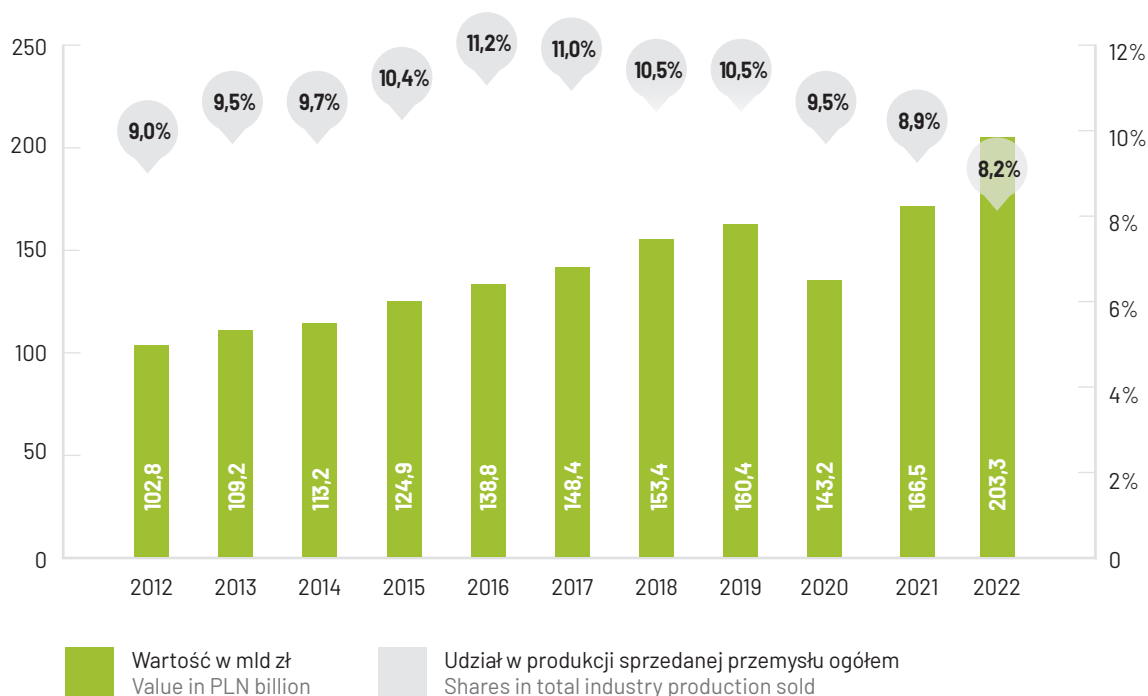
Motoryzacja pozostaje jednym z najważniejszych sektorów polskiej gospodarki, odpowiadając za 8,2% wartości produkcji sprzedanej w przemyśle w 2022 roku. Spośród działów przetwórstwa przemysłowego ustępuje pod względem wartości jedynie produkcji artykułów spożywczych.

Wzrost wartości produkcji w przeszłości pozwalał utrzymać inwestycje kierowane do przemysłu motoryzacyjnego. Poziom nakładów inwestycyjnych przez lata był zróżnicowany, z wyraźnym wpływem poszczególnych dużych projektów na ich ogólną wartość. Nominalnie rekordowy był rok 2019, w którym po wzroście o jedną czwartą względem poprzedniego roku, wartość nakładów inwestycyjnych na produkcję motoryzacyjną wyniosła 9,1 mld zł. Załamanie wyników sprzedażowych przełożyło się na zmniejszenie tych wydatków w 2020 roku – o 18% r/r. Rok 2021 okazał się pod tym względem jeszcze gorszy i nakłady na inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym zatrzymały się na poziomie 7,3 mld zł (-2,6% r/r). W 2022 roku jednak wzrosły one z powrotem

The automotive industry remains one of the most important sectors of the Polish economy, accounting for 8.2% of the value of production sold in industry. Among the categories of manufacturing, it is second only to the production of food products, in terms of the value.

In the past, the increase in the value of production was possible thanks to investments in the automotive industry. The level of investment outlays varied over the years, with a clear impact of individual large projects on their overall value. In terms of nominal value, a record year was 2019, in which, after an increase by a quarter compared to the previous year, the investment outlays on automotive production amounted to PLN 9.1 billion. The collapse of sales results translated into a reduction in these expenses in 2020 – by 18% y/y. The year 2021 turned out to be even worse in this respect, and expenditure on investments in the automotive industry stood at PLN 7.3 billion (-2.6% y/y). In 2022, however, they increased back to the level from two years ago: 7.5 billion

Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep – wartość produkcji sprzedanej
 Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers – sold production value



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
 Source: KPMG in Poland based on GUS data

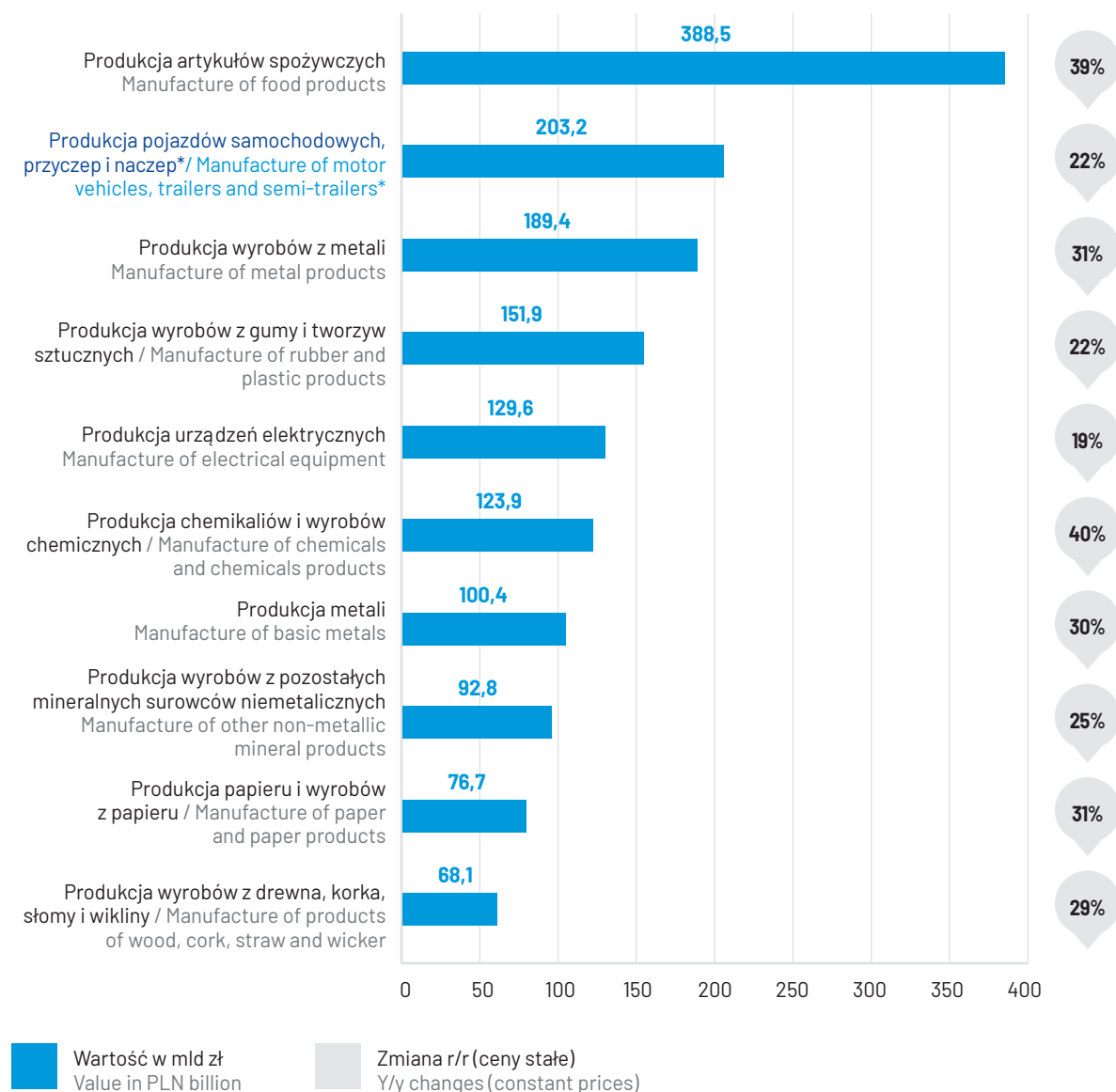
do poziomu sprzed dwóch lat: 7,5 mld (+2,7% r/r). Udział przemysłu motoryzacyjnego w całkowitej wartości nakładów inwestycyjnych w przemyśle ogółem zmniejszył się z 8,2% w 2021 roku do 6,9% w 2022 roku. Od 2020 roku segment produkcyjny motoryzacji pozostaje na drugim miejscu kategorii przetwórstwa przemysłowego o największych nakładach inwestycyjnych.

Poziom zatrudnienia w przemyśle motoryzacyjnym od lat cechował niezachwiany wzrost, nawet w czasie globalnego kryzysu finansowego w latach 2007-2009, który powodował spadek wartości produkcji czy nakładów inwestycyjnych. W okresie 2010-2019 zatrudnienie rosło średniorocznie o 4,6%. Dopiero przestoje w pracy fabryk i problemy gospodarcze, jakie pojawiły się

(+2.7% y/y). The share of the automotive industry in the total value of investment outlays in industry decreased from 8.2% in 2021 to 6.9% in 2022. Since 2020, the automotive production segment has remained in second place in the ranking of the industrial manufacturing categories with the highest value of funds allocated to investments.

The employment levels in the automotive industry have been growing steadily for years, even during the global crisis, which knocked off production value and investment outlays. In 2010-2019, employment grew at an average annual rate of 4.6%. However, the pandemic that triggered shutdowns and economic hardships at many plants affected this indicator as well.

Produkcja sprzedana w przemyśle przetwórczym w 2022 roku [mld zł]
Sold production in manufacturing industry in 2022 [PLN billion]



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. *Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories

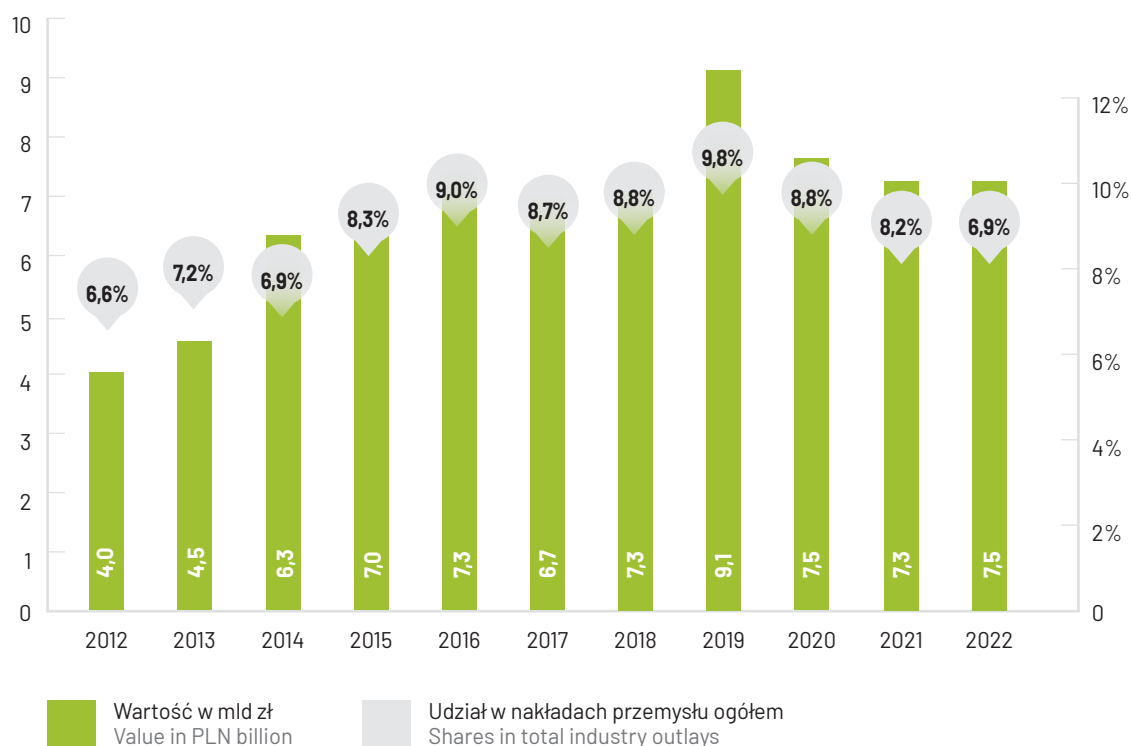


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

w czasie pandemii, odcisnęły piętno na tym wskaźniku. W 2020 roku osób pracujących w przemyśle motoryzacyjnym skurczyła się o 10 tys. (-4,8% r/r). W 2021 roku pozostała na tym samym poziomie, by w 2022 roku spaść o kolejne 4 tys. (-1,7% r/r).

In 2020, the number of people working in automotive manufacturing fell by 10 thousand (-4.8%) compared to the previous year. In 2021, it remained at the same level, to fall by another 4 thousand in 2022 (-1.7% y/y).

Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep – nakłady inwestycyjne
 Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers – investment outlays



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories



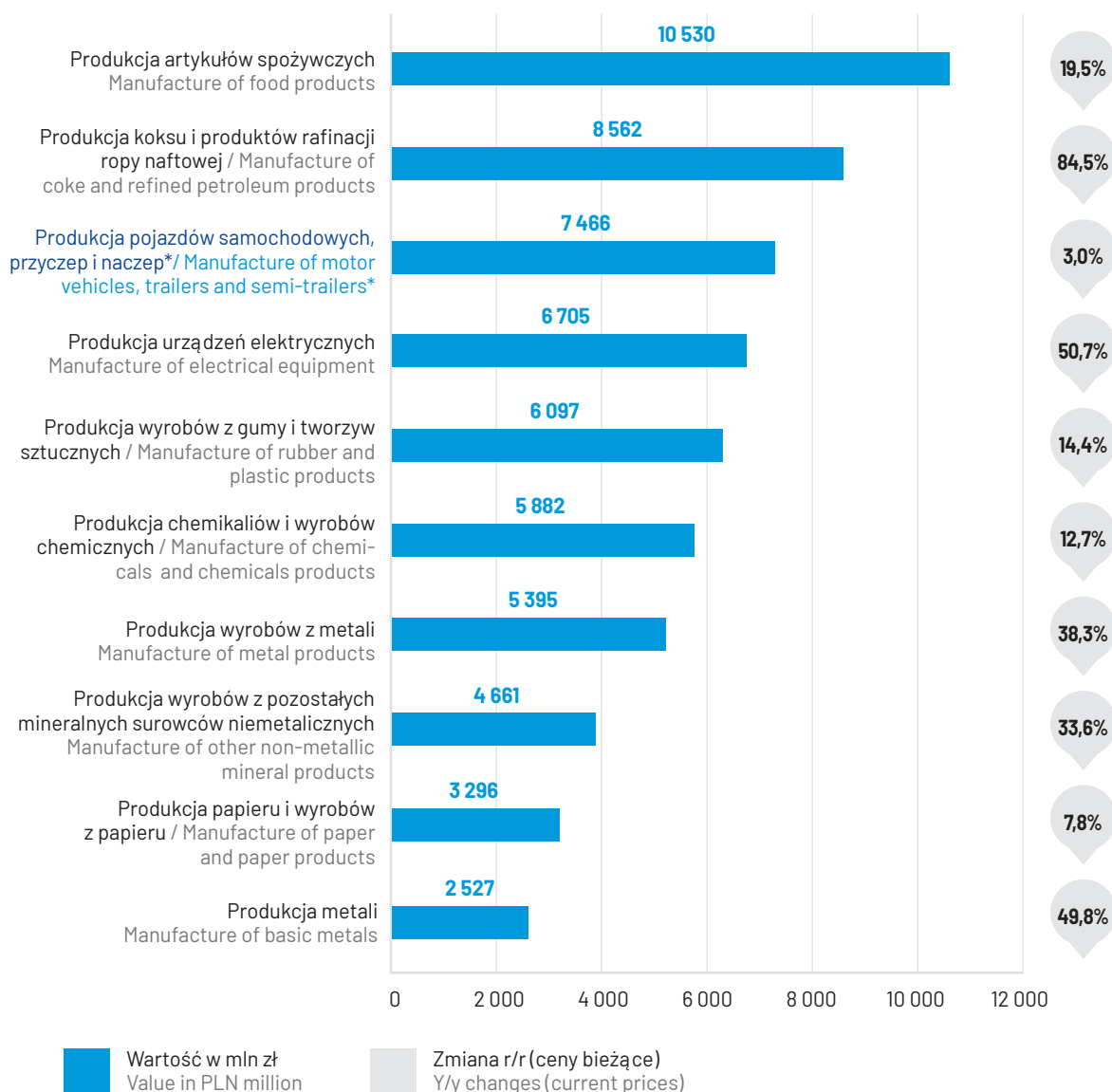
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
 Source: KPMG in Poland based on GUS data

W przemyśle motoryzacyjnym w 2022 roku znajdowało zatrudnienie 196 tys. osób, czyli 7,1% wszystkich osób pracujących w przemyśle. Niespełna dwukrotnie większe zatrudnienie występuje w obszarze produkcji artykułów spożywczych (379 tys. osób), większe niż w przemyśle motoryzacyjnym zatrudnienie jest również przy produkcji wyrobów z metali (298 tys.), a także wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (220 tys.).

Nominalne koszty pracy w przemyśle motoryzacyjnym, rozumiane jako przeciętne miesięczne wynagrodzenie nie przestało rosnąć. W 2022 roku wyniosło 6 981 zł brutto, więcej o 12,5% r/r. To dynamika dwukrotnie wyższa niż odnotowywana w latach 2010-2019, kiedy to wzrost wynagrodzeń w tej części przemysłu wynosił średniorocznie 5,1%. Od 2017 roku poziom wynagrodzeń w przemyśle motoryzacyjnym małał i w 2021 roku wyniósł

In 2022, the automotive industry employed 196 thousand employees, 7.1% of all people working in the industrial sector. Food manufacturing employs almost twice as many people (379 thousand), followed by metal products manufacturing (298 thousand) and production of rubber and plastic products (220 thousand), and both of the latter employ more people than the automotive sector. Nominal labour costs in the automotive industry, understood as the average monthly wage, continued to rise. In 2022 it hit the mark of PLN 6,981 gross, up by 12.5% y/y. The growth rate was visibly higher compared to the average annual 5.1% growth in the period 2010-2019. Since 2017, however, the wages and salaries in the automotive industry have been declining in relative terms, totalling 105% of the average for the total industrial sector in 2021. In 2022, it began to grow again to reach

Nakłady inwestycyjne w przemyśle przetwórczym w 2022 roku [mln zł]
Investment outlays in manufacturing industry in 2022 [PLN million]



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. *Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories

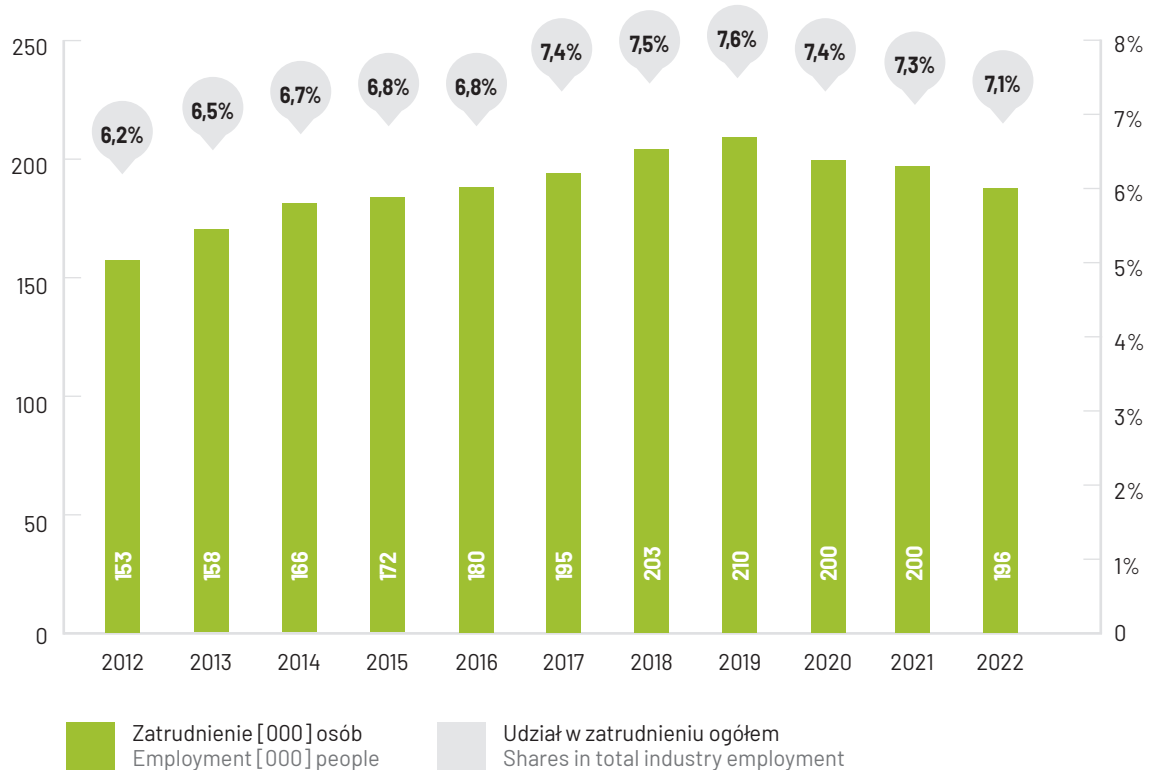


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
 Source: KPMG in Poland based on GUS data

105% średniej dla przemysłu ogółem. W 2022 roku zaczęły znowu rosnać by pod koniec roku osiągnąć wartość 106%. Pod tym względem wynagrodzenia w fabrykach motoryzacyjnych są niższe niż w wielu innych sekcjach przetwórstwa przemysłowego, w tym zwłaszcza produkcji koksu i produktów rafinacji ropy naftowej,

106% at the end of the year. In this respect, wages in automotive factories are lower than in many other industrial processing segments, in particular in the production of coke and refined petroleum products, where the average monthly pay was PLN 11,444 gross. The return to the pre-pandemic level of the production

Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep – zatrudnienie
 Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers – employment



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories

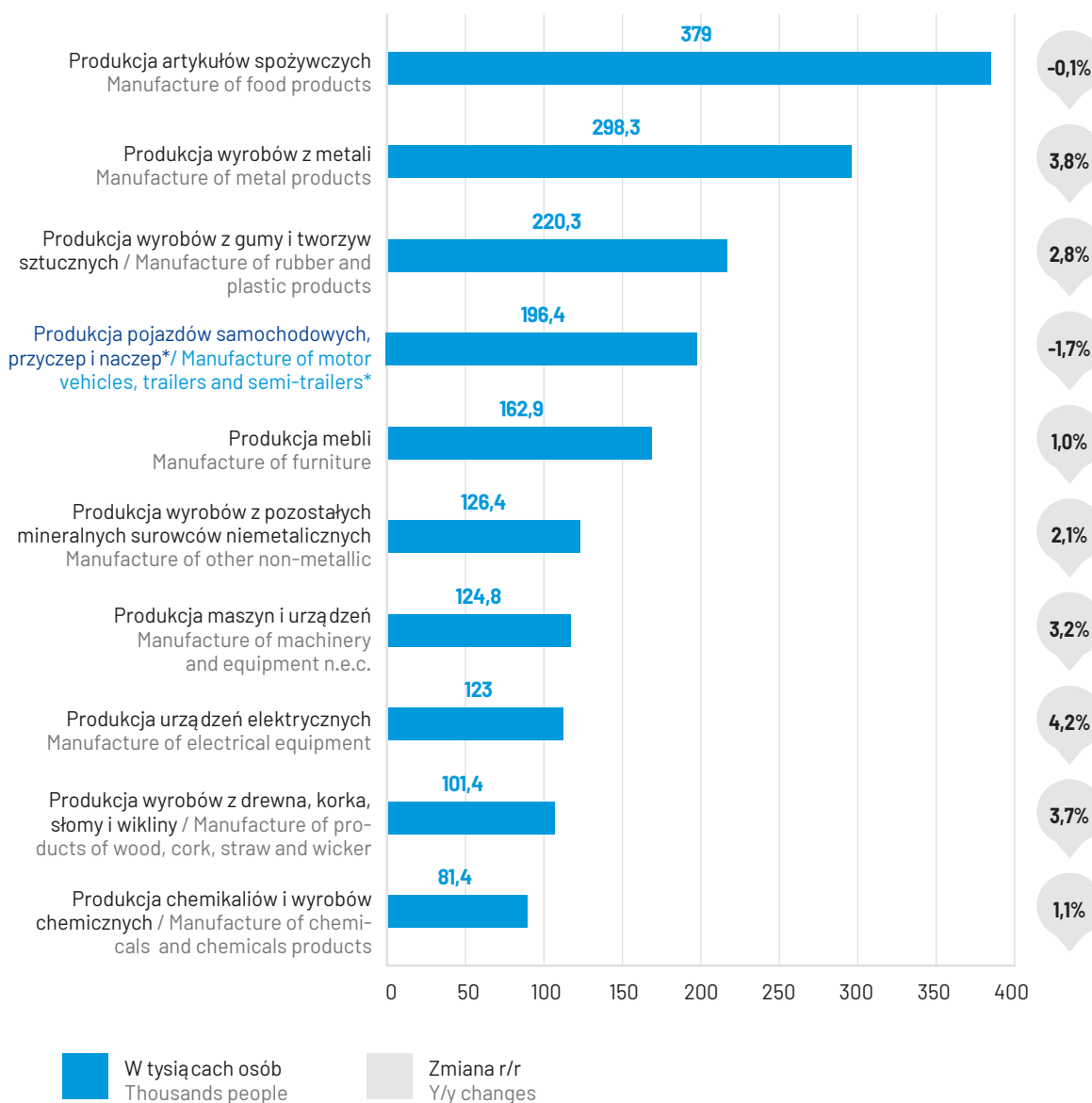


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
 Source: KPMG in Poland based on GUS data

gdzie średnia miesięczna płaca wynosiła 11 444 zł brutto. Powrót do wartości sprzed pandemii produkcji sprzedanej przemysłu motoryzacyjnego wyrażonej w cenach bieżących, przy utrzymującym się obniżonym poziomie zatrudnienia przełożył się na wzrost wydajności pracy w przemyśle motoryzacyjnym (rozumianej, jako nominalna roczna wartość produkcji sprzedanej na jednego zatrudnionego). Wskaźnik wzrósł o 19,5% r/r, do poziomu 997 tys. zł na osobę w 2022 roku. Nie uwzględniając inflacji to aż o jedną trzecią (30,5%) więcej, niż w 2019 roku. Rentowność sprzedaży produkcji motoryzacyjnej (relacja wyniku finansowego do przychodów netto) pomimo wzrostu w 2022 roku według danych GUS utrzymuje się jednak wciąż na zaniżonym poziomie. Wskaźnik wzrósł z 2,2% w 2020 roku do 3,2% w kolejnym roku,

value in current prices, together with lower employment level resulted in an increase of labour productivity in the automotive industry (understood as the nominal annual value of production sold per one employee). The indicator grew by 19.5% y/y, to PLN 997 thousand per person in 2022. Not taking into account inflation, this is by one third (30.5%) more than in 2019. According to GUS data, the profitability of sales of automotive production (the ratio of financial result to net revenues) despite the growth in 2022, remains at a decreased level. The indicator grew from 2.2% in 2020 to 3.2% the following year to reach 3.4% in 2022. It is more than less by half than the profitability of the entire industry in Poland in general, which amounted to 6.9% in the last year, breaking the pre-pandemic level.

Zatrudnienie w przemyśle przetwórczym w 2022 roku [000] Employment in manufacturing industry in 2022 [000]



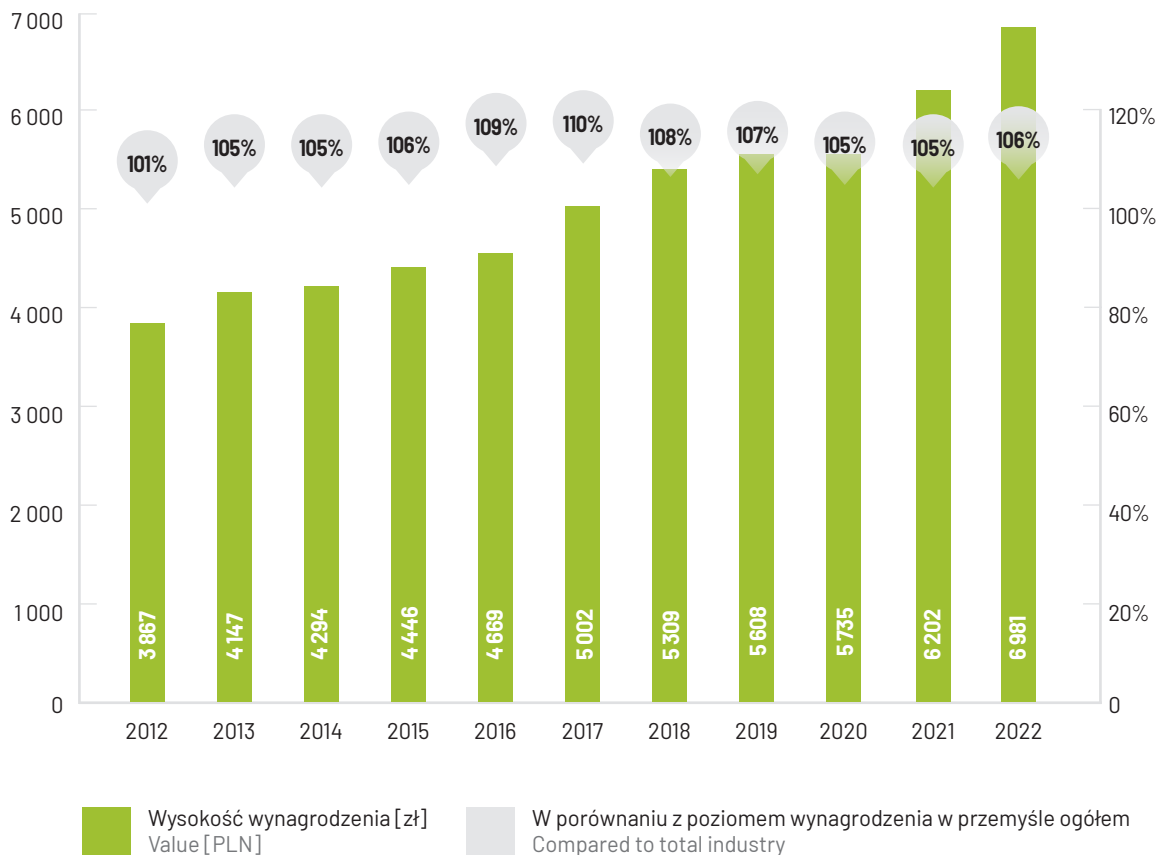
Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. *Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

by w 2022 roku wynieść 3,4%. Rentowność jest o połowę mniejsza, niż ogółem w całym przemyśle w Polsce, gdzie w ostatnim roku wyniosła 6,9% i przekroczyła wartość sprzed pandemii.

Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep – przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto
 Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers – average monthly gross wages and salaries



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych
 Data covers entities employing more than 9 persons. Category covers manufacturing of motor vehicles (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
 Source: KPMG in Poland based on GUS data

Rola sektora motoryzacyjnego w polskim eksporcie

W 2022 roku wartość eksportu szeroko rozumianych produktów motoryzacyjnych z Polski wzrosła o 14,3% względem poprzedniego roku, do poziomu 38,4 mld euro. Wartość ta przekroczyła już poziom z 2019 roku sprzed pandemii, kiedy to wartość sprzedanych za granicę produktów motoryzacyjnych wyniosła 36,5 mld euro. Pandemia i przerwane łańcuchy dostaw miały silniejszy, negatywny wpływ na eksport produktów

The role of the automotive sector in polish exports

In 2022, the value of exports of broadly defined automotive products from Poland grew by 14.3% y/y, to the level of EUR 38.4 billion. This value has already exceeded the level of 2019 before the pandemic, when the value of automotive products sold abroad stood amounted to EUR 36.5 billion. In automotive products exports, the pandemic and supply chain disruptions had

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przemyśle przetwórczym w 2022 roku [zł]
Average monthly gross wages and salaries in manufacturing industry in 2022 [PLN]



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. *Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories



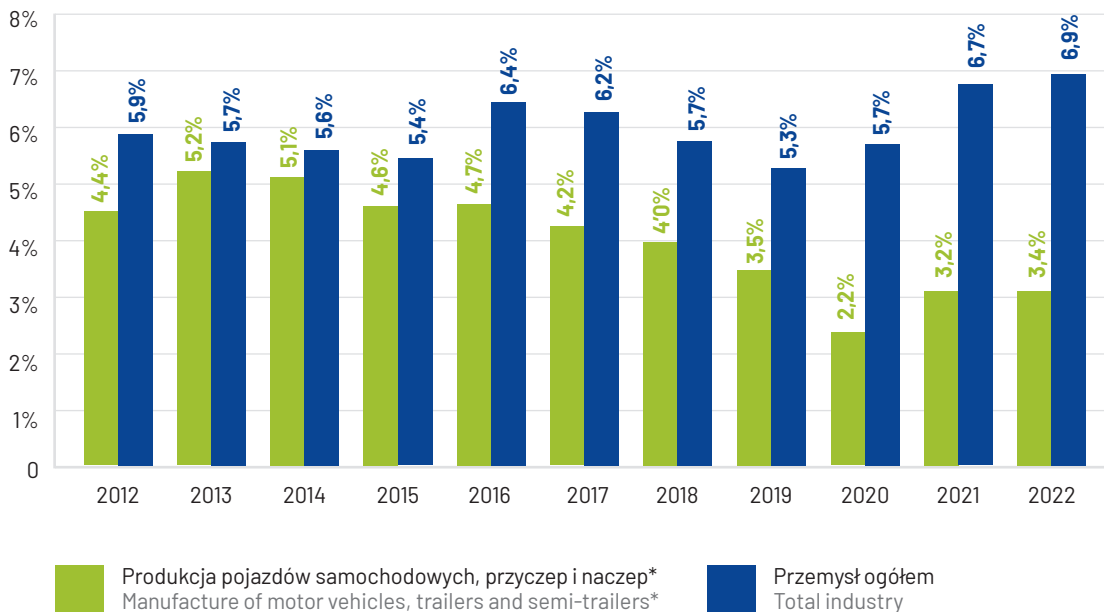
Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

motoryzacyjnych niż wszystkich towarów ogółem. W przypadku całego eksportu wartość wyrażona w walucie euro wzrasta od 2020 roku.

a more negative impact than for all goods in general. In the case of all exports, the value expressed in euro increased both in 2020 and 2021.

Rentowność sprzedaży

Sales profitability



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. *Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych
Data covers entities employing more than 9 persons. *Category covers manufacturing of motor vehicles (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

W 2022 roku największy wzrost wartości eksportu odnotowano w kategorii pozostałych ciągników (+72,9% r/r), jednośladow (+65,0% r/r) oraz skrzyń biegów, sprzęgieł i ich części (+46,3% r/r). Eksport samochodów dostawczych, ciężarowych i specjalnych wzrósł w 2022 roku o 33,7% i osiągnął wartość 4,5 mld euro stając się największą pod względem wartości kategorią.

Najważniejszym kierunkiem polskiego eksportu motoryzacyjnego pozostają Niemcy, gdzie w 2022 roku trafiły pojazdy, przyczepy, naczepy i ich podzespoły, części oraz akcesoria o wartości blisko 12,3 mld euro, po wzroście o blisko jedną piątą (18,2% r/r). Kraj ten jest największym odbiorcą zarówno gotowych pojazdów, jak i podzespołów, przy czym pod względem wartości przeszło dwukrotnie większa jest ta druga kategoria. Wśród kluczowych rynków, najwyraźniej wzrosła w 2022 roku wartość eksportu produktów motoryzacyjnych do Francji (+27,8% r/r), Holandii (+24,3% r/r) i Czech

In 2022, the highest growth was noted in the value of exports of other tractors (+72.9% y/y), powered two-wheelers (+65.0% y/y) as well as gearboxes, clutches and their parts (+46.3% y/y). The export of LCVs and special vehicles increased by 33.7% in 2022 to reach EUR 4.5 billion becoming the largest category by value.

Germany remains the most important destination for Polish automotive exports, buying vehicles, trailers, semi-trailers and their components, parts and accessories worth nearly EUR 12.3 billion in 2022, after an increase of nearly one fifth (18.2% y/y). This country is the largest recipient of both Polish exports of finished vehicles and their components, with the latter category being more than twice as high in terms of value. Among the key markets, the value of automotive exports to France (+27.8% y/y), the Netherlands (+24.3% y/y) and Czech Republic (+23.0% y/y) grew the most visibly

Rentowność sprzedaży w przemyśle przetwórczym w 2022 roku Sales profitability in manufacturing industry in 2022



Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. *Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories

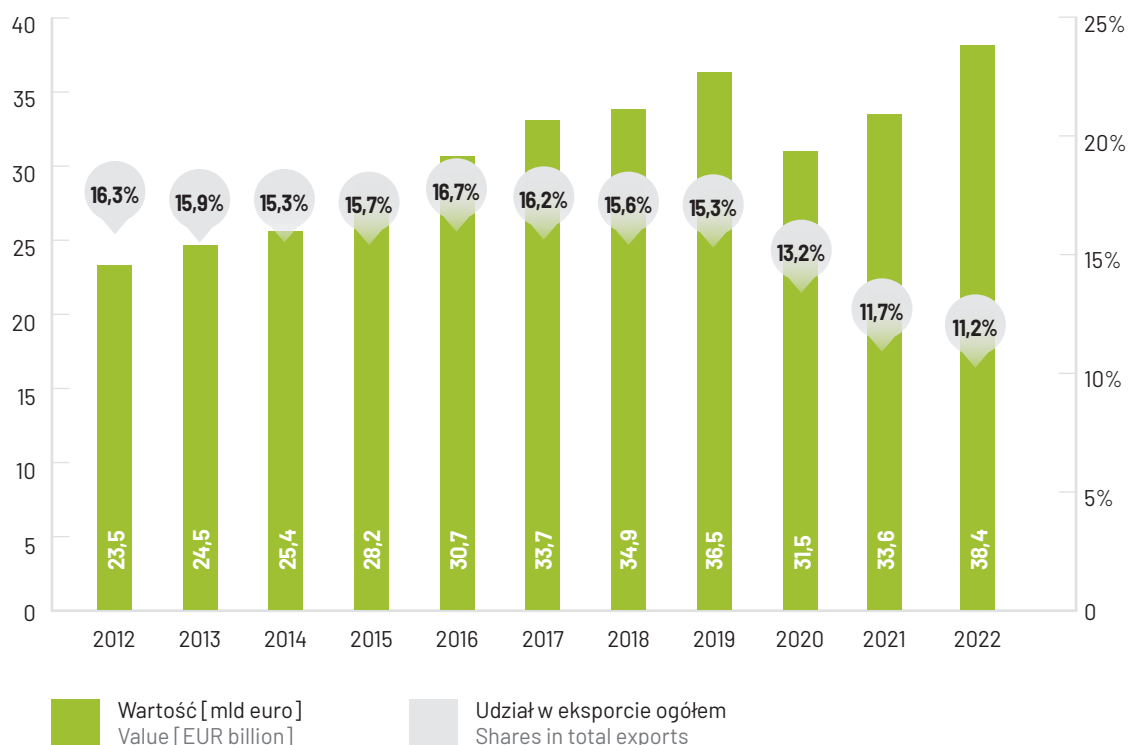


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

(+23,0% r/r). Z kolei z 0,68 mld do 0,64 mld euro, czyli o 4,8% względem poprzedniego roku zmniejszyły się dostawy produktów motoryzacyjnych z Polski do Turcji.

in 2022. At the opposite extreme, supplies of automotive products from Poland to Turkey decreased from EUR 0.68 billion to EUR 0.64 billion, i.e. by 4.8% compared to the previous year.

Eksport motoryzacyjny z Polski Polish automotive exports



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w branży motoryzacyjnej w Polsce

Od lat Polska jest jednym z największych odbiorców bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w Europie Środkowo-Wschodniej. Najwyższy poziom napływu BIZ nad Wisłą odnotowano w 2021 roku - 25,0 mld euro. Jest to bardzo duży wzrost, aż o 87,6% od poziomu 13,3 mld euro w 2020 roku. Od roku 2019 przed wybuchem pandemii napływ inwestycji wzrósł ponad dwukrotnie. Ostatnie dostępne dane za 2021 rok pokazują rekordowe wzrosty inwestycji w handlu hurtowym i detalicznym pojazdami samochodowymi i motocyklami (prawie trzynastokrotnie) z 28 mln euro w 2020 roku do 386 mln euro w 2021 roku.

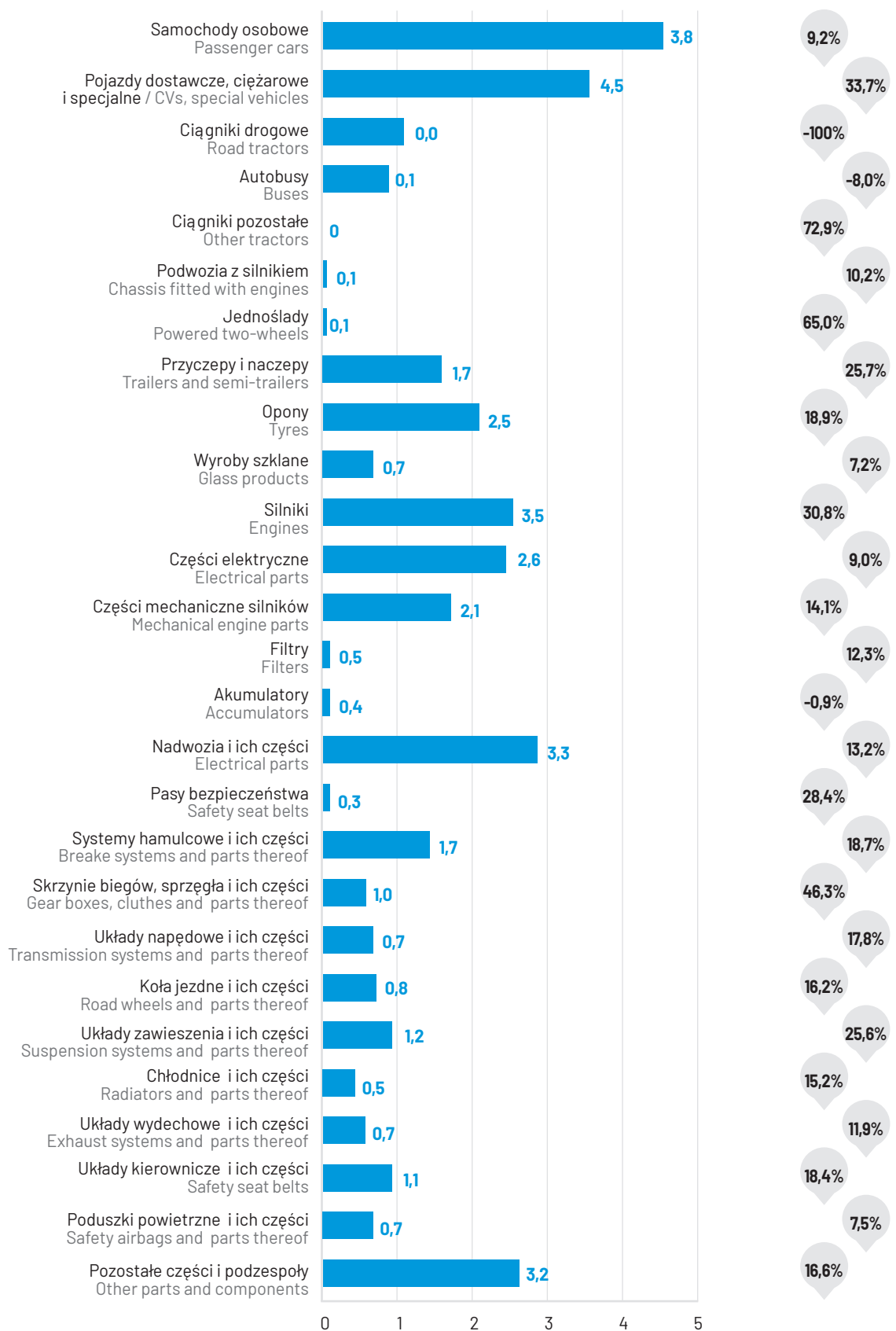
Na koniec 2021 roku łączna wartość stanu zobowiązań z tytułu bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce wyniosła 238,9 mld euro. Stanowi to wzrost o 14,6% względem roku poprzedniego i o 11,4% więcej niż przed

Foreign direct investment in the automotive industry in Poland

For many years Poland has been one of the largest recipients of foreign direct investment (FDI) in Central and Eastern Europe. The highest level of FDI inflow to the country, EUR 25.0 billion, was recorded in 2021. This is a very large increase, by as much as 87.6% from the level of EUR 13.3 billion in 2020. Since the pandemic, the inflow of investments has more than doubled.

The latest available data for 2021 show record increases in investments in the wholesale and retail trade of motor vehicles and motorcycles (almost thirteen times) from EUR 28 million in 2020 to EUR 386 million in 2021. At the end of 2021, the total stock value of foreign direct investment inward position in Poland amounted to EUR 238.9 billion. This is a 14.6% increase compared to the previous year and 11.4% more than before the pandemic. An increase in FDI was recorded both in the

Eksport motoryzacyjny z Polski w 2022 roku [mld EURO] / Polish automotive exports in 2022 [EUR billion]

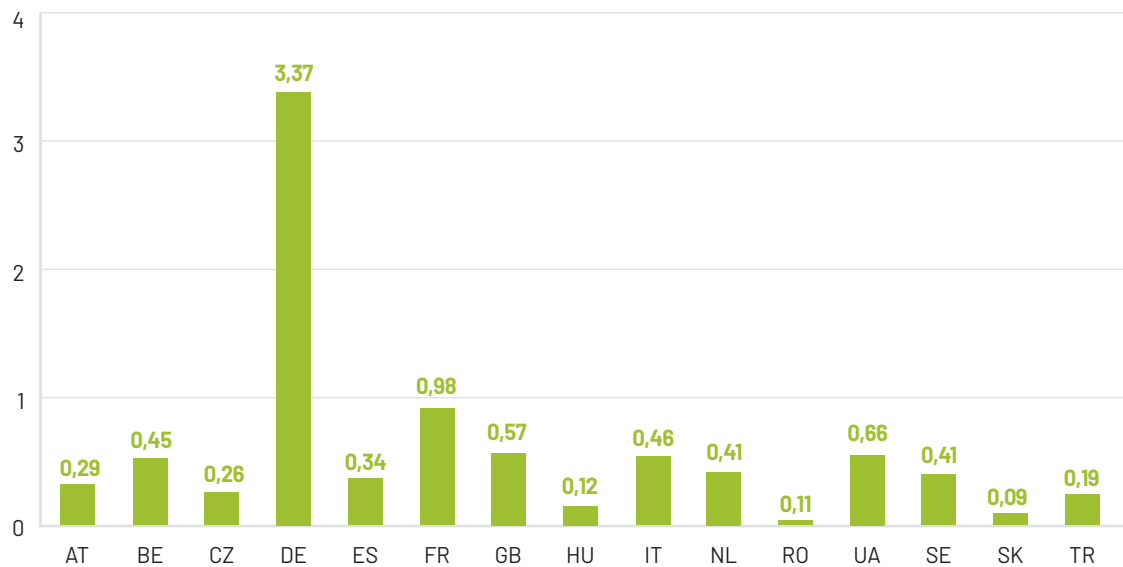


Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych GUS
Source: KPMG in Poland based on GUS data

Wartość
Value

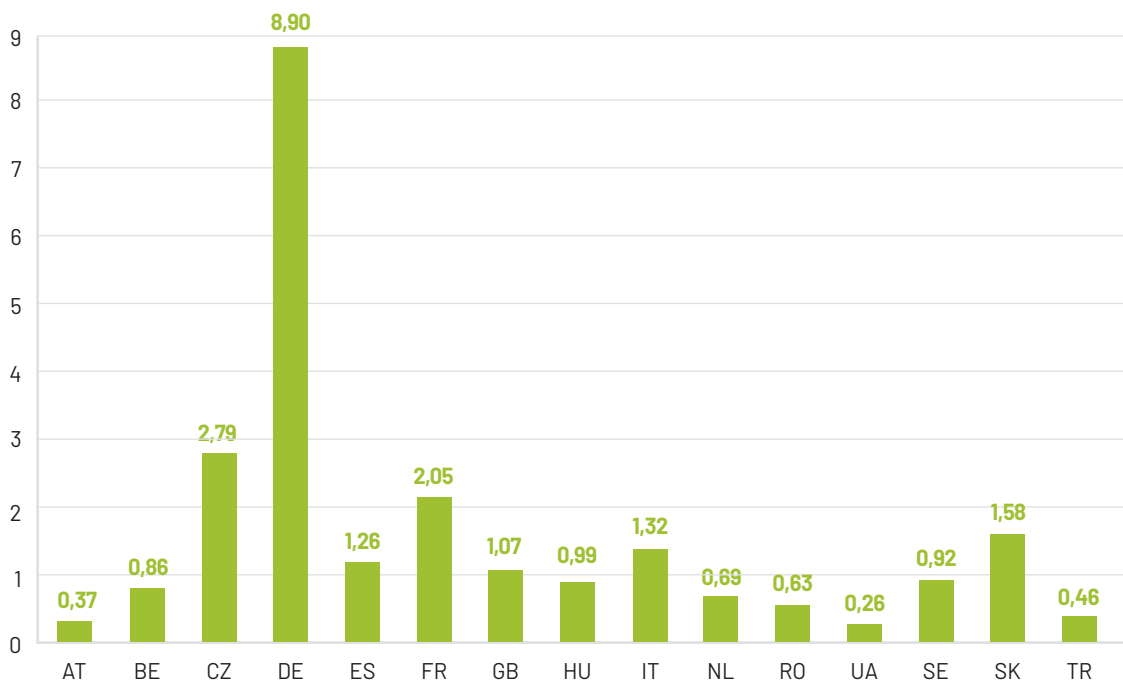
Zmiana r/r (ceny bieżące)
Y/y changes (current prices)

Kluczowe kierunki eksportu pojazdów oraz przyczep i naczep z Polski w 2022 roku [mld EURO]
Key destinations of Polish exports of vehicles, trailers and semi-trailers in 2022 [EUR billion]



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat
Source: KPMG in Poland based on Eurostat data

Kluczowe kierunki eksportu podzespołów, części i akcesoriów motoryzacyjnych z Polski w 2022 roku [mld EURO]
Key destinations of Polish exports of components, parts and accessories in 2022 [EUR billion]





Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych Eurostat
Source: KPMG in Poland based on Eurostat data

pandemią. Wzrost bezpośrednich inwestycji zagranicznych odnotowano zarówno w segmencie produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (10,2% r/r) jak i w handlu hurtowym i detalicznym pojazdami samochodowymi i motocyklami (18,8% r/r).

segment of manufacturing of motor vehicles, trailers and semi-trailers (10.2% y/y) and in wholesale and retail trade in motor vehicles and motorcycles (18.8% y/y).



Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych [mln EURO]

Foreign direct investment inflow [EUR million]

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ogółem Total	10 085	9 863	10 473	14 832	4 716	2 059	8 994	12 138	12 588	8 142	13 555	12 069	13 332	25 011
	-347	432	759	-93	1 308	741	870	1 157	928	752	641	1 057	835	1 635
	Brak danych No data		-103	67	103	167	122	408	367	598	-113	145	28	386

Stan zobowiązań Polski z tytułu bezpośrednich inwestycji zagranicznych [mln EURO]

Foreign direct investment stock [EUR million]

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ogółem Total	116 382	128 834	161 378	157 151	178 257	168 506	171 674	167 091	176 005	200 638	200 687	214 553	208 499	238 970
	4 766	5 818	6 478	6 527	7 990	7 238	7 811	8 643	9 212	10 148	13 084	11 781	10 999	12 124
	Brak danych No data		1 391	1 380	1 489	1 572	1 760	2 118	2 028	2 834	2 511	2 632	2 404	2 855



Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep*
Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers*



Handel hurtowy i detaliczny pojazdami samochodowymi i motocyklami; naprawa pojazdów samochodowych i motocykli
Wholesale and retail trade and repair of motor vehicles and motor cycles

*Kategoria obejmuje produkcję pojazdów samochodowych (z wyłączeniem motocykli), nadwozi, przyczep i naczep oraz części i akcesoriów motoryzacyjnych

*Category covers manufacturing of motor vehicles (excl. motorbikes), bodies, trailers and semi-trailers as well as automotive parts and accessories



Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych NBP
Source: KPMG in Poland based on NBP data



K P M G

jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu, doradztwa podatkowego, gospodarczego i prawnego. Firmy KPMG działają w 144 krajach zatrudniając ponad 236 000 partnerów i pracowników na całym świecie.

KPMG w Polsce świadczy usługi audytorskie i inne usługi poświadczające, usługi z zakresu doradztwa podatkowego, biznesowego, transakcyjnego, technologicznego, księgowego oraz rachunkowego, a stowarzyszona z KPMG w Polsce kancelaria prawna oferuje kompleksowe usługi prawne. KPMG doradza polskim i międzynarodowym firmom oraz instytucjom ze wszystkich sektorów gospodarki. W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia ponad 2000 osób w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Łodzi.

Firmy z sektora motoryzacyjnego wspiera dedykowany zespół doradców posiadających specjalistyczną, partą 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.

Więcej na stronie kpmg.com/pl/motoryzacja

K P M G

KPMG is a global organization of independent professional services firms providing Audit, Tax, Advisory and Legal services. KPMG firms operate in 144 countries and territories with more than 236,000 partners and employees working in member firms around the world.

KPMG in Poland provides audit and other assurance services, tax, business, transaction, technology, accounting and bookkeeping advisory services, and the law firm affiliated with KPMG in Poland provides comprehensive legal services. We advise Polish and international companies and institutions from all sectors of the economy. KPMG in Poland was established in 1990. We employ over 2,000 employees 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. Find out more at home.kpmg/pl/en/home/industries/automotive

Europa Europe



06



Park samochodowy

Statystyki przygotowane przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA wskazują, że w dwudziestu siedmiu krajach Unii Europejskiej (bez Wielkiej Brytanii) zarejestrowanych było w 2021 roku (najnowsze dostępne dane) 286 241,8 tys. pojazdów o 1,3 więcej niż w 2020 roku.

Park samochodów osobowych w UE liczył na koniec 2021 roku 249,6 mln sztuk, o 1,2 proc. więcej niż w 2020 roku. Średnio na tysiąc mieszkańców przypadało 651 aut osobowych. Wśród krajów UE największe nasycenie samochodami, wyrażone w liczbie aut przypadających na tysiąc mieszkańców zanotowano w 2021 roku na Cyprze i w Polsce (796), a najmniejsze na Łotwie (453). Warto zaznaczyć, że dane, które ACEA podaje dla Polski opierają się na oficjalnych danych publikowanych przez GUS. Jeżeli uwzględnimy tylko samochody aktualizowane (patrz rozdział czwarty), to liczba aut przypadająca na tysiąc mieszkańców w Polsce wyniesie 518.

Vehicle fleet

Statistics of the European Automobile Manufacturers' Association ACEA reveal that in 2020 twenty-seven European Union countries (exclusive of the United Kingdom) were home to 286,241.8 million registered motor vehicles, or 1.3 per cent more than in 2020.

The passenger car fleet in the EU included 249.6 million units at end-2021, or more by 1.2 per cent versus 2020. The average number of passenger cars per 1,000 population was 651. The highest saturation with passenger cars in the EU per 1,000 population in 2021 was declared for Cyprus and Poland (796), and the lowest for Latvia (453). If we consider only constantly actualized vehicles (check chapter 4), then number of cars per 1,000 in Poland is 518.

W całej Europie (UE, kraje strefy wolnego handlu EFTA i Wielka Brytania) na koniec 2021 roku było 294,1 mln aut osobowych (wzrost 1,2 proc.), 35,9 mln dostawczych (więcej o 2,0 proc.), 7,3 mln ciężarowych (więcej o 3,0 proc.) i 0,82 mln autobusów (więcej o 2,0 proc.). Łącznie region miał 338,1 mln pojazdów samochodowych.

Z danych Międzynarodowej Organizacji Producentów Samochodów OICA wynika, że największy park samochodów znajdował się w 2020 roku w Chinach, gdzie było zarejestrowanych 273,4 mln samochodów osobowych, w USA 116,3 mln, w Japonii 62,2 mln, w Rosji 49,3 mln, w Brazylii 37,9 i w Meksyku 34.

W przypadku samochodów użytkowych, z danych OICA wynika, że w 2020 roku największą flotą liczącą 172,8 mln dysponowały Stany Zjednoczone, przed Chinami (44,6 mln), EU (43,7 mln), Japonią (14,5 mln) i Meksykiem (11,1).

Szacunki ACEA wskazują, że w 2021 roku średni wiek samochodu osobowego wyniósł 12,0 lat (o 0,2 roku więcej niż rok wcześniej) i lekkiego dostawczego w Europie 12,0 roku (także wzrost o 0,1 roku). Średni wiek samochodu ciężarowego sięgnął 14,2 roku (o 0,3 roku więcej niż rok wcześniej), zaś autobusu 12,7 roku, o 0,1 roku mniej niż rok wcześniej.

Najmłodszą flotą aut osobowych w UE dysponował Luksemburg (7,6 roku) oraz Dania (8,5 roku). Najstarszą flotę aut osobowych miała Grecja i Estonia (nie ma danych Bułgarii), ze średnim wiekiem przekraczającym 16 lat. Grecja oraz Portugalia mają najstarszą flotę samochodów dostawczych (odpowiednio 20,8 i 15,3 lat).

Grecja ma najstarszą flotę ciężarówek (22,7 lat), zaś najmłodszą Austria (6,6 lat). Najstarsze autobusy są w Rumunii (20,2 roku), a najnowsze w Austrii (5,0 lat).

W unijnym parku użytkowanych pojazdów maleje popularność diesla. W 2021 roku udział samochodów osobowych z takim napędem wyniósł 41,9 proc. (o 0,9 pp. mniej niż rok wcześniej), natomiast benzynowych 51,1 proc. (o 0,6 pp. mniej niż w 2020 roku), wylicza ACEA. Odsetek aut osobowych z napędem elektrycznym (baterijnym) stanowił w 2021 roku 0,8 proc. unijnego parku samochodów osobowych (o 0,3 pp. więcej

At end-2021, the whole of Europe (the EU, EFTA free trade zone countries, Russia, Turkey and the United Kingdom) was home to 294.1 million passenger cars (up by 1.2 per cent), 35.9 million LCVs (up by 2.0 per cent), 7.3 million HCVs (up by 3.0 per cent), and 0.82 million buses (up by 2.0 per cent). Altogether, the region was home to 338.1 million motor vehicles.

Figures of the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA reveal that the largest vehicle fleet in 2020 was based in China which was home to 273.4 million registered passenger car, the US with 116.3 million, Japan with 62.2 million, Russia with 49.3 million, Brazil with 37.9 million, and Mexico with 34 million vehicles.

OICA statistics reveal that the biggest CV fleet consisting of 176.8 million commercial vehicles was based in the US, ahead of China (44.6 million), the EU (43.7 million), Japan (14.5 million), and Mexico (11.1 million).

ACEA estimates reveal that the average age of a European passenger car in 2021 was 12.0 years (up by 0.2 years versus the previous year), while LCVs were 12.0 years old on the average. The average age of a truck stood at 14.2 years (up by 0.3 years versus the previous year), while the average age of a bus was 12.7 years old and was down by 0.1 years versus the previous year.

The youngest passenger car fleet in the EU was based in Luxembourg (7.6 years) and Denmark (8.5 years). The oldest fleets with the average age of 16 years and over were declared by Estonia and Greece (no data are available for Bulgaria). Meanwhile, Greece and Portugal are home to the oldest LCV fleets (20.8 and 15.3 years, respectively).

Greece has the oldest HCV fleet (22.7 years), while the youngest trucks are driven in Austria (6.6 years). Romania is home to the oldest buses (20.2 years), while Austria has the youngest bus fleet (5.0 years).

The share of diesel-powered vehicles in total EU fleet is plummeting. ACEA's figures reveal that in 2021 the share of vehicles fitted with diesel units accounted for 41.9 per cent (down by 0.9 percentage points versus the previous year), while the figure for petrol-powered vehicles stood at 51.1 per cent (down by 0.6 percentage points versus 2020). In 2021, cars fitted with an electric drive (BEV) had 0.8 per cent of share in EU's total

niż rok wcześniej), zaś na hybrydowy przypadł 3,0 proc. o 1,2 pp.więcej niż w 2020 roku.

Światowy champion bezpieczeństwa

Ruch drogowy w Europie należy do najbezpieczniejszych na świecie. Z danych Komisji Europejskiej, WHO oraz Global Health Observatory wynika, że na milion mieszkańców zanotowano w Unii Europejskiej 45 ofiar śmiertelne wypadków drogowych, w pozostałych krajach Europy 91, w Ameryce Północnej 119, w Azji Południowo-Wschodniej 158, na zachodnim Pacyfiku 164, w Ameryce Południowej 172, na Bliskim Wschodzie 178 i w Afryce 272. Średnia dla całego świata wyniosła 167 zabitych na milion mieszkańców.

Sukces programu bezpieczeństwa w UE jest tym większy, że w latach 2008-2020 liczba ofiar wypadków drogowych zmalała o połowę do 18,8 tys., gdy park samochodowy powiększył się dwukrotnie do 282 mln pojazdów.

W przeliczeniu na milion mieszkańców liczba ofiar zmalała w UE w latach 2010-2020 o 37 proc. do 42 osób. W Szwecji wskaźnik sięga 20 osób, podobnie na Malcie, ale na Litwie, w Polsce, Bułgarii jest ponad 3 razy wyższy, a w Rumunii nawet 4 razy.

Poprawa bezpieczeństwa drogowego jest wynikiem wielu czynników, a jednym z nich jest coraz lepsze bezpieczeństwo bierne i czynne nowych samochodów. Są one wyposażone w coraz liczniejsze systemy wspomagania kierowcy takie jak asystent utrzymania pojazdu w pasie ruchu, alarm wykrywający pojazdy w martwym polu widzenia lusterek bocznych, system odczytujący znaki drogowe i automatyczny system powiadamiania o wypadkach e-call.

Ciężkie samochody otrzymują systemy alarmujące kierowcę o pieszym lub rowerzyście znajdującym się w martwym polu widzenia lusterek bocznych, aktywne tempomaty i systemy automatycznie uruchamiające automatyczne hamowanie przed nieruchomą przeszkodą.

Europa jest regionem, który wdrożył jako pierwszy elektroniczne systemy zwiększające bezpieczeństwo

passenger car fleet (up by 0.3 percentage points versus the previous year), whereas hybrids accounted for 3.0 per cent (up by 1.2 percentage points versus 2020).

The world's safety champion

Road traffic in Europe is one of the safest worldwide. Figures of the European Commission, the WHO, and the Global Health Observatory reveal that there are 45 road traffic fatalities per one million population in the EU versus 91 in other European countries, 119 in Northern America, 158 in South-East Asia, 164 in the Western Pacific, 172 in Southern America, 178 in the Middle East, and 272 in Africa. The average figure worldwide stood at 167 fatalities per one million population.

What makes the success of the EU's safety programme even more prominent is the fact that from 2008 until 2020 the number of road traffic mortalities went down by 50% to 18,800, while the fleet went up two-fold to 282 million vehicles.

From 2010 until 2020 the number of fatalities per one million population in the EU went down by 37 per cent to 42 victims. The figure for Sweden, Malta and Lithuania is 20, while the number of fatalities in Poland and Bulgaria is three times higher, and four times higher for Romania.

Improvements in road safety are the result of many factors, one of which is the ever-rising standard of passive and active safety features of new cars which are fitted with a growing number of driver assistance systems, such as lane keeping assistant, blind spot warning, traffic sign recognition system or in-vehicle emergency call functionality-call.

Heavy-duty vehicles benefit from systems that alarm the driver that there is a pedestrian or a cyclist in the blind spot, active cruise control and systems that automatically activate brakes in front of a stationary obstacle.

Europe is the region that was first to implement electronic safety systems such as ABS and ESP, and the

jak ABS oraz ESP i Unia Europejska była pierwszym dużym rykiem, który te rozwiązania promował prawnie, wpisując je na listę wyposażenia obowiązkowego.

Rejestracje nowych aut

Według danych ACEA w 2022 roku w krajach Europy (Unia Europejska, Wielka Brytania oraz państwa stowarzyszone w strefie wolnego handlu EFTA) urzędy zarejestrowały 11 287 tys. nowych aut osobowych, o 4,1 proc. mniej niż w 2021 roku. Kraje UE-14 zanotowały 4,6-procentowy spadek, państwa nowej UE 4,2-procentowy, rejestracje w krajach EFTA zmalały o 2,5 proc., zaś w Wielkiej Brytanii o 2 proc.

Stagnację na niskim poziomie ACEA tłumaczy brakiem półprzewodników i części.

Na pierwszym miejscu rankingu rejestracji pozostały Niemcy z wynikiem 2,65 mln samochodów (wzrost o 1,1 proc.), na drugim Francja (1,53 mln, spadek o 7,8 proc.), na trzecim Włochy (1,32 mln, mniej o 9,7 proc.), przed Hiszpanią (0,81 mln, mniej o 5,4 proc.).

Będąca poza Unią Europejską Wielka Brytania także zanotowała spadek rejestracji, o 2 proc. do 1,61 mln aut.

W krajach UE, Wielkiej Brytanii i EFTA najpopularniejszą marką w 2022 roku, tak jak i w poprzednich latach, był Volkswagen, który zdobył 10,6 proc. rynku (spadek o 0,3 proc.) z rejestracjami blisko 1,2 mln samochodów. Marka Volkswagen zapewniła także koncernowi VW AG zajęcie pierwszego miejsca w Europie z wynikiem niecałych 2,8 mln rejestracji i udziałem 24,7 proc., o 0,4 punktu proc. mniej niż w 2021 roku.

Drugim pod względem popularności koncernem w Europie była Grupa Stellantis, z rejestracjami 2,1 mln aut, co dało grupie 18,2 proc. rynku, o 2 punkty proc. mniej niż rok wcześniej. Wiodąca marka grupy, Peugeot, zdobyła 5,5 proc. rynku, o 0,7 pp. mniej w stosunku do 2021 roku.

Na trzecim miejscu znalazła się Grupa Renault z udziałem 9,4 proc. (o 0,1 punktu proc. więcej w stosunku do 2021 roku) i rejestracjami 1,1 mln aut. Wiodąca marka grupy, Renault, zmniejszyła udział o 0,6 punktu proc. do 5,2 proc. rejestrując 0,58 mln aut.

European Union was the first major market to legally promote these solutions by putting them on the mandatory equipment list.

New vehicle registrations

ACEA statistics reveal that transport authorities in European countries (the EU, the UK and EFTA Free Trade Association member states) registered 11,287 million new passenger cars in 2022, that is, 4.1 per cent less than in 2021. EU-14 states declared a decline by 4.6 per cent, while new EU states confirmed an increase by 4.2 per cent. Meanwhile, registrations in EFTA countries were down by 2.5 per cent and UK figures decreased by 2 per cent.

ACEA explains that stagnation was triggered by the shortage of semiconductors and parts.

Ranking first in terms of registrations was once more Germany with 2.65 million vehicles (up by 1.1 per cent), with France coming second (1.53 million; down by 7.8 per cent), Italy third (1.32 million; down by 9.7 per cent), ahead of Spain (0.81 million; down by 5.4 per cent).

The United Kingdom, which is not a European Union member, declared a decline in registrations by 2 per cent to 1.61 million cars.

Just like in recent years, the most popular make in the EU, the UK and the EFTA states in 2022 was Volkswagen with 10.6 per cent of market share (down by 0.3 per cent) and nearly 1.2 million registered vehicles. The Volkswagen brand has also secured the leading position in Europe for VW AG with less than 2.8 million registrations and 24.7 per cent of market share, or 0.4 percentage points less versus 2021.

Ranking second in terms of popularity in Europe was Stellantis Group with 2.1 million registrations, what gave it 18.2 per cent of market share, a result lower by 2 percentage points versus the previous year. The Group's leading brand, Peugeot, had 5.5 per cent of the market, down by 0.7 percentage points versus 2021.

Ranking third was Renault Group with 9.4 per cent of market share (up by 0.1 percentage point versus 2021) and 1.1 million registrations. With 58,000 registrations, Renault, the Group's leading brand, saw its share go down by 0.6 percentage points to 5.2 per cent.

Czwarte miejsce przypadło Grupie Hyundai z udziałem 9,4 proc. (poprawa o 0,1 punktu proc.) i rejestracjami przekraczającymi po raz drugi w historii grupy 1 mln aut, grupa zanotowała wzrost sprzedaży o ponad 42 tys. aut, przede wszystkim za sprawą marki Kia.

Pierwszą piątkę zamyka Grupa BMW z udziałem rynkowym 7,2 proc., o 0,1 punktu proc. mniej w stosunku do roku wcześniejszego. Marka BMW zarejestrowała 0,65 mln aut i zmniejszyła udziały o 0,1 pp. do 5,7 proc.

W 2022 roku największą dynamikę wzrostu w stosunku do 2021 roku zanotowała Grupa Toyota (6,0 proc.) i Grupa Hyundai (4,2 proc.). Wśród marek największą poprawę zanotowały: Alpine (34,6 proc.), Alfa Romeo (23,7 proc.), DS (17,1 proc.) i Dacia (15,8 proc.).

Największe spadki zanotowały: Smart (39,9 proc.), Jaguar (34,3 proc.) i Mitsubishi (22,4 proc.).

W 2022 roku 36,4 proc. zarejestrowanych w EU aut osobowych wyposażonych było w silnik benzynowy. Rok wcześniej ten odsetek wynosił 39,9 proc. W 2022 roku udział samochodów z silnikami diesla zmalał do 16,4 proc. (19,6 proc. w 2021 roku).

Pojazdy z napędem alternatywnym stanowiły 47,2 proc. rejestracji, gdy rok wcześniej 40,5 proc. Udział aut hybrydowych sięgnął 22,6 proc. (19,8 proc. w 2021 roku), pojazdy ładowane z sieci miały 12,1% rynku w 2022 r. a 9,1% w 2021 r., natomiast aut z innymi napędami alternatywnymi (na gaz ziemny i propan-butan) 3 proc. (2,7 proc. w 2021 roku).

Ranking fourth was Hyundai Group with 9.4 per cent of market share (up by 0.1 percentage points) and registrations exceeding one million cars for the second time in history. Hyundai Group declared an increase in sales by more than 42,000 units, with growth mainly driven by its Kia brand.

Last in the top five came BMW Group with 7.2 per cent of share, down by 0.1 percentage points versus the previous year. BMW declared 0.5 million registrations and its share went down by 0.1 percentage points to 5.7 per cent.

In 2022, the biggest growth dynamics versus 2021 was demonstrated by Toyota Group (6.0 per cent), and Hyundai Group (4.2 per cent). Brands with the biggest increase included: Alpine (34.6 per cent), Alfa Romeo (23.7 per cent), DS (17.1 per cent), and Dacia (15.8 per cent). The biggest decrease was declared by: Smart (39.9 per cent), Jaguar (34.3 per cent), and Mitsubishi (22.4 per cent).

In 2022, 36.4 per cent of passenger cars registered in the EU and EFTA countries were fitted with a petrol engine versus 39.9 per cent the year before. In 2022, the share of diesel-powered vehicles shrunk to 16.4 per cent (19.6 per cent in 2021).

Alternative drives accounted for 47.2 per cent of registrations versus 40.5 per cent the year before. Hybrids accounted for 22.6 per cent (19.8 per cent in 2021), BEVs for 12.1 per cent (9.1 per cent the year before), while vehicles with other alternative drives (natural gas and propane-butane) for 3 per cent (2.7 per cent in 2021) of total fleet.

Rejestracje samochodów w Europie (EU26 + EFTA+UK) [000 szt.]

Motor vehicle registration in Europe (EU26 + EFTA+UK) [000 units]

	2022	2021	Zmiana % r/r Change % y/y
Osobowe / Cars	11 286,9	11 774,9	-4,1
Dostawcze / LCVs	1 616,8	1 981,4	-18,4
Samochody ciężarowe / Trucks	354,6	341,6	+3,5
Autobusy / Buses	33,6	35,8	-6,1
Razem / Total	13 291,9	14 133,7	-6,0



Źródło / Source: ACEA

Rejestracje pojazdów użytkowych

ACEA podaje, że w 2022 roku liczba rejestracji lekkich nowych pojazdów użytkowych o dmc do 3,5 tony w krajach UE, Wielkiej Brytanii i EFTA zmalała o 18,4 proc. do przeszło 1,62 mln aut. Rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony powiększyły się o 3,5 proc. do 354,6 tys.

Rejestracje samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o dmc powyżej 16 ton wzrosły w 2022 roku w krajach UE, Wielkiej Brytanii i EFTA o 7,0 proc. do 298,7 tys. pojazdów. Największym rynkiem w segmencie ciężkim są Niemcy z rejestracją 55,1 tys. sztuk, o 0,9 proc. mniej niż w 2021 roku. Wyprzedziły one Francję, gdzie zarejestrowano 39,7 tys. samochodów, o 2,3 proc. więcej niż rok wcześniej i Wielką Brytanię (35,5 tys., o 13,4 proc. więcej od wcześniejszego roku). Polska jest czwartym rynkiem z wynikiem 32,2 tys. pojazdów i 6,6-procentowym wzrostem.

Rejestracje autobusów o dmc powyżej 3,5 tony zmalały w krajach UE, Wielkiej Brytanii i EFTA o 6,1 proc. do 33,6 tys., w tym 5,9 tys. we Francji, 4,9 tys. w Niemczech, 4,2 tys. w Wielkiej Brytanii. Polska znalazła się na dziewiątej pozycji rankingu, z ponad 15-procentowym spadkiem i rejestracjami 1,2 tys. autobusów.

Europejski filar

Braki w zaopatrzeniu w części i komponenty poważnie utrudniły produkcję i doprowadziły do spadków rejestracji. Bieżący rok jest lepszy od poprzedniego pod względem zaopatrzenia, które wyraźnie poprawiło się, jednak ceny nie spadły.

Komisja Europejska ostrożnie prognozuje lekkie odbicie w 2023 roku, przewiduje, że unijne PKB wzrośnie o 1,0 proc., (na początku roku szacowała wzrost na 0,8 proc), a w przyszłym roku o 1,7 proc., przy wcześniejszych prognozach na poziomie 1,6 proc. Wielką niewiadomą jest rozwój wojny na Ukrainie. Napaść Rosji może zdestabilizować cały region i światową gospodarkę. Konflikt przyczynił się do znacznego wzrostu cen energii i paliw, co przyspieszyło inflację, z którą drugi rok walczą wszystkie rządy.

Commercial vehicle registrations

ACEA reveals that in 2022 the number of registrations of light commercial vehicles with GVWR below 3.5 tonnes in the EU, the UK and the EFTA states went down by 18.4 per cent to more than 1.62 million vehicles. Registrations of new trucks with GVWR above 3.5 tonnes were up by 3.5 per cent to 354,600 units.

In 2022, registrations of trucks and tractor units with GVWR above 16 tonnes were up by 7.0 per cent to 298,700 vehicles in the EU, the UK and the EFTA states. With 55,100 HCV registrations, or 0.9 per cent less than in 2021, Germany is the largest market in Europe. It outperformed France with 39,700 registered vehicles, up by 2.3 per cent on a year earlier, and the UK (35,500; up by 13.4 per cent compared to the previous year). Poland is the fourth largest market with 30,200 vehicles, a figure higher by 6.6 per cent.

Registrations of buses with GVWR above 3.5t in the EU, the UK and EFTA countries went down by 6.1 per cent to 33,600 units. This figure includes 5,900 registrations in France, 4,900 in Germany and 4,200 in the UK. With figures going down by more than 15 per cent and 1,200 bus registrations, Poland was down to the ninth position in the league table.

The backbone of the European economy

Shortages in the supply of parts and components have severely hampered production and led to a decline in registrations. The current year is better than the previous one in terms of supplies, which have clearly improved, but prices have remained steep.

The European Commission is cautiously forecasting a slight rebound in 2023, predicting that EU's GDP will grow by 1.0 per cent, (early this year, it projected growth by 0.8 per cent), and by 1.7 per cent next year, versus earlier forecasts set at 1.6 per cent. Further development of the war in Ukraine remains unknown. Russia's aggression may destabilise the entire region and the world economy. The conflict has made energy and fuel prices balloon, what has accelerated inflation which all governments have been trying to beat for two years.

Przemysł samochodowy i związane z nim działy stanowią jeden z filarów europejskiej gospodarki. W 26 krajach Europy i bliskiej Azji działały w 2022 roku 322 fabryki montażu ostatecznego oraz produkujące silniki i baterie do pojazdów. W siedemnastu unijnych krajach działało 213 zakładów, z których 80 wytwarzało modele osobowe.

Znajdujące się w Europie fabryki wyprodukowały w 2022 roku 13,3 mln samochodów osobowych, o 0,7 proc. mniej niż rok wcześniej. Produkcja światowa sięgnęła 68,5 mln i była o 8,4 proc. większa niż rok wcześniej.

Udział europejskich fabryk w światowej produkcji modeli osobowych wyniósł 19,4 proc. Europa jest drugim regionem po Chinach w rankingu największych producentów aut osobowych.

Według danych ACEA z 2022 roku, w Europie najwięcej aut osobowych wyprodukowano w Niemczech (3,33 mln), w Hiszpanii (1,73 mln), Czechach (1,21 mln), Słowacji (0,97 mln), Francji (0,95 mln), Rumunii (0,51 mln), Włoszech (0,49 mln), Węgrzech (0,45 mln) i w Szwecji (0,25 mln).

W Europie znajduje się 46 fabryk wytwarzających lekkie samochody dostawcze, z 56 zakładów wyjeżdżają samochody ciężarowe, z 71 fabryk autobusy, 71 zakładów wytwarza silniki, zaś 41 akumulatory.

Część krajów, mimo znacznego udziału w produkcji pojazdów użytkowych, nie informuje o wielkości swojej produkcji. Mając na uwadze to zastrzeżenie, ACEA podaje, że lekkie pojazdy dostawcze o dmc do 3,5 tony wyjeżdżają w największej liczbie z fabryk w Hiszpanii, Francji i Polski. W produkcji samochodów ciężarowych o dmc przekraczającym 3,5 tony prym wiodą Niemcy przed Francją i Holandią.

Wartość eksportu samochodów osobowych wyniosła w 2022 roku 157,31 mld euro, zaś wartość importu sięgnęła 61,6 mld euro, zatem nadwyżka wyniosła 98,69 mld euro, co oznacza 31-procentowy wzrost w stosunku do 2021 roku.

Największymi odbiorcami były: USA (36,42 mld euro), Wielka Brytania (26,5 mld) i Chiny (24,26 mld euro). Import pochodził przede wszystkim z: Chin (9,37 mld euro), Wielkiej Brytanii (9,1 mld euro), USA (8,62 mld euro) i Korei Południowej (7,87 mld euro).

Wartość wyeksportowanych lekkich pojazdów dostawczych o dmc do 5 ton wyniosła 6,93 mld euro i była

The automotive sector and related industries are the backbone of the European economy. In 2022, twenty six European countries were home to 322 auto final assembly and engine facilities. There were 213 auto factories operating in seventeen EU states, of which 80 were assembling passenger cars.

In 2022, European manufacturing sites assembled 13.3 million passenger cars, or 0.7 per cent less than the year before. World production accounted for 68.5 million units and was higher by 8.4 per cent versus the previous year.

The share of European manufacturing sites in global passenger car production totalled 19.4 per cent. The European Union is the second largest passenger car manufacturing region after China.

ACEA's figures reveal that in 2022 the biggest number of passenger cars in Europe was made in Germany (3.33 million), Spain (1.73 million), the Czech Republic (1.21 million), Slovakia (0.97 million), France (0.95 million), the UK (0.8 million), Romania (0.51 million), Italy (0.49 million), Hungary (0.45 million) and Sweden (0.25 million).

Europe is home to 46 sites manufacturing light commercial vehicles, 56 truck factories, 71 bus factories, 71 engine and 41 battery factories.

It should be stressed, however, that despite their considerable share in production of commercial vehicles, some countries fail to communicate the size of their production. Bearing that in mind, ACEA reveals that most light commercial vehicles with GVWR of up to 3.5t are assembled in Spain, France, and Germany. Germany, ahead of the Netherlands and France, is leading the way in production of trucks with GVWR over 16 tons.

In 2022, the value of passenger car exports stood at EUR 157.31 billion, whereas the value of imports fetched EUR 61.6 billion, with surplus totalling EUR 98.69 billion, what marks an increase by 31.0 per cent versus 2021.

The largest export markets included: the US (EUR 36.42 billion), the United Kingdom (EUR 26.5 billion) and China (EUR 24.3 billion). Cars were mainly imported from: China (EUR 9.37 billion), the United Kingdom (EUR 9.1 billion), the US (EUR 8.62 billion) and South Korea (EUR 7.87 billion) The value of exported LCVs stood at EUR 6.93 billion and was higher by EUR 1.51 billion versus the import value.

o 1,51 mld większa od wartości importu. Wartość wyeksportowanych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 5 ton oraz autobusów sięgnęła 7,18 mld euro, dając 4,65 mld euro nadwyżki w bilansie handlowym.

ACEA podaje, że danina zmotoryzowanych w głównych krajach UE wyniosła w 2020 roku 398,4 mld euro. Natomiast łączne przychody firm samochodowych stanowią ponad 8 proc. unijnego PKB.

Od przemysłu motoryzacyjnego zależało w 2021 roku bezpośrednio i pośrednio 12,9 mln osób, czyli 7 proc. zatrudnionych w unijnej gospodarce. Przemysł motoryzacyjny daje pracę 3,1 mln osób, co odpowiada 10,5 proc. unijnego przemysłu przetwórczego.

Dane zebrane przez ACEA wskazują, że w 2021 roku bezpośrednio w motoryzacji najwięcej osób pracowało w Niemczech (869 tys.), we Francji (227 tys.), Polsce (210,4 tys.), Włoszech (175,8 tys.), Czechach (175,8 tys.), Rumunii (164 tys.), Hiszpanii (156,8 tys.) i Węgrzech (96,8 tys.).

Zbędna norma Euro 7/VII

Komisja Europejska przewiduje nie tylko masowe wprowadzenie pojazdów z napędami alternatywnymi, ale i aut spełniających normy Euro 7/VII. ACEA jest zdania, że wysiłek włożony w przygotowanie samochodów spełniających nową normę jest nieproporcjonalnie duży w stosunku do efektów. Wprowadzenie nowej normy zmniejszy emisję szkodliwych substancji o 4 proc. w przypadku modeli osobowych i o 2 proc. w przypadku użytkowych. Tymczasem wymiana parku na samochody spełniające normę Euro 6 oraz elektryczne, ma potencjał na zmniejszenie emisji do 2035 roku o 80 proc. w stosunku do 2020 roku.

W przypadku samochodów ciężarowych i autobusów modele sprzed normy Euro VI stanowią trzy czwarte parku i odpowiadają za 92 proc. emisji tlenków azotu. Zarazem nowe normy zwiększą cenę aut osobowych o 2 tys. euro na sztuce. ACEA uważa, że taka podwyżka zniechęci klientów do wymiany aut. Zmiana normy z Euro VI na Euro VII oznacza w przypadku ciężarówek i autobusów wyższą cenę nawet aż o 12 tys. euro. ACEA przypomina, że norma Euro VI należy do najostrzejszych na świecie, a emitowane wielkości zanieczyszczeń są ledwo mierzalne.

The value of exported HCVs and buses with GVWR above 3.5t stood at EUR 7.18 billion, what contributed to EUR 4.65 billion worth of surplus in the trade balance.

ACEA reveals that total taxes paid by motorists in key EU states in 2020 stood at EUR 398.4 billion, whereas total revenue of auto-makers accounted for more than 8 per cent of the EU's GDP.

In 2021, 12.9 million people, or 7.0 per cent of total employment in the European processing industry, made their living directly on European auto manufacturing operations. The motor industry provides employment to 3.1 million people, what corresponds to 10.5 per cent of the EU's manufacturing industry.

ACEA's statistics reveal that most jobs created directly by the motor industry in 2021 were based in Germany (86,000), France (227,000), Poland (210,400), the Czech Republic (175,800), Italy (175,800), Romania (164,000), Spain (156,800), and Hungary (96,800).

The redundant Euro 7/VII standard

The European Commission intends to deploy alternative drive as well as Euro7/VII-compliant vehicles on a mass scale. ACEA believes that the effort put into making cars compliant with the new standard is disproportionate to the outcome. Introduction of the new standard will reduce harmful emissions by 4 per cent from passenger cars and by 2 per cent from commercial vehicles. Meanwhile, renewing the fleet with Euro 6-compliant vehicles and EVs may potentially reduce emissions by 2023 by 80 per cent versus 2020.

Trucks and buses models older than Euro 6-compliant ones account for three-quarters of total fleet and 92 per cent of nitric oxide emissions.

Therefore, new standards will hike passenger car prices by EUR 2,000 per unit. ACEA believes that such price increase will discourage consumers from buying new cars. In case of trucks and buses, the shift from Euro 6 to Euro 7 standard adds up to EUR 12,000 to their price. ACEA stresses that the Euro 6 standard is one of the most stringent worldwide, while emission volumes are hardly measurable.

ACEA zauważa, że wprowadzenie Euro VII przyniesie mizerne efekty zdrowotne, ale zauważalnie podniesie koszty nie tylko zakupu samochodów, ale także ich użytkowania, w tym wyższe zużycie paliwa. Może ono być o 3,5 proc. większe w stosunku do obecnej normy, co oznacza dodatkowo podczas całego okresu eksploatacji 650 euro w przypadku modeli osobowych i 20 tys. euro w przypadku ciężarówek, czego Komisja Europejska nie uwzględniła w ocenie skutków regulacji.

Politycy mają także zbytne ambicje, jeśli chodzi o harmonogram wprowadzenia nowych norm. Przemysł jest sceptyczny, czy uda się uzgodnić wszystkie szczegóły regulacji do końca 2024 roku tak, aby nowe normy zaczęły obowiązywać od lipca 2025 roku dla samochodów osobowych i lekkich dostawczych oraz od lipca 2027 roku dla ciężarówek i autobusów. Unijna propozycja nie daje czasu na przeprowadzenie prób oraz przygotowanie produkcji i zdobycie certyfikatów. Instytucje homologujące nie mają odpowiedniej przepustowości, aby poradzić sobie z natłokiem wniosków, co doprowadzi do wstrzymania sprzedaży wielu modeli. Przemysł uważa, że niezbędny jest 3-letni okres przejściowy.

ACEA notes that introduction of the Euro 7 standard will have a modest health impact but will noticeably inflate the cost of new vehicles as well as the cost of their ownership, as it increases fuel consumption. Consumption may be higher by 3.5 per cent versus the current figures, what translates into additional EUR 650 over the entire lifecycle of the passenger car and EUR 20,000 for heavy-duty vehicles, what has not been included by the European Commission in the impact assessment of new regulations.

Politicians have exuberant ambitions concerning the timeline for deployment of new standards. The industry is sceptical as to whether all details of the regulations can be agreed by the end of 2024 to make sure that new standards become effective from July 2025 for passenger cars and light commercial vehicles and from July 2027 for trucks and buses. The EU proposal leaves little time for tests, adapting production, and obtaining certificates. The approval authorities have no adequate capacity to handle the growing number of applications, what has put the launch of multiple models to a halt. The industry is convinced that a three-year long transition period is essential.

Stowarzyszenie ACEA jest zdania, że dekarbonizacja zostanie najszybciej osiągnięta dzięki zastosowaniu alternatywnych paliw oraz elektryfikacji. Nakłady przemysłu na zeroemisyjne napędy sięgają 250 miliardów euro.

ACEA believes that decarbonisation will be achieved most quickly through the use of alternative fuels and electrification.

The sector's investments in zero-emission drives fetch EUR 250 billion.



Cenne środowisko

Europejski przemysł samochodowy nie tylko zmniejsza emisje samochodów, ale ogranicza także wpływ produkcji na otoczenie. W ostatnich piętnastu latach zmniejszył całkowite zużycie energii elektrycznej o blisko jedną czwartą. Emisje CO₂ powstałe przy produkcji aut zredukował o 46 proc. w stosunku do 2006 roku. Ograniczył o blisko połowę całkowite zużycie wody

The precious environment

The European motor industry is not only reducing emissions from motor vehicles but is also limiting the carbon footprint of its production. In the past fifteen years, it has cut its total electricity consumption by nearly one-fourth. CO₂ emissions from the automotive production were slashed by 46 per cent versus 2006. It reduced total water consumption by nearly a half and the volume

i o niemal jedną trzecią ilość odpadów produkcyjnych. O ponad połowę zmalały emisje lotnych związków organicznych, powstałych podczas lakierowania samochodów.

Europejska Agencja Ochrony Środowiska (EEA) wylicza wstępnie, że średnia emisja dwutlenku węgla wg normy WLTP wyniosła w 2022 roku 108,2 grama/km, o 6 gram mniej niż rok wcześniej. EEA wskazuje, że poprawa nastąpiła dzięki rosnącej elektryfikacji floty. Z 9,4 mln nowych aut zarejestrowanych w UE w 2022 roku, 23 proc. było zelektryfikowane, w tym 13,4 proc. stanowiły modele bateryjne.

Emisje CO₂ miliona furgonów zarejestrowanych w 2022 roku wyniosły 185,3 grama/km, o 8 gram mniej niż w 2021 roku. Udział elektrycznych furgonów wzrósł z 3,5 do 6,1 proc.

Przemysł samochodowy jest świadom, że naturalne zasoby paliw kopalnych mają ograniczoną wielkość i w związku z tym przygotowuje alternatywne rozwiązania napędów, które są nie tylko bardziej oszczędne, ale i przyjazne dla środowiska. Producenci muszą spełnić limit 95 gram CO₂/km dla aut osobowych, jaki wszedł w życie w 2020 roku.

Ekologiczne wyzwania dotyczą także producentów pojazdów użytkowych. Komisja Europejska zaproponowała, że emisje CO₂ samochodów ciężarowych zmaleją do 2030 roku o 45 proc., o 65 proc. w 2035 roku i o 90 proc. w 2040 roku i kolejnych latach.

Do osiągnięcia 30-procentowej redukcji CO₂, użytkownicy powinni zarejestrować co najmniej 280 tys. zero-emisyjnych samochodów ciężarowych, w tym 230 tys. bateryjnych oraz 50 tys. wodorowych, szacuje ACEA. Pojazdy będą wymagały do 42 tys. punktów ładowania, w tym do 25 tys. ładowarek megawatowych oraz do 2 tys. stacji tankowania wodoru, z których przynajmniej 500 powinna mieć możliwość wydania do 6 ton wodoru dziennie.

ACEA wskazuje, że i w tym wypadku popularyzacji napędów alternatywnych stoi na przeszkodzie brak infrastruktury paliwowej.

ACEA przypomina, że przemysł do tej pory uczynił duże postępy w zmniejszeniu obciążenia środowiska przez transport. Emisje z samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony zostały zredukowane o 98 proc. w stosunku do 1990 roku, a zużycie paliwa (czyli emisje CO₂) o jedną trzecią w porównaniu z rokiem 1970. Postęp

of production waste by nearly one-third. Emissions of volatile organic compounds generated from car painting have been reduced by more than half.

The European Environment Agency (EEA) provisionally estimates that average carbon emissions in 2022 according to WLTP standard stood at 108.2 g/km, or 6 grams less than the year before. EEA reveals that the improvement has been driven by the increased electrification of the fleet. Out of 9.4 million new cars registered in the EU, 23 per cent were electrified, while 13.4 per cent accounted for BEVs.

CO₂ emissions from heavy vans registered in 2022 stood at 185.3 grams/km, or 8 grams less than in 2021. The share of all-electric heavy vans was up from 3.5 to 6.1 per cent in 2020.

The automotive industry is well aware that the natural fossil resources are limited and therefore, it is developing alternative drive solutions which are not only energy-sober, but also friendly to the environment. Auto makers must meet the target of 95 grams CO₂/km for passenger cars which came into force in 2020.

Environmental challenges are also faced by manufacturers of commercial vehicles. The European Commission has proposed that CO₂ emissions from trucks will decrease by 45 per cent by 2030, by 65 per cent in 2035 and by 90 per cent in 2040 and beyond.

It estimates that in order to achieve CO₂ reduction by 30 per cent, users should register at least 280,000 zero-emission heavy-duty vehicles, including 230,000 battery electric vehicles and 50,000 hydrogen vehicles. These vehicles will need up to 42,000 charging stations, including 25,000 megawatt chargers and up to 2,000 hydrogen filling stations, of which at least 500 should be able to refill up to 6 tons of hydrogen per day.

ACEA argues that absence of fuel infrastructure is the biggest roadblock to deployment of alternative drives.

The Association reiterates that to-date, the industry has made massive progress in reduction of the environmental impact of transport. Emissions from HCVs with GVWR above 3.5 tonnes have been reduced by 98 per cent versus 1990, while fuel consumption (which translates into CO₂ emissions) by one-third compared to 1970 levels. Technological progress has made contemporary

w technologii sprawił, że współczesne pojazdy są znacznie cichsze od poprzedników; 25 współczesnych ciężarówek emituje mniej hałasu niż jedna z 1980 roku.

Największy inwestor w badania i rozwój

Europejski przemysł samochodowy jest największym prywatnym inwestorem w badania i rozwój. Nakłady członków ACEA na te cele sięgnęły w 2021 roku 59,1 mld euro. Ta suma reprezentuje 31 proc. wszystkich europejskich wydatków na badania i rozwój, gdy udział drugiego na liście przemysłu farmaceutycznego i biotechnologicznego wyniósł 17 proc., (w liczbach bezwzględnych 32,4 mld euro).

Europejski przemysł samochodowy inwestuje w przyszłość i konkurencyjność całego kontynentu. W 2021 roku japońskie koncerny samochodowe wydały na badania i rozwój 31,7 mld euro, amerykańskie 22,4 mld, chińskie 14,3 mld.

W 2018 roku europejscy producenci otrzymali do Europejskiego Urzędu Patentowego 33,3 proc. patentów na pojazdy autonomiczne, gdy producenci amerykańscy 30,1 proc., zaś japońscy 11,5 proc. Cały przemysł samochodowy otrzymał ponad 5,5 tys. patentów.

motor vehicles much more silent than their previous generations. 25 modern heavy-duty vehicles emit less noise than a single HCV back in 1980.

Highest R&D investments

The European motor industry is the biggest private investor in terms of research and development expenditure. R&D spending of ACEA members accounted for EUR 59.1 billion in 2021 alone. This figure represents 31 per cent of total European R&D investments, while the share of the pharmaceutical and biotechnological industry which came second in the league table accounted for 17 per cent (or EUR 32.4 b in absolute figures).

The European motor industry is investing in the future and the competitive edge of the entire continent. In 2021, Japanese automakers spent EUR 31.7 billion on R&D, US motor companies allocated EUR 22.4 billion, and the Chinese automotive sector spent EUR 14.3 billion.

In 2018, European auto makers were granted 33.3 per cent of automotive patents for self-driving cars by the European Patent Office, while their American counterparts were left with 30.1 per cent of share, and Japanese with 11.5 per cent. The entire automotive industry received more than 5,500 patents.



Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Al. Niepodległości 69, 02-626 Warszawa

Tel. 22 322 71 98

www.pzpm.org.pl