



Branża motoryzacyjna Automotive industry

Raport kwartalny PZPM i KPMG
Quarterly report by PZPM and KPMG

Edycja | Edition
Q4/2022

KPMG.pl
PZPM.org.pl





KPMG jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu i innych usług poświadczających, doradztwa podatkowego, biznesowego, Deal Advisory oraz księgowości. KPMG działa w 144 krajach i zatrudnia ponad 236 000 partnerów i pracowników w firmach członkowskich na całym świecie. W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia 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.

KPMG is a global organization of independent professional services firms providing Audit and Assurance services, Tax, Business Advisory, Deal Advisory and Accounting services. We operate in 144 countries and territories and have more than 236,000 partners and employees working in member firms around the world. KPMG in Poland was established in 1990. We employ 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.

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



Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych importerów, przedstawicieli producentów i producentów pojazdów samochodowych, motocykli, motorowerów oraz czterokołowych pojazdów motocyklowych, a także producentów nadwozi, przyczep, naczep oraz części, zespołów i elementów pojazdów samochodowych przeznaczonych do pierwszego montażu.

Głównym celem PZPM jest reprezentowanie interesów zrzeszonych firm wobec organów administracji publicznej, środków masowego przekazu i społeczeństwa. PZPM inicjuje zmiany legislacyjne oraz wspiera działania na rzecz rozwoju i promocji polskiego sektora motoryzacyjnego. Jest organizacją zapraszaną przez rząd do opiniowania projektów najistotniejszych aktów prawnych dotyczących motoryzacji, uczestniczy także w pracach komisji parlamentarnych i rządowych.

The Polish Automotive Industry Association is the leading Polish organisation of automotive industry employers which brings together official importers, representatives of manufacturers and manufacturers of motor vehicles, motorcycles, mopeds and four wheelers, as well as producers of bodyworks, trailers, semi-trailers and original equipment components, parts and accessories.

The main goal of PZPM is to represent the interests of its member organisations in relations with state administration bodies, the mass media and society. PZPM initiates legislative changes and supports initiatives for the development and promotion of the Polish automotive sector. The organisation is invited by the government to review key draft legislative acts relevant for the automotive industry and contributes to efforts of parliamentary and government commissions.

Jakub Faryś
President
T: +48 22 322 71 98
E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Marek Wolfgiel
Analysis and Statistics Director
T: +48 22 322 73 99
E: marek.wolfgiel@pzpm.org.pl

O raporcie About the report

O raporcie | About the report

Celem niniejszej serii raportów kwartalnych jest przedstawienie bieżących trendów w branży motoryzacyjnej w Polsce, rozumianej zarówno jako rynek motoryzacyjny, jak i produkcja przemysłowa oraz motoryzacyjne usługi finansowe. Analiza oparta jest o najnowsze dostępne dane rejestracyjne, statystyczne i rynkowe. Publikacja jest wspólnym przedsięwzięciem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego oraz KPMG w Polsce.

The aim of this series of quarterly reports is to present current trends in the Polish automotive industry, including automotive retail, manufacturing and financial services. Analysis is based on the most recent registrations, statistical and market data and is a result of a joint endeavour by the Polish Automotive Industry Association and KPMG in Poland.

Symbole i skróty | Symbols and abbreviations



SO – samochody osobowe
PC – passenger cars



SD<=3,5t – samochody dostawcze, DMC<=3,5t
LCV<=3.5t – light commercial vehicles, GVW<=3.5t



SC>3,5t – samochody ciężarowe, DMC>3,5t
HCV>3.5t – commercial vehicles, GVW>3.5t



P/N – Przyczepy i naczepy, DMC>3,5t
T/ST – Trailers and semi-trailers, GVW>3.5t



BUS>3,5t – autobusy, DMC>3,5t
BUS>3.5t – buses & coaches, GVW>3.5t



MC – motocykle
MC – motorcycles



MR – motorowery
MP – mopeds



Podzespoły, części i akcesoria (w tym silniki)
Components, parts and accessories (incl. engines)

Spis treści | Contents

▪ Podsumowanie Overview	4
▪ Gospodarka w Polsce i UE Economy in Poland and the EU	8
▪ Rynek i przemysł motoryzacyjny w UE Automotive retail and manufacturing in the EU	13
▪ Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment	21
▪ Rynek motoryzacyjny w Polsce Automotive retail in Poland	33
▪ Samochody osobowe Passenger cars	
▪ Rejestracje nowych SO New PC registrations	34
▪ Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne New PC registrations – alternative fuels	39
▪ Rejestracje nowych SO – segmenty New PC registrations – segments	41
▪ Samochody dostawcze Light commercial vehicles	56
▪ Pojazdy ciężarowe, przyczepy i naczepy Commercial vehicles, trailers and semi-trailers	59
▪ Autobusy Buses & coaches	64
▪ Jednoślady Powered two-wheelers	66
▪ Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce Automotive financial services in Poland	
▪ Leasing Leasing	70
▪ Ubezpieczenia Insurance	71
▪ Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland	
▪ Wyniki produkcyjne i finansowe Production and financial results	74
▪ Inwestycje Investments	78



Podsumowanie Overview

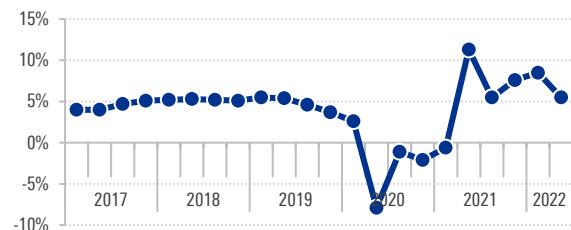
Rynek motoryzacyjny Automotive retail

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

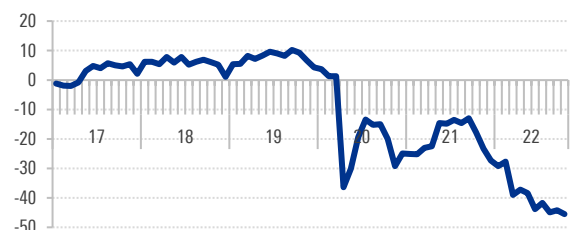
(Q1-3/22)

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

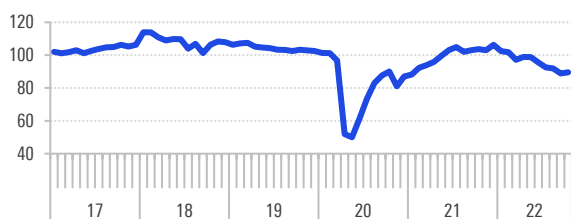
Realny wzrost PKB r/r (%)
Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów
Consumer sentiment index



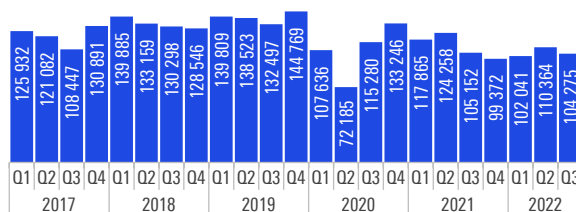
Wskaźnik koniunktury firm
Business sentiment index



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

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

316,7 (-8,8%)



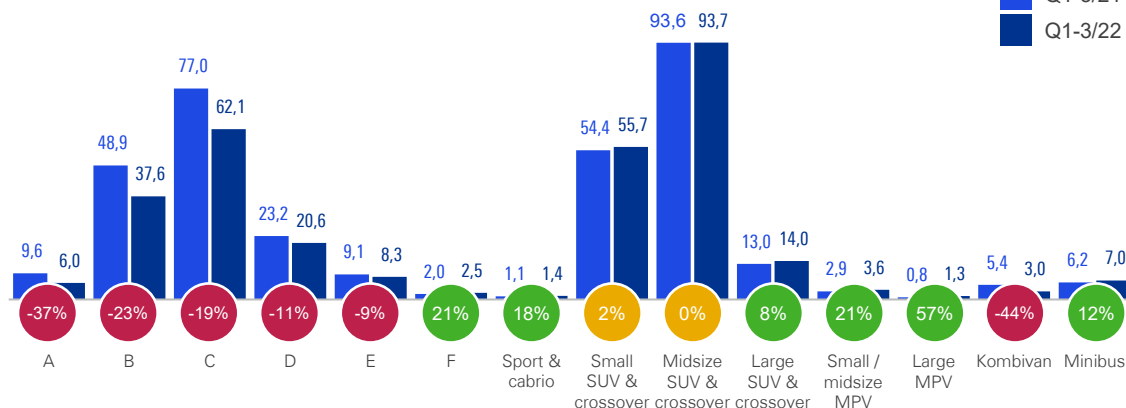
Nabywcy instytucjonalni
Institutional customers

223,2 (-13,6%)

Nabywcy indywidualni
Individual customers

93,5 (+5,2%)

Segmenty | Segments



Marki popularne
Mass-market brands

244,9 (-11,6%)

TOYOTA	55,3	(-3%)
SKODA	30,1	(-20%)
KIA	26,1	(2%)
VOLKSWAGEN	23,3	(-15%)
HYUNDAI	21,2	(3%)
DACIA	15,6	(5%)
FORD	13,4	(-7%)
RENAULT	10,4	(-14%)
OPEL	7,9	(-30%)
PEUGEOT	7,4	(-9%)

Marki premium+
Premium+ brands

71,8 (+2,0%)

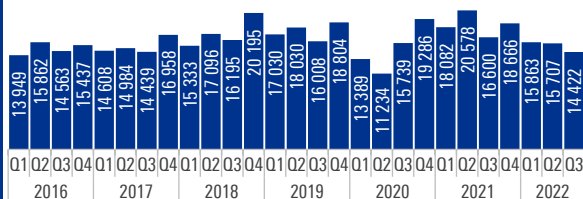
BMW	17,8	(-3%)
MERCEDES	16,1	(11%)
AUDI	13,8	(-9%)
VOLVO	8,2	(-8%)
LEXUS	3,8	(-22%)
CUPRA	2,5	(138%)
MINI	2,2	(14%)
PORSCHE	2,1	(63%)
LAND ROVER	1,5	(8%)
ALFA ROMEO	1,3	(11%)

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

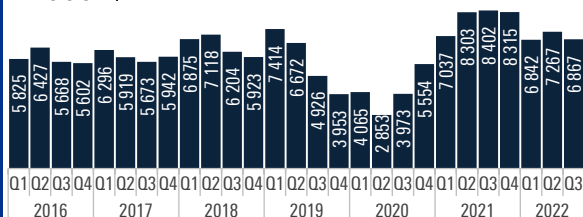
Rejestracje nowych pojazdów (w sztukach) | Registrations of new vehicles (in units)



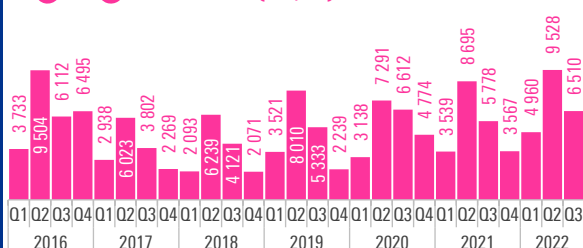
45 992 (-16,8%)



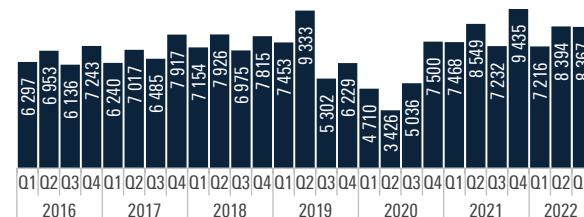
20 976 (-11,7%)



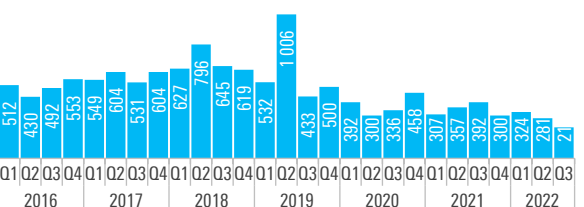
20 998 (+16,6%)



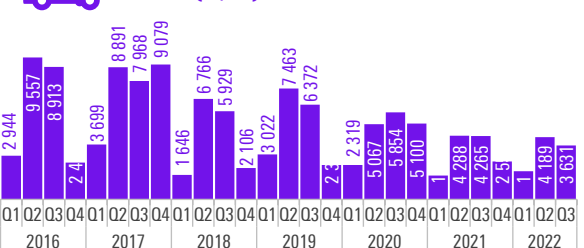
23 977 (+3,1%)



822 (-22,2%)



9 712 (-4,4%)



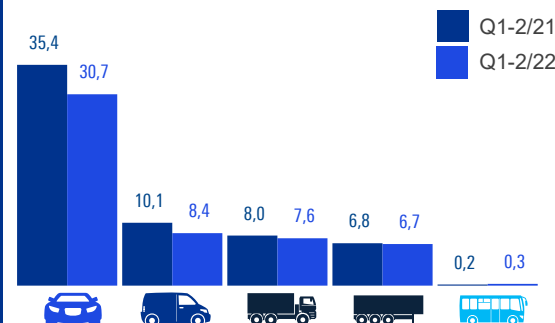
Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1-3/22)

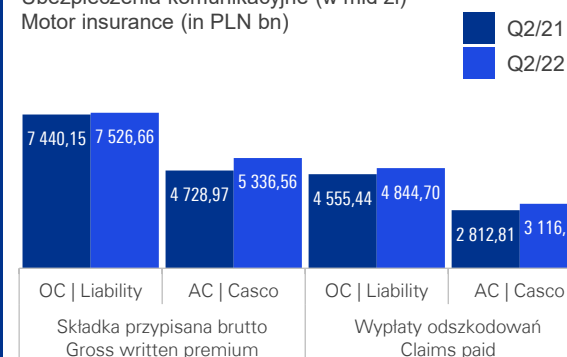
Usługi finansowe Financial services

Wyniki | Results

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



Ubezpieczenia komunikacyjne (w mld zł)
Motor insurance (in PLN bn)



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ZLP, KNF

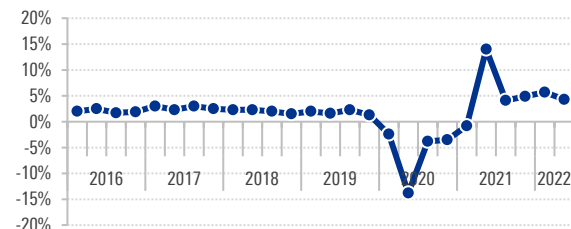
*Dane dotyczące liczby aktywów przekazanych w leasing publikowane są z opóźnieniem | Data on the number of leased assets are released with a delay

Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

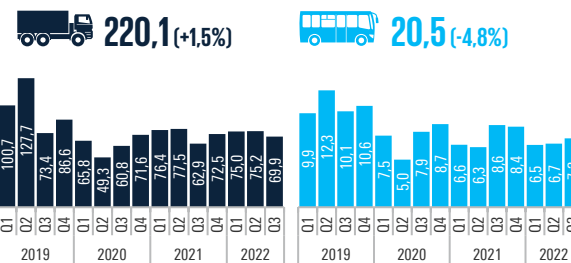
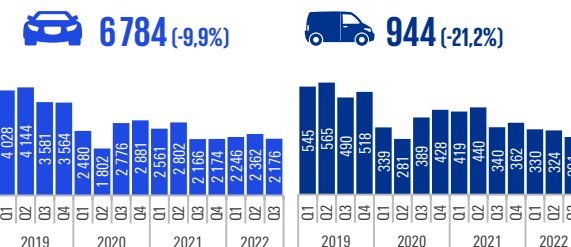
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
(Q1-3/22)

Otoczenie (UE) | Environment (EU)

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



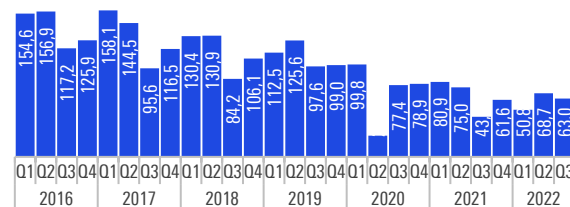
Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. szt.)
Registrations of new vehicles in the EU (in thousand units)



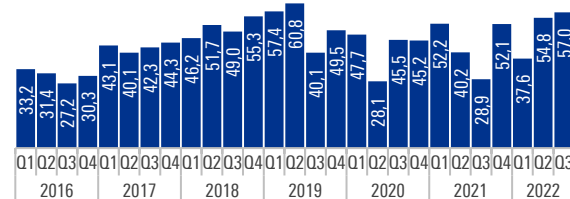
Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y.
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA, GUS, Eurostat

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

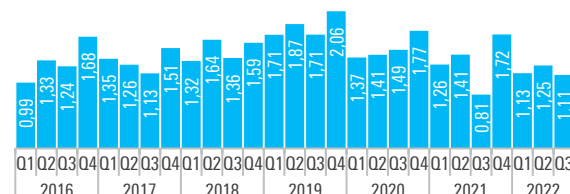
182,5 (-8,4%)



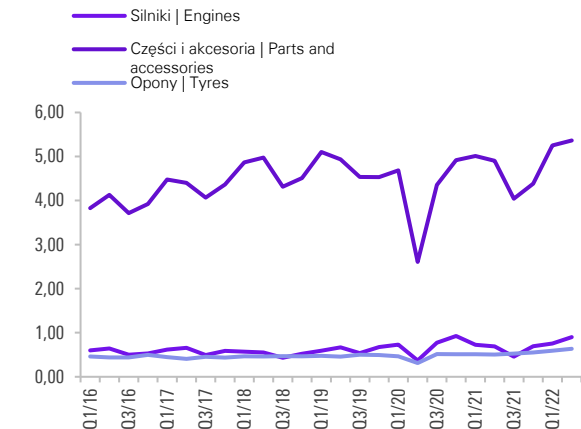
149,4 (+23,1%)



3,48 (0,0%)

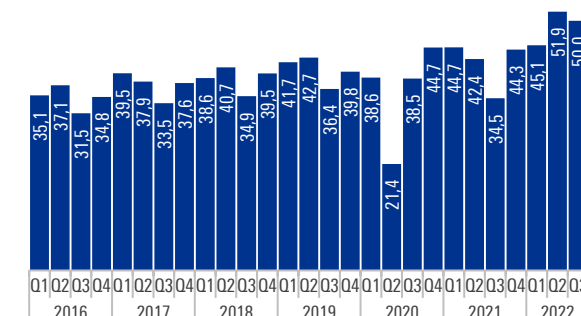


Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln) (Q2/22)



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

147,0 (+20,9%)





Gospodarka w Polsce i UE

Economy in Poland and the EU

Europa i Polska: Produkt Krajowy Brutto (realna zmiana r/r)

Europe and Poland: Gross Domestic Product (y/y real change)

+5,4% +5,3% +6,8%

2021

+3,2% +3,1% +3,8%

2022p

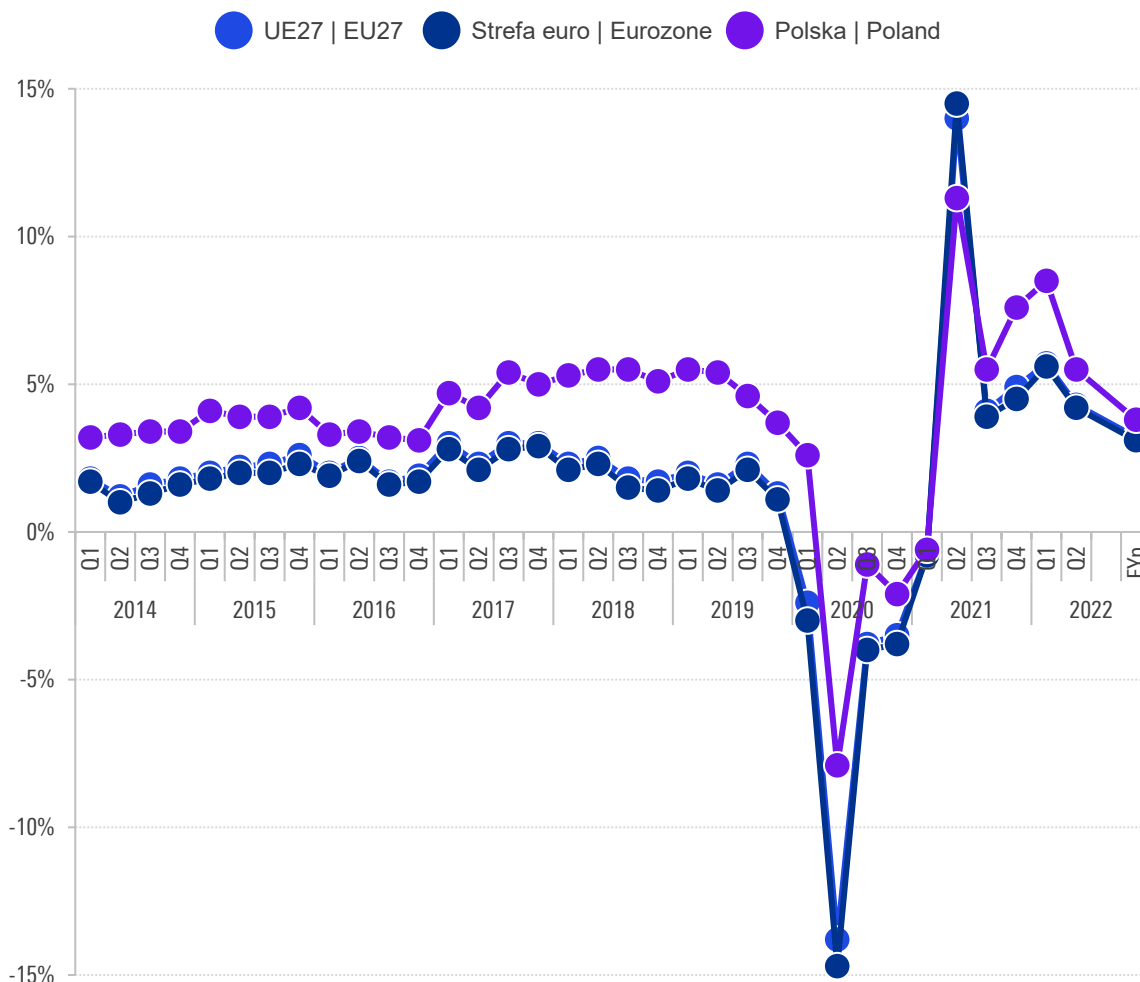
W drugim kwartale 2022 roku PKB w Polsce wzrosło o 5,5% r/r. Gospodarka w całym 2021 roku wzrosła zgodnie ze zrewidowanym szacunkiem GUS o 5,9% r/r, po spadku o 2,2% w 2020 roku. Wskaźniki PKB całej Unii Europejskiej i strefy euro wzrosły odpowiednio o 4,3% i 4,2% w drugim kwartale 2022.

W październikowej prognozie Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW) obniżył względem poprzedniej projekcji przewidywania wzrostu gospodarczego w Polsce do poziomu 3,8% w całym roku. Prognozy na 2022 rok dla UE i strefy euro mówią o wzroście na poziomie kolejno 3,2% i 3,1% r/r.

In Q2 2022, Poland's GDP increased by 5.5% y/y. In full 2021, the economy grew by 5.9%, after a 2.2% decline in 2020, according to updated GUS estimates. In the European Union and eurozone, the GDP growth reached accordingly 4.3% and 4.2% in Q2 2022.

In October forecast, the International Monetary Fund (IMF) lowered its prediction of economic growth in Poland to the level of 3.8%. Forecasts for the EU and the euro zone indicate an increase of 3.2% and 3.1% y/y, respectively in full 2022.

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



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

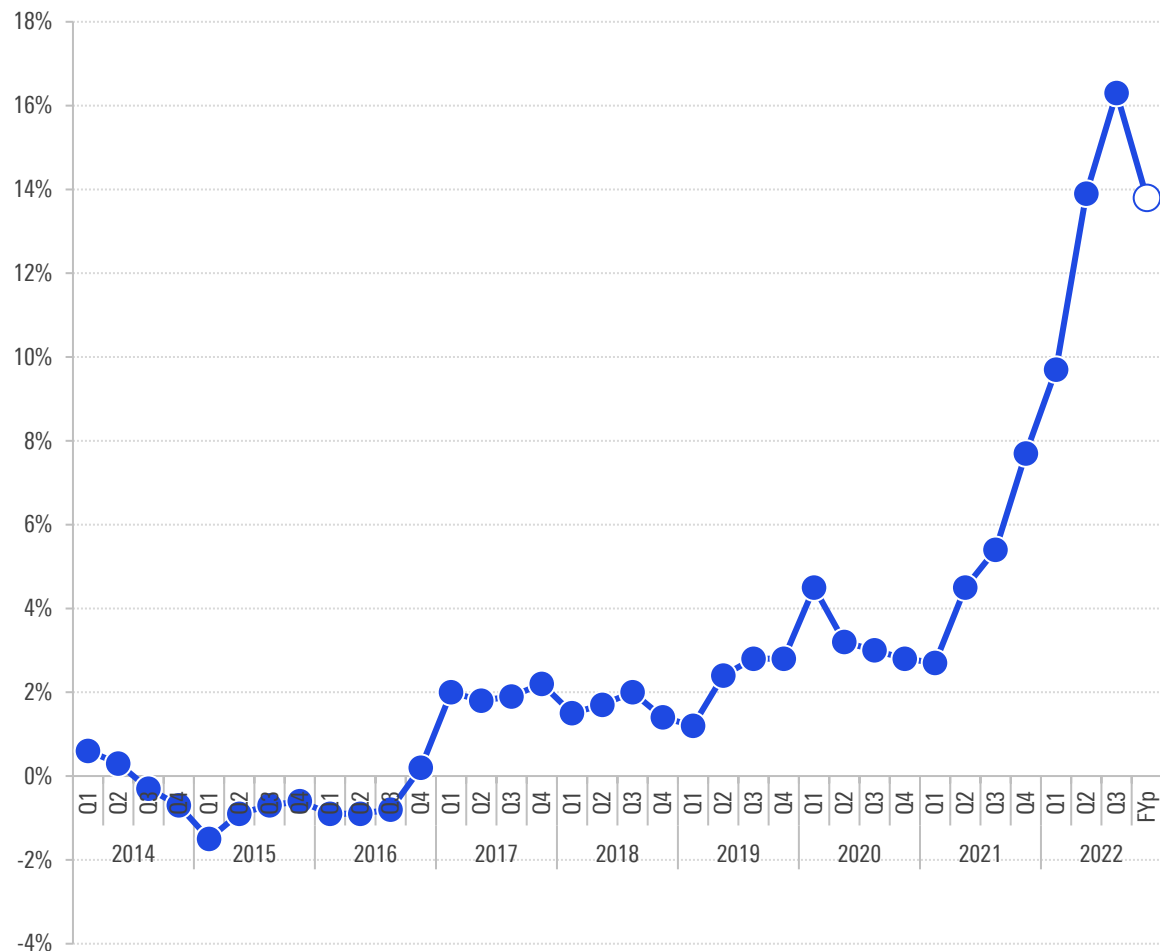
Poland: consumer prices (y/y change)

5,1% 2021

13,8% 2022p

W trzech kwartałach 2022 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce wzrosły o 16,3% r/r. To kolejny wyraźny wzrost po inflacji na poziomie 13,9% w II kwartale. MFW przewiduje, że w całym 2022 roku inflacja w Polsce wyniesie 13,8%, byłaby więc najwyższa od ćwierćwiecza.

Between Q1-Q3 2022, the prices of consumer goods and services in Poland increased by 16,3% y/y. After the first quarter, when the inflation grew by 13,9% the trend continues. The IMF predicts that throughout 2022 inflation in Poland will amount to 13,8%, it would be the highest in a quarter of a century.



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

Polska: rynek pracy Poland: labour market

5,4% 2021

5,0% 2022p

Na koniec III kwartału 2022 roku odnotowano w Polsce bezrobocie stopę bezrobocia rejestrowanego na poziomie 5,1%, o 1 p.p. niższą niż w tym samym momencie poprzedniego roku. Zrewidowane dane GUS pokazują, że bezrobocie jest obecnie na poziomie z 2019 roku, po wzroście w okresie pandemii nawet do 7,1%.

Wynagrodzenia realne brutto w Polsce w II kwartale 2022 roku spadły o 1,8%. Oznacza to, że nominalny wzrost wynagrodzeń był niższy niż inflacja.

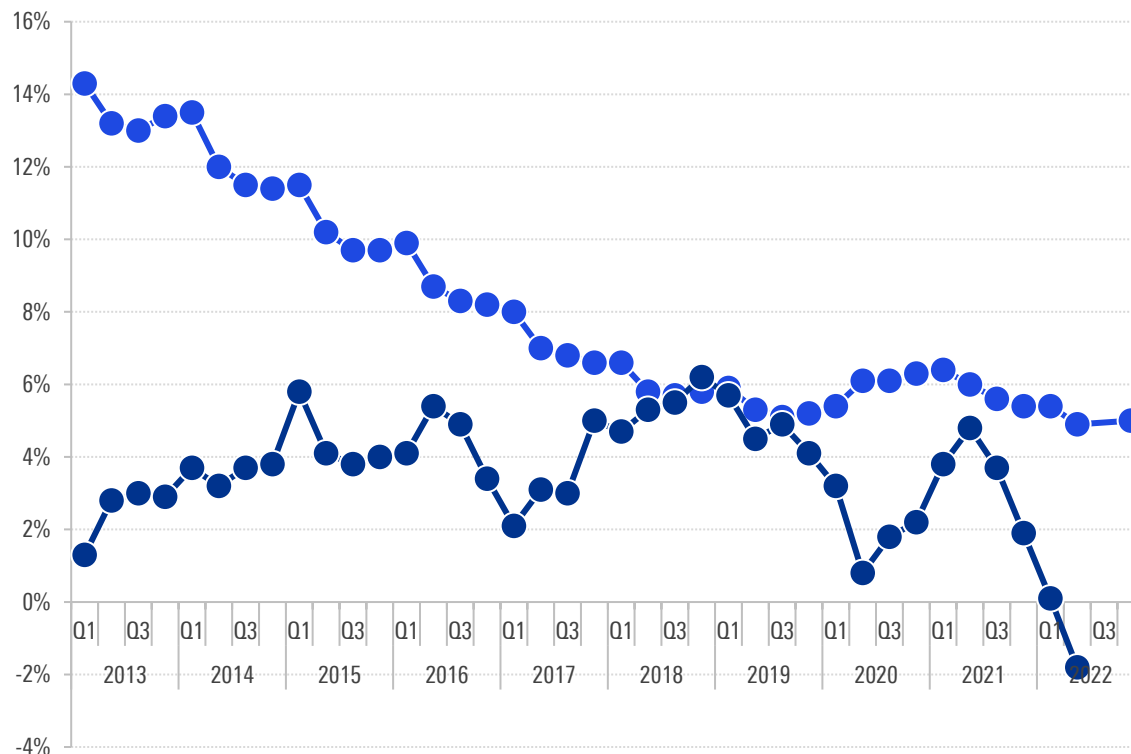
At the end of Q3 2022, the registered unemployment rate in Poland stood at 5.1%, by 1 percentage point less compared to the same time in the previous year. GUS published a revision of data, showing, that the unemployment returned to the 2019 level, after an increase up to 7.1% during the pandemic.

Real salaries (gross) in Q2 2022 in Poland fell by 1.8%. This means that the nominal salaries growth was lower than inflation.

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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS

● Bezrobocie rejestrowane (koniec okresu) | Registered unemployment (end of period)
● Wynagrodzenia realne (zmiana r/r) | Real salaries (y/y change)



Polska: wskaźniki koniunktury

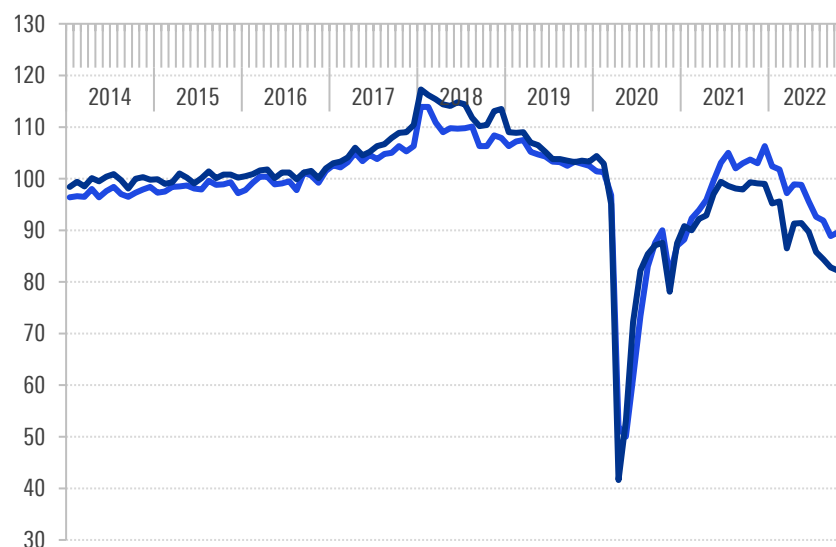
Poland: sentiment indices

Odbudowujące się w 2021 roku po załamaniu w czasie pandemii odczyty wskaźnika koniunktury przedsiębiorstw odnotowały kolejne spadki w 2022 roku, szczególnie po wybuchu wojny rosyjsko-ukraińskiej. W październiku wskaźnik wynosił już tylko 89,6 pkt, a jeszcze gorsze były oczekiwania przedsiębiorstw odnośnie przyszłej sytuacji. Bieżący wskaźnik ufności konsumenckiej spadł w październiku do poziomu poniżej najgorszego odczytu czasu pandemii.

Przedsiębiorstwa | Enterprises

89,6 82,2 X/22

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective



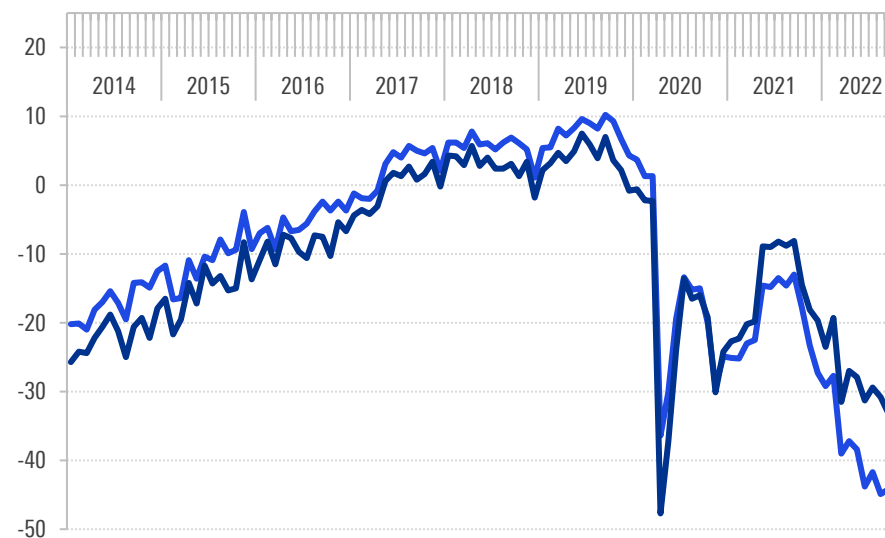
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS

Growing readings of the business sentiment index in 2021 noted declines again in 2022, especially after the outbreak of the Russian-Ukrainian war. In October, the index reached only 89.6 points and the expectations of enterprises about the future were even worse. The current consumer expectations fell below the lowest pandemic record of the index.

Konsumenci | Consumers

-45,5 -35,7 X/22

— Bieżący | Current — Wyprzedzający | Prospective





Rynek i przemysł motoryzacyjny w UE

Automotive retail and manufacturing in the EU



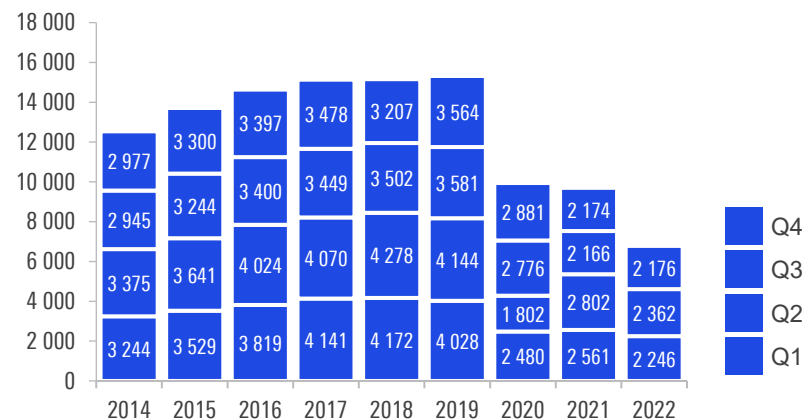
Rejestracje nowych SO w UE27 (w tys. szt.) New PC registrations in EU27 (in thousand units)

6 784 (-9,9%) Q1-3/22

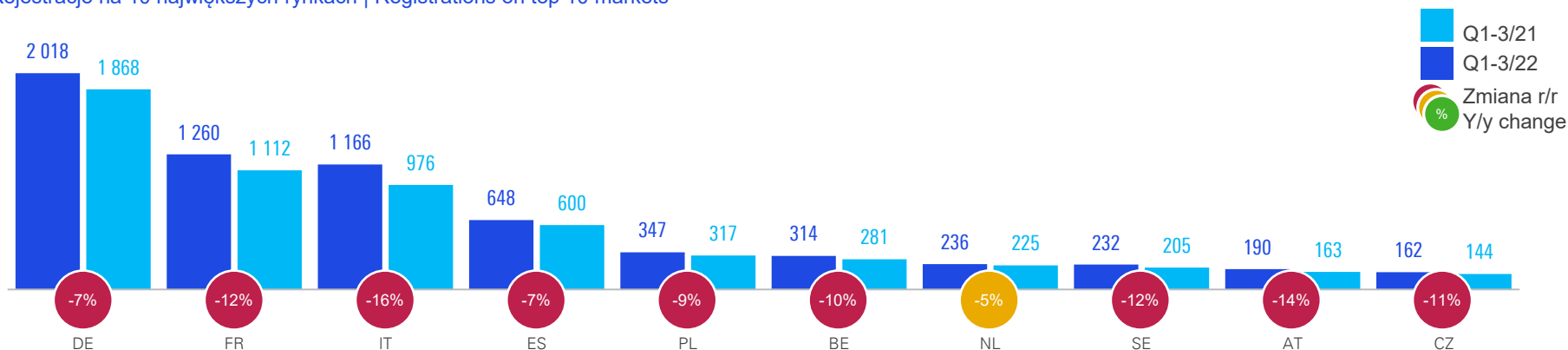
Od stycznia do września 2022 roku w całej Unii Europejskiej zarejestrowano 6,8 mln samochodów osobowych, czyli o 9,9% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Pogorszenie wyników odnotowano na wszystkich 10. największych pod względem wolumenu rynkach krajowych. Najgłębszy spadek zaobserwowano we Włoszech (-16% t/t), a na największym rynku niemieckim odnotowano spadek o 7% r/r.

From January to September 2022, the number of newly registered passenger cars in the European Union reached 6.8 million units, by 9.9% less than in the corresponding period of the previous year. Declines were recorded in all the top 10 markets in terms of volume. The biggest drop was noted in Italy (-16% y/y), while in the largest market – Germany, a 7% decline was recorded.

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



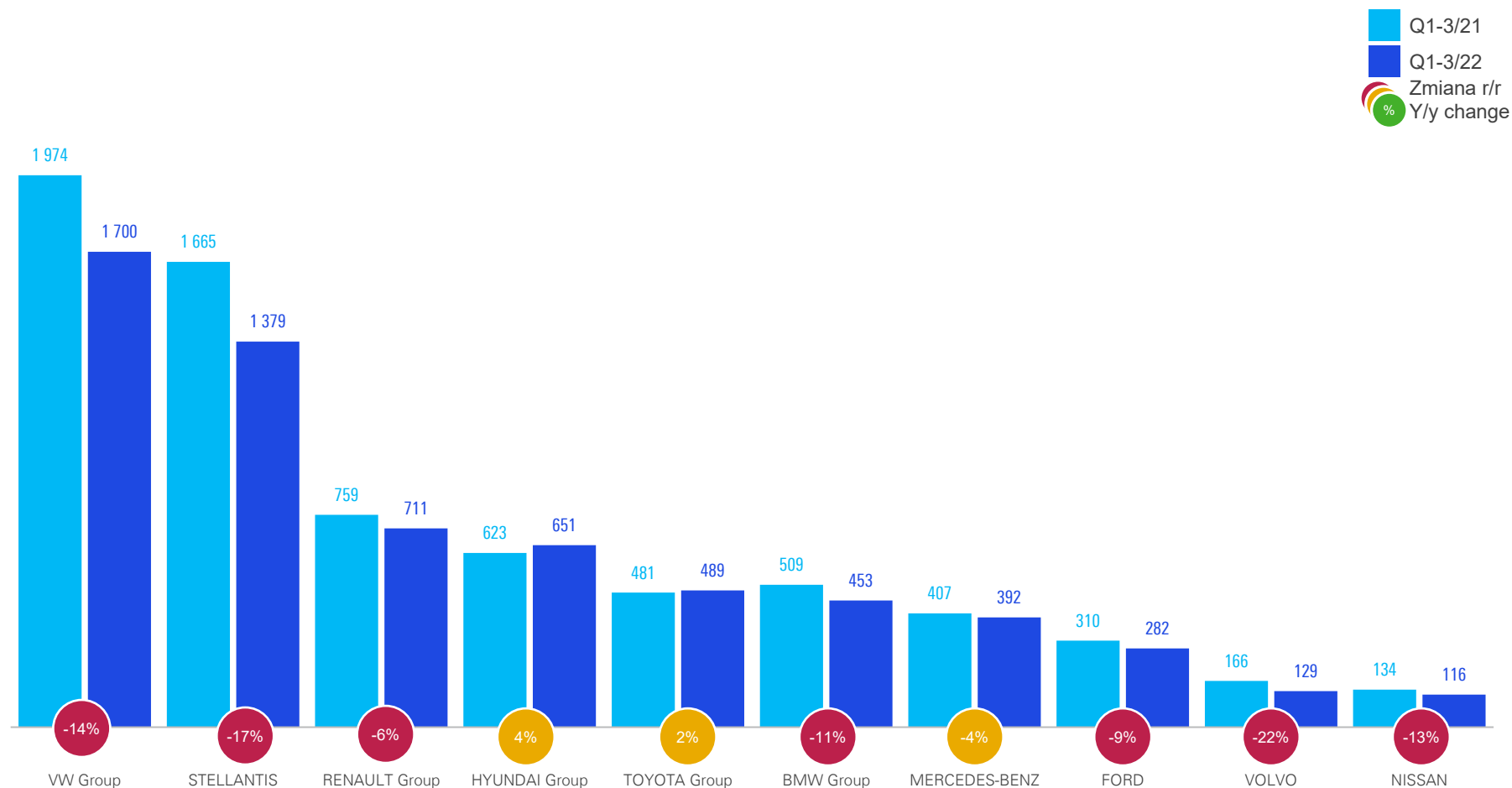
Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane do 2019 dla UE28. | All changes calculated y/y. Until 2019, data covers EU28.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



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

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



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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



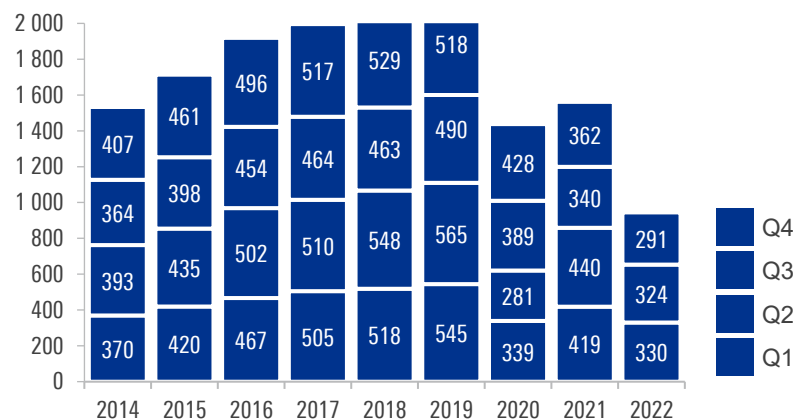
Rejeestracje nowych SD<=3,5t w UE27 (w tys. szt.) New LCV<=3.5t registrations in EU27 (in thousand units)

944 (-21,2%) Q1-3/22

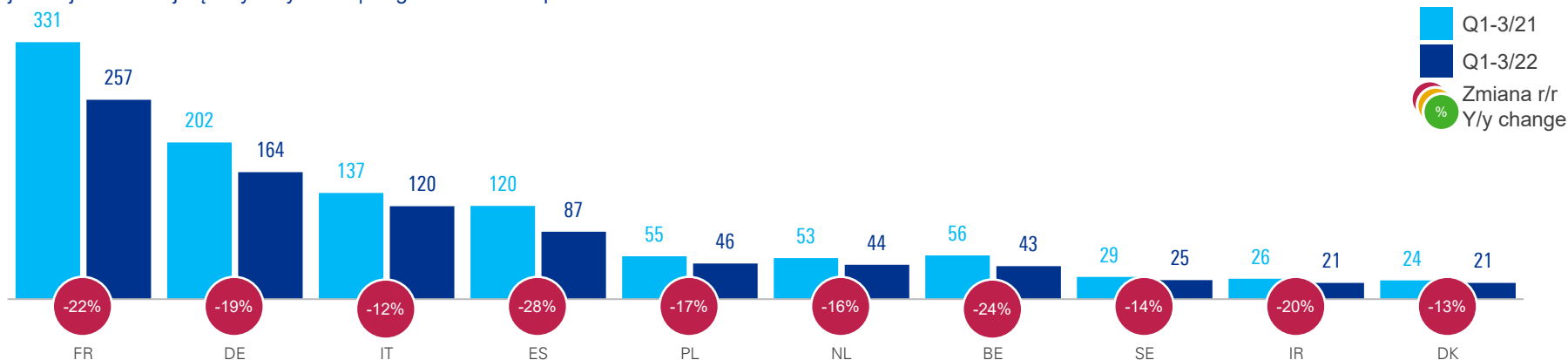
W pierwszych trzech kwartałach 2022 roku zarejestrowano w UE 944 tys. nowych samochodów dostawczych, co oznacza spadek o 21,2% wobec analogicznego okresu 2021 roku. Najwięcej nowych SD, mimo spadku liczby rejestracji o 22% r/r pojawiło się we Francji (257 tys. szt.). W porównaniu do analogicznego okresu 2021 roku, zmniejszył się dystans do drugiego w zestawieniu rynku niemieckiego (164 tys. szt., -19% r/r).

Between Q1-Q3 2022, 944 thousand of new LCVs were registered in the EU, which represents a decrease by 21.2% compared to the same period in 2021. The largest number of new LCVs appeared in France, despite the drop in the number of registrations by 22% y/y. Compared to Q1-Q3 2021, the gap to the second-largest German market has narrowed (164 thousand units, -19% y/y).

Rejeestracje ogółem | Total registrations



Rejeestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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



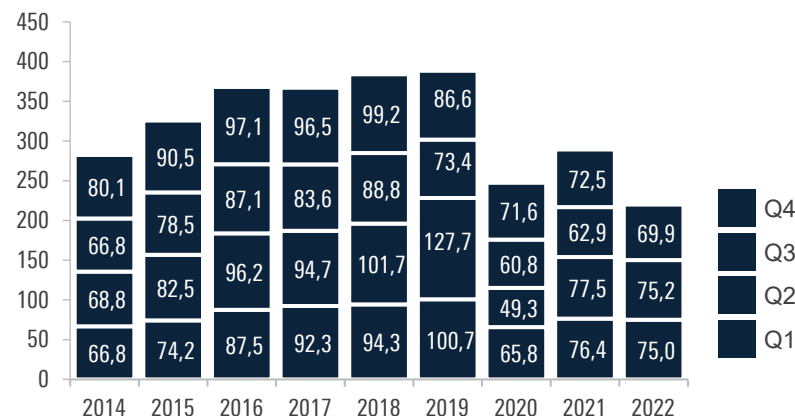
Rejestracje nowych SC>3,5t w UE27 (w tys. szt.) New HCV>3.5t registrations in EU27 (in thousand units)

220,1 (+1,5%) Q1-3/22

W całej UE w trzech kwartałach 2022 roku zarejestrowano ponad 220 tys. samochodów ciężarowych, o 1,5% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Dynamika była zróżnicowana. Spośród trzech największych rynków krajowych, wzrost zanotowano jedynie w Polsce (+3% r/r). Na większym rynku niemieckim i francuskim spadek liczby rejestracji wyniósł odpowiednio 4% i 1% y/y.

In the entire EU, 220 thousand HCVs were registered in Q1-Q3 2022, i.e. 1.5% more than in the same period in the previous year. The dynamics varied. Among the three largest markets, growth was recorded only in Poland (+ 3% y/y). Larger German and French markets noted declines – by 4% and 1% y/y respectively.

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ACEA



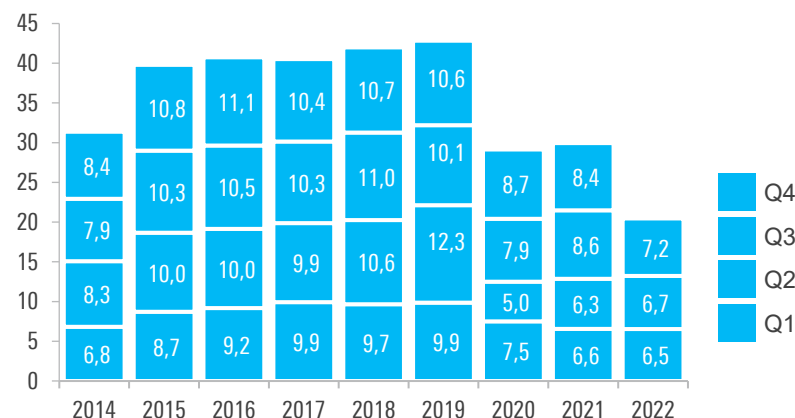
Rejestracje nowych BUS>3,5t w UE27 (w tys. szt.) New BUS>3.5t registrations in EU27 (in thousand units)

20,5 (-4,8%) Q1-3/22

Od stycznia do września 2022 roku zarejestrowano w UE 20,5 tys. nowych autobusów, tj. o 4,8% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Duże spadki odnotowano na wszystkich trzech największych rynkach w UE, czyli niemieckim (-15% r/r), francuskim (-22% r/r) i włoskim (-9% r/r). Znacznie więcej niż przed rokiem zarejestrowano natomiast autobusów w tym okresie w Portugalii (+242% r/r), Szwecji (+64% r/r) czy Hiszpanii (+29% r/r).

From January to September 2022 in the EU, the number of new buses and coaches amounted to 20.5 thousand, i.e. 4.8% less than in the corresponding period of 2021. All the three largest markets in the EU recorded declines: German by 15% y/y, French by 22% y/y and Italian by 9% y/y. On the other hand, significantly more vehicles were registered in this period in Portugal (+242% y/y), Sweden (+64% y/y) and Spain (+29% y/y).

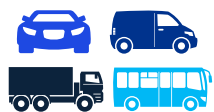
Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje na 10 największych rynkach | Registrations on top 10 markets



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

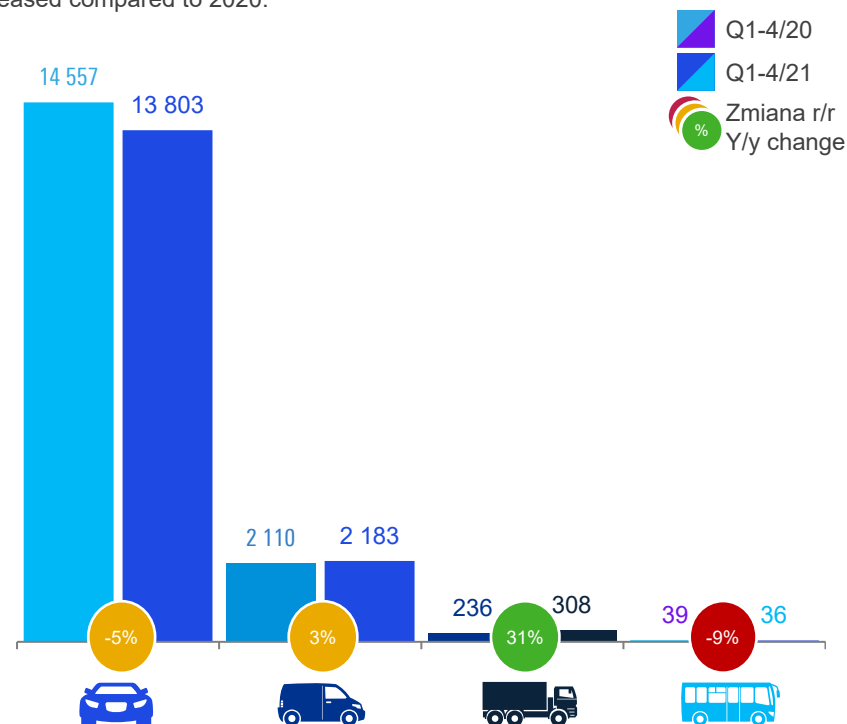
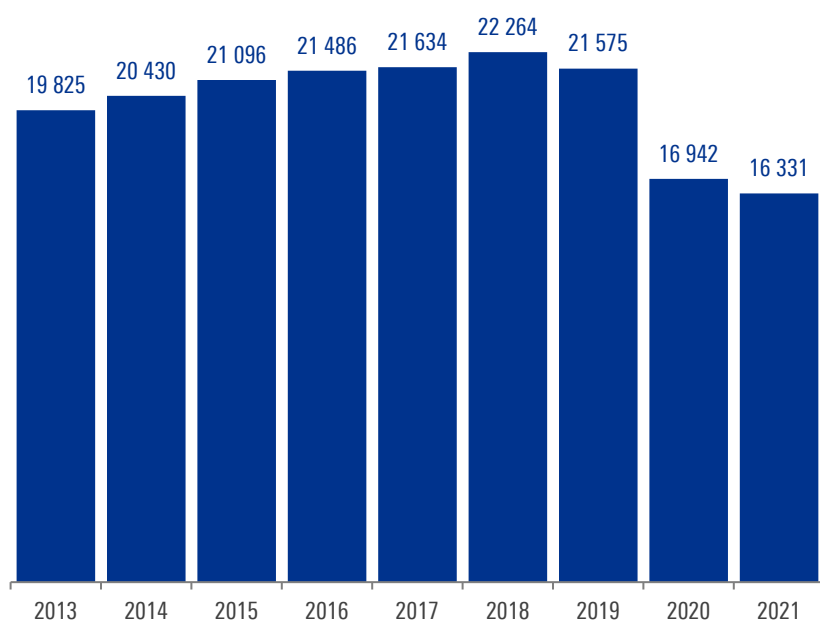


Produkcja pojazdów w Europie (w tys. szt.) Production of vehicles in Europe (in thousand units)

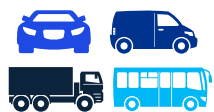
11 887 (-3,6%) Q1-4/21

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

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



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

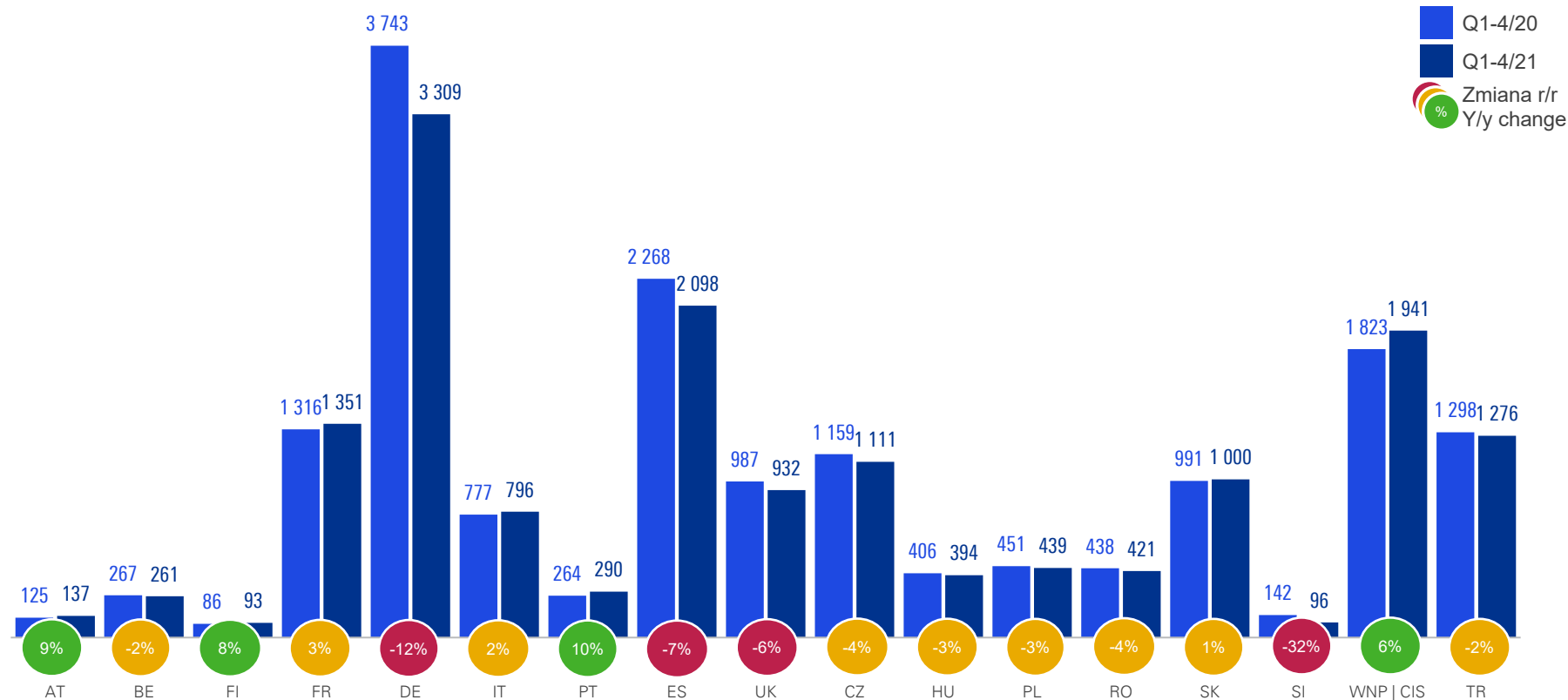


Produkcja pojazdów w Europie (w tys. szt.)

Production of vehicles in Europe (in thousand units)

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

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



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane nie obejmują jednoślądów. | All changes calculated y/y. PTW not included.

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / OICA



Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

7 października 2022 roku Sejm rozpatrzył senackie poprawki do ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw (tzw. Polski Ład 3.0). Posłowie przyjęli część zaproponowanych przez Senat poprawek o charakterze redakcyjnym oraz legislacyjnym. Ustawa czeka na podpis Prezydenta. Nowe przepisy mają co do zasady wejść w życie 1 stycznia 2023 r.

Jedna z zaaprobowanych poprawek ma na celu zagwarantowanie PGK, których pierwszy rok podatkowy rozpoczął się po 31 grudnia 2022 r. możliwości rozliczania przez spółki wchodzące w skład PGK strat poniesionych przed utworzeniem PGK z dochodem uzyskanym w trakcie trwania PGK. Senat a następnie Sejm zmienił pierwotne brzmienie art. 14 pkt 3 ustawy, dodając do jej treści słowo „również” nadając temu ostatecznie przepisowi brzmienie: „Art. 69b. Przepisy art. 7 ust. 6a i art. 7a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 2 mają zastosowanie również do strat powstałych przed rokiem podatkowym rozpoczętym po dniu 31 grudnia 2021 r.”

Sejm przyjął również poprawkę dotyczącą sformułowania definicji legalnej przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw na użytek przepisów dotyczących ryczałtu od dochodów spółek. Sejm odrzucił natomiast poprawki Senatu dotyczące m. in. usunięcia przepisów przedłużających podwyższone stawki VAT, w tym również powiązania podwyższonych stawek VAT z wydatkami na obronność oraz obniżenia progu straty z działalności operacyjnej albo dochodowości do którego podatnicy podlegają minimalnemu podatkowi dochodowemu z 2% do 1%.

Poniżej przedstawiamy najważniejsze wybrane informacje na temat zmian wprowadzanych na mocy ustawy.

1. Modyfikacja przepisów i wydłużenie zwolnienia z opodatkowania minimalnym podatkiem dochodowym (ustawa CIT)

Minimalny podatek dochodowy uregulowany został w art. 24ca ustawy CIT. Podatek ten został wprowadzony ustawą z 29 października 2021 r. (tzw. Polski Ład 1.0).

On 7 October 2022, the Lower House of the Polish Parliament examined amendments to the Act amending the Act on Corporate Income Tax and certain other acts (commonly referred to as Polish Deal 3.0) proposed by the Senate. Consequently, a raft of editorial and legislative amendments was adopted by MPs. The Act is now to be signed by the President and the new provisions are to enter into force on 31 January 2023.

One of the key amendments approved by the Sejm provides entities belonging to tax groups with the first tax year starting after 31 December 2022 with a possibility to settle losses incurred before forming the group against income earned during group operation. Furthermore, the Senate and, subsequently, the Sejm changed the original wording of Article 14(3) of the Act, by adding the word “also”, making the final wording thereof as follows: “Article 69b. The provisions of Articles 7(6a) and 7a(4) of the Act amended in Article 2 also apply to losses arising before the tax year commencing after 31 December 2021.”

Moreover, the Lower House of the Polish Parliament passed an amendment aimed at establishing definition of average monthly salary in the enterprise sector for the purposes of provisions on lump-sum tax on corporate income. Importantly, other changes proposed by the Upper House of the Polish Parliament, such as removing provisions further extending the operation of increased VAT rates, including linking increased VAT rates with defence expenditure as well as lowering the operating loss threshold or the profitability under which taxpayers are subject to the minimum income tax from 2% to 1%, were rejected by the Sejm.

A review of the key amendments can be found below.

1. Extension of exemption from minimum income tax and changes to regulations related thereto (CIT Act)

The Act provides for a 2-year exemption from the minimum income tax referred to in provisions are brought by Article 24ca of the CIT Act. The levy itself was introduced by way of the Act of 29 October 2021 (commonly referred to as “Polish Deal 1.0”).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

Nowa ustawa odracza wejście w życie przedmiotowych przepisów o dwa lata tj. do 31 grudnia 2023 r.

Jednocześnie, ustawa wprowadza zmiany w konstrukcji samego podatku polegające w szczególności na:

- a) podwyższeniu, do 2%, wskaźnika rentowności tj. straty z działalności operacyjnej albo wskaźnika dochodowości do którego podatnicy podlegają minimalnemu podatkowi dochodowemu,
- b) zmianie metodologii jego wyliczania poprzez wyłączenie:
 - z kosztów uzyskania przychodów – opłat z tytułu umowy leasingu, w tym odpisów amortyzacyjnych od środka trwałego wykorzystywanego na podstawie umowy określonej w art. 17a pkt 1, jeżeli odpisów amortyzacyjnych dokonuje korzystający,
 - z przychodów oraz kosztów uzyskania przychodów - wartości należności handlowych zbywanych na rzecz podmiotów z branży faktoringowej,
 - z kosztów uzyskania przychodów – określonej wartości (20%) kosztów z tytułu wynagrodzeń i składek na ubezpieczenie społeczne oraz wpłat do PPK,
 - z kosztów uzyskania przychodów wzrostu wartości energii elektrycznej, ciepłej i gazu przewodowego w odstępach rocznych, czy wartości podatku akcyzowego (przy uwzględnieniu także obrotu wyrobami akcyzowymi), podatku od sprzedaży detalicznej, podatku od gier, opłaty paliwowej, opłaty emisyjnej;

The act provides for a 2-year postponement of the entry into force of material provisions, i.e., until 31 December 2023.

At the same time, however, the bill introduces modifications to the very form of the new tax, mainly consisting in:

- a) increasing the profit level indicator value , i.e., operating loss threshold or the probability ratio under which taxpayers are subject to the minimum income tax, up to 2%,
- b) making simultaneous amendments to the indicator calculation method through excluding:
 - fees under lease contracts, including depreciation write-downs of tangible assets used under contracts defined in Article 17a(1) of the CIT Act, where the write-downs are made by the asset users - from tax-deductible costs;
 - factoring receivables - from revenues and tax-deductible costs;
 - set amount (20%) of expenses related to remuneration and social security contributions, including Employee Capital Plans contributions - from tax-deductible costs;
 - y/y increase in the value of electricity, heat and line gas or excise duty amounts (also in the case of trade in excise goods), retail sales tax, gambling tax, fuel surcharge, and emission fee - from tax-deductible costs;

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

- c) wprowadzeniu alternatywnej metody ustalania podstawy opodatkowania – wg wyboru podatnika, tj.:
- podstawa opodatkowania to 3% przychodów albo
 - podstawa opodatkowania to 1,5% przychodów + obecne elementy wyliczania podstawy opodatkowania (tj. koszty pasywne – finansowanie dłużne i usługi niematerialne);
- d) modyfikacji dotychczasowych wyłączeń i rozszerzeniu tego katalogu dodatkowo m.in. o:
- podatników CIT, których roczne przychody nie przekraczają 2 mln euro (tj. tzw. małych podatników),
 - spółki komunalne,
 - podatników, jeżeli większość przychodów zostało osiągniętych w związku ze świadczeniem usług ochrony zdrowia,
 - podatników, których rentowność w 1 z 3 ostatnich lat podatkowych była powyżej wskaźnika 2%,
 - podatników postawionych w stan upadłości, likwidacji lub objętych postępowaniem restrukturyzacyjnym.

2. Uchylenie przepisów dotyczących „ukrytej dywidendy” – ustawa z 29 października 2021 r. (tzw. Polski Ład 1.0)

Nowe przepisy uchylają zawarte w ramach ustawy z 29 października 2021 r. (tzw. Polski Ład 1.0) regulacje dotyczące tzw. „ukrytej dywidendy” (wprowadzające art. 16 ust. 1 pkt 15b oraz ust. 1d i 1e ustawy CIT ze skutkiem od 1 stycznia 2023 r.).

- c) introducing an alternative method for establishing the taxable base, which can be opted for by taxpayers at their own discretion, namely:
- fixing the taxable base at 3% of revenue or
 - fixing the taxable base at 1.5% of revenue + the items presently considered when calculating the taxable base (including passive costs, such as debt financing or intangible services);
- d) modifying the list of existing exemptions and extending it with:
- small taxpayers with annual revenue below EUR 2 million,
 - municipal companies,
 - taxpayers with most of their revenues generated in connection with the provision of healthcare services,
 - taxpayers whose profitability in one of the last three tax years exceeded the 2% profit level indicator,
 - taxpayers who went bankrupt, were liquidated or have been subject to restructuring proceedings

2. Repeal of hidden dividend regulations – Act of 29 October 2021 (“Polish Deal 1.0”)

The amendments repeal hidden dividend provisions, set forth by the Act of 29 October 2021 (Polish Deal 1.0) under Article 16(1)(15b), (1d), and (1e) of the CIT Act, effective as of 1 January 2023.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

3. Zmiana przepisów o zagranicznych jednostkach kontrolowanych (ustawa CIT i PIT)

Zmianie ulegną również przepisy o zagranicznych jednostkach kontrolowanych (CFC) w zakresie doprecyzowania sposobu ustalania dochodu (art. 24a ust. 6c ustawy o CIT).

Ponadto przewidziano:

- doprecyzowanie przesłanki określonej w art. 24a ust. 3 pkt 5 ustawy o CIT (dotyczącej wysokiej rentowności zagranicznej jednostki w stosunku do posiadanych aktywów) w przypadku potencjalnego zbycia aktywów w trakcie roku (art. 24a ust. 3f ustawy o CIT),
- zmianę art. 24a ust. 3a ustawy o CIT dotyczącego sposobu wyliczania różnicy pomiędzy podatkiem faktycznie zapłaconym przez CFC a podatkiem, który byłby zapłacony przez polskiego podatnika (uzupełnienie w zakresie przesłanek CFC wprowadzonych ustawą z 21 października 2021 r.),
- doprecyzowanie definicji jednostki zależnej (art. 24a ust. 2 pkt 3 ustawy o CIT) – zmiana o charakterze redakcyjnym / uzupełniającym.

Analogiczne rozwiązania przewidziane zostały w nowelizacji ustawy o PIT (art. 30f ustawy PIT).

4. Zmiana i doprecyzowanie przepisów o podatku od przerzuconych dochodów (ustawa CIT)

W celu ograniczenia istotnych wątpliwości interpretacyjnych dotyczących podatku od przerzuconych dochodów wprowadzono m.in. następujące zmiany:

- znowelizowano siatkę pojęciową stosowaną w art. 24aa ustawy o CIT oraz wprowadzono przepisy w zakresie podstawy opodatkowania,

3. Amendments to regulations on controlled foreign companies (CIT and PIT Acts)

Amendments to regulations on controlled foreign companies (CFCs) aim at clarifying the method of calculating CFC income (Article 24a(6c) of the CIT Act).

They also provide for:

- clarification of the prerequisite set forth by Article 24a(3)(5) of the CIT Act (concerning high profitability of a CFC in relation to the assets held) in the event of a potential sale of assets during the year (Article 24a(3f) of the CIT Act),
- modifying Article 24a(3a) of the CIT Act on calculating the difference between the income tax actually paid by a CFC and the corporate income tax that would be due from that entity if that entity was a Polish tax resident (supplementation of prerequisites of CFC introduced under the Act of 21 October 2021).
- clarification of the definition of controlled foreign company (Article 24a(2)(3) of the CIT Act) - editorial changes and supplementation.

Corresponding solutions are also to be implemented into the PIT Act (Article 30f thereof).

4. Amendments to and clarification of provisions on profit shifting (CIT Act)

To dispel substantial interpretation doubts related to the tax on shifted profits, the following amendments were made:

- update of conceptual network provided for by Article 24aa of the CIT Act and introduction of provisions on taxable base,

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

- w odniesieniu do podmiotu powiązanego, na rzecz którego ponoszone są koszty, wprowadzono warunek, że podmiot ten nie ma siedziby lub zarządu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- znowelizowano warunek dotyczący 50% przychodów uzyskiwanych przez podmiot powiązany oraz warunek dotyczący przenoszenia przychodów na rzecz innego podmiotu (co najmniej 10%),
- zmieniono sposób ustalania preferencyjnego opodatkowania w szczególności w oparciu o stawkę podatku dochodowego niższą niż 14,25%; stawkę tę ustala się na podstawie stawki nominalnej obowiązującej podmiot powiązany w państwie jego siedziby, zarządu, zarejestrowania lub położenia, z uwzględnieniem związanych z danym przychodem odliczeń od podstawy opodatkowania, podatku lub zwrotów podatku oraz bez uwzględnienia kwoty kosztów związanych z tym przychodem.

Pozostałe zmiany obejmują m.in. wprowadzenie odpowiedniego stosowania przepisów o podatku od przerzuconych dochodów do określonych schematów z udziałem spółek transparentnych podatkowo bądź z podmiotami zagranicznymi przenoszącymi przychody do innych podmiotów zagranicznych korzystających z niskiego opodatkowania

5. Zmiany w podatku u źródła (WHT) (ustawa CIT i PIT)

Głównym celem uchwalonych zmian w przepisach o podatku u źródła (ang. withholding tax) [w skrócie: WHT] jest urealnienie lub złagodzenie obowiązującego od 1 stycznia 2019 r. mechanizmu poboru tego podatku, nazywanego w skrócie mechanizmem pay & refund (art. 26 ust. 2e i nast. ustawy CIT oraz art. 41 ust. 12 i nast. ustawy PIT). W tym celu:

- adding a clarification that a related entity for which the costs are incurred has no seat or management in the territory of the Republic of Poland,
- update of the condition relating to 50% of revenues obtained by a related entity and the condition pertaining to the shifting of revenues to another entity (at least 10%),
- changes to the method of establishing preferential taxation, primarily for income tax rate lower than 14.25%; the rate is determined in relation to the effective tax rate applicable to the related entity in the country of its seat, place of management, registration or location, including deductions, tax or tax refunds directly associated with the specified revenue, excluding tax-deductible costs incurred.

Other amendments cover, inter alia, correct application of provisions on profit shifting taxation to specified arrangements involving tax-transparent entities or foreign entities shifting revenue to other foreign entities benefiting from low taxation.

5. Amendments to the WHT regime (CIT and PIT Acts)

The main purpose behind amending withholding tax (WHT) provisions is to relax the rules for tax collection - commonly referred to as the pay & refund mechanism - or make it more feasible (Article 26(2e) et seq. of the CIT Act; Article 41(12) et seq. of the PIT Act). To do so, the following changes were made:

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

- uelastyczniono zakres czasowy oświadczenia płatnika z art. 26 ust. 7a ustawy CIT i art. 41 ust. 15 ustawy PIT poprzez wydłużenie terminów do złożenia tzw. oświadczenia pierwotnego i tzw. oświadczenia następczego oraz wydłużenie ważności tego pierwszego oświadczenia do końca roku podatkowego; w praktyce to oznacza, że płatnik będzie mieć więcej czasu na przygotowanie się do złożenia tych oświadczeń i że złożenie oświadczenia pierwotnego pozwoli nie stosować mechanizmu pay & refund do końca roku podatkowego płatnika,
- wprowadzono szczególne rozwiązanie dla płatników w kontekście oświadczeń złożonych w 2022r. (art. 23 ust. 10 zmienianej ustawy) - swoistą abolicję polegającą na retroakcji wspomnianych wyżej zmian w konstrukcji oświadczenia, czyli zastosowaniu wydłużonych terminów względem należności wypłaconych w 2022 r.
- złagodzone warunki niepobierania przez płatnika WHT w zakresie opodatkowania odsetek i dyskonta od niektórych obligacji (art. 26 ust. 1ab-1ac ustawy CIT oraz i art. 41 ust. 25-26 ustawy PIT) – chodzi o uchylenie obowiązku emitenta co do poinformowania podatników o warunkach zwolnienia i złożenia do organu podatkowego oświadczenia o dochowaniu należytej staranności.
- making the time scope of the remitter's statement more flexible under Article 26(7a) of the CIT Act and Article 41(15) of the PIT Act through extending the deadline for submitting the original statement and the follow-up statement and extending the validity of this first statement until the end of the tax year; in practice, this means that the remitter will have more time to prepare the statements and that the submission of the original statement will make it possible to abandon pay & refund mechanism application until the end of the remitter's tax year,
- introducing special solutions for remitters submitting statements for 2022. (Article 23(1) of the Act) - the amendments to the scope of the statements brought by the Act are to apply retroactively, meaning that the extended deadlines are also to cover payments made in 2022.
- relaxing rules for non-collection of WHT on interest and certain types of bonds by the remitter (Article 26 (1ab-1ac) of the CIT Act and Article 41(25-26) of the PIT Act), which is to come in the form of repealing the issuer's obligation to inform the taxpayers on conditions for the exemption and to submit the statement on exercising due diligence before tax authorities.

6. Zmiany w rozliczaniu kosztów finansowania dłużnego w kosztach podatkowych (ustawa CIT)

Zmiany dotyczą rozliczania kosztów finansowania dłużnego w kosztach podatkowych dotyczące treści art. 15c ust. 1 ustawy CIT w związku z brzmieniem tego przepisu wprowadzonym ustawą z 29 października 2021 r. (tzw. Polski Ład 1.0) – doprecyzowano m.in. sposób liczenia limitu kosztów finansowania dłużnego poprzez jasne określenie, że wyłączeniu podlega kwota przekraczająca jedno z dwóch: 3.000.000 PLN albo 30% podatkowej EBITDA, a nie sumy tych dwóch progów.

6. Changes to the method of charging debt financing costs into tax-deductible costs (CIT Act)

Amendments are made to the method of charging debt financing costs into tax-deductible costs under Article 15c(1) of the CIT Act in the context of amendments made to it by the Act of 29 October 2021 (Polish Deal 1.0) - it was clarified, among others, how to calculate the limit of debt financing costs by clearly specifying that the exclusion relates to an amount exceeding one of the two: PLN 3 million or 30% of EBITDA, yet not the sum thereof.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

Z kolei zmiana wynikająca w art. 16 ust. 1 pkt 13f ustawy CIT, dotycząca przepisów o kosztach finansowania dłużnego przeznaczonego na transakcje kapitałowe, ma na celu wyłączenie stosowania tych przepisów w sytuacjach, kiedy finansującym jest bank lub spółdzielcza kasa oszczędnościowo-kredytowa mające siedzibę w państwie członkowskim UE lub w państwie należącym do EOG. Ponadto nie byłoby objęte tymi przepisami przypadki finansowania dłużnego udzielonego na nabycie lub objęcie udziałów (akcji) lub ogółu praw i obowiązków w podmiotach z podatnikiem niepowiązanym. Ograniczenie stosowane będzie wyłącznie w odniesieniu do finansowania dłużnego uzyskanego przez spółki lub spółki niebędące osobami prawnymi, tj. np. z wyłączeniem spółdzielni.

7. Zmiana przepisów o uldze na złe długi – rezygnacja z załącznika do zeznania (ustawa CIT i PIT)

Zmiana polega na uchyleniu art. 18f ust. 19 ustawy CIT i odpowiednio art. 26i ust. 19 ustawy PIT. Oznacza to rezygnację z odpowiedniego załącznika do zeznania podatkowego, w którym dotychczas wykazywane były takie dane, co pozwoli na uproszczenie obowiązków administracyjnych po stronie podatników.

8. Poprawa przepisów dotyczących PSH (ustawa CIT)

Rozszerzeniu ulega – o prostą spółkę akcyjną – katalog form prawnych, w których może działać spółka holdingowa.

W przypadku definicji spółki holdingowej usuwany jest warunek braku korzystania ze zwolnień, o których mowa w art. 20 ust. 3 oraz art. 22 ust. 4 ustawy o CIT.

Z definicji spółki zależnej usuwane są warunki zakazujące:

- posiadania więcej niż 5% udziałów (akcji) w kapitale innej spółki,
- posiadania ogółu praw i obowiązków w spółce niebędącej osobą prawną oraz
- korzystania ze zwolnienia z art. 17 ust. 1 pkt 34 lub 34a ustawy CIT, tj. w ramach specjalnej strefy ekonomicznej lub tzw. Polskiej Strefy Inwestycji.

In turn, the goal of making amendments to Article 16(1)(13f) of the CIT Act in terms of costs related to debt financing of capital transactions is to exclude the application of these provisions in situations where the financing entity is a bank, or a credit union seated in an EU or EEA state. Importantly, the provisions would not apply to debt financing granted for acquisition or take-up of shares or general rights and obligations in entities unrelated with the taxpayer. In addition, the restriction should only apply to debt financing obtained by companies or entities without legal personality, meaning that cooperatives and similar entities are excluded.

7. Amendments to bad debt provisions - no requirement to enclose a special appendix to the tax return (CIT and PIT Acts)

The amendment provides for repealing Article 18f(19) of the CIT Act and Article 26i(19) of the PIT Act. This means that taxpayers will be relieved from the obligation of enclosing the relevant appendix to the tax return, in which such data have been disclosed so far, which will simplify administrative obligations on their part.

8. Improved regulations on Polish Holding Companies (CIT Act)

The catalogue of legal structures under which a holding company may operate is to get extended with simple joint-stock companies.

The requirement of not using the exemptions provided by Articles 20(3) and 22(4) of the CIT Act is to be removed from the definition of a holding company.

The conditions prohibiting an entity to:

- hold more than 5% of shares in another company,
- hold all rights and obligations in a company other than a legal person, and
- use the exemption under Article 17(1)(34) or (34a) of the CIT Act, i.e., an exemption provided for entities operating in a special economic zone or the Polish Investment Zone, are to be removed from the definition of a subsidiary.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

Zwolnienie z podatku dochodowego 95% dywidendy uzyskanej przez spółkę holdingową podlega zastąpieniu całkowitym zwolnieniem.

Dodaje się zwolnienie płatnika od obowiązku poboru podatku w ramach zwolnienia spółki holdingowej jako podatnika. Zwolnienie płatnika obejmuje zarówno sytuację, gdy krajowa spółka zależna samodzielnie wypłaca dywidendę dla spółki holdingowej, jak i sytuację, gdy czyni to za pośrednictwem tzw. płatnika technicznego, czyli podmiotu prowadzącego rachunek papierów wartościowych lub rachunek zbiorczy.

9. Nowelizacja przepisów dot. opodatkowania ryczałtem od dochodów spółek (ustawa CIT)

W tym zakresie wprowadzono:

- doprecyzowanie terminu do złożenia zawiadomienia o wyborze opodatkowania ryczałtem od dochodów spółek przed upływem przyjętego przez podatnika roku podatkowego,
- zmianę w zakresie określania dochodu z tytułu wydatków niezwiązanych z działalnością gospodarczą w przypadku wykorzystywania składników majątku (np. samochodów osobowych) na cele działalności gospodarczej oraz inne cele niezwiązane z działalnością gospodarczą,
- zmianę przepisu określającego warunek wygaśnięcia zobowiązania podatkowego z tytułu tzw. korekty wstępnej – zmiana polegająca na dookreśleniu, że zobowiązanie podatkowe z tytułu tzw. korekty wstępnej wygasa w całości po upływie co najmniej jednego pełnego okresu opodatkowania ryczałtem, tj. 4 lat podatkowych,
- zmianę przepisu określającego termin na zapłatę podatku należnego od dochodu z przekształcenia – wskazanie w treści przepisu, że w przypadku zapłaty podatku od dochodu z przekształcenia w całości, podatnik jest zobowiązany uiścić podatek w terminie przewidzianym na złożenie zeznania CIT-8 za rok podatkowym poprzedzający pierwszy rok opodatkowania ryczałtem,

Importantly, the 95% CIT exemption for dividends of holding companies is to be replaced by a full (100%) exemption.

In turn, provisions get extended with the remitter's exemption from the obligation to collect tax as part of the exemption of the holding company as a taxpayer. The remitter's exemption covers both situations where a domestic subsidiary distributes dividend to a holding company on its own and situations where it does so through an intermediary remitter, i.e., an entity maintaining securities or omnibus accounts.

9. Amendments to provisions on lump-sum taxation of corporate income (CIT Act)

The amendments:

- clarify the deadline for submitting notifications on the choice of lump-sum taxation of corporate income before the end of the tax year adopted by the taxpayer,
- make changes to the method of determining income from expenses outside business activity in the case of using assets (e.g., passenger cars) for business purposes and other purposes not related to business activities,
- modify the provision clarifying the condition for the expiry of the tax liability following the preliminary adjustment – clarification that a tax liability under preliminary adjustment fully expires with the elapse of at least one full period of applying the lump-sum scheme, i.e., after 4 tax years,
- change the provision determining the deadline for paying tax on income from transformation – clear indication that taxpayers willing to pay the tax on income from transformation in full are obliged to do so within the time limit provided for submitting the CIT-8 return for the tax year preceding the first year of lump-sum taxation,

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

- zmianę terminu zapłaty ryczałtu od dochodu z tytułu podzielonego zysku i dochodu z tytułu zysku na pokrycie strat (dot. również zaliczek na poczet przewidywanej dywidendy) oraz ryczałtu od rozdysponowanego dochodu z tytułu zysku netto; przedłużenie terminu do zapłaty podatku do końca 3-go miesiąca roku podatkowego następującego po roku, w którym dokonano podziału lub pokrycia wyniku finansowego netto, wypłacono zaliczkę na poczet dywidendy lub rozdysponowano dochodem z tytułu zysku netto po zakończeniu opodatkowania ryczałtem,
- nowelizację przepisów dotyczących warunków uprawniających do opodatkowania ryczałtem od dochodów spółek w zakresie wydatków ponoszonych przez podatnika na zatrudnienie osób fizycznych na podstawie umowy innej niż umowa o pracę.

10. Uproszczenie procedury zwrotu podatku od przychodów z budynków (ustawa CIT i PIT)

Zmiana dotyczy przeformułowania i tym samym uproszczenia procedury zwrotu podatku od przychodów z budynków na wniosek, o której mowa w art. 24b ust. 15 i 16 ustawy o CIT poprzez doprecyzowanie, że zwrot podatku nastąpi bez konieczności wydawania decyzji w każdym przypadku, gdy wniosek nie będzie budzić wątpliwości (analogicznie w art. 30g w ust. 15 i 16 ustawy PIT).

Nowe regulacje dotyczące procedury zwrotu podatku od przychodów z budynków znajdą zastosowanie do wniosków złożonych od 1 stycznia 2023 r.

11. Zmiana przepisów dot. obowiązku dokumentacyjnego w zakresie tzw. transakcji rajowych (ustawa CIT i PIT)

Zmiana dotyczy uchylenia obowiązku stosowania zasady ceny rynkowej oraz obowiązku dokumentacyjnego do pośrednich transakcji rajowych.

- change the deadline for paying the lump-sum tax on income from distributed profit and income from profit intended to cover losses (this also applies to advances against the expected dividend) as well as the lump-sum on allocated income from net profit; extension of the payment deadline until the end of the 3rd month of the tax year after the tax year of distributing or covering the net financial result, payment of advances towards the expected dividend or distribution of income from net profit or the end of using the lump-sum scheme,
- update provisions on the conditions for applying the corporate income lump-sum tax scheme in terms of expenses related with engaging individuals on a basis other than employment contract.

10. Simplified procedure for refunding tax on revenue from buildings (CIT and PIT Acts)

The amendment relates to rewording and subsequent simplification of the procedure for refunding the tax on revenues from buildings upon the application referred to in Article 24b(15) and (16) of the CIT Act, through clarifying that tax refund will take place without the need to issue individual decisions, provided that the application raises no concern (corresponding changes are to be made to Article 30g(15 to 16) of the PIT Act).

New rules governing the procedure for refunding tax on revenue from buildings are to apply to applications submitted from 1 January 2023.

11. Amendments to the provisions on the obligation of documenting tax haven transactions (CIT and PIT Acts)

The key amendment repeals the requirement to follow the arm's length principle and the documentation obligation for indirect tax haven transactions.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

Ponadto zgodnie z nowelizacją progi istotności przewidziane w przepisach art. 11o ust. 1 ustawy CIT oraz art. 23za ust. 1 ustawy PIT będą wynosiły:

- 500 tys. zł (próg podstawowy),
- 2,5 mln zł (dla transakcji finansowych).

12. Zmiana w zakresie obowiązku przekazywania do właściwego dla podatnika naczelnika urzędu skarbowego informacji o umowach z nierezydentami, w przypadku obowiązku składania informacji o cenach transferowych (Ordynacja podatkowa)

Zmiana w art. 82 § 1c Ordynacji podatkowej określa zasady przekazywania do właściwego dla podatnika naczelnika urzędu skarbowego informacji o umowach z nierezydentami (informacja ORD-U), w przypadku obowiązku składania informacji o cenach transferowych (informacja TPR). Obowiązek sporządzenia informacji ORD-U nie będzie występował w przypadku podmiotów, które są obowiązane do sporządzenia informacji TPR na podstawie art. 23zf ust. 1 ustawy PIT oraz art. 11t ust. 1 ustawy CIT.

Zwolnienie z obowiązku sporządzenia informacji ORD-U nie będzie dotyczyć podatników i spółek niebędących osobami prawnymi, które składają informację o cenach transferowych na podstawie art. 23zf ust. 3 ustawy PIT oraz art. 11t ust. 3 ustawy CIT. W tym przypadku ich sytuacja nie ulega zmianie, tzn. nie korzystają one, podobnie jak dotychczas ze zwolnienia ze złożenia informacji ORD-U. Zmiana w tym przepisie dotyczy natomiast podmiotów powiązanych, które realizują transakcje kontrolowane z podmiotami z tzw. rajów podatkowych, o których mowa w art. 23w ust. 2a ustawy PIT oraz art. 11k ust. 2a ustawy CIT. Przepis rozszerza wyłączenie ze zwolnienia, tzn. podmioty te będą zobowiązane do złożenia informacji ORD-U.

W powyższych przypadkach podmioty, po spełnieniu określonych ustawowo warunków na podstawie Ordynacji podatkowej oraz wskazanych powyżej ustaw podatkowych, będą zobowiązane zarówno do złożenia informacji ORD-U oraz informacji TPR.

Importantly, according to the Act, materiality thresholds provided for by Article 11o(1) of the CIT Act and Article 23za(1) of the PIT Act are to be fixed at:

- PLN 500 thousand (base threshold),
- PLN 2.5 million (for financial transactions).

12. Amendments in terms of the obligation of entities bound to submit transfer pricing reports to provide the head of office competent for the taxpayer with information on contracts with non-residents (Tax Code)

Amendments to Article 82(1c) of the Tax Code specify the rules for submitting information on contracts entered into with non-residents (ORD-U information) to the head of the tax office competent for the taxpayer, where the taxpayer is obliged to submit information on transfer prices (TPR report). The obligation to prepare and file the ORD-U information excludes entities required to establish transfer pricing reports under Article 23zf(1) of the PIT Act and Article 11t(1) of the CIT Act.

Moreover, it does not apply to taxpayers and entities without legal personality submitting such reports under Article 23zf(3) of the PIT Act or Article 11t(3) of the CIT Act. This means that such entities continue to be excluded from the scope of the exemption from submitting the ORD-U information. Amendments in this regard apply to related entities that carry out controlled transactions with entities from tax havens, as referred to in Article 23w(2a) of the PIT Act and Article 11k(2a) of the CIT Act. The new regulation simply extends the material scope of exclusion from the exemption, meaning that these entities will be now required to submit the ORD-U information.

Consequently, such entities, after meeting the statutory conditions provided for by the Tax Code and the above-mentioned tax acts, will be required to submit both the ORD-U information and the TPR report.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Przepisy w zakresie Polskiego Ładu 3.0. uchwalone przez Sejm

Polish Deal 3.0 provisions passed by the Sejm

13. Wprowadzenie przepisu przejściowego regulującego zasady rozliczania strat w spółkach tworzących PGK – ustawa z 29 października 2021 r. (tzw. Polski Ład 1.0)

Dodany przepis art. 69b w ustawie z 29 października 2021 r. (tzw. Polski Ład 1.0) dotyczy zasad rozliczania strat w spółkach tworzących podatkowe grupy kapitałowe, wprowadzonych mocą tej ustawy z dniem 1 stycznia 2022 r. (tzw. Polski Ład 1.0). Po zmianie zasady te znajdują zastosowanie do tzw. nowych strat spółek tworzących PGK, a zatem powstałych począwszy od roku podatkowego rozpoczynającego się po dniu 31 grudnia 2021 r. Co istotne, PGK których pierwszy rok podatkowy rozpoczął się po 31 grudnia 2022 r., będą miały możliwość rozliczania przez spółki wchodzące w skład PGK strat poniesionych przed utworzeniem PGK z dochodem uzyskanym w trakcie trwania PGK.

14. Zmiana przepisów dot. pierwszego terminu składania JPK/CIT w przypadku wcześniejszego zakończenia roku podatkowego – ustawa z 29 października 2021 r. (tzw. Polski Ład 1.0)

Zmiana wydłuży podatnikom CIT termin do przesłania JPK za 2024 r. (pierwszy rok, za który JPK ma być przesyłany), w przypadku wcześniejszego zakończenia roku podatkowego. Podatnicy CIT, którzy po raz pierwszy będą zobowiązani za 2024 r. przesyłać JPK/CIT, których rok podatkowy zakończy się w 2024 r., będą mieli dłuższy termin do wykonania tego obowiązku – do końca marca 2025 r.

Ustawa trafi teraz do Prezydenta. Nowe przepisy, co do zasady, wejdą w życie 1 stycznia 2023 r.

13. Introduction of interim provisions on calculating losses in companies belonging to tax groups – Act of 29 October 2021 (“Polish Deal 1.0”)

Article 69b supplemented to the Act of 29 October 2021 (Polish Deal 1.0) concerns the principles of loss settlement in companies forming tax groups brought by this Act, effective as of 1 January 2022. After amendments, these rules apply to the so-called new losses of companies that make up tax groups, i.e., losses incurred in tax years starting after 31 December 2021. Importantly, entities belonging to tax groups with tax year starting after 31 December 2022 will be granted a possibility to settle losses incurred before forming the group against income earned during group operation.

14. Change in the regulations regarding the first date for filing JPK/CIT files in the event of an earlier end of the tax year – Act of 29 October 2021 (“Polish Deal 1.0”)

Under the amendment, the deadline for submitting JPK files (SAF-T) for 2024 (i.e., the first day for which the file will be due) becomes extended, in the event of ending the tax year earlier than expected. CIT payers who will be required to submit JPK/CIT files for the first time in 2024, with tax years ending in 2024, will have a longer deadline to fulfil this obligation and will have to submit the files by the end of March 2025.

The Act is now to be signed by the President and the new provisions are to enter into force on 31 January 2023.

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

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce



Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Samochody osobowe
Passenger cars



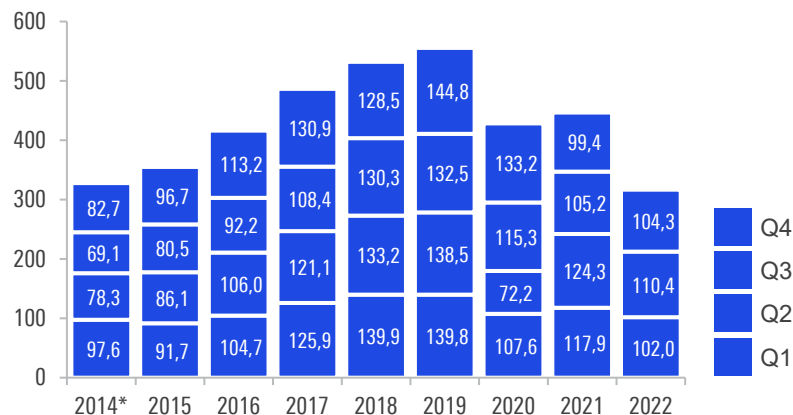
Rejestracje nowych SO (w tys. szt.) New PC registrations (in thousand units)

316,7 (-8,8%) Q1-3/22

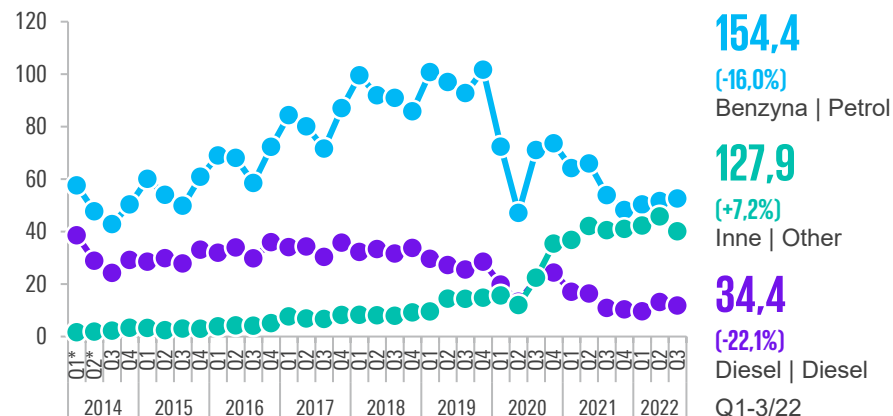
Sumarycznie w trzech kwartałach 2022 roku zarejestrowano w Polsce 316,7 tys. nowych samochodów osobowych, czyli o 8,8% mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Więcej niż przed rokiem zarejestrowano jedynie pojazdów napędzanych w sposób alternatywny (127,9 tys. szt., +7,2% r/r). Napędy alternatywne stanowiły w okresie pierwszych trzech kwartałów już ponad 40% wszystkich zarejestrowanych samochodów, to o ponad 6 p.p. więcej niż w analogicznym okresie rok wcześniej.

Passenger car registrations in total from Q1-Q3 amounted to 316,7 thousand, 8,8% less than in the corresponding period in 2021. Only alternatively fueled vehicles achieved growth compared to the previous year in the number of registrations – 127.9 thousand, +7,2% y/y. This type of drive accounted for over 40% of all registered cars in Q1-Q3 2022 which is by over 6 percentage points more than in the corresponding period of 2021.

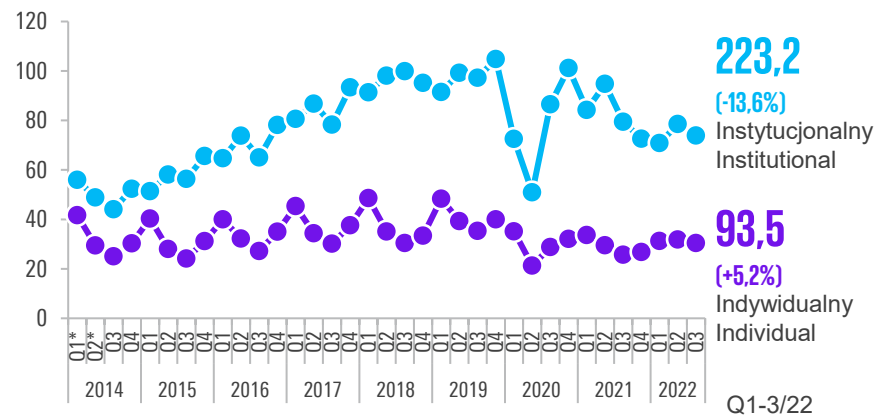
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



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



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

244,9 (-11,6%) Q1-3/22

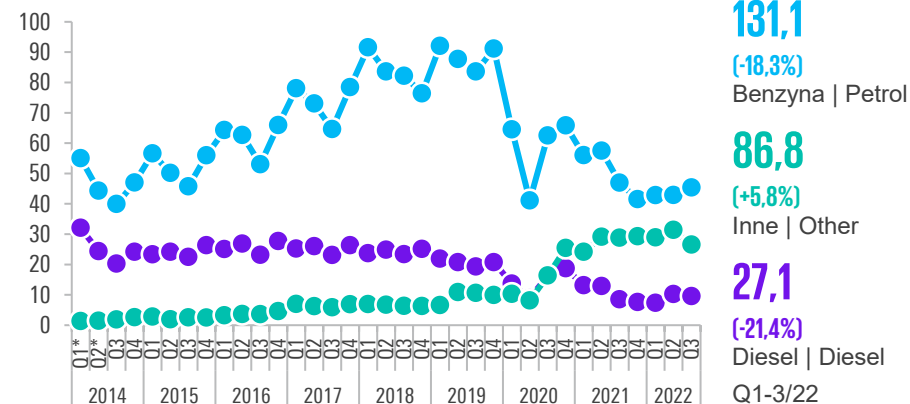
Na rynku marek popularnych samochodów osobowych w okresie od stycznia do września 2022 roku odnotowano spadek liczby nowych rejestracji o 11,6% r/r. Na znaczeniu nabrały jedynie pojazdy o napędzie alternatywnym, których przybyło o 5,8% w porównaniu z analogicznym okresem 2021 roku. Za mniejszą liczbę rejestracji byli odpowiedzialni dominujący na rynku klienci instytucjonalni, którzy nabyli o prawie 17% mniej samochodów marek popularnych. W przypadku klientów indywidualnych nastąpił niewielki wzrost liczby rejestracji (+0,9% r/r).

Between Q1-Q3, a 11.6% drop in the number of new registrations was recorded on the popular brands car market. Vehicles with alternative drives have gained in importance, with 5.8% more new registrations than between Q1-Q3 2021. Fewer registrations of popular brands were recorded in the institutional customers segment (-17% y/y). In the individual clients group a slight increase can be noticed (+0.9% y/y).

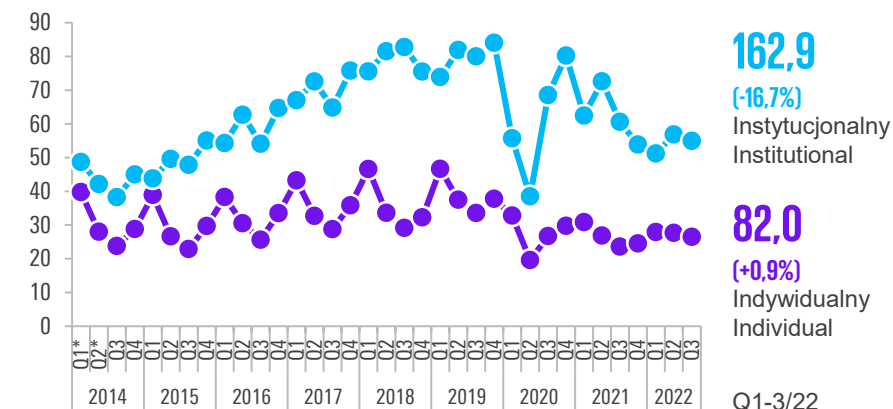
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



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

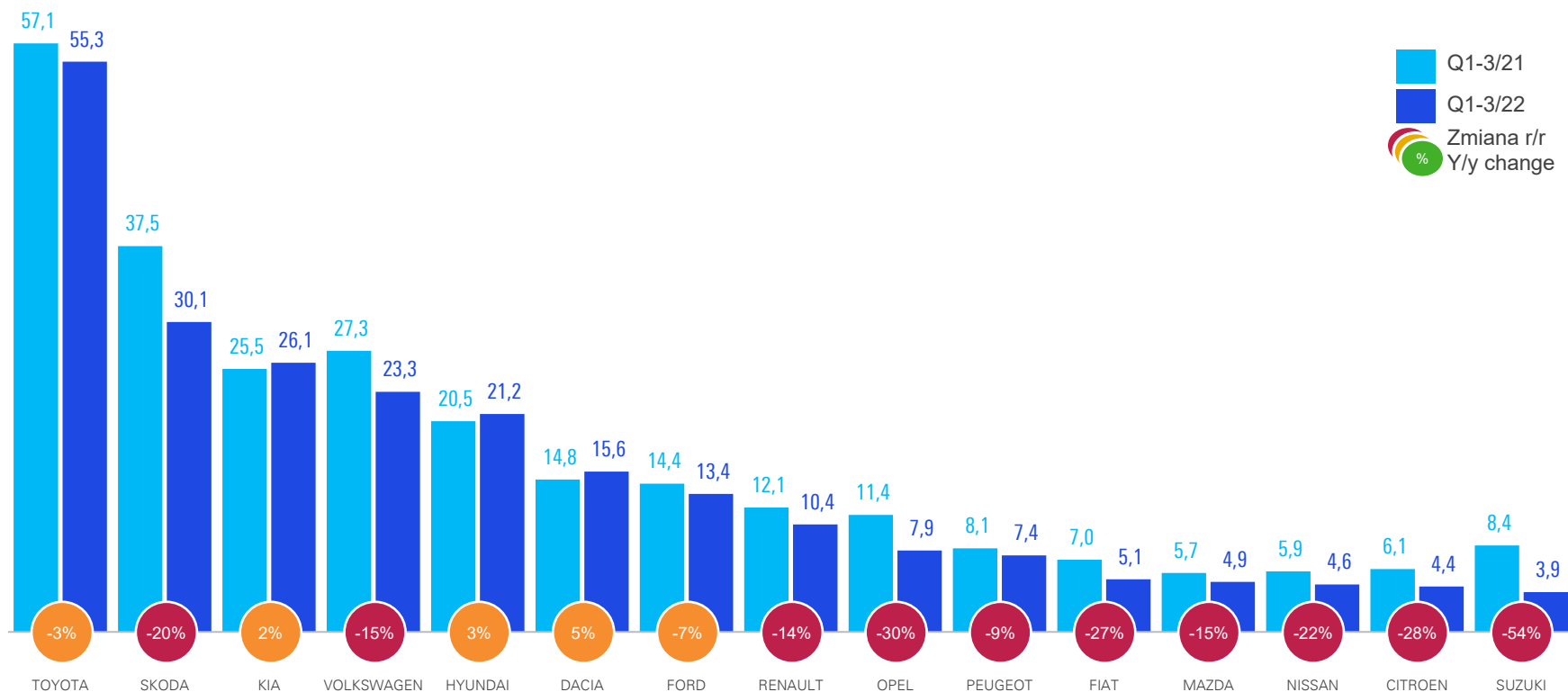


Rejestracje nowych SO – marki popularne (w tys. szt.)

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

W trzech pierwszych kwartałach 2022 roku najlepszy wynik na rynku samochodów osobowych marek popularnych utrzymała Toyota, mimo spadku liczby rejestracji o 3% r/r. Największy wzrost odnotowała Dacia (+5% r/r), dzięki czemu znalazła się na 6. pozycji pod względem liczby rejestracji. Wśród najpopularniejszych marek najgłębsze spadki w okresie trzech kwartałów 2022 roku odnotowały marki Suzuki (-54% r/r), Opel (-30% r/r) i Citroen (-28% r/r).

Between Q1-Q3 2022, Toyota maintained the best result among the popular mass market brands of passenger cars, despite a 3% y/y decline in the number of registrations. The number of registrations of Dacia increased the most (+6% y/y), and positioned itself 6th in the ranking. Among the most popular brands, the largest declines in Q1-Q3 2022 were recorded by Suzuki (-54% y/y), Opel (-30% y/y) and Citroen (-28% y/y).



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



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

71,7 (+2,0%) Q1-3/22

Liczba nowych rejestracji samochodów marek premium+ w trzech kwartałach 2022 roku wyniosła 71,7 tys., o 2% więcej r/r. Ponad połowa (59%) z tych pojazdów była napędzana alternatywnie. Ich liczba – inaczej niż w przypadku napędów benzynowych i diesla – wzrosła w tym okresie o 10,5% r/r. Dominujący segment klientów instytucjonalnych nabył o 4,0% mniej samochodów premium+ niż w korespondującym okresie 2021 roku. O ponad połowę wzrosła natomiast liczba rejestracji wśród nabywców indywidualnych (+52,1% r/r).

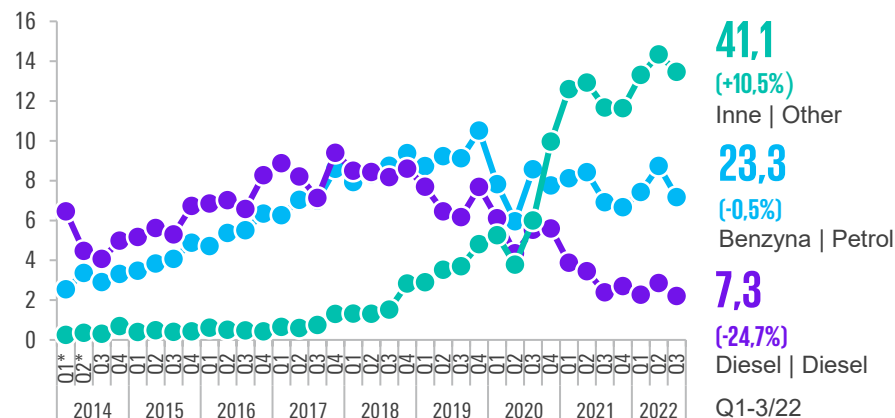
The number of new registrations of premium+ brand cars in the first three months of 2022 amounted to 71.7 thousand, 2% more y/y. Alternative drives accounted for more than a half of the registrations (59%) and the number, unlike in case of petrol and diesel engines – increased between Q1-Q3 2022 by 10.5% y/y. The dominant segment of institutional customers purchased 4.0% less premium+ cars than in Q1-Q3 2021. On the other hand, the number of registrations among individual buyers increased by more than a half (52.1% y/y).

Rejestracje ogółem | Total registrations

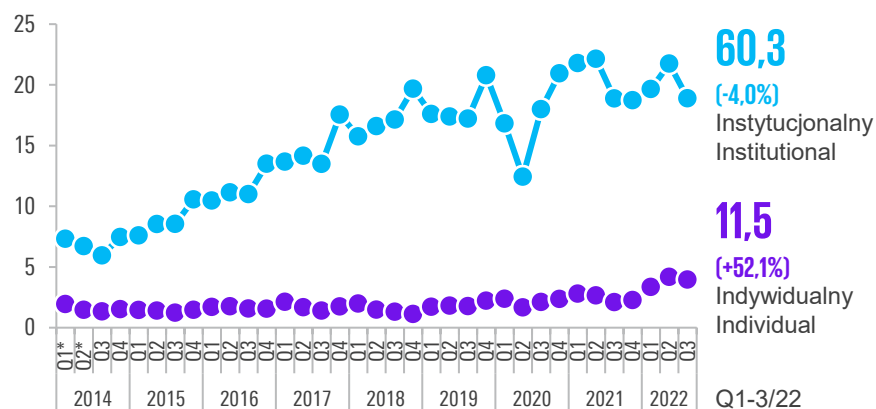


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type



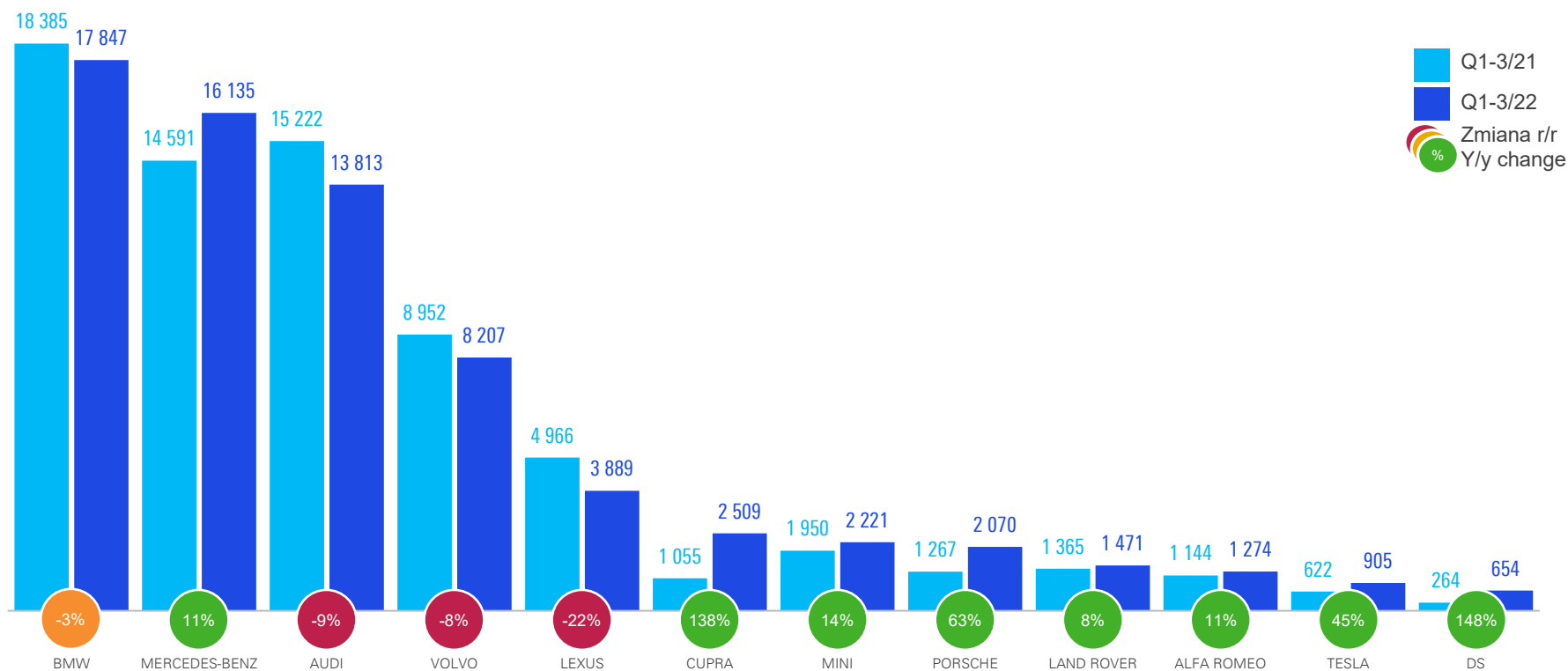


Rejestracje nowych SO – marki premium+ (w szt.)

New PC registrations – premium+ brands (in units)

Wśród pięciu największych marek premium+ cztery odnotowały spadek liczby rejestracji w Polsce w okresie od stycznia do września 2022 roku. Jedynie marka Mercedes-Benz odnotowała wzrost o 11% r/r. Najgłębszy spadek odnotowała marka Lexus – o 22% r/r. Na przeciwnym biegunie znalazły się marki z mniejszymi wolumenami sprzedaży, których wyniki w większości istotnie się poprawiły, zwłaszcza: DS. (+148% r/r), Cupra (+138% r/r), czy Porsche (+63% r/r).

Among the five largest premium + brands, four recorded a decrease in the number of registrations in Poland in Q1-Q3 2022. Only Mercedes-Benz registered an increase by 11% y/y. The biggest drop was indicated by Lexus (-22% y/y). At the other extreme, there were brands with lower sales volumes, most of which improved significantly, especially: DS. (+148% y/y), Cupra (+138% y/y), and Porsche (+63% y/y).



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



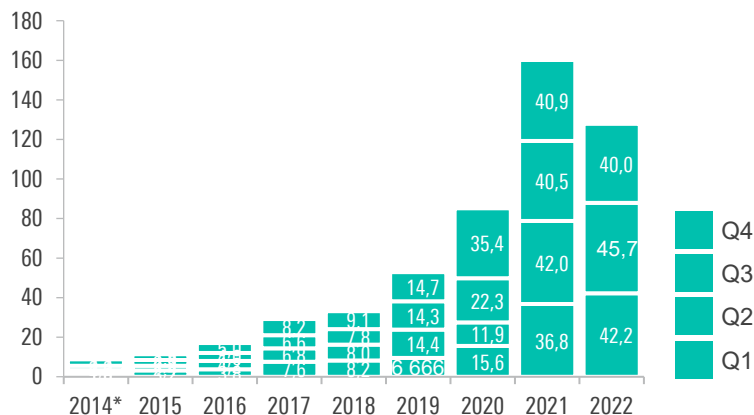
Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w tys. szt.) New PC registrations – alternative fuels (in thousand units)

127,9 (+7,2%) Q1-3/22

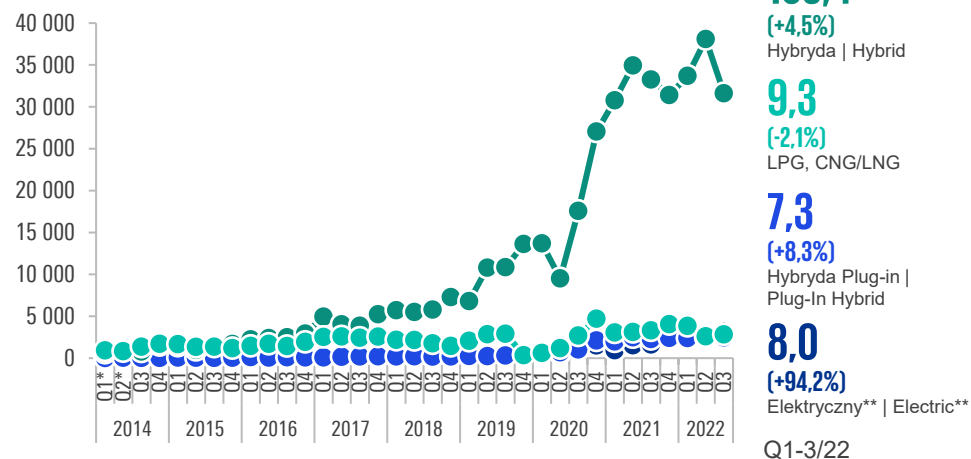
Samochody osobowe napędzane alternatywnie odnotowały wzrost wolumenu sprzedaży o 7,2% r/r z wynikiem 127,9 tys. sztuk w trzech kwartałach 2022 roku. Niezmiennie przeważającą większość (81%) rynku stanowiły hybrydy (103,4 tys., +4,5% r/r), choć największy wzrost liczby nowych rejestracji zanotowały samochody elektryczne** – o 94,2% r/r. Szybko powiększa się liczba nowych samochodów napędzanych alternatywnie rejestrowanych przez nabywców indywidualnych (+29,3% r/r).

Passenger cars powered with alternative drive recorded an increase in sales volume of 7.2% y/y with 127.9 thousand new vehicles sold between Q1-Q3 2022. The vast majority (81%) of the market were hybrids (103.4 thousand registrations, +4.5% y/y), although the largest growth in the number of new registrations was recorded by electric cars** (+94.2% y/y). The number of new alternatively fuelled cars registered by individual customers is increasing rapidly (+29.3% y/y).

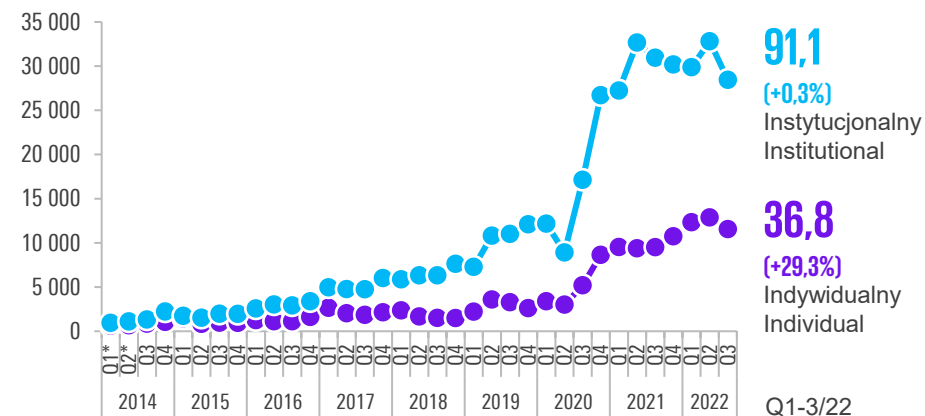
Rejestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type



Typ nabywcy | Customer type



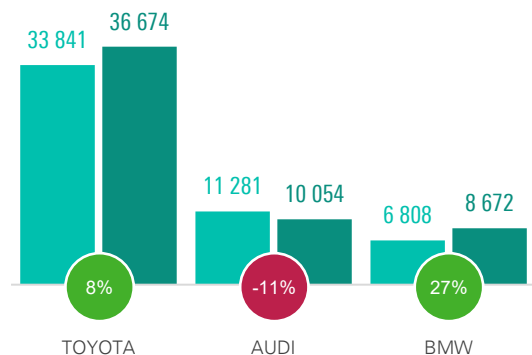
*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. **Dane obejmują przede wszystkim samochody w pełni elektryczne (BEV), ale również pojazdy napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV) i o zwiększonym zasięgu, wspomagane przez dodatkowy silnik spalinyowy (EREV). | **The data covers mainly battery electric vehicles (BEV), but also includes fuel cell electric vehicles (FCEV) and extended range electric vehicles (EREV).

Wszystkie zmiany liczone r/r. Prezentowane dane mogą podlegać aktualizacji | All changes calculated y/y. Data might be updated. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

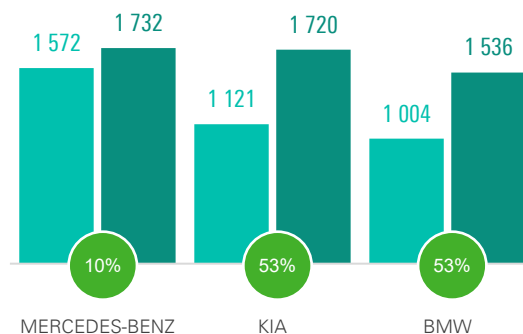


Rejestracje nowych SO – paliwa alternatywne (w szt.) New PC registrations – alternative fuels (in units)

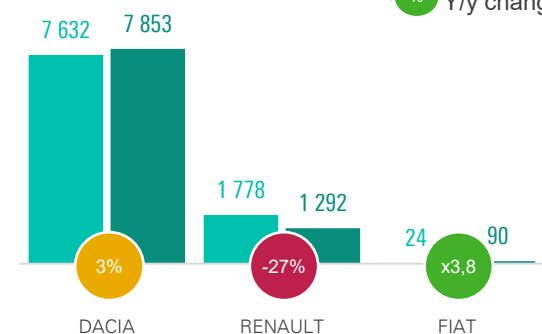
Top 3 marki | Top 3 brands
– Hybrydy | Hybrids



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

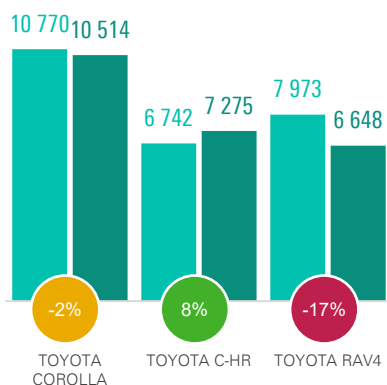


– LPG, CNG/LNG

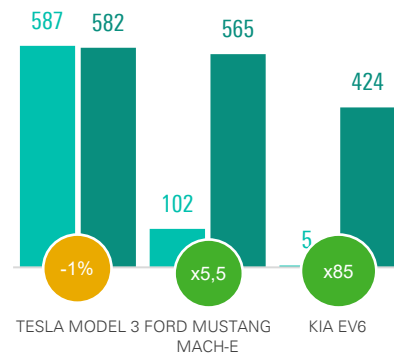


Q1-3/21
Q1-3/22
Zmiana r/r
Y/y change

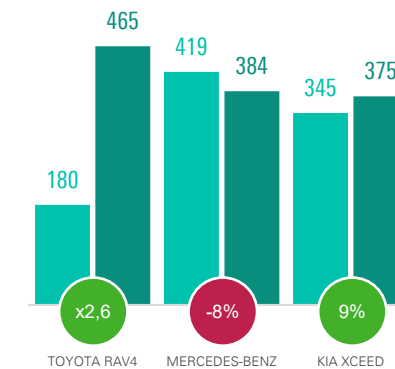
Top 3 modele | Top 3 models
– Hybrydy | Hybrids



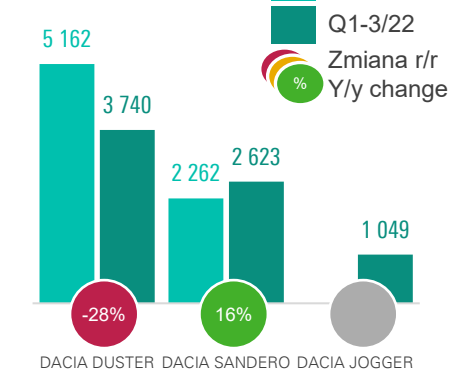
– Elektryczne* | Electric*



-- Hybrydy Plug-in | Plug-in Hybrids



– LPG, CNG/LNG



Q1-3/21
Q1-3/22
Zmiana r/r
Y/y change

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

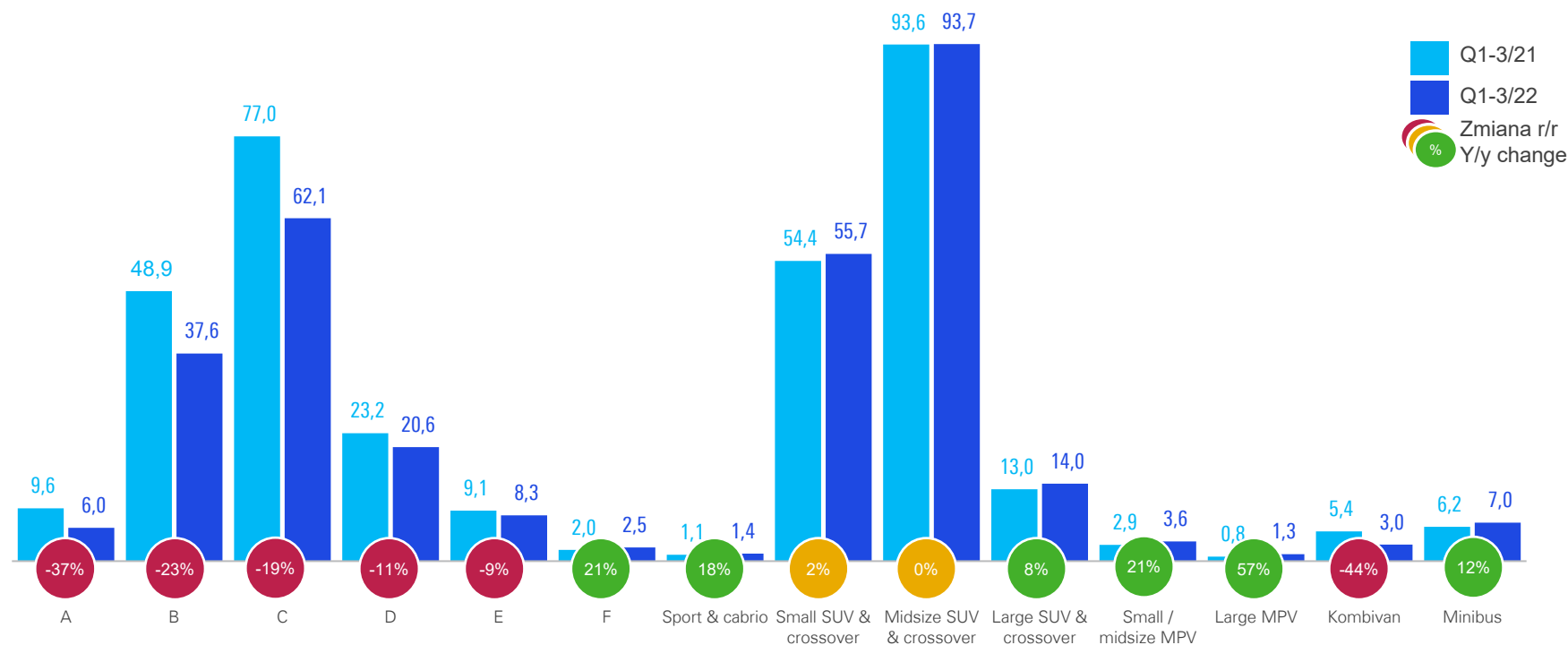


Rejestracje nowych SO – segmenty (w tys. szt.)

New PC registrations – segments (in thousand units)

Średniej wielkości SUV-y i crossovery były najczęściej wybieranym segmentem okresie trzech pierwszych kwartałów bieżącego roku. Liczba rejestracji w tym segmencie pozostała na niemal niezmiennym poziomie względem analogicznego okresu 2021 roku i wyniosła 93,7 tys. szt. Drugi najpopularniejszy segment, czyli samochody kompaktowe (segment C) skurczył się o 19% r/r. Największy wzrost liczby rejestracji odnotowano wśród dużych MPV (+57% r/r), samochodów segmentu F (+21% r/r) oraz małych i średnich MPV (+21% r/r),

Midsize SUVs and crossovers were the most popular passenger car category between Q1-Q3 of current year. With 93.7 thousand new registrations, the volume was nearly the same as in the corresponding period of 2021. The second most popular choice – compact cars (C-segment) declined by 19% y/y. The largest increases were noted among large MPVs (+57% y/y), F segment cars (+21% y/y), as well as small/midsize MPVs (+21% y/y).

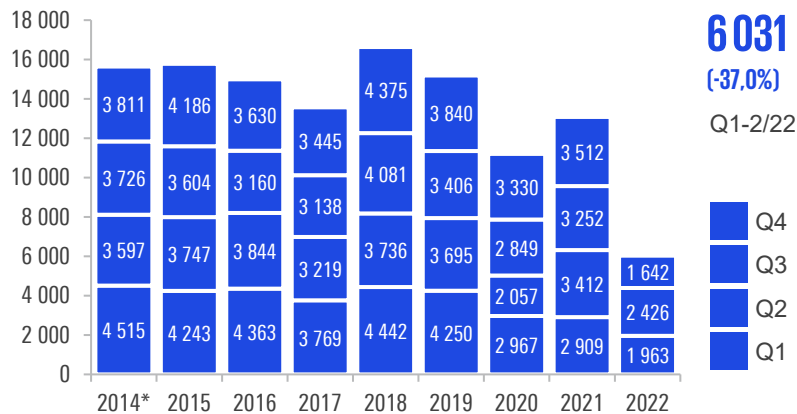


Wszystkie zmiany liczone r/r. | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

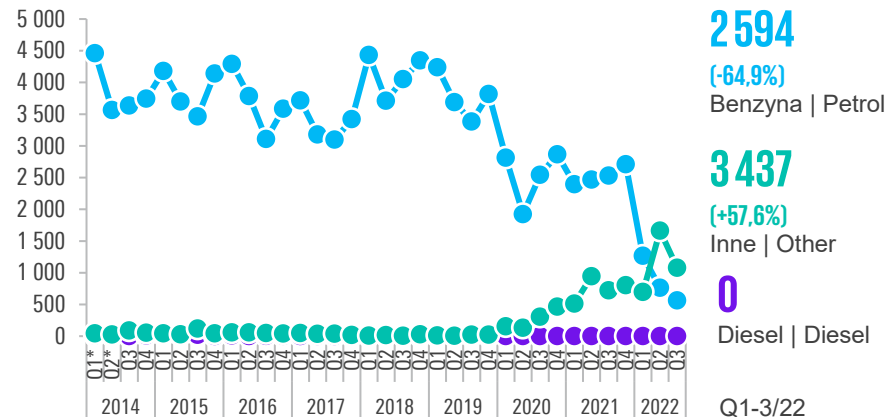


Rejestracje nowych SO – segment A (w szt.) New PC registrations – segment A (in units)

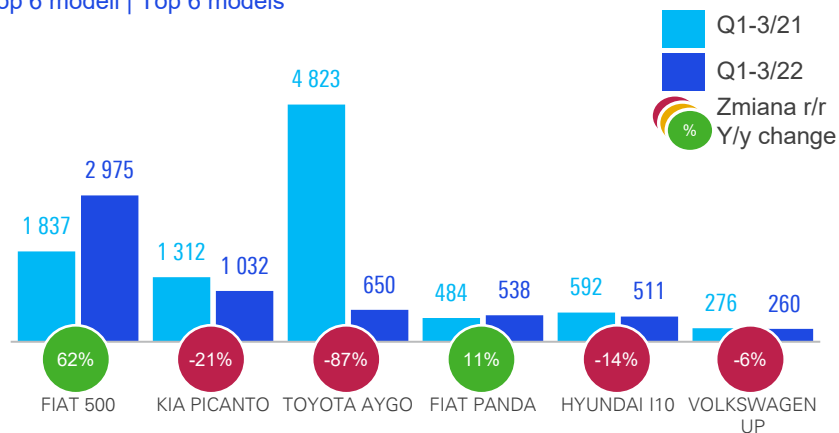
Rejestracje ogółem | Total registrations



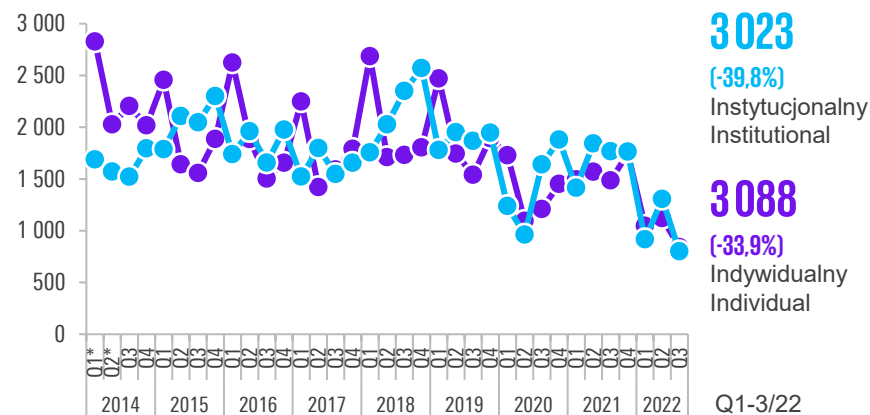
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

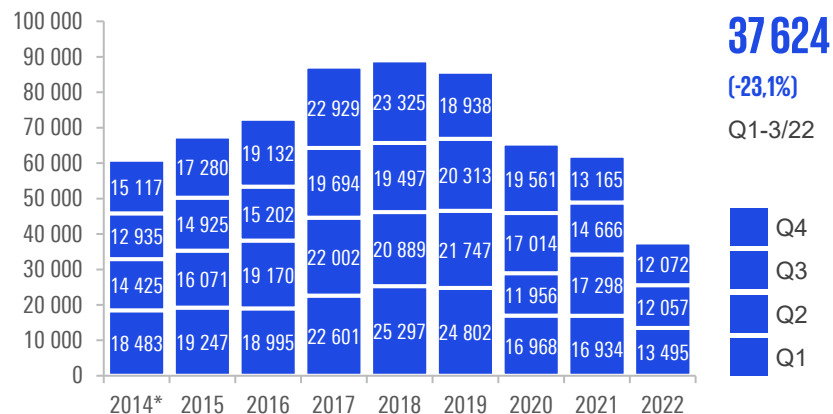


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

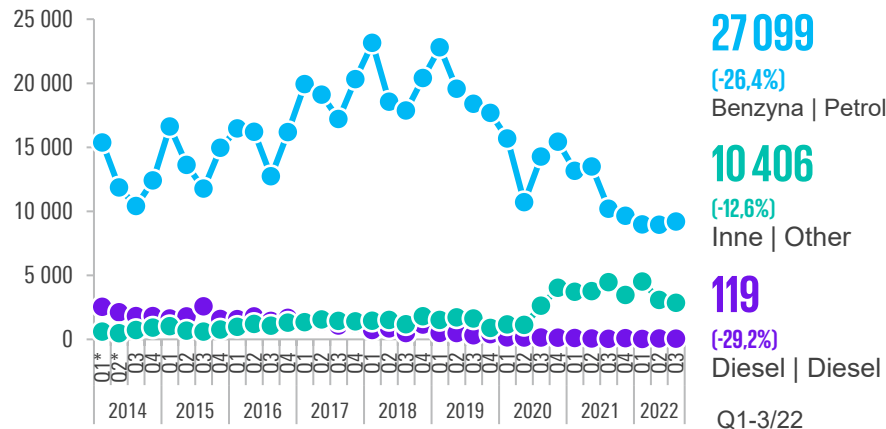


Rejestracje nowych SO – segment B (w szt.) New PC registrations – segment B (in units)

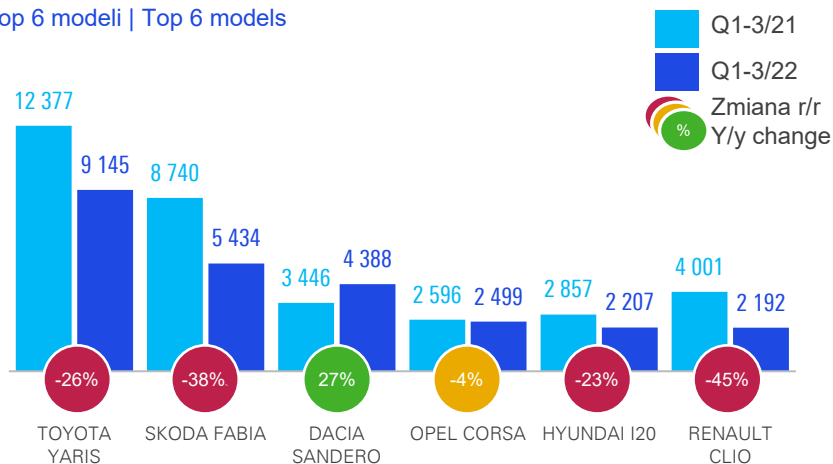
Rejestracje ogółem | Total registrations



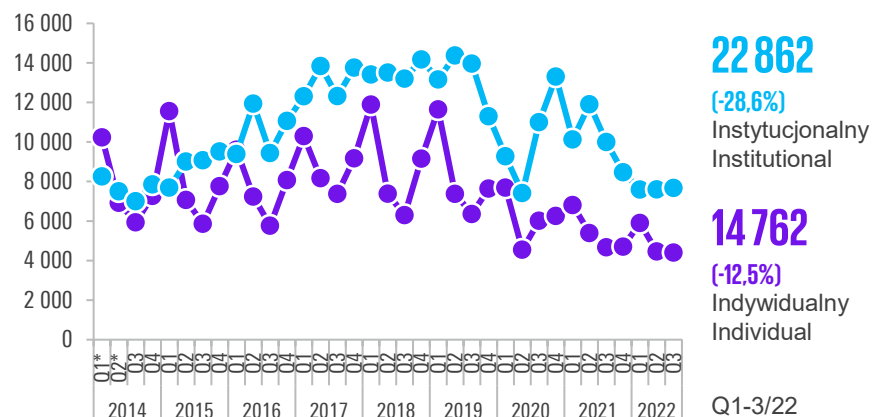
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

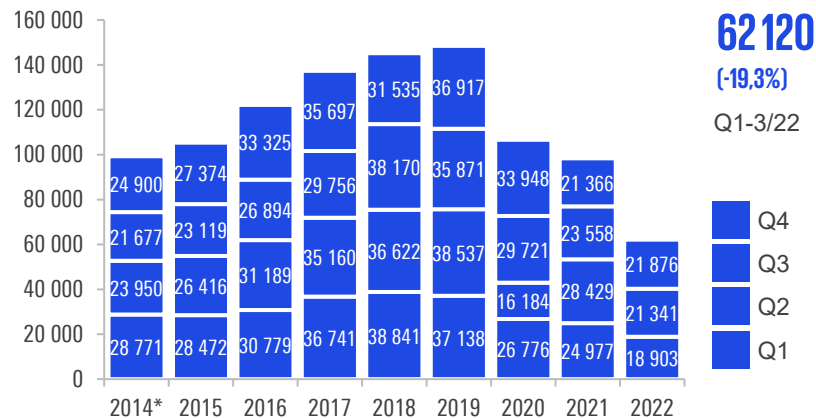


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

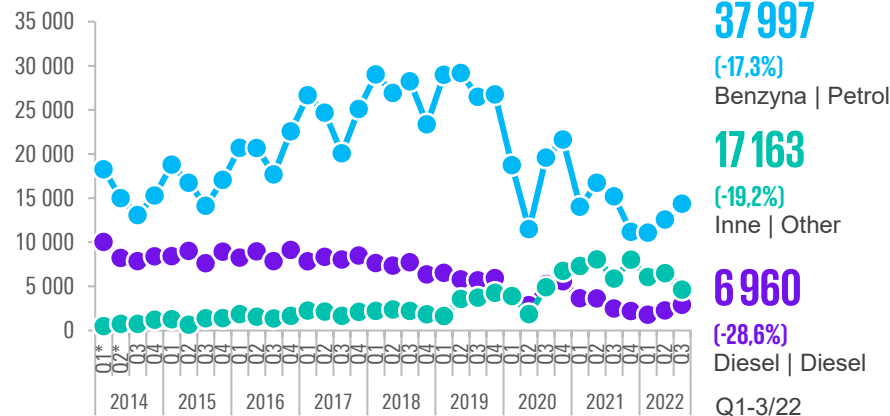


Rejestracje nowych SO – segment C (w szt.) New PC registrations – segment C (in units)

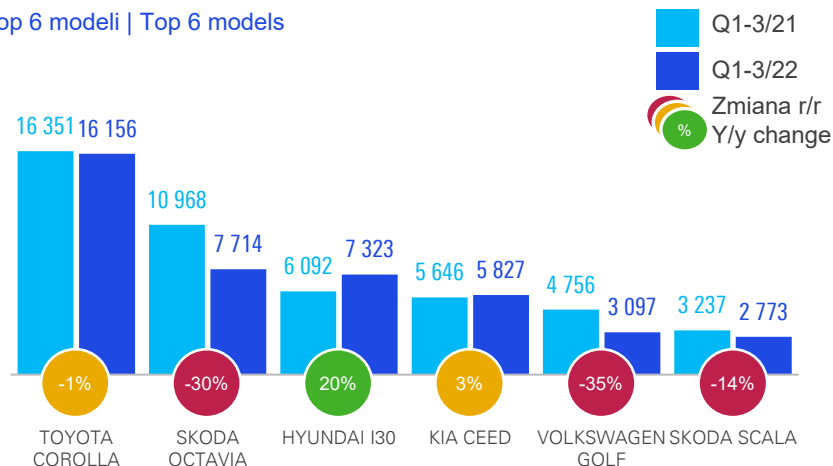
Rejestracje ogółem | Total registrations



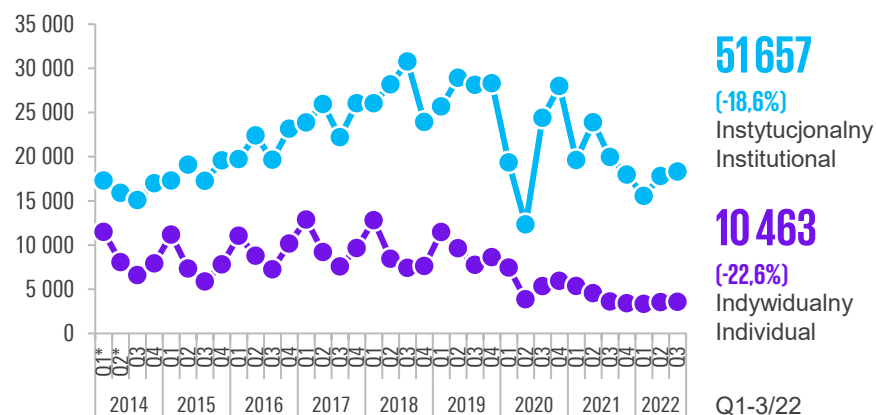
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



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

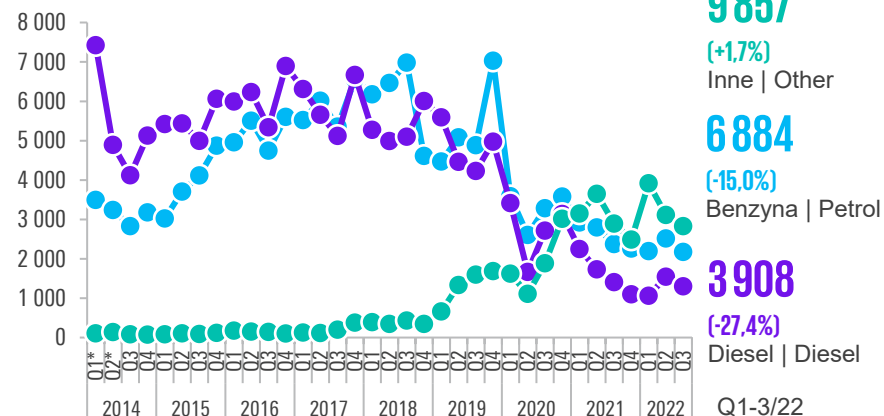


Rejestracje nowych SO – segment D (w szt.) New PC registrations – segment D (in units)

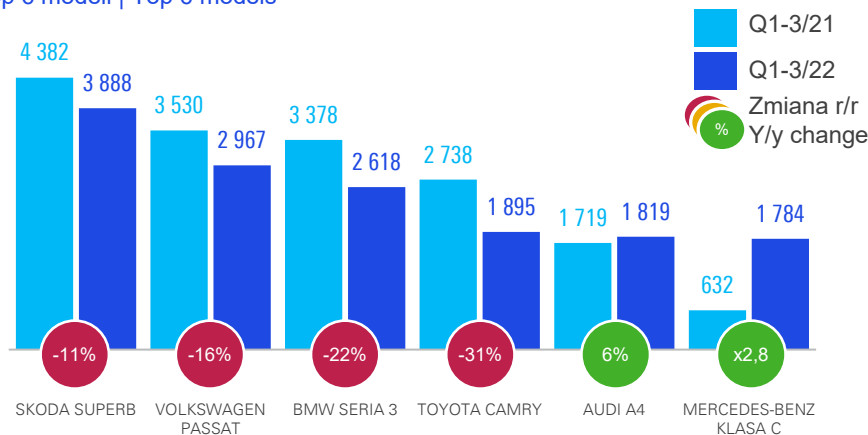
Rejestracje ogółem | Total registrations



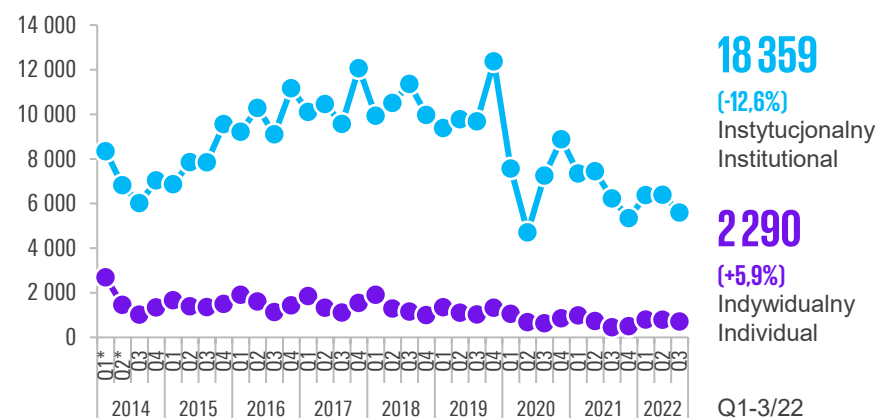
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

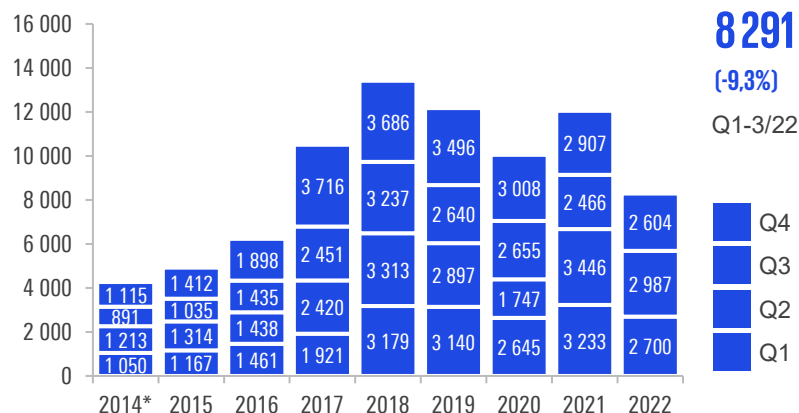


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

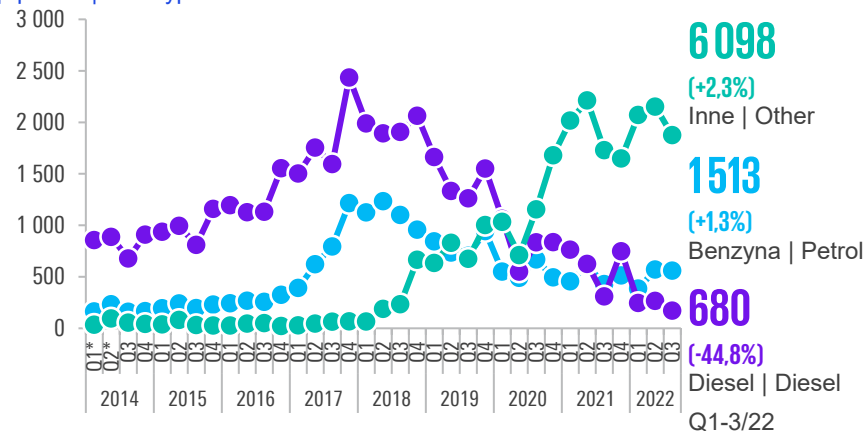


Rejestracje nowych SO – segment E (w szt.) New PC registrations – segment E (in units)

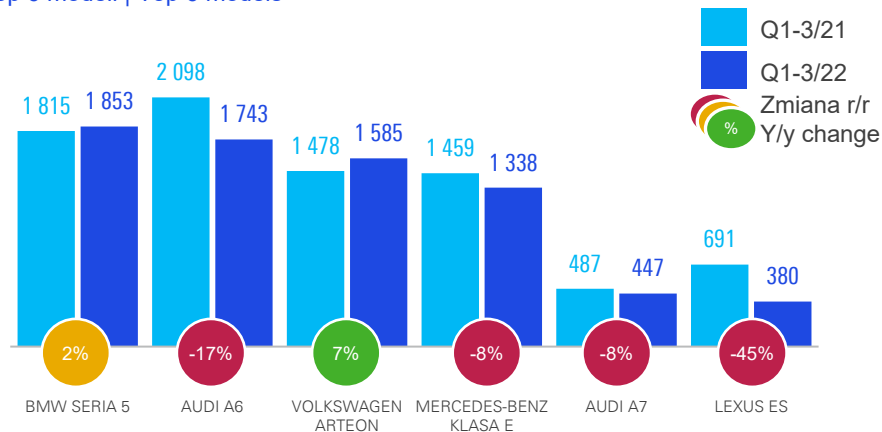
Rejestracje ogółem | Total registrations



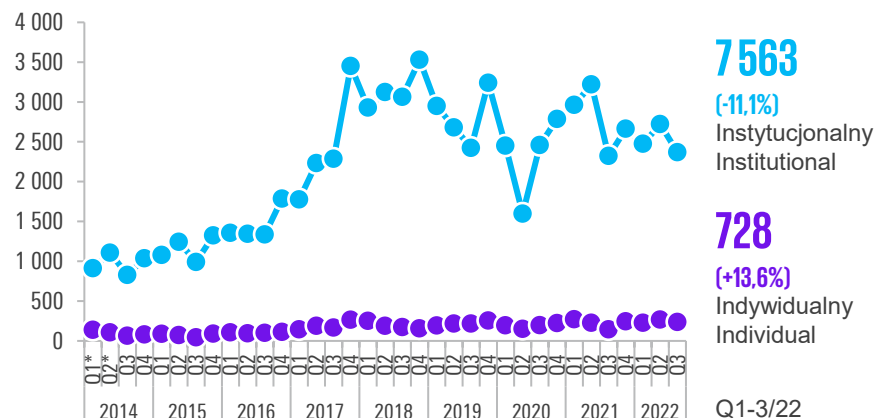
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

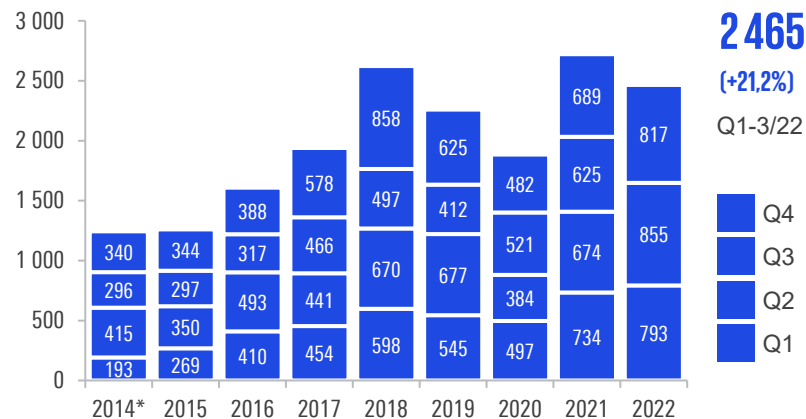


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

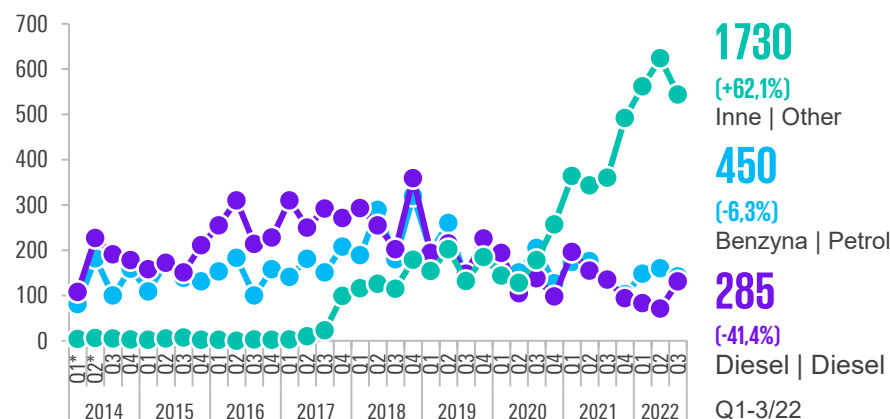


Rejestracje nowych SO – segment F (w szt.) New PC registrations – segment F (in units)

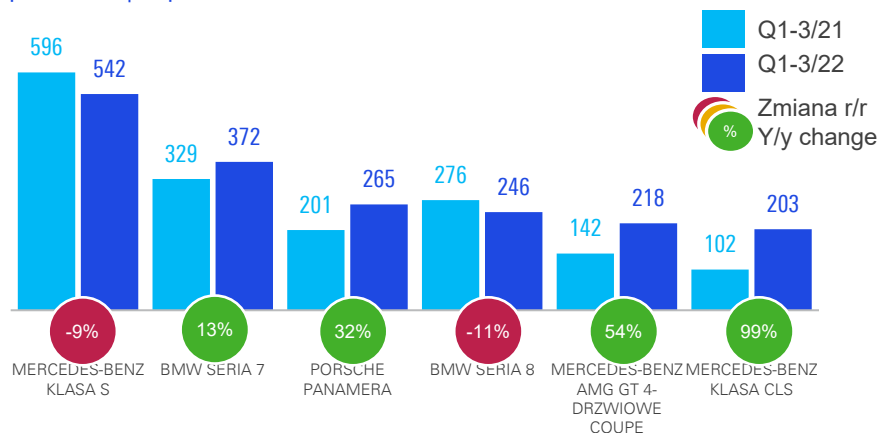
Rejestracje ogółem | Total registrations



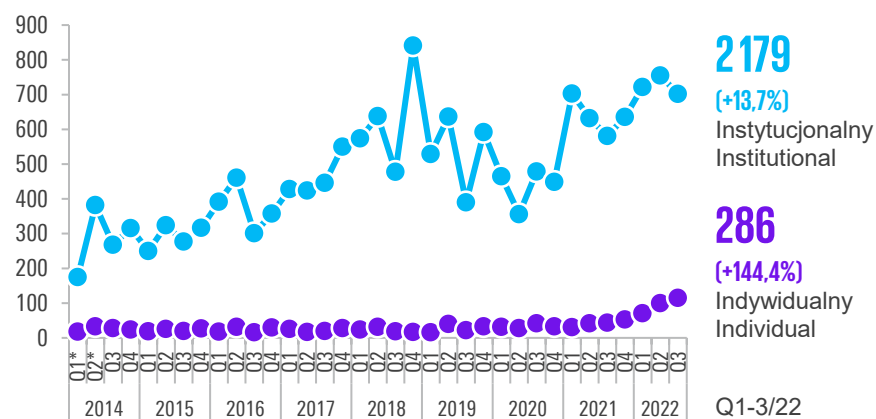
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

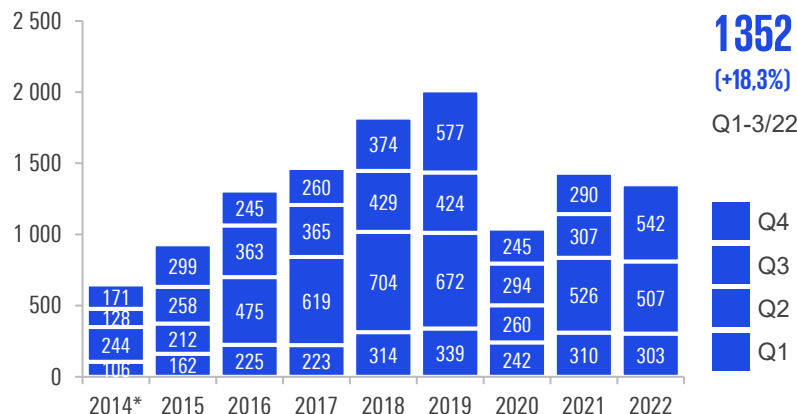


*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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

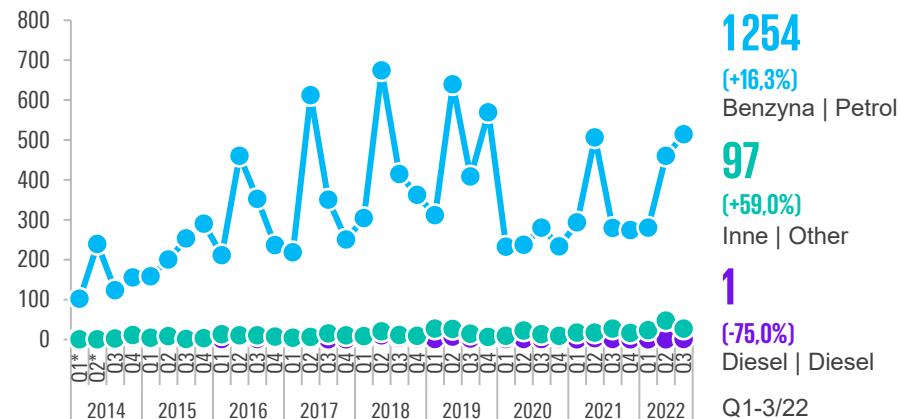


Rejestracje nowych SO – sport & cabrio (w szt.) New PC registrations – sport & cabrio (in units)

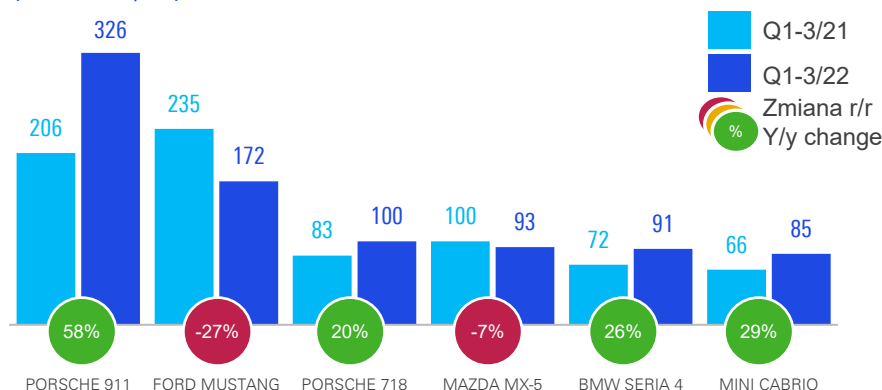
Rejestracje ogółem | Total registrations



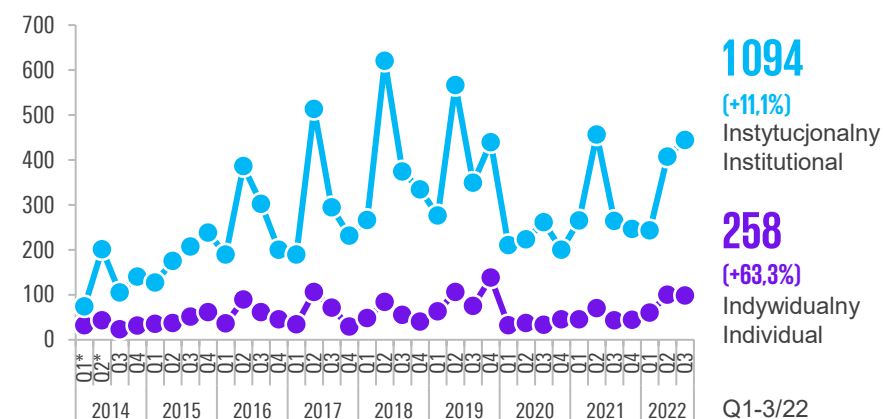
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



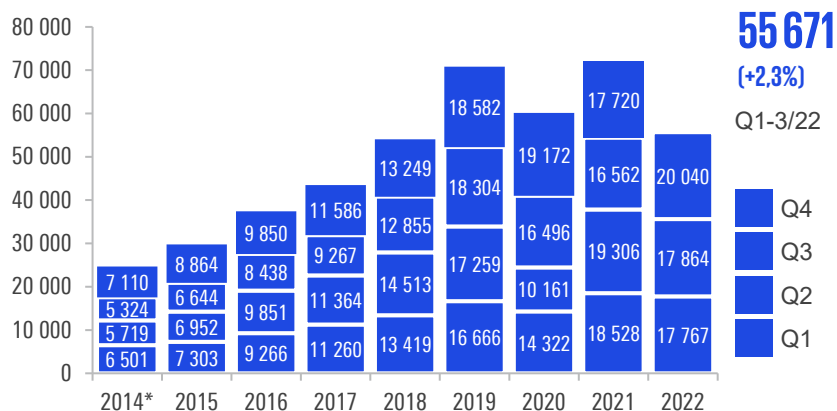
*Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes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



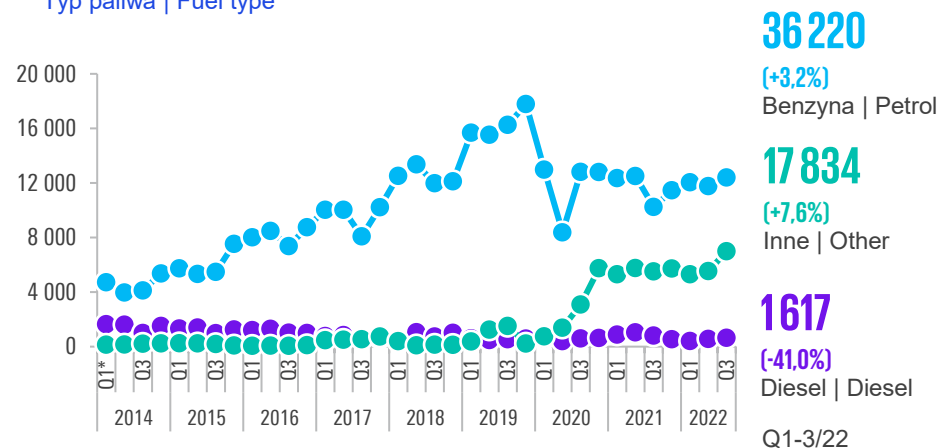
Rejestracje nowych SO – małe SUVy i crossovery (w szt.)

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

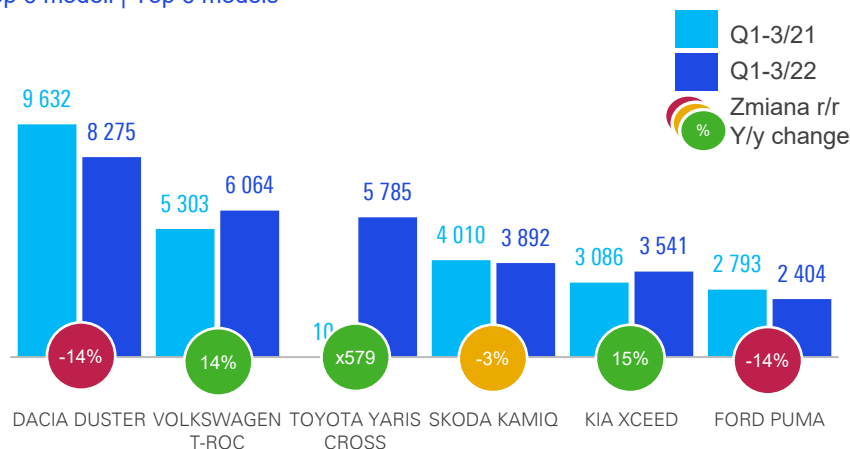
Rejestracje ogółem | Total registrations



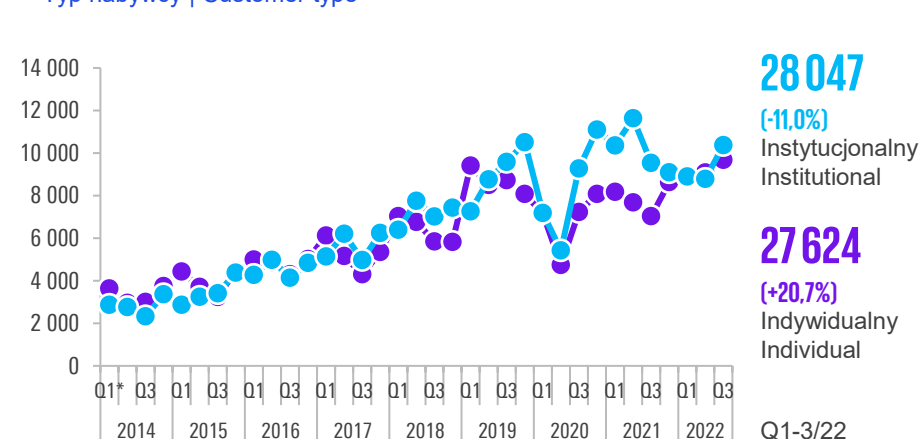
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

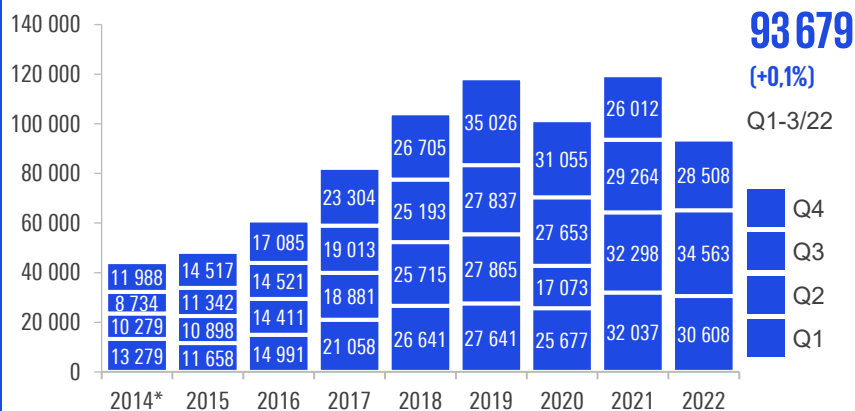


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

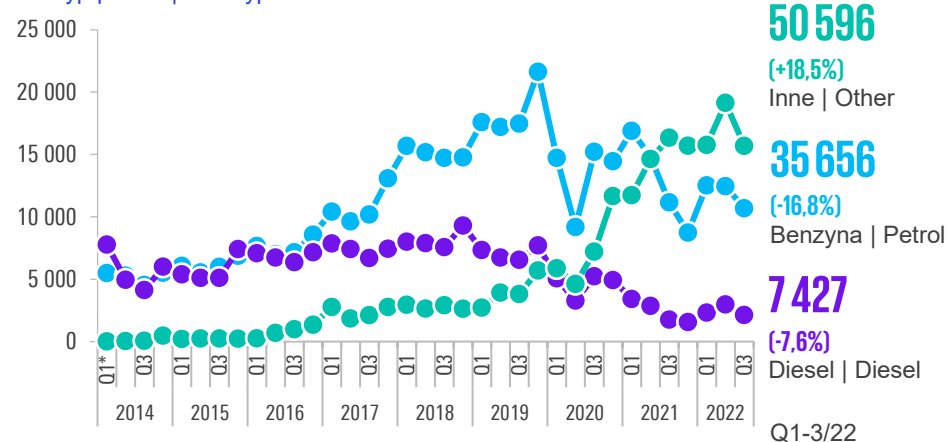


Rejestracje nowych SO – średnie SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – midsize SUV & crossover (in units)

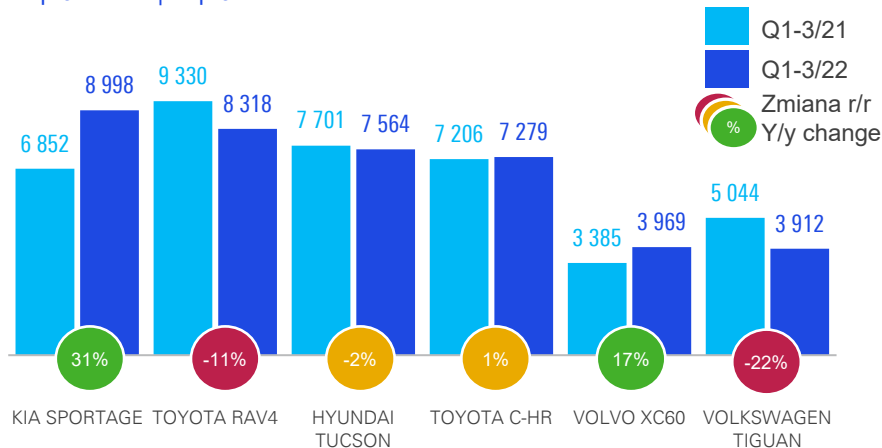
Rejestracje ogółem | Total registrations



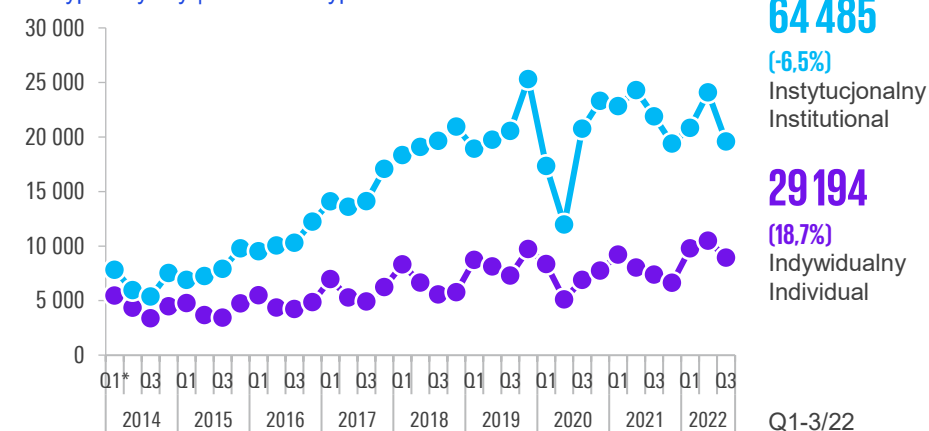
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

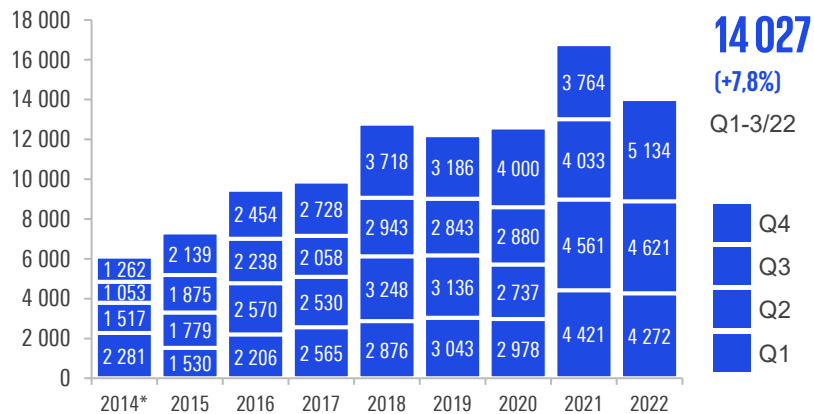


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

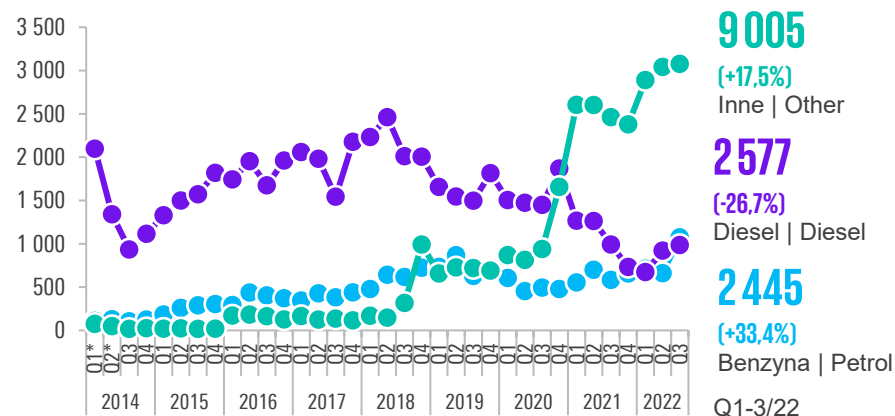


Rejestracje nowych SO – duże SUVy i crossovery (w szt.) New PC registrations – large SUV & crossover (in units)

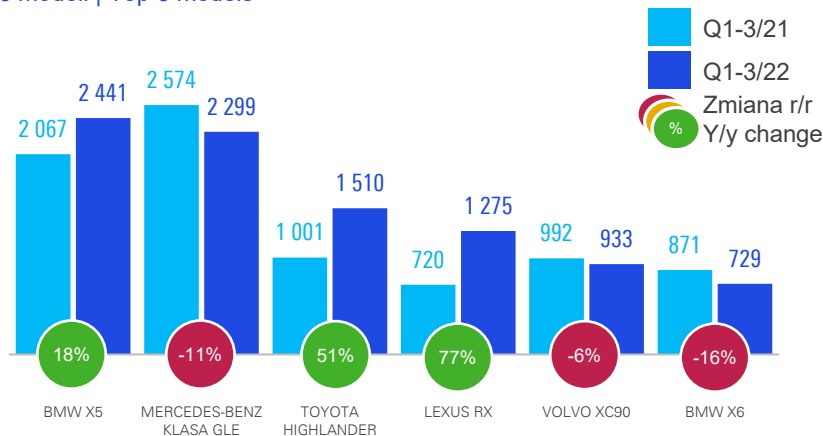
Rejestracje ogółem | Total registrations



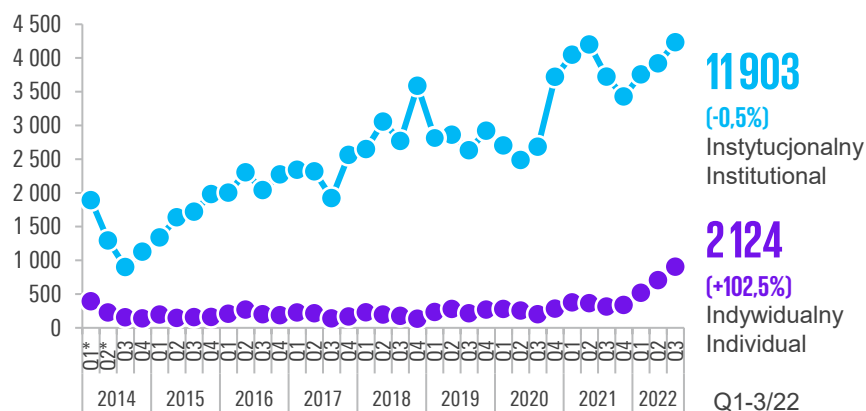
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

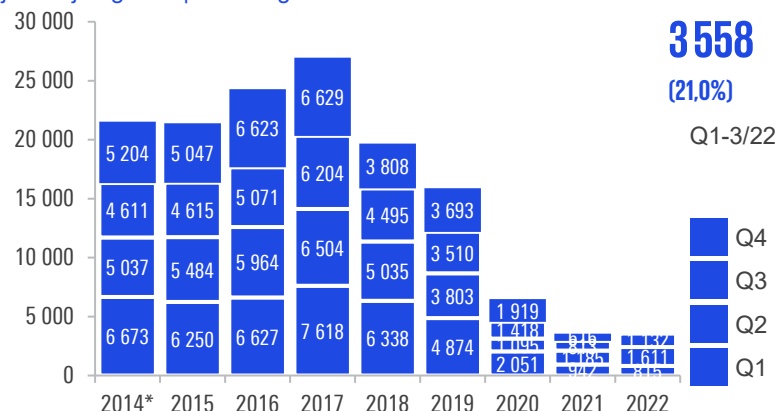


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

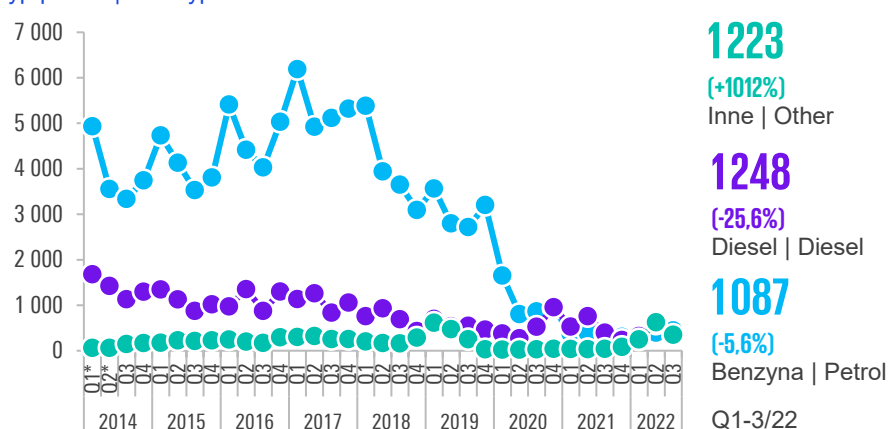


Rejestracje nowych SO – małe/średnie MPV (w szt.) New PC registrations – small/midsize MPV (in units)

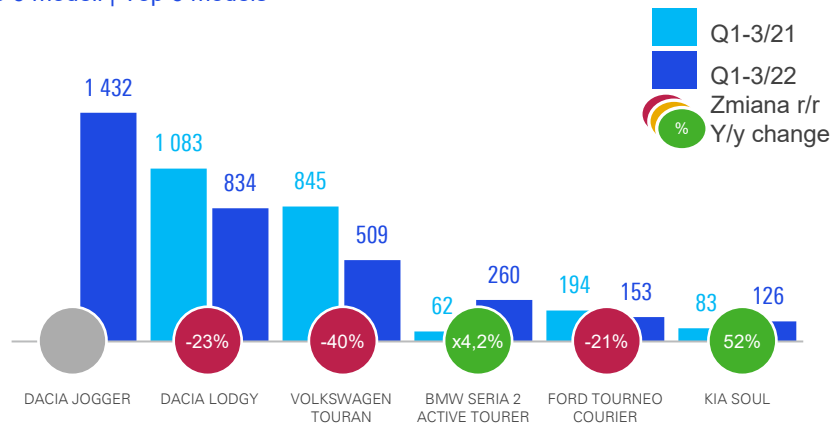
Rejestracje ogółem | Total registrations



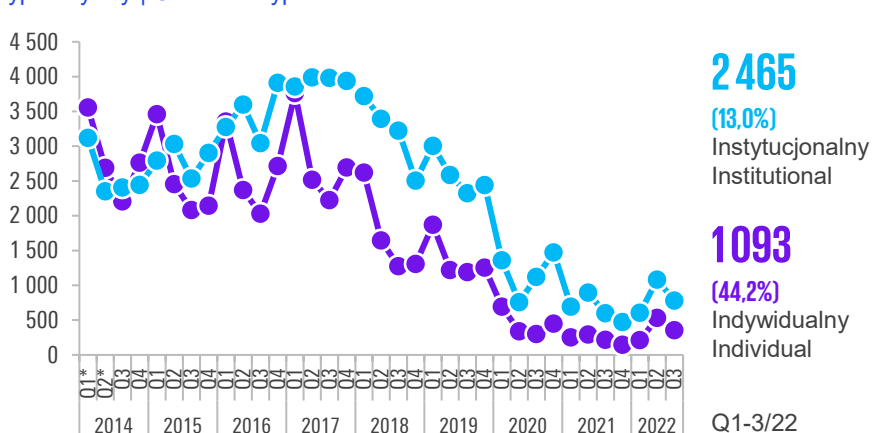
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

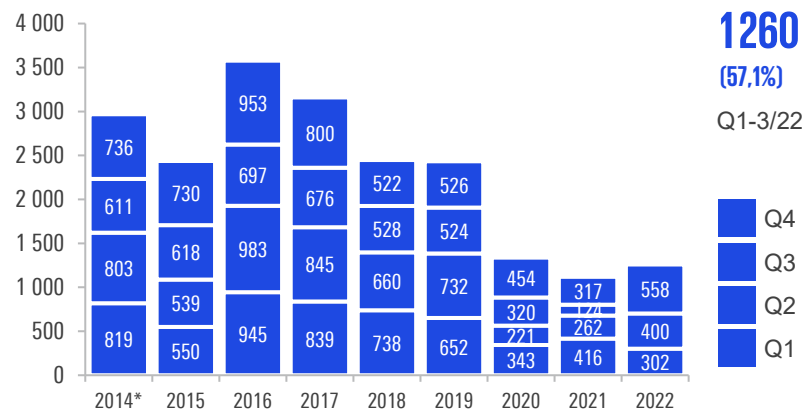


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

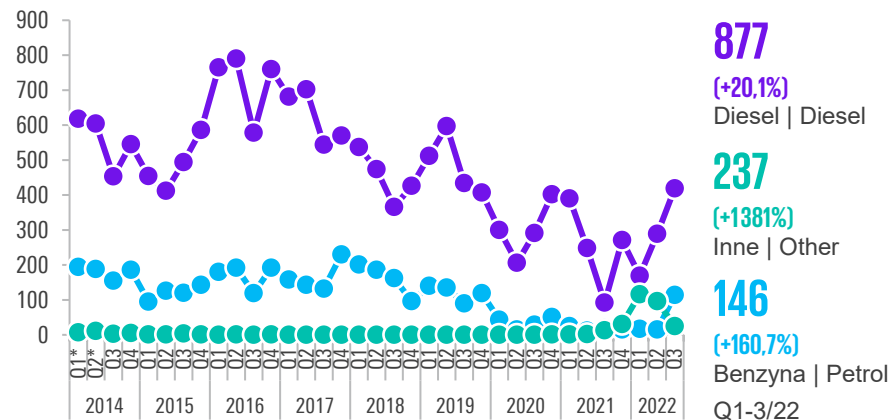


Rejestracje nowych SO – duże MPV (w szt.) New PC registrations – large MPV (in units)

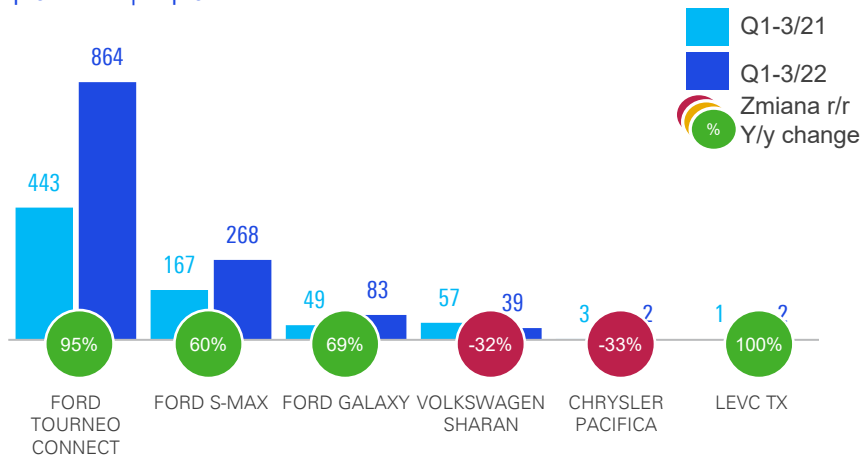
Rejestracje ogółem | Total registrations



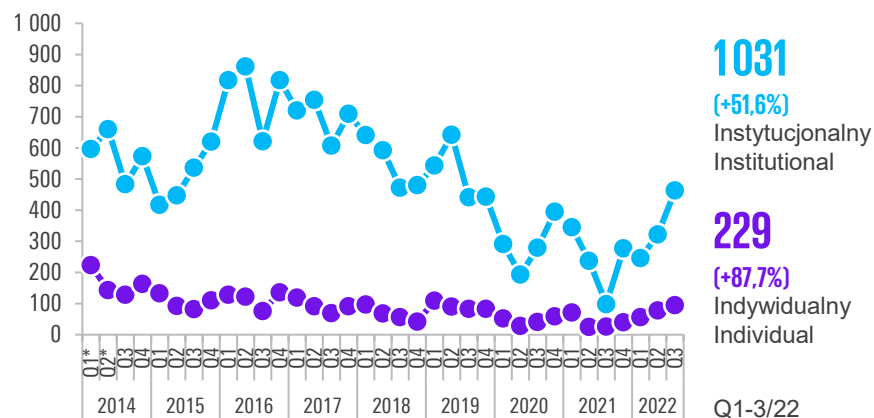
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

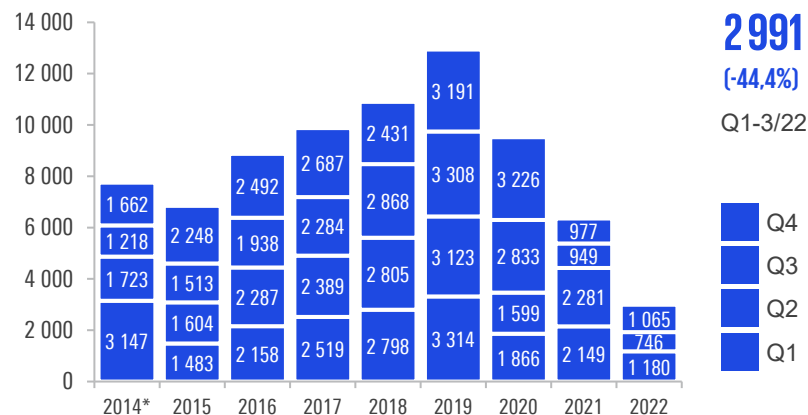


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

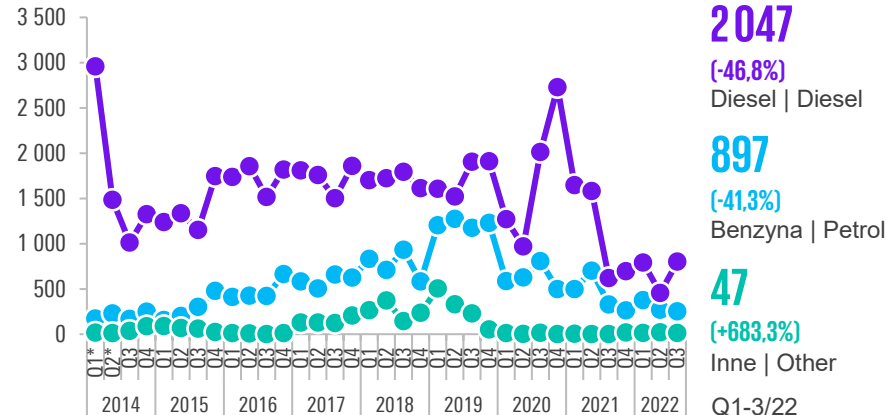


Rejestracje nowych SO – kombivan (w szt.) New PC registrations – kombivan (in units)

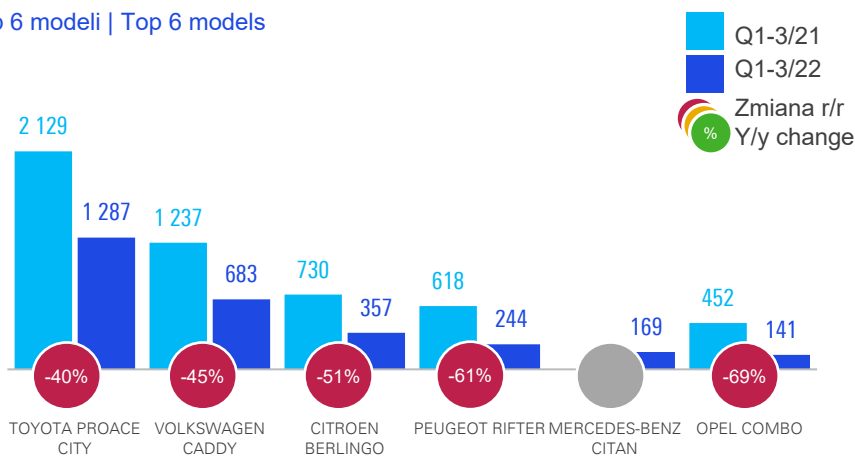
Rejestracje ogółem | Total registrations



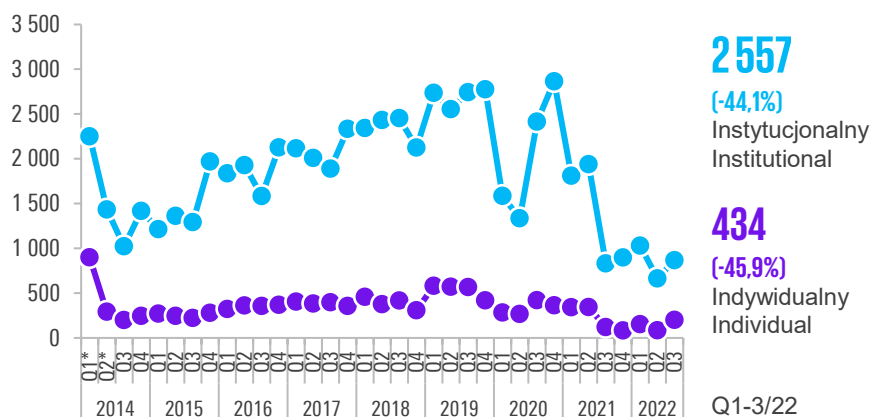
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type

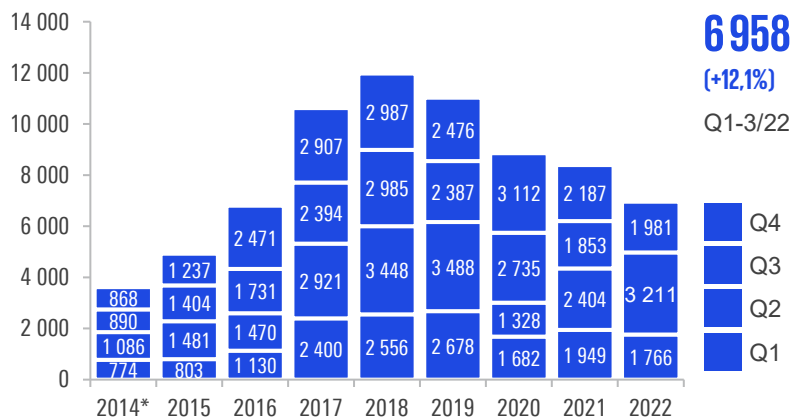


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

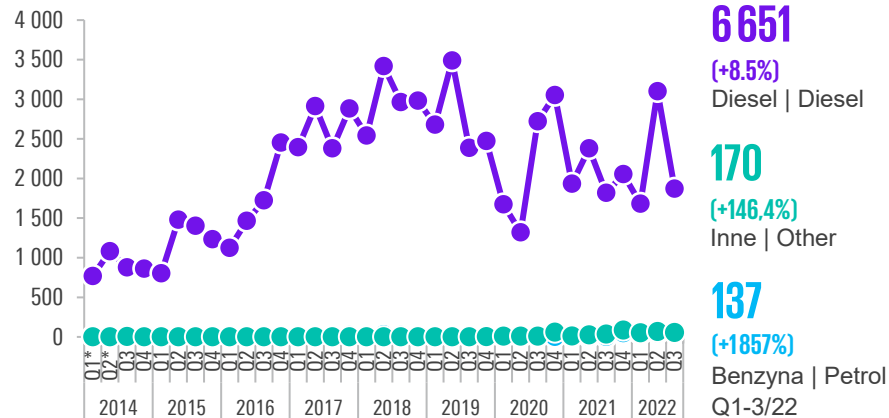


Rejestracje nowych SO – minibus (w szt.) New PC registrations – minibus (in units)

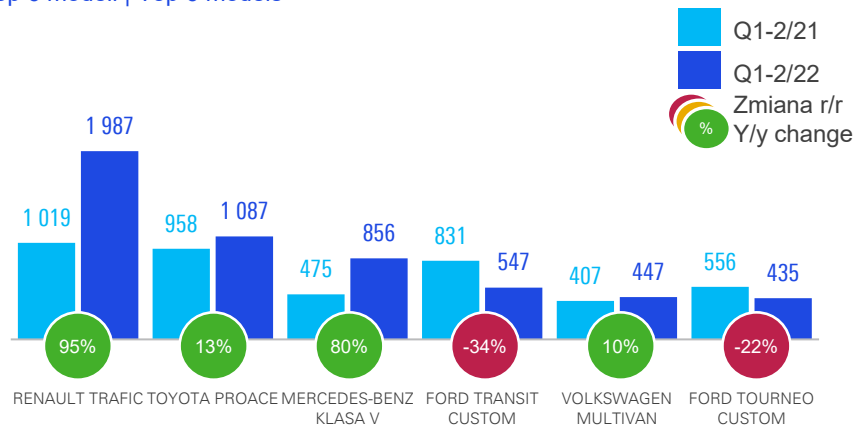
Rejestracje ogółem | Total registrations



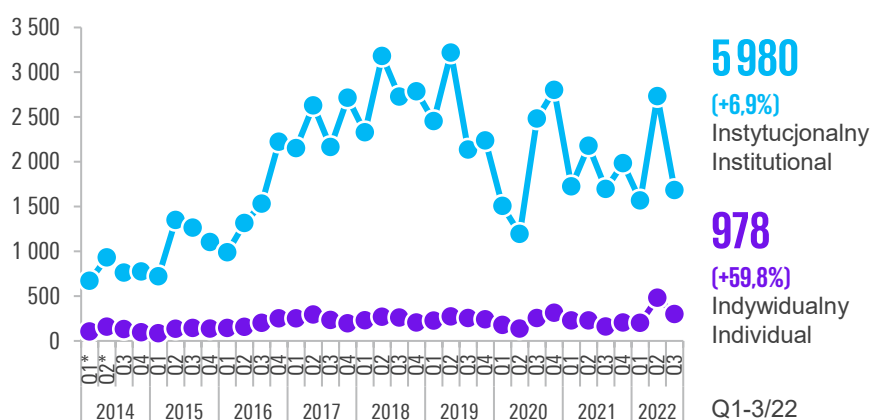
Typ paliwa | Fuel type**



Top 6 modeli | Top 6 models



Typ nabywcy | Customer type



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



Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



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



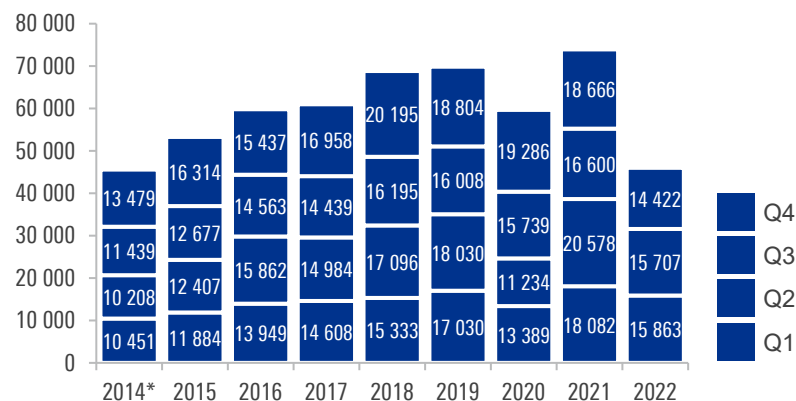
Rejeestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

45 992 (-16,8%) Q1-3/22

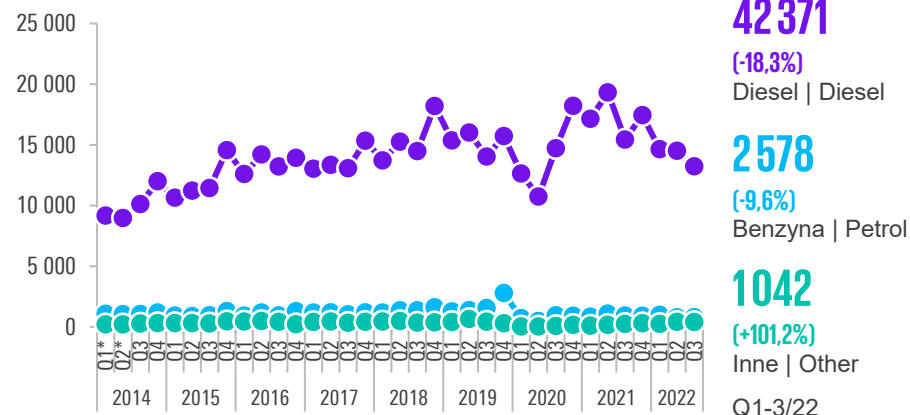
Po rekordowo dobrym ubiegłym roku na rynku samochodów dostawczych, wolumen liczby rejestracji w pierwszych trzech kwartałach 2022 roku zmniejszył się o 16,8% r/r i wyniósł niespełna 46 tys. szt. Spadła sprzedaż zarówno pojazdów z napędami diesla (-18,3% r/r), jak i benzynowymi (-9,6% r/r). Wzrost odnotowano natomiast w grupie napędów alternatywnych (+101,2% r/r). Spadek liczby rejestracji dotyczył zarówno klientów instytucjonalnych (-19,3% r/r), jak i klientów indywidualnych (-0,8% r/r).

After a record-breaking last year on the commercial vehicle market, in the first nine months of 2022 the sales volume decreased by 16.8% y/y and amounted to nearly 46 thousand units. Declines were noted in both diesel (-18.3% y/y) and petrol (-9.6% y/y) drives. An increase was noted only in the number of registrations of alternative drives (+101.2% y/y). Fewer registrations of commercial vehicles were recorded both in the segment of institutional (-19.3% y/y) and individual clients (-0.8% y/y).

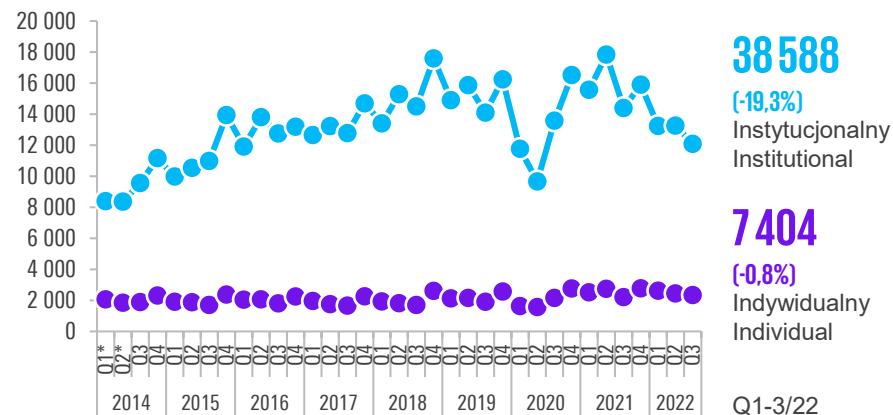
Rejeestracje ogółem | Total registrations



Typ paliwa | Fuel type**



Typ nabywcy | Customer type

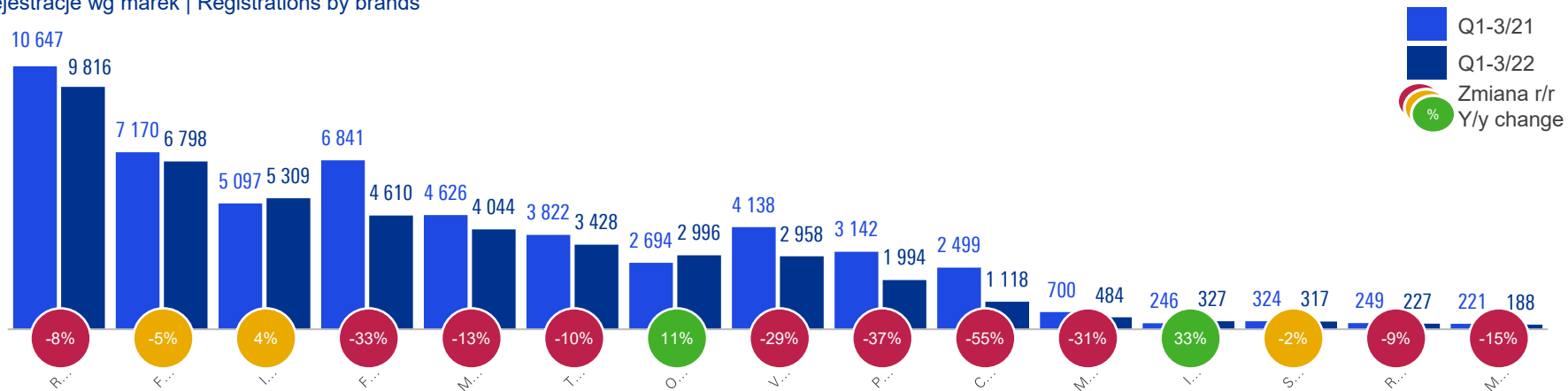


Dane obejmują tzw. samochody z kratką o liczbie miejsc siedzących 4-5 wyróżnione z grupy samochodów ciężarowych. Wszystkie zmiany liczone r/r. | *Data covers 4-5 seats vehicles with type approval as a commercial vehicle (so-called kratka) and extracted from commercial vehicles category. All changes calculated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

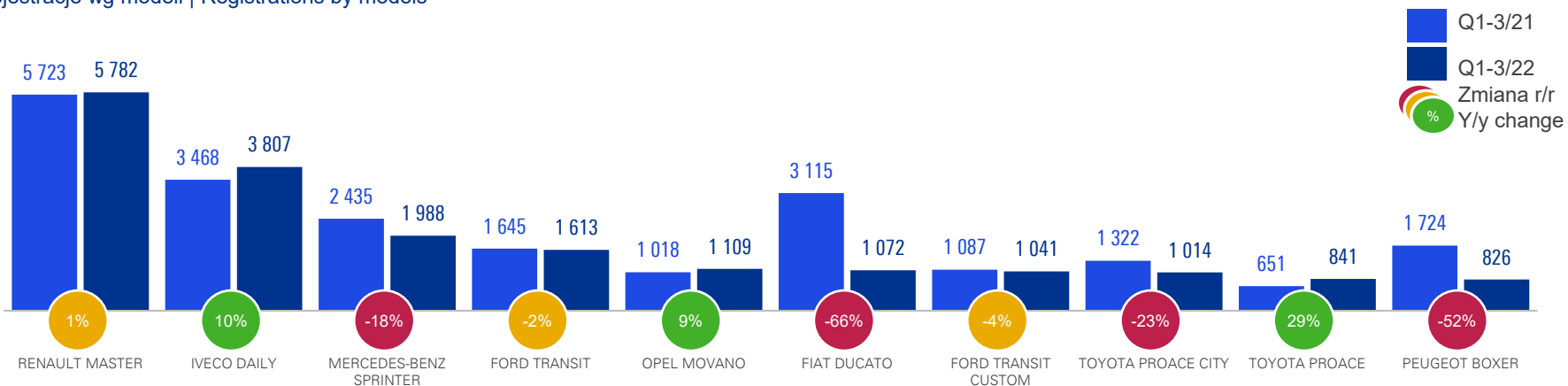


Rejeestracje nowych SD<=3,5t (w szt.) New LCV<=3.5t registrations (in units)

Rejeestracje wg marek | Registrations by brands



Rejeestracje wg modeli | Registrations by models



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



Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



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



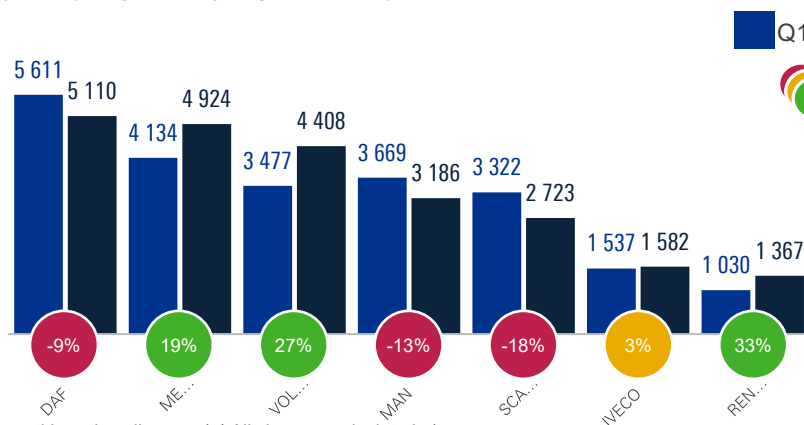
Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

23 997 (+3,1%) Q1-3/22

W całym 2021 roku rynek nowych samochodów ciężarowych powiększył się o przeszło połowę. I półrocze 2022 roku przyniosło spowolnienie, jednak w trzecim kwartale liczba rejestracji samochodów ciężarowych zaczęła rosnąć (o 15,7% względem III kwartału 2021), co pozwoliło na poprawę wyniku w całym dziewięciomiesięcznym okresie (+3,1% r/r). Niezmiennie najpopularniejszą marką okazał się DAF. Największy wzrost w trzech kwartałach 2022 roku odnotowała marka Renault (+33% r/r), a największy spadek Scania (-18% r/r).

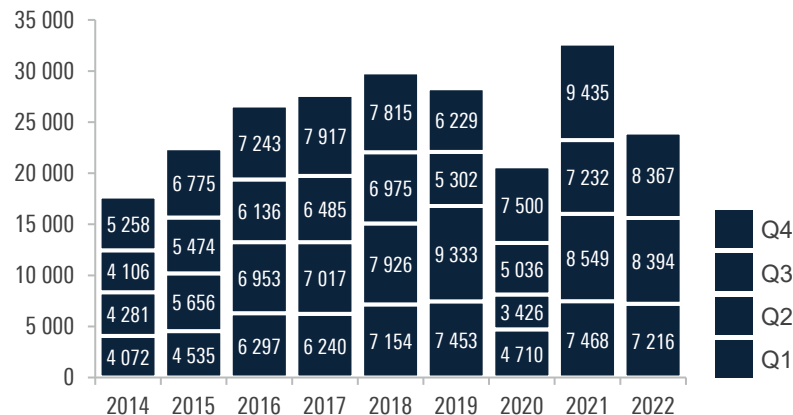
Throughout the year 2021, new CVs market has grown by more than a half. The first six months of 2022 brought a slowdown, although in Q3 the number of CVs registrations has picked up (+15.7% compared to Q3 2021), which made possible a 3.1% growth in the entire nine months period. DAF remained invariably the most popular brand. The highest increase in Q1-Q3 was recorded by Renault (+33% y/y), and the largest decrease by Scania (-18% y/y).

Rejestracje wg marek | Registrations by brands

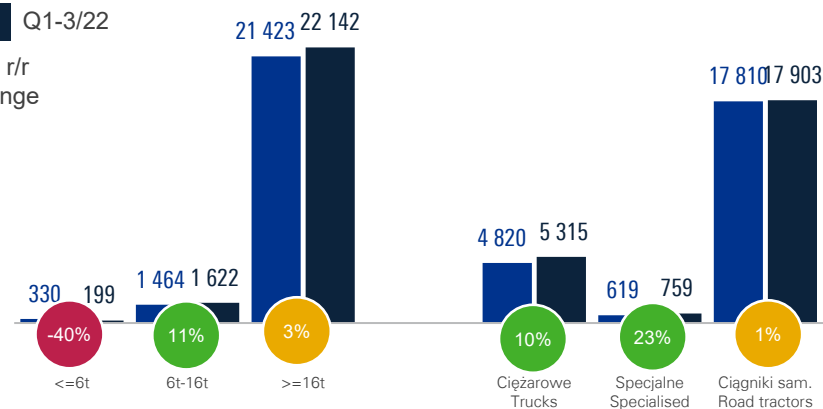


Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg typu | Registrations by type

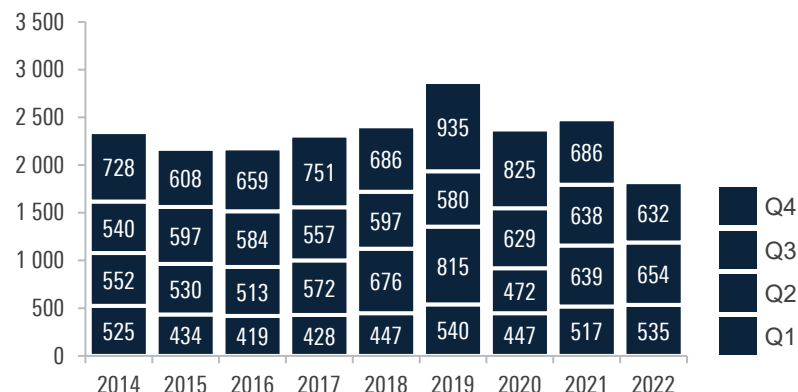




Rejestracje nowych SC>3,5t (w szt.) New CV>3.5t registrations (in units)

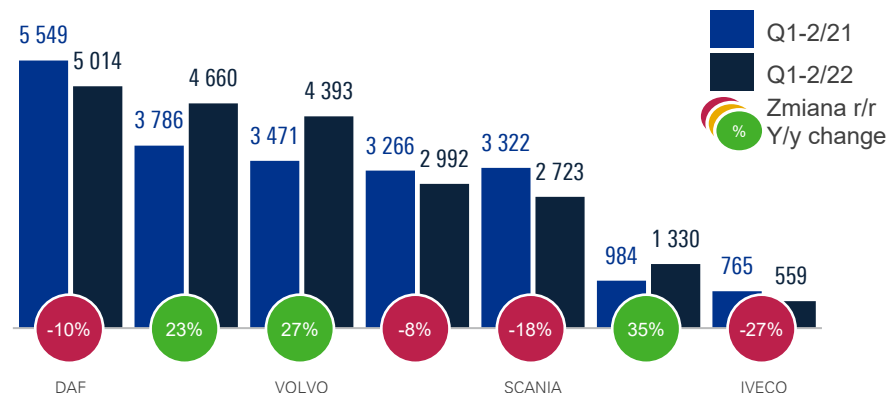
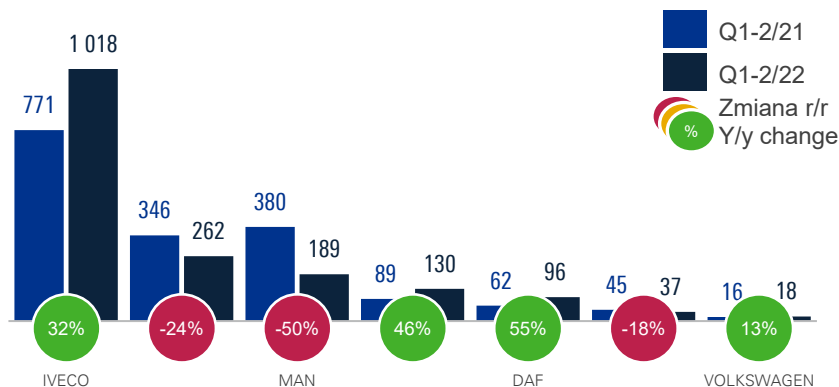
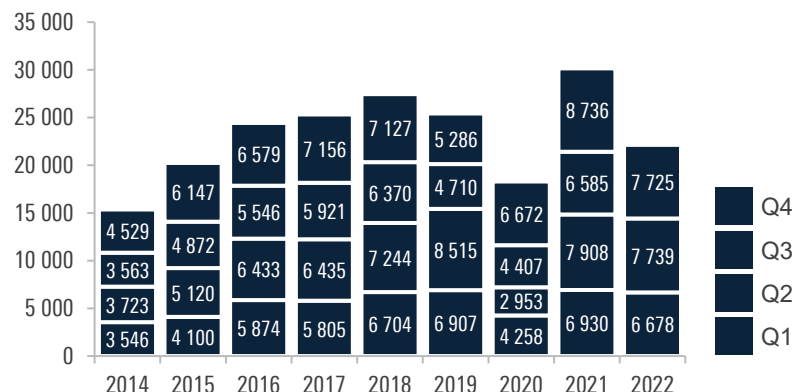
3,5t<DMC<16t | 3.5t<GVW<16t

1821 (+1,5%) Q1-3/22



DMC>=16t | GVW>=16t

22 142 (+3,4%) Q1-3/22



Wszystkie zmiany liczone r/r. Analiza nie obejmuje pojazdów o nieustalonej DMC. All changes calculated y/y | Vehicles with unknown GVW excluded from the analysis
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / CEP (KPRM/MC)



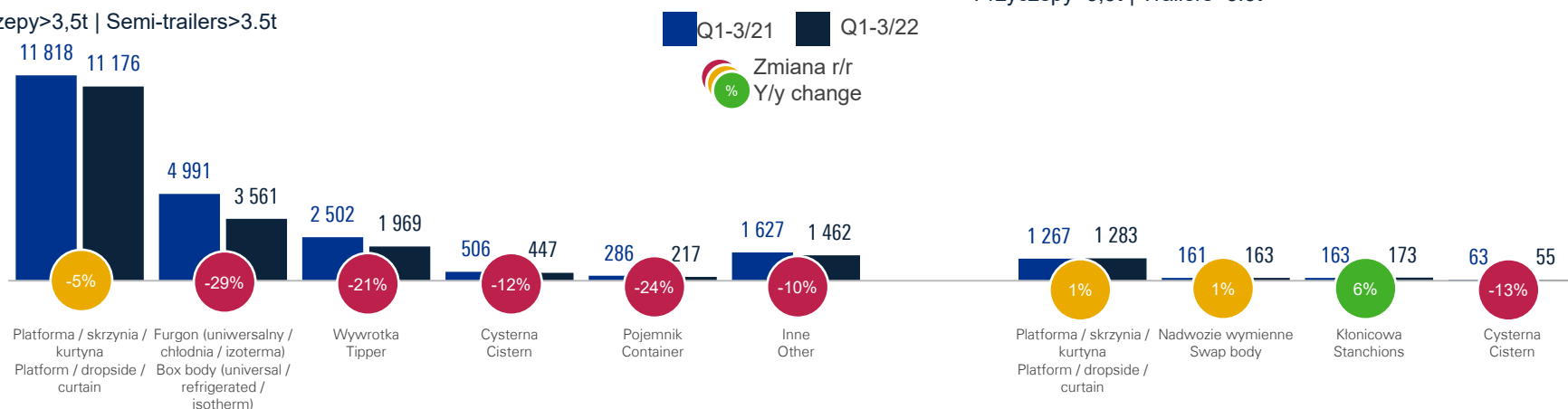
Rejestracje nowych przyczep i naczep > 3,5t (w szt.) New trailers & semi-trailers > 3.5t registrations (in units)

20 976 (-11,7%) Q1-3/22

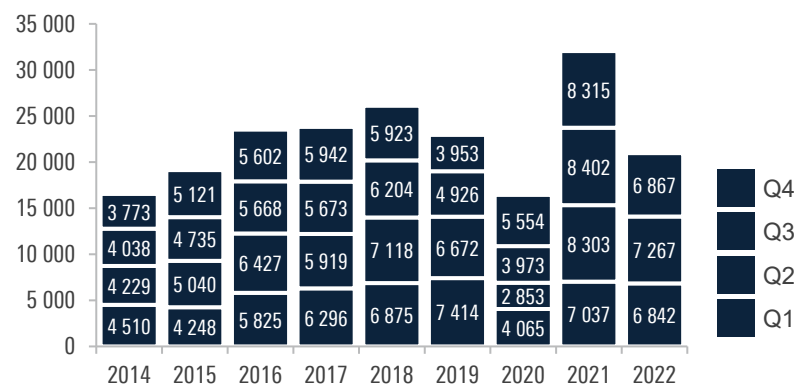
W 2021 roku liczba rejestracji nowych przyczep i naczep niemal się podwoiła i osiągnęła rekordowy poziom. Trzy kwartały 2022 roku przyniosły prawie 21 tys. nowych rejestracji, czyli o 11,7% mniej r/r. W grupie naczep żaden wolumen sprzedaży nie odnotował wzrostu. W grupie przyczep, tylko typ kłonicowy zanotował 6% wzrost a platforma/kurtyna i nadwozie wymienne utrzymały rejestracje z ubiegłego roku. Mimo spadku liczby rejestracji w trzech kwartałach 2022 roku, liderem rynku pozostaje marka Schmitz Cargobull (4,8 tys., -21% r/r).

In 2021, the number of new trailers & semi-trailers registrations almost doubled and reached a record-high level. Q1-Q3 2022 brought nearly 21 thousand new registrations, which was by 11.7% less y/y. All types of semi-trailers recorded declines. Among trailers, stanchions type recorded the highest, 6% growth while platform/dropside/curtain and swap body remained unchanged. Schmitz Cargobull remained a market leader, despite a drop in the volume of registrations between (4.8 thousand, -21% y/y).

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



Rejestracje ogółem | Total registrations



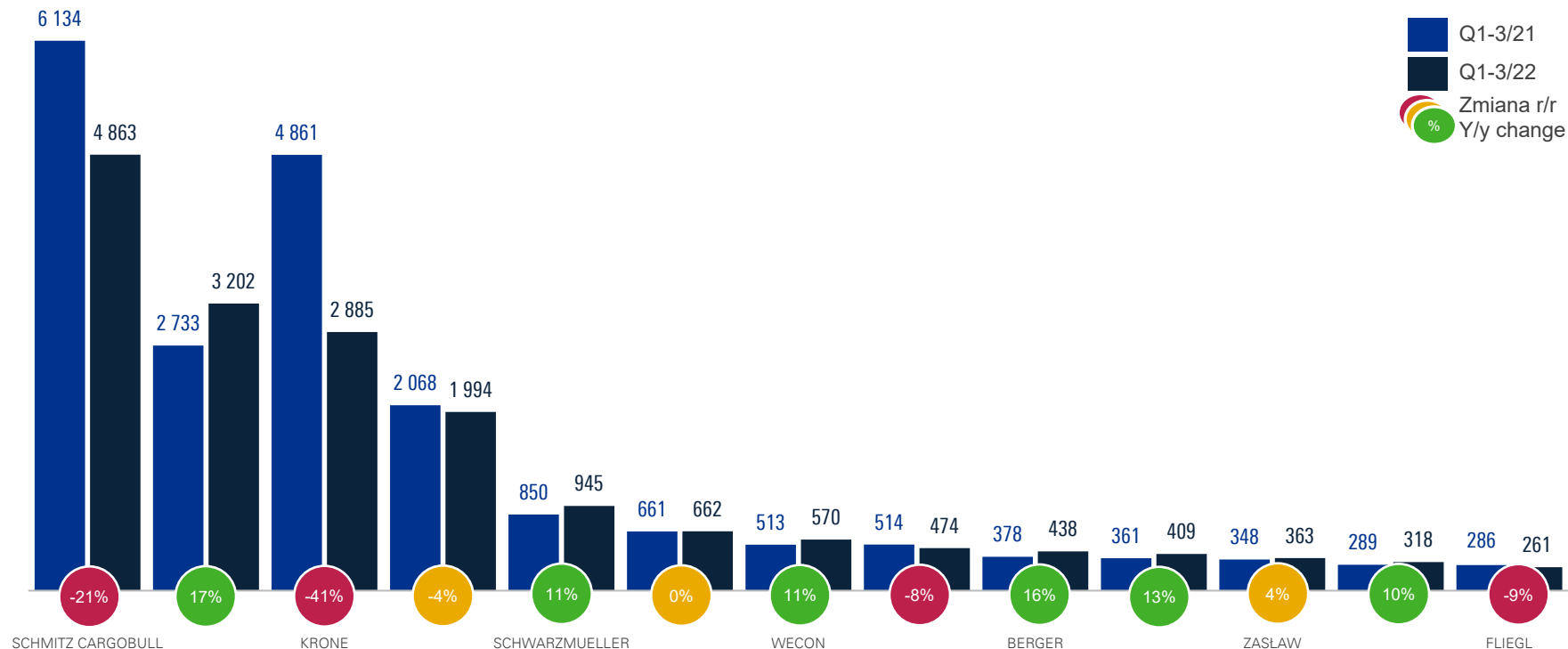
Przyczepy > 3,5t | Trailers > 3.5t

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



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

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



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

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



Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Autobusy > 3,5t
Buses > 3.5t



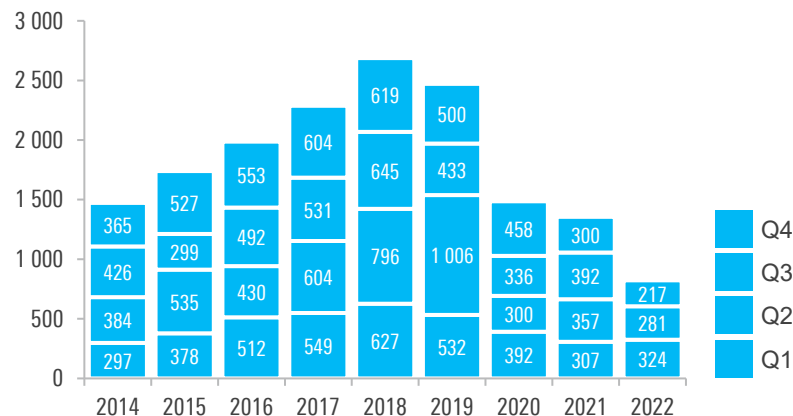
Rejestracje nowych autobusów > 3,5t (w szt.) New buses & coaches > 3.5t registrations (in units)

822 (-22,2%) Q1-3/22

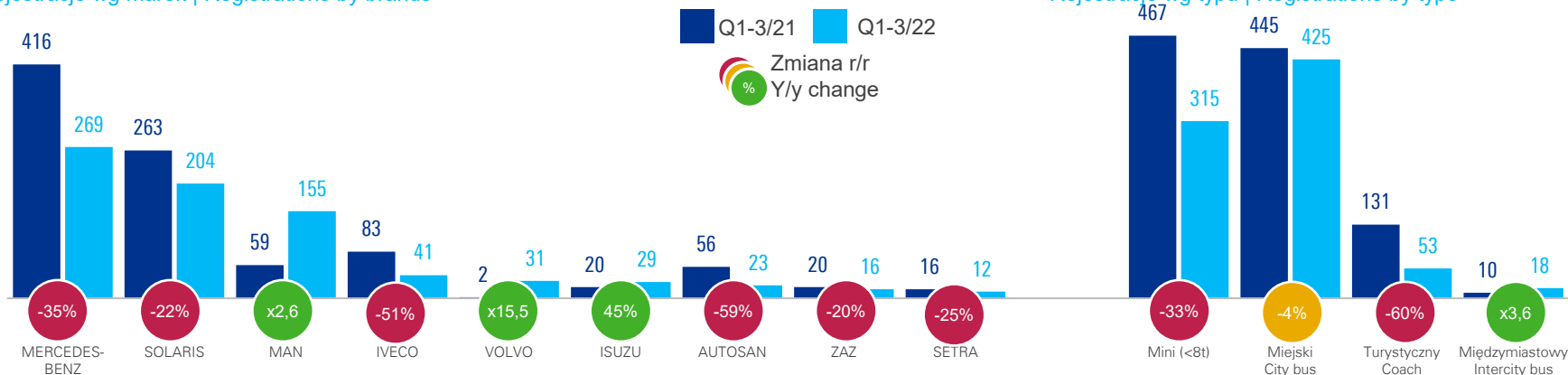
Trzy kwartały 2022 roku przyniosły spadek liczby rejestracji autobusów o prawie jedną czwartą (22,2%) do 822 szt. Wśród marek autobusów na pozycji lidera pomimo 35% r/r procentowego spadku liczby rejestracji znalazł się Mercedes-Benz. Najpopularniejszym typem konstrukcji stały się autobusy miejskie, wyprzedzając (mimo spadku liczby rejestracji o 4% t.t) konstrukcje Mini.

Q1-Q3 2022 recorded decrease by nearly a quarter (22,2%) in the number of buses & coaches registrations and amounted to 822 units. Among the brands, Mercedes-Benz was in the leading position despite a 35% drop in the number of registrations y/y. City buses have become the most popular type of construction, overtaking (despite 4% decrease y/y) Mini type in the volume of registrations.

Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg marek | Registrations by brands



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



Rynek motoryzacyjny w Polsce

Automotive retail in Poland



Jednoślady
Powered two-wheelers



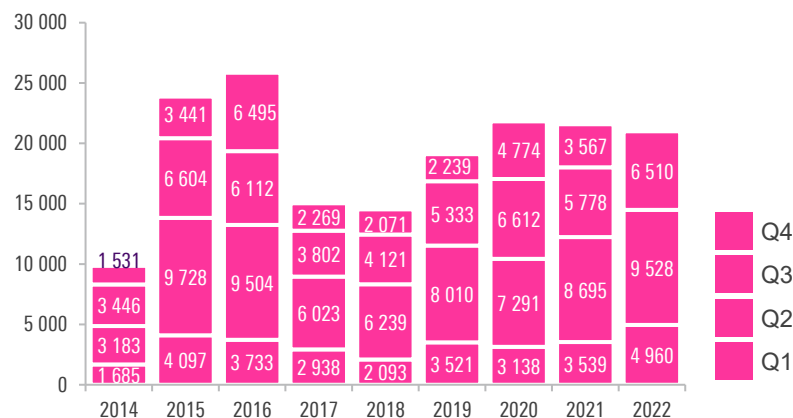
Rejestracje nowych motocykli (w szt.) New motorcycles registrations (in units)

20 998 (+16,6%) Q1-3/22

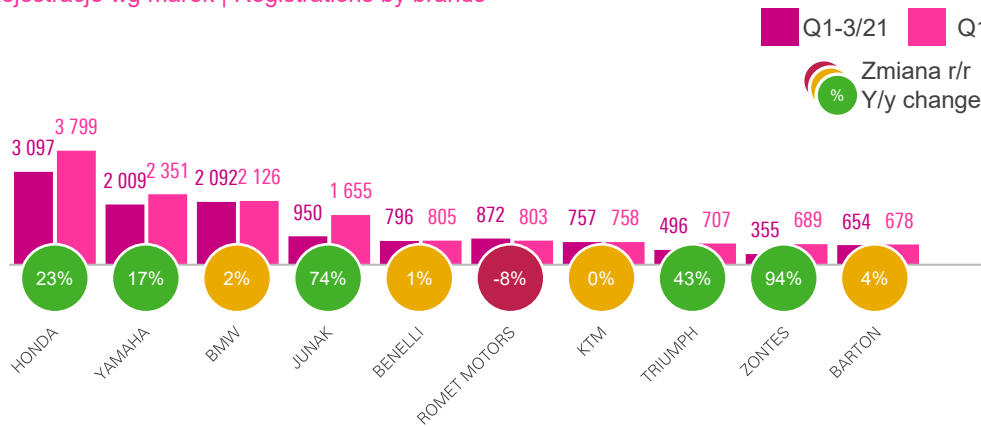
Dziewięć pierwszych miesięcy 2022 roku przyniosło najlepszy od siedmiu lat wynik sprzedażowy na rynku motocykli. W trzech pierwszym kwartałach zarejestrowano 21,0 tys. szt., o 16,6% więcej niż w analogicznym okresie 2021 roku. Najpopularniejsza marka motocykli, Honda, odnotowała 23% więcej rejestracji niż w trzech kwartałach 2021 roku. Największy wzrost zanotowała marka Zontes (+94% r/r). Największym wzrostem zainteresowania cieszyły się motocykle typu Tourist (43% r/r) i Big Scooter (27% r/r).

The first three quarters of 2022 brought the best sales result on the motorcycle market in seven years. Between Q1-Q3 number of registrations increased by 20.9% y/y to 16.6 thousand. The most popular motorcycle brand, Honda, recorded 23% increase compared to the corresponding period in 2021. The highest growth was noted by Zontes brand (+94% y/y). Tourist (43% y/y) and Big Scooter (27% y/y) were the types recording the highest growth in interest.

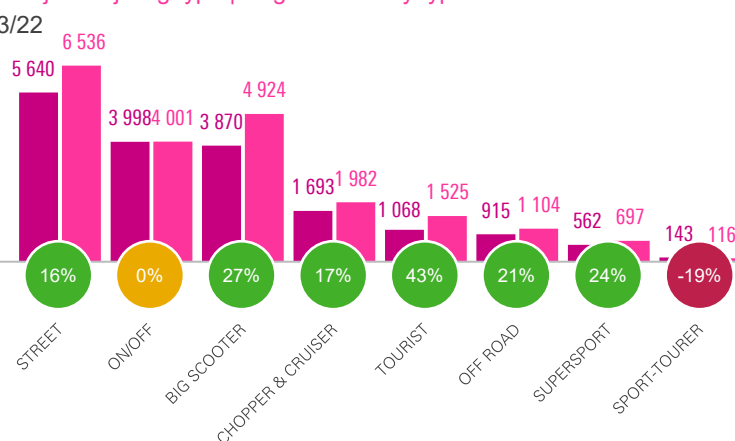
Rejestracje ogółem | Total registrations



Rejestracje wg marek | Registrations by brands



Rejestracje wg typu | Registrations by type



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



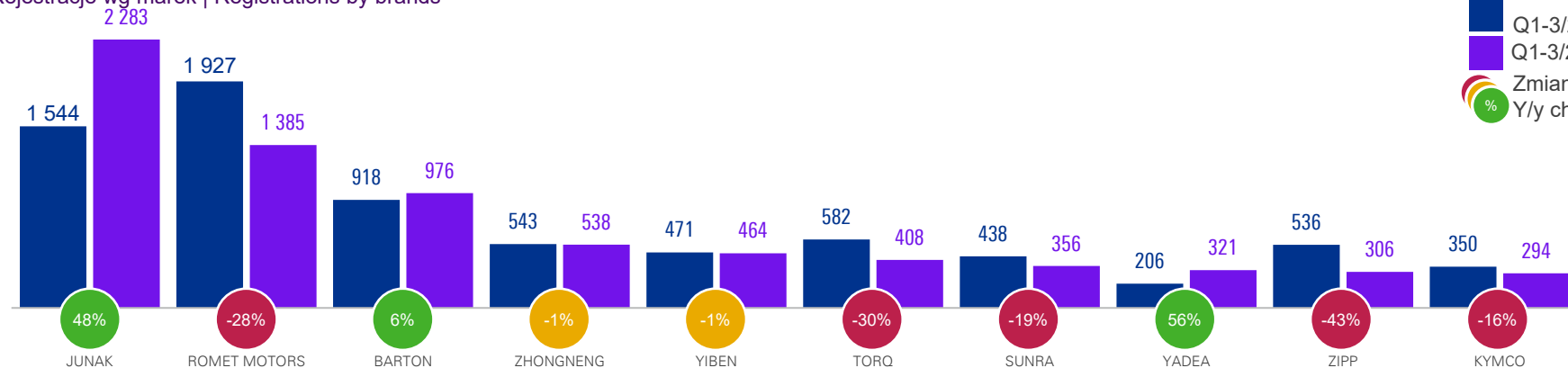
Rejestracje nowych motorowerów (w szt.) New mopeds registrations (in units)

9712 (-4,4%) Q1-3/22

W pierwszych trzech kwartałach 2022 roku wolumen rejestracji motorowerów osiągnął 9,7 tys. szt., czyli o 4,4% mniej r/r. Liczba rejestracji nowych motorowerów była niemal o połowę mniejsza niż w roku przed pandemią. 48% wzrost liczby rejestracji pozwolił marce Junak utrzymać miano lidera rynku motorowerów w Polsce. Wśród najpopularniejszych marek uwagę zwraca spadek Romet Motors (-26% r/r), Torq (-30% r/r) i ZIPP (-43% r/r)

In the first three quarters of the year the moped market achieved a decline in the number of registrations by 4,4% y/y, reaching 9,7K. Still, the number of new mopeds registrations was by almost a half smaller compared to the pre-pandemic level. The 48% increase in the number of registrations let Junak to keep the market leader title in Poland. Among the most popular brands, the decline in Romet Motors (-26% y/y) Torq (-30% y/y) and ZIPP (-43% y/y) is worth mentioning.

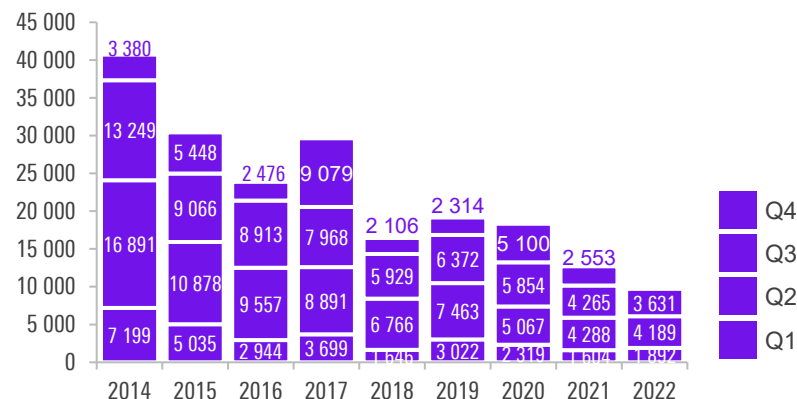
Rejestracje wg marek | Registrations by brands



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

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

Rejestracje ogółem | Total registrations





Motoryzacyjne usługi finansowe w Polsce

Automotive financial services in Poland

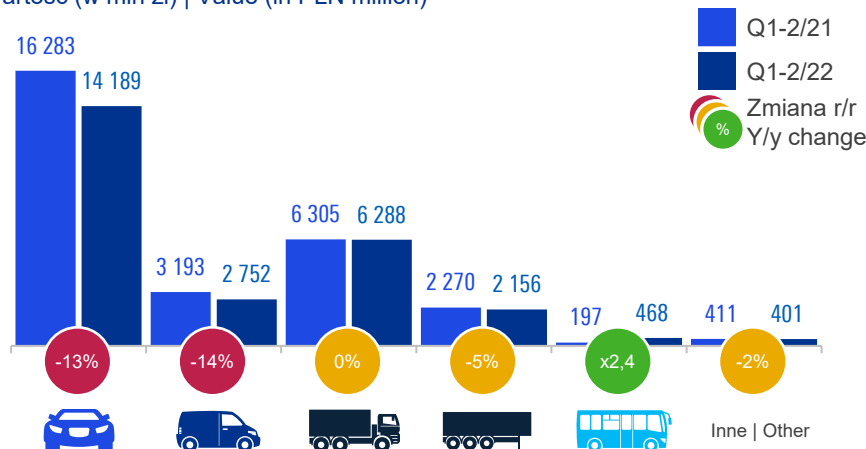
Aktywa motoryzacyjne przekazane w leasing Leased automotive assets

54,7 (-11,0%) Q1/22

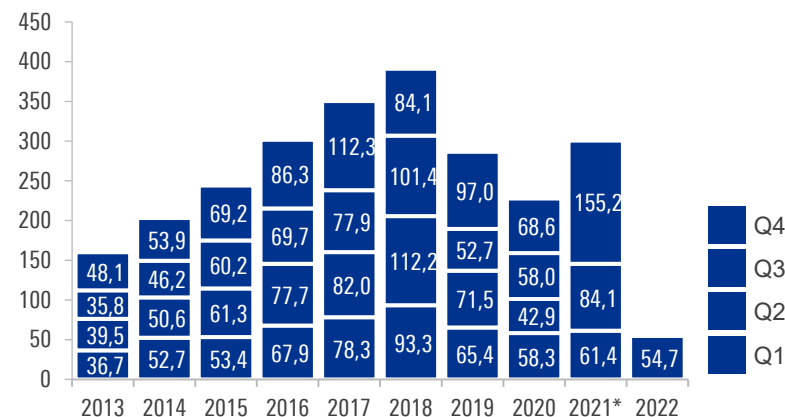
Dostępne dane za I kwartał 2022 roku pokazują, że w leasing przekazano 54,7 tys. szt. aktywów motoryzacyjnych, czyli o 11% mniej niż w analogicznym okresie 2021 roku (dane dotyczą członków ZPL). Wartość netto aktywów motoryzacyjnych przekazanych w leasing w I połowie 2022 spadła o 8,4% względem analogicznego okresu 2021 roku i wyniosła 26,3 mld zł. Wzrost wartości udzielonego leasingu odnotowano jedynie w kategorii autobusów – o 137% r/r.

In Q1 2022, 54,7 thousand units of automotive assets were leased, i.e. 11% less than in the same period of 2021 (data refers to ZPL members). The net value of automotive assets leased in H1 2021 amounted to PLN 26,3 billion, up 8,4% compared to the previous year. Growth was recorded in the value of leased buses and coaches – by 137% y/y.

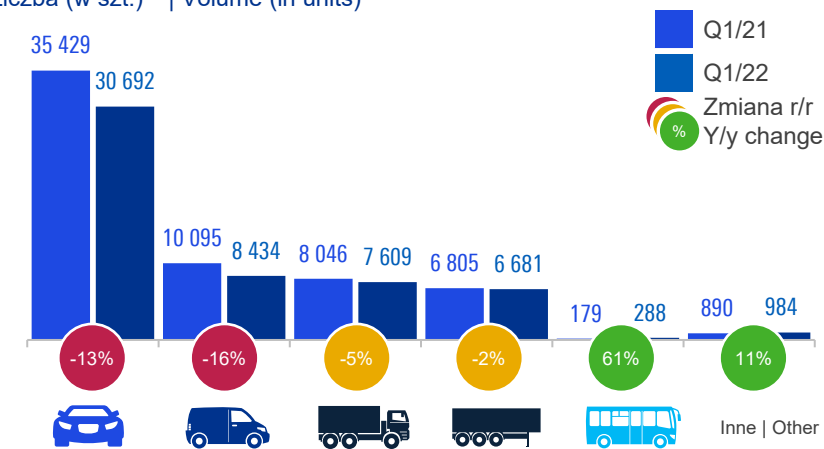
Wartość (w mln zł) | Value (in PLN million)



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



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



*Dane o liczbie za III i IV kwartał 2021 podane łącznie. **Dane obejmują tylko firmy członkowskie ZPL (bez doszacowań dla całości rynku). Wszystkie zmiany liczone r/r | Data only for ZPL members (estimate for the rest of the market not included). All changes calculated y/y. Q1 and Q2 2021 volumes presented as an aggregate
Dane dotyczące liczby aktywów przekazanych w leasing publikowane są z opóźnieniem | Data on the number of leased assets are released with a delay | Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ZPL

Ubezpieczenia komunikacyjne – OC (w mln zł)

Motor insurance – liability insurance (in PLN million)

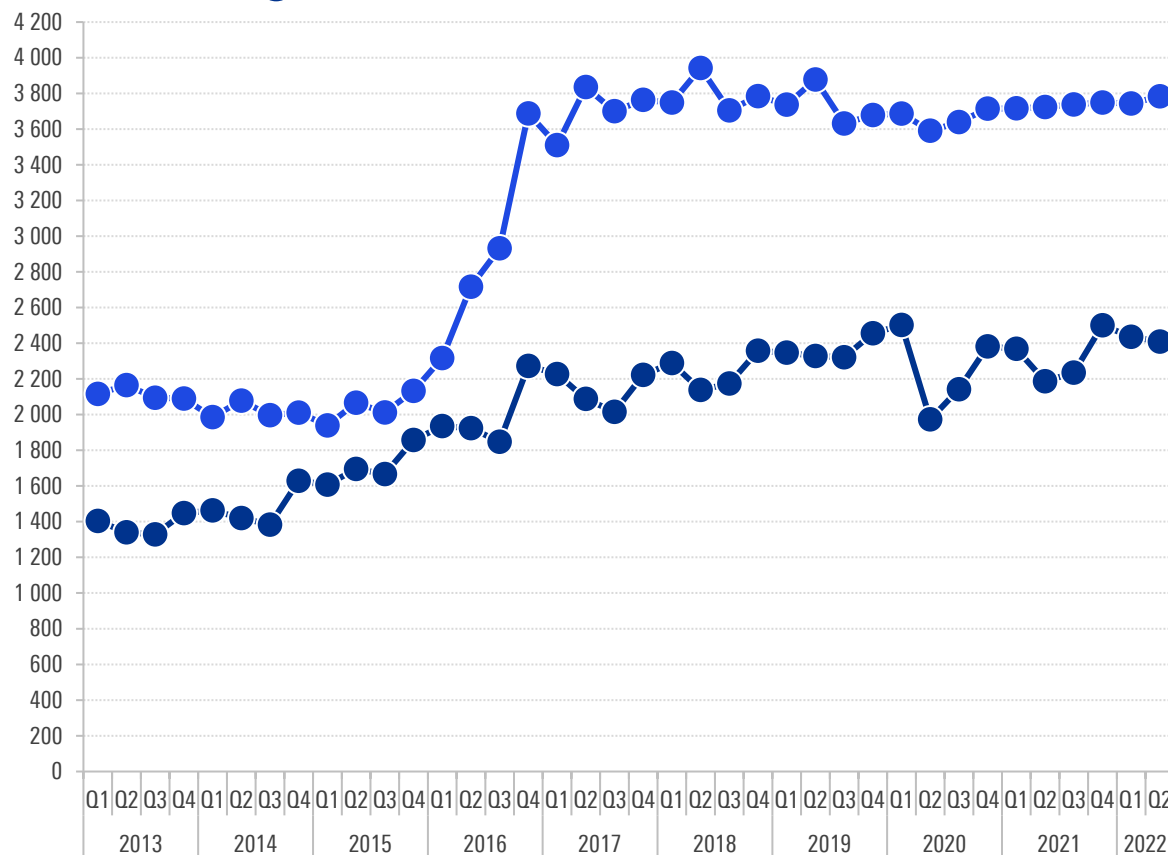
7 527 (+1,2%) Q1-Q2/22

4 845 (+6,3%) Q1-Q2/22

W H1 wartość składek ubezpieczeniowych OC delikatnie wzrosła r/r i wyniosła 7,5 mld zł. W tym czasie wartość wypłaconych odszkodowań wzrosła o 6,3%, do poziomu 4,8 mld zł. Wynik techniczny w tej grupie ubezpieczeń w H1 2022 roku wyniósł 232 mln zł.

The value of motor liability insurance gross written premium in H1 2022 amounted to PLN 7.5 billion, up 1,2% y/y. During this time, the value of claims paid increased by 6.3%, up to PLN 4.8 billion. The balance on the technical motor liability insurance account amounted to PLN 232 million in H1 2022.

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



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

Ubezpieczenia komunikacyjne – AC (w mln zł)

Motor insurance – casco insurance (in PLN million)

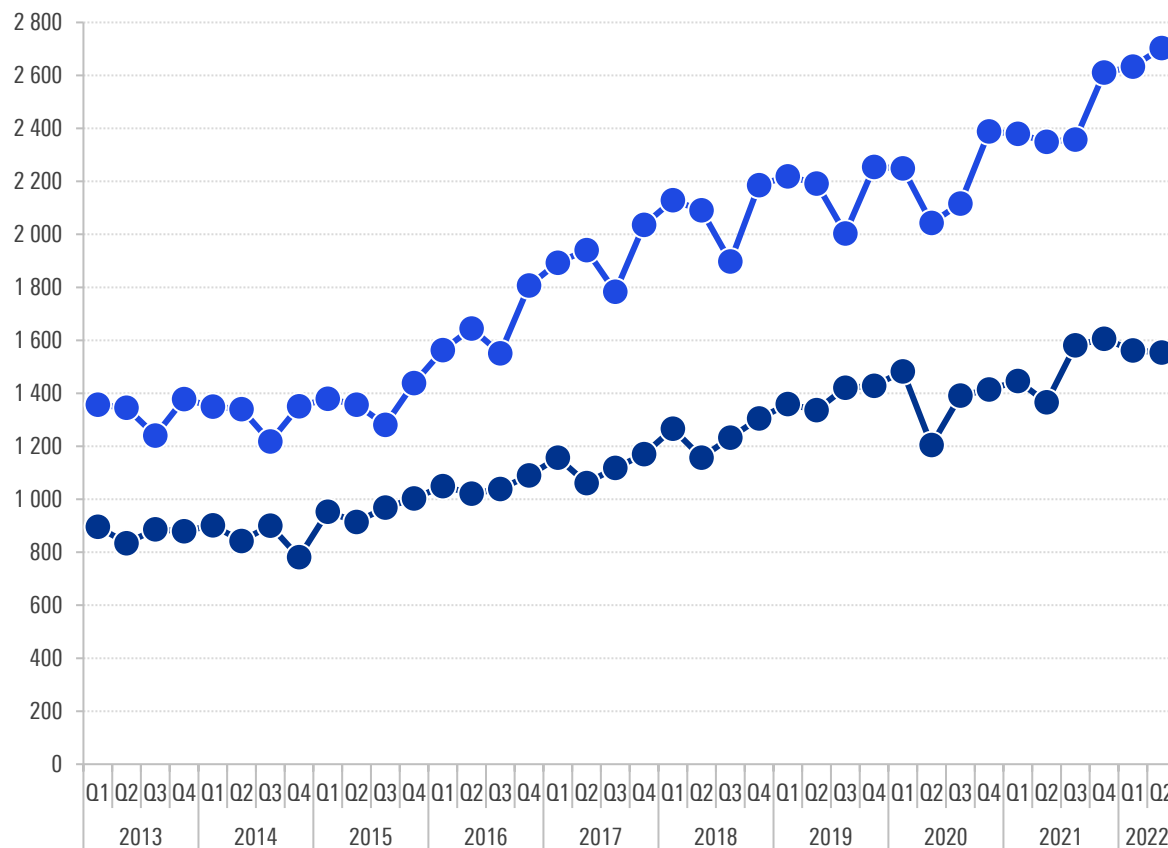
5 337 (+12,8%) Q1-Q2/22

3 116 (+10,8%) Q1-Q2/22

Wartość brutto składek na ubezpieczenie AC przypisanych w H1 2022 wzrosła o 12,8% względem poprzedniego roku i wyniosła 5,3 mld zł. Wartość wypłaconych odszkodowań z tytułu tej kategorii ubezpieczeń wzrosła jednocześnie o 10,8% r/r do poziomu 3,1 mld zł. Wynik techniczny ubezpieczeń AC w H1 2022 roku wyniósł 353,2 mln zł.

The value of gross AC premiums written in H1 2022 increased by 12.8% compared to the previous year and amounted to PLN 5.3 billion. The value of claims paid in this category of insurance increased by 10,8% to the level of PLN 3.1 billion. The balance on the technical motor casco insurance in H1 2022 amounted to 353,2 milion PLN

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



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



Przemysł motoryzacyjny w Polsce Automotive manufacturing in Poland



Wyniki produkcyjne przemysłu motoryzacyjnego ogółem

Total automotive manufacturing results

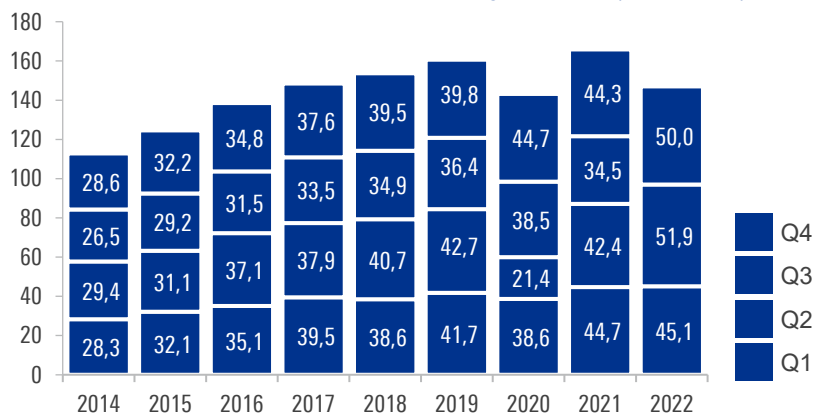
Produkcja sprzedana (w mld zł) | Sold production (in PLN bn)

147,0 (+20,9%) Q1-3/22

W trzech kwartałach 2022 roku produkcja sprzedana polskiego przemysłu motoryzacyjnego wzrosła nominalnie o 20,9% r/r i osiągnęła wartość 147 mld zł. To rekordowy wynik dla tego okresu w najnowszej historii (w wyrażeniu złotychwkowym po cenach bieżących).

Between Q1-Q3 2022, the sold production of the Polish automotive sector increased in nominal terms by 20.9% y/y and amounted to PLN 147 billion. It was a record-breaking result in the recent history for this period of the year (in PLN terms at current prices).

Produkcja sprzedana przemysłu motoryzacyjnego w Polsce (w mln zł)
Sold production of automotive manufacturing in Poland (in mln PLN)



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

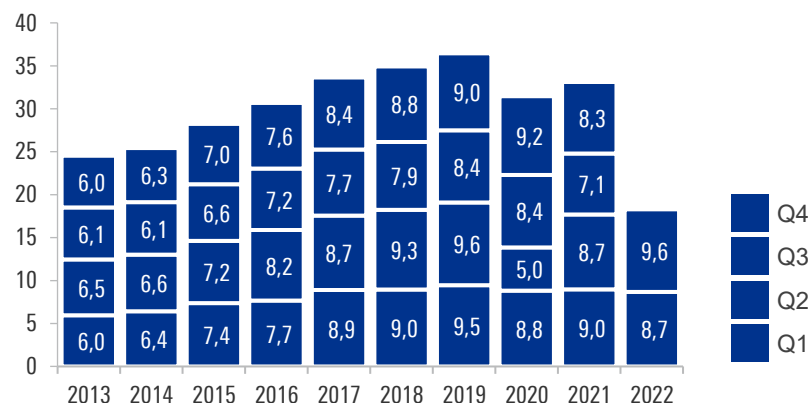
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bn)

18,3 (+3,3%) Q1-Q2/22

W I połowie 2022 wartość eksportu produktów przemysłu motoryzacyjnego z Polski wzrosła o 3,3% r/r i wyniosła 18,3 mld euro. Za dobry wynik był odpowiedzialny eksport podzespołów, części i akcesoriów, który wzrósł wartościowo o 9,4% r/r, z dominującą kategorią silników (1,7 mld EUR, +17,2% r/r). Eksport gotowych pojazdów, przyczep i naczep spadł o 10,5% r/r.

In H1 2022, the value of exports of automotive industry products from Poland increased by 3.3% y/y and amounted to EUR 18.3 billion. Mainly export of components, parts and accessories was responsible for this result and increased by 9.4% y/y, with engines as the largest category (EUR 1.7 bilion, +17.2% y/y). The exports of vehicles, trailers and semi-trailers decreased by 10.5% y/y.

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

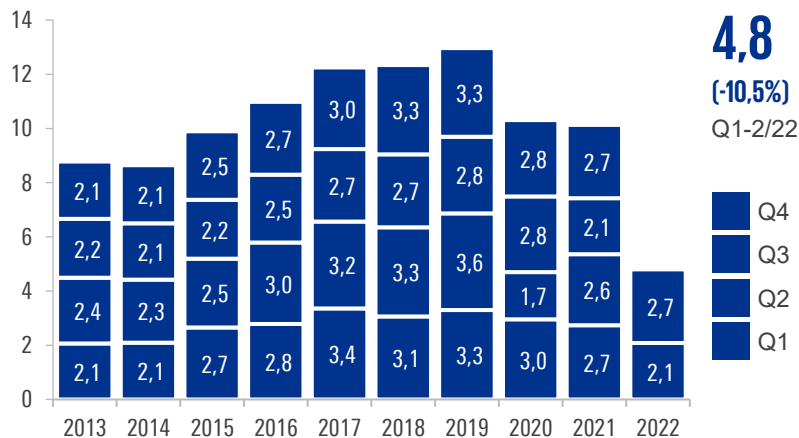




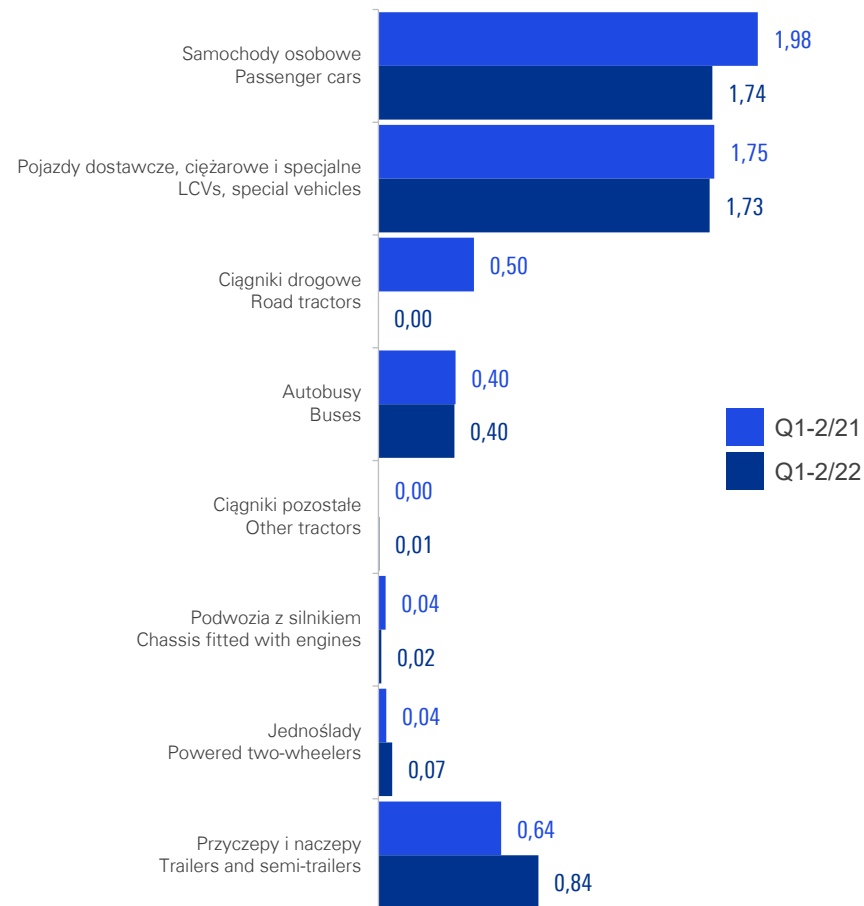
Eksport pojazdów, przyczep i naczep (w mld euro)

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

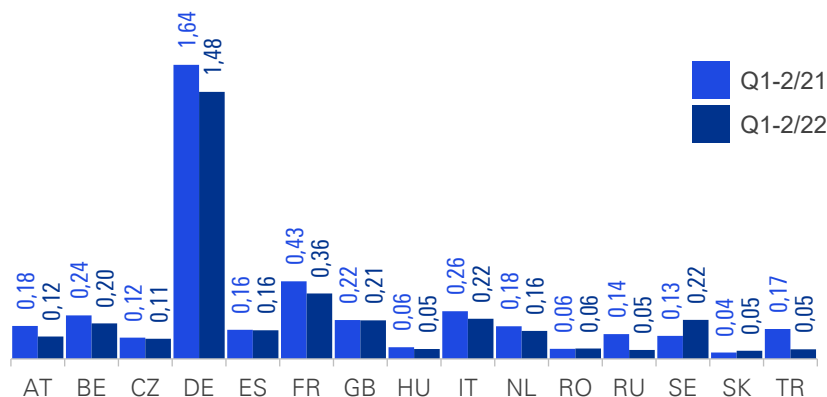
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg produktu | Exports by product



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations



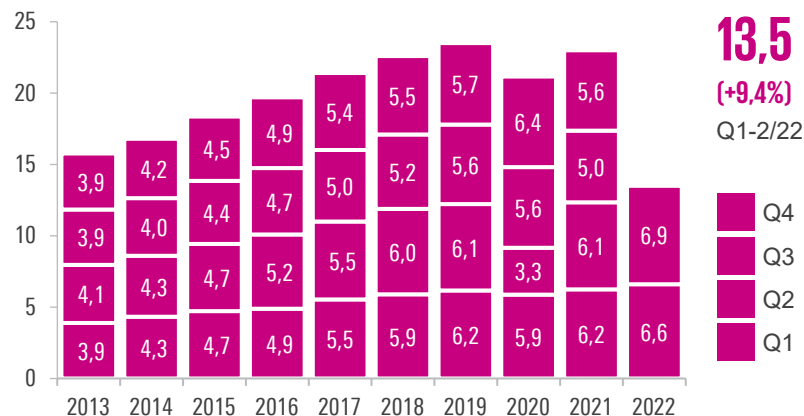
Wszystkie zmiany liczone r/r | All changes calculated y/y
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat



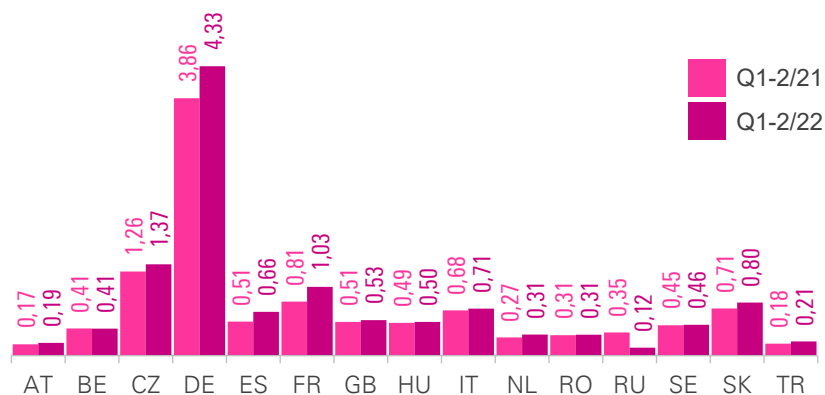
Eksport podzespołów, części i akcesoriów (w mld euro)

Components, parts and accessories exports (in EUR bln)

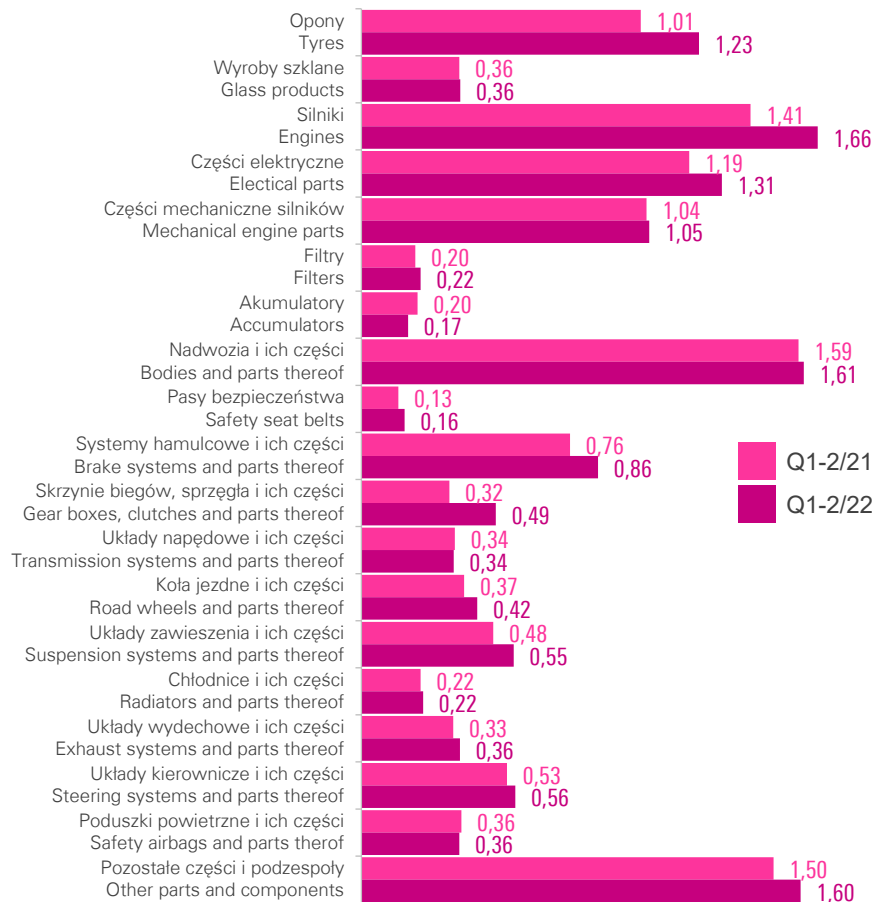
Eksport ogółem | Total exports



Eksport wg głównych krajów docelowych | Exports by key destinations



Eksport wg produktu | Exports by product



Wszystkie zmiany liczone r/r. Dane dla eksportu prezentowane w ujęciu rozszerzonym, obejmującym dodatkowo opony, szyby i akumulatory samochodowe oraz części elektryczne i mechaniczne silników | All changes calculated y/y. Exports data cover an extended range of products, incl. automotive tyres, glass, batteries and electrical and mechanical parts of engines. Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / Eurostat



Produkcja pojazdów samochodowych (w tys. szt.) Production of motor vehicles (in thousand units)

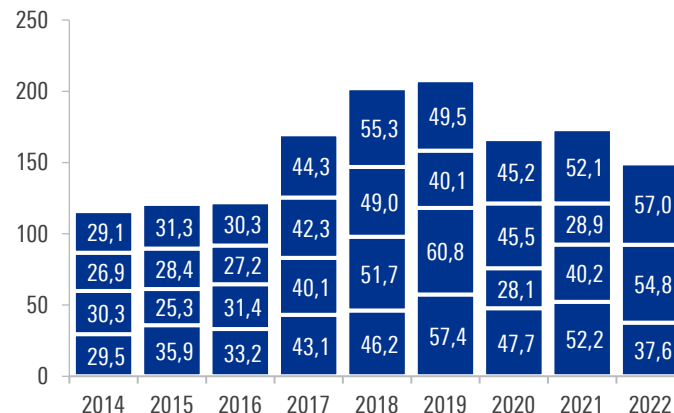
Pojazdy samochodowe ogółem | Total motor vehicles

335,4 (+3,5%) Q1-3/22

Od stycznia do września 2022 roku wyprodukowano w Polsce o 3,5% więcej pojazdów samochodowych niż w tym samym okresie poprzedniego roku. Spadek odnotowano w produkcji samochodów osobowych – o 8,4% r/r, natomiast z fabryk w Polsce wyjechało w tym czasie o 23,1% więcej samochodów dostawczych i ciężarowych niż przed rokiem.

Between January and September 2022, 3,5% more motor vehicles were produced in Poland compared to the same period in the previous year. A decline was noted in the production of passenger cars – by 8,4% y/y, while 23,1% more LCVs and HCVs left the factories in Poland.

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



149,4

(23,1%)

Q1-3/22



SO | PC



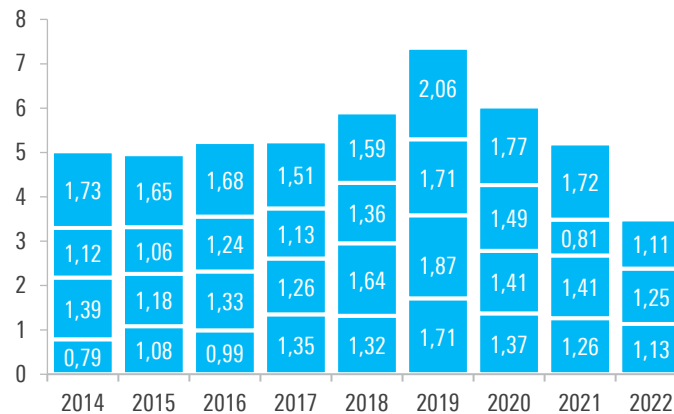
182,5

(-8,4%)

Q1-3/22



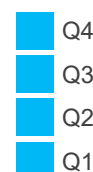
BUS>3,5t



3,49

(0%)

Q1-3/22



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

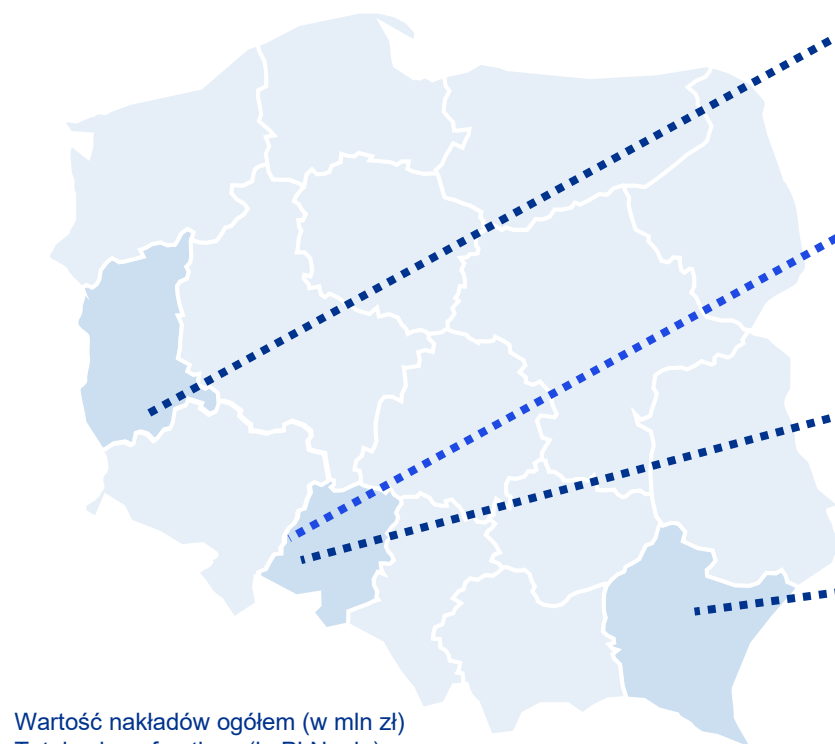
Największe inwestycje w przemyśle motoryzacyjnym

Key investments in automotive manufacturing

Planowana
Planned

Rozpoczęta
Started

Zakończona
Finished



MINTH Group, Wieliczka

Zakres: nowa fabryka
Wartość/zatrudnienie: ok. 380 mln zł / ok. 500 osób
Scope: new factory
Value/employment: approx. PLN 380mln / 500 persons

ANP Energetech, Skarżyski

Zakres: nowa fabryka
Wartość/zatrudnienie: ok. 148 mln zł / 100 osób
Scope: new factory
Value/employment: approx. PLN 148 mln / 100 persons

Umicore, Radziszewice

Zakres: nowa fabryka
Wartość/zatrudnienie: ok. 3,1 mld zł / ok. 400 osób
Scope: new factory
Value/employment: approx. PLN 3,1 bln / 400 persons

BorgWarner Mobility, Jasienka

Zakres: nowa fabryka
Wartość/zatrudnienie: ok. 330 osób
Scope: new factory
Value/employment: approx. 330 persons

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

2973,3 (-5,2%) Q1-2 2022

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

Kontakt

Jakub Faryś

President

PZPM

T: +48 22 322 71 98

E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Marek Wolfigiel

Analysis and Statistics Director

T: +48 22 322 73 99

E: marek.wolfigiel@pzpm.org.pl

Anna Materzok

Communications & PR Manager

PZPM

T: + 48 22 322 71 98

E: anna.materzok@pzpm.org.pl

Mirosław Michna

Partner, Tax

Head of Automotive

KPMG in Poland

T: +48 12 424 94 09

E: mmichna@kpmg.pl

Biuro prasowe

E: biuroprasowe@kpmg.pl

© 2022 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców reprezentujących: oficjalnych importerów, przedstawicieli producentów lub producentów pojazdów samochodowych, motocykli, motorowerów oraz czterokołowych pojazdów motocyklowych, a także producentów nadwozi, przyczep, naczep oraz części, zespołów lub elementów pojazdów samochodowych, przeznaczonych do pierwszego montażu, prowadzących działalność na terytorium R.P.

© 2022 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Limited, prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. Wszelkie prawa zastrzeżone. Nazwa i logo KPMG są znakami towarowymi używanymi na podstawie licencji przez niezależne firmy członkowskie globalnej organizacji KPMG.