



Branża motoryzacyjna Automotive industry

Podsumowanie danych za Q1-Q3 2025
Q1-Q3 2025 summary

Temat kwartału: Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych
Quarter theme: Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers

Edycja | Edition
Q1-Q3 2025

KPMG.pl
PZPM.org.pl



KPMG jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu, doradztwa podatkowego i doradztwa gospodarczego. KPMG działa w 143 krajach i zatrudnia ponad 273 000 partnerów i pracowników w firmach członkowskich na całym świecie. W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia ponad 2 300 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, Tax and Advisory services. We operate in 143 countries and territories and have more than 273,000 partners and employees working in member firms around the world. KPMG in Poland was established in 1990. We employ over 2,300 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.

Przemysław Szywacz

Partner, Tax
Head of Automotive
KPMG in Poland
T: +48 22 528 11 00
E: pszywacz@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 Wolfigiel

Analysis and Statistics Director
T: +48 22 322 73 99
E: marek.wolfigiel@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

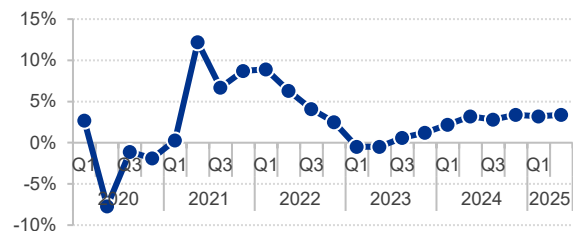
	SO – samochody osobowe PC – passenger cars		BUS>3,5t – autobusy, DMC>3,5t BUS>3.5t – buses & coaches, GVW>3.5t
	SD<=3,5t – samochody dostawcze, DMC<=3,5t LCV<=3.5t – light commercial vehicles, GVW<=3.5t		MC – motocykle MC – motorcycles
			MR – motorowery MP – mopeds
	SC>3,5t – samochody ciężarowe, DMC>3,5t HCV>3.5t – commercial vehicles, GVW>3.5t		pojazdy napędzane alternatywnie alternatively fuelled vehicles
	P/N – Przyczepy i naczepy, DMC>3,5t T/ST – Trailers and semi-trailers, GVW>3.5t		punkty, stacje i bazy ładowania pojazdów elektrycznych electric vehicle charging points, stations and bases

Rynek motoryzacyjny [1/6] Automotive retail [1/6]

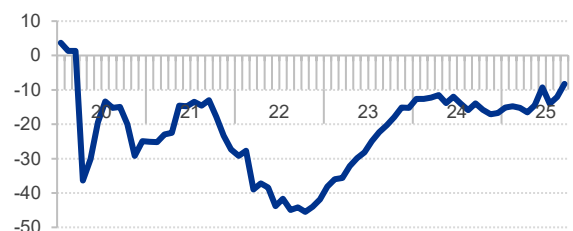
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1-Q3 2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

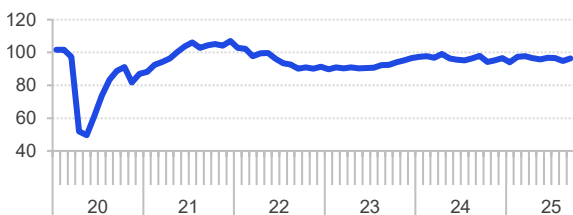
Realny wzrost PKB r/r (%) | Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów | Consumer sentiment index



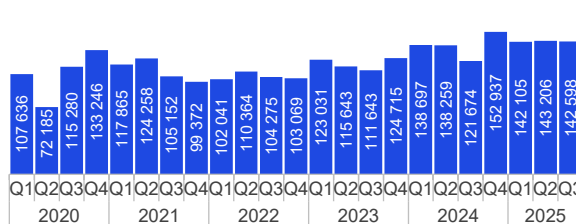
Wskaźnik koniunktury firm | Business sentiment index



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / GUS.

Rejestracje nowych pojazdów (w tys. sztuk) | Registrations of new vehicles (in thous. units)

427,9 (+7,3%)



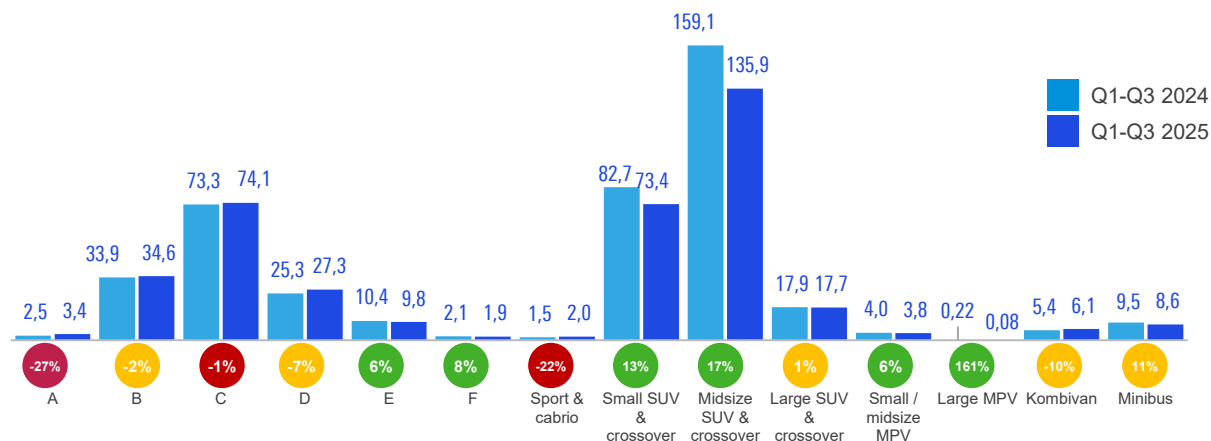
Nabywcy instytucjonalni | Institutional customers

292,0 (+6,4%)

Nabywcy indywidualni | Individual customers

135,9 (+9,3%)

Segmenty | Segments



Marki popularne | Mass-market brands

315,8 (+7,4%)

W tym:

TOYOTA	68,6	(-7%)
SKODA	45,5	(+6%)
VOLKSWAGEN	30,8	(+16%)
KIA	23,4	(-5%)
HYUNDAI	21,5	(-5%)
DACIA	15,9	(+20%)
RENAULT	15,1	(+4%)
FORD	11,5	(+14%)
MG	10,2	(+138%)
NISSAN	8,0	(+10%)

Marki premium+ | Premium+ brands

112,1 (+7,2%)

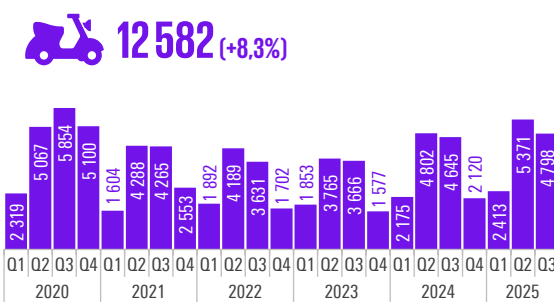
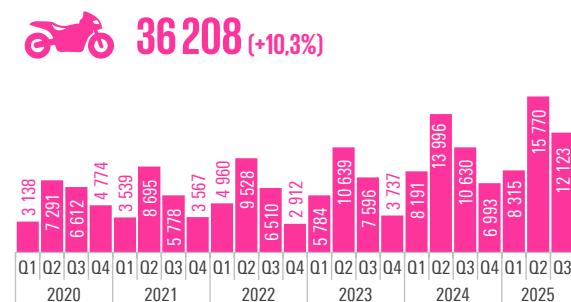
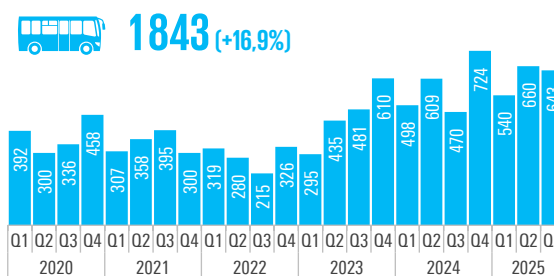
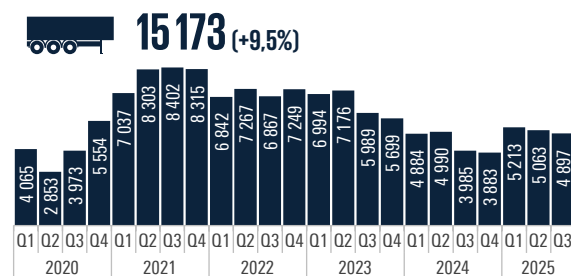
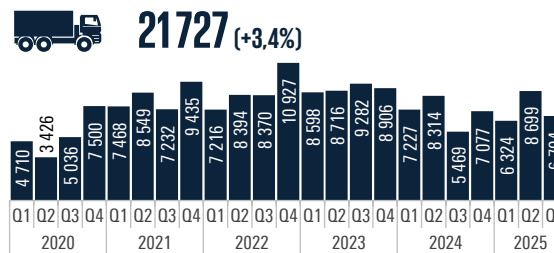
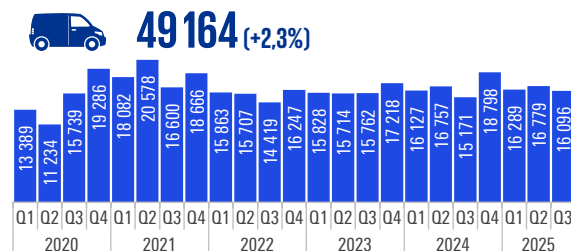
W tym:

BMW	22,5	(+13%)
AUDI	21,5	(+1%)
MERCEDES	20,5	(+1%)
VOLVO	13,5	(+15%)
LEXUS	11,3	(+6%)
CUPRA	9,6	(+19%)
TESLA	3,4	(-7%)
PORSCHE	2,7	(-20%)
MINI	2,7	(+46%)
LAND ROVER	2,0	(+23%)

Rynek motoryzacyjny [2/6] Automotive retail [2/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1-Q3 2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

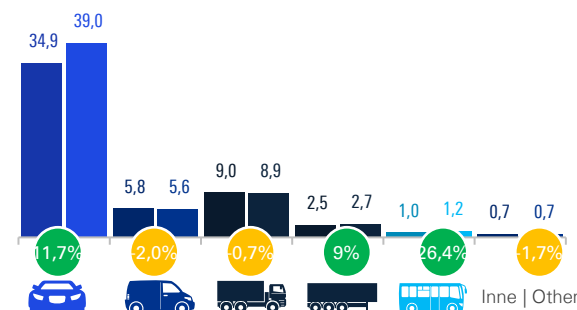


© 2025 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2025 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Limited, prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. Wszelkie prawa zastrzeżone.

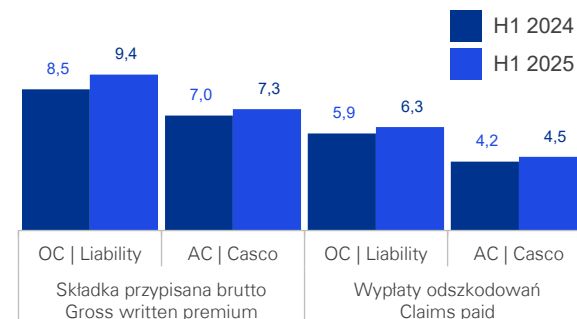
Usługi finansowe Financial services

Wyniki | Results

Wartość aktywów przekazanych w leasing dla Q1-Q3 2024 i Q1-Q3 2025 (w mld zł) | Value of leased assets for Q1-Q3 2024 and Q1-Q3 2025 (in PLN bn)



Liczba ubezpieczeń komunikacyjnych (w mld zł)* | Number of motor insurances (in PLN bn)*



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce / ZPL, KNF.

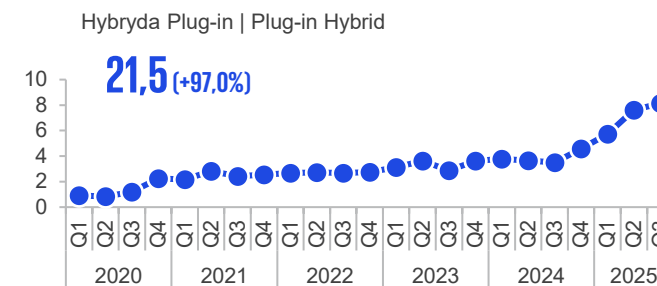
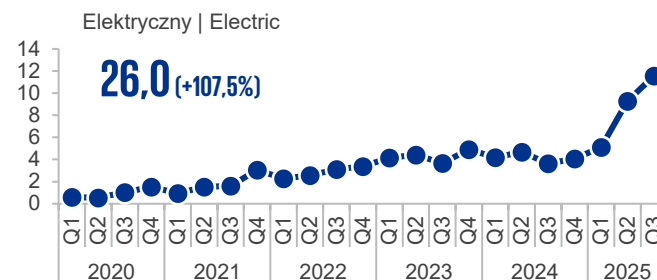
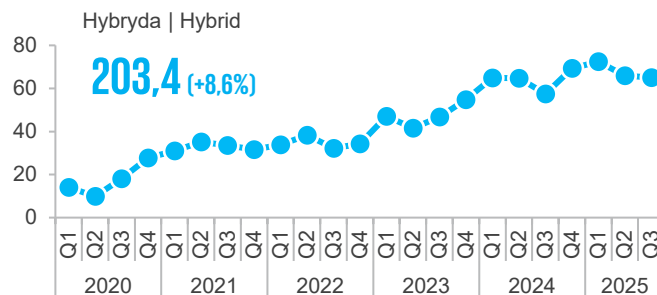
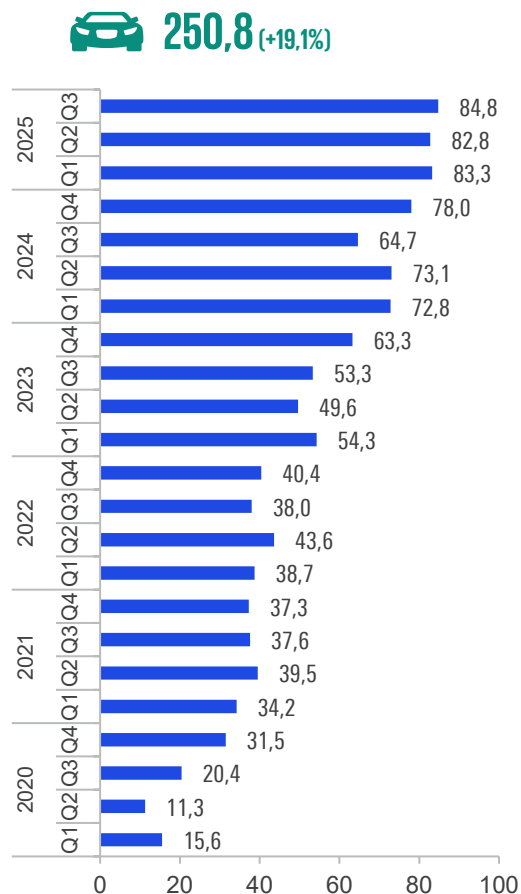
*Dane dotyczące ubezpieczeń komunikacyjnych publikowane są z opóźnieniem. | Data on the number of motor insurances are released with a delay.

Rynek motoryzacyjny [3/6] Automotive retail [3/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1-Q3 2025

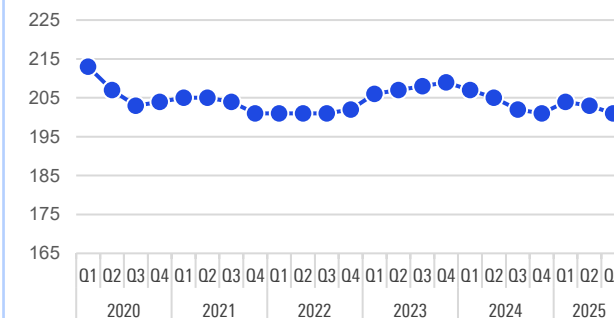
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Rejestracje nowych pojazdów napędzanych alternatywnie (w tys. sztuk) | Registrations of new alternatively fueled vehicles (in thous. units)

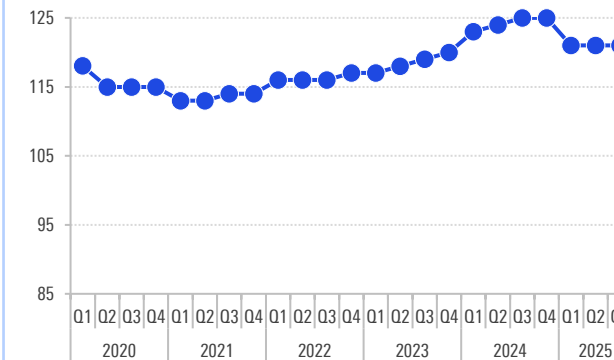


Licznik zatrudnienia Employment counter

Zatrudnieni przy produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep na koniec kwartału (w tys.) | Employed in the manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers at the end of the quarter (in thous.)



Zatrudnieni w sektorze handlu pojazdami samochodowymi oraz w ich naprawie na koniec kwartału | Employed in the trade and repair of motor vehicles sectors at the end of the quarter



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce, GUS.

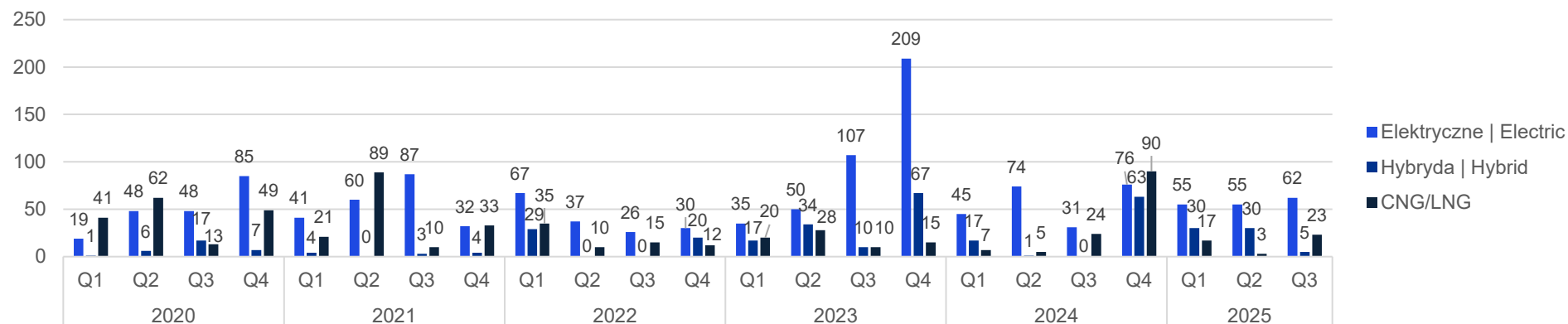
Rynek motoryzacyjny [4/6]

Automotive retail [4/6]

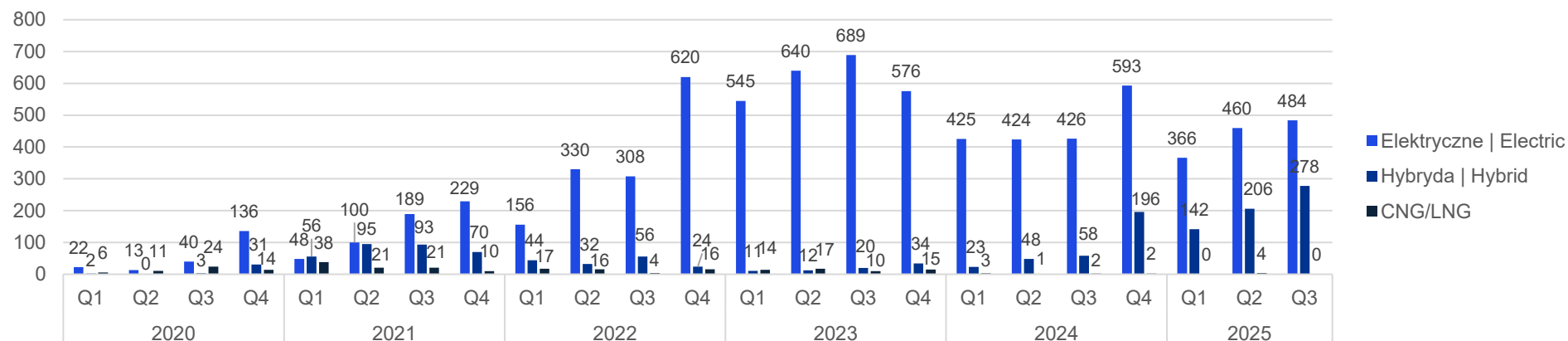
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1-Q3 2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Rejestracje nowych pojazdów napędzanych alternatywnie (w sztukach) | Registrations of new alternatively fueled vehicles (in units)

 **280** (+37,3%)



 **1940** (+37,6%)



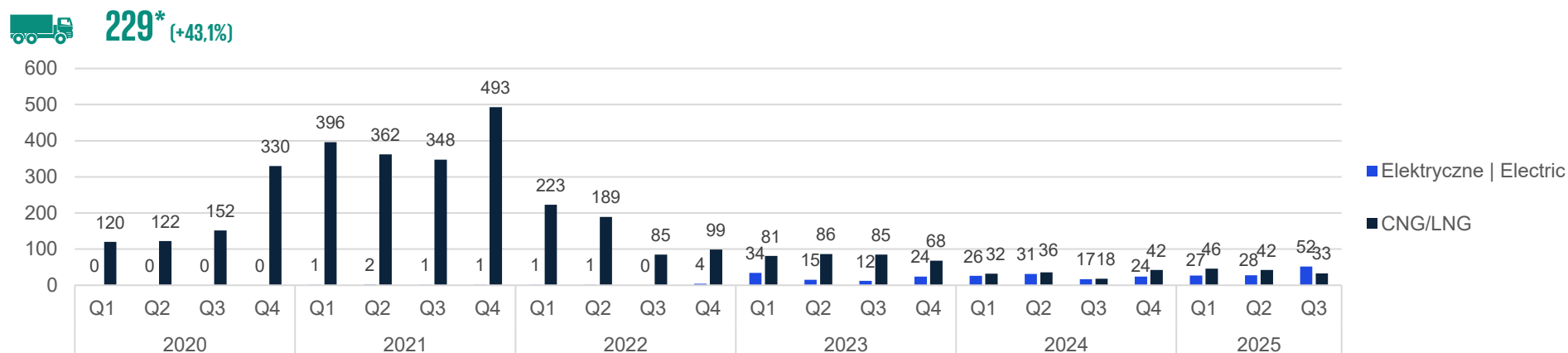
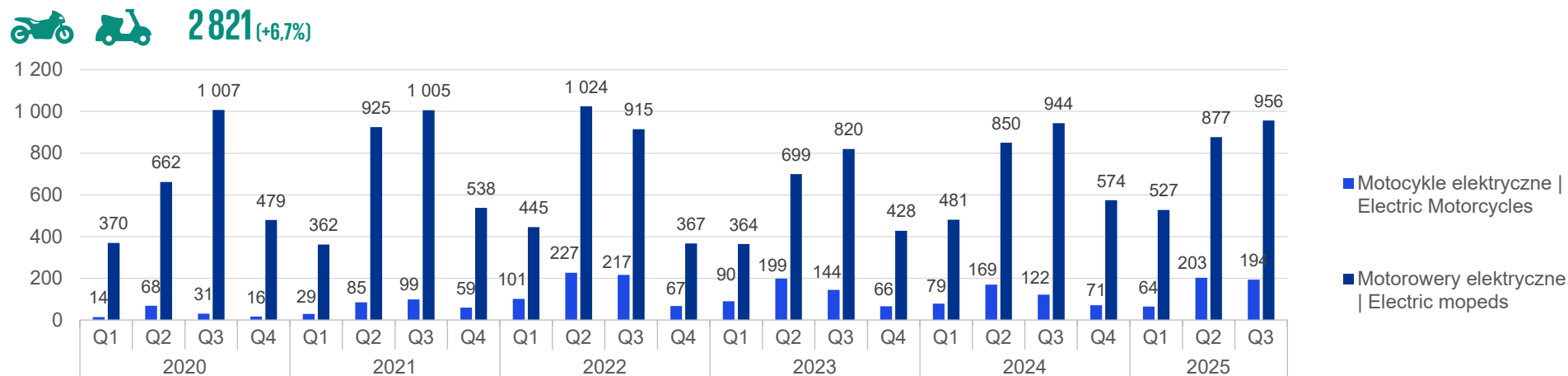
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

Rynek motoryzacyjny [5/6]

Automotive retail [5/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1-Q3 2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Rejestracje nowych pojazdów napędzanych alternatywnie (w sztukach) | Registrations of new alternatively fueled vehicles (in units)



*W tym pojazdy elektryczne, CNG/LNG oraz hybrydowe.

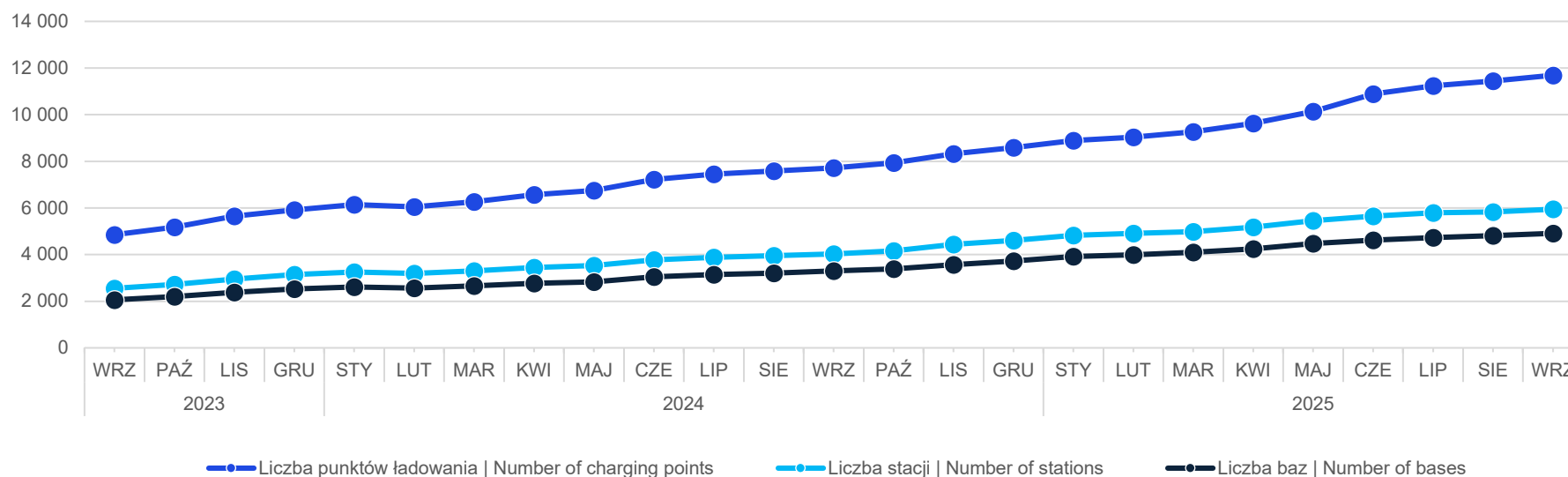
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

Rynek motoryzacyjny [6/6]

Automotive retail [6/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1-Q3 2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Liczba punktów, stacji i baz ładowania pojazdów elektrycznych na koniec miesiąca (w sztukach) | Number of electric vehicle charging points, stations and bases at the end of the month (in units)



11691 (+51,6%)



5946 (+47,5%)



4912 (+48,9%)

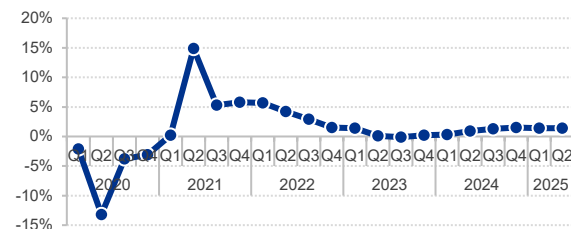
Źródło | Source: PZPM / KPMG w Polsce / EIPA.

Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1-Q3 2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

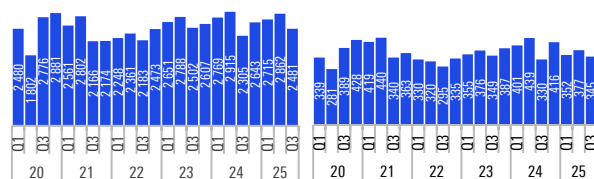
Otoczenie (UE) | Environment (EU)

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

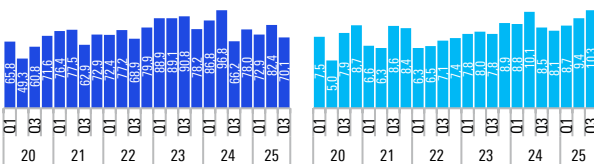


Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. sztuk) |
Registrations of new vehicles in the EU (in thous. units)

8 057,3 (+0.9%) **1 074,0 (-8.2%)**

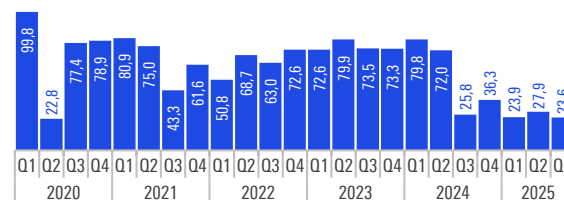


225,5 (-9.8%) **28,4 (+3.6%)**

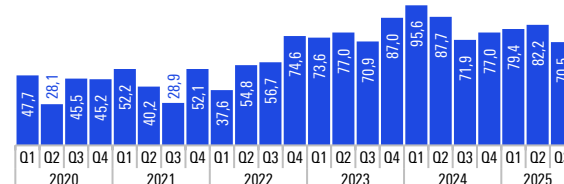


Produkcja w Polsce (w tys. sztuk) | Production in Poland (in thous. units)

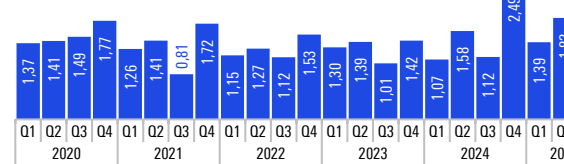
75,4* (-57.5%)



232,1 (-9.1%)

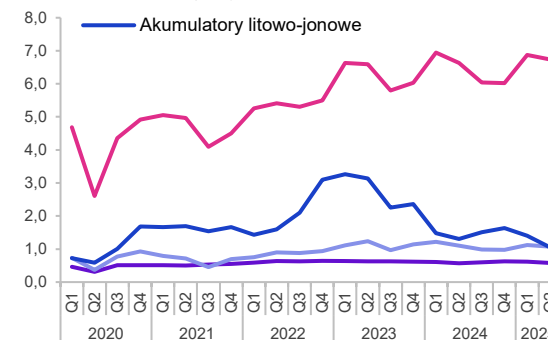


4,6 (+21.7%)



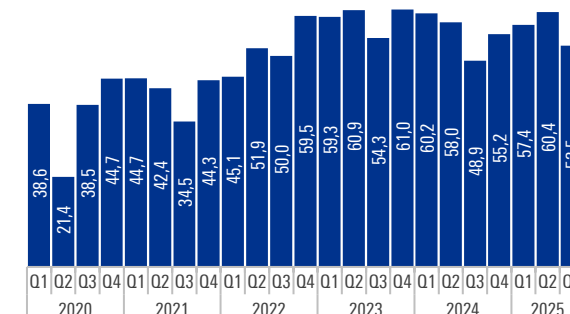
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln)

— Części i akcesoria | Parts and accessories
— Opony | Tyres
— Silniki | Engines
— Akumulatory litowo-jonowe



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

170,3 (+1.9%)



* Wykres bazuje na danych GUS, w których uwzględniono wyłącznie produkcję samochodów osobowych z napędem spalinowym – dane nie obejmują pojazdów elektrycznych ani hybrydowych.

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



Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment

Zmiany w programie NaszEauto [1/3]

Changes to NaszEauto program [1/3]

W dniu 13 października 2025 r. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił wprowadzenie zmian w programie „NaszEauto”. Nowelizacja programu wejdzie w życie w drugiej połowie października br.

On 13 October 2025, the National Fund for Environmental Protection and Water Management (Polish: Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej) announced amendments to the ‘NaszEauto’ aid program, taking effect mid-October.

Informacje o programie

Celem wprowadzonych modyfikacji jest zwiększenie dostępności samochodów elektrycznych dla instytucji, które dotychczas nie miały możliwości skorzystania ze wsparcia, co w znaczący sposób wpłynie na rozwój rynku elektromobilności w Polsce.

Zaktualizowany program „NaszEauto” obejmie swoim zakresem również możliwość zakupu, leasingu lub wynajmu długoterminowego zeroemisyjnych pojazdów kategorii:

- M2 (przeznaczone do przewozu osób, posiadające więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i o maksymalnej masie całkowitej do 5 ton, np. małe busy) oraz
- N1 (przeznaczone do przewozu ładunków i o maksymalnej masie całkowitej do 3,5 tony, np. samochody dostawcze).

Beneficjenci

O dofinansowanie będą mogli ubiegać się także nowe grupy beneficjentów, w tym:

1) W przypadku pojazdów kategorii M2 i N1:

- osoby fizyczne wykonujące działalność gospodarczą (tzw. „JDG”),
- organizacje pozarządowe (NGO),
- parki narodowe,

Background

The modifications seek to increase the availability of electric cars for institutions that have not yet been able to benefit from the support, thus significantly contributing to the development of the electromobility market in Poland.

The updated ‘NaszEauto’ program will also cover the purchase, lease or long-term rental of zero-emission vehicles in the following categories:

- M2 (designed for carrying passengers, with more than eight seats, in addition to the driver's seat, and a maximum mass not exceeding 5 tonnes, e.g., small buses) and
- N1 (designed and constructed for the carriage of goods, with a maximum total mass not exceeding 3.5 tonnes, e.g., delivery vehicles).

Beneficiaries

The changes make it possible for new groups of beneficiaries to participate in the program. These include, among others:

1) For M2 and N1-category vehicles:

- sole traders,
- non-government organizations,
- national parks,

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Zmiany w programie NaszEauto [2/3]

Changes to NaszEauto program [2/3]

- państwowe jednostki budżetowe realizujące zadania opiekuńczo-wychowawcze lub działalność edukacyjną w ramach powszechnego systemu oświaty, leczniczą realizowaną w ramach kontraktu z NFZ,
- państwowe osoby prawne realizujące zadania opiekuńczo-wychowawcze lub działalność edukacyjną w ramach powszechnego systemu oświaty, leczniczą realizowaną w ramach kontraktu z NFZ,
- jednostki samorządu terytorialnego i ich związki w zakresie placówek opiekuńczo-wychowawczych lub prowadzących działalność edukacyjną w ramach powszechnego systemu oświaty lub prowadzących działalność leczniczą realizowaną w ramach kontraktu z NFZ.

2) W przypadku pojazdów kategorii M1:

- osoby fizyczne,
- osoby fizyczne wykonujące działalność gospodarczą (JDG),
- parki narodowe.

Wysokość wsparcia

Wsparcie wyniesie:

- do 600 tys. zł dla pojazdów kategorii M2,
- do 70 tys. zł dla pojazdów kategorii N1,
- do 40 tys. zł dla pojazdów kategorii M1.

Budżet zmodyfikowanego programu wynosi ponad 1,1 mld zł i sfinansowany zostanie ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

- state budgetary units performing care and educational tasks or educational activities within the universal education system, or medical activities carried out under contract with the Polish National Health Fund,
- state-owned legal persons performing care and educational tasks or educational activities within the universal education system, or medical activities carried out under contract with the Polish National Health Fund,
- local government units and their associations in the field of care and educational institutions or those conducting educational activities within the public education system or conducting medical activities under contract with the Polish National Health Fund.

2) For M1-category vehicles:

- natural persons,
- sole traders,
- national parks.

Amount of support

The support will amount to:

- a maximum of PLN 600 thousand for M2-category vehicles,
- a maximum of PLN 70 thousand for N2-category vehicles,
- a maximum of PLN 40 thousand for M1-category vehicles.

The program is valued at more than PLN 1.1 billion, with funds allocated from the National Recovery and Resilience Plan.

Zmiany w programie NaszEauto [3/3]

Changes to NaszEauto program [3/3]

Termin składania wniosków

Nabór pozostaje otwarty. Wnioski należy składać do 30.04.2026 r. lub do wyczerpania alokacji środków. Nabór wniosków odbywa się w trybie ciągłym, do wyczerpania dedykowanej puli środków. W programie NaszEauto do 7 października 2025 r. złożono 16 314 wniosków na ponad 500 milionów złotych.

Jak możemy pomóc?

Doradcy KPMG z grupy Innowacji, Ulg i Dotacji posiadają wieloletnie doświadczenie w doradztwie przy skutecznym pozyskiwaniu wsparcia finansowego w postaci ulg i dotacji.

Nasz Zespół pomoże Państwu w przygotowaniu projektu od etapu wstępnej koncepcji, przez opracowanie wniosku o wsparcie, etap oceny, aż po poprawne rozliczenie poniesionych wydatków.

Zapraszamy do kontaktu zarówno w zakresie powyższych naborów, jak również innych planowanych przedsięwzięć (w tym w obszarze przedsięwzięć związanych z rozwojem przedsiębiorstwa czy działalnością badawczo-rozwojową).

Deadlines

The call has already started. Applications can be submitted until 30 April 2026 or until the funds are exhausted. Applications are accepted on a continuous basis, as long as the funds are available. As of 7 October 2025, 16,314 applications valued at over PLN 500 million have been submitted.

How can we assist you?

KPMG experts from the Innovation, Grants & Incentives group possess vast experience in advising on the effective acquisition of financial support in the form of grants, incentives, and subsidies.

Our team will help you prepare the project, from the initial concept stage, through the preparation of the application for support, the evaluation stage, to the correct settlement of the incurred expenses.

We encourage you to contact us regarding the above calls, as well as other ventures (including projects related enterprise development or R&D activities).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Nowa wersja projektu zmian w zakresie opodatkowania fundacji rodzinnych [1/2]

New version of the draft amendments regarding the taxation of family foundations [1/2]

23 września 2025 r. opublikowana została najnowsza wersja projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, dotyczącego zmian w opodatkowaniu fundacji rodzinnych. Zmodyfikowany projekt wprowadza zmiany w zakresie przepisu przejściowego oraz zmiany o charakterze redakcyjnym i doprecyzowującym.

On September 23, 2025, the latest version of the draft law amending the Corporate Income Tax Act, concerning changes in the taxation of family foundations, was published. The modified draft introduces changes to the transitional provision as well as editorial and clarifying amendments.

Jakie zmiany przewiduje najnowsza wersja projektu ustawy?

23 września 2025 r. opublikowana została najnowsza wersja projektu ustawy, który dotyczy zmian w ustawie o fundacji rodzinnej.

Zaproponowane zmiany są m.in. wyrazem akceptacji postulatów zgłaszanych przez przedsiębiorców.

Najnowsze rozwiązania zaproponowane przez Ministerstwo Finansów i Gospodarki zakładają m.in.:

- zmianę w zakresie przepisu przejściowego (art. 2 projektu ustawy), który pierwotnie zakładał brak zwolnienia z opodatkowania przychodów uzyskanych ze zbycia aktywów wniesionych do fundacji rodzinnej po dniu 31 sierpnia 2025 r.

Zgodnie z aktualnym brzmieniem przepisu, zwolnienie z opodatkowania nie ma zastosowania do osiąganych przez fundację rodzinną przychodów ze zbycia mienia wniesionego lub przekazanego nieodpłatnie do fundacji rodzinnej lub nabytego przez fundację rodzinną od podmiotu powiązanego po dniu 31 grudnia 2025 r.

What changes does the latest version of the draft law provide for?

On September 23, 2025, the latest version of the draft law concerning amendments to the Family Foundation Act was published.

The proposed changes are, among other things, an expression of acceptance of the demands submitted by entrepreneurs.

The latest solutions proposed by the Ministry of Finance and Economy assume, among other things:

- a change to the transitional provision (Article 2 of the draft law), which originally assumed no tax exemption for income obtained from the disposal of assets contributed to a family foundation after August 31, 2025.

According to the current wording of the provision, the tax exemption does not apply to income obtained by the family foundation from the disposal of property contributed or transferred free of charge to the family foundation or acquired by the family foundation from a related entity after December 31, 2025.

Nowa wersja projektu zmian w zakresie opodatkowania fundacji rodzinnych [2/2]

New version of the draft amendments regarding the taxation of family foundations [2/2]

- wprowadzenie zmian o charakterze redakcyjnym i doprecyzującym – m.in.:
 - rozszerzenie dotychczasowego katalogu i wprowadzenie opodatkowania przychodów osiąganych przez fundację rodzinną z najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, której przedmiotem jest lokal użytkowy przeznaczony do całodobowego zakwaterowania,
 - doprecyzowanie zasad opodatkowania udziału fundacji rodzinnej w podmiotach transparentnych podatkowo (zgodnie z aktualnym brzmieniem przepisu, opodatkowane są przychody osiągane przez fundację rodzinną z udziału w spółce niebędącej osobą prawną lub funduszu inwestycyjnym, spółdzielni lub podmiocie, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy o fundacji rodzinnej, jeżeli ich przychody, koszty, dochody lub straty są traktowane jako, odpowiednio, osiągnięte lub poniesione przez fundację rodzinną).
- the introduction of editorial and clarifying changes – including:
 - expansion of the existing catalog and introduction of taxation on income obtained by the family foundation from rent, lease, or other agreements of a similar nature, the subject of which is commercial premises intended for 24-hour accommodation,
 - clarification of the rules for taxation of the family foundation's participation in tax-transparent entities (according to the current wording of the provision, income obtained by the family foundation from participation in a company that is not a legal entity or an investment fund, cooperative, or entities referred to in Article 5, paragraph 1, point 3 of the Family Foundation Act is taxed, if their income, costs, profits, or losses are treated as, respectively, obtained or incurred by the family foundation).

Obecnie projekt jest na etapie opiniowania.

Jak możemy pomóc?

Doradcy KPMG chętnie omówią Państwa plany oraz oszacują wpływ zaproponowanych regulacji na sposób działania fundacji rodzinnych. Ponadto wskażemy jak nadal optymalnie korzystać z możliwości, jakie oferuje fundacja rodzinna po (ewentualnym) wprowadzeniu przedstawionych zmian.

Zespół KPMG pozostaje do dyspozycji w przypadku jakichkolwiek pytań lub wątpliwości.

The draft is currently at the consultation stage.

How can we help?

KPMG advisors will be happy to discuss your plans and estimate the impact of the proposed regulations on the operation of family foundations. Moreover, we will indicate how to continue optimally benefiting from the opportunities offered by the family foundation after the (potential) introduction of the presented changes.

The KPMG team remains at your disposal in case of any questions or doubts.

Zapowiedź uszczelnienia systemu podatkowego w Polsce [1/4]

Announcement of tightening the tax system in Poland [1/4]

16 września 2025 r. na stronie Rządowego Centrum Legislacji (RCL) opublikowany został projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw. Rozwiązania zawarte w projekcie są odpowiedzią na istniejące potrzeby dotyczące uszczelnienia systemu podatkowego. Obecnie projekt jest na etapie opiniowania, a planowany termin przyjęcia projektu przez Radę Ministrów to III kwartał 2025 r. Zgodnie z zapowiedziami nowe regulacje mają wejść w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

Zmiany w ustawie o PIT i ustawie o CIT

16 września 2025 r. na stronie Rządowego Centrum Legislacji (RCL) opublikowany został projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw. Jak wynika z uzasadnienia, projektowane regulacje są odpowiedzią na istniejące potrzeby dotyczące uszczelnienia systemu podatkowego.

Projekt ustawy zapowiada wprowadzenie szeregu zmian w zakresie podatku PIT, podatku CIT, a także zryczałtowanego podatku dochodowego od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne. Poniżej przedstawiamy najważniejsze założenia projektowanych regulacji wraz z krótkim omówieniem.

Ograniczenia w zakresie ulg podatkowych

Projekt ustawy zakłada m.in. doprecyzowanie zasad korzystania z ulgi mieszkaniowej, poprzez wskazanie, że ma ona służyć zaspokojeniu własnych potrzeb mieszkaniowych podatnika. Realizacją tych potrzeb będzie nabycie nieruchomości albo praw o charakterze mieszkalnym, albo gruntów pod budowę własnego domu, jeżeli podatnik nie ma innej nieruchomości, lokalu mieszkalnego. Przypominamy, że obecnie obowiązujące przepisy ustawy o PIT co do zasady nie uzależniają prawa do ulgi od ilości posiadanych nieruchomości.

On September 16, 2025, a draft law amending the Personal Income Tax Act, the Corporate Income Tax Act, and certain other acts was published on the website of the Government Legislation Center (RCL). The solutions contained in the draft are a response to existing needs regarding the tightening of the tax system. The draft is currently at the consultation stage, and the planned date for adoption of the draft by the Council of Ministers is the third quarter of 2025. According to announcements, the new regulations are to enter into force on January 1, 2026.

Changes to the PIT Act and CIT Act

On September 16, 2025, a draft law amending the Personal Income Tax Act, the Corporate Income Tax Act, and certain other acts was published on the website of the Government Legislation Center (RCL). As stated in the justification, the proposed regulations are a response to existing needs regarding the tightening of the tax system. The draft law announces the introduction of a number of changes regarding PIT tax, CIT tax, as well as lump-sum income tax on certain income obtained by natural persons. Below we present the most important assumptions of the proposed regulations along with a brief discussion.

Restrictions on tax reliefs

The draft law assumes, among other things, clarification of the rules for using the housing relief by indicating that it is to serve the taxpayer's own housing needs. The fulfillment of these needs will be the acquisition of real estate or residential rights, or land for building one's own house, if the taxpayer does not have another property or residential premises. We remind you that the currently applicable provisions of the PIT Act, as a rule, do not make the right to the relief dependent on the number of properties owned.

Zapowiedź uszczelnienia systemu podatkowego w Polsce [2/4]

Announcement of tightening the tax system in Poland [2/4]

Ponadto Ministerstwo zaproponowało zmianę mającą na celu uszczelnienie zakazu amortyzacji w spółkach nieruchomościowych. Projektowana zmiana polega na wyraźnym wskazaniu, że zakaz amortyzacji w spółkach nieruchomościowych dotyczy również nieruchomości klasyfikowanych dla celów rachunkowych jako inwestycje długoterminowe.

Dodatkowo projekt zakłada wyłączenie możliwości amortyzacji wartości firmy powstającej na skutek przyjęcia do odpłatnego korzystania – uchylenie art. 16b ust. 2 pkt 2 lit. b ustawy o CIT oraz art. 22b ust. 2 w pkt 1 lit. b ustawy o PIT.

Przekształcenie i szybka likwidacja spółki na celowniku Ministerstwa

Dodatkowo resort zakłada wprowadzenie zmian w zakresie zasad opodatkowania reorganizacji polegających na przekształceniu spółki w spółkę osobową (jawną, cywilną), a następnie jej likwidacji. Zgodnie z nowymi regulacjami, jeżeli likwidacja spółki niebędącej osobą prawną nastąpi przed upływem trzech lat kalendarzowych od przekształcenia, to wspólnicy zapłacą podatek od dochodów osiągniętych z likwidacji. W ocenie Ministerstwa motywacją wspólników decydujących się na przeprowadzenie takiej reorganizacji jest uniknięcie opodatkowania tzw. ukrytych (cichych) rezerw, czyli różnicy między historyczną a bieżącą (rynkową) wartością majątku spółki. Projektowana zmiana ma na celu ukrócenie takiej praktyki.

Zmiany w Estońskim CIT

Ponadto projekt ustawy zakłada wprowadzenie szeregu zmian w opodatkowaniu ryczałtem od dochodów spółek (Estoński CIT).

Po pierwsze, nowe regulacje przewidują doprecyzowanie definicji ukrytych zysków, poprzez eliminację przesłanki związku z prawem do udziału w zysku oraz poszerzenie katalogu ukrytych zysków, m.in. o wszelkiego rodzaju opłaty i należności wynikające z umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze.

Ponadto Ministerstwo planuje wprowadzić definicję wydatków niezwiązanych z działalnością gospodarczą. Zgodnie z propozycją resortu, za takie wydatki uznaje się wydatki, które zostały poniesione w innym celu niż osiągnięcie przychodów lub zachowanie albo zabezpieczenie źródła przychodów oraz wszelkie rodzaju opłaty i należności publicznoprawne o charakterze sankcyjnym.

Furthermore, the Ministry proposed a change aimed at tightening the depreciation ban in real estate companies. The proposed change consists of explicitly indicating that the depreciation ban in real estate companies also applies to real estate classified for accounting purposes as long-term investments.

Additionally, the draft assumes the exclusion of the possibility of depreciating goodwill arising from acceptance for paid use – repeal of Article 16b, paragraph 2, point 2, letter b of the CIT Act and Article 22b, paragraph 2, point 1, letter b of the PIT Act.

Transformation and quick liquidation of a company in the Ministry's crosshairs

Additionally, the ministry assumes the introduction of changes to the rules for taxation of reorganizations consisting of transforming a company into a partnership (general partnership, civil partnership), followed by its liquidation. According to the new regulations, if the liquidation of a company that is not a legal entity occurs before the expiration of three calendar years from the transformation, the partners will pay tax on income obtained from the liquidation. In the Ministry's assessment, the motivation of partners deciding to carry out such a reorganization is to avoid taxation of so-called hidden (silent) reserves, i.e., the difference between the historical and current (market) value of the company's assets. The proposed change aims to curb this practice.

Changes to Estonian CIT

The draft law assumes the introduction of a number of changes to the lump-sum taxation of company income (Estonian CIT).

First, the new regulations provide for clarification of the definition of hidden profits by eliminating the condition of connection with the right to share in profit and expanding the catalog of hidden profits, including all types of fees and charges arising from rental, lease, or other agreements of a similar nature.

Furthermore, the Ministry plans to introduce a definition of expenses unrelated to business activity. According to the ministry's proposal, such expenses are considered to be expenses that were incurred for a purpose other than obtaining income or maintaining or securing a source of income, as well as all types of public law fees and charges of a punitive nature.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Zapowiedź uszczelnienia systemu podatkowego w Polsce [3/4]

Announcement of tightening the tax system in Poland [3/4]

Dodatkowo nowe regulacje przewidują rozwiązanie problemu braku spełnienia warunków formalnych, związanych z nieterminowym sporządzeniem i podpisaniem sprawozdania finansowego zgodnie z przepisami o rachunkowości. Proponuje się bowiem uznanie skuteczności zmiany formy opodatkowania na ryczałt od dochodów spółek w przypadku braku podpisania lub podpisania po terminie sprawozdania finansowego przez kierownika jednostki, jeśli pozostałe warunki formalne i obowiązki związane ze zmianą formy opodatkowania przed upływem przyjętego przez podatnika roku podatkowego zostały spełnione.

Projekt zakłada także wprowadzenie zmian w zakresie rozdysponowanego dochodu z tytułu zysku netto w ryczałcie od dochodów spółek, poprzez wprowadzenie domniemania, że każda wypłata lub dystrybucja zysku w jakiegokolwiek formie, po zakończeniu opodatkowania Estońskim CIT, następuje z zysku wypracowanego w okresie opodatkowania Estońskim CIT.

Pozostałe zmiany

Ponadto projekt ustawy zakłada m.in.:

- jednoznaczne wskazanie, że przychodem z odpłatnego zbycia nieruchomości lub praw majątkowych oraz innych rzeczy, o których mowa w art. 10 ust. 1 pkt 8 ustawy o PIT, które ma na celu uregulowanie w całości lub w części zobowiązania, w tym z tytułu zaciągniętej pożyczki (kredytu), jest wysokość zobowiązania uregulowanego w następstwie takiego odpłatnego zbycia (datio in solutum);
- jednoznaczne wskazanie, że podatnik może pomniejszyć o straty z lat ubiegłych dochody stanowiące podstawę obliczenia daniny solidarnościowej;
- opodatkowanie usług świadczonych przez podatników opodatkowanych ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych na rzecz podmiotu powiązanego stawką w wysokości 17% przychodu;
- wprowadzenie zmian o charakterze doprecyzującym w podatku od przerzuconych dochodów;

Additionally, new regulations provide for resolving the issue of failure to meet formal requirements related to the untimely preparation and signing of a financial statement in accordance with accounting regulations. It is therefore proposed to recognize the effectiveness of a change in the form of taxation to a flat-rate tax on corporate income (lump-sum tax on corporate profits) in the event of failure to sign or late signing of a financial statement by the head of the entity, provided that the other formal conditions and obligations related to the change in the form of taxation before the expiration of the tax year adopted by the taxpayer have been met.

The draft also provides for changes regarding the distribution of income from net profit under the flat-rate tax on corporate income by introducing a presumption that any distribution or profit transfer in any form, following the completion of taxation under the Estonian CIT (Corporate Income Tax), is made from profit generated in the period of taxation under the Estonian CIT.

Other Changes

Furthermore, the draft law provides for, among other things:

- Explicit indication that revenue from the sale of real property or property rights and other items referred to in Article 10(1) point 8 of the Personal Income Tax Act, which is intended to settle in whole or in part an obligation, including a loan (credit) obligation (datio in solutum), is the amount of the obligation settled as a result of such sale;
- Explicit indication that a taxpayer may reduce income constituting the basis for calculating the solidarity tax by losses from previous years;
- Taxation of services provided by taxpayers taxed under the flat-rate tax on recorded revenues for a related party at a rate of 17% of revenues;
- Introduction of clarifying amendments to the tax on shifted income.

Zapowiedź uszczelnienia systemu podatkowego w Polsce [4/4]

Announcement of tightening the tax system in Poland [4/4]

- wprowadzenie zróżnicowania wysokości uproszczonej podstawy opodatkowania w zależności od wielkości podatnika (podatnicy z przychodami powyżej 50 mln euro oraz pozostali podatnicy) oraz zmiany w zakresie przepisów dotyczących wyłączeń z opodatkowania minimalnym CIT, poprzez wskazanie, że opodatkowaniu tym podatkiem nie podlegają podatnicy, których rentowność, w jednym z 2 lat podatkowych (przed zmianami 3 lat podatkowych) bezpośrednio poprzedzających rok podatkowy, za który należy jest minimalny CIT, wynosiła min. 2%;
- doprecyzowanie definicji małego podatnika poprzez wprowadzenie zasad określających sposób ustalania wartości przychodu ze sprzedaży w przypadku, gdy poprzedni rok podatkowy podatnika jest dłuższy albo krótszy niż 12 miesięcy.

Jak możemy pomóc?

Projektowane regulacje wprowadzają szereg istotnych zmian w obecnie obowiązującym systemie podatkowym. Zgodnie z założeniami, nowe regulacje mają wejść w życie już z dniem 1 stycznia 2026 r. Choć projekt ustawy jest dopiero na etapie opiniowania, to warto już teraz przygotować się na nadejście nowych zmian.

Zespół KPMG może udzielić Państwu wsparcia w zakresie oceny wpływu nowych regulacji na Państwa działalność: od udzielenia praktycznych wskazówek oraz odpowiedzi na wszelkie pytania i wątpliwości, aż po przygotowanie szczegółowej analizy, oceny istniejących ryzyk i propozycji zmiany obecnie funkcjonującego modelu biznesowego. W razie jakichkolwiek pytań lub wątpliwości, zachęcamy do kontaktu.

- Introduction of differentiated simplified tax base rates depending on taxpayer size (taxpayers with revenues exceeding €50 million and other taxpayers) and changes to the provisions on exclusions from minimum CIT taxation, by indicating that taxpayers whose profitability in one of the 2 tax years (previously 3 tax years) directly preceding the tax year for which minimum CIT is due was at least 2% are not subject to this tax;
- Clarification of the definition of a small taxpayer by introducing rules determining how to calculate the value of revenue from sales in cases where the taxpayer's previous tax year is longer or shorter than 12 months.

How Can We Help?

The proposed regulations introduce a number of significant changes to the currently applicable tax system. In accordance with the assumptions, the new regulations are to enter into force as early as January 1, 2026. Although the draft law is still at the consultation stage, it is worth preparing now for the upcoming changes.

The KPMG team can provide you with support in assessing the impact of the new regulations on your business activities: from providing practical guidance and answering any questions and concerns, to preparing a detailed analysis, assessing existing risks, and proposing changes to the currently operating business model. In case of any questions or concerns, we encourage you to contact us.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wprowadzenie Krajowego Systemu e-Faktur jest już pewne [1/4]

Introduction of KSeF confirmed [1/4]

27 sierpnia 2025 r. Prezydent podpisał ustawę z dnia 5 sierpnia 2025 r. nowelizującą ustawę o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, która wprowadza obowiązkowy Krajowy System e-Faktur. Nowy system ma zacząć obowiązywać od 1 lutego 2026 r. (duzi podatnicy) i od 1 kwietnia 2026 r. (pozostali podatnicy). Nadszedł już więc czas, aby rozpocząć prace wdrożeniowe, które pozwolą na uniknięcie ryzyka i realizację nowych obowiązków.

Prezydent podpisał ustawę wprowadzającą obowiązkowy system KSeF

27 sierpnia 2025 r. Prezydent podpisał ustawę nowelizującą ustawę o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Ustawa KSeF). Nowe przepisy – z pewnymi wyjątkami – wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. W celu aktualizacji, poniżej przedstawiamy najważniejsze regulacje Ustawy KSeF przyjęte w ich ostatecznym kształcie.

Główne założenia

Ustawa wprowadza obowiązek wystawiania e-faktur dla wszystkich podatników (czynnych i zwolnionych z VAT) w dwóch głównych etapach, z dodatkowym odroczeniem dla najmniejszych przedsiębiorców:

- od 1 lutego 2026 r. dla dużych podatników (o wartości sprzedaży za 2024 r. przekraczającej 200 mln zł wraz z podatkiem);
- od 1 kwietnia 2026 r. dla pozostałych przedsiębiorców, z wyjątkiem najmniejszych podatników „wykluczonych cyfrowo” (podatnicy, u których wartość sprzedaży wraz z podatkiem nie przekracza 10 tys. zł miesięcznie) i którzy będą objęci tym obowiązkiem od 1 stycznia 2027 r.

Ponadto ustawa zakłada wprowadzenie na stałe (bezterminowo) trybu „offline24”, tj. wystawiania elektronicznych faktur „offline” poza KSeF i wprowadzania ich do KSeF niezwłocznie, najpóźniej następnego dnia roboczego. Co istotne, datą wystawienia takiej faktury będzie data wskazana przez podatnika w treści faktury (w polu P_1).

On August 27, 2025, the President signed the Act of August 5, 2025 amending the Act on Goods and Services Tax and certain other acts, which introduces the mandatory National System of e-Invoices. The new system is to start applying from February 1, 2026 (large taxpayers) and from April 1, 2026 (other taxpayers). The time has come to begin implementation work that will help avoid risks and fulfill new obligations.

The President signed the act introducing the mandatory KSeF system

On August 27, 2025, the President signed the Act amending the Act on Goods and Services Tax and certain other acts (KSeF Act). The new provisions – with certain exceptions – will enter into force on the day following their publication. To provide an update, below we present the most important regulations of the KSeF Act adopted in their final form.

Key Assumptions

The Act introduces the obligation to issue e-invoices for all taxpayers (active and those exempt from VAT) in two main stages, with additional deferral for the smallest entrepreneurs:

- From February 1, 2026 for large taxpayers (with sales value in 2024 exceeding PLN 200 million including tax);
- From April 1, 2026 for other entrepreneurs, with the exception of the smallest taxpayers who are "digitally excluded" (taxpayers whose sales value including tax does not exceed PLN 10,000 per month) and who will be subject to this obligation from January 1, 2027.

Furthermore, the Act provides for the permanent introduction (indefinitely) of the "offline24" mode, i.e., issuing electronic invoices "offline" outside KSeF and submitting them to KSeF without delay, no later than the next business day. Importantly, the date of issuance of such an invoice will be the date indicated by the taxpayer in the invoice content (in field P_1).

Wprowadzenie Krajowego Systemu e-Faktur jest już pewne [2/4]

Introduction of KSeF confirmed [2/4]

Dodatkowo nowe przepisy wprowadzają możliwość wystawiania faktur z załącznikami (w przypadku transakcji o złożonej strukturze danych dotyczących jednostek miary, ilości towarów lub cen jednostkowych). Rozwiązanie to będzie dostępne wyłącznie po złożeniu odpowiedniego zgłoszenia do Szefa KAS.

Ponadto ustawa zakłada:

- możliwość wystawienia faktur VAT RR dokumentujących nabycie produktów rolnych od rolników ryczałtowych w systemie od 1 kwietnia 2026 r.;
- odroczenie obowiązku podawania numeru KSeF w płatnościach za e-faktury (również tych wykonanych w mechanizmie podzielonej płatności - MPP) do końca 2026 r.;
- rozszerzenie katalogu podmiotów, którym można przekazywać faktury poza KSeF – w ww. katalogu znalazły się osoby fizyczne nieprowadzące działalności oraz podmioty nieposiadające numerów identyfikacyjnych;
- odroczenie nakładania kar za błędy związane z fakturowaniem za pośrednictwem KSeF do końca 2026 r.;
- utrzymanie możliwości wystawiania faktur z kas rejestrujących do końca 2026 r.;
- uregulowanie zagadnienia dotyczącego faktur konsumenckich przez dopuszczenie możliwości ich wystawiania w KSeF;
- wprowadzenie uproszczenia rozliczania faktur korygujących wystawianych przez KSeF;
- nowe obowiązki dla nabywców towarów i usług – tzw. samoidentyfikację nabywców (nabywca faktury ustrukturyzowanej będzie zobowiązany do podania numeru VAT – gdy będzie zarejestrowany na potrzeby VAT, numeru NIP – gdy nie będzie zarejestrowany na potrzeby VAT (w tym będzie zwolniony) i jeżeli dokona zakupów na potrzeby działalności gospodarczej i będzie posiadał ten numer).

In addition, the new regulations allow invoices to be issued with attachments (for example in cases involving complex data structures relating to units of measurement, quantities of goods or unit prices). This solution, however, will be available on demand, upon filing a relevant request with the Head of the National Revenue Administration.

Additionally, the Act provides for:

- the possibility, from 1 April 2026, of issuing VAT RR invoices documenting in the system the purchase of agricultural products from lump-sum farmers;
- the postponement until the end of 2026 of the requirement to provide the KSeF number in payments for e-invoices (including those made under the split payment mechanism);
- the extension of the list of entities to which invoices may be sent outside the KSeF, to include natural persons not conducting business activity as well as entities without identification numbers;
- the postponement until the end of 2026 of penalties for errors related to invoicing via KSeF;
- the continuation until the end of 2026 of the option of issuing invoices via cash registers;
- clarification of the rules on consumer invoices, allowing them to be issued within KSeF;
- the simplification of the settlement of corrective invoices issued through KSeF;
- new obligations for purchasers of goods and services, i.e. a solution commonly referred to as purchaser self-identification (the purchaser of a structured invoice must provide their VAT number if registered for VAT purposes, or their tax identification number (NIP) if not registered (including exempt entities), where purchases are made for business purposes and such a number is available).

Wprowadzenie Krajowego Systemu e-Faktur jest już pewne [3/4]

Introduction of KSeF confirmed [3/4]

Nadszedł czas na przystąpienie do wdrożenia KSeF – ważne terminy

Chociaż nowy system zacznie obowiązywać od 1 lutego 2026 r. (duzi podatnicy) i od 1 kwietnia 2026 r. (pozostali podatnicy), to przypominamy, że już zbliżają się etapy wdrażania obowiązkowego KSeF:

- 30 września 2025 r. – możliwość testowania interfejsu programistycznego (API) z KSeF 2.0 (czyli wersji udostępnionej do użytkowania od 1 lutego 2026 r.) w sposób otwarty przez wszystkich integratorów i duże firmy;
- listopad 2025 r.:
 - udostępnienie testowej wersji Aplikacji Podatnika KSeF 2.0. Faktury wystawione w środowisku testowym KSeF 2.0 (interfejs API i Aplikacji Podatnika KSeF) nie będą wywoływały skutków prawnych,
 - udostępnienie certyfikatów – przedsiębiorcy będą mogli występować o certyfikaty wystawcy faktury. Certyfikaty pozwolą na uwierzytelnienie się w systemie i są niezbędne do wystawiania e-faktur na wypadek awarii systemu i w trybie „offline24” w okresie obowiązkowego KSeF;
- 1 stycznia 2026 r. – zgłoszenie o zamiarze korzystania z faktur z załącznikami;
- 1 lutego 2026 r. – wprowadzenie produkcyjnej wersji systemu pozwalającej na wystawienie faktur w rzeczywistym obrocie gospodarczym.

Time to implement KSeF: key deadlines

Although the new system will come into force on 1 February 2026 (for large taxpayers) and on 1 April 2026 (for other taxpayers), it must be remembered that the following stages of implementation of the mandatory KSeF are approaching:

- 30 September 2025 – open testing of the application programming interface (API) with KSeF 2.0 (the version to be used from 1 February 2026) will be available to all integrators and large companies;
- November 2025:
 - release of a test version of the KSeF 2.0 Taxpayer Application. Invoices issued in the KSeF 2.0 test environment (API and Taxpayer Application) will not have legal effect,
 - release of certificates: entrepreneurs will be able to apply for invoice issuer certificates. The certificates will allow authentication in the system and will be required for issuing e-invoices in the event of a system failure or when using the 'offline24' mode once the KSeF becomes mandatory;
- 1 January 2026 – notification of the intention to issue invoices with attachments;
- 1 February 2026 – launch of the production version of the system, allowing invoices to be issued in actual business transactions.

Wprowadzenie Krajowego Systemu e-Faktur jest już pewne [4/4]

Introduction of KSeF confirmed [4/4]

Jak możemy pomóc?

Nowelizacja wprowadza rewolucyjne zmiany w fakturowaniu, zobowiązując podatników do zmiany procesu fakturowania, tj. przejścia z dotychczasowych faktur na e-fakturowanie. Obowiązek wdrożenia KSeF wiąże się z koniecznością wprowadzenia przez podatników szeregu zmian – od samego procesu fakturowania, aż po wewnętrzne procedury i zewnętrzne relacje z kontrahentami. Pierwszy etap wdrożenia KSeF rozpocznie się już 1 lutego 2026 r., a zatem większość przedsiębiorców powinna jak najszybciej rozpocząć prace wdrożeniowe, w szczególności przeanalizować dane, zaktualizować procesy wewnętrzne i zewnętrzne oraz opracować harmonogram wdrożenia.

Zespół KPMG może udzielić Państwu wsparcia na każdym etapie wdrożenia: od udzielenia praktycznych wskazówek oraz odpowiedzi na wszelkie pytania i wątpliwości, aż po asystę przy wdrożeniu i doraźne wsparcie już po zakończeniu procedury wdrożeniowej.

W razie jakichkolwiek pytań lub wątpliwości, zachęcamy do kontaktu.

How can we assist you?

The amending act introduces fundamental changes to invoicing, requiring taxpayers to transition from traditional to electronic invoicing. Compliance with KSeF will necessitate a wide range of adjustments, from invoicing processes themselves to internal procedures and external relationships with contractors. The first stage of KSeF implementation begins on 1 February 2026. Businesses should therefore commence preparations without delay, including analysing data, updating internal and external processes, and developing a clear implementation road map.

KPMG is ready to support you throughout the process: from providing practical guidance and addressing specific questions, to assisting with implementation and offering ongoing support once the system is deployed.

If you have any questions or require further assistance, please do not hesitate to contact us.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wsparcie na transformację energetyczną [1/7]

Supporting energy transition [1/7]

Ostatni kwartał 2025 r. niesie za sobą zakończenie części naborów oraz szereg nowych możliwości wsparcia dla przedsiębiorstw pragnących zaangażować się w transformację energetyczną. To doskonała okazja dla firm, które planują inwestycje w nowoczesne technologie energetyczne i zrównoważony rozwój.

Jednym z kluczowych obszarów, na które skierowane jest wsparcie, to kogeneracja, czyli proces jednoczesnego wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej, który pozwala na efektywniejsze wykorzystanie paliw i redukcję emisji.

Kolejnym istotnym obszarem będzie rozwój ciepłownictwa, szczególnie w kontekście firm, które zdecydują się na inwestycje w energię z OZE w celu efektywnego zarządzania infrastrukturą sieci ciepłowniczej. Przedsiębiorstwa mogą liczyć na wsparcie rozwoju OZE, ale również inwestycji w biometan i biogaz.

Nie mniej ważnym aspektem jest rozbudowa infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz rozbudowy floty pojazdów zeroemisyjnych. W dobie rosnącej elektromobilności, inwestycje w stacje ładowania i nowe środki transportu stają się nie tylko koniecznością, ale i szansą na rozwój biznesu.

IV kwartał 2025 r. to zatem nie tylko szansa na rozwój technologiczny i ekologiczny, ale także na zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku. Zachęcamy firmy do aktywnego korzystania z dostępnych możliwości i inwestowania w przyszłość, która będzie bardziej zrównoważona i przyjazna dla środowiska.

As the final quarter of 2025 unfolds, several funding calls are ending, while new opportunities are emerging to support businesses in their energy transition efforts. This presents an excellent prospect for companies planning investments in cutting-edge energy technologies and sustainable development initiatives.

One of the primary areas eligible for support is cogeneration, i.e., the simultaneous production of electricity and heat, allowing for more effective consumption of fuels and reduction of greenhouse gas emissions.

Another key area of focus will be the development of district heating systems, particularly for companies investing in renewable energy sources to improve the efficiency of their heating network infrastructure. Businesses can also benefit from support for the development of renewable energy projects, as well as investments in biomethane and biogas production.

Equally important are initiatives aimed at expanding electric vehicle recharging infrastructure and increasing the number of zero-emission vehicles in operation. In the era of transformation towards electromobility, investment projects related to recharging stations are not only essential but also present a significant opportunity for business growth.

Thus, the fourth quarter of 2025 offers opportunities not only for technological and environmentally-focused development but also for gaining a competitive edge in the market. We encourage businesses to actively explore available funding opportunities for a more sustainable and eco-friendly future.

Wsparcie na transformację energetyczną [2/7]

Supporting energy transition [2/7]

Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych

Nabór wniosków skierowany jest do przedsiębiorstw, które posiadają swoją siedzibę lub oddział na terytorium Polski. Zakres wsparcia obejmuje:

- Zakup lub leasing nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 (o masie od 3,5t do 12 t) i N3 (o masie całkowitej powyżej 12 t).

Kosztami kwalifikowalnymi są: koszty zakupu lub koszt opłaty wstępnej leasingu pojazdu pomniejszony o koszt inwestycji referencyjnej (tj. zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia, itp.) innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne). Maksymalny koszt na 1 pojazd to: 400 tys. dla kategorii N2 i 750 tys. dla kategorii N3;

Dofinansowanie w formie dotacji m.in. do 30% kosztów kwalifikowanych. Intensywność pomocy może zostać zwiększona o 30 punktów procentowych w przypadku pomocy na rzecz mikro i małych przedsiębiorstw oraz o 20 punktów procentowych w przypadku pomocy na rzecz średnich przedsiębiorstw. Nabór trwa do 30 czerwca 2029 r.

Budowa infrastruktury ładowania pojazdów lekkich/ciężkich

W ramach naboru wniosków, skierowanego do przedsiębiorstw, otwiera się szereg możliwości wsparcia finansowego dla projektów związanych z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania, w tym w zakresie:

- Budowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania dla pojazdów lekkich wzdłuż sieci TEN-T lub w odległości do 3 km od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T. Punkty ładowania muszą mieć minimalną moc wyjściową 150 kW;
- Budowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T lub w odległości do 3 km od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, w tym na bezpiecznych parkingach i/lub w miejskich węzłach komunikacyjnych sieci TEN-T. Punkty ładowania muszą mieć minimalną moc wyjściową 350 kW;

Assistance in purchase/lease of zero-emission vehicles

The call is aimed at all enterprises with the seat or a branch within the territory of the Republic of Poland. Under the call, support will be provided for

- the purchase/lease of new zero-emission heavy duty vehicles in N2 (with a maximum mass of 3.5 - 12 tonnes) or N3 (with a maximum mass exceeding 12 tonnes) categories.

Eligible costs include the purchase price or the down payment for a leased vehicle, minus the cost of a reference investment, that is, the cost of purchase of a comparable vehicle (in terms of purpose, equipment, etc.), other than a zero-emission vehicle, within the same category and already compliant with applicable EU standards. The maximum cost per one vehicle is: PLN 400 thousand for N2 vehicles and PLN 750 thousand for N3 vehicles;

The financing is available in the form of grants, covering up to 30% of the investment project's eligible costs. The aid intensity can be increased by 30 percentage points for micro and small enterprises and by 20 percentage points for medium-sized businesses. Applications are accepted until 30 June 2026.

Construction of recharging infrastructure for light/heavy-duty vehicles

Aimed at enterprises, the call offers a range of financial support opportunities for projects related to the development of recharging and refuelling infrastructure, including:

- construction of a publicly accessible recharging infrastructure for light-duty vehicles on the TEN-T road network or within 3 km driving distance from the nearest exit of a TEN-T road. The recharging points need to offer a minimum power output of 150KW;
- construction of a publicly accessible recharging infrastructure for heavy-duty vehicles on the TEN-T road network or within 3 km driving distance from the nearest exit of a TEN-T road, including on safe and secure parkings, and in TEN-T urban nodes. The recharging points need to offer a minimum power output of 350KW;

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wsparcie na transformację energetyczną [3/7]

Supporting energy transition [3/7]

- Budowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T lub w odległości do 3 km od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, w tym na bezpiecznych parkingach i/lub w miejskich węzłach komunikacyjnych sieci TEN-T. Wymagane jest co najmniej 4 punkty ładowania, każdy o minimalnej mocy wyjściowej 1 MW;
- Budowy ogólnodostępnej infrastruktury tankowania wodoru dla pojazdów lekkich i/lub ciężkich wzdłuż sieci TEN-T lub w odległości do 10 km od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T oraz w miejskich węzłach komunikacyjnych sieci TEN-T;
- Budowy infrastruktury tankowania wodoru dla transportu publicznego w miejskich węzłach komunikacyjnych sieci TEN-T;
- Elektryfikacji oraz budowa infrastruktury ładowania i tankowania wodoru w portach morskich i śródlądowych sieci TEN-T;
- Elektryfikacji naziemnych operacji lotniskowych oraz budowa infrastruktury tankowania wodoru w portach lotniczych sieci TEN-T;
- Budowy infrastruktury tankowania wodoru przeznaczonej dla lokomotyw manewrowych w terminalach kolejowych sieci TEN-T.
- Dotacja wynosi do 60 tysięcy euro na każdy punkt ładowania lub do 70% kosztów kwalifikowanych inwestycji. Termin składania wniosków do 4 marca 2026 r, natomiast należy pamiętać, że trzeci, ostatni, etap prekwalifikacji w Polsce trwa do 3 listopada 2025 r.

Planowane (wybrane)

Kredyt ekologiczny

Nabór skierowany będzie do MŚP lub small mid-caps lub mid-caps, które planują ograniczyć zużycie energii pierwotnej w zmodernizowanym obszarze względem obecnego poziomu. W ramach kredytu ekologicznego można sfinansować m.in. termomodernizację, wymianę źródeł energii na bardziej ekologiczne, modernizację urządzeń, instalacji czy linii technologicznych.

Wymogiem konkursu będzie przeprowadzenie audytu energetycznego.

- construction of a publicly accessible recharging infrastructure for heavy-duty vehicles on the TEN-T road network or within 3 km driving distance from the nearest exit of a TEN-T road, including on safe and secure parkings, and in TEN-T urban nodes. It must be equipped with at least 4 recharging points having each a minimum power output of 1MW;
- construction of publicly accessible hydrogen refuelling stations for light-duty vehicles and/or heavy-duty vehicles on the TEN-T road network or within 10 km driving distance from the nearest exit of a TEN-T road and in TEN-T urban nodes;
- construction of hydrogen refuelling stations for public transport in TEN-T urban nodes;
- electrification and development of recharging and hydrogen refuelling stations in TEN-T inland waterway and maritime ports areas;
- electrification of airport ground operations and development of hydrogen refuelling infrastructure in TEN-T airports;
- deployment of hydrogen refuelling stations for shunting locomotives in TEN-T railway terminals.
- The grants available amount to EUR 60 thousand per recharging point or up to 70% of the eligible costs of the investment project. Applications will be accepted until 4 March 2026, note, however, that the third, final pre-qualification stage in Poland ends on 3 November 2025.

Planned calls (selected)

Green Loan

The call is intended for SMEs and/or small mid-caps or mid-caps aiming to achieve reduction in primary energy consumption in the modernized area compared to the current level. The instrument is designed to provide debt financing for thermal modernization, the replacement of heating sources with more environmentally friendly alternatives, and the modernization of equipment, installations, or production lines.

To participate, entities will be required to carry out energy audits.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Wsparcie na transformację energetyczną [4/7]

Supporting energy transition [4/7]

Koszty kwalifikowane obejmą różnorodne kategorie wydatków niezbędnych do przeprowadzenia inwestycji m.in.: nabycie środków trwałych, nabycie robót i materiałów budowlanych, nabycie wartości niematerialnych i prawnych, w formie patentów, licencji, know-how, a także innych praw własności intelektualnej oraz studia, ekspertyzy, koncepcje i projekty techniczne wykonane przez doradców zewnętrznych, związanych z realizowanym projektem.

Całkowita kwota wsparcia przeznaczona na nabór wyniesie 350 mln zł. Minimalna wartość projektu to 2 mln zł. Wsparcie publiczne przyjmie formę premii ekologicznej – refundacji części kapitału kredytu ekologicznego, nawet do 80% kosztów kwalifikowanych w zależności od rodzaju wydatku, wielkości firmy i lokalizacji inwestycji. Planowany termin uruchomienia naboru to 24 października 2025 r. Wnioski będzie należało składać bezpośrednio do BGK.

Efektywność energetyczna

Nabór przeznaczony będzie dla dużych i/lub średnich przedsiębiorców. Wsparcie będzie można uzyskać na m.in. modernizację efektywności energetycznej procesów wytwórczych, modernizację energetyczną budynków zakładowych (innych niż budynki mieszkalne), instalacji urządzeń OZE, a także instalacji urządzeń do produkcji, magazynowania, tankowania lub transportu wodoru odnawialnego.

Wymogiem konkursu będzie przeprowadzenie audytu energetycznego.

Dofinansowanie ma przyjąć formę pożyczki preferencyjnej z premią inwestycyjną do 85% kosztów kwalifikowanych. Istnieje też możliwość umorzenia do 49% pożyczki preferencyjnej. Nabór planowany jest od 28 listopada 2025 r. do 27 lutego 2026 r.

Eligible costs encompass various categories of expenditure necessary for investment projects, including the acquisition of fixed assets; the procurement of civil engineering works and materials; the acquisition of intangible assets such as patents, licenses, and know-how, as well as other intellectual property rights; and the commissioning of studies, expert opinions, concepts, and technical designs prepared by external advisors engaged in the implementation of the project.

The total funding available under the call amounts to PLN 350 million, with the minimum project value set at PLN 2 million. The funding will take the form of a green bonus, that is, a reimbursement of part of the principal of a green loan, amounting to up to 80% of eligible costs, depending on the type of expenditure, the size of the enterprise, and the location of the investment project. The launch of the call is scheduled for 24 October 2025. Application must be submitted directly to the BGK [Bank Gospodarstwa Krajowego].

Energy efficiency

The call is intended for large and/or medium-sized enterprises. Support will be available for a range of initiatives, including the modernization of energy-intensive manufacturing processes, the energy upgrading of industrial (non-residential) buildings, the installation of renewable energy systems, and the deployment of equipment for the production, storage, refuelling, or transport of renewable hydrogen.

To participate, entities will be required to carry out energy audits.

The financing will be available in the form of preferential loans, including an investment bonus of up to 85% of eligible costs. Redemption of up to 49% of the preferential loan amount will also be possible. Applications are accepted from 28 November 2025 to 27 February 2026.

Wsparcie na transformację energetyczną [5/7]

Supporting energy transition [5/7]

Wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego

Nabór wniosków skierowany będzie do przedsiębiorstw. W ramach naboru wspierane będą:

- Budowa ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym dla transportu ciężkiego, posiadającej co najmniej 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T*; 1 punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT), terminala intermodalnego lub bazy eksploatacyjnej**;
- Przebudowa ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym dla transportu ciężkiego, skutkująca przyrostem jej mocy w taki sposób, aby utworzone zostały co najmniej: 2 punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T*; 1 punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego (DEPOT), terminala intermodalnego lub bazy eksploatacyjnej**.

* Wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T, tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T.

** Na obszarze centrum logistycznego (DEPOT), terminala intermodalnego lub bazy eksploatacyjnej, lub w odległości do 3 km od tych obiektów. Baza eksploatacyjna to miejsce, które obejmuje co najmniej jeden z elementów: miejsce postojowe, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów.

Wydatkami kwalifikowanymi będą w szczególności: koszty montażu i robót budowlanych, koszty instalacji przyłączeniowej, koszty nabycia środków trwałych bezpośrednio związanych z budową/rozbudową stacji ładowania lub koszt ich wytworzenia (z wyłączeniem kosztów budowy i modernizacji instalacji OZE). Dofinansowanie w formie dotacji będzie mogło wynieść do 100% kosztów kwalifikowanych. Planowany termin uruchomienia naboru to połowa 2026 r.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Support of the construction and/or expansion of publicly available recharging stations for heavy duty transport

The call will be aimed at all enterprises. Investments covered by support are:

- construction of publicly available DC recharging stations for heavy-duty vehicles with least two recharging points with an individual power output of at least 350 kW for projects implemented along the TEN-T core network*; one charging point with an individual output of at least 350 kW for projects implemented in logistic centres (DEPOT), intermodal terminals or operating centres**;
- alteration of publicly available DC recharging stations for heavy-duty vehicles resulting in increasing their capacity in such a way that at least: two charging points with an individual output of at least 350 kW for projects implemented along the TEN-T core network are created*; one charging point with an individual output of at least 350 kW for projects implemented in logistic centres (DEPOT), intermodal terminals or operating centres is created**;

* along the TEN-T core network, i.e., on a road belonging to the TEN-T network or within 3 km driving distance from the nearest exit of a TEN-T road.

** in logistic centres (DEPOT), intermodal terminals or operating centres or within 3 km driving distance from such facilities. An operating centre means facilities that include at least one of the following: a parking place, a place for loading, unloading or combining cargo, and a place for maintenance or repair of vehicles.

In this case, eligible costs include, in particular, assembly and construction costs, supply installation costs, costs of purchasing fixed assets directly related to the construction/expansion of recharging stations or the cost of their production (excluding the costs of construction and modernization of renewable energy installations). The maximum intensity of co-financing in the form of grants is 100% of the eligible costs. The launch of the call is scheduled for mid-2026.

Wsparcie na transformację energetyczną [6/7]

Supporting energy transition [6/7]

Wysokość dofinansowania

Zgodnie z założeniami, przedsiębiorcy będą mogli ubiegać się o dofinansowanie na:

- **zakup pojazdu zeroemisyjnego** do wysokości:
 - 30% kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej - w przypadku dużego przedsiębiorstwa,
 - 50% kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej - w przypadku średniego przedsiębiorstwa,
 - 60% kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej - w przypadku mikroprzedsiębiorstwa i małego przedsiębiorstwa,

jednak nie więcej niż 400 tys. zł (na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2) oraz nie więcej niż 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3;

- **leasing pojazdu zeroemisyjnego** do wysokości:
 - 30% kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej - w przypadku dużego przedsiębiorstwa,
 - 50% kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej - w przypadku średniego przedsiębiorstwa,
 - 60% kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej - w przypadku mikroprzedsiębiorstwa i małego przedsiębiorstwa,

jednak nie więcej niż 400 tys. zł (na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2) i nie więcej niż opłata wstępna oraz nie więcej niż 750 tys. zł (na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3) i nie więcej niż opłata wstępna.

Liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 **uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinowych** kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinowych na terytorium RP, w danej kategorii pojazdów.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Value of subsidy

According to the program assumptions, aid will be granted to entrepreneurs to support them in:

- **purchasing a zero-emission vehicle**, up to the value of:
 - 30% of eligible costs decreased by the cost of a reference investment - for large companies,
 - 50% of eligible costs decreased by the cost of a reference investment - for medium-sized companies,
 - 60% of eligible costs decreased by the cost of a reference investment - for micro- and small companies,

however, only **up to PLN 400 thousand** per single zero-emission N2 vehicle and **up to PLN 750 thousand** per single zero-emission N3 vehicle;

- **leasing of a zero-emission vehicle**, up to the value of:
 - 30% of eligible costs decreased by the cost of a reference investment - for large companies,
 - 50% of eligible costs decreased by the cost of a reference investment - for medium-sized companies,
 - 60% of eligible costs decreased by the cost of a reference investment - for micro- and small companies,

however, only **up to PLN 400 thousand** per single zero-emission N2 vehicle and **up to PLN 750 thousand** per single zero-emission N3 vehicle and up to the value of the down payment.

The number of subsidies granted for the purchase or lease of zero-emission N2 and N3 vehicles **will depend on the number of internal combustion N2 and N3 vehicles scrapped** within the territory of the Republic of Poland during a given calendar year. In any given calendar year, the number of subsidies granted for zero-emission N2 and N3 vehicles will not exceed the number of internal combustion vehicles scrapped in the corresponding category within the territory of the Republic of Poland.

Wsparcie na transformację energetyczną [7/7]

Supporting energy transition [7/7]

Podsumowanie

Opisane nabory oferują szerokie możliwości wsparcia dla przedsiębiorstw różnej wielkości. Dzięki wysokiej alokacji oraz obszernemu zakresowi wsparcia, mogą stanowić atrakcyjną ofertę dla klientów KPMG z różnych branż. W harmonogramie naborów na 2026 rok zostały zaplanowane również inne nabory w ramach transformacji energetycznej.

Podmioty zainteresowane pozyskaniem wsparcia już teraz powinny rozpocząć prace nad opracowaniem koncepcji przedsięwzięć planowanych do zgłoszenia w ramach wniosków o wsparcie.

Jak możemy pomóc?

Doradcy KPMG z grupy Innowacji, Ulg i Dotacji posiadają wieloletnie doświadczenie w doradztwie przy skutecznym pozyskiwaniu wsparcia finansowego w postaci ulg i dotacji.

Nasz Zespół pomoże Państwu w przygotowaniu projektu od etapu wstępnej koncepcji, przez opracowanie wniosku o wsparcie, etap oceny, aż po poprawne rozliczenie poniesionych wydatków.

Zapraszamy do kontaktu zarówno w zakresie powyższych naborów, jak również innych planowanych przedsięwzięć (w tym w obszarze przedsięwzięć związanych z rozwojem przedsiębiorstwa czy działalnością badawczo-rozwojową).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Summary

Under the above-described calls, support is offered to a wide array of enterprises of various size. Due to high allocation of funds and substantial variety of support offered, the programs can prove attractive to KPMG clients in various industries. Importantly, the schedule for 2026 offers other calls promoting energy transition.

Entities interested in obtaining support should immediately start working on developing concepts for projects planned to be submitted as part of applications for funding.

How can we assist you?

KPMG experts from the Innovation, Grants & Incentives group possess vast experience in advising on the effective acquisition of financial support in the form of grants, incentives, and subsidies.

Our team will help you prepare the project, from the initial concept stage, through the preparation of the application for support, the evaluation stage, to the correct settlement of the incurred expenses.

We encourage you to contact us regarding the above calls, as well as other ventures (including projects related enterprise development or R&D activities).

EUDR: Komisja Europejska rezygnuje z odroczenia i wprowadza uproszczenia oraz okres przejściowy [1/6]

EUDR: The European Commission abandons the postponement and introduces simplifications and a transitional period [1/6]

W ostatnich miesiącach przedsiębiorcy z wielu branż z niecierpliwością oczekiwali decyzji Komisji Europejskiej w sprawie potencjalnego odroczenia stosowania rozporządzenia EUDR (EU Deforestation Regulation). Jeszcze we wrześniu pojawiały się deklaracje ze strony Komisarza ds. środowiska dotyczące możliwości przesunięcia terminu wejścia w życie nowych obowiązków, szczególnie z uwagi na liczne postulaty biznesu oraz sygnalizowane trudności związane z przygotowaniem systemów informatycznych.

Ostatecznie jednak, 21 października Komisja Europejska przedstawiła projekt przepisów, które rezygnują z odroczenia na rzecz serii uproszczeń i okresu przejściowego. Celem tych rozwiązań jest złagodzenie wdrożenia regulacji oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych, zwłaszcza dla mikro, małych i średnich przedsiębiorstw.

Zmiana strategii Komisji: koniec dyskusji o przesunięciu terminu

21 października 2025 r. Komisja Europejska opublikowała propozycję zmian i uproszczeń w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1115 z dnia 31 maja 2023 r. w sprawie udostępniania na rynku unijnym i wywozu z Unii niektórych towarów i produktów związanych z wylesianiem i degradacją lasów oraz uchylenia rozporządzenia (UE) nr 995/2010 (Tekst mający znaczenie dla EOG) („rozporządzenie EUDR”)1. Zaprezentowany projekt jasno przesądza, że wbrew wcześniejszym propozycjom komisarz środowiska, odporności wodnej i konkurencyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym Jessiki Roswall, nie dojdzie do dalszego przesunięcia terminu wejścia w życie EUDR dla dużych i średnich przedsiębiorstw.

Oznacza to, że dla średnich i dużych przedsiębiorców przepisy rozporządzenia EUDR zaczną obowiązywać zgodnie z dotychczasowym harmonogramem od 30 grudnia 2025 r. Wprowadzony zostanie jednak sześciomiesięczny okres przejściowy (do 30 czerwca 2026 r.), w którym organy nadzorcze skoncentrują się na działaniach informacyjnych i prewencyjnych zamiast na nakładaniu kar. W tym czasie przedsiębiorstwa będą mogły dostosować swoje procedury i systemy do nowych wymagań, a ewentualne uchybienia będą skutkowały wyłącznie ostrzeżeniami i zaleceniami naprawczymi.

In recent months, entrepreneurs across many sectors have been eagerly awaiting the European Commission's decision regarding a potential postponement of the application of the EUDR (EU Deforestation Regulation). As recently as September, statements by the Commissioner for Environment indicated that a further delay in the entry into force of the new obligations was being considered, particularly in light of numerous requests from businesses and concerns raised about the readiness of IT systems.

Ultimately, however, on 21 October, the European Commission presented a set of proposals that abandon the postponement in favour of a package of simplifications and a transitional period. The aim of these measures is to ease the implementation of the regulation and reduce the administrative burden, especially for micro, small and medium-sized enterprises.

Change of the Commission's strategy: the end of the postponement debate

On 21 October 2025, the European Commission published a proposal for amendments and simplifications to Regulation (EU) 2023/1115 of the European Parliament and of the Council of 31 May 2023 on the making available on the Union market and the export from the Union of certain commodities and products associated with deforestation and forest degradation and repealing Regulation (EU) No 995/2010 (Text with EEA relevance) (the “EUDR”)1. The presented draft clearly confirms that, contrary to earlier statements by Commissioner for Environment, Water Resilience and Circular Economy Jessica Roswall, there will be no further postponement of the EUDR entry into force for large and medium-sized enterprises.

This means that for large and medium-sized enterprises, the provisions of the EUDR will start to apply in accordance with the current timeline as of 30 December 2025. However, a six-month transitional period (until 30 June 2026) will be introduced, during which supervisory authorities will focus on information and preventive measures instead of imposing penalties. During this time, businesses will be able to adapt their procedures and systems to the new requirements, and any shortcomings will only result in warnings and recommendations for corrective action.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

EUDR: Komisja Europejska rezygnuje z odroczenia i wprowadza uproszczenia oraz okres przejściowy [2/6]

EUDR: The European Commission abandons the postponement and introduces simplifications and a transitional period [2/6]

Wyjątek przewidziano dla mikro i małych przedsiębiorstw, które zyskają dodatkowe pół roku na wdrożenie obowiązków. W ich przypadku regulacja zacznie być stosowana w pełnym zakresie od 30 grudnia 2026 r. Taki ruch jest odpowiedzią na postulaty środowisk biznesowych, które wielokrotnie sygnalizowały niewspółmierność nowych wymogów wobec małych podmiotów oraz ryzyko paraliżu operacyjnego w sektorze MŚP.

W przypadku średnich i dużych przedsiębiorstw przepisy rozporządzenia EUDR wejdą w życie 30 grudnia 2025 r., przy czym przewidziano okres przejściowy do 30 czerwca 2026 r.. Natomiast mikro i małe przedsiębiorstwa zostaną objęte regulacją od 30 grudnia 2026 r.

Uproszczenie obowiązków w łańcuchu dostaw – nowa architektura odpowiedzialności

Najważniejszą zmianą zaproponowaną przez Komisję Europejską jest skoncentrowanie kluczowych obowiązków w zakresie składania oświadczeń o należytej staranności (ang. „due diligence statements” - DDS) wyłącznie na pierwszym podmiocie wprowadzającym produkty na rynek UE (ang. „operator”). Pozostali uczestnicy łańcucha dostaw zostaną zwolnieni z konieczności każdorazowego generowania własnych oświadczeń w systemie informatycznym EUDR. Obowiązek ten będzie realizowany tylko na etapie importu lub pierwszej sprzedaży w Unii Europejskiej, co w praktyce oznacza znaczące ograniczenie liczby interakcji z systemem IT oraz redukcję kosztów po stronie przedsiębiorców. W ocenie Komisji takie podejście zapewnia zarówno efektywność śledzenia pochodzenia towarów, jak i minimalizuje obciążenia administracyjne.

W tym celu, przewiduje się wprowadzenie w EUDR nowych kategorii podmiotowych:

- mikro i małych podmiotów pierwotnych (ang. micro and small primary operators) - obejmującą osoby fizyczne lub mikro albo małe przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy CSRD2 działające w krajach niskiego ryzyka, które samodzielnie produkują, uprawiają, pozyskują lub hodują odnośne produkty na swoich gruntach i wprowadzają je na rynek lub eksportują w ramach działalności gospodarczej; oraz

An exception is provided for micro and small enterprises, which will gain an additional six months to implement the new obligations. For these entities, the regulation will apply in full from 30 December 2026. This approach is a direct response to requests from business associations, which have repeatedly highlighted the disproportionate nature of the new requirements for small entities and the risk of operational paralysis in the SME sector.

For medium-sized and large enterprises, the provisions of the EUDR regulation will enter into force on 30 December 2025, with a transitional period lasting until 30 June 2026. In turn, micro and small enterprises will be covered by the regulation as of 30 December 2026.

Simplification of supply chain obligations – a new architecture of responsibility

The most significant change proposed by the European Commission is the concentration of key obligations regarding the submission of due diligence statements (DDS) exclusively on the first entity placing products on the EU market (the "operator"). Other participants in the supply chain will be exempt from the obligation to submit individual statements in the EUDR IT system. This obligation will only apply at the stage of import or first sale in the European Union, which in practice will significantly reduce the number of interactions with the IT system and lower costs for businesses. According to the Commission, this approach ensures both the effectiveness of tracing product origins and minimizes administrative burdens.

To this end, the EUDR proposal introduces new categories of entities:

- Micro and small primary operators – meaning natural persons or micro or small enterprises within the meaning of the CSRD2 operating in low-risk countries who themselves produce, cultivate, harvest, or rear the relevant products on their own land and place them on the market or export them in the course of their business activity; and

Źródło | Source: KPMG w Polsce

EUDR: Komisja Europejska rezygnuje z odroczenia i wprowadza uproszczenia oraz okres przejściowy [3/6]

EUDR: The European Commission abandons the postponement and introduces simplifications and a transitional period [3/6]

- podmiotów działających na dalszym etapie łańcucha dostaw (ang. downstream operator) obejmującą każdą osobę fizyczną lub prawną, która w ramach działalności gospodarczej wprowadza do obrotu lub eksportuje odnośne produkty wytworzone przy użyciu odnośnych produktów objętych deklaracją o należytej staranności lub uproszczoną deklaracją.

Mikro i małe podmioty pierwotne zobowiązane będą do złożenia jednorazowej, uproszczonej deklaracji (ang. „simplified declaration”) w systemie IT EUDR przed wprowadzeniem produktu na rynek lub przed jego eksportem. Po złożeniu uproszczonej deklaracji system informatyczny generować będzie identyfikator deklaracji (ang. „declaration identifier”), który docelowo powinien towarzyszyć wszystkim produktom wprowadzanym do obrotu lub eksportowanym przez mikro i mały podmiot pierwotny. Jeżeli wymagane dane są już dostępne, na przykład w krajowej bazie danych³, operatorzy nie będą zobowiązani składać osobnej deklaracji w systemie EUDR. W takiej sytuacji to państwo członkowskie przekazuje dane do unijnego systemu, a podmiot może rozpocząć obrót produktem dopiero po uzyskaniu identyfikatora deklaracji. To rozwiązanie eliminuje wcześniejszy obowiązek regularnego składania oświadczeń o należytej staranności.

Z kolei obowiązki podmiotów działających na dalszym etapie łańcucha dostaw zostaną zrównane z obowiązkami podmiotów handlowych (ang. traders), które – zgodnie z propozycją Komisji - mają podlegać dalszemu ograniczeniu w stosunku do aktualnego brzmienia rozporządzenia EUDR, w ten sposób, że podmioty te niebędące MŚP nadal będą miały obowiązek rejestracji w systemie informacyjnym, przed wprowadzeniem produktów na rynek lub przed ich eksportem, a niezależnie od wielkości, również do zapewnienia pełnej identyfikowalności produktów (ang. traceability). Nie będzie już jednak konieczności „zapewnienia” przez te podmioty, że dochowano należytej ostrożności na wcześniejszych etapach łańcucha dostaw oraz przedkładania własnych oświadczeń o należytej staranności.

- downstream operators – meaning any natural or legal person who, in the course of a commercial activity, places on the market or exports relevant products made using relevant products, all of which are covered by a due diligence statement or a simplified declaration.

Micro and small primary operators will be required to submit a one-off, simplified declaration in the EUDR IT system before placing a product on the market or exporting it. Upon submission of the simplified declaration, the IT system will generate a declaration identifier, which should accompany all products placed on the market or exported by the micro or small primary operator. If the required data is already available, for example in a national database³, operators will not be obliged to submit a separate declaration in the EUDR system. In such cases, the Member State will transfer the data to the EU system, and the operator may commence placing the product on the market only after obtaining the declaration identifier. This solution eliminates the previous obligation of regular submission of due diligence statements.

On the other hand, the obligations of downstream operators will be aligned with those of traders, which – according to the Commission’s proposal – will be further limited compared to the current wording of the EUDR. These entities, if not classified as SMEs, will still be required to register in the information system prior to placing products on the market or exporting them, and regardless of their size, will also be obliged to ensure full traceability of products. However, there will no longer be a requirement for these entities to “ensure” that due diligence was exercised at previous stages of the supply chain or to submit their own due diligence statements.

EUDR: Komisja Europejska rezygnuje z odroczenia i wprowadza uproszczenia oraz okres przejściowy [4/6]

EUDR: The European Commission abandons the postponement and introduces simplifications and a transitional period [4/6]

W praktyce oznacza to konieczność gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących swoich kontrahentów, a także numerów referencyjnych DDS oraz identyfikatorów deklaracji uproszczonych, a także ich przekazywania kolejnym podmiotom w łańcuchu dostaw oraz reagowanie na wszelkie nowe informacje lub uzasadnione zastrzeżenia co do ryzyka niezgodności produktów z wymogami EUDR. Utrzymany ma zostać również obowiązek przechowywania stosownych informacji przez okres 5 lat od daty wprowadzenia do obrotu, udostępnienia na rynku lub eksportu oraz przekazywania ich właściwym organom na żądanie.

Komisja podtrzymuje ambicje środowiskowe, ale reaguje na sygnały rynku

Nowe podejście Komisji jest efektem szeroko zakrojonych konsultacji z przedstawicielami biznesu, państw członkowskich oraz organizacji branżowych. W odpowiedzi na postulaty dotyczące nieproporcjonalnych obciążeń i ryzyka nieprzygotowania infrastruktury IT, Komisja zdecydowała się na szerokie uproszczenie architektury obowiązków, przy zachowaniu kluczowych celów EUDR, czyli skutecznej walki z wylesianiem i degradacją lasów. System informatyczny, który był wskazywany jako główne źródło ryzyka wdrożeniowego, został w ostatnich miesiącach zoptymalizowany i według deklaracji Komisji jest już gotowy na obsłużenie pełnego przepływu informacji.

Zmianie ulegnie również art. 34 EUDR dotyczący przeglądu funkcjonowania rozporządzenia. Nowy projekt przewiduje rezygnację z obowiązku przeprowadzania kilku odrębnych ocen skutków na rzecz jednego, kompleksowego przeglądu, który po raz pierwszy ma zostać przeprowadzony do 30 czerwca 2030 r.. Następne przeglądy mają odbywać się nie rzadziej niż co pięć lat.

In practice, this means the need to collect and transmit information regarding their business partners, as well as reference numbers of DDS and identifiers of simplified declarations, as well as passing them on to the next entities in the supply chain, and responding to any new information or substantiated concerns regarding the risk of non-compliance with EUDR requirements. The obligation to retain such information for a period of five years from the date of placing on the market, making available or exporting the product and to provide it to the competent authorities upon request will also remain in force.

The Commission maintains its environmental ambitions but responds to market signals

The Commission's new approach is the result of extensive consultations with representatives of business, Member States and industry organisations. In response to calls regarding disproportionate burdens and the risk of unprepared IT infrastructure, the Commission has opted for a substantial simplification of the regulatory framework, while maintaining the core objectives of the EUDR, namely the effective fight against deforestation and forest degradation. The IT system, which was previously identified as the main implementation risk, has been optimized in recent months and, according to the Commission's statement, is now ready to handle the full flow of information.

Article 34 of the EUDR, concerning the review of the Regulation's functioning, will also be amended. The new proposal provides for the replacement of several separate impact assessments with a single, comprehensive review, which is to be conducted for the first time by 30 June 2030. Subsequent reviews are to take place at least every five years thereafter.

EUDR: Komisja Europejska rezygnuje z odroczenia i wprowadza uproszczenia oraz okres przejściowy [5/6]

EUDR: The European Commission abandons the postponement and introduces simplifications and a transitional period [5/6]

Praktyczne konsekwencje i rekomendacje dla przedsiębiorców

Zmiana podejścia Komisji oznacza, że duże i średnie firmy nie mogą już liczyć na przesunięcie terminu wdrożenia. Konieczne jest niezwłoczne dostosowanie procedur due diligence oraz integracja systemów IT z platformą EUDR. Szczególnie istotne będzie wyznaczenie osób odpowiedzialnych za przygotowanie i składanie DDS, weryfikację łańcucha dostaw oraz przygotowanie procesów wewnętrznej komunikacji z partnerami handlowymi. Pewną formą „rekompensaty” za brak odroczenia stosowania przepisów w odniesieniu do dużych i średnich przedsiębiorców ma być okres przejściowy, który umożliwi przedsiębiorstwom praktyczne wdrożenie się do nowych obowiązków bez ryzyka nałożenia kar w początkowym etapie stosowania przepisów.

Mikro i małe przedsiębiorstwa zyskują dodatkowe sześć miesięcy na dostosowanie się do wymogów, jednak biorąc pod uwagę skomplikowaną specyfikę obrotu międzynarodowego oraz ryzyka regulacyjne, rekomendujemy możliwie szybkie rozpoczęcie przygotowań do wdrożenia uproszczonych procedur deklaracyjnych.

Niezależnie od wprowadzonych uproszczeń kluczowe pozostaje monitorowanie dalszego procesu legislacyjnego. Projekt trafi teraz do Parlamentu Europejskiego i Rady, a Komisja apeluje o szybkie zakończenie prac, aby umożliwić płynne wejście regulacji w życie z końcem roku.

Równolegle w Polsce prowadzone są prace nad krajową ustawą wdrażającą EUDR, która będzie określać zasady stosowania i egzekwowania nowych przepisów na poziomie krajowym (nr projektu w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UC101).

Practical implications and recommendations for businesses

The change in the Commission's approach means that large and medium-sized companies can no longer count on a further postponement of the implementation deadline. It is essential to promptly adapt due diligence procedures and integrate IT systems with the EUDR platform. In particular, it will be important to appoint persons responsible for preparing and submitting DDS, verifying the supply chain, and setting up internal communication processes with business partners. As a form of “compensation” for the lack of postponement for large and medium-sized businesses, the transitional period is intended to enable companies to implement the new obligations in practice without the risk of penalties in the initial phase of application.

Micro and small enterprises gain an additional six months to adapt to the requirements; however, given the complexity of international trade and regulatory risks, we recommend commencing preparations for implementing simplified declaration procedures as soon as possible.

Regardless of the simplifications introduced, it remains crucial to monitor the further legislative process. The proposal will now be considered by the European Parliament and the Council, and the Commission is calling for the swift completion of work to enable the regulation to enter into force smoothly by the end of the year.

In parallel, work is underway in Poland on a national act implementing the EUDR, which will set out the rules for application and enforcement of the new provisions at the national level (register number in the List of Legislative and Programme Works of the Council of Ministers: UC101).

EUDR: Komisja Europejska rezygnuje z odroczenia i wprowadza uproszczenia oraz okres przejściowy [6/6]

EUDR: The European Commission abandons the postponement and introduces simplifications and a transitional period [6/6]

Podsumowanie

Decyzja Komisji Europejskiej o rezygnacji z dalszego odroczenia stosowania rozporządzenia EUDR na rzecz okresu przejściowego dla dużych i średnich przedsiębiorców i uproszczenia obowiązków to odpowiedź na realne wyzwania rynku oraz sygnał, że Unia Europejska nie rezygnuje z ambitnej agendy klimatycznej. Nowa architektura regulacji EUDR, skoncentrowana na pierwszym podmiocie wprowadzającym odnośnie produkty do obrotu i znacząco mniej uciążliwa dla pozostałych uczestników rynku, to szansa na efektywniejsze, a zarazem bardziej proporcjonalne wdrożenie kluczowych przepisów dla ochrony światowych lasów.

Zakres wsparcia dla Klienta

Zespół KPMG Law wspiera przedsiębiorców na każdym etapie wdrożenia nowych obowiązków wynikających z Rozporządzenia EUDR. Oferujemy m.in.:

- Przegląd oraz wyjaśnienie aktualnych wymagań regulacyjnych w kontekście Państwa działalności.
- Wsparcie w przygotowaniu i aktualizacji procedur związanych z przygotowaniem oświadczeń DDS.
- Pomoc w rozpoznaniu produktów oraz procesów objętych zakresem nowych regulacji.

Dodatkowo monitorujemy bieżące zmiany legislacyjne oraz praktykę organów nadzorczych, dzięki czemu możemy na bieżąco rekomendować optymalne rozwiązania dostosowane do profilu firmy.

Summary

The European Commission's decision to abandon any further postponement of the EUDR in favour of a transitional period for large and medium-sized businesses, as well as the simplification of obligations, is a response to real market challenges and a signal that the European Union remains committed to its ambitious climate agenda. The new architecture of the EUDR, focused on the first entity placing the relevant products on the market and significantly less burdensome for other market participants, represents an opportunity for a more effective and proportionate implementation of key rules for the protection of the world's forests.

Scope of support for Clients

The KPMG Law team supports businesses at every stage of implementing new obligations arising from the EUDR. Our services include, among others:

- Review and clarification of current regulatory requirements in the context of your business activities.
- Support in preparing and updating procedures related to the preparation of DDS.
- Assistance in identifying products and processes falling within the scope of the new regulations.

In addition, we monitor ongoing legislative changes and the practice of supervisory authorities, which enables us to recommend optimal solutions tailored to the company's profile on an ongoing basis.

„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2025/2026 rok [1/5]

„SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2025/2026 [1/5]

Z przyjemnością informujemy o publikacji nowego harmonogramu naboru wniosków w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG). Ogłoszone i planowane nabory oferują szerokie spektrum możliwości wsparcia finansowego na projekty badawczo rozwojowe (SMART) oraz technologie krytyczne (STEP). Zapraszamy Państwa do skorzystania z kompleksowego wsparcia ekspertów KPMG w zakresie analizy kryteriów konkursowych, przygotowania dokumentacji aplikacyjnej oraz skutecznego zarządzania procesem aplikacyjnym.

W obliczu narastających wyzwań związanych z utrzymaniem konkurencyjności gospodarek Unii Europejskiej w obszarze technologii innowacyjnych oraz krytycznych wdrożono szereg programów dedykowanych wsparciu przedsiębiorstw. Ich głównym celem jest stymulowanie rozwoju nowatorskich rozwiązań oraz intensyfikacja inwestycji w kluczowych sektorach, co umożliwi przedsiębiorstwom skuteczne odpowiadanie na globalne trendy technologiczne oraz budowanie trwałej przewagi konkurencyjnej.

Ścieżka SMART

Nabory w ramach ścieżki SMART skoncentrowane są na wsparciu przedsiębiorstw w ramach realizacji kompleksowych procesów badawczo-rozwojowych. Za organizację i obsługę naborów odpowiadają Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP) oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBR). W zależności od instytucji prowadzącej nabór, wnioskodawcami mogą być mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa, a także duże przedsiębiorstwa działające w ramach konsorcjów.

Koszty kwalifikowane obejmują m.in. takie pozycje jak personel projektu, podwykonawstwo, amortyzację (aparatura i sprzęt), amortyzacja (budynki), nieruchomości, wartości niematerialne i prawne, dostawy (inne niż środki trwałe), usługi zewnętrzne (koszty operacyjne) oraz koszty pośrednie (rozliczane ryczałtowo).

Zakres projektów kwalifikujących się do wsparcia obejmuje szerokie spektrum działań, w tym: realizację prac badawczo-rozwojowych (B+R), wdrożenie innowacji, rozwój infrastruktury B+R, internacjonalizację, rozwój kompetencji pracowników i osób zarządzających przedsiębiorstwem, a także cyfryzację i zazielenianie przedsiębiorstw.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



© 2025 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracowników branży motoryzacyjnej, prowadzącą działalność na terytorium RP.
© 2025 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.

We are pleased to announce the publication of the new call schedule under the European Funds for a Modern Economy (FENG) Programme. The announced and upcoming calls offer a wide range of funding opportunities for research and development projects (SMART) as well as critical technologies (STEP). We invite you to take advantage of comprehensive support from KPMG experts in analysing call criteria, preparing application documentation, and effectively managing the application process.

In the face of mounting challenges to maintaining the competitiveness of the European Union's economies in the field of innovative and critical technologies, a range of programmes has been introduced to support businesses. Their primary objective is to stimulate the development of groundbreaking solutions and to accelerate investment across key sectors, enabling companies to respond effectively to global technological trends and to build a sustainable competitive advantage.

SMART Path

Calls under the SMART Pathway are focused on supporting enterprises in the implementation of comprehensive research and development processes. The Polish Agency for Enterprise Development (PARP) and the National Centre for Research and Development (NCBR) are responsible for organising and administering these calls. Depending on the institution managing a given call, applicants may include micro, small and medium-sized enterprises, as well as large companies participating within consortia.

Eligible costs include, among others: project personnel, subcontracting, depreciation (equipment and machinery), depreciation (buildings), real estate, intangible assets, supplies (other than fixed assets), external services (operational costs), and indirect costs (settled on a lump-sum basis).

The scope of projects eligible for support covers a wide range of activities, including: conducting research and development (R&D) work, implementing innovations, developing R&D infrastructure, internationalisation, enhancing the skills of employees and management staff, as well as the digitalisation and greening of enterprises.

„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2025/2026 rok [2/5]

„SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2025/2026 [2/5]

W 2026 roku zaplanowano ogłoszenie 4 naborów wniosków tj.:

1. **Luty - marzec 2026 r.** – nabór dla pojedynczych MŚP, realizowany przez PARP;
2. **Marzec - maj 2026 r.** – nabór dla konsorcjów przedsiębiorstw, w tym z udziałem dużych przedsiębiorstw, organizacji badawczych lub NGO, realizowany przez NCBR;
3. **III - IV kwartał 2026 r.** - nabór dla konsorcjów przedsiębiorstw, w tym z udziałem dużych przedsiębiorstw, organizacji badawczych lub NGO realizowany przez NCBR;
4. **IV kwartał 2026 r.** - nabór dla pojedynczych MŚP realizowany przez PARP.

Każdy z naborów stanowi istotną szansę na pozyskanie dofinansowania zarówno dla samodzielnych przedsiębiorstw z sektora MŚP, jak i dla konsorcjów z udziałem dużych przedsiębiorstw, umożliwiając realizację ambitnych projektów badawczo-rozwojowych oraz wdrożeniowych.

STEP

Nabory w ramach inicjatywy STEP skoncentrowane są na wzmocnieniu suwerenności technologicznej, konkurencyjności oraz odporności Unii Europejskiej na globalne kryzysy. Komisja Europejska zidentyfikowała 3 główne sektory technologii krytycznych wymagających priorytetowego wsparcia:

1. **Technologie cyfrowe;**
2. **Czyste i zasobooszczędne technologie**, w tym technologie neutralne emisyjnie;
3. **Biotechnologii**, w tym produktów leczniczych.

Za organizację i obsługę naborów odpowiadają Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP) oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBR). W zależności od instytucji prowadzącej nabór, wnioskodawcami mogą być przedsiębiorstwa, a także przedsiębiorstwa działające w ramach konsorcjów.

In 2026, four calls for proposals are planned to be launched:

1. **February – March 2026** – call for individual SMEs, administered by PARP;
2. **March – May 2026** – call for enterprise consortia, including large enterprises, research organisations or NGOs, administered by NCBR;
3. **Q3 – Q4 2026** – call for enterprise consortia, including large enterprises, research organisations or NGOs, administered by NCBR;
4. **Q4 2026** – call for individual SMEs, administered by PARP.

Each call represents a significant opportunity to obtain funding both for standalone SMEs and for consortia involving large enterprises, enabling the implementation of ambitious R&D and deployment-oriented projects.

STEP

Calls under the STEP initiative are focused on strengthening the European Union's technological sovereignty, competitiveness and resilience to global crises. The European Commission has identified three key critical-technology sectors requiring priority support:

1. **Digital technologies;**
2. **Clean and resource-efficient technologies**, including climate-neutral technologies;
3. **Biotechnologies**, including medicinal products.

The Polish Agency for Enterprise Development (PARP) and the National Centre for Research and Development (NCBR) are responsible for organising and administering the calls. Depending on the institution managing a given call, applicants may include individual enterprises as well as companies applying within consortia.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2025/2026 rok [3/5]

„SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2025/2026 [3/5]

Nabory dzielą się na dwie główne ścieżki:

1. **Ścieżka innowacyjność** – dla projektów B+R wprowadzających na rynek UE innowacyjne, przełomowe rozwiązania o wysokim potencjale gospodarczym.
2. **Ścieżka strategiczna niezależność** – dla projektów B+R, które przyczyniają się do ograniczenia lub eliminacji strategicznych zależności Unii Europejskiej.

Koszty kwalifikowane obejmują takie pozycje jak personel projektu, podwykonawstwo, amortyzację (aparatura i sprzęt), amortyzację (budynki), nieruchomości, wartości niematerialne i prawne, dostawy (inne niż środki trwałe), usługi zewnętrzne (koszty operacyjne) oraz koszty pośrednie (rozliczane ryczałtowo).

W 2026 r. przewidziano aż 12 naborów wniosków, po cztery dla każdego z trzech kluczowych sektorów technologii krytycznych:

1. Sektor Digital i Deeptech

Planowane konkursy odbędą się w okresie od 21 maja do 16 lipca 2026 r. oraz od czerwca do lipca/sierpnia 2026 r. W ramach tego sektora można ubiegać się o dofinansowanie projektów dotyczących m.in.:

- a) Zaawansowanych półprzewodników;
- b) Sztucznej inteligencji;
- c) Technologii kwantowych;
- d) Zaawansowanej detekcji;
- e) Zaawansowanej łączności, nawigacji i technologii cyfrowych;
- f) Robotyki i systemów autonomicznych;
- g) Projektów łączących różne obszary STEP (np. Cleantech lub Biotech).

The calls are divided into two main pathways:

1. **Innovation Pathway** – for R&D projects introducing innovative, breakthrough solutions with high economic potential to the EU market.
2. **Strategic Independence Pathway** – for R&D projects that contribute to reducing or eliminating the European Union’s strategic dependencies.

Eligible costs include items such as project personnel, subcontracting, depreciation (equipment and machinery), depreciation (buildings), real estate, intangible assets, supplies (other than fixed assets), external services (operational costs), and indirect costs (settled on a lump-sum basis). In 2026, as many as twelve calls for proposals are planned, four for each of the three key critical technology sectors:

1. Digital and Deeptech Sector

Planned calls will take place from **21 May to 16 July 2026** and from **June to July/August 2026**. Within this sector, funding can be sought for projects including, but not limited to:

- a) Advanced semiconductors;
- b) Artificial intelligence;
- c) Quantum technologies;
- d) Advanced detection;
- e) Advanced connectivity, navigation, and digital technologies;
- f) Robotics and autonomous systems;
- g) Projects combining multiple STEP areas (e.g., Cleantech or Biotech).

„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2025/2026 rok [4/5]

„SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2025/2026 [4/5]

2. Sektor Cleantech

Planowane konkursy odbędą się w okresie od 16 czerwca do 11 sierpnia 2026 r. oraz od lipca do września 2026 r. Dofinansowanie można uzyskać na projekty obejmujące:

- a) Technologie słoneczne;
- b) Lądową i morską energetykę wiatrową;
- c) Baterie i magazynowanie energii;
- d) Pompy ciepła i energię geotermalną;
- e) Technologie wodorowe;
- f) Zrównoważony biogaz i biometan;
- g) Technologie CCS (Carbon Capture and Storage);
- h) Rozwój sieci elektroenergetycznych;
- i) Energię pochodzącą z rozszczepienia jądrowego;
- j) Zrównoważone paliwa alternatywne;
- k) Energię wodną;
- l) Inne odnawialne źródła energii;
- m) Efektywności energetyczną systemów energetycznych;
- n) Paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego;
- o) Rozwiązania biotechnologiczne w dziedzinie klimatu i energii;
- p) Technologie przemysłowe na rzecz dekarbonizacji;
- q) Transport i wykorzystanie CO₂;
- r) Napęd wiatrowy i elektryczny w transporcie;
- s) Zaawansowane materiały, technologie produkcji i recyklingu;
- t) Uzdatnianie i odsalanie wody;
- u) Gospodarkę o obiegu zamkniętym.

2. Cleantech Sector

Planned calls will take place from **16 June to 11 August 2026** and from **July to September 2026**. Funding can be sought for projects including:

- a) Solar technologies;
- b) Onshore and offshore wind energy;
- c) Batteries and energy storage;
- d) Heat pumps and geothermal energy;
- e) Hydrogen technologies;
- f) Sustainable biogas and biomethane;
- g) CCS technologies (Carbon Capture and Storage);
- h) Development of power grids;
- i) Energy from nuclear fission;
- j) Sustainable alternative fuels;
- k) Hydropower;
- l) Other renewable energy sources;
- m) Energy efficiency of energy systems;
- n) Non-biological renewable fuels;
- o) Biotechnological solutions in climate and energy;
- p) Industrial technologies for decarbonisation;
- q) CO₂ transport and utilisation;
- r) Wind and electric propulsion in transport;
- s) Advanced materials, production, and recycling technologies;
- t) Water treatment and desalination;
- u) Circular economy solutions.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2025/2026 rok [5/5]

“SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2025/2026 [5/5]

3. Sektor Biotech

Planowane konkursy odbędą się w okresie od **14-23 kwietnia do 17-26 czerwca 2026 r.** Wsparcie obejmuje projekty z zakresu:

- a) DNA/RNA;
- b) Białek i innych cząstek;
- c) Kultur komórkowych i tkankowych oraz inżynierii tkankowej i komórkowej;
- d) Techniki procesów biotechnologicznych;
- e) Genów i wektorów RNA;
- f) Bioinformatyki;
- g) Nanobiotechnologii.

Jak możemy pomóc?

Doradcy KPMG z grupy Innowacji, Ulg i Dotacji posiadają doświadczenie w doradztwie przy skutecznym pozyskiwaniu wsparcia finansowego dla projektów w postaci dofinansowania, ulg i dotacji. Chętnie przedstawimy Państwu dalsze informacje odnośnie warunków pozyskania wsparcia, jak również:

- ocenimy Państwa działalność, w szczególności pod kątem możliwości pozyskania dofinansowania ze środków publicznych, w tym wyboru odpowiednich źródeł dofinansowania;
- doradzimy jak organizacyjnie i prawnie ukształtować działalność celem optymalizacji pozyskania dotacji;
- przygotujemy wniosek o finansowe wsparcie projektu;
- będziemy monitorować wniosek w trakcie procedury oceny;
- będziemy świadczyć pomoc w zakresie prawidłowego rozliczania i dokumentowania poniesionych kosztów, celem uzyskania ich refundacji, a także wprowadzenia odpowiednich zasad ich ewidencji księgowej i podatkowej.

3. Biotech Sector

Planned calls will take place from **14–23 April to 17–26 June 2026**. Support covers projects in the following areas:

- a) DNA/RNA;
- b) Proteins and other biomolecules;
- c) Cell and tissue cultures, as well as tissue and cellular engineering;
- d) Bioprocessing techniques;
- e) Genes and RNA vectors;
- f) Bioinformatics;
- g) Nanobiotechnology.

How We Can Help

KPMG advisors from the Innovation, Tax Incentives and Grants Group have extensive experience in providing guidance on successfully obtaining financial support for projects in the form of grants, incentives, and subsidies. We are pleased to provide further information regarding eligibility and funding conditions, and we can also:

- Assess your business, particularly with regard to the potential for obtaining public funding, including the selection of appropriate funding sources;
- Advise on organisational and legal structuring to optimise grant acquisition;
- Prepare the application for financial project support;
- Monitor the application throughout the evaluation process;
- Provide assistance in correctly accounting for and documenting incurred costs to obtain reimbursement, as well as in establishing proper accounting and tax treatment procedures.



Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [1/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [1/11]

Branża motoryzacyjna stoi w obliczu transformacji napędzanej rozwojem elektromobilności. Pojazdy elektryczne różnią się od swoich spalinowych odpowiedników nie tylko rodzajem napędu, lecz także architekturą technologiczną oraz zastosowanymi komponentami. Zmiana ta wymaga dostosowania całych łańcuchów dostaw oraz projektowania części i systemów dostosowanych do nowych warunków eksploatacyjnych i ergonomii pojazdów elektrycznych. Dla wielu polskich producentów części i komponentów samochodowych oznacza to konieczność modyfikacji portfela produktów oraz przebudowy dotychczasowego modelu biznesowego.

W 2025 roku w Polsce, podobnie jak na innych rynkach Europy Środkowo-Wschodniej, nastąpiło wyraźne ożywienie na rynku pojazdów elektrycznych, co wskazuje na przyspieszenie procesu elektryfikacji polskiej floty. W ciągu pierwszych trzech kwartałów 2025 roku w Polsce zarejestrowano **26 tysięcy osobowych samochodów elektrycznych**, co oznacza **ponad dwukrotny wzrost (+107,5%)** w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Łączna liczba rejestracji pojazdów elektrycznych i hybrydowych wzrosła o 19,1% rok do roku, osiągając 58,6% udziału we wszystkich nowych rejestracjach samochodów osobowych od początku roku. Jednocześnie rejestracje pojazdów z silnikami spalinowymi kontynuują trend spadkowy, potwierdzając trwałą zmianę struktury popytu na polskim rynku [1].

Europejski rynek pojazdów elektrycznych, ściśle powiązany z polską branżą motoryzacyjną poprzez eksport, również notuje istotne wzrosty. W pierwszych trzech kwartałach 2025 roku samochody osobowe w pełni elektryczne osiągnęły 16,1% udziału w nowych rejestracjach. Łącznie pojazdy zelektryfikowane (elektryczne i hybrydowe) odpowiadały za 59,8% rejestracji, co oznacza wzrost o 19,4% w ujęciu rocznym. Jednocześnie udział w nich samochodów z silnikami spalinowymi (benzynowymi i diesla) bez układów hybrydowych spadł do 37%, wobec 46,8% w analogicznym okresie 2024 roku, co stanowi aż 20,9% spadku rok do roku [2].

The automotive industry is undergoing a profound transformation driven by the rapid advancement of electromobility. Electric vehicles differ from their combustion-engine counterparts not only in terms of powertrain type but also in their technological architecture and the components used. This shift requires comprehensive adaptation across entire supply chains, as well as the design of parts and systems tailored to the new operational conditions and ergonomics of electric vehicles. For many Polish manufacturers of automotive parts and components, this transition entails the need to adjust their product portfolios and fundamentally reshape their existing business models.

In 2025, Poland — much like other markets in Central and Eastern Europe — experienced a marked revival in the electric vehicle market, signaling an acceleration in the electrification of the country's vehicle fleet. During the first three quarters of 2025, **26,000 electric passenger cars were registered in Poland**, representing a **more than twofold increase (+107.5%)** compared with the same period of the previous year. The total number of electric and hybrid vehicle registrations rose by 19.1% year-on-year, accounting for 58.6% of all new passenger car registrations since the beginning of the year. Meanwhile, registrations of internal combustion engine vehicles continued their downward trend, confirming a lasting shift in demand structure on the Polish automotive market [1].

The European electric vehicle market, closely linked to Poland's automotive industry through export channels, has also recorded significant growth. In the first three quarters of 2025, fully electric passenger cars accounted for 16.1% of new registrations. In total, electric, hybrid and plug-in hybrid vehicles represented 59.8% of all registrations — a year-on-year increase of 19.4%. At the same time, **the share of internal combustion engine vehicles (both petrol and diesel) without hybrid systems declined to 37%, down from 46.8% during the same period in 2024**, representing a substantial 20.9% year-on-year decrease [2].

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [2/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [2/11]

W 2024 roku 25% wszystkich pojazdów elektrycznych na świecie zostało sprzedanych w Europie [3]. Prognozy wskazują, że udział rynkowy w pełni elektrycznych pojazdów lekkich osiągnie 40% przed 2030 rokiem, a następnie 55% do 2035 roku [4].

Kryzys na rynku dostawców części i komponentów

Polska zajmuje obecnie **siódme miejsce wśród największych eksporterów części motoryzacyjnych na świecie**. W 2024 roku wartość krajowego rynku części motoryzacyjnych wyniosła **17,5 mld EUR**. W Polsce rocznie wytwarza się m.in. 47 milionów opon, 364 tysiące hamulców oraz elementów układów hamulcowych, a także 7 milionów akumulatorów kwasowo-ołowiowych do uruchamiania silników spalinowych – komponentów, które w pojazdach elektrycznych wymagają innej konstrukcji lub nie są w ogóle stosowane [5]. Bilans handlowy w segmencie części motoryzacyjnych w 2024 roku wyniósł 10,2 mld EUR na plusie, co oznacza **pogorszenie o 8,2 mld EUR w porównaniu z rokiem 2023** [6].

Mimo utrzymującej się kluczowej roli w polskim przemyśle motoryzacyjnym, sektor części i komponentów stoi obecnie przed szeregiem wyzwań. Znaczne uzależnienie od eksportu sprawia, że branża jest szczególnie podatna na globalne wahania, w tym na istotny spadek eksportu do Chin. Wśród najważniejszych grup produkcji motoryzacyjnej w 2024 roku w porównaniu do 2023 najbardziej – aż o 46% r/r – zmniejszył się eksport akumulatorów litowo-jonowych. **Wyraźnie zmalała także sprzedaż katalizatorów, silników wysokoprężnych oraz siedzeń samochodowych** [7]. W dwóch pierwszych kwartałach 2025 roku największe spadki eksportu odnotowują wciąż akumulatory litowo-jonowe (-12% r/r), jednak niewiele mniejszy **spadek występuje w kategorii układów napędowych i ich części (-10,0% r/r) oraz układów wydechowych i ich części (-8,9% r/r)** [8].

In 2024, Europe accounted for 25% of all electric vehicle sales worldwide [3]. Forecasts indicate that the market share of fully electric light-duty vehicles will reach 40% before 2030, and further increase to 55% by 2035 [4].

Crisis in the Automotive Parts and Components Supply Market

Poland currently ranks **seventh among the world's largest exporters of automotive parts**. In 2024, the value of the domestic automotive parts market reached **EUR 17.5 billion**. Each year, Poland produces approximately 47 million tires, 364 thousand brakes and braking system components, as well as 7 million lead-acid starter batteries for internal combustion engines — components that require different designs or are not used at all in electric vehicles [5]. The trade balance in the automotive parts segment in 2024 showed a surplus of EUR 10.2 billion, **representing a deterioration of EUR 8.2 billion compared with 2023** [6].

Despite maintaining its key role within Poland's automotive industry, the parts and components sector is currently facing a range of challenges. Its heavy reliance on exports makes the industry particularly vulnerable to global fluctuations, including a significant decline in exports to China. Among the major automotive product categories, the export of lithium-ion batteries saw the steepest year-on-year decrease in 2024 — down by as much as 46% compared with 2023. **Sales of catalytic converters, diesel engines, and car seats also declined markedly** [7]. In the first two quarters of 2025, exports of lithium-ion batteries continued to record the sharpest drop (-12% year-on-year), **followed closely by powertrain systems and components (-10.0% y/y) and exhaust systems and components (-8.9% y/y)** [8].

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [3/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [3/11]

W kontekście dynamicznego rozwoju elektromobilności producenci samochodów zmuszeni są inwestować w nowe technologie, co często prowadzi do poszukiwania oszczędności kosztem dostawców komponentów i części. Z raportu SDCM wynika, że **w pierwszym półroczu 2025 roku aż 32% producentów części motoryzacyjnych zanotowało spadek obrotów, a 7% wskazało na stagnację** [9]. Choć jest to niewielkie odbicie po spadkowym roku 2024, sytuacja wciąż nie jest optymistyczna, a przedsiębiorcy planują dalsze działania oszczędnościowe. Ponad trzy czwarte pracowników polskiego sektora motoryzacyjnego zatrudnionych jest w segmencie produkcji części i akcesoriów, co dodatkowo podkreśla znaczenie stabilności tego segmentu dla całej branży [7]. Tymczasem drugim najczęściej planowanym przez producentów części w ramach poszukiwania oszczędności działaniem **jest redukcja zatrudnienia, na którą wskazało aż 42% firm** [9]. Jest to wyraźny sygnał, że coraz więcej firm planuje zwolnienia – w przeprowadzonym rok wcześniej przez Exact x Forestall badaniu planowało je o 10 p.p. mniej producentów, co z kolei było odsetkiem ośmiokrotnie wyższym niż w poprzedzającym, 2023 roku [10]. W rezultacie część zakładów produkcyjnych zmuszona jest do zamknięcia – niedawne przykłady to fabryka łożysk Toho Poland w Radomiu czy fabryka silników FCA Powertrain w Bielsku-Białej.

Z badania SDCM wynika, że częściej niż zwolnienia pracowników, producenci części **planują działania mające na celu poprawę rentowności poprzez rozbudowę kanałów dystrybucji – taką odpowiedź wskazało 61% badanych firm** [9]. Jest to pozytywny sygnał, świadczący o tym, że wiele przedsiębiorstw nie ogranicza się wyłącznie do cięć kosztów, lecz aktywnie poszukuje sposobów na zwiększenie przychodów. Jednak sama ekspansja kanałów sprzedaży może okazać się niewystarczająca w obliczu nieodwracalnego spadku popytu na części do pojazdów spalinyowych, który wymusza bardziej kompleksową przebudowę strategii. W 2024 roku udział części związanych z pojazdami spalinyowymi w całkowitym eksporcie części samochodowych z Polski wyniósł 37%, podczas gdy **jedynie 26% całkowitego eksportu motoryzacyjnego było związane wyłącznie z technologią pojazdów z silnikiem tradycyjnym** [7]. Wskazuje to na wyraźne opóźnienie sektora części i komponentów względem innych segmentów przemysłu motoryzacyjnego.

In the context of the rapid development of electromobility, car manufacturers are being forced to invest heavily in new technologies, which often leads them to seek cost reductions at the expense of component and parts suppliers. According to a report by SDCM, **in the first half of 2025 as many as 32% of automotive parts manufacturers reported a decline in revenues, while 7% indicated stagnation** [9]. Although this represents a slight rebound after a downturn in 2024, the overall outlook remains far from optimistic, with companies continuing to implement cost-cutting measures. More than three-quarters of employees in Poland's automotive industry work in the parts and accessories manufacturing segment, which further underscores the importance of this sector's stability for the entire industry [7]. Meanwhile, the second most common cost-saving measure planned by parts manufacturers is **workforce reduction — a step indicated by as many as 42% of companies** [9]. This is a clear signal that an increasing number of firms are planning layoffs: in a survey conducted a year earlier by Exact x Forestall, 10 percentage points fewer manufacturers had such plans, which itself was an eightfold increase compared with 2023 [10]. As a result, some production facilities have been forced to shut down — recent examples include the Toho Poland bearing plant in Radom and the FCA Powertrain engine factory in Bielsko.

According to the SDCM survey, rather than focusing primarily on workforce reductions, parts manufacturers more frequently **plan initiatives aimed at improving profitability through the expansion of distribution channels — an approach indicated by 61% of respondents** [9]. This is a positive signal, suggesting that many companies are not limiting themselves solely to cost-cutting measures but are actively seeking ways to increase revenues. However, expanding sales channels alone may prove insufficient in the face of an irreversible decline in demand for components used in combustion-engine vehicles. In 2024, parts related to combustion-engine vehicles accounted for 37% of Poland's total automotive parts exports, while **only 26% of the country's overall automotive exports were associated exclusively with traditional engine technologies** [7]. This indicates a noticeable lag in the parts and components segment compared with other areas of the automotive industry.

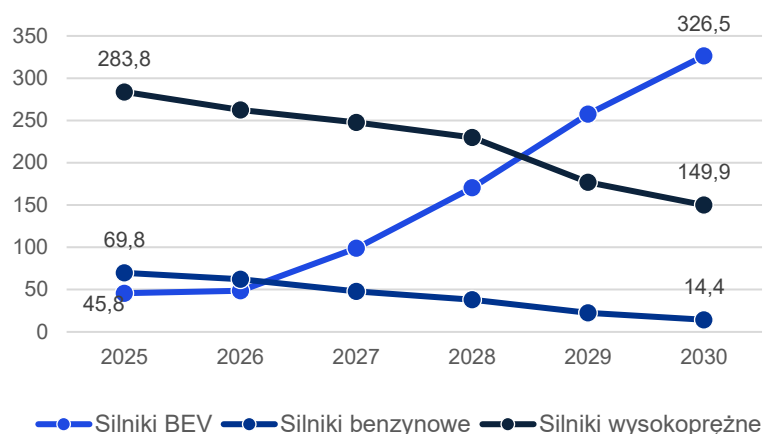
Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [4/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [4/11]

Wpływ elektromobilności na strukturę produkcji części motoryzacyjnych

Rozwój elektromobilności wymusza istotne zmiany w strategii biznesowej producentów części samochodowych. Pojazdy elektryczne charakteryzują się prostszą konstrukcją w porównaniu do współczesnych jednostek spalinowych – sam silnik elektryczny zawiera mniej komponentów, w tym zazwyczaj nie występują w nim żadne elementy ruchome. Ponadto pojazdy elektryczne nie wymagają wielu tradycyjnych komponentów mechanicznych powiązanych z silnikiem spalinowym. W efekcie **liczba części w pojazdach elektrycznych jest o ponad 150 mniejsza – a zatem jest ich o około 70% mniej niż w pojazdach spalinowych** [11]. Poza elementami silnika tłokowego w samochodach elektrycznych nie znajdują zastosowania między innymi układy wydechowe, sprzęgła, turbosprężarki, rozruszniki czy filtry paliwa.

Prognoza wielkości rynków silników samochodowych w Polsce (tys. sprzedanych sztuk)

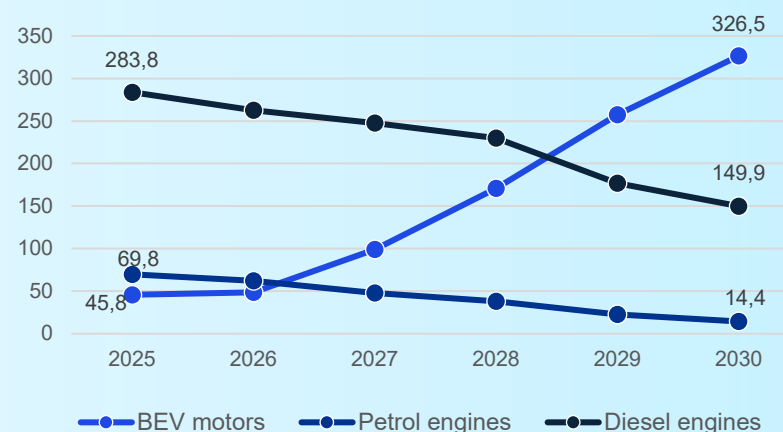


Źródło | Source: Global Data.

The Impact of Electromobility on the Structure of Automotive Parts Production

The development of electromobility is driving significant changes in the business strategies of automotive parts manufacturers. Compared with modern internal combustion engines, electric vehicles feature a simpler design — the electric motor itself consists of fewer components and typically contains no moving parts. Moreover, electric vehicles do not require many of the traditional mechanical components associated with combustion engines. As a result, **the total number of parts in electric vehicles is more than 150 fewer — roughly 70% less — than in combustion-engine vehicles** [11]. In addition to the absence of piston engine components, electric cars also do not use exhaust systems, clutches, turbochargers, starters, or air and fuel filters.

Forecasted Size of the Market for Automotive Engines and BEV Electric Motors in Poland (thousand units sold)



Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [5/11]

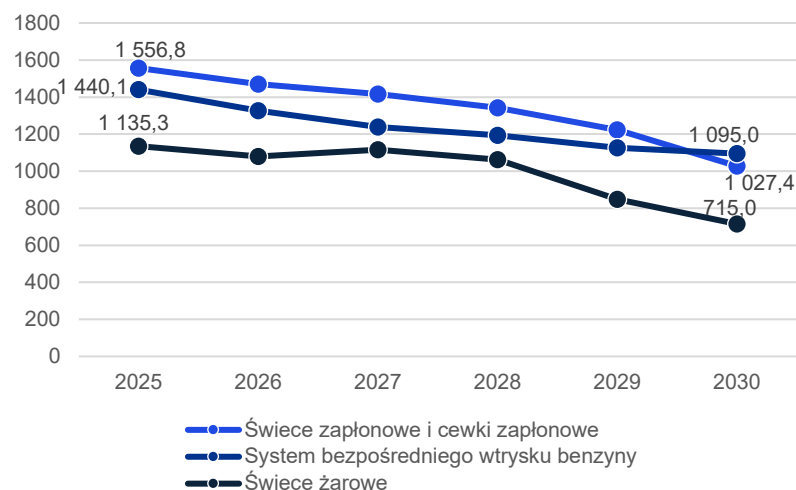
Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [5/11]

Wpływ elektromobilności na strukturę produkcji części motoryzacyjnych – c.d.

CAGR 2025-2030:

- Silniki BEV: +48,1%
- Silniki benzynowe: -27,1%
- Silniki wysokoprężne: -12,0%
- Świece zapłonowe i cewki zapłonowe: -8%
- System bezpośredniego wtrysku benzyny: -5,3%
- Świece żarowe: -8,8%

Prognoza wielkości największych w Polsce rynków komponentów bezpośrednio związanych z technologią silnika benzynowego lub diesla (tys. sprzedanych sztuk)



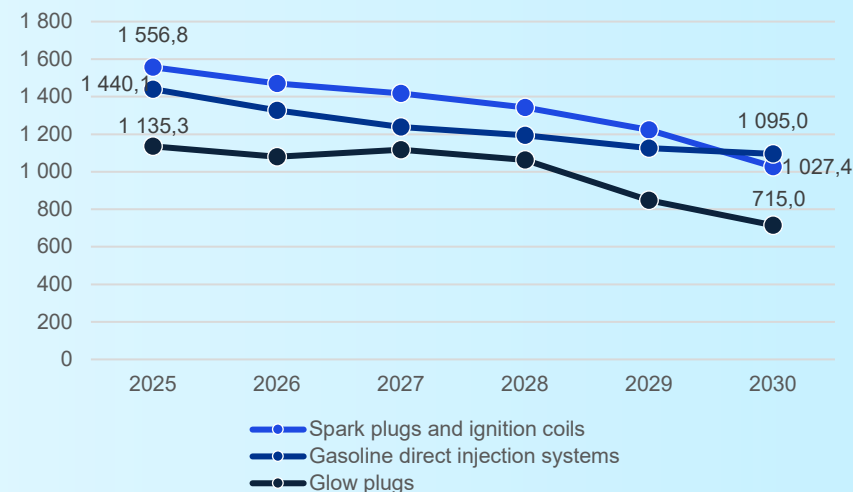
Źródło | Source: Global Data.

The Impact of Electromobility on the Structure of Automotive Parts Production (cont.)

CAGR 2025-2030:

- BEV motors: +48,1%
- Petrol engines: -27,1%
- Diesel engines: -12,0%
- Spark plugs and ignition coils: -8%
- Gasoline direct injection systems: -5,3%
- Glow plugs: -8,8%

Forecast of Poland's Largest Markets for Components Linked to Petrol and Diesel Engine Technologies (thousand units sold)



Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [6/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [6/11]

Zmiany związane z przejściem na napęd elektryczny nie ograniczają się wyłącznie do wyeliminowania niektórych elementów w pojazdach elektrycznych. Obejmują również dostosowanie wielu z nich, które nadal występują w obu typach napędów, lecz muszą spełniać **odmienne wymagania techniczne wynikające ze specyfiki konstrukcji i eksploatacji pojazdów elektrycznych**.

Przykładem może być **skrzynia biegów** – w autach elektrycznych pełni zupełnie inną funkcję niż w pojazdach spalinowych, a w niektórych modelach została całkowicie wyeliminowana. Istotne różnice dotyczą także układów hamulcowych. W celu wytworzenia podciśnienia wspomagającego hamowanie montuje się **elektryczne pompy podciśnieniowe**, które zastępują elementy typowe dla silników spalinowych – takie jak kolektor dolotowy czy pompa napędzana mechanicznie.

Istotnym elementem układów hamulcowych w pojazdach elektrycznych jest także **system rekuperacji energii**. Jego obecność wymusiła rozbudowę systemów sterowania oraz zmianę nawyków kierowców – ci znacznie rzadziej i łagodniej korzystają z hamulców, polegając na naturalnym procesie wytracania prędkości. W efekcie zużycie elementów ciernych, takich jak **klocki i tarcze hamulcowe**, spada, co w dłuższej perspektywie ograniczy popyt na te komponenty. Jednocześnie jednak rzadsze użytkowanie układu hamulcowego może prowadzić do jego niesprawności, co wymaga dostosowania materiałów i konstrukcji do nowych warunków eksploatacyjnych już na etapie projektowania.

Podczas gdy część nowych rozwiązań konstrukcyjnych wynika z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, inne koncentrują się na poprawie jego ergonomii i komfortu użytkowania. Jednym z kluczowych kierunków rozwoju jest **dążenie do maksymalnego wyciszenia pracy samochodu elektrycznego**. W tym celu przeprojektowywane są nawet pozornie drugorzędne elementy, takie jak silniczki napędu wycieraczek. Dodatkowym czynnikiem pozostaje większa masa pojazdu elektrycznego, która wymusza **zmiany w budowie opon** – by zapewniały odpowiednią przyczepność, trwałość oraz niski opór toczenia przy zwiększonym obciążeniu.

The changes associated with the transition to the electric drive are not confined to elimination of certain components from vehicles. They also involve the adaptation of many components that remain present in both powertrain types but must meet **different technical requirements due to the specific design and operational characteristics of electric vehicles**.

A good example is **the gearbox** — in electric vehicles, it serves an entirely different function than in combustion-engine cars and, in some models, has been eliminated altogether. Significant differences also apply to braking systems. To generate the vacuum required for brake assist, **electric vacuum pumps** are installed, replacing components typical of combustion engines — such as intake manifolds or mechanically driven pumps.

An essential element of braking systems in electric vehicles is **the energy recuperation system**. Its implementation has necessitated the expansion of control systems and has also changed driver behavior — drivers now tend to use the brakes less frequently and more gently, relying instead on the natural deceleration process. As a result, the wear of friction components such as **brake pads and discs** decreases, which over time will reduce demand for these parts. However, the less frequent use of the braking system may also lead to potential malfunctions, requiring adjustments in materials and design to account for new operating conditions already at the engineering stage.

While some of the new design solutions stem from the need to ensure vehicle safety, others focus on improving ergonomics and user comfort. One of the key directions of development is the pursuit of **maximum noise reduction in electric vehicles**. To achieve this, even seemingly minor components — such as windshield wiper motors — are being redesigned. Another important design factor is the greater overall weight of electric vehicles, which necessitates **modifications in tire construction** to ensure proper grip, durability, and low rolling resistance under increased load.

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [7/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [7/11]

CASE STUDY KPMG: Strategia rozwoju producenta rozwiązań dla pojazdów z silnikami spalinowymi w erze elektromobilności

O kliencie

- **Profil:** Polski producent zaawansowanych systemów elektronicznych i mechanicznych dla sektora motoryzacyjnego, działający globalnie w modelu B2B.
- **Wyzwanie:** Rosnący udział pojazdów elektrycznych na rynku przy jednoczesnym dominowaniu rozwiązań dla pojazdów spalinowych w obecnej ofercie firmy.

Wyzwania

- Niepewność co do przyszłej dynamiki popytu na produkty dedykowane pojazdom z silnikami spalinowymi.
- Brak jasności co do optymalnych kierunków rozwoju portfela produktowego.
- Ograniczona perspektywa jak można wykorzystać kompetencje zarówno w zakresie elektromobilności jak i potencjału kluczowych branż rozwojowych.
- Konieczność zapewnienia trwałej stabilności biznesu w okresie transformacji rynkowej.

Podejście KPMG

Przeprowadziliśmy kompleksowy projekt strategiczny obejmujący:

1. **Analizy rynkowe** – analiza globalnego popytu na kluczowe produkty klienta, identyfikując rynki o najwyższym potencjale wzrostu.
2. **Analiza potencjału** – ocena, w jakim zakresie obecne zdolności produkcyjne i technologiczne mogą zostać wykorzystane do dalszego rozwoju w kierunku elektromobilności oraz branż o wysokim potencjale rozwoju.
3. **Przegląd organizacji** – przegląd kluczowych procesów, struktury organizacyjnej i modelu operacyjnego w celu identyfikacji działań zwiększających efektywność w okresie transformacji.

KPMG CASE STUDY: Growth strategy for a combustion vehicle solutions manufacturer in the era of electromobility

About the Client

- **Profile:** Polish manufacturer of advanced electronic and mechanical systems for the automotive sector, operating globally in a B2B model.
- **Challenge:** Growing share of electric vehicles in the market while combustion vehicle solutions dominate the company's current offering.

Challenges

- Uncertainty regarding future demand dynamics for products dedicated to combustion engine vehicles.
- Lack of clarity on optimal directions for product portfolio development.
- Limited perspective on how to leverage competencies both in electromobility and the potential of key growth industries.
- Need to ensure sustainable business stability during market transformation.

KPMG's Approach

We conducted a comprehensive strategic project encompassing:

1. **Market analyses** – analysis of global demand for the client's key products, identifying markets with the highest growth potential.
2. **Potential assessment** – evaluation of the extent to which current production and technological capabilities can be utilized for further development toward electromobility and industries with high growth potential.
3. **Organizational review** – review of key processes, organizational structure, and operating model to identify actions that increase efficiency during the transformation period.

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [8/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [8/11]

Podejście KPMG – c.d.

- **Strategia rozwoju** – opracowanie kierunków rozwoju obejmujących zarówno „core biznes”, dywersyfikację jak i transformację organizacji.
- **Konkretne inicjatywy** – opracowanie konkretnych mierzalnych inicjatyw strategicznych pozwalających na wdrożenie strategii jak i kontrole nad jej realizacją.

W projekcie wykorzystaliśmy nasze wieloletnie doświadczenie w branży motoryzacyjnej oraz aktualną wiedzę o trendach w elektromobilności oraz innych branżach z wysokim potencjałem rozwoju.

Kluczowe rekomendacje

- **Wykorzystanie potencjału obecnej działalności:** Zaproponowaliśmy konkretne działania na kluczowych rynkach eksportowych w celu zwiększenia pozycji rynkowej. Zamiast pełnej rewolucji produktowej, zaproponowaliśmy ewolucyjne podejście – uporządkowanie i konsolidacja oferty w sposób ograniczający zjawisko kanibalizacji oraz wzmacniający pozycjonowanie rozwiązań o największym potencjale.
- **Dywersyfikacja biznesu:** Przygotowaliśmy założenia dalszej dywersyfikacji zarówno w oparciu o potencjał rozwoju organicznego oraz akwizycję spółki z wybranej branży o wysokim potencjale wzrostu (np. obronność, drony, robotyka).
- **Wzmocnienie doskonałości operacyjnej i organizacyjnej:** Wskazaliśmy, jak maksymalnie wykorzystać istniejące zasoby i kompetencje firmy, minimalizując potrzebę kapitałochłonnych inwestycji od podstaw. Przygotowaliśmy założenia transformacji i dostosowania do nowej strategii biznesowej wybranych obszarów organizacji.

KPMG Approach (cont.)

- **Growth strategy** – development of growth directions covering core business, diversification, and organizational transformation.
- **Concrete initiatives** – development of specific, measurable strategic initiatives enabling strategy implementation and control over its execution.

Throughout the project, we leveraged our extensive experience in the automotive industry and current knowledge of trends in electromobility and other high-potential growth sectors.

Key Recommendations

- **Leveraging current operations potential:** We proposed specific actions in key export markets to strengthen market position. Instead of a complete product revolution, we recommended an evolutionary approach – organizing and consolidating the offering in a way that limits cannibalization while strengthening the positioning of solutions with the greatest potential.
- **Business diversification:** We prepared assumptions for further diversification based on organic growth potential and acquisition of a company from a selected industry with high growth potential (e.g., defense, drones, robotics).
- **Strengthening operational and organizational excellence:** We indicated how to maximize the use of the company's existing resources and competencies, minimizing the need for capital-intensive investments from scratch. We prepared assumptions for transformation and adaptation of selected organizational areas to the new business strategy.

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [9/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [9/11]

Efekty

Klient otrzymał:

- **Jasną i kompleksową wizję strategiczną** – kierunku rozwoju firmy w warunkach dynamicznej transformacji rynku motoryzacyjnego.
- **Szczegółową roadmapę strategiczną** – zdefiniowane kamienie milowe, harmonogram wdrożenia oraz konkretne inicjatywy w kluczowych obszarach.
- **Impuls do działania i wdrożenia zmian** – firma rozpoczęła realizację pierwszych kroków transformacji.

Sektor motoryzacyjny przechodzi najbardziej dynamiczną transformację od dekad, a producenci części muszą działać już dziś, by zabezpieczyć swoją pozycję na przyszłość. W tym projekcie skupiliśmy się na pragmatycznym, ewolucyjnym podejściu, które minimalizuje ryzyko biznesowe. Okazało się, że klient dysponuje znaczącymi kompetencjami transferowalnymi, które wymagały jedynie odpowiedniego ukierunkowania. Dzięki opracowanej strategii firma może dziś pewniej planować swoją przyszłość w zmieniającym się rynku i potencjalnie dywersyfikować swoją działalność.

Dominik Wójcik, Partner Associate, Deal Advisory, Szef Zespołu Strategii i Transakcji, KPMG w Polsce

Wnioski

Transformacja w kierunku elektromobilności jest możliwa dla producentów rozwiązań o różnej skali działania. Kluczem jest:

- wczesne rozpoczęcie przygotowań,
- świadome wykorzystanie istniejących kompetencji i zasobów,
- ewolucyjne podejście minimalizujące ryzyko biznesowe,
- skupienie na niszach rynkowych o wysokiej wartości dodanej.

Wspieramy producentów motoryzacyjnych w nawigowaniu przez transformację elektromobilności – od strategii po wdrożenie.

Results

The client received:

- **A clear and comprehensive strategic vision** – the company's development direction amid the dynamic transformation of the automotive market.
- **A detailed strategic roadmap** – including defined milestones, an implementation timeline, and concrete initiatives across key areas.
- **Momentum for action and implementation** – the company has already begun executing the first steps of the transformation.

The automotive sector is undergoing its most dynamic transformation in decades, and parts manufacturers must act today to secure their position for the future. In this project, we focused on a pragmatic, evolutionary approach that minimizes business risk. It turned out that the client possesses significant transferable competencies that required only proper direction. Thanks to the developed strategy, the company can now plan its future more confidently in a changing market and potentially diversify its operations.

Dominik Wójcik, Partner Associate, Deal Advisory, Head of Strategy and Transactions Team, KPMG in Poland

Conclusions

Transitioning towards electromobility is achievable for manufacturers of all scales. The key success factors include:

- starting preparations early,
- consciously leveraging existing competencies and resources,
- evolutionary approach that minimizes business risk,
- focus on market niches with high added value.

We support automotive manufacturers in navigating the electromobility transformation – from strategy to implementation.

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [10/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [10/11]

Potencjał polskiego sektora części i komponentów motoryzacyjnych

Polski sektor motoryzacyjny wciąż utrzymuje silną pozycję i znaczący potencjał rozwojowy na rynku europejskim. **Wysoki udział produkcji części i komponentów w strukturze krajowego przemysłu motoryzacyjnego ogranicza ryzyko nadmiernej zależności od rynków zagranicznych.** Duża część wytwarzanych elementów trafia bowiem na rynek wtórny, który pozostaje mniej podatny na presję obniżania kosztów, a także na regulacje związane z elektromobilnością i raportowaniem środowiskowym. Dodatkowym czynnikiem wspierającym stabilność branży jest wysoki średni wiek pojazdów w Polsce i w Unii Europejskiej – odpowiednio 14,9 oraz 12,3 roku [12]. Generuje on wysoki popyt na części zamienne, co podkreśla znaczenie dywersyfikacji kanałów sprzedaży oraz grup odbiorców. Warto jednak zauważyć, że **wzrost na rynku aftermarket w dużym stopniu dotyczy komponentów o niższej marży**, co może ograniczać potencjalną rentowność w tym segmencie.

Polscy producenci części i komponentów motoryzacyjnych dysponują znacznym potencjałem do przesunięcia punktu ciężkości działalności w stronę nowych technologii. **Krajowy przemysł motoryzacyjny wyróżnia się elastycznością, wysokim poziomem kompetencji technicznych oraz – mimo rosnących kosztów pracy – wciąż konkurencyjnymi warunkami na tle innych rynków europejskich.** Takie otoczenie sprzyja rozwojowi działalności badawczo-rozwojowej w obszarze **elektromobilności i technologii niskoemisyjnych.** Warto wykorzystać naturalne przewagi Polski, w tym dostęp do zasobów surowcowych – szczególnie rudy miedzi, która stanowi kluczowy materiał wykorzystywany w produkcji silników elektrycznych, baterii, falowników, systemów okablowania oraz infrastruktury ładowania. Nową szansą dla krajowych producentów jest włączenie się w łańcuch dostaw sektora obronnego oraz rozwój oferty w zakresie towarów o podwójnym zastosowaniu.

The Potential of Polish Automotive Parts and Components Sector

Poland's automotive industry continues to hold a strong position and significant growth potential within the European market. **The high share of parts and components production in the structure of the domestic automotive sector helps mitigate the risk of excessive dependence on foreign markets.** A large proportion of manufactured components is directed to the aftermarket, which remains less exposed to cost-reduction pressures as well as to electromobility-related and environmental reporting regulations. Another factor supporting the sector's stability is the relatively high average age of vehicles in Poland and across the European Union — 14.9 and 12.3 years respectively [12]. This generates strong demand for replacement parts, emphasizing the importance of diversifying sales channels and customer groups. However, it is worth noting that **growth in the aftermarket segment largely concerns lower-margin components**, which may limit the potential profitability of this part of the industry.

Polish manufacturers of automotive parts and components possess significant potential to shift their business focus toward new technologies. **The domestic automotive industry is distinguished by its flexibility, high level of technical expertise, and — despite rising labor costs — still competitive conditions compared with other European markets.** This environment is conducive to the development of research and development activities in the areas of **electromobility and low-emission technologies.** Poland's natural advantages should be leveraged, including access to raw material resources — particularly copper ore, which is a key material used in the production of electric motors, batteries, inverters, wiring systems, and charging infrastructure. A new opportunity for domestic manufacturers also lies in integrating into the defense sector supply chain and expanding offerings related to dual-use goods.

Elektryfikacja jako wyzwanie i szansa dla producentów części samochodowych [11/11]

Electrification: Challenges and Opportunities for Automotive Parts Manufacturers [11/11]

Źródła

- [1] PZPM.
- [2] ACEA.
- [3] IEA, Benchmark Minerals. W: „Global electric vehicle market size, share, growth trends and opportunities”, Makreo Research and Consulting, 2025.
- [4] „Outlook for electric mobility”, IEA, 2024, www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/outlook-for-electric-mobility, [29.10.2025].
- [5] „Sektor motoryzacji. Poland. Business Forward”, PAIH, 2025.
- [6] „Diagnoza i perspektywy rozwoju sektora motoryzacyjnego w Polsce”, PIE, 2025.
- [7] „Diagnoza i perspektywy rozwoju sektora motoryzacyjnego w Polsce”, PIE, 2025.
- [8] Eurostat.
- [9] „Przemysł, handel i usługi w motoryzacji. Podsumowanie sytuacji po I półroczu 2025 r. i prognozy”, SDCM, 2025.
- [10] „MotoBarometr. Nastroje w automotive w Europie”, Exact x Forestall, 2024.
- [11] „Smart mobility and the future of labour in Canada”, Focal Initiative, 2024.
- [12] ACEA, dane na 2022 rok.

Pozostałe:

Global Data.

References:

- [1] PZPM.
- [2] ACEA.
- [3] IEA, Benchmark Minerals, in: „Global electric vehicle market size, share, growth trends and opportunities”, Makreo Research and Consulting, 2025.
- [4] „Outlook for electric mobility”, IEA, 2024, www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/outlook-for-electric-mobility, [29.10.2025].
- [5] „Sektor motoryzacji. Poland. Business Forward”, PAIH, 2025.
- [6] „Diagnoza i perspektywy rozwoju sektora motoryzacyjnego w Polsce”, PIE, 2025.
- [7] „Diagnoza i perspektywy rozwoju sektora motoryzacyjnego w Polsce”, PIE, 2025.
- [8] Eurostat.
- [9] „Przemysł, handel i usługi w motoryzacji. Podsumowanie sytuacji po I półroczu 2025 r. i prognozy”, SDCM, 2025.
- [10] „MotoBarometr. Nastroje w automotive w Europie”, Exact x Forestall, 2024.
- [11] „Smart mobility and the future of labour in Canada”, Focal Initiative, 2024.
- [12] ACEA, based on 2022 data.

Others:

Global Data.

Kontakt

Jakub Faryś

President

PZPM

E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Marek Wolfigiel

Analysis and Statistics Director

PZPM

E: marek.wolfigiel@pzpm.org.pl

Anna Materzok

Communications & PR Manager

PZPM

E: anna.materzok@pzpm.org.pl

Przemysław Szywacz

Partner, Tax

Head of Automotive

KPMG in Poland

E: pszywacz@kpmg.pl

Biuro prasowe

E: biuroprasowe@kpmg.pl

© 2025 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.

© 2025 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.

Document Classification: KPMG Public.