



# Branża motoryzacyjna Automotive industry

**Podsumowanie danych za Q1 2025**  
**Q1 2025 summary**

**Temat kwartału: Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności**  
**Quarter theme: European car park at the dawn of electromobility era**

Edycja | Edition  
Q1 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]

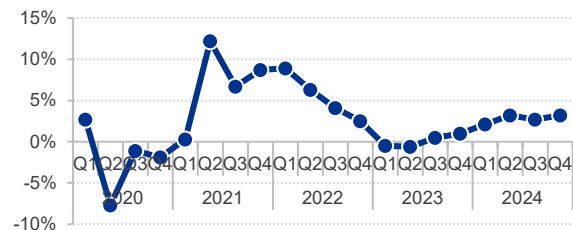
Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover

Q1 2025

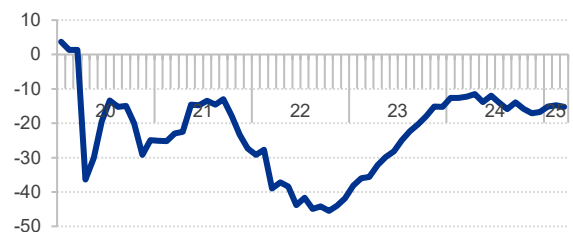
Zmiany liczone r/r  
All changes calculated y/y

### Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

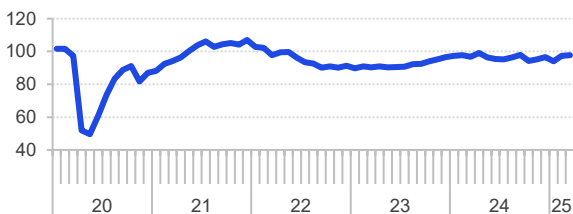
Realny wzrost PKB r/r (%) | Real GDP growth y/y (%)



### Wskaźnik koniunktury konsumentów | Consumer sentiment index



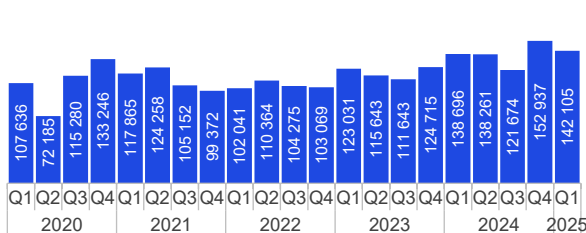
### Wskaźnik koniunktury firm | Business sentiment index



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

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

**142,1 (+2.5%)**



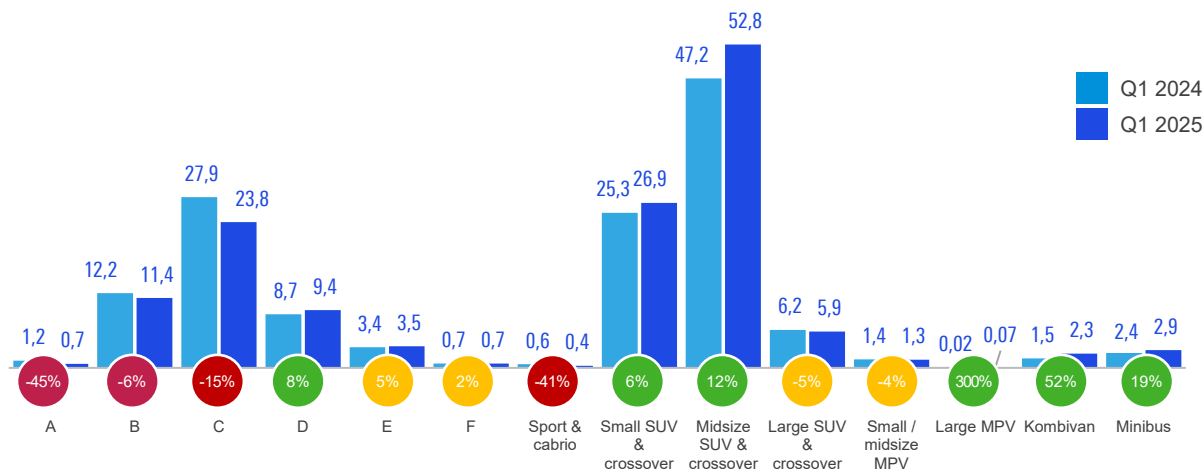
### Nabywcy instytucjonalni | Institutional customers

**92,4 (-1.6%)**

### Nabywcy indywidualni | Individual customers

**49,7 (+10.9%)**

### Segmety | Segments



### Marki popularne | Mass-market brands

**104,1 (+1.4%)**

W tym:

TOYOTA	24,2	(-14%)
SKODA	13,6	(-8%)
VOLKSWAGEN	10,5	(35%)
KIA	8,2	(-2%)
HYUNDAI	7,6	(1%)
RENAULT	5,0	(8%)
DACIA	4,8	(4%)
NISSAN	4,0	(8%)
FORD	3,7	(19%)
PEUGEOT	2,5	(-22%)

### Marki premium+ | Premium+ brands

**37,7 (+5.6%)**

W tym:

AUDI	7,9	(18%)
BMW	6,7	(-7%)
MERCEDES	6,2	(-1%)
VOLVO	5,0	(0%)
LEXUS	5,0	(51%)
CUPRA	2,9	(6%)
PORSCHE	1,0	(-28%)
TESLA	0,9	(-29%)
MINI	0,7	(-1%)
LAND ROVER	0,7	(50%)

# Rynek motoryzacyjny [2/6]

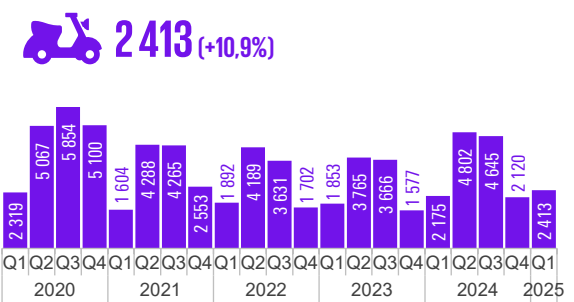
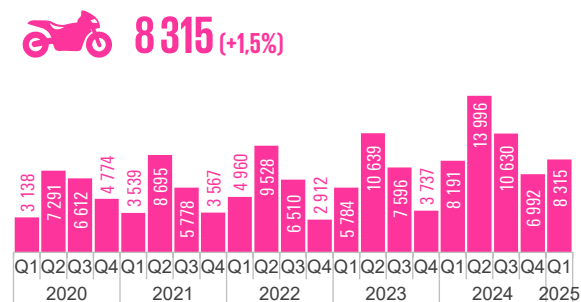
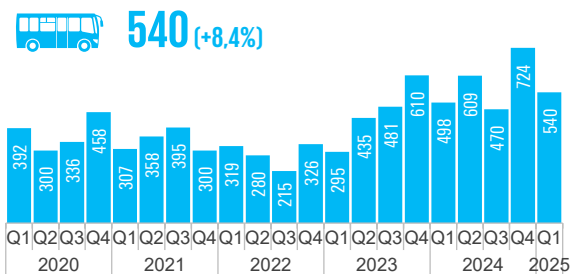
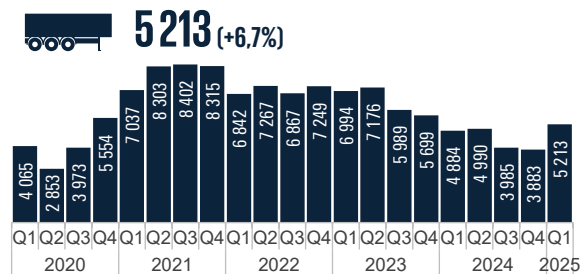
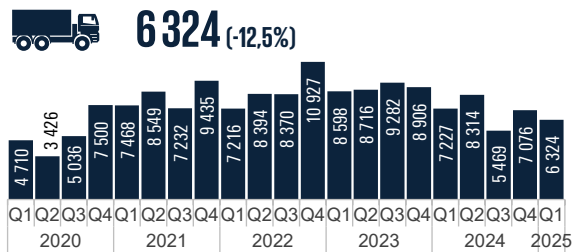
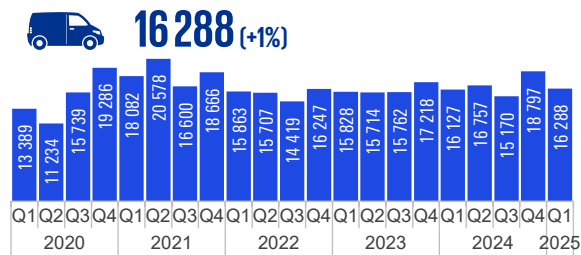
## Automotive retail [2/6]

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

# Usługi finansowe

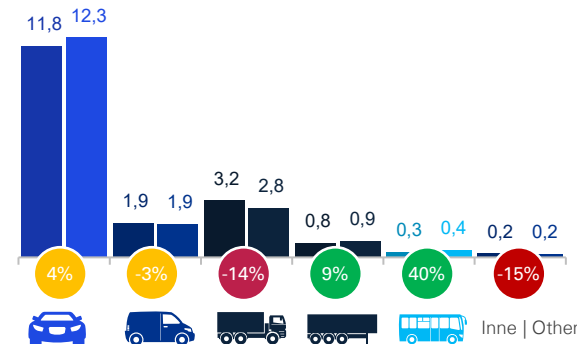
## Financial services

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

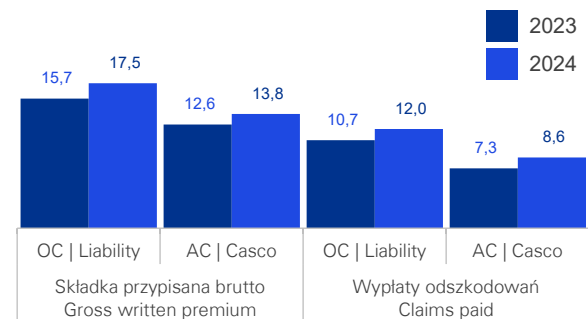


Wyniki | Results

Wartość aktywów przekazanych w leasing dla Q1 2024 i Q1 2025 (w mld zł) | Value of leased assets for Q1 2024 and Q1 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.

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.

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

Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover

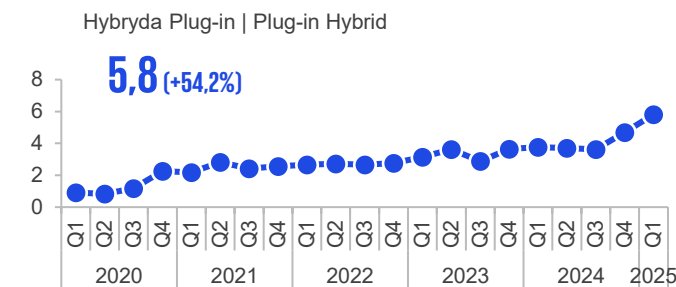
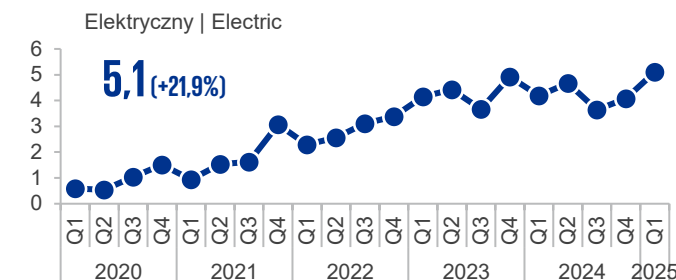
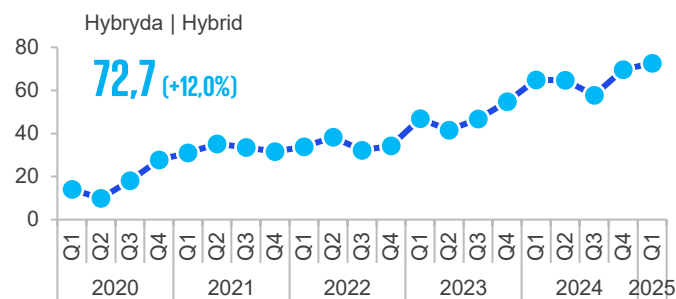
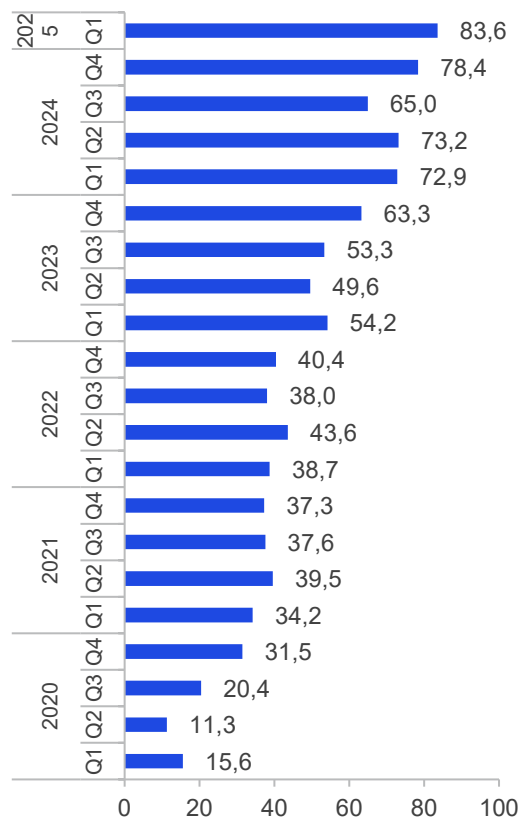
Q1 2025

Zmiany liczone r/r  
All changes calculated y/y

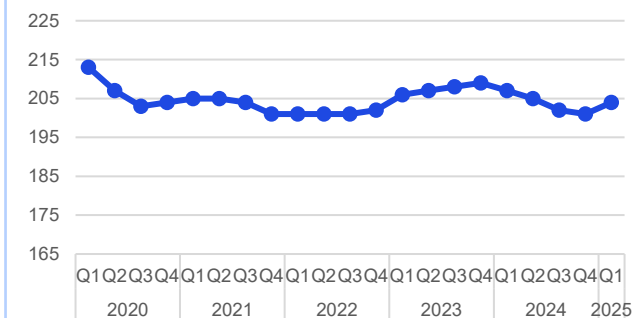
## Licznik zatrudnienia Employment counter

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

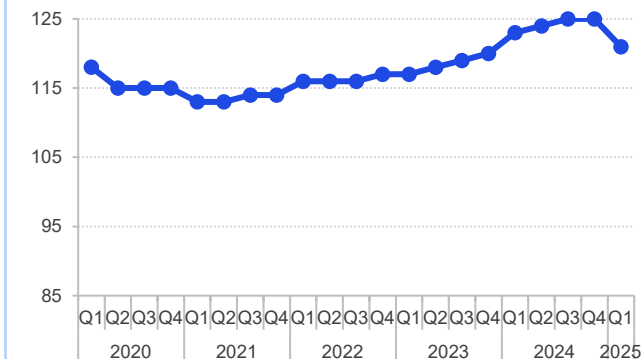
 **83,6 (+14,7%)**



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.

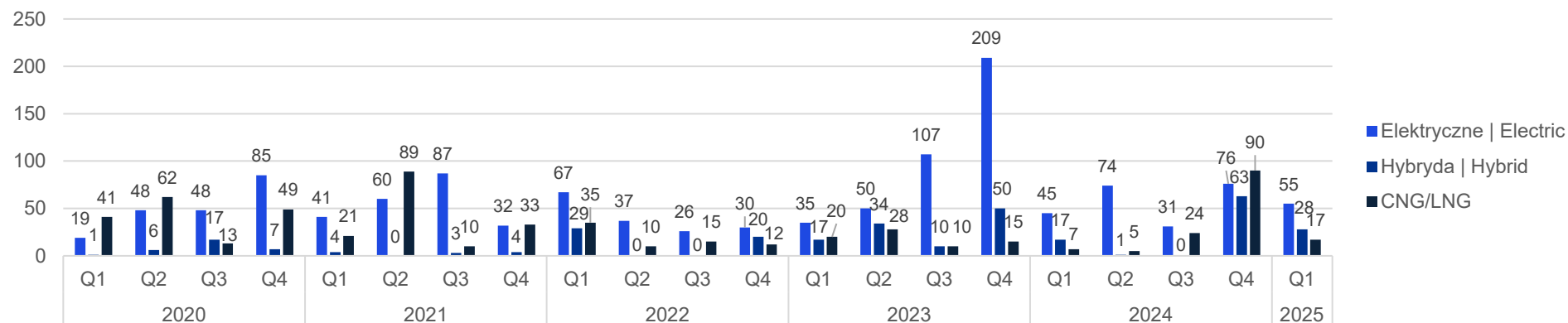
# Rynek motoryzacyjny [4/6]

## Automotive retail [4/6]

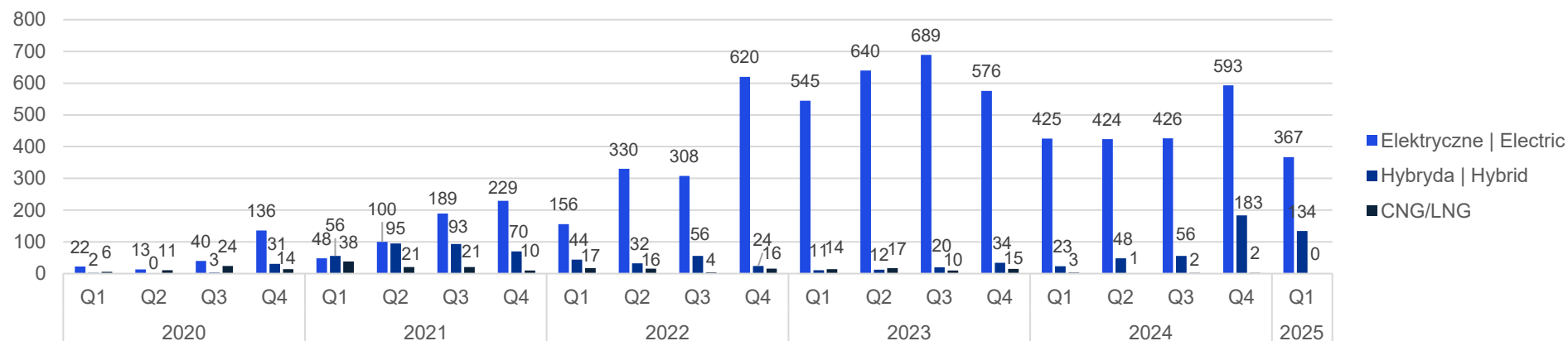
Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover  
**Q1 2025**  
Zmiany liczone r/r  
All changes calculated y/y

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

 **100** (+44,9%)



 **501** (+11,1%)



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.

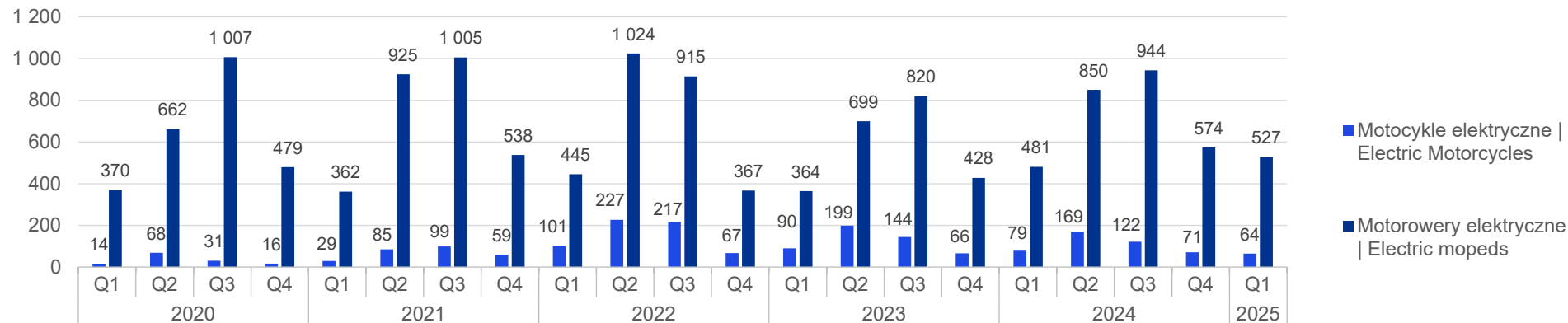
# Rynek motoryzacyjny [5/6]

## Automotive retail [5/6]

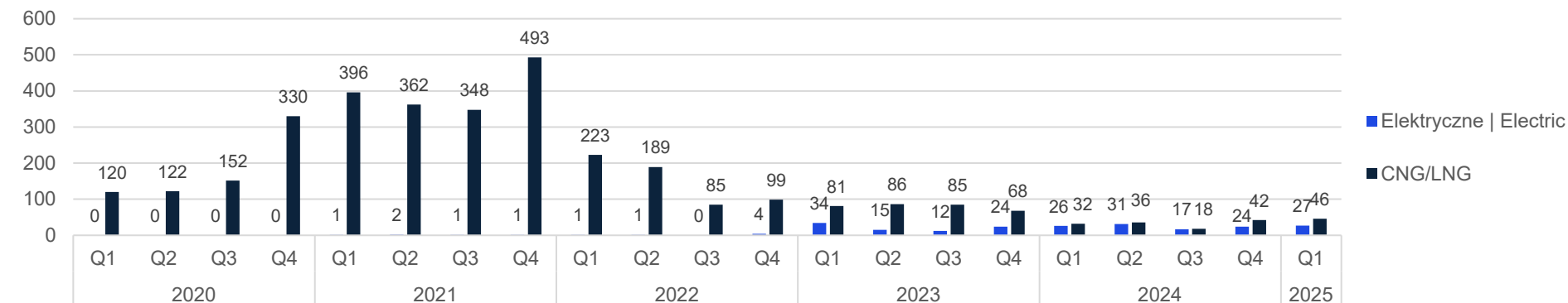
Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover  
**Q1 2025**  
Zmiany liczone r/r  
All changes calculated y/y

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

  **591 (+5.5%)**



 **74\* (+27.6%)**



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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

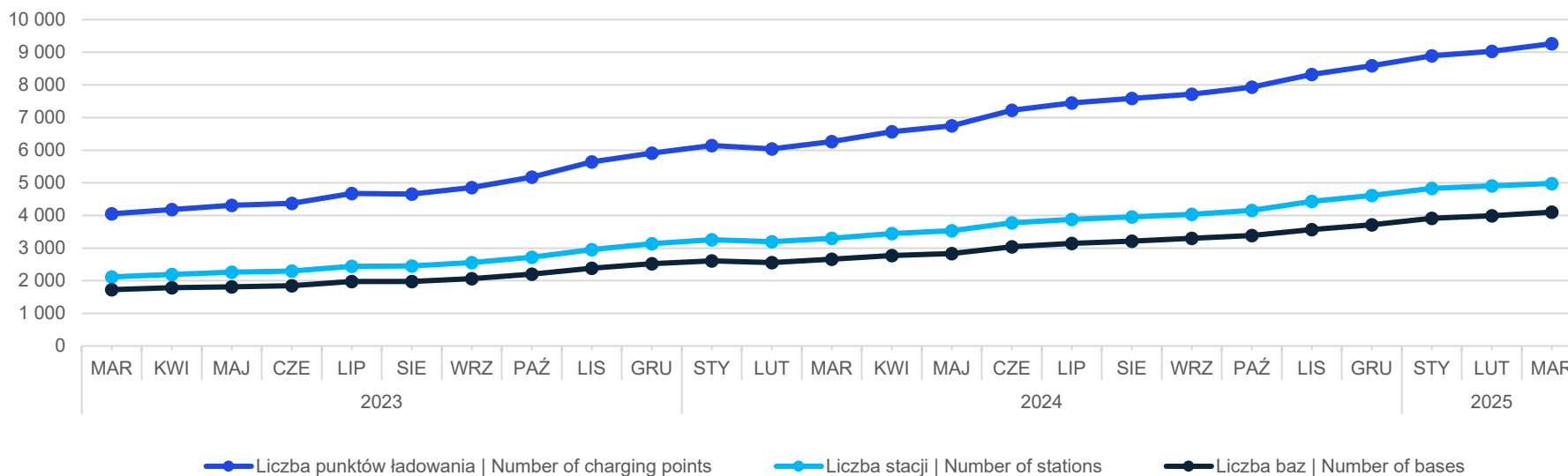


# Rynek motoryzacyjny [6/6]

## Automotive retail [6/6]

Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover  
**Q1 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)



**9264** (+47,8%)



**4981** (+50,8%)



**4102** (+54,4%)

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

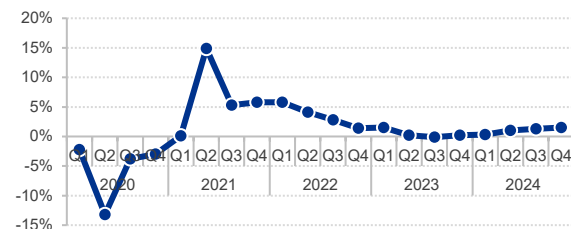
# Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

Wyróżnione dane dla  
Highlighted data cover  
Q1 2025

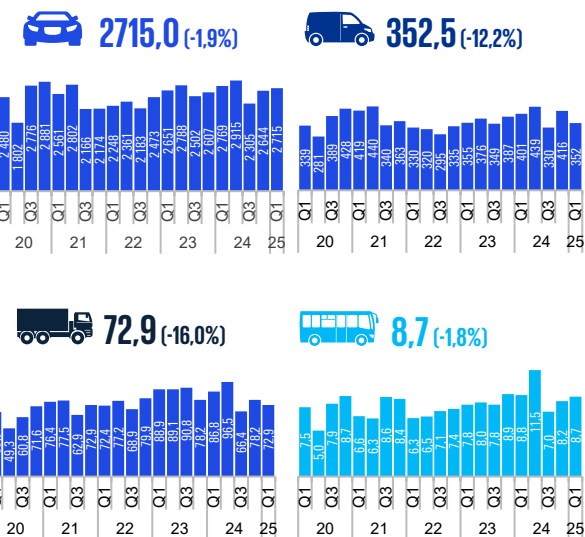
Zmiany liczone r/r  
All changes calculated y/y

## Otoczenie (UE) | Environment (EU)

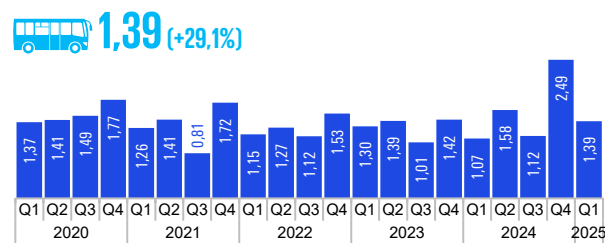
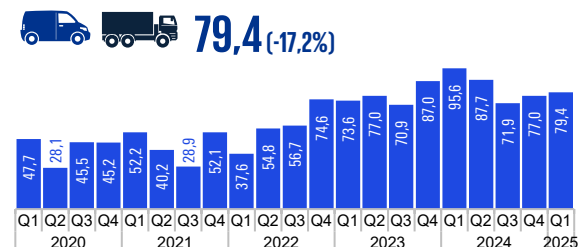
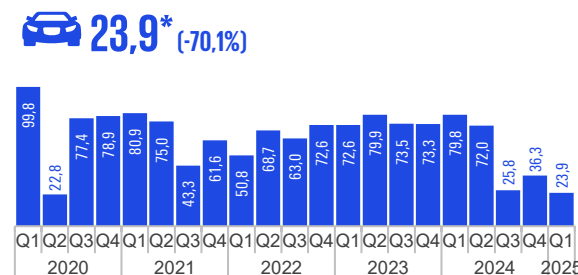
Realny wzrost PKB r/r (%)  
Real GDP growth y/y (%)



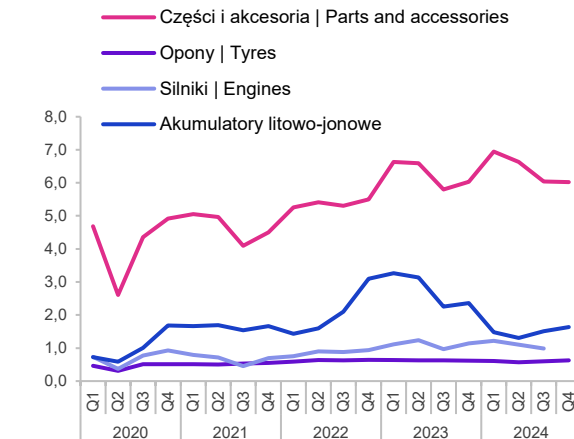
Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. sztuk) |  
Registrations of new vehicles in the EU (in thous. units)



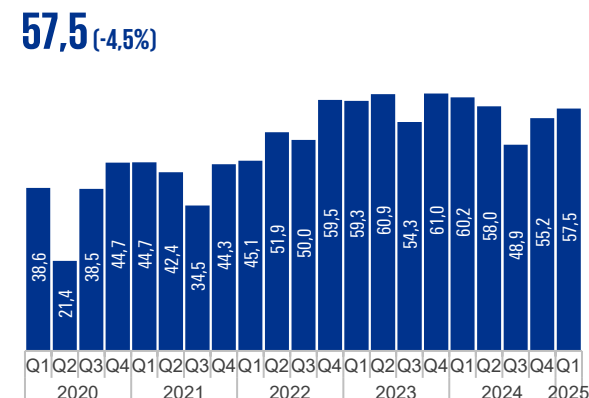
## Produkcja w Polsce (w tys. sztuk) | Production in Poland (in thous. units)



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



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



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

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



# Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment

# Zielone światło dla elektromobilności! Dofinansowanie stacji ładowania dla transportu ciężkiego [1/2]

## Green light for electromobility! Funding for charging stations for heavy transport [1/2]

W obliczu dynamicznie rozwijającej się elektromobilności, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłasza konkurs, który może stać się kluczowym impulsem dla rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów ciężkich w Polsce. Dzięki wsparciu finansowemu do 100% podmioty zainteresowane budową stacji ładowania mają szansę na realizację ambitnych projektów, które przyczynią się do zrównoważonego rozwoju transportu.

In the face of rapidly developing electromobility, the National Fund for Environmental Protection and Water Management is launching a competition that could become a key stimulus for the development of heavy vehicle charging infrastructure in Poland. With financial support of up to 100%, entities interested in building charging stations have the chance to implement ambitious projects that will contribute to sustainable transport development.

Na stronie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opublikowany został szczegółowy opis konkursu dotyczącego wsparcia budowy i rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego. Program ten, realizowany w latach 2024-2029, oferuje atrakcyjne warunki dla podmiotów zainteresowanych rozwojem infrastruktury elektromobilności.

Program NFOŚiGW skierowany jest do przedsiębiorców, którzy pragną aktywnie uczestniczyć w rozwoju ekologicznego transportu. Dzięki możliwości uzyskania dofinansowania pokrywającego **nawet 100% kosztów kwalifikowanych**, inwestycja w stacje ładowania staje się realna.

Budżet programu wynosi aż **2 miliardy złotych**, z czego co najmniej 80% przeznaczony jest na budowę lub rozbudowę stacji ładowania zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T. Pozostałe 20% budżetu skierowane zostanie na projekty przy centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych oraz terminalach intermodalnych.

**Nabór wniosków rozpoczyna się 31 marca 2025 roku**, a zainteresowane podmioty powinny przygotować się na spełnienie określonych warunków konkursowych. Kluczowe wymagania obejmują m.in. lokalizację stacji w strategicznych punktach sieci transportowej oraz zapewnienie odpowiedniej mocy ładowania, co najmniej 350 kW.

A detailed description of the competition for supporting the construction and development of publicly accessible charging stations for heavy transport has been published on the website of the National Fund for Environmental Protection and Water Management. This program, running from 2024 to 2029, offers attractive conditions for entities interested in developing electromobility infrastructure.

The NFOŚiGW program is aimed at entrepreneurs who wish to actively participate in the development of eco-friendly transport. With the possibility of obtaining funding covering up to **100% of eligible costs**, investing in charging stations becomes feasible.

**The program's budget amounts to 2 billion PLN**, with at least 80% allocated for the construction or expansion of charging stations located along the TEN-T core network. The remaining 20% of the budget will be directed towards projects at logistics centers, operational bases, and intermodal terminals.

**The application process begins on March 31, 2025**, and interested entities should prepare to meet the specified competition conditions. Key requirements include the location of stations at strategic points in the transport network and providing charging power at least 350 kW.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



# Zielone światło dla elektromobilności! Dofinansowanie stacji ładowania dla transportu ciężkiego [2/2]

## Green light for electromobility! Funding for charging stations for heavy transport [2/2]

Program priorytetowy NFOŚiGW jest doskonałą okazją dla tych przedsiębiorców, które chcą aktywnie uczestniczyć w transformacji energetycznej i przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Dzięki wsparciu finansowemu, możliwe jest nie tylko rozwinięcie infrastruktury ładowania, ale także utrzymanie konkurencyjności polskiej branży transportowej na rynku europejskim.

**Równoległe do powyższego zaproszenia, NFOŚiGW ogłosił również nabór wniosków na projekty dotyczące budowy lub rozbudowy sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.** Dostępna alokacja Programu wynosi 2 miliardy PLN. Nabór skierowany jest do Operatorów Systemu Dystrybucyjnego (OSD), co daje unikalną możliwość uniknięcia kosztów infrastruktury niezbędnej do zapewnienia zasilania stacji ładowania przez inwestorów.

The NFOŚiGW priority program is an excellent opportunity for entrepreneurs who want to actively participate in the energy transition and contribute to reducing greenhouse gas emissions. With financial support, it is possible not only to expand charging infrastructure but also to maintain the competitiveness of the Polish transport sector in the European market.

**Simultaneously with the above call, NFOŚiGW has also announced a call for applications for projects related to the construction/development of power grids for high-capacity public charging stations.** The program's available allocation amounts to 2 billion PLN. The call is aimed at Distribution System Operators (DSOs), giving investors the opportunity to avoid the costs associated with the infrastructure necessary to supply power to charging stations.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Rusza program wsparcia budowy magazynów energii [1/4]

## Launch of the aid scheme for construction of electricity storage facilities [1/4]

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił start naboru wniosków w ramach programu na budowę magazynów energii. Wnioski można będzie składać od 4 kwietnia do 30 maja 2025 r.

The National Fund for Environmental Protection and Water Management [Polish: Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej] has opened a call for applications for funding the construction of electricity storage facilities. Applications are accepted from 4 April to 30 May 2025.

### Przedmiot finansowania i beneficjenci

Dofinansowanie w programie ma być skierowane do przedsiębiorców (w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców), którzy:

Nie są zobowiązani do zwrotu pomocy publicznej wynikającej z decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc przyznaną przez to samo państwo członkowskie za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym;

Bez otrzymania pomocy publicznej nie podjęliby decyzji o inwestycji lub zrealizowali ją w ograniczony lub odmienny sposób;

Nie są objęci sankcjami przyjętymi przez Unię Europejską określonymi w pkt 1.1 Komunikatu Komisji - Tymczasowe kryzysowe i przejściowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki po agresji Rosji wobec Ukrainy (Dz.U UE L. 101 z 17.3.2023, str. 3 z późn. zm).

Środki z programu będzie można przeznaczyć na budowę magazynów energii o mocy co najmniej 2 MW i pojemności nie mniejszej niż 4 MWh spełniających standardy unijne w zakresie bezpieczeństwa, ochrony ppoż oraz homologacji (np. kontenery bateryjne, inwertery, transformatory, montaż modułów bateryjnych, systemy wspomagające jak np. detekcji i ppoż., klimatyzacji, przekształtniki DC/DC lub DC/AC, zabezpieczenia aktywne i nieaktywne) wraz z testami i odbiorami magazynów.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



### Funded projects and beneficiaries

Funding under the Program will be available to every entrepreneur (within the meaning of the Polish Entrepreneur's Law) who:

is not subject to outstanding public aid recovery order following a previous Commission decision declaring an aid illegal and incompatible with the internal market;

would not have taken the decision to carry out investment project or would have carried it out in a limited or different way without receiving the public aid;

is not subject to the sanctions adopted by the European Union, as set out in section 1.1 of the Communication from the Commission: Temporary Crisis and Transition Framework for State Aid measures to support the economy following the aggression against Ukraine by Russia (OJ L 101, 17.3.2023, p. 3, as amended).

It will be available for the **construction of electricity storage facilities, with a capacity of at least 2 MW and capable of storing no less than 4 MWh of electricity, meeting EU standards in terms of security, fire safety and type-approval** (e.g., battery containers, inverter stations, transformers, installation of battery modules, supporting systems, such as detection systems, fire detection systems, air conditioning systems, DC/DC or DC/AC converters, or active and inactive protection mechanisms) along with tests and acceptance of storage facilities.

# Rusza program wsparcia budowy magazynów energii [2/4]

## Launch of the aid scheme for construction of electricity storage facilities [2/4]

Dofinansowanie będzie mogło objąć także budowę przyłącza do sieci i infrastruktury towarzyszącej oraz konfigurację i adaptację magazynu (BMS, EMS, odwzorowanie w systemach monitorujących, utworzenie zdalnego dostępu do urządzeń i/lub danych, certyfikacja i homologacja instalacji magazynowania energii w standardach UE itp.).

W projekcie programu przyjęto okres trwałości wynoszący maksymalnie 5 lat od dnia zakończenia inwestycji.

### Wysokość dofinansowania

Budżet programu wynosi ponad 4 mld zł. Co istotne, w formie dotacji będzie można pozyskać dofinansowanie aż 3,7 mld zł, a w formie pożyczek – ponad 400 mln zł, przy czym dofinansowanie w formie dotacji ma stanowić maksymalnie 45 proc. całkowitych kosztów inwestycji.

Intensywność dofinansowania będzie można zwiększyć o 20 pkt proc. w przypadku małego przedsiębiorstwa i o 10 pkt proc. w przypadku średniego przedsiębiorstwa.

Dofinansowanie w formie pożyczki – przyznawanej na warunkach preferencyjnych lub rynkowych – będzie mogło sięgnąć 100 proc. kosztów kwalifikowanych.

Funding will also be available for the construction of a grid connection and associated infrastructure, as well as the configuration and adaptation of a storage facility (BMS, EMS, mapping in monitoring systems, creating remote access to devices and/or data, certification and approval of the energy storage facility according to EU standards, etc.).

The proposed program assumes a sustainability period of up to 5 years from the date of completion of the investment project.

### Value of subsidy

More than PLN 4 billion will be allocated to the scheme. Importantly, **it will be possible to obtain funding in the form of grants of as much as PLN 3.7 billion, while over PLN 400 million will be available in loans.** Subsidies in the form of grants are to cover a maximum of 45 percent of the total investment cost.

The aid intensity can be increased by 20 percentage points for small enterprises and by 10 percentage points for medium-sized ones.

Funding in the form of loans, granted on preferential or market terms, can cover as much as 100 percent of eligible costs.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Rusza program wsparcia budowy magazynów energii [3/4]

## Launch of the aid scheme for construction of electricity storage facilities [3/4]

Oprocentowanie pożyczki na warunkach preferencyjnych wyniesie WIBOR 3M, ale nie mniej niż 1,5 proc. w skali roku. Natomiast oprocentowanie pożyczki na warunkach rynkowych – a więc pożyczki, która nie stanowi pomocy publicznej – zostanie ustalone na poziomie stopy referencyjnej zgodnie z komunikatem Komisji Europejskiej w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych.

Pożyczka będzie mogła zostać udzielona na okres nie dłuższy niż 20 lat liczony od daty planowanej wypłaty pierwszej transzy do daty planowanej spłaty ostatniej raty kapitałowej.

Dofinansowanie nie będzie udzielane na koszty inwestycji, które zostały sfinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych. Ten warunek jednak nie dotyczy magazynów energii objętych rynkiem mocy.

**Nabór wniosków odbędzie się w trybie konkursowym i potrwa od 4 kwietnia do 30 maja 2025 r. Podpisywanie umów o dofinansowanie przewidziane jest do końca 2025 r., a wydatkowanie środków powinno nastąpić do końca 2028 r.**

Przygotowane wnioski należy składać wyłącznie w wersji elektronicznej przez Generator Wniosków o Dofinansowanie. O zachowaniu terminu złożenia wniosku decyduje data jego wysłania przez GWD na skrzynkę podawczą NFOŚiGW znajdującą się na elektronicznej Platformie Usług Administracji Publicznej (ePUAP) ) lub usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego e-Doręczenia.

The interest rate on the concessional loan will be WIBOR 3M base points, but not less than 1.5 percent per annum. In turn, the interest rate on loans granted on market terms, i.e., loans that do not constitute public aid, will be set at the reference rate in accordance with the Communication from the Commission on the revision of the method for setting the reference and discount rates.

The loan can be granted for a period of up to 20 years, calculated from the date of the scheduled disbursement of the first tranche to the date of the scheduled repayment of the last principal instalment.

Subsidies will not be provided for investment project costs that have been covered with domestic or foreign public funds. This, however, does not apply to electricity storage facilities in the capacity market.

**The call is held in the form of a competition. Applications are accepted from 4 April to 30 May 2025. Subsidy contracts are to be entered into by the end of 2025, while the period for spending the funds ends with 2028.**

Applications will only be accepted electronically, through the Grant Application Generator [Polish: Generator Wniosków o Dofinansowanie, GWD]. Compliance with the application submission deadline is determined by the date it is sent via GWD to the National Fund for Environmental Protection and Water Management's inbox on the Electronic Platform of Public Administration Services (ePUAP) or the registered electronic delivery service (e-Delivery).

Źródło | Source: 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.



# Rusza program wsparcia budowy magazynów energii [4/4] Launch of the aid scheme for construction of electricity storage facilities [4/4]

Wnioski, które wpłyną po terminie lub w niewłaściwej formie będą odrzucone.

LINK do oficjalnego komunikatu - [Magazyny energii elektrycznej i związana z nimi infrastruktura dla poprawy stabilności polskiej sieci elektroenergetycznej - Fundusz Modernizacyjny - Portal Gov.pl](#)

## Jak możemy pomóc

KPMG oferuje wsparcie na każdym etapie inwestycji, od wystąpienia z wnioskiem o dofinansowanie, przez bieżącą pomoc w inwestycji aż po jej ostateczne rozliczenie.

Applications submitted after the deadline or in an incorrect format will be rejected.

More information (in Polish) can be found in the official communication - [Magazyny energii elektrycznej i związana z nimi infrastruktura dla poprawy stabilności polskiej sieci elektroenergetycznej - Fundusz Modernizacyjny - Portal Gov.pl](#)

## How can we assist you?

KPMG provides support at every stage of the investment process, from the funding application and ongoing assistance during implementation to the final settlement.

Our Team remains at your disposal for any further information you might require.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Obowiązkowy Krajowy System e-Faktur coraz bliżej [1/4] The mandatory National e-Invoicing System (KSeF) moves forward[1/4]

11 kwietnia 2025 r. Ministerstwo Finansów przedstawiło aktualny stan projektu rozwiązań prawnych, technicznych i biznesowych oraz plan wdrożenia obowiązkowego systemu KSeF.

On April 11, 2025, the Ministry of Finance presented the current status of the legal, technical, and business solutions project, along with the implementation plan for the mandatory National e-Invoicing System (KSeF).

Ministerstwo Finansów przedstawiło aktualny projekt nowelizacji oraz plan wdrożenia obowiązkowego systemu KSeF

The Ministry of Finance released an updated draft of the amendment and the implementation plan for the mandatory KSeF system.

11 kwietnia 2025 r. na stronie Rządowego Centrum Legislacji (RCL) opublikowano najnowszy projekt ustawy nowelizującej ustawę o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Ustawa KSeF). Jednocześnie Ministerstwo Finansów przedstawiło zaktualizowany plan wdrożenia obowiązkowego Krajowego Systemu e-Faktur.

On April 11, 2025, the Government Legislation Centre (RCL) published the latest draft of the act amending the VAT Act and certain other acts (KSeF Act). At the same time, the Ministry of Finance presented the revised implementation plan for the mandatory National e-Invoicing System.

## Główne założenia najnowszego projektu

## Key Provisions of the Latest Draft

W najnowszym projekcie Ministerstwo Finansów potwierdza wprowadzenie obowiązku wystawiania e-faktur dla wszystkich podatników (czynnych i zwolnionych z VAT) w dwóch głównych etapach, z dodatkowym odroczeniem dla najmniejszych przedsiębiorców:

In the most recent draft, the Ministry of Finance confirms the introduction of a mandatory e-invoicing obligation for all taxpayers (both VAT-registered and exempt) in two main phases, with additional deferral for the smallest businesses:

- **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”, których transakcje obejmują niewielkie kwoty (do 450 zł dla pojedynczej faktury i do łącznej wartości sprzedaży do 10 tys. zł miesięcznie) i którzy będą objęci tym obowiązkiem od 1 stycznia 2027 r.

- From February 1, 2026 – for large taxpayers (with sales in 2024 exceeding PLN 200 million including VAT);
- From April 1, 2026 – for all other businesses, except for the smallest "digitally excluded" taxpayers whose transactions involve low amounts (up to PLN 450 per individual invoice and a total monthly sales value not exceeding PLN 10,000), who will be subject to the obligation starting January 1, 2027.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Obowiązkowy Krajowy System e-Faktur coraz bliżej [2/4]

## The mandatory National e-Invoicing System (KSeF) moves forward[2/4]

Istotną zmianą zaproponowaną w projekcie jest 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).

Dodatkowo, ujednoliconą została data wystawienia faktur w KSeF - zawsze, bez względu na to czy faktura będzie wystawiona w trybie online, czy w trybie offline24, data wystawienia będzie zgodna z tą wskazaną w treści faktury przez wystawcę (tj. w polu P\_1).

Ponadto projekt 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.**;
- **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.**;
- **weryfikację progu warunkującego moment wejścia w obowiązkowy KSeF na podstawie sprzedaży z 2024 r. (a nie – jak wcześniej planowano – z 2025 r.)**;
- uregulowanie zagadnienia dotyczącego **faktur konsumenckich** przez dopuszczenie możliwości ich wystawiania w KSeF;
- **możliwość dodania załącznika do e-faktury** (załącznik będzie stanowił integralną część dokumentu sprzedaży, a jego treść będzie ustrukturyzowana i opisana w strukturze logicznej FA(3)).

A key change proposed in the draft legislation is the permanent (open-ended) introduction of the "offline24" mode, which allows electronic invoices to be issued offline, outside the KSeF system, and submitted to KSeF without delay—no later than the next business day. Importantly, the invoice issue date in such cases will be the date indicated by the taxpayer in the content of the invoice (in field P\_1).

In addition, the invoice issue date within KSeF has been standardized—regardless of whether the invoice is issued in online or offline24 mode, the issue date will always be the one indicated in the content of the invoice by the issuer (i.e., in field P\_1).

Furthermore, the draft legislation provides for:

- the ability to issue **VAT RR invoices** documenting the purchase of agricultural products from flat-rate farmers within the system as of **April 1, 2026**;
- **deferral of the obligation** to include the KSeF number in payments for e-invoices (including those made using the split payment mechanism) **until the end of 2026**;
- **postponement of the imposition of penalties** for errors related to invoicing through KSeF **until the end of 2026**;
- the continued **possibility to issue invoices from cash registers until the end of 2026**;
- **verification of the sales threshold determining the entry into the mandatory KSeF based on 2024 sales data (rather than 2025, as previously planned)**;
- regulation of **consumer invoice** issues by allowing them to be issued within the KSeF system;
- **the ability to add attachments to e-invoices** (the attachment will constitute an integral part of the sales document and its content will be structured and defined within the FA(3) logical schema).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Obowiązkowy Krajowy System e-Faktur coraz bliżej [3/4]

## The mandatory National e-Invoicing System (KSeF) moves forward[3/4]

### Etapy wdrażania KSeF – ważne terminy

Jednocześnie Ministerstwo Finansów przedstawiło etapy wdrażania obowiązkowego KSeF:

- **czerwiec 2025 r.** – udostępnienie informacji dotyczącej nowej wersji systemu, tzw. KSeF 2.0, który będzie obowiązywał od 1 lutego 2026 r. w postaci: **(i)** struktury logicznej FA(3), czyli wzoru faktury ustrukturyzowanej (tzw. schemy) oraz **(ii)** dokumentacji interfejsu programistycznego (API), czyli specyfikacji oprogramowania interfejsowego tzw. KSeF 2.0;
- **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 lutego 2026 r.** – wprowadzenie produkcyjnej wersji systemu pozwalającej na wystawienie faktur w rzeczywistym obrocie gospodarczym;
- **1 lutego 2026 r.** – wprowadzenie obowiązkowego KSeF (etap I – duży podatnicy);
- **1 kwietnia 2026 r.** – wprowadzenie obowiązkowego KSeF (etap II – pozostali podatnicy).

### KSeF Implementation Stages – Key Dates

At the same time, the Ministry of Finance has presented the timeline for the implementation of the mandatory National e-Invoicing System (KSeF):

- **June 2025** – publication of information regarding the new version of the system, referred to as KSeF 2.0, which will apply from February 1, 2026. This includes: (i) the FA(3) logical structure, i.e. the standardized structured invoice template (schema), and (ii) documentation of the Application Programming Interface (API), i.e. the KSeF 2.0 interface software specifications;
- **September 30, 2025** – the KSeF 2.0 API interface will become available for open testing by all integrators and large companies (i.e., the version intended for use as of February 1, 2026);
- **November 2025:**
  - release of the test version of the KSeF 2.0 Taxpayer Application. Invoices issued in the KSeF 2.0 test environment (API interface and Taxpayer Application) will have no legal effect;
  - issuance of certificates – businesses will be able to apply for invoice issuer certificates. These certificates will allow system authentication and are required to issue e-invoices in case of a system failure or in "offline24" mode during the mandatory KSeF period;
- **February 1, 2026** – launch of the production version of the system enabling the issuance of invoices in real business transactions;
- **February 1, 2026** – introduction of the mandatory KSeF system (Stage I – large taxpayers);
- **April 1, 2026** – introduction of the mandatory KSeF system (Stage II – all other taxpayers).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Obowiązkowy Krajowy System e-Faktur coraz bliżej [4/4]

## The mandatory National e-Invoicing System (KSeF) moves forward [4/4]

### Ministerstwo Finansów zachęca do zgłaszania uwag

Ministerstwo Finansów zachęca przedsiębiorców do zgłaszania uwag i opinii do projektu. Uwagi i opinie mogą być zgłaszane do 25 kwietnia 2025 r. drogą mailową na adres e-mail: [sekretariat.PT@mf.gov.pl](mailto:sekretariat.PT@mf.gov.pl)

### Jak możemy pomóc?

Obowiązek wdrożenia KSeF wiąże się z koniecznością wprowadzenia przez podatników szeregu zmian. Pierwszy etap wdrożenia KSeF rozpocznie się już 1 lutego 2026 r., a zatem większość przedsiębiorców powinna jak najszybciej rozpocząć prace wdrożeniowe.

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

W razie jakichkolwiek pytań lub wątpliwości, zachęcamy do kontaktu.

### Ministry of Finance Invites Feedback

The Ministry of Finance encourages businesses to submit comments and feedback on the draft legislation. Remarks and opinions may be submitted by April 25, 2025, via email to: [sekretariat.PT@mf.gov.pl](mailto:sekretariat.PT@mf.gov.pl)

### How Can We Help?

The obligation to implement KSeF requires taxpayers to introduce a number of changes. The first stage of mandatory implementation will begin as early as February 1, 2026, which means that most businesses should start their preparation and implementation efforts as soon as possible.

The KPMG team can support you at every stage of the implementation process— from answering any questions or concerns, through hands-on assistance during implementation, to ongoing support after the implementation procedure is completed.

If you have any questions or need further clarification, we encourage you to reach out.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# USA i Unia Europejska zawieszają część taryf [1/2]

## The United States and the European Union suspend part of their tariffs [1/2]

9 kwietnia 2025 r. UE podjęła decyzję o nałożeniu ceł odwetowych w wysokości do 25 % na amerykańskie towary o wartości 22 mld. Euro. Miały one objąć m.in. drób, orzechy, owoce, motocykle oraz jachty i być odpowiedzią na taryfy celne nałożone przez USA na import stali i aluminium z UE.

On April 9, 2025, the European Union decided to impose retaliatory tariffs of up to 25% on U.S. goods worth €22 billion. The list included, among others, poultry, fruit, nuts, motorcycles, and yachts. These EU measures were a direct response to the U.S. decision in March to raise tariffs on imports of steel and aluminum from the EU by 25%.

### Odpowiedź UE na amerykańskie cła nałożone na stal i aluminium sprowadzane do USA

9 kwietnia 2025 r. UE podjęła decyzję o nałożeniu ceł odwetowych w wysokości do 25 % na amerykańskie towary o wartości 22 mld. euro. Na liście znalazły się między innymi drób, owoce, orzechy, motocykle i jachty.

Działania UE miały być odpowiedzią na marcową decyzję USA o nałożeniu ceł na import stali i aluminium z UE (amerykańskie taryfy celne zostały wówczas podwyższone o 25 % stawki).

Cła odwetowe wobec USA zostały poparte niemalże przez wszystkie państwa członkowskie UE. Przeciwno były jedynie Węgry.

W swoim komunikacie Komisja Europejska wyraziła wolę podjęcia negocjacji, informując, że unijne cła odwetowe mogą „zostać zawieszane w dowolnym momencie, jeśli USA zgodzą się na sprawiedliwy i zrównoważony wynik negocjacji”. Tym samym UE opowiedziała się za negocjacjami z USA, które byłyby wyważone i korzystne dla obu stron.

### EU Response to U.S. Tariffs on Steel and Aluminum Imports

On April 9, 2025 the EU has decided to impose retaliatory tariffs of up to 25% on US goods worth €22bn. The list included poultry, fruit, nuts, motorbikes and yachts, among others.

The EU's action was intended as a response to the US decision in March to impose tariffs on EU steel and aluminium imports (US tariffs were then increased by a 25% rate).

The retaliatory duties against the US were supported by almost all EU Member States. Only Hungary was against them.

In its communication, the European Commission expressed its willingness to negotiate, stating that the EU retaliatory tariffs could 'be suspended at any time if the US agrees to a fair and balanced outcome of the negotiations'. Thus, the EU favoured a balanced and mutually beneficial negotiation with the US.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# USA i Unia Europejska zawieszają część taryf [2/2]

## The United States and the European Union suspend part of their tariffs [2/2]

### Zaskakująca decyzja Prezydenta Trumpa

Unijne władze nie musiały długo czekać na reakcję Białego Domu. Tego samego dnia Prezydent Donald Trump ogłosił natychmiastowe zawieszenie tzw. ceł wzajemnych na okres 90 dni i w rezultacie obniżenie stawek do poziomu 10 % (w przypadku towarów UE miała ona wynieść 20 %). Jednocześnie podwyższeniu do 145 % uległa taryfa celna na towary sprowadzane z Chin do USA.

W dalszym ciągu obowiązują również podwyższone stawki na stal, aluminium oraz samochody (25 %).

### Unia Europejska przystępuje do negocjacji

Decyzja o zawieszeniu ceł wzajemnych spotkała się z pozytywną reakcją Komisji Europejskiej, która dzień później wstrzymała planowane wprowadzenie dodatkowych taryf na amerykańskie towary na okres 90 dni. Czas ten ma być wykorzystany na wynegocjowanie warunków porozumienia handlowego.

### Jak możemy pomóc

Codziennie zmieniająca się sytuacja międzynarodowa wprowadza niepewność i wstrzymuje decyzje biznesowe.

Dzięki wsparciu KPMG możliwe jest oszacowanie wpływu ceł wprowadzonych w USA lub UE na Państwa działalność, a następnie wdrożenie rozwiązania ograniczające ich negatywne oddziaływanie na biznes.

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce

### President Trump's surprising decision

EU authorities did not have to wait long for a reaction from the White House. On the same day, President Donald Trump announced the immediate suspension of the so-called reciprocal tariffs for a period of 90 days and, as a result, the reduction of tariffs to 10 % (for EU goods, it was to be 20 %). At the same time, the tariff on goods imported from China to the US was increased to 145 %.

Increased tariffs on steel, aluminium and cars (25 %) also remain in place.

### European Union enters negotiations

The decision to suspend reciprocal tariffs was met with a positive reaction from the European Commission, which a day later halted the planned introduction of additional tariffs on US goods for a period of 90 days. This time is to be used to negotiate the terms of a trade agreement.

### How we can help

The daily changing international situation introduces uncertainty and puts business decisions on hold.

With KPMG's support, it is possible to assess the impact of US or EU tariffs on your business and then implement a solution to limit their negative impact on business.

The KPMG team remains available for any questions or concerns.

# Istotne zmiany w Ordynacji Podatkowej [1/2]

## Significant changes to the Tax Ordinance [1/2]

17 lutego 2025 r. na stronie Kancelarii Prezesa Rady Ministrów opublikowano założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy – Ordynacja podatkowa oraz niektórych innych ustaw.

On February 17, 2025, the assumptions to the draft act on amending the act - Tax Ordinance and certain other acts were published on the website of the Chancellery of the Prime Minister.

### Poprawa relacji podatników z organami podatkowymi

Jednym z głównych celów projektu ustawy o zmianie ustawy – Ordynacja podatkowa oraz niektórych innych ustaw jest poprawa relacji podatników i organów podatkowych.

Wśród proponowanych zmian znajduje się m.in. rewizja instytucji przedawnienia, poprzez zmiany w zakresie nieprzedawniania się zobowiązań podatkowych zabezpieczonych hipoteką lub zastawem skarbowym oraz modyfikacji przesłanki zawieszającej bieg terminu przedawnienia zobowiązania w związku z wszczęciem postępowania karnego skarbowego.

Kolejne z planowanych zmian dotyczą problematyki schematów podatkowych (MDR). Przepisy mają zostać dostosowane do wyroku TSUE w sprawie C-694/20 Orde van Vlaamse Balies i in. z dnia 8 grudnia 2022 r. oraz dyrektywy Rady (UE) 2023/2226 z dnia 17 października 2023 r. (tzw. DAC8) poprzez zwolnienie radców prawnych, adwokatów, doradców podatkowych oraz rzeczników patentowych z obowiązku raportowania MDR. Zamiast tego będą oni mieli obowiązek poinformować klienta tj. „korzystającego” lub „promotora” o konieczności złożenia informacji o schematach podatkowych do Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

Ponadto zgodnie z założeniami, Minister Finansów ma zostać upoważniony do wydawania rozporządzeń zwalniających m.in. przedmiotowo transakcje z obowiązku zgłaszania uzgodnień krajowych w zakresie wykazu określonych grup podmiotów, które będą zwolnione z obowiązku zgłaszania schematów podatkowych dotyczących uzgodnień krajowych. Uchylony całkowicie ma zostać obowiązek raportowania zawiadomień MDR-2, a ograniczony obowiązek przekazywania MDR-3 raz do roku. W tym drugim przypadku ma zostać umożliwione złożenia podpisu przez pełnomocnika.

### Improving the relationship between taxpayers and tax authorities

One of the main objectives of the draft act on amending the act - Tax Ordinance and certain other acts is to improve the relationship between taxpayers and tax authorities.

Among the proposed changes is a revision of the institution of the statute of limitations, through changes in the scope of the non-suspension of tax liabilities secured by a mortgage or a fiscal pledge and the modification of the premise suspending the course of the statute of limitations of a liability in connection with the initiation of fiscal penal proceedings.

Another of the planned amendments concerns the issue of tax schemes (MDR). The rules are to be brought in line with the CJEU judgment in Case C-694/20 Orde van Vlaamse Balies et al. of 8 December 2022 and Council Directive (EU) 2023/2226 of 17 October 2023 (the so-called DAC8) by exempting legal advisers, lawyers, tax advisers and patent attorneys from the obligation to report MDR. Instead, they will be obliged to inform the client, i.e. the “beneficiary” or “promoter”, of the need to submit information on tax schemes to the Head of the National Tax Administration.

In addition, according to the assumptions, the Minister of Finance is to be authorised to issue regulations exempting, inter alia, transactions from the obligation to report domestic arrangements with respect to the list of specified groups of entities that will be exempted from the obligation to report tax schemes concerning domestic arrangements. The obligation to report MDR-2 notifications is to be completely repealed and the obligation to report MDR-3 annually is to be reduced. In the latter case, proxy signatures are to be allowed.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



# Istotne zmiany w Ordynacji Podatkowej [2/2]

## Significant changes to the Tax Ordinance [2/2]

Na poprawę relacji z podatnikami ma wpłynąć także złagodzenie niektórych kar. Według projektu obniżeniu mają ulec kary grzywnien za nieprzekazywanie informacji o schemacie podatkowym lub przekazywanie ich po terminie z 720 do 240 stawek dziennych. Uchylone natomiast mają zostać sankcje za nieprzekazanie podmiotowi obowiązkanemu do przekazania schematu podatkowego danych, dotyczących schematu podatkowego lub przekazywanie ich po terminie oraz za brak zwrócenia się do podmiotu zlecającego czynności z odrębnym pismem o przekazanie mu oświadczenia na piśmie, że uzgodnienie nie stanowi schematu podatkowego, lub występowanie o oświadczenie po terminie.

### Zwiększenie efektywności organów podatkowych

Poza poprawą relacji z podatnikami celem zmian jest także zwiększenie efektywności działania organów podatkowych. Służy temu w szczególności propozycja uchylecia obowiązku nadawania przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej Numeru Schematu Podatkowego (NSP) w sytuacji, gdy informacja o schemacie podatkowym przekazana do Szefa KAS zawiera już nadany NSP w przypadku złożenia informacji o schemacie podatkowym przez inny podmiot.

### Pozostałe zmiany

W projekcie przewidziano również zmiany dotyczące zapewnienia ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych możliwości składania wniosków do Naczelnego Sądu Administracyjnego o podjęcie uchwały abstrakcyjnej, celem pełniejszej realizacji ustawowego obowiązku Ministra Finansów zapewnienia jednolitego stosowania przepisów prawa podatkowego przez organy podatkowe.

Rada Ministrów planuje przyjęcie projektu w II kwartale 2025 r.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Relations with taxpayers are also expected to be improved by easing some penalties. According to the draft, fines for failing to submit information on a tax scheme or submitting it late are to be reduced from 720 to 240 daily rates. On the other hand, the penalties for failing to communicate data on the tax scheme to the entity obliged to communicate the tax scheme or communicating it after the deadline are to be repealed, as well as for failing to ask the entity commissioning the activity with a separate letter to provide it with a written statement that the arrangement does not constitute a tax scheme or requesting the statement after the deadline.

### Increasing the efficiency of tax authorities

In addition to improving relations with taxpayers, the amendments also aim to increase the efficiency of tax authorities. This is in particular served by the proposal to repeal the obligation of the Head of the National Fiscal Administration to assign a Tax Scheme Number (NSP) in a situation where the tax scheme information submitted to the Head of KAS already contains an assigned NSP in the case of submission of tax scheme information by another entity.

### Other changes

The draft also provides for changes concerning the provision of the Minister of Public Finance with the possibility to apply to the Supreme Administrative Court for an abstract resolution, in order to more fully implement the statutory obligation of the Minister of Finance to ensure uniform application of tax law provisions by tax authorities.

The Council of Ministers plans to adopt the draft in Q2 2025.

# Zmiany w Rozporządzeniu EUDR – uproszczenia i nowe wymagania [1/5]

## Amendments to the EUDR – simplifications and new requirements [1/5]

15 kwietnia 2025 r. Komisja Europejska opublikowała propozycję zmian do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1115, („Rozporządzenie EUDR”). Celem tych zmian jest ułatwienie wdrożenia przepisów dotyczących udostępniania na rynku unijnym i wywozu z Unii towarów związanych z wylesianiem i degradacją lasów. Nowe regulacje mają na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych oraz wsparcie przedsiębiorstw w dostosowaniu się do nowych wymogów.

On April 15, 2025 the European Commission has published proposed amendments to Regulation (EU) 2023/1115 of the European Parliament and of the Council, (the ‘EUDR’). The aim of these amendments is to facilitate the implementation of the rules on the making available on the EU market and the export from the Union of goods related to deforestation and forest degradation. The new regulations aim to reduce the administrative burden and support businesses in adapting to the new requirements.

### Uwagi ogólne

29 czerwca 2023 r. weszło w życie rozporządzenie 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, zwane Rozporządzeniem EUDR. Rozporządzenie EUDR zostało uchwalone jako część szerszej strategii Unii Europejskiej mającej na celu ochronę lasów i przeciwdziałanie globalnemu wylesianiu. Rozporządzenie wprowadza obowiązki dla przedsiębiorstw wprowadzających na rynek unijny lub eksportujących z Unii produkty, które mogą przyczyniać się do wylesiania i degradacji lasów. Celem regulacji jest zapewnienie, że produkty wprowadzane na rynek UE nie przyczyniają się do wylesiania, co ma wspierać globalne wysiłki na rzecz ochrony lasów.

Rozporządzenie EUDR ustanawia obowiązujące zasady dla „podmiotów” (ang. operators) i „podmiotów handlowych” (ang. traders) zajmujących się wprowadzaniem na rynek UE lub eksportem z UE drewna, kauczuku, bydła, kawy, kakao, oleju palmowego i soi (odnośne towary) oraz ich pochodnych wymienionych w Załączniku nr I do Rozporządzenia (odnośne produkty). Rozporządzenie wymaga, aby ww. towary i produkty były „wolne od wylesiania”, czyli nie pochodziły z terenów wylesionych po 31 grudnia 2020 roku, oraz zgodne z krajowymi przepisami dotyczącymi praw człowieka i ludności rdzennej. W tym celu, przedsiębiorstwa muszą przeprowadzać ocenę ryzyka i wdrażać środki zaradcze. Komisja Europejska przewiduje, że nowe przepisy będą miały znaczący wpływ na globalne łańcuchy dostaw, promując bardziej zrównoważone praktyki produkcyjne.

### General comments

On 29 June 2023, 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 exports from the Union of certain goods and products related to deforestation and forest degradation and repealing Regulation (EU) No 995/2010, known as the EUDR, entered into force. The EUDR was enacted as part of the European Union's broader strategy to protect forests and tackle global deforestation. The Regulation introduces obligations for companies placing on the Union market or exporting from the Union products that may contribute to deforestation and forest degradation. The aim of the regulation is to ensure that products placed on the EU market do not contribute to deforestation in order to support global efforts to protect forests.

The EUDR establishes mandatory rules for 'operators' and 'traders' involved in the placing on the EU market or export from the EU of timber, rubber, cattle, coffee, cocoa, palm oil and soybeans (the commodities concerned) and their derivatives listed in Annex I to the Regulation (the products concerned). The Regulation requires the aforementioned goods and products to be “deforestation-free”, i.e. not sourced from deforested areas after 31 December 2020, and to comply with national laws on human rights and indigenous peoples. To this end, companies must carry out risk assessments and implement countermeasures. The European Commission anticipates that the new rules will have a significant impact on global supply chains, promoting more sustainable production practices.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zmiany w Rozporządzeniu EUDR – uproszczenia i nowe wymagania [2/5]

## Amendments to the EUDR – simplifications and new requirements [2/5]

### Uproszczenia przewidziane przez Komisję

W związku z pojawiającymi się wątpliwościami m.in. co do zakresu przedmiotowego Rozporządzenia, Komisja Europejska w dniu 15 kwietnia 2025 r. opublikowała szereg uproszczeń, które mają na celu ułatwienie przedsiębiorstwom spełnienia wymogów Rozporządzenia EUDR.

Przede wszystkim, zaktualizowano wytyczne interpretacyjne oraz opublikowano nowe wydanie FAQ. Dodatkowo projekt aktu delegowanego zmieniającego Załącznik I do Rozporządzenia został udostępniony do konsultacji publicznych, które potrwać do 13 maja 2025 r. Komisja zwiększyła również wsparcie dla partnerów globalnych w ramach inicjatywy Drużyny Europy, przeznaczając na ten cel 86 mln EUR.

Kluczowe uproszczenia obejmują:

- **Ponowne wykorzystanie oświadczeń należytej staranności:** zgodnie z nowo opublikowanymi wytycznymi dotyczącymi stosowania Rozporządzenia EUDR duże przedsiębiorstwa mogą ponownie wykorzystywać istniejące oświadczenia o należytej staranności, gdy towary, które wcześniej były na rynku UE, są ponownie wprowadzane. To zmniejsza ilość informacji, które muszą być przekazywane w systemie informatycznym.
- **Regulacje dotyczące upoważnionego przedstawiciela:** Upoważniony przedstawiciel może składać oświadczenia o należytej staranności w imieniu członków grupy przedsiębiorstw.
- **Oświadczenie o należytej staranności składane raz w roku:** Przedsiębiorstwa mogą składać oświadczenia o należytej staranności raz w roku, zamiast dla każdej przesyłki lub partii wprowadzanej do obrotu w UE.

### Simplifications envisaged by the Commission

In view of emerging doubts regarding, among other things, the scope of the Regulation, the European Commission on 15 April 2025 published a number of simplifications that aim to make it easier for companies to comply with the requirements of the EUDR Regulation.

Most notably, interpretative guidance has been updated and a new edition of FAQs has been published. In addition, a draft delegated act amending Annex I of the Regulation has been made available for public consultation, which will run until 13 May 2025. The Commission has also increased its support to global partners under the Team Europe initiative with €86 million.

Key simplifications include:

- **Re-use of due diligence declarations:** according to the newly published guidance on the application of the EUDR, large companies can re-use existing due diligence declarations when goods that were previously on the EU market are re-introduced. This reduces the amount of information that has to be provided in the IT system.
- **Regulation of the authorised representative:** An authorised representative may make due diligence declarations on behalf of members of a group of companies.
- **Due diligence statement to be submitted once a year:** Companies may submit due diligence declarations once a year, instead of for each consignment or batch placed on the EU market.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zmiany w Rozporządzeniu EUDR – uproszczenia i nowe wymagania [3/5]

## Amendments to the EUDR – simplifications and new requirements [3/5]

- **Uproszczenia dla dużych przedsiębiorstw na niższych szczeblach rynku:** W wytycznych Wyjaśniono, że duże przedsiębiorstwa działające na niższych szczeblach rynku mogą korzystać z uproszczonych obowiązków. Polega to na gromadzeniu numerów referencyjnych oświadczeń o należytej staranności od dostawców i wykorzystywaniu tych numerów do składania własnych oświadczeń.
- **Powtarzalne dostawy produktów:** Zmniejszono liczbę wymaganych oświadczeń o należytej staranności dla powtarzalnych dostaw produktów.
- **Geolokalizację i nazwy naukowe:** Umożliwiono powoływanie się w oświadczeniach o należytej staranności na geolokalizację działek i nazwy naukowe produktów, które są dostępne w oświadczeniach złożonych na wcześniejszym etapie.
- **Zakres produktów:** W projekt Rozporządzenia delegowanego doprecyzowano zakres produktów objętych obowiązkami wynikającymi z Rozporządzenia EUDR. Przede wszystkim, wskazano, że zakresem przedmiotowym Rozporządzenia EUDR nie są objęte:
  - a) próbki produktów oraz produkty, które mają zostać poddane badaniu lub testom w celu określenia ich składu, jakości lub innych właściwości technicznych do celów informacyjnych lub badań przemysłowych lub handlowych (pod warunkiem że zostaną całkowicie zużyte lub zniszczone w trakcie takiego badania); odpady, produkty używane i zużyte;
  - b) materiały dodatkowe, takie jak instrukcje obsługi, ulotki, katalogi i materiały marketingowe towarzyszące innemu produktowi wprowadzanemu na rynek UE (dołączone do niego);
  - c) bambus, rattan i inne materiały o charakterze drzewnym jak również odnośne produkty z nich wykonane.
- **Simplification for large downstream companies:** The guidance clarifies that large downstream companies can benefit from simplified obligations. This involves collecting due diligence statement reference numbers from suppliers and using these numbers to make their own statements.
- **Repeat deliveries of products:** The number of required due diligence statements for repetitive product supplies has been reduced.
- **Geolocation and scientific names:** It has been made possible to refer in due diligence statements to the geolocation of plots and scientific names of products that are available in statements made at an earlier stage.
- **Scope of products:** The draft Delegated Regulation clarifies the scope of products covered by the obligations under the EUDR. First of all, it has been indicated that the material scope of the EUDR Regulation does not include:
  - a) product samples and products which are to be examined or tested to determine their composition, quality or other technical characteristics for the purposes of information or industrial or commercial research (provided that they are completely used up or destroyed in the course of such testing); waste, second-hand and used products;
  - b) supplementary material such as instruction manuals, leaflets, catalogues and marketing material accompanying (attached to) another product placed on the EU market;
  - c) bamboo, rattan and other materials of a woody nature as well as related products made of them.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zmiany w Rozporządzeniu EUDR – uproszczenia i nowe wymagania [4/5]

## Amendments to the EUDR – simplifications and new requirements [4/5]

- **Opakowania i zwroty:** W projekcie Rozporządzenia delegowanego doprecyzowano również moment, w którym powstają obowiązki dotyczące opakowań, w tym drewnianych palet, które podlegają zwrotom, poprzez wskazanie, że zakresem Rozporządzenia EUDR objęte są opakowania z drewna (palety, skrzynie, pudła) wprowadzane na rynek UE lub eksportowane jako samodzielne produkty, z wyłączeniem materiałów opakowaniowych wyraźnie nadających się do wielokrotnego użytku, używanych wyłącznie do podtrzymywania, ochrony lub przenoszenia innego produktu wprowadzonego do obrotu i prezentowanych wraz z tym produktem od momentu ich użycia do takiego celu i później.

Zmiany te mają na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych i ułatwienie procesu jednolitego wdrażania nowych wymogów w obrębie całej Unii Europejskiej, przyczyniając się do realizacji celów przewidzianych Rozporządzeniem.

### Sankcje

Zasady dotyczące kar za naruszenia Rozporządzenia EUDR pozostają niezmiennicze i będą określone na poziomie krajowym, a ich stosowanie będzie niezależne od sankcji przewidzianych w polskim Kodeksie karnym, które dotyczą działań szkodliwych dla środowiska. Kary te, stosownie do art. 25 Rozporządzenia EUDR obejmują m.in. grzywnę w wysokości con. 4% łącznego rocznego obrotu, konfiskatę i zakaz wprowadzania do obrotu produktów niezgodnych z Rozporządzeniem, czasowe wykluczenie na okres maksymalnie 12 miesięcy z procedur udzielania zamówień oraz zakaz stosowania uproszczonej procedury oceny ryzyka. Ponadto, informacje o naruszeniach będą publikowane na stronie internetowej Komisji Europejskiej. Publikacja ta będzie zawierała dane o przedsiębiorstwie, które dopuściło się naruszenia, opis działań stanowiących naruszenie, charakter naruszenia oraz wysokość nałożonych kar.

- **Packaging and returns:** The draft Delegated Regulation also clarifies the point at which obligations arise for packaging, including wooden pallets that are subject to returns, by indicating that wood packaging (pallets, crates, boxes) placed on the EU market or exported as a stand-alone product falls within the scope of the EUDR, excluding packaging material that is clearly reusable, used exclusively to support, protect or carry another product placed on the market and presented with that product from the moment it is used for such purpose and beyond.

These changes are intended to reduce the administrative burden and facilitate the process of uniform implementation of the new requirements across the European Union, contributing to the objectives of the Regulation.

### Sanctions

The rules on penalties for violations of the EUDR Regulation remain unchanged and will be determined at national level, and their application will be independent of the sanctions provided for in the Polish Criminal Code, which relate to environmentally harmful activities. These penalties, pursuant to Article 25 of the EUDR Regulation, include, inter alia, a fine of con. 4% of the total annual turnover, confiscation and prohibition of placing on the market of products that do not comply with the Regulation, temporary exclusion for a maximum of 12 months from procurement procedures and prohibition from applying the simplified risk assessment procedure. In addition, information on infringements will be published on the European Commission's website. This publication will include details of the undertaking that committed the infringement, a description of the actions constituting the infringement, the nature of the infringement and the amount of the penalties imposed.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

# Zmiany w Rozporządzeniu EUDR – uproszczenia i nowe wymagania [5/5]

## Amendments to the EUDR – simplifications and new requirements [5/5]

### Ministerstwo Finansów zachęca do zgłaszania uwag

Ministerstwo Finansów zachęca przedsiębiorców do zgłaszania uwag i opinii do projektu. Uwagi i opinie mogą być zgłaszane do 25 kwietnia 2025 r. drogą mailową na adres e-mail: [sekretariat.PT@mf.gov.pl](mailto:sekretariat.PT@mf.gov.pl)

### Jak możemy pomóc?

Obowiązek wdrożenia KSeF wiąże się z koniecznością wprowadzenia przez podatników szeregu zmian. Pierwszy etap wdrożenia KSeF rozpocznie się już 1 lutego 2026 r., a zatem większość przedsiębiorców powinna jak najszybciej rozpocząć prace wdrożeniowe.

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

W razie jakichkolwiek pytań lub wątpliwości, zachęcamy do kontaktu.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

### Ministry of Finance invites comments

The Ministry of Finance invites businesses to submit comments and opinions on the project. Comments and opinions can be submitted until 25 April 2025 by email to: [sekretariat.PT@mf.gov.pl](mailto:sekretariat.PT@mf.gov.pl)

### How can we help?

The obligation to implement KSeF entails a number of changes for taxpayers. The first phase of KSeF implementation will already start on 1 February 2026, so most businesses should start implementation work as soon as possible.

The KPMG team can support you at every stage of the implementation - from answering any questions and doubts, to assisting with the implementation and providing ad hoc support once the implementation procedure has been completed.

Should you have any questions or concerns, please do not hesitate to contact us.

# Nowa Polska Klasyfikacja Działalności – PKD 2025 [1/2]

## New Polish Classification of Activities – PKD 2025 [1/2]

W dniu 1 stycznia 2025 r. weszła w życie nowa Polska Klasyfikacja Działalności – PKD 2025, która zastąpiła PKD 2007. Zmiany dotyczą wszystkich przedsiębiorców, którzy są zarejestrowani w Krajowym Rejestrze Gospodarczym (KRS) lub Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG).

On January 1, 2025, a new Polish Classification of Activities – PKD 2025, which replaced PKD 2007, came into force. The changes apply to all entrepreneurs who are registered in the National Economic Register (KRS) or the Central Registration and Information on Business (CEIDG).

### Co się zmieniło?

Zaktualizowano kody PKD, dostosowując je do nowych trendów gospodarczych, technologicznych oraz zmieniających się regulacji prawnych. Wprowadzono nowe kody dla działalności, które zyskały na znaczeniu, oraz zaktualizowano definicje niektórych działów, by lepiej odzwierciedlały współczesny stan rynku. Aktualizacja PKD ma na celu m.in. uproszczenie klasyfikacji, ujednoczenie terminologii, a także dostosowanie do zmian dokonanych w klasyfikacji Unii Europejskiej (NACE).

### Kogo obowiązuje PKD 2025?

Każdy przedsiębiorca zarejestrowany w KRS lub CEIDG powinien sprawdzić, czy jego dotychczasowe kody są zgodne z nową klasyfikacją. Jeśli działalność firmy jest objęta nowymi lub zmienionymi kodami, należy dokonać aktualizacji.

Przedsiębiorcy rozpoczynający działalność po 1 stycznia 2025 r. są zobowiązani do korzystania z PKD 2025. Przedsiębiorcy, którzy rozpoczęli działalność przed 1 stycznia 2025 r., są zobowiązani do aktualizacji kodów PKD najpóźniej do 31 grudnia 2026 r.

### What has changed?

PKD codes have been updated, adapting them to new economic and technological trends and changing legal regulations. New codes have been introduced for activities that have become more important, and the definitions of some departments have been updated to better reflect the current state of the market. The update of the PKD is aimed at, among m.in others, simplifying the classification, unifying the terminology, as well as adapting to the changes made in the European Union classification (NACE).

### Who is bound by PKD 2025?

Every entrepreneur registered in the National Court Register or CEIDG should check whether their existing codes are consistent with the new classification. If your business is covered by new or changed codes, it should be amended.

Entrepreneurs commencing their business after 1 January 2025 are obliged to use PKD 2025. Entrepreneurs who started their business before 1 January 2025 are obliged to update their PKD codes by 31 December 2026 at the latest.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



# Nowa Polska Klasyfikacja Działalności – PKD 2025 [2/2]

## New Polish Classification of Activities – PKD 2025 [2/2]

### Jak możemy pomóc?

KPMG Law oferuje kompleksowe wsparcie w zakresie:

1. Weryfikacji aktualnych kodów PKD – pomożemy Państwu sprawdzić, czy dotychczasowe kody są zgodne z nową klasyfikacją.
2. Doboru nowych kodów PKD – doradzimy, które kody najlepiej odpowiadają rzeczywistej działalności Państwa firmy.
3. Aktualizacji danych w rejestrze CEIDG lub KRS – zajmiemy się formalnościami związanymi z wprowadzeniem zmian w odpowiednich rejestrach.

### How can we help?

KPMG Law offers comprehensive support in the field of:

1. Verification of current PKD codes – we will help you check whether the existing codes are compliant with the new classification.
2. Selection of new PKD codes – we will advise you on which codes best correspond to the actual activity of your company.
3. Updating data in the CEIDG or KRS register – we will take care of the formalities related to the introduction of changes in the relevant registers.

Źródło | Source: KPMG w Polsce





# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności

## European car park at the dawn of the electromobility era

# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności [1/7]

## European car parc at the dawn of the electromobility era [1/7]

Do 2035 roku wszystkie nowo rejestrowane samochody na terenie Unii Europejskiej mają być pojazdami bezemisyjnymi. Oznacza to, że do połowy przyszłej dekady rynek pojazdów elektrycznych (BEV) powinien osiągnąć dojrzałość, a elektromobilność stanie się standardem. W konsekwencji oczekuje się, że do 2035 roku samochody elektryczne staną się powszechnym i ugruntowanym wyborem konsumenckim na większości rynków UE.

W kontekście tych zmian kluczowe znaczenie zyskuje analiza struktury parku samochodowego – zarówno dla producentów, jak i wszystkich uczestników łańcucha wartości w branży motoryzacyjnej. Europejski park pojazdów podlega wpływom zarówno lokalnych, jak i globalnych trendów, a monitorowanie tych zmian pozwala interesariuszom branży motoryzacyjnej z wyprzedzeniem identyfikować nowe zjawiska – takie jak spadek udziału silników spalinyowych czy rosnące zapotrzebowanie na pojazdy elektryczne – oraz odpowiednio kształtować swoje strategie biznesowe.

### Uwagi:

W niniejszej analizie termin „**park samochodowy**” odnosi się wyłącznie do parku pojazdów lekkich.

Jako „**Europa**” są rozumiane kraje Unii Europejskiej, a także Norwegia, Szwajcaria, Wielka Brytania, Islandia, Rosja i Turcja.

Model parku samochodowego opracowany przez KPMG opiera się na danych dotyczących sprzedaży nowych pojazdów i **nie uwzględnia przepływu samochodów używanych**.

**Pojazdy elektryczne (EV)** obejmują pojazdy elektryczne zasilane akumulatorowo (BEV), pełne hybrydy, hybrydy typu plug-in (PHEV), pojazdy elektryczne z ogniwami paliwowymi (FCEV) oraz pojazdy o rozszerzonym zasięgu (EREV).

Kategoria „**Hybrydy i inne**” (HEV) odnosi się do pełnych hybryd, PHEV, FCEV oraz EREV.

**Pojazdy z silnikiem spalinowym (ICE)** uwzględniają również tzw. miękkie hybrydy (mild hybrids).

The EU has plans to ensure that by 2035, all newly sold cars in the region will be zero-emission vehicles. Therefore, by the middle of the next decade, the market for BEVs is expected to have matured – assuming there is no extension of the ICE sales ban by an additional five years. As a result, by 2035, BEVs are likely to be a common and established choice for consumers.

In view of these developments, understanding the constitution of the car parc is important for all players in the automotive value chain, especially considering the significant changes in the powertrain mix going forward. The European car parc is impacted by both various regional as well as global changes. Analysing changes in the car parc enables players to proactively identify and respond to emerging automotive trends – such as ICE downturn and increasing demand for BEVs – and adapt their strategies accordingly.

### Notes:

Throughout this analysis, the term ‘**car parc**’ will specifically refer to the light vehicle parc. ‘**Europe**’ refers to the countries of the European Union, as well as Norway, Switzerland, the United Kingdom, Iceland, Russia and Turkey.

The KPMG car parc model is based on new vehicle sales and **does not consider the transfers of used cars**.

**Electric vehicles (EVs)** refer to battery electric vehicles (BEVs), full hybrids, plug-in hybrids (PHEVs), fuel cell electric vehicles (FCEVs), and extended range electric vehicles (EREVs).

**Hybrids and others (HEVs)** refer to full hybrids, PHEVs, FCEVs, and EREVs.

**Internal combustion engine (ICE)** vehicles also include mild hybrids.

# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności [2/7]

## European car parc at the dawn of the electromobility era [2/7]

### Europejski park samochodowy w liczbach: Dziś i jutro

W 2023 roku europejski park pojazdów lekkich obejmował 342,5 mln pojazdów, z czego 2% (6,7 mln) stanowiły pojazdy elektryczne zasilane akumulatorowo (BEV). W Polsce całkowity park tych pojazdów (osobowych i dostawczych do 3,5t) na koniec 2024 roku wynosił 22,9 mln, w tym 80 tys. samochodów elektrycznych – czyli zaledwie 0,3% całkowitej floty<sup>1</sup>.

Choć całkowita liczba pojazdów w europejskim parku samochodowym ma pozostać względnie stabilna do 2035 roku, prognozowana jest istotna zmiana w strukturze układów napędowych – głównie za sprawą rosnącej popularności pojazdów elektrycznych. Na tę transformację wpływają m.in. unijne cele redukcji emisji CO<sub>2</sub> dla flot pojazdów, systemy zachęt i ulg podatkowych dla użytkowników EV, a także wysoki poziom świadomości ekologicznej wśród europejskich konsumentów. Dodatkowo regulacje – takie jak planowany zakaz sprzedaży pojazdów spalinowych w UE od 2035 roku oraz zobowiązania wynikające z Porozumienia Paryskiego, przyspieszą proces przekształcania europejskiego parku pojazdów w nadchodzącej dekadzie.

Pomimo znaczącej różnicy w cenach detalicznych pomiędzy pojazdami elektrycznymi a spalinowymi, **udział pojazdów elektrycznych w europejskim parku pojazdów lekkich ma wzrosnąć do 41% przed 2035 rokiem** – to znaczący skok w porównaniu z poziomem 4,8% odnotowanym w 2023 roku. Średnia cena detaliczna netto elektrycznego samochodu klasy średniej wynosi obecnie 33 300 euro, podczas gdy samochodu benzynowego – 18 600 euro. Jednak **przewiduje się, że od 2027 r. średnie ceny pojazdów elektrycznych (osobowych i dostawczych) zrównają się z cenami pojazdów spalinowych**, co oznacza, że ich koszty produkcji również będą porównywalne. Przewidywany spadek kosztów produkcji pojazdów elektrycznych będzie możliwy dzięki obniżeniu cen akumulatorów, innowacyjnym rozwiązaniom konstrukcyjnym oraz rozwojowi wyspecjalizowanych zakładów produkcyjnych.

<sup>1</sup> Źródło: PZPM.

### European Car Parc in Numbers: Today and Tomorrow

In 2023, the European light vehicle fleet comprised 342.5 million vehicles, of which 2% (6.7 million) were BEVs. In Poland, the total fleet of such vehicles (including passenger cars and light commercial vehicles up to 3.5 tons) amounted to 22.9 million by the end of 2024, with only 80,000 electric cars – representing just 0.3% of the entire fleet<sup>1</sup>.

Although the overall volume of the European car parc is projected to remain relatively stable through 2035, a significant shift in the powertrain mix is anticipated—primarily driven by the growing adoption of battery electric vehicles (BEVs). The change is driven by factors such as government fleet-wide CO<sub>2</sub> emission targets, EV incentives and tax rebates, and strong environmental awareness among European consumers. Furthermore, stringent regulations, such as the proposed ban on ICE vehicle sales in the EU by 2035 and the Paris Agreement, are poised to significantly drive the transformation of the car parc over the next decade.

Despite the significant current retail price difference between BEVs and ICE vehicles, **the share of EVs within the car parc is projected to reach 41% by 2035** – a substantial rise from 4.8% in 2023. The current average pre-tax retail price of a medium-sized electric car is €33,300, compared with €18,600 for a petrol car. However, **starting 2027, electric cars and vans are anticipated to reach price parity with ICE vehicles**, indicating that their manufacturing costs will be comparable. This reduction in manufacturing costs is expected to be enabled by decreased battery costs, innovative vehicle designs, and specialised production facilities dedicated to EVs.

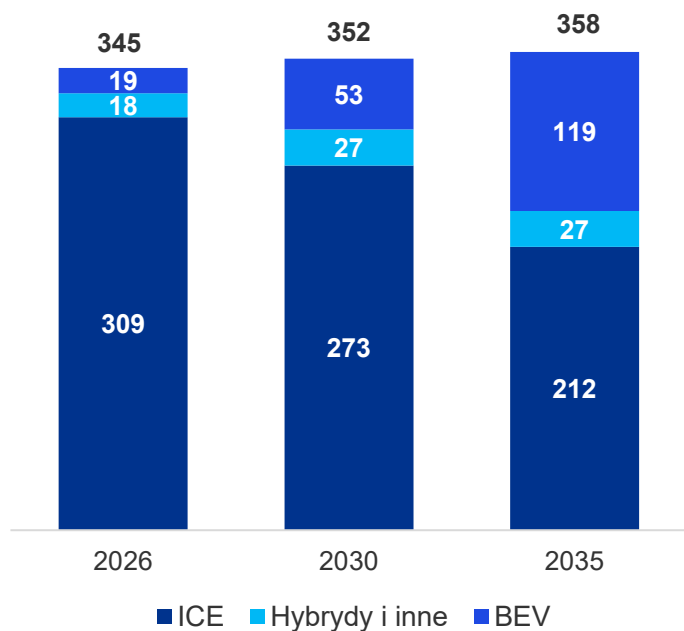
<sup>1</sup> Source: PZPM.

# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności [3/7]

## European car park at the dawn of the electromobility era [3/7]

Długość okresu eksploatacji samochodów spalinowych wynosi 15-40 lat i jest dużo bardziej zróżnicowana niż dla samochodów elektrycznych, których cykl życia jest podobny w całej Europie – głównie ze względu na 8-10-letnią żywotność akumulatorów BEV. Ponieważ akumulatory stanowią 30-40% całkowitej wartości pojazdu BEV, większość użytkowników, zamiast decydować się na wymianę baterii, kupuje nowy pojazd. W rezultacie, w miarę postępującej elektryfikacji parku pojazdów, przewidywany jest spadek średniego wieku użytkowanych aut.

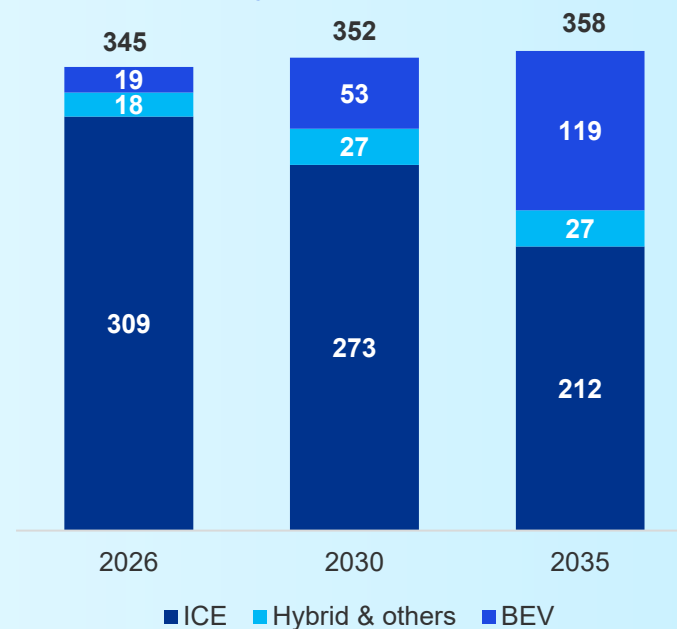
### Europejski park samochodowy według rodzaju napędu (mln sztuk)



Źródło: „Future of the car parc in Europe”, KPMG, 2025

Unlike ICE vehicles, the exit curves for BEVs show similar patterns across Europe, largely due to the 8–10-year lifespan of BEV batteries, compared to the 15–40 years typical for ICE vehicles. Since the batteries account for 30–40% of the total BEV value, most users are unlikely to replace battery packs before scrapping their cars. After the end of battery life, the majority of BEV owners are likely to replace the entire vehicle, as opposed to replacing only the battery. Thus, with ongoing electrification of the car parc, a decline in average vehicle age is anticipated.

### European car parc by powertrain (million vehicle units)



Source: „Future of the car parc in Europe”, KPMG, 2025

# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności [4/7]

## European car park at the dawn of the electromobility era [4/7]

- Chociaż szacuje się, że pojazdy elektryczne zasilane akumulatorowo na koniec 2025 roku mają stanowić zaledwie 4% całkowitego parku samochodowego w Europie, ich udział ma wzrosnąć do 15% w 2030 roku i osiągnąć 33% do 2035 roku.
- W tym samym okresie przewiduje się znaczący spadek udziału pojazdów z silnikami spalinowymi – z 92% w 2025 roku do 59% w 2035 roku.
- Największy wzrost liczby BEV w parku pojazdów prognozowany jest w Niemczech (ponad 21 milionów nowych BEV), a tuż za nimi uplasuje się Wielka Brytania, gdzie przewidywany przyrost wyniesie około 18 milionów pojazdów.
- Choć faza intensywnego wzrostu liczby BEV w Europie ma potrwać do 2035 roku, roczny przyrost sprzedaży BEV będzie stopniowo wyhamowywać do około 2%.
- Rynek pojazdów hybrydowych funkcjonuje w obliczu rosnącej presji konkurencyjnej ze strony dynamicznie rozwijającego się segmentu BEV. Przewidywane jest znaczne spowolnienie sprzedaży nowych pojazdów hybrydowych w Europie po 2026 roku, co będzie skutkowało stagnacją również na rynku wtórnym.

### Ekosystem ładowania

W Europie istnieje istotna luka pomiędzy podażą a popytem na infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych. **W 2023 roku na terenie UE funkcjonowało 600 000 punktów ładowania, a zgodnie z najbardziej ostrożnymi szacunkami, do 2030 roku potrzeba sięgnie co najmniej 3,5 miliona takich publicznych punktów.** Aby zrealizować ten cel, konieczne będzie zainwestowanie około 40 miliardów euro w rozbudowę i modernizację infrastruktury sieci energetycznej.

- While battery electric vehicles (BEVs) are expected to represent just 4% of the total European car parc in 2025, their share is projected to rise to 15% by 2030 and reach 33% by 2035.
- Over the same period, the share of internal combustion engine (ICE) vehicles is anticipated to decline significantly – from 92% in 2025 to 59% in 2035.
- Germany is expected to experience the largest growth in the number of BEVs added to the parc during this period, with the addition of over 21 million BEVs, closely followed by the UK, which is projected to add approximately 18 million BEVs to its parc.
- Although the BEV ramp-up phase in Europe is expected to last until 2035, the YoY BEV sales growth is anticipated to gradually taper off to 2% in the same period.
- HEVs face heightened competition from continuously developing BEVs. Post 2026, the market for hybrid vehicles in Europe is expected to decline, which will have a stagnating effect on the HEV car parc and related aftermarket opportunities.

### Charging ecosystem

There is a significant gap in the supply and demand of EV charging stations in Europe. **The EU region had 600,000 charging stations in 2023. Based on the lowest possible estimate, Europe will need at least 3.5 million public charging points by 2030.** In addition, this will require an investment of about €40 billion to improve the grid capacity.

# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności [5/7]

## European car park at the dawn of the electromobility era [5/7]

Według stanu na marzec 2025 roku liczba stacji ładowania w Polsce wynosiła 4 981, co stanowi wzrost o 51% rok do roku. Liczba indywidualnych punktów ładowania sięga 9 264<sup>2</sup>. Prognozy wskazują, że do 2030 roku liczba punktów ładowania w Polsce może wynieść blisko 100 tysięcy<sup>3</sup>, co będzie stanowić około 3% całkowitej europejskiej sieci. Jest to wynik wyższy od rządowego celu w zakresie liczby punktów ładowania dla pojazdów lekkich, który zakłada osiągnięcie niemal 87 000 punktów do 2030 roku<sup>4</sup>.

### Możliwości biznesowe w dobie elektromobilności

W miarę jak europejski park samochodowy przechodzi proces elektryfikacji, uczestnicy rynku motoryzacyjnego muszą dostosować swoje modele biznesowe. Pojazdy elektryczne zawierają około 200 ruchomych części, w porównaniu do ponad 1000 w tradycyjnych samochodach z silnikami benzynowymi lub wysokoprężnymi. Oznacza to, że zapotrzebowanie na usługi posprzedażowe związane z wymianą części spadnie. Jednocześnie rośnie znaczenie specjalistycznych szkoleń technicznych dla mechaników oraz potrzeba wdrażania bezpiecznych i zgodnych z regulacjami rozwiązań w zakresie magazynowania akumulatorów pojazdów elektrycznych. Mimo tych zmian operacyjnych, transformacja stwarza znaczące możliwości innowacji, podnoszenia kwalifikacji oraz rozwoju nowych usług w całym ekosystemie motoryzacyjnym.

<sup>2</sup> Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych (UDT), za: PZPM.

<sup>3</sup> „Ile stacji ładowania w Polsce powstanie do 2030 r.?”, PSNM, [LINK](#), [17.04.2025].

<sup>4</sup> „Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury” (projekt), Ministerstwo Klimatu i Środowiska, 10.01.2025.

As of March 2025, the number of charging stations in Poland reached 4,981, representing a 51% year-on-year increase. The number of individual charging points totaled 9,264. Forecasts indicate that by 2030, the number of charging points in Poland could approach 100,000<sup>2</sup>, accounting for approximately 3% of the total European network. This would exceed the government's target for the number of charging points for light vehicles, which aims to reach nearly 87,000 points by 2030<sup>3</sup>.

### Business Opportunities in the EV-Driven Transformation

As the European car parc undergoes rapid electrification, automotive stakeholders must adjust their business models to accommodate the emergence of new powertrain technologies. For instance, with electric vehicles (EVs) comprising around 200 moving parts—compared to over 1,000 in conventional petrol or diesel vehicles—the volume of aftermarket services related to part replacements is expected to decline. At the same time, the growing need for specialized technical training for mechanics and the implementation of safe EV battery storage solutions in warehouses will become critical. Despite these operational shifts, the transition opens up significant opportunities for innovation, workforce upskilling, and the development of new, value-added services across the automotive ecosystem.

<sup>2</sup> Register of Alternative Fuels Infrastructure (UDT), as reported by: PZPM.

<sup>3</sup> „Ile stacji ładowania w Polsce powstanie do 2030 r.?”, PSNM, [LINK](#), [17.04.2025].

<sup>4</sup> „National policy framework for market development for alternative fuels in the transport sector and development of relevant infrastructure” (draft), Ministry of Climate and Environment, 10.01.2025.

# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności [6/7]

## European car park at the dawn of the electromobility era [6/7]

### Inteligentne ładowanie, V2G i elastyczność energetyczna

Przewiduje się, że nowo pojawiające się usługi, takie jak inteligentne ładowanie i system vehicle-to-grid (V2G), wygenerują dodatkowe strumienie przychodów zarówno dla właścicieli pojazdów elektrycznych, jak i nowych uczestników rynku. Dostawcy energii mogą zyskać przewagę konkurencyjną, monitorując wzrost liczby BEV w europejskim parku samochodowym i proaktywnie planując poziom elastyczności sieci, który będzie wymagany, aby pomieścić tę transformację – która wiąże się z potrzebą modernizacji sieci czy wdrażania systemu inteligentnych sieci umożliwiających efektywne zarządzanie szczytowymi obciążeniami. W scenariuszu, w którym pojazdy elektryczne zapewniają elastyczność sieciom energetycznym, ładowanie może stać się bezpłatne.

### 3R: Recycle, Reuse, Remanufacture

Kiedy pojemności akumulatorów spadają poniżej progów operacyjnych dla pojazdów elektrycznych, baterie można poddać recyklingowi lub ponownie wykorzystać do przechowywania energii w stacjonarnych systemach. **Rynek 3R w Unii Europejskiej, wart 1 mld euro w 2023 roku, ma rosnąć w tempie 20% rocznie, osiągając wartość około 4 mld euro do 2030 roku.** Wzrost ten będzie napędzany głównie przez segment recyklingu, który do 2030 roku ma osiągnąć 85% udziału w rynku 3R. Partnerstwa oraz innowacje w zastosowaniach baterii w drugiej generacji będą kluczowe dla pełnego wykorzystania potencjału transformacji, podczas gdy regulacje UE i rosnące ceny surowców będą skłaniać europejskich interesariuszy do poszukiwania alternatywnych źródeł dostaw materiałów wtórnych.

### Smart Charging, V2G and Energy Flexibility

Emerging services, such as smart charging and vehicle-to-grid (V2G), are predicted to generate additional revenue streams for both BEV owners and new entrants, such as V2G aggregators. Moreover, energy suppliers can gain an edge by closely monitoring the growth of BEVs within Europe's car parc and proactively planning the level of grid flexibility required to accommodate this transition. (i.e. the need for grid upgrades and use of smart grids to manage peaks and troughs in demand). In the scenario where battery electric vehicles provide flexibility for the energy grids, charging could become free.

### 3R: Recycle, Reuse, Remanufacture

When battery capacities fall below operational thresholds for EV applications, batteries present opportunities for either recycling or repurposing into stationary energy storage solutions. **The European 3R market, valued at €1 billion in 2023, is expected to grow at a CAGR of 20%, reaching about €4 billion by 2030.** This growth will be driven mainly by the recycling segment, which is projected to hold an 85% share of the 3R market by 2030.

The growing European BEV parc and the associated influx of returning end-of-life batteries present favourable conditions for battery recycling and repurposing. Partnerships and innovation in battery second-life applications will be key to harnessing these opportunities, while EU regulations and rising raw material prices will push European stakeholders to explore secondary supply sources.

# Europejski park samochodowy u progu ery elektromobilności [7/7]

## European car park at the dawn of the electromobility era [7/7]

Dla interesariuszy w Europie Wschodniej istotne jest uwzględnienie faktu, że przejście na pojazdy elektryczne (EV) postępuje wolniej niż na największych rynkach UE, głównie ze względu na tendencję konsumentów w regionie do dłuższego użytkowania pojazdów. W efekcie podmioty działające na rynku wtórnym pojazdów spalinowych w tym regionie dysponują względnie dłuższym czasem na realizację strategii transformacji w porównaniu do swoich odpowiedników w Europie Zachodniej. Aby wspierać przejście na nowe technologie napędowe, kluczowe znaczenie będzie miało dla uczestników sektora motoryzacyjnego utrzymanie stabilnych przepływów finansowych z nadal istotnego rynku wtórnego pojazdów spalinowych.

Dla poszerzenia perspektywy zachęcamy do pobrania i zapoznania się z pełną wersją raportu „Future of the car parc in Europe”.

[LINK](#)

For stakeholders in Eastern Europe, it is essential to consider that the transition to electric vehicles (EVs) is progressing at a slower pace than in the Big Five markets, as consumers in the region tend to keep their vehicles for longer durations. Consequently, ICE aftermarket players with a presence in Eastern Europe have a comparatively longer timeline for executing transformation strategies compared with their counterparts in Western Europe. To support the transition to new powertrain technologies, it will be crucial for automotive industry players to sustain a consistent cash flow from the still significant ICE aftermarket.

To gain a deeper understanding, we encourage you to download and review the full version of the “Future of the car parc in Europe” report.

[LINK](#)



# Kontakt

## Jakub Faryś

President

PZPM

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

## Marek Wolfigiel

Analysis and Statistics Director

PZPM

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

## Anna Materzok

Communications & PR Manager

PZPM

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

## Przemysław Szywacz

Partner, Tax

Head of Automotive

KPMG in Poland

E: [pszywacz@kpmg.pl](mailto:pszywacz@kpmg.pl)

## Biuro prasowe

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