



Branża motoryzacyjna Automotive industry

Podsumowanie danych za H1 2025
H1 2025 summary

Temat kwartału: Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie
Quarter theme: Expansion of Chinese brands in Poland and Europe

Edycja | Edition
H1 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]

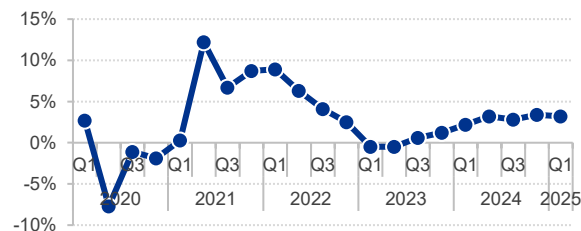
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

H1 2025

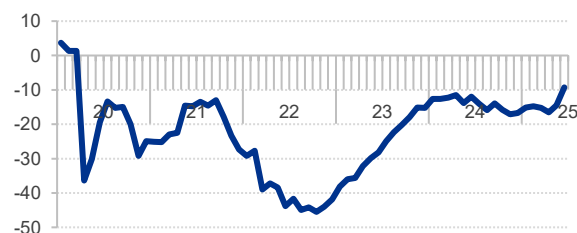
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

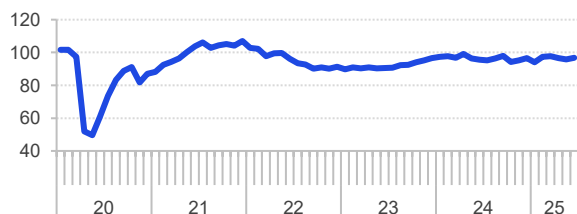
Realny wzrost PKB r/r (%) | Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów | Consumer sentiment index



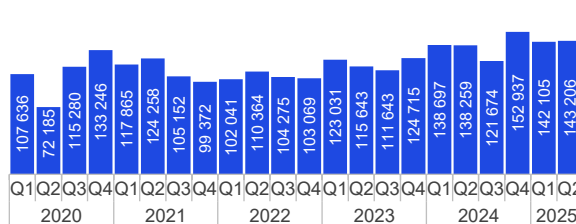
Wskaźnik koniunktury firm | Business sentiment index



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

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

285,3 (+3,0%)



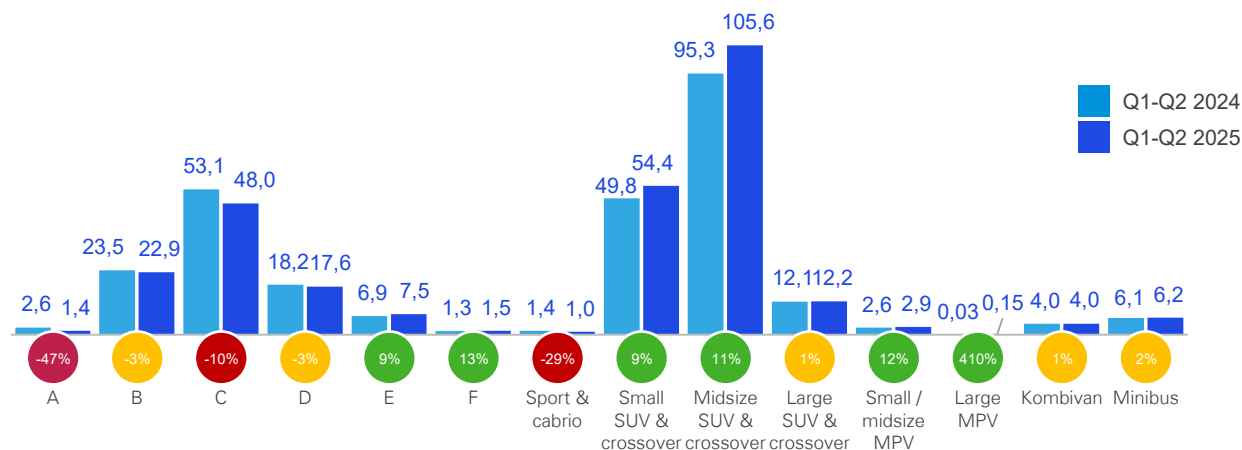
Nabywcy instytucjonalni | Institutional customers

191,9 (+0,7%)

Nabywcy indywidualni | Individual customers

93,4 (+8,1%)

Segmenty | Segments



Marki popularne | Mass-market brands

209,3 (+1,8%)

W tym:

TOYOTA	45,4	(-13%)
SKODA	30,2	(-1%)
VOLKSWAGEN	20,5	(16%)
KIA	16,2	(0%)
HYUNDAI	14,5	(-5%)
RENAULT	11,0	(4%)
DACIA	10,5	(15%)
MAZDA	2,9	(-57%)
FORD	7,6	(13%)
NISSAN	5,8	(5%)

Marki premium+ | Premium+ brands

76,0 (+6,4%)

W tym:

BMW	14,9	(9%)
MERCEDES	13,4	(-1%)
AUDI	14,4	(8%)
VOLVO	10,5	(9%)
LEXUS	8,1	(15%)
CUPRA	6,2	(20%)
TESLA	2,1	(-24%)
PORSCHE	1,9	(-25%)
MINI	1,6	(23%)
LAND ROVER	1,4	(23%)

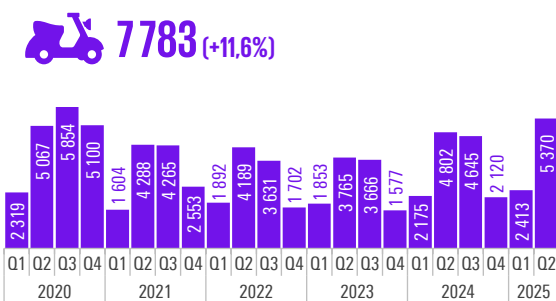
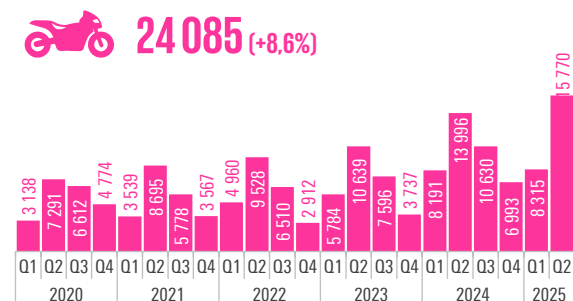
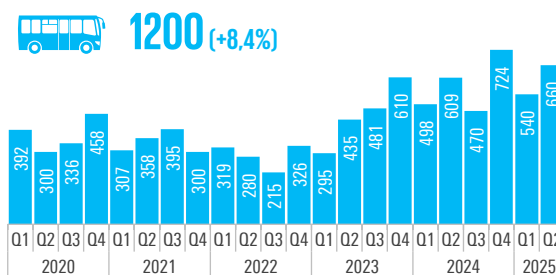
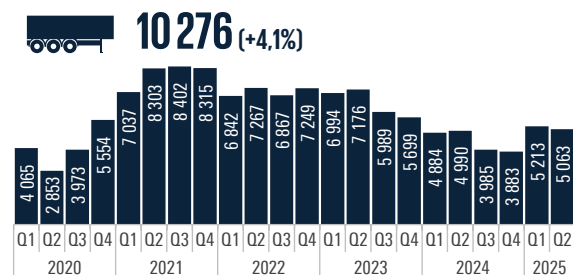
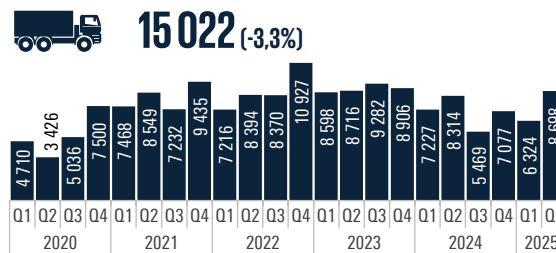
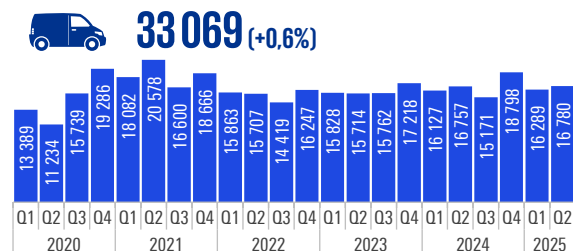
Rynek motoryzacyjny [2/6] Automotive retail [2/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

H1 2025

Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

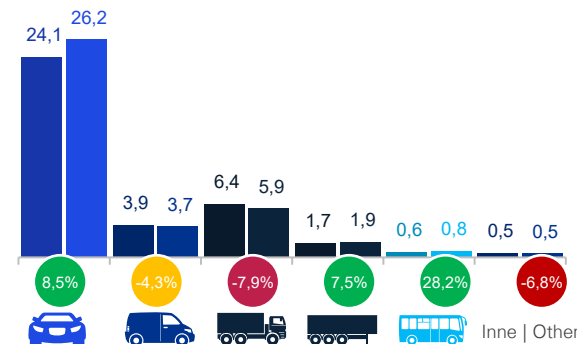
Rejestracje nowych pojazdów (w sztukach) | Registrations of new vehicles (in units)



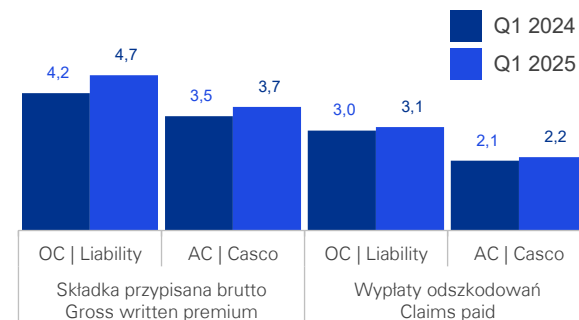
Usługi finansowe Financial services

Wyniki | Results

Wartość aktywów przekazanych w leasing dla H1 2024 i H1 2025 (w mld zł) | Value of leased assets for H1 2024 and H1 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.

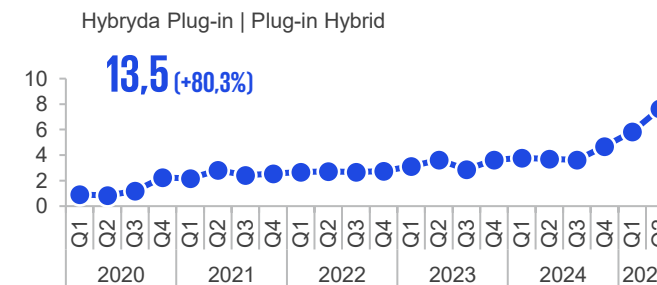
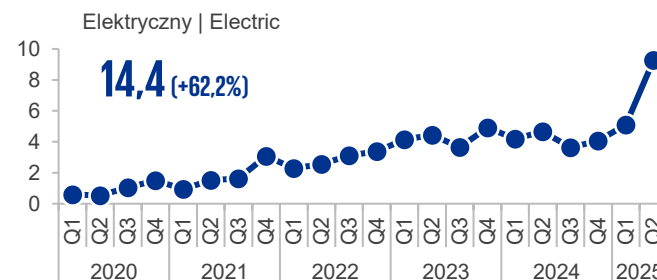
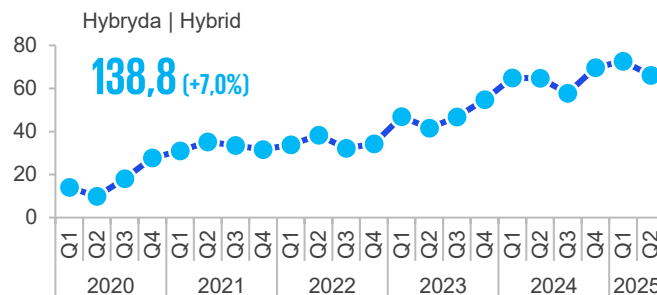
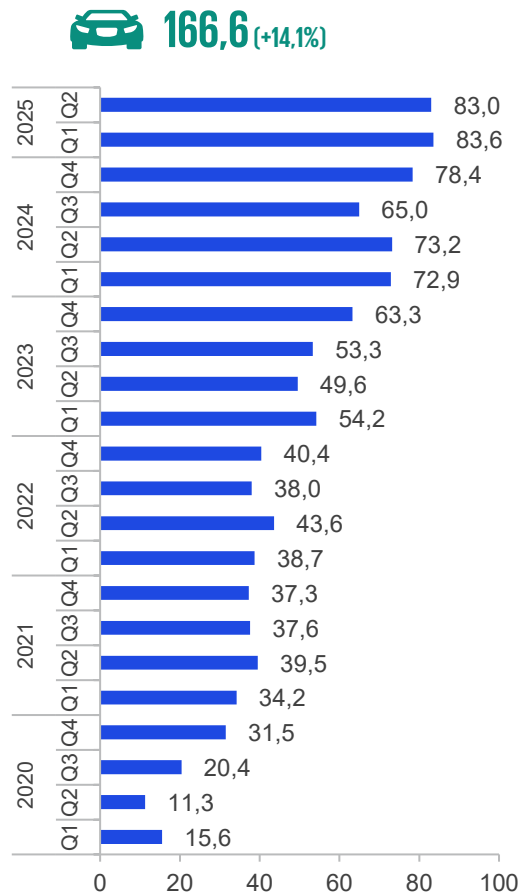
Rynek motoryzacyjny [3/6] Automotive retail [3/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

H1 2025

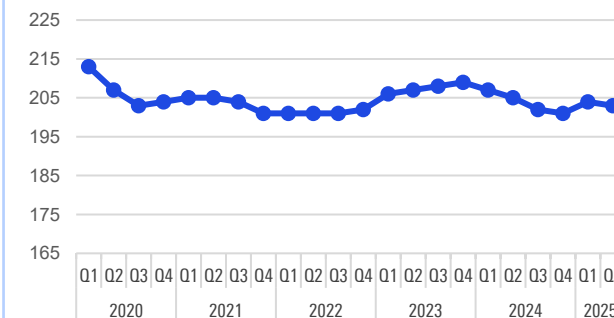
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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

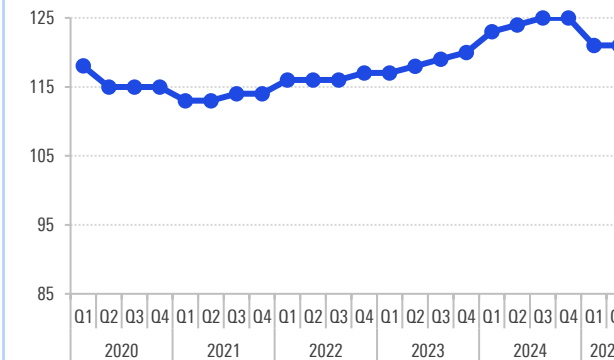


Licznik zatrudnienia Employment counter

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



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



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

Rynek motoryzacyjny [4/6]

Automotive retail [4/6]

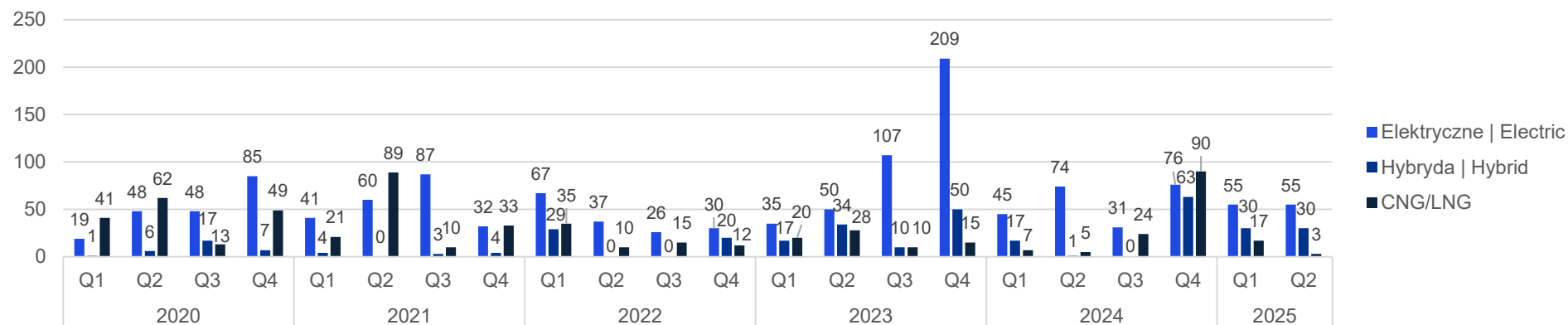
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

H1 2025

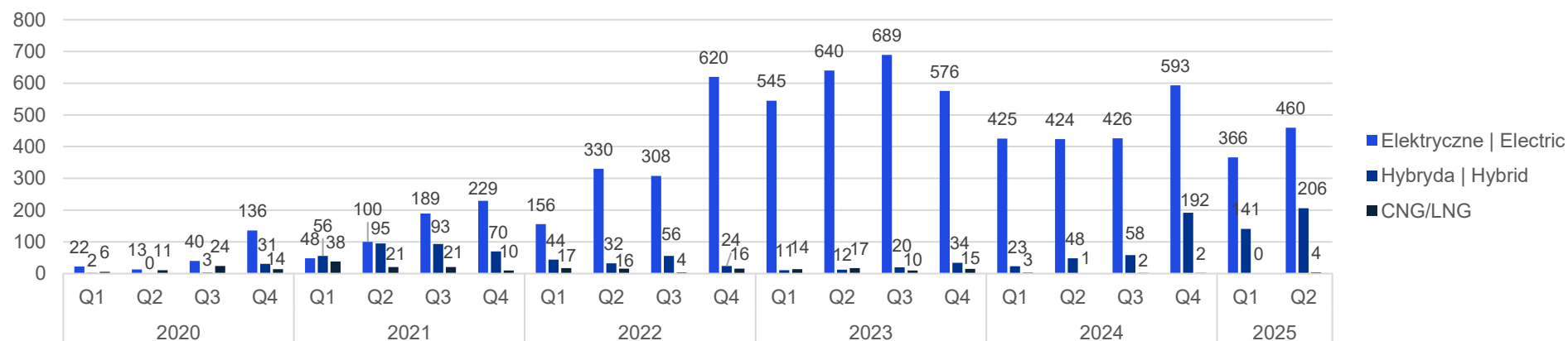
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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

 **190** (+27,5%)



 **1177** (+27,4%)



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

Rynek motoryzacyjny [5/6]

Automotive retail [5/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

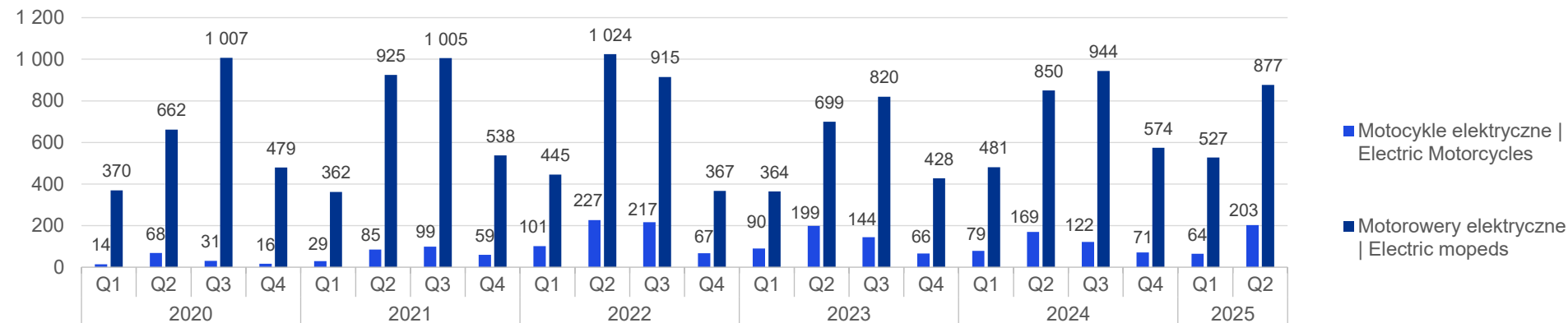
H1 2025

Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

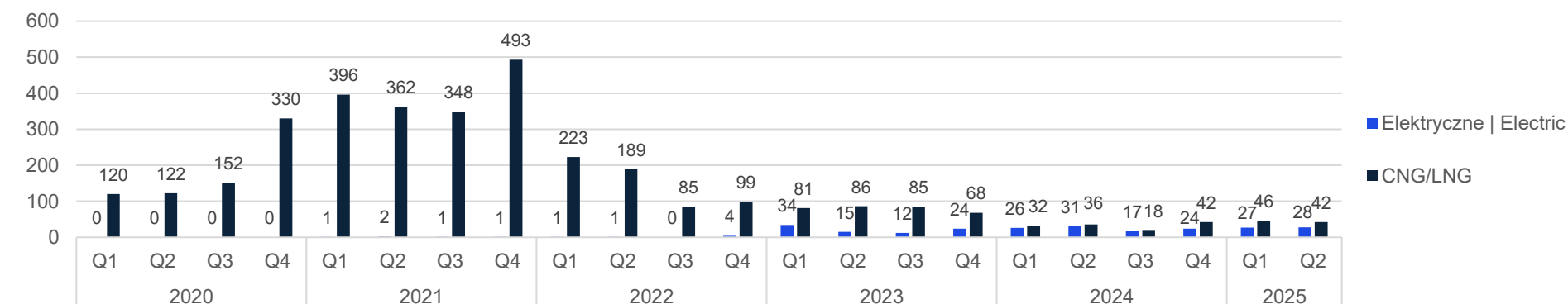
Rejestracje nowych pojazdów napędzanych alternatywnie (w sztukach) | Registrations of new alternatively fueled vehicles (in units)



1671 (+5,8%)



143* (+14,4%)



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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

Rynek motoryzacyjny [6/6]

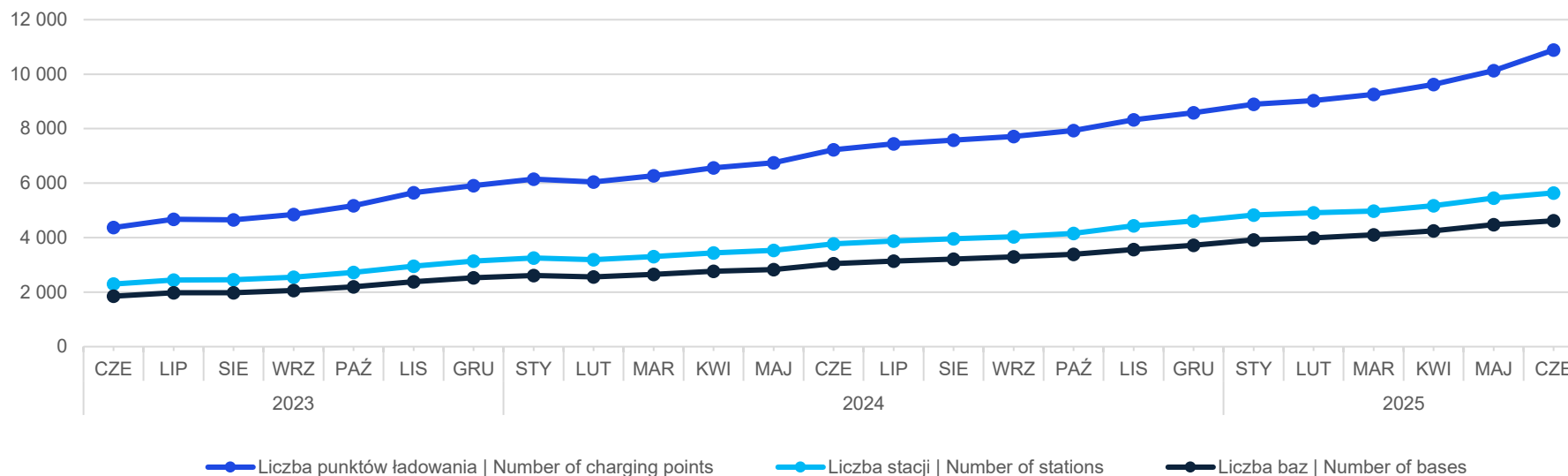
Automotive retail [6/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

H1 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)



10 889 (+50,8%)



5 644 (+49,5%)



4 619 (+51,7%)

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

Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

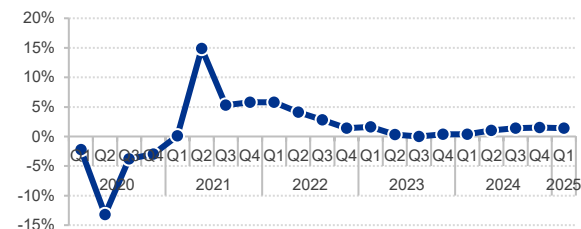
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

H1 2025

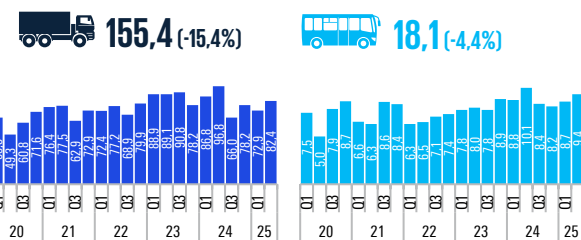
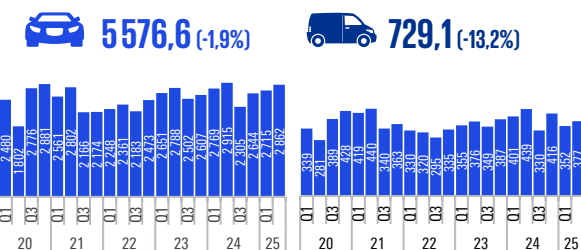
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Otoczenie (UE) | Environment (EU)

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

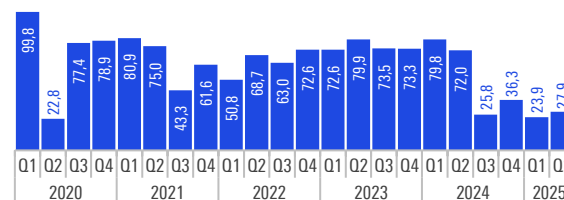


Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. sztuk) |
Registrations of new vehicles in the EU (in thous. units)



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

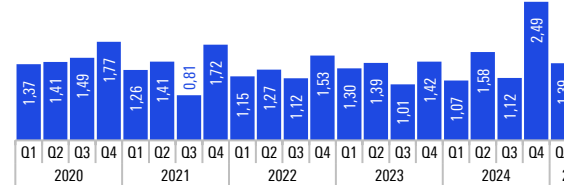
51,8* (-65,9%)



161,6 (-11,9%)

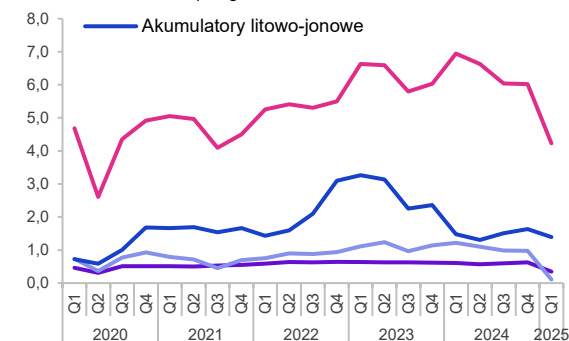


3,21 (+20,7%)



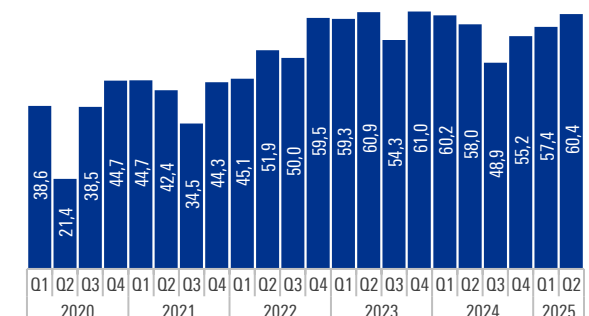
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln)

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



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

57,5 (-4,5%)



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

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



Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment

Implementacja dyrektywy DAC9 – projekt ustawy w toku konsultacji społecznych [1/1]

Implementation of the DAC9 Directive – Draft Act under public consultation [1/1]

Na stronie Rządowego Centrum Legislacji udostępniony został projekt ustawy o zmianie ustawy o wymianie informacji podatkowych z innymi państwami oraz niektórych innych ustaw (nr UC 110 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów) [dalej: Projekt].

Projekt znajduje się obecnie na etapie konsultacji społecznych.

A draft act amending the Act on the Exchange of Tax Information with Other Countries and Certain Other Acts (No. UC110 in the list of legislative and programmatic works of the Council of Ministers) [hereinafter: the Draft] has been published on the website of the Government Legislation Centre.

The Draft is currently at the stage of public consultations.

Implementacja dyrektywy DAC9 do polskiego porządku prawnego

Projekt ma na celu implementację do polskiego porządku prawnego Dyrektywy Rady (UE) 2025/872 z dnia 14 kwietnia 2025 r., zmieniającej dyrektywę 2011/16/UE w sprawie współpracy administracyjnej w dziedzinie opodatkowania [dalej: **dyrektywa DAC9**].

Projekt wprowadza przepisy regulujące wymianę informacji podatkowych pochodzących z deklaracji dotyczących podatku wyrównawczego, określając m.in. zakres i terminy wymiany informacji, państwa, z którymi należy wymienić informacje, a także zasady współpracy z innymi państwami w omawianym obszarze wymiany informacji.

Głównym założeniem Projektu jest umożliwienie składania Globe Information Return (GIR) jedynie przez jednostkę dominującą grupy w kraju jej jurysdykcji, z jednoczesnym zwolnieniem z tego obowiązku pozostałych jednostek przy zagwarantowaniu dostępu do danych z GIR dla administracji podatkowych w krajach lokalizacji tych jednostek.

Planowany termin przyjęcia projektu przez Radę Ministrów to **III kwartał 2025 r.**

Implementation of the DAC9 Directive into the Polish Legal System

The Draft aims to implement into Polish law the Council Directive (EU) 2025/872 of 14 April 2025, which amends Directive 2011/16/EU on administrative cooperation in the field of taxation [hereinafter: **the DAC9 Directive**].

The Draft introduces regulations governing the exchange of tax information derived from top-up tax returns, specifying, among other things, the scope and timing of the information exchange, the countries with which the information must be exchanged, as well as the rules for cooperation with other countries in this area.

The main aim of the Project is to allow the Globe Information Return (GIR) to be filed only by the ultimate parent entity of the group in the country of its jurisdiction, while exempting the other entities of the group from this obligation, provided that tax administrations in the countries where these entities are located are guaranteed access to the GIR data.

The planned date for adoption of the Draft by the Council of Ministers is **the third quarter of 2025.**

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Planowane zmiany w ustawie o opodatkowaniu wyrównawczym [1/1]

Planned amendments to the Polish GLoBE Act [1/1]

Konsultacje i prace nad nowelizacją ustawy o GLoBE

Jak poinformował minister Andrzej Domański w maju 2025 r., Ministerstwo Finansów prowadzi prace nad nowelizacją ustawy o podatku wyrównawczym, która ma odzwierciedlać nie tylko wytyczne administracyjne OECD z 2024 i 2025 r., ale także głosy podatników.

Nowelizacja obejmie m.in.:

- wymóg stosowania jednolitego standardu rachunkowości (MSR wyłącznie dla sprawozdań skonsolidowanych),
- **doprecyzowanie zasad CbC-R Safe harbour**, w tym:
 - ✓ zasadę „once out, always out” – w szczególności chodzi o wyjaśnienie, czy dotyczy to roku finansowego 2024 w sytuacji gdy podatnik nie wybrał wstecznego stosowania ustawy,
 - ✓ wyłączenie mniejszościowych jednostek składowych ze specjalnego traktowania na gruncie CbC-R Safe harbour,
 - ✓ wprowadzenia ograniczeń dot. uwzględnienia w kalkulacji podatku aktywa na podatek odroczony wynikających z Wytycznych Administracyjnych ze stycznia 2025 r.

Nowelizacja obejmie także **obowiązki administracyjne** związane z wzmocnieniem roli dowodowej GIR (art. 133), wprowadzenia uproszczonej sprawozdawczości jurysdykcyjnej, zwolnienie z obowiązku składania GIR dla krajowych grup korzystających z 5-letniego zwolnienia a także korektą właściwości urzędu skarbowego w art. 154 (wprowadzona zostanie taka sama właściwość urzędu jak dla reszty obowiązków ustawowych).

Consultations and work on the amendment of the GLoBE Act

As Andrzej Domański (Polish Minister of Finance) announced in May 2025, the Ministry of Finance is working on an amendment to Polish GLoBE Act which is to reflect not only the OECD's administrative guidelines from 2024 and 2025, but also the opinions of taxpayers.

The amendment will include:

- the requirement to apply a uniform accounting standard (IFRS limited to consolidated financial statements),
- **clarifications on the CbC-R Safe Harbour rules**, including:
 - ✓ the “once out, always out” principle – specifically, clarification if it applies to the financial year 2024 in cases where the taxpayer did not opt for retroactive application of the act,
 - ✓ the exclusion of minority constituent entities from special treatment under the CbC-R Safe Harbour,
 - ✓ the introduction of limitations regarding the recognition of deferred tax assets in the tax calculation, resulting from the Administrative Guidelines issued in January 2025.

The amendment will also address **administrative obligations**, including strengthening the evidential role of the GIR (Article 133), introducing simplified jurisdictional reporting, exempting domestic groups making use of the 5-year exemption from the obligation to submit the GIR, adjusting the competence of the tax office under Article 154 – aligning it with the office designated for other statutory obligations).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Proponowane zmiany w uldze B+R i jej dostosowanie do podatku wyrównawczego [1/1]

Proposed amendments to the R&D tax relief and its alignment with the top-up tax [1/1]

Scenariusz A – ulgi alternatywne (do wyboru)

Ulga A1

- Koszty kwalifikowane jak w obecnej uldze B+R,
- Odliczenie w CIT/PIT,
- Różne poziomy odliczeń,
- Brak rozliczenia w ramach ulgi na innowacyjnych pracowników.

Ulga A2

- ✓ Tylko koszty osobowe (B+R),
- ✓ Odliczenie od PIT od wynagrodzeń wszystkich pracowników,
- ✓ Jednolite poziomy odliczeń,
- ✓ Tylko w ramach ulgi na innowacyjnych pracowników (zmodyfikowanej).

Scenariusz B – ulgi komplementarne (łącznie)

Ulga B1

- ✓ Koszty inne niż osobowe,
- ✓ Odliczenie w CIT/PIT,
- ✓ Różne poziomy odliczeń,
- ✓ QRTC – zwrot niewykorzystanej ulgi po 4 latach.

Ulga B2

- ✓ Tylko koszty osobowe,
- ✓ Odliczenie od PIT od wynagrodzeń,
- ✓ Jednolite poziomy odliczeń,
- ✓ Brak zwrotu – niewykorzystana ulga przepada.

Scenario A – Alternative Reliefs (choice-based)

R&D relief A1

- eligible costs as defined in the current R&D relief,
- deduction under CIT or PIT,
- different deduction rates depending on the taxpayer,
- no settlement under the relief for innovative employees.

R&D relief A2

- only personnel costs (related to R&D),
- deduction from PIT on salaries of all employees,
- unified deduction rates,
- available only under the (modified) relief for innovative employees.

Scenario B – complementary reliefs

R&D relief B1

- eligible costs other than personnel costs,
- deduction under CIT or PIT,
- different deduction rates,
- QRTC – refund of unused relief after 4 tax years.

R&D relief B2

- only personnel costs,
- deduction from PIT on salaries,
- unified deduction rates,
- no refund – unused relief is forfeited.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [1/8]

Tax guidelines on WHT now available [1/8]

9 lipca 2025 r. na stronie Ministerstwa Finansów opublikowano finalną wersję objaśnień podatkowych z 3 lipca 2025 r. dotyczących stosowania klauzuli rzeczywistego właściciela dla celów podatku u źródła. Finalne objaśnienia obejmują najbardziej problematyczne i najważniejsze zagadnienia dotyczące podatku u źródła, takie jak definicja rzeczywistego właściciela i możliwość zastosowania koncepcji look-through approach.

Ministerstwo Finansów opublikowało objaśnienia podatkowe w zakresie podatku u źródła

9 lipca 2025 r. Ministerstwo Finansów opublikowało objaśnienia podatkowe z 3 lipca 2025 r. dotyczące stosowania klauzuli rzeczywistego właściciela dla celów podatku u źródła (Objaśnienia WHT), istotnie odbiegające od wcześniej publikowanych projektów objaśnień. Objasnienia WHT zostały sporządzone na podstawie analizy uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji podatkowych z przedstawicielami grupy roboczej zrzeszającej ekspertów podatkowych i obejmują kluczowe zagadnienia dotyczące podatku u źródła (WHT) takie jak:

- **status i definicja rzeczywistego właściciela (BO)** jako warunek zastosowania preferencji w WHT;
- **zakres płatności** objętych obowiązkiem badania **warunku rzeczywistego właściciela**;
- **okoliczności** badane w celu weryfikacji **warunku rzeczywistego właściciela**;
- **standard badania** możliwości zastosowania preferencyjnej stawki podatku, zwolnienia lub niepobrania podatku;
- **szczególne przypadki badania warunku rzeczywistego właściciela**, tj.:
 - koncepcję *look-through approach*,
 - rozszerzony zakres podmiotowy badania warunku BO,
 - domniemanie spełnienia warunku BO,
 - organizacja zbiorowego zarządzania prawami autorskimi (OZZ) jako BO.

On 9 July 2025, tax guidelines dated 3 July 2025 relating to the application of the beneficial owner clause for withholding tax purposes were published on the website of the Ministry of Finance. The WHT guidelines address the key and most challenging issues related to withholding tax, including the definition of a beneficial owner and the potential for applying the look-through approach.

WHT guidelines published by Ministry of Finance

On 9 July 2025, tax guidelines dated 3 July 2025 relating to the application of the beneficial owner clause for the withholding tax purposes (WHT guidelines) were published by the Ministry of Finance. The published document introduces significant changes compared to the previous draft guidelines. The WHT guidelines have been prepared based on an analysis of feedback received during the tax consultation with a working group of tax experts. They address key withholding tax (WHT) issues, including:

- **having the status of and being covered by the definition of beneficial owner (BO)** as prerequisites for enjoying preferential WHT treatment;
- **scope of payments** subject to the requirement of **verifying the beneficial owner status**;
- **circumstances** tested to verify the **beneficial owner status**;
- **the criteria for assessing the applicability of a preferential rate**, exemption, or non-collection of WHT;
- **specific scenarios for verifying the beneficial owner status**, namely:
 - the look-through approach,
 - broadened entity-related criteria for verifying the beneficial owner status,
 - presumption of meeting the BO criterion,
 - Collective Management Organizations (CMOs) and their BO status.

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [2/8]

Tax guidelines on WHT now available [2/8]

Co istotne, z jednej strony Objasnienia WHT zawierają na wstępie zastrzeżenie, że ilekroć zawierają przykład ilustrujący spełnienie danego warunku, stan faktyczny opisany w takim przykładzie może podlegać ocenie na gruncie art. 22c ustawy o CIT. Także w dalszej części Objasnienia WHT odwołują się do możliwości zastosowania art. 22c w przypadku domniemania spełnienia warunku rzeczywistego właściciela, a zarówno ta koncepcja, jak i większość powołanych przykładów dotyczy możliwości dobrowolnego stosowania przepisów przez płatników. Z drugiej strony Objasnienia WHT przewidują, że do stosowania art. 22c ustawy o CIT, uprawnione są wyłącznie organy podatkowe.

O ile dobrowolne stosowanie się do objaśnień podatkowych przez podatników i płatników jest ugruntowanym podejściem, to uwzględniając nieznaną ustawowo koncepcję fakultatywnego, nie zaś jednolitego stosowania objaśnień przez organy podatkowe i fakt, że pozostałe przepisy dotyczące podatku u źródła, w szczególności w zakresie oświadczeń płatników składanych w procedurze pay & refund pod rygorem odpowiedzialności karnoskarbowej i finansowej, nie są wprost objęte zakresem Objasnień WHT, płatnicy powinni z dużą ostrożnością podchodzić do analizy i stosowania Objasnień WHT w kontekście art. 22c ustawy o CIT, nawet jeśli ich sytuacja faktyczna będzie odpowiadać powoływanym przykładom. Poniżej analizujemy najważniejsze zagadnienia, które zostały omówione w Objasnieniach WHT.

Status i definicja rzeczywistego właściciela

W Objasnieniach WHT wskazano, że przepisy ustawy o CIT i ustawy o PIT przewidują trzy przesłanki, które muszą być spełnione łącznie dla uznania odbiorcy należności za jej rzeczywistego właściciela, tj.:

1. otrzymanie danej należności **dla własnej korzyści**,
2. **brak zobowiązania do przekazania** całości lub części należności,
3. prowadzenie **rzeczywistej działalności gospodarczej**.

Significantly, the WHT guidelines include an initial caveat that any factual circumstances described in an example illustrating the fulfilment of a given condition may be assessed under Article 22c of the CIT Act (i.e., specific anti-avoidance rule, SAAR). Throughout the WHT guidelines, there is also a reference to the possibility of applying Article 22c in cases where the beneficial owner condition is presumed to be met. Both this concept and most examples relate to voluntary application of provisions, as interpreted in guidelines, by remitters. On the other hand, the WHT guidelines specify that only tax authorities can apply Article 22c of the CIT Act.

While the voluntary application of tax guidelines by taxpayers and remitters is a well-established practice, the lack of a statutory framework for optional rather than uniform application by tax authorities, along with the fact that other withholding tax provisions, particularly those concerning remitters' statements in the pay & refund procedure submitted under penal fiscal and financial liability, are not explicitly included within the scope of the WHT guidelines, suggests that remitters should exercise great caution when analysing and applying the WHT guidelines in the context of Article 22c of the CIT Act, even if their factual circumstances align with the examples provided. An analysis of the most important issues discussed in the WHT guidelines can be found below.

Beneficial owner status and definition

According to the WHT guidelines, the CIT and PIT Acts outline three conditions that must be jointly satisfied for a recipient of a receivable to be considered its beneficial owner. These conditions include:

1. receiving payment for **one's own benefit**,
2. **having no obligation to pass** the entire or part of the payment to another entity,
3. conducting **genuine business activity**.

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [3/8]

Tax guidelines on WHT now available [3/8]

Zgodnie z Objasneniami WHT **pierwsze dwie przesłanki należy rozpatrywać łącznie** i rozumieć jako **konieczność posiadania przez odbiorcę ekonomicznego władztwa nad daną płatnością**. Dodatkowo wskazano **przykładowy katalog przesłanek świadczących o pośrednictwie i nieotrzymywaniu należności dla własnej korzyści** (nie jest przy tym konieczne, aby wszystkie z nich wystąpiły łącznie). Wśród ww. przesłanek pojawiła się m.in. realizacja niewielkiej marży na przekazywanych płatnościach, brak ponoszenia ryzyka związanego z daną należnością, czy też niedokonywanie reinwestycji środków finansowych uzyskanych w związku z otrzymanymi należnościami.

Przesłanka prowadzenia rzeczywistej działalności gospodarczej

W Objasneniach WHT sporo miejsca poświęcono analizie **przesłanki prowadzenia rzeczywistej działalności gospodarczej**. W tym zakresie wskazano na **konieczność weryfikacji substratu majątkowo-osobowego**. Również w tym miejscu pojawił się katalog **przykładowych okoliczności mogących świadczyć o braku spełnienia tej przesłanki** (m.in.: brak przypisania zakresu obowiązków/kompetencji poszczególnym członkom zarządu, outsourcing większości podstawowych aspektów funkcjonowania, korzystanie w szerokim zakresie z usług powierniczych, czy też zatrudnienie w spółce jedynie (lub niemal jedynie) personelu administracyjnego).

Jednocześnie zaznaczono, że **w przypadku spółek holdingowych wymagany jest niższy poziom substratu majątkowo-osobowego niż w przypadku spółek operacyjnych** (wystarczające jest bowiem posiadanie doświadczonego personelu, faktycznie zaangażowanego w działalność podmiotu, posiadającego wystarczającą wiedzę ekspercką i wyposażonego w odpowiedni sprzęt biurowy). Jednakże, co istotne, **podmioty, do których zastosowanie mają ww. niższe wymagania, muszą ponosić koszty uzasadniające przekonanie, że ponoszą ryzyko związane z otrzymywanymi należnościami** (np. posiadanie i ponoszenie kosztów kont bankowych).

According to the WHT guidelines, **the first two conditions must be assessed together** and interpreted as the **recipient's obligation to maintain economic control over the given payment**. Additionally, a **non-exhaustive list of indicators suggesting that an entity acts as an intermediary and does not receive the payment for its own benefit** was provided (importantly, it is not necessary for all indicators to be present simultaneously). Such indicators include, among others, realizing no or a small margin on the payments transferred, not bearing the risk associated with the payment, or not reinvesting the funds obtained.

Condition of conducting genuine business activity

The WHT guidelines explore in detail the **condition of conducting genuine business activity**. In this regard, the importance of **assessing the entity's economic substance** is particularly stressed. Here, too, a non-exhaustive list of **circumstances is provided that may suggest this prerequisite has not been met**, such as the lack of assignment of duties or competencies to individual members of the management board, outsourcing most of the basic operational aspects, extensive use of fiduciary services, or employing only (or almost only) administrative personnel at the company.

At the same time, it is noted that **a lower level of substance is required for holding companies compared to operating companies**. For holding companies, it is sufficient to have experienced personnel who are genuinely involved in the entity's activities, possess adequate expertise, and are equipped with appropriate office facilities. Significantly, however, **entities to which these lower requirements apply must incur costs that justify the assumption that they bear the risks associated with the payments received**, such as owning and bearing the costs of bank accounts.

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [4/8]

Tax guidelines on WHT now available [4/8]

Dzielony substrat osobowo-majątkowy

W Objasnieniach WHT pojawia się również zagadnienie tzw. **dzielonego substratu osobowo-majątkowego**. Jest to sytuacja, w której **koszty substratu majątkowo-osobowego** niezbędnego do prowadzenia przez podmiot rzeczywistej działalności gospodarczej, są **ponoszone przez inny podmiot**, którego rezydencja podatkowa znajduje się na terenie objętym zakresem działania aktu stanowiącego źródło danej preferencji. **Co jednak istotne:**

- wykazanie, że przesłanka rzeczywistej działalności gospodarczej jest spełniona przy zastosowaniu **dzielonego substratu majątkowo-osobowego** jest **wyłącznie fakultatywną opcją dla płatnika lub podatnika i organ podatkowy nie jest zobowiązany do jej stosowania**,
- **nie jest możliwe wykazanie spełnienia warunku BO** w oparciu o dzielony substrat majątkowo-osobowy w odniesieniu do **podmiotu innego niż odbiorca płatności** (podejście to nie może zatem znaleźć zastosowania w przypadku stosowania koncepcji *look-through approach*, o której mowa poniżej).

Zakres płatności objętych obowiązkiem badania warunku rzeczywistego właściciela

W Objasnieniach WHT wskazano, że:

- **obowiązek badania warunku BO dotyczy płatności biernych**, tj. płatności z tytułu **odsetek i tzw. należności licencyjnych** (art. 21 ust. 1 pkt 1 ustawy o CIT) oraz płatności z tytułu **dywidend oraz innych przychodów (dochodów) z tytułu udziału w zyskach osób prawnych** mających siedzibę lub zarząd na terytorium RP (art. 22 ust. 1 ustawy o CIT),
- w przypadku **usług niematerialnych** (np. usług reklamowych czy doradczych) **po stronie płatnika nie występuje obowiązek weryfikacji warunku BO**,
- **obowiązek weryfikacji warunku BO** ma zastosowanie zarówno do zwolnień partycypacyjnych przewidzianych w ustawie o CIT (implementujących dyrektywy Parent-Subsidiary oraz Interest-Royalties), jak również do preferencji wynikających z umów o unikaniu podwójnego opodatkowania (UPO), **niezależnie od tego czy odpowiednie przepisy literalnie formułują taki warunek**.

Consolidated substance

The WHT guidelines also explore the issue of the so-called **consolidated substance**. This situation involves the **costs associated with the substance** necessary for an entity to conduct genuine economic activity **being borne by another entity** whose tax residence falls within the jurisdiction providing preferential treatment. **However, it is important to note:**

- demonstrating that the condition of genuine economic activity is met with **consolidated substance** is merely an optional method for the remitter or taxpayer. **Tax authorities are not obligated to accept or apply it**,
- **it is not possible to demonstrate the fulfilment of the BO condition** based on consolidated substance for **any entity other than the payee** (consequently, this approach cannot be utilized when applying the look-through approach, as explained further below).

Scope of payments subject to requirement of verifying beneficial owner status

According to the WHT guidelines:

- the **obligation to assess the BO condition is applicable to passive payments**, which include payments from interest and royalties as specified in Article 21(1)(1) of the CIT Act, as well as payments from **dividends and other revenue (income) derived from participation in the profits of legal entities** with their registered office or management located in the Republic of Poland, as outlined in Article 22(1) of the CIT Act,
- for **intangible services** (such as advertising or advisory services) the **remitter is not required to assess the BO condition**,
- the **obligation to assess the BO condition** applies to participation exemptions provided under the CIT Act (which implement the Parent-Subsidiary and Interest-Royalties directives). It also applies to preferences arising from double tax treaties (DTT), **irrespective of whether a given treaty includes such condition**.

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [5/8]

Tax guidelines on WHT now available [5/8]

Okoliczności badane w celu weryfikacji warunku rzeczywistego właściciela

W tym zakresie wyróżniono następujące przypadki wraz ze wskazaniem okoliczności podlegających badaniu:

1. **płatności do podmiotu powiązanego** – konieczne jest zbadanie **wszelkich okoliczności; niewystarczające jest uzyskanie oświadczeń i certyfikatów, konieczna jest weryfikacja innych dostępnych dokumentów** potwierdzających spełnienie każdego elementu definicji, składających się na „wiedzę” płatnika (np. umowy świadczące o posiadaniu substratu majątkowo-osobowego);
2. **płatności do podmiotu niepowiązanego** – ustalenie faktów możliwie jest w oparciu o **badanie określonego zakresu okoliczności** (np. certyfikat rezydencji lub oświadczenie); organ podatkowy może weryfikować warunek BO na podstawie szerszego zakresu okoliczności; jednocześnie niezbadanie tych okoliczności przez płatnika **nie świadczy o niedochowaniu przez niego należytej staranności**;
3. **szczególne przypadki** – **płatnik techniczny** (przewidziano pewne uproszczenia polegające na możliwości weryfikacji statusu w oparciu o enumeratywnie określoną listę dokumentów), **OZZ**.

Standard badania – należyta staranność

Badanie możliwości zastosowania preferencyjnej stawki podatku, zwolnienia lub niepobrania podatku powinno nastąpić w **standardzie odpowiadającym należytej staranności**. Standard zależy od charakteru, skali działalności prowadzonej przez płatnika oraz powiązań płatnika z podatnikiem i w konsekwencji jest odmienny dla indywidualnego przypadku.

Szczególne przypadki badania warunku rzeczywistego właściciela

W Objasnieniach WHT szczegółowo opisano **szczególne warunki badania warunku rzeczywistego właściciela**. Ministerstwo Finansów podkreśliło, że są to **rozwiązania fakultatywne i organ podatkowy nie jest zobligowany do zastosowania** żadnej z zaprezentowanych koncepcji. Dodatkowo wskazano, że zastosowanie się do Objasnień WHT w tym zakresie polega na odpowiednim wskazaniu, w deklaracjach (informacjach) podatkowych lub wnioskach, podmiotu, którego status rzeczywistego właściciela stanowi podstawę preferencji. Poniżej przedstawiamy najważniejsze koncepcje wraz z krótkim omówieniem.

Circumstances tested to verify beneficial owner status

In this context, the following scenarios have been identified, along with the circumstances that need to be examined:

1. **payments to related entities**: it is necessary to **thoroughly examine all relevant circumstances, meaning that merely obtaining statements and certificates is insufficient and the remitter must verify other available documents** that confirm the fulfilment of each element of the definition, thereby constituting the remitter's "knowledge" (this may include, for example, contracts demonstrating the existence of substance),
2. **payments to unrelated entities**: the facts can be established by **examining a certain range of circumstances** (such as a certificate of residence or a declaration); tax authorities may verify the BO condition based on a broader range of circumstances; however, if the remitter does not examine these circumstances, **this does not necessarily indicate a failure to exercise due diligence**,
3. **special cases: certified WHT remitters**, responsible for payments related to certain dematerialized securities, including those recorded in omnibus accounts (certain simplifications are provided, allowing for the verification of BO status based on a specified list of documents), **Collective Management Organizations**.

Assessment criteria: due diligence

The examination of the applicability of a preferential rate, exemption, or non-collection of WHT should adhere to **criteria consistent with due diligence**. The criteria vary depending on the nature and scale of the remitter's business, as well as the relationship between the remitter and the taxpayer, making them unique for each individual case.

Specific scenarios for verifying beneficial owner status

The WHT guidelines provide **detailed guidance on special conditions for examining the beneficial owner condition**. The Ministry of Finance emphasized that these **conditions are optional, and tax authorities are not obligated to apply** any of the concepts presented. Additionally, it was stressed that compliance with the WHT guidelines in this respect involves appropriately indicating, in tax returns, tax forms or applications, the entity whose beneficial owner status forms the basis for the preference.

The most important concepts are presented below with a brief description.

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [6/8]

Tax guidelines on WHT now available [6/8]

Koncepcja look-through approach

Zgodnie z Objasneniami WHT koncepcja look-through approach (koncepcja LTA):

- pozwala płatnikowi wypłacającemu należności na zastosowanie **zwolnienia lub obniżonej stawki podatku nawet jeżeli BO tej należności nie jest jej bezpośrednim odbiorcą**, a jest ona mu przekazywana przez pośredników,
- może być zastosowana tylko **gdy nie dochodzi do zmiany charakteru prawnego wypłaty** (np. odbiorca nie wypłaca przychodu odsetkowego jako dywidendy) oraz odbiorca **spełnia warunki przewidziane dla danej preferencji podatkowej**. W szczególności przed zastosowaniem koncepcji LTA płatnik powinien, w ramach należytej staranności, ustalić:
 - rzeczywistego właściciela należności,
 - czy rzeczywisty właściciel rozpoznaje w swoim kraju przychód podatkowy z tytułu otrzymanej należności,
 - czy płatności przekazywane w łańcuchu podmiotów są rodzajowo tożsame (nie jest konieczna tożsamość kwotowa),
 - czy spełnione są warunki przewidziane dla danej preferencji podatkowej, omówione w Objasneniach WHT,
- w zakresie odsetek, warunkiem zastosowania koncepcji LTA jest **skuteczne opodatkowanie płatności w każdej jurysdykcji**, do której ta płatność jest przekazywana,
- **zastosowanie koncepcji LTA może nastąpić gdy BO jest podmiotem z UE**. Jeżeli jednak okaże się, że w przypadku wypłat poza terytorium UE, płatności są opodatkowane, to płatnik podatku nie jest zobowiązany do ustalania BO,
- **zastosowanie koncepcji LTA jest możliwe tylko gdy transfer płatności może być „śledzony”**. Jednakże w innych przypadkach (np. jeżeli odbiorca płatności nie jest BO, ale reinwestuje pieniądze), dopuszczalne jest zastosowanie innych koncepcji pozwalających na preferencyjne opodatkowanie.

Look-through approach

According to the WHT guidelines, the look-through approach (LTA):

- allows the remitter of the payment to apply an **exemption or preferential tax rate even if the beneficial owner of the payment is not its direct recipient**, but the payment is transferred to the BO through intermediaries,
- can only be applied if there is **no change in the legal nature of the payment** (e.g., the recipient does not pay out interest revenue as a dividend) and the recipient **meets the conditions provided for the tax preference in question**. In particular, before applying the LTA, the remitter should, as a matter of due diligence, establish:
 - the beneficial owner of the payment,
 - whether the beneficial owner recognizes taxable revenue in their country with respect to the payment obtained,
 - whether the payments transferred in a chain of entities are of the same nature (exact identity in amount is not necessary),
 - whether the conditions provided for the relevant tax preference, as discussed in the WHT guidelines are met,
- in respect of **interest**, the condition for the application of the LTA is that **the payment is effectively taxed in each jurisdiction** to which it is transferred,
- **the application of the LTA may occur when the BO is an EU entity**. However, if it turns out that, in the case of payments outside the EU, the payments are taxed, the tax remitter is not obliged to establish the BO,
- **the application of the LTA is only possible when the transfer of the payment can be ‘traced’**. However, in other cases (e.g., if the recipient of the payment is not the BO but reinvests the funds received), other concepts allowing for preferential taxation are permissible.

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [7/8]

Tax guidelines on WHT now available [7/8]

Pozostałe koncepcje badania warunku rzeczywistego właściciela

W świetle Objasnień WHT do **pozostałych szczególnych przypadków badania warunku rzeczywistego właściciela** zalicza się m.in. **rozszerzony zakres podmiotowy badania warunku BO**. Zgodnie z Objasnieniami WHT zastosowanie rozszerzonego zakresu podmiotowego badania warunku BO jest możliwe gdy:

- podmiot uzyskujący płatność **nie jest jej BO**,
- nie jest możliwe zastosowanie koncepcji LTA wyłącznie ze względu na **brak wiedzy co do dalszej płatności**, tj. spełnione są pozostałe warunki LTA, jednak nie wiadomo czy dojdzie do przekazania płatności przez podmiot, do którego płatność jest wypłacana, oraz
- oba podmioty – podmiot otrzymujący płatność oraz podmiot, do którego płatność ta miałaby zostać przekazana – mają siedzibę na terytorium objętym jednym systemem prawnym będącym źródłem preferencji.

Ponadto dla spełnienia warunku BO konieczne jest wykazanie, że:

- istnieją okoliczności umożliwiające podmiotowi, do którego płatność miałaby zostać przekazana żądanie od **podmiotu, który płatność tę uzyska, aby ten ją przekazał**,
- podmiot, do którego płatność miałaby zostać przekazana może **samodzielnie decydować o przeznaczeniu danej płatności** „z poziomu” podmiotu uzyskującego przychód oraz prowadzi rzeczywistą działalność gospodarczą w zakresie tej płatności, tj. **badany podmiot jest BO analizowanej płatności**.

Przykładem struktury, w ramach której może być uzasadnione zastosowanie rozszerzonego badania podmiotowego warunku BO jest tworzenie na tym samym obszarze spółek celowych ze względów gospodarczych (np. dla odseparowania ryzyka).

Do szczególnych przypadków badania warunku rzeczywistego właściciela Ministerstwo Finansów zaliczyło również **domniemanie spełnienia warunku BO na gruncie dyrektywy Parent-Subsidiary**. W ramach tej koncepcji:

- nie jest konieczne badanie warunku BO w odniesieniu do wypłaty dywidendy, która podlega co najmniej jednokrotnemu opodatkowaniu w granicach UE,
- możliwość zastosowania tego domniemania przez płatnika nie może modyfikować formalnych obowiązków ustawowych ciążyących na podatniku.

Other scenarios for verifying beneficial owner status

The WHT guidelines provide for **other special cases for examining the beneficial owner condition**, including, among others, **the extended BO assessment**.

According to the WHT guidelines, the examination of the BO condition under this approach that may be also referred to as hypothetical LTA is possible when:

- the entity receiving the payment **is not its BO**,
- it is not possible to apply the LTA solely due to the **lack of knowledge of the subsequent payment**, i.e., the other LTA conditions are met, but it is not known whether there will be a transfer of the payment by the entity to which the payment is paid, and
- both entities, i.e., the entity receiving the payment and the entity to which the payment would be transferred, are established in a territory covered by a single legal regime of WHT preference.

In addition, for the BO condition to be met, it is necessary to demonstrate that:

- circumstances exist that enable the entity to which the payment would be transferred to require **the entity that would receive the payment to transfer it**,
- the entity to which the payment would be transferred can **independently decide on the destination of the payment in question** 'from the level' of the entity receiving the revenue and runs a genuine business activity with respect to the payment, i.e., **the entity under examination is the BO of the payment under consideration**.

An example of a structure where the application of the extended subjective scope of examination of the BO condition may be justified are special purpose vehicles established within the same area for economic reasons (e.g., for risk separation).

The Ministry of Finance also included **the presumption of fulfilment of the BO condition based on the Parent-Subsidiary Directive** among the special cases for examining the beneficial ownership condition. Under this concept:

- it is not necessary to examine the BO condition in relation to a dividend payment that is taxed at least once within the EU,
- the possibility for the remitter to apply this presumption cannot impact the formal statutory obligations of the taxpayer.

Finalna wersja objaśnień podatkowych w zakresie podatku u źródła [8/8]

Tax guidelines on WHT now available [8/8]

Klauzula rzeczywistego właściciela nie stanowi klauzuli stricte antyabuzywnej

W Objasnieniach WHT podkreślono, że **klauzula rzeczywistego właściciela nie stanowi klauzuli stricte antyabuzywnej** (w przeciwieństwie do klauzuli GAAR, czy klauzuli zawartej w art. 22c ustawy o CIT – klauzula SAAR). Ww. klauzule antyabuzywne są stosowane wyłącznie przez organy podatkowe.

Moc ochronna Objasnień WHT

Należy podkreślić, że **podmioty stosujące Objasnienia WHT korzystają z ochrony** nawet w przypadku, gdy interpretacja przepisów prawnych ulegnie zmianie. Co istotne ochrona ta jest formalnie zapewniona **jedynie w odniesieniu do zdarzeń, które mają miejsce po ich wydaniu**. Należy jednak zauważyć, że **objaśnienia WHT nie są wiążące dla płatników**, a tezy w nich zawarte mogą zostać zakwestionowane np. w toku postępowania przed sądem administracyjnym.

Jak możemy pomóc?

Objaśnienia WHT mają istotne znaczenie dla podatników i płatników zryczałtowanego podatku dochodowego. Analiza Objasnień WHT prowadzi do wniosku, że płatności podlegające pod WHT w dalszej mierze będą wymagać szczegółowych analiz, ponieważ nie wszystkie obszary budzące wątpliwości zostały zaadresowane.

Zespół KPMG może udzielić Państwu wsparcia w zakresie interpretacji nowych wytycznych, identyfikacji kluczowych zmian i obszarów oraz ich wpływu na Państwa dotychczasową działalność.

Beneficial owner clause is not strictly anti-abuse in its nature

The WHT guidelines emphasize **that the beneficial owner clause is not strictly an anti-abuse clause** unlike the GAAR clause, or the clause contained in Article 22c of the CIT Act – the SAAR clause. The aforementioned anti-abuse clauses are only applied by the tax authorities.

Protective power of the WHT guidelines

It should be emphasized that **entities applying the WHT guidelines enjoy protection** even if the interpretation of the law changes. Importantly, this protection is formally provided **only in respect of events that take place after their issuance**. It should be noted, however, that the **WHT guidelines are not binding on remitters**, and the theses contained therein may be challenged, for example, in proceedings before an administrative court.

How can we assist you?

The WHT guidelines are of significant importance for taxpayers and remitters of withholding tax. An analysis of the WHT guidelines leads to the conclusion that payments subject to WHT will continue to require detailed analysis, as not all areas of concern have been addressed.

The KPMG team can support you in interpreting the new guidance, identifying key changes and areas, and assessing their impact on your existing business.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Projekt ustawy implementującej Rozporządzenie EUDR [1/1]

Draft act implementing the EUDR Regulation [1/1]

16 czerwca 2025 r. w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów opublikowano założenia projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z wdrożeniem rozwiązań dotyczących zwalczania wylesiania i degradacji lasów. Jest to projekt implementujący do polskiego porządku prawnego 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 uchylecia rozporządzenia (UE) nr 995/2010 (Rozporządzenie EUDR).

Projekt reguluje m.in.:

- organy właściwe w zakresie dokonywania kontroli i innych czynności przewidzianych w Rozporządzeniu EUDR w odniesieniu do poszczególnych towarów (np. bydła, kakao i kawy) - Inspekcja Ochrony Środowiska, Inspekcja Handlowa, Inspekcja Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Inspekcja Weterynaryjna;
- sposób składania oświadczenia o należytej staranności i sposób informowania organu właściwego o nowych informacjach;
- przeprowadzanie kontroli;
- procedurę monitorowania zmian w strukturze handlu;
- procedurę identyfikacji sytuacji, w których produkty stwarzają ryzyko niezgodności;
- tryb wprowadzenia natychmiastowych środków tymczasowych i wystąpienia do organów celnych o zawieszenie;
- podejmowanie działań naprawczych;
- sankcje.

Przypominamy, że Rozporządzenie EUDR nakłada na podmioty wprowadzające na rynek UE lub wywożące z niej produkty objęte Rozporządzeniem EUDR **szereg obowiązków obejmujących m.in.:**

- składanie oświadczeń o należytej staranności;
- przygotowanie i implementację procedury należytej staranności;
- dokumentowanie w zakresie pochodzenia produktów (tj., że produkty nie pochodzą z terenów objętych wylesianiem lub degradacją);
- współpracę z organami kontrolnymi.

Projekt ma zostać przyjęty przez Radę Ministrów w IV kwartale 2025 r.

On 16 June 2025, the list of legislative and programmatic works of the Council of Ministers included the assumptions for a draft act amending certain laws in connection with the implementation of measures to combat deforestation and forest degradation. This draft aims to implement into Polish law Regulation (EU) 2023/1115 of the European Parliament and of the Council of 31 May 2023 on the making available on the Union market and the export from the Union of certain commodities and products associated with deforestation and forest degradation, and repealing Regulation (EU) No 995/2010 (the EUDR Regulation).

The draft regulates, among others:

- the competent authorities responsible for conducting inspections and other activities provided for in the EUDR Regulation with respect to specific commodities (e.g. cattle, cocoa, and coffee) – including the Environmental Protection Inspectorate, Trade Inspectorate,
- Agricultural and Food Quality Inspection, and Veterinary Inspection;
- the procedure for submitting due diligence statements and informing the competent authority of any new information;
- the conduct of inspections;
- the procedure for monitoring changes in trade structures;
- the procedure for identifying situations where products pose a risk of non-compliance;
- the process for introducing immediate temporary measures and requesting customs authorities to suspend clearance;
- the undertaking of remedial actions;
- the imposition of sanctions.

It should be noted that the EUDR Regulation imposes **a range of obligations** on entities placing products covered by the EUDR Regulation on the EU market or exporting them from the EU, including:

- submission of due diligence statements;
- development and implementation of a due diligence system;
- documentation proving the origin of products (i.e. that they do not originate from deforested or degraded land);
- cooperation with control authorities.

The draft act is scheduled to be adopted by the Council of Ministers in the fourth quarter of 2025.

Pożyczki na transformację energetyczną [1/3]

Loans to support energy transition [1/3]

Ministerstwo Klimatu i Środowiska wraz z Bankiem Gospodarstwa Krajowego uruchomiły nabór wniosków o udzielenie pożyczek ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) na projekty związane z transformacją energetyczną, m.in. budową OZE i magazynów energii. Na ten cel przewidziano ponad 7 mld zł.

The Ministry of Climate and Environment, in cooperation with Bank Gospodarstwa Krajowego, launched a call for applications for loans under the National Recovery and Resilience Plan (RRP) to support projects promoting energy transition, including projects related to construction of RES and electricity storage facilities. The program is valued at over PLN 7 billion.

Pożyczki na transformację energetyczną – 13 czerwca 2025 r. ruszył nabór wniosków

Pożyczki na transformację energetyczną finansowane są ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Nowy instrument jest częścią Funduszu Wsparcia Energetyki powołanego we wrześniu 2024 r. przez resort klimatu i środowiska. Pożyczki przeznaczone mają być na projekty związane z transformacją energetyczną, m.in. budową OZE i magazynów energii. Na realizację ww. celów przewidziano pulę środków w wysokości ponad 7 mld zł.

Warunki pożyczki

Warunki udzielenia pożyczek na transformację energetyczną są następujące:

- minimalna kwota pożyczki: od 200 mln zł;
- okres kredytowania: co do zasady do 15 lat, ale nie dłużej niż do końca 2053 r.;
- okres dostępności środków: do 2029 r. z możliwością rozliczenia projektu do 2031 r.;
- oprocentowanie: preferencyjne, na poziomie nie mniejszym niż stopa referencyjna NBP minus 200 bps lub rynkowe, stałe lub zmienne, przy czym nie może być niższe niż 1%;
- okres karencji: co do zasady nie dłużej niż 1 rok od zakończenia realizacji projektu;
- wysokość wsparcia: do 90% wydatków kwalifikowanych;
- wkład własny: pochodzący ze środków innych niż publiczne, nie mniej niż 10% wydatków kwalifikowanych;
- brak prowizji za udzielenie pożyczki;
- możliwość wnioskowania o kilka pożyczek z zastrzeżeniem przepisów o udzielaniu pomocy publicznej oraz dostępności środków i realizacji wskaźników instrumentu; możliwość złożenia wniosku nie częściej niż raz w miesiącu.

Energy transition loans: loan application process kicks off 13 June 2025

Loans to support energy transition under the National Recovery and Resilience Plan (RRP) The new facility comes from the Energy Support Fund established in September 2024 by the Ministry of Climate and Environment. Loans can be used to finance investment projects related to energy transition, including construction of RES and electricity storage facilities. Over PLN 7 billion in funding has been allocated to support the implementation of the aforementioned objectives.

Loan terms and conditions

The conditions for energy transition loans are as follows:

- Minimum loan amount: PLN 200 million;
- Term of the loan: in principle, 15 years; however, no longer than until the end of 2053;
- Funds availability period: until 2029 with the possibility of clearing the project by 2031;
- Interest rate: Preferential interest rate, not lower than the National Bank of Poland's reference rate, less 200 basis points or market interest rate, fixed or floating, but not lower than 1%;
- Grace period: In principle, not longer than 1 year of the project completion;
- Amount of support: up to 90% of eligible costs;
- Own contribution: from non-public funds, not less than 10% of eligible expenses;
- No origination fee for the loan;
- Applicants may apply for more than one loan, subject to the rules on state aid, the availability of funds, and the achievement of the instrument's indicators; applications may be submitted no more than once per month.

Pożyczki na transformację energetyczną [2/3]

Loans to support energy transition [2/3]

Cel finansowania

Zgodnie z założeniami, pożyczki mogą zostać przeznaczona na **sfinansowanie projektów, które przyczynią się do przyspieszenia procesu dekarbonizacji** przez stopniowe wycofywanie paliw kopalnych i zastąpienie ich zeroemisyjnymi i odnawialnymi źródłami energii (OZE), **poprawę efektywności energetycznej oraz rozwój zielonego przemysłu**, w tym przez zwiększenie roli zielonych innowacji.

Projekty kwalifikujące się do wsparcia:

- budowa i modernizacja sieci ciepłowniczych i gazowych (dla gazów zdekarbonizowanych);
- budowa OZE (wraz z instalacjami do produkcji odnawialnego wodoru i magazynami energii) w sektorze elektroenergetyki i ciepłownictwa;
- budowa magazynów energii elektrycznej sprzyjających integracji OZE w systemie elektroenergetycznym;
- zwiększenie efektywności energetycznej przedsiębiorstw i budynków wraz z instalacją OZE i systemami magazynowania energii;
- instalacje zmniejszające emisyjność i energochłonność przedsiębiorstw;
- budowa na cele transportowe infrastruktury do produkcji biometanu, biopaliw II generacji i odnawialnego wodoru.

Ponadto projekty korzystające ze wsparcia muszą być **zgodne z odpowiednimi przepisami unijnymi i krajowymi w zakresie ochrony środowiska oraz zgodne z Zasadą Do No Significant Harm (DNSH)** w rozumieniu art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Co istotne **pożyczki nie mogą dotyczyć: finansowania wydatków zadeklarowanych wcześniej do rozliczenia w ramach KPO lub jako kwalifikowalne w innych programach unijnych czy krajowych programach wsparcia, finansowania podatku VAT od towarów i usług oraz kosztów finansowych projektu.**

Funding objectives

According to the assumptions, loans can only be used to **finance projects contributing to expediting the decarbonization process** through gradual phase-out of fossil fuels and replacing them with renewable energy sources (RES), **improvement of energy efficiency and development of green industry** through switching the focus to green innovation.

Eligible projects:

- Creation/modernization of heating and gas grids (for decarbonized gases);
- Construction of RES (including renewable hydrogen production and electricity storage facilities) in the electric power and heating industry;
- Construction of electricity storage facilities to foster the integration of RES into the electricity system;
- Increasing energy efficiency of businesses and buildings, along with RES and electricity storage facilities;
- Facilities lowering emissions and energy consumption of businesses;
- Construction of infrastructure to produce biomethane, 2nd generation biofuels and renewable hydrogen for transport purposes.

Moreover, projects covered by the funding must **comply with relevant EU and national provisions on environmental protection and the Do No Significant Harm (DNSH) principle**, as stipulated by Article 2(6) of the Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility.

Importantly, the loans may not be used to finance **expenditures previously declared for reimbursement under the National Recovery and Resilience Plan** or as eligible under other EU or national support programs; **VAT on goods and services; or project financial costs.**

Pożyczki na transformację energetyczną [3/3]

Loans to support energy transition [3/3]

Kto może skorzystać?

Z pożyczek na transformację energetyczną **mogą skorzystać**:

- przedsiębiorstwa (zarówno prywatne, jak i publiczne) planujące realizację inwestycji objętej wnioskiem;
- spółki będące bezpośrednim właścicielem lub współwłaścicielem sprawującym bezpośrednią kontrolę oraz posiadającym więcej niż 50% akcji lub udziałów podmiotu realizującego projekt.

Formalności

Nabór wniosków ma charakter otwarty i ciągły, może zostać zakończony lub zawieszony. Pożyczki są udzielane na **sfinansowanie projektów nierozpoczętych lub rozpoczętych**, jeśli rozpoczęcie ich realizacji nie nastąpiło przed 1 lutego 2022 r. W przypadku projektów, na realizację których zostanie udzielona Pomoc publiczna mogą obowiązywać dodatkowe wymogi w przedmiotowym zakresie.

Przygotowane wnioski o udzielenie pożyczek na transformację energetyczną należy składać w wersji elektronicznej za pośrednictwem narzędzia online do składania wniosków.

Jak możemy pomóc?

KPMG oferuje wsparcie na każdym etapie inwestycji, od przygotowania wniosku o dofinansowanie, poprzez bieżącą pomoc w realizacji inwestycji, aż po jej ostateczne rozliczenie.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Beneficiaries

Loans to support the energy transition **may be applied for by the following entities**:

- Private and public enterprises intending to carry out investments included in the application;
- Companies or partnerships acting as direct owners or co-owners, exercising immediate control over the entity implementing the project and holding more than 50% of its shares.

Formalities

The **call for applications is open and continuous**. It may, however, be terminated or suspended. Loans will be granted to **finance projects that have not yet started or that commenced** no earlier than 1 February 2022. For projects receiving State aid, additional requirements may apply.

Applications for energy transition loans must be submitted electronically via the designated online application tool.

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.

Program priorytetowy „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3” [1/3] “Assistance in the purchase of zero-emission N2 and N3 vehicles” Priority Program [1/3]

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) rusza z naborem wniosków do programu priorytetowego „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3”. Program jest elementem transformacji sektora transportu ciężkiego w Polsce. Finansowanie programu o wartości 2 mld zł zapewniono z Funduszu Modernizacyjnego.

Program wsparcia zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 – właśnie ruszył nabór wniosków

Zgodnie z opublikowanym przez NFOŚiGW harmonogramem, nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym, **od 30 maja 2025 r. do 30 czerwca 2029 roku**, jednak nie dłużej niż do wyczerpania środków alokacji. Celem programu jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza - poprzez dofinansowanie inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie oraz wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych.

Warunki programu

Program skierowany jest do przedsiębiorców, którzy mają siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jeden wnioskodawca może złożyć więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie (wartość wnioskowanego dofinansowania przez jednego wnioskodawcę wraz z przedsiębiorstwami powiązanymi nie może przekroczyć 15% budżetu określonego dla naboru).

Dotacje będą przyznawane do różnicy ceny między zakupem referencyjnego pojazdu spalinowego a zeroemisyjnego, w przypadku leasingu będą to dopłaty do opłaty wstępnej ustalonej w umowie leasingu. Kryteria do przeprowadzenia porównania pomiędzy pojazdem zeroemisyjnym a analogicznym pojazdem innym niż zeroemisyjny kategorii N2 i N3 obejmują:

- kategorię pojazdu N2/N3;
- rodzaj pojazdu (np. ciągnik siodłowy, ciężarowy skrzyniowy);
- poziom kompletności pojazdu (kompletny - oznacza pojazd, który nie wymaga dalszej kompletacji; niekompletny - oznacza pojazd, który nadal wymaga dalszej kompletacji, co najmniej w jednym stopniu; skompletowany – oznacza pojazd powstały w wyniku wielostopniowego procesu);
- rodzaj zabudowy: (np. wywrotki, śmieciarki);
- liczbę osi;
- dopuszczalną masę całkowitą (DMC).

The National Fund for Environmental Protection and Water Management (Polish: Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, NFOŚiGW) has launched a call for applications within the framework of a new priority aid scheme entitled “Assistance in the purchase of zero-emission N2 and N3 vehicles”. The program is an element of the broader transformation of Poland’s heavy duty transport sector. It is financed with PLN 2 billion from the EU’s Modernization Fund.

Call for applications now open: assistance in the purchase of zero-emission N2 and N3 vehicles

According to the schedule published by the National Fund for Environmental Protection and Water Management, applications will be accepted **from 30 May 2025 to 30 June 2029** on a continuous basis or until the funds are exhausted. The goal of the program is to reduce air pollutant emissions through co-financing projects aimed at decreasing consumption of high-emission fuels in transport, primarily by supporting the purchase/lease of zero-emission vehicles.

Participation conditions

Aid will be granted to entrepreneurs who have their seat or branch in the territory of the Republic of Poland. A single applicant can make multiple submissions (however, the total funding requested by a single applicant, including related entities, may not exceed 15% of the total budget allocated for the call).

Subsidies will cover the price difference between a reference internal combustion vehicle and a zero-emission vehicle. In the case of leasing, the support will take the form of a surcharge on the initial payment specified in the lease agreement. The criteria for calculating the price difference between a non-zero-emission and a zero-emission N2/N3 vehicle include:

- N2/N3 vehicle category;
- vehicle type (e.g., road tractor, lorry, platform truck);
- level of combination (complete, i.e., any vehicle which does not need to be
- completed, incomplete, i.e., a vehicle which must undergo
- at least one further stage of completion, or complete, resulting from the process of multi-stage type-approval);
- type of bodywork (e.g., tripper, garbage truck);
- number of axles;
- permissible maximum laden mass.

Program priorytetowy „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3” [2/3]

“Assistance in the purchase of zero-emission N2 and N3 vehicles” Priority Program [2/3]

Wysokość dofinansowania

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

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

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

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

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

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

Value of subsidy

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

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

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

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

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

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

Program priorytetowy „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3” [3/3] “Assistance in the purchase of zero-emission N2 and N3 vehicles” Priority Program [3/3]

Kwestie formalne

Przygotowane **wnioski o dofinansowanie** w formie dotacji należy składać w **wersji elektronicznej za pośrednictwem Generатора Wniosków o Dofinansowanie (GWD)** dostępnego pod następującym [linkiem](#).

Kontakt w sprawie programu możliwy jest za pośrednictwem adresu mailowego: pojazdy.ciezarowe@nfosigw.gov.pl

Jak możemy pomóc?

Program wsparcia zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 daje przedsiębiorcom możliwość uzyskania dofinansowania kosztów i uzupełnia dotychczasowe działania NFOŚiGW w zakresie wsparcia sektora elektrycznych pojazdów ciężarowych.

KPMG dysponuje zespołem specjalistów zaangażowanych w świadczenie usług dla klientów z branży motoryzacyjnej, który może udzielić Państwu wsparcia w działaniach podejmowanych w tym sektorze.

Formalities

Application must be submitted electronically via Grant Application Generator, available [here](#).

Questions related to the program can be submitted to: pojazdy.ciezarowe@nfosigw.gov.pl

How can we assist you?

The program of assistance in the purchase of zero-emission N2 and N3 vehicles offers businesses the opportunity to receive subsidies, complementing the ongoing efforts of the National Environmental Protection Fund to promote the electric truck sector.

KPMG's team of specialists, experienced in serving the automotive industry, is ready to assist you in navigating and maximizing the benefits of this program.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Rola systemu compliance w zakresie przeciwdziałania korupcji na gruncie projektowanych zmian legislacyjnych [1/4]

The role of the compliance system in preventing corruption in the context of the proposed legislative changes [1/4]

3 maja 2023 r. Komisja Europejska ogłosiła Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwalczania korupcji stanowiący próbę kompleksowego uregulowania kwestii zapobiegania korupcji na rynku wewnętrznym UE.

On 3 May 2023, the European Commission published a Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on combating corruption, which represents an attempt to comprehensively regulate the issue of corruption prevention within the EU internal market.

Europejska dyrektywa antykorupcyjna

Walka z korupcją stanowi niezwykle istotny i żywy temat w dzisiejszym świecie. Obecnie każde państwo UE przyjmuje i wdraża przepisy antykorupcyjne niezależnie, co otwiera furtkę do omijania przepisów antykorupcyjnych, które w jednych krajach kryminalizują pewne czyny, a w innych nie. I właśnie powyższe zrodziło potrzebę zharmonizowania przepisów antykorupcyjnych w całej Unii Europejskiej i zainicjowania działań zapewniających najwyższy stopień integralności, przejrzystości i odpowiedzialności.

Unia Europejska podejmuje próby, by zapewnić, że kraje skutecznie wdrażają zobowiązania wynikające z Konwencji Narodów Zjednoczonych przeciwko Korupcji (UNCAC), która w rzeczywistości stanowi jedyny, prawnie wiążący i uniwersalny instrument antykorupcyjny. 3 maja 2023 r. Komisja Europejska ogłosiła Wniosek dotyczący Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwalczania korupcji stanowiący próbę kompleksowego uregulowania kwestii zapobiegania korupcji na rynku wewnętrznym UE. We Wniosku czytamy, że niekorzystne skutki korupcji odczuwane są na całym świecie, gdyż występowanie tego zjawiska ogranicza skuteczność działań podejmowanych z myślą o zapewnieniu dobrych rządów i dobrobytu oraz osiągnięciu celów ONZ w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Wniosek unowocześnia dotychczasowe ramy antykorupcyjne UE poprzez:

- zapobieganie korupcji i budowanie kultury uczciwości;
- objęcie wszystkich rodzajów przestępstw korupcyjnych i kar w jednym akcie prawnym;
- zapewnienie skutecznego ścigania korupcji.

European Anti-Corruption Directive

Combating corruption is an extremely important and dynamic issue in today's world. At present, each EU Member State adopts and implements anti-corruption regulations independently, which creates loopholes allowing for the circumvention of such rules — as some acts may be criminalised in certain countries while remaining legal in others. This has created the need to harmonise anti-corruption regulations across the European Union and to initiate actions that ensure the highest levels of integrity, transparency, and accountability.

The European Union is making efforts to ensure that Member States effectively implement their obligations under the United Nations Convention against Corruption (UNCAC), which remains the only legally binding and universal anti-corruption instrument. On 3 May 2023, the European Commission published a Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on combating corruption, which represents an attempt to comprehensively regulate corruption prevention within the EU internal market. The Proposal emphasises that the negative impacts of corruption are felt globally, as corruption undermines effective governance, prosperity, and efforts to achieve the UN Sustainable Development Goals.

The Proposal modernises the EU's existing anti-corruption framework by:

- promoting corruption prevention and fostering a culture of integrity;
- consolidating all types of corruption offences and penalties into a single legal act;
- ensuring the effective prosecution of corruption.

Rola systemu compliance w zakresie przeciwdziałania korupcji na gruncie projektowanych zmian legislacyjnych [2/4]

The role of the compliance system in preventing corruption in the context of the proposed legislative changes [2/4]

Co to oznacza dla przedsiębiorców?

Projektowana Dyrektywa w art. 16 zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia możliwości pociągnięcia osób prawnych do odpowiedzialności za **przestępstwa korupcyjne**:

- Łapownictwo (czynne i bierne);
- Sprzeniewierzenie środków publicznych (również w sektorze prywatnym);
- Płatną protekcję;
- Nadużycie stanowiska;
- Utrudnianie działania wymiaru sprawiedliwości;
- Wzbogacenie w wyniku przestępstw korupcyjnych;
- a także, w odniesieniu do wszystkich z ww. przestępstw, podżeganie, pomocnictwo oraz usiłowanie popełnienia przestępstwa.

Osoby prawne będą mogły zostać **pociągnięte do odpowiedzialności**, gdy przestępstwo korupcyjne zostanie popełnione na korzyść tych osób prawnych przez jakąkolwiek osobę fizyczną, działającą indywidualnie lub jako część organu danej osoby prawnej i zajmującą kierownicze stanowisko w ramach tej osoby prawnej, **na co najmniej jednej z następujących podstaw**:

- prawo reprezentowania danej osoby prawnej;
- upoważnienie do podejmowania decyzji w imieniu osoby prawnej lub;
- upoważnienie do sprawowania kontroli w ramach osoby prawnej.

Odpowiedzialność osoby prawnej ma nie wykluczać postępowania karnego przeciwko osobom fizycznym, które są sprawcami, podżegaczami lub pomocnikami w przedmiotowych przestępstwach. **Zgodnie z art. 17 projektowanej Dyrektywy osoby prawne będą podlegać następującym sankcjom**:

- grzywna (nie mniej niż 5% całkowitego światowego obrotu osoby prawnej);
- pozbawienie prawa do korzystania ze świadczeń publicznych lub pomocy publicznej;
- czasowe lub stałe wykluczenie z udziału w postępowaniach o udzielanie zamówień publicznych;
- czasowy lub stały zakaz prowadzenia działalności handlowej;
- cofnięcie pozwoleń lub zezwoleń na prowadzenie działalności;
- wypowiedzenie lub rozwiązanie umowy przez organy publiczne;
- objęcie nadzorem sądowym;
- likwidacja sądowa;
- czasowe lub stałe zamknięcie zakładów.

What Does This Mean for Businesses?

Article 16 of the proposed Directive requires Member States to ensure that legal persons can be held liable for **corruption offences, including**:

- Bribery (active and passive);
- Misappropriation of public funds (including within the private sector);
- Trading in influence;
- Abuse of functions;
- Obstruction of justice;
- Unlawful enrichment resulting from corruption offences;
- as well as, in relation to all the above offences, incitement, aiding and abetting, and attempted offences.

Legal persons may be **held liable** when a corruption offence is committed for their benefit by any natural person acting individually or as part of the legal person's body, and holding a managerial position within the organisation, **based on at least one of the following grounds**:

- the power to represent the legal person;
- the authority to take decisions on behalf of the legal person; or
- the authority to exercise control within the legal person.

This corporate liability will not exclude the possibility of parallel criminal proceedings against natural persons who are perpetrators, instigators or accomplices in the commission of the offence. **According to Article 17 of the proposed Directive, legal persons may be subject to the following sanctions**:

- a fine (not less than 5% of the legal entity's total worldwide turnover);
- exclusion from entitlement to public benefits or aid;
- temporary or permanent exclusion from public procurement procedures;
- temporary or permanent bans on conducting business activities;
- revocation of licenses or authorisations to operate;
- termination or withdrawal from contracts by public authorities;
- placement under judicial supervision;
- judicial winding-up;
- temporary or permanent closure of establishments.

Rola systemu compliance w zakresie przeciwdziałania korupcji na gruncie projektowanych zmian legislacyjnych [3/4]

The role of the compliance system in preventing corruption in the context of the proposed legislative changes [3/4]

Co istotne, w projekcie Dyrektywy za okoliczności łagodzące w przypadku przestępstw korupcyjnych uznano m.in. wdrożenie przez osobę prawną (przed lub po popełnieniu przestępstwa) skutecznych kontroli wewnętrznych oraz programów świadomości etycznej i dostosowanie działań przedsiębiorstwa, ukierunkowanych na przeciwdziałanie korupcji, a po wykryciu przestępstwa – jego bezzwłoczne i dobrowolne ujawnienie właściwym organom oraz wdrożenie środków zaradczych.

Co dalej?

Skuteczne zarządzanie ryzykiem korupcyjnym i wprowadzanie dobrych praktyk antykorupcyjnych już dzisiaj stanowią klucz do sukcesu. Przypadki zachowań korupcyjnych są istotnym zagrożeniem dla firm, które poniosą nie tylko odpowiedzialność reputacyjną, ale przede wszystkim karną, penalizowaną w niektórych przypadkach karami do 20 lat pozbawienia wolności.

Europejska Dyrektywa Antykorupcyjna ma stanowić kamień milowy w walce z korupcją na szczeblu krajowym i unijnym. I choć w kwestii Wniosku toczą się nadal negocjacje między Radą a Parlamentem Europejskim, kolejnym krokiem jest przyjęcie Dyrektywy, jej wejście w życie, a następnie implementacja do porządków krajowych, co oznacza lata oczekiwań, to już teraz nie można zaprzeczyć, że regulacja ta przyczynia się do tworzenia kultury *compliance*.

Należy pamiętać, że organizacje posiadające skuteczne systemy *compliance* będą mogły liczyć na łagodniejsze traktowanie w przypadku wykrycia nieprawidłowości, a nawet uniknięcie odpowiedzialności karnej. To powinno stanowić silną motywację dla firm do inwestowania z wyprzedzeniem we wdrażanie odpowiednich procedur oraz szkoleń dla pracowników.

I choć wymogi sprawozdawcze ESG odroczono o 2 lata, a Europejska Dyrektywa Antykorupcyjna nie została jeszcze przyjęta, rekomendujemy proaktywne działanie celem skutecznego zarządzania ryzykiem korupcyjnym. Wczesne zaimplementowanie zasad zgodności i zarządzania ryzykiem korupcyjnym pozwoli nie tylko na lepsze przystosowanie się do przyszłych regulacji, ale także na budowanie reputacji jako podmiotu odpowiedzialnego i transparentnego.

Działanie z wyprzedzeniem w zakresie *compliance* nie tylko minimalizuje ryzyko prawne, ale również wzmacnia zaufanie interesariuszy, co jest kluczowe w dzisiejszym zglobalizowanym i wymagającym środowisku biznesowym.

Importantly, the draft Directive recognises certain mitigating circumstances in corruption-related offences. These include the implementation—either before or after the commission of the offence—of effective internal controls and ethics awareness programmes, as well as corporate measures aimed at preventing corruption. Furthermore, the prompt and voluntary disclosure of the offence to competent authorities, followed by the adoption of appropriate remedial actions, may also be taken into account as mitigating factors.

What's next?

Effective management of corruption risk and the adoption of robust anti-corruption practices are already critical to business success. Incidents of corrupt behaviour pose a significant threat to companies, which may face not only reputational damage but also severe criminal liability, including prison sentences of up to 20 years in certain cases.

The European Anti-Corruption Directive is set to become a milestone in the fight against corruption at both national and EU levels. While negotiations between the Council and the European Parliament are still ongoing, the next steps will involve the adoption of the Directive, its entry into force, and subsequent transposition into national legal systems—a process that may take years. Nonetheless, it is already clear that this initiative is shaping a stronger culture of compliance.

Organisations with effective compliance systems in place can expect more lenient treatment in the event of misconduct, and in some cases may even avoid criminal liability altogether. This should serve as a strong incentive for companies to proactively invest in the implementation of relevant procedures and employee training.

While ESG reporting obligations have been postponed by two years, and the Anti-Corruption Directive has not yet been formally adopted, we recommend taking proactive steps to manage corruption risk effectively. Early adoption of compliance and anti-corruption risk management frameworks not only ensures better preparedness for upcoming regulations but also helps build a reputation as a responsible and transparent business partner.

Acting early on compliance not only minimises legal risk but also strengthens stakeholder trust—an increasingly valuable asset in today's global and demanding business environment.

Rola systemu compliance w zakresie przeciwdziałania korupcji na gruncie projektowanych zmian legislacyjnych [4/4]

The role of the compliance system in preventing corruption in the context of the proposed legislative changes [4/4]

Zakres wsparcia dla klienta

KPMG Law oferuje kompleksowe wsparcie w zakresie dostosowania się do nowej rzeczywistości prawnej. Nasze usługi obejmują:

- Analizę i interpretację nowych regulacji polskich i unijnych w kontekście działalności Klienta.
- Pomoc w opracowaniu i wdrożeniu skutecznego systemu compliance, w tym procedur antykorupcyjnych.
- Prowadzenie szkoleń z zakresu antykorupcji.

How KPMG Law can support you

KPMG Law offers comprehensive support to help clients adapt to the evolving legal landscape. Our services include:

- Analysis and interpretation of new Polish and EU regulations in the context of the Client's operations;
- Assistance in designing and implementing an effective compliance system, including anti-corruption procedures;
- Delivery of anti-corruption training programmes.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Losy raportowania zrównoważonego rozwoju w zakresie przeciwdziałania korupcji w świetle dyrektywy CSRD i tzw. dyrektywy stop-the-clock [1/4]

The Future of Sustainability Reporting on Anti-Corruption in Light of the CSRD and the So-Called "Stop-the-Clock" Directive [1/4]

16 kwietnia 2025 r. została opublikowana tzw. Dyrektywa stop-the-clock, która ma na celu uproszczenie prawodawstwa UE, przewidując odroczenie o 2 lata wymogów sprawozdawczych dla spółek obecnie objętych zakresem CSRD, które są zobowiązane do raportowania po raz pierwszy za 2025 r. lub 2026 r. Oznacza to, że spółki zaraportowałyby odpowiednio za 2027 r. i 2028 r. To rozwiązanie wydłuża czas przedsiębiorstwom na przygotowanie się do sporządzania sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

Państwa członkowskie muszą teraz dokonać transpozycji tej dyrektywy do prawa krajowego do 31 grudnia 2025 r.

7 maja 2025 r. na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji opublikowano projekt ustawy zmieniającej ustawę o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw, który zakłada odroczenie wymogów sprawozdawczych zgodnie z Dyrektywą stop-the-clock. Projekt jest na etapie opiniowania. Nowe przepisy mają wejść w życie z dniem następującym po ogłoszeniu.

Dyrektywa CSRD i standardy ESRS

W połowie grudnia 2022 r. Parlament Europejski i Rada przyjęli ważną i długo wyczekiwaną dyrektywę CSRD (ang. *Corporate Sustainability Reporting Directive*; dalej jako: „dyrektywa CSRD”, „Dyrektywa” lub „CSRD”) dotyczącą sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Dyrektywa weszła w życie 5 stycznia 2023 r., zwiększając zakres odpowiedzialności przedsiębiorstw w wymiarze ESG (ang. *environmental, social, corporate governance*), tj. środowiskowym, społecznym i ładu korporacyjnego.

Przejawem założeń ESG są Europejskie Standardy Raportowania w Zakresie Zrównoważonego Rozwoju (ang. *European Sustainability Reporting Standards*; dalej jako: „Standardy ESRS” lub „ESRS”), do których odwołuje się CSRD jako obowiązkowych i jedynych standardów raportowania w zakresie zrównoważonego rozwoju dla przedsiębiorstw z państw członkowskich UE.

On 16 April 2025, the so-called "Stop-the-Clock" Directive was published, aiming to simplify EU legislation by postponing the reporting requirements for companies currently subject to the CSRD. The directive allows a two-year deferral for entities that are required to report for the first time for the financial years 2025 or 2026. As a result, companies would now report respectively for 2027 and 2028. This extension provides businesses with more time to prepare for sustainability reporting.

EU Member States are now required to transpose the directive into national law by 31 December 2025.

On 7 May 2025, the website of the Government Legislation Centre published a draft act amending the Accounting Act, the Act on Statutory Auditors, Audit Firms and Public Oversight, and certain other acts. The proposed amendments include the deferral of reporting obligations in line with the Stop-the-Clock Directive. The draft legislation is currently under public consultation. The new provisions are scheduled to enter into force the day after their official publication.

CSRD Directive and ESRS Standards

In mid-December 2022, the European Parliament and the Council adopted the long-awaited **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**, which significantly extends corporate responsibility in the area of ESG (environmental, social, and corporate governance) reporting.

The Directive entered into force on 5 January 2023, imposing broader ESG-related obligations on companies.

A key element of the CSRD is the European Sustainability Reporting Standards (ESRS), which the directive refers to as the mandatory and exclusive sustainability reporting framework for companies operating within the EU.

Losy raportowania zrównoważonego rozwoju w zakresie przeciwdziałania korupcji w świetle dyrektywy CSRD i tzw. dyrektywy stop-the-clock [2/4]

The Future of Sustainability Reporting on Anti-Corruption in Light of the CSRD and the So-Called "Stop-the-Clock" Directive [2/4]

22 grudnia 2023 r. w Dzienniku Urzędowym UE zostało opublikowane rozporządzenie delegowane Komisji Europejskiej przyjmujące Europejskie Standardy Sprawozdawczości Zrównoważonego ESRS). Weszło ono w życie trzy dni po opublikowaniu i jest stosowane bezpośrednio.

Niektóre z podejmowanych przez CSRD tematów leżały dotychczas w domenie *compliance* i podlegały – choć w ograniczonym zakresie – przepisom prawa czy kodeksom branżowym. Jednakże już teraz przedsiębiorcy rozpatrujący m.in. kwestie dotyczące ładu korporacyjnego mogą korzystać z ujednoliconych dla wszystkich państw członkowskich UE Standardów ESRS.

CSRD podkreśla znaczenie zrównoważonego podejścia w całym łańcuchu wartości, którymi kierują się przedsiębiorstwa. Dyrektywa przyjmuje koncepcję tzw. podwójnej istotności, zgodnie z którą przedsiębiorstwa będą zobowiązane z jednej strony do analizowania wpływu ich działalności na kwestie środowiskowe, społeczne i pracownicze, poszanowanie praw człowieka oraz przeciwdziałanie korupcji, a z drugiej – do przekazywania informacji dotyczących wpływu zrównoważonego rozwoju na te przedsiębiorstwa.

Dyrektywa CSRD została wdrożona do polskiego systemu prawnego ustawą z dnia 6 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw.

Ład korporacyjny i przeciwdziałanie korupcji

Jednym z trzech filarów ESG jest ład korporacyjny (ang. *corporate governance*). Głównym jego założeniem jest transparentność, czyli konieczność ustanawiania jasnych, przejrzystych zasad bieżącego zarządzania przedsiębiorstwem, w tym przede wszystkim wdrożenia procedur zapobiegających i wykrywających przypadki korupcji.

W odniesieniu do obszaru ładu korporacyjnego przygotowany został standard o nazwie ESRS G1 „Prowadzenie działalności gospodarczej” (ang. *Business conduct*). Jest to najbardziej interesujący standard z perspektywy *compliance*, bowiem może on istotnie i realnie wspierać budowanie systemu zapewniania zgodności z obowiązującymi przepisami prawa oraz z regulacjami wewnątrz organizacji.

On 22 December 2023, the Official Journal of the EU published a Delegated Regulation of the European Commission adopting the European Sustainability Reporting Standards (ESRS). The regulation entered into force three days after its publication and is directly applicable in all Member States.

Some of the topics now addressed by the CSRD were previously within the domain of compliance and regulated—albeit to a limited extent—by legal provisions or industry codes. However, companies reviewing matters such as corporate governance can now rely on a harmonised framework across the EU through the ESRS.

The CSRD emphasises the importance of a sustainable approach throughout the value chain guiding business operations. It introduces the concept of *double materiality*, requiring companies to assess both the impact of their operations on environmental, social, and employee-related matters, human rights, and anti-corruption efforts—and the impact of sustainability issues on the company itself.

The CSRD was transposed into Polish law through the Act of 6 December 2024 amending the Accounting Act, the Act on Statutory Auditors, Audit Firms and Public Oversight, and certain other acts.

Corporate Governance and Anti-Corruption

Corporate governance is one of the three ESG pillars. Its central tenet is transparency—namely, the establishment of clear and well-defined rules for the day-to-day management of a company, including procedures to prevent and detect corruption.

In this context, the ESRS G1 standard, titled *Business Conduct*, has been developed to cover corporate governance matters. It is particularly relevant from a compliance perspective, as it can significantly support the development of systems ensuring adherence to applicable laws and internal regulations.

Losy raportowania zrównoważonego rozwoju w zakresie przeciwdziałania korupcji w świetle dyrektywy CSRD i tzw. dyrektywy stop-the-clock [3/4]

The Future of Sustainability Reporting on Anti-Corruption in Light of the CSRD and the So-Called "Stop-the-Clock" Directive [3/4]

Standard koncentruje się m.in. na kwestiach związanych z etyką biznesu i kulturą korporacyjną, w tym na przeciwdziałaniu korupcji, ochronie sygnalistów czy dobrostanu zwierząt.

Przedsiębiorstwa będą zobowiązane do raportowania o określonych praktykach biznesowych zgodnie ze standardem ESRS G1, którego celem jest określenie wymogów dotyczących ujawniania informacji, które umożliwią zrozumienie strategii przyjętych przez przedsiębiorstwa, procedur w nich obowiązujących, a także ich wyników w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej. Standard wymienia przy tym obszary wspierające przejrzyste i zrównoważone praktyki biznesowe określone w dyrektywie CSRD, takie jak ujawnianie m.in.: (G1-3) sposobów zapobiegania i wykrywania korupcji lub przekupstwa oraz (G1-4) potwierdzonych przypadków korupcji lub przekupstwa.

Co to oznacza dla przedsiębiorców?

Wdrożenie rozwiązań podlegających raportowaniu w zakresie etyki biznesu i kultury korporacyjnej, w szczególności zaś przeciwdziałania korupcji, oznacza przede wszystkim konieczność posiadania przez przedsiębiorstwa odpowiednich procedur, w tym kodeksu etyki wyrażającego podstawowe wartości, którymi kieruje się przedsiębiorstwo w swojej codziennej działalności, zarówno w stosunkach wewnętrznych, jak i zewnętrznych, a także czytelnej i efektywnej polityki antykorupcyjnej. Procedury te powinny zawierać regulacje dotyczące zagadnień związanych z przeciwdziałaniem, wykrywaniem i reagowaniem na zachowania korupcyjne.

Standardy ESRS dotyczące „Prowadzenia działalności gospodarczej” mogą stanowić wyzwanie dla przedsiębiorstw, w których dotychczas nie został uregulowany system *compliance*, w tym przedsiębiorstw, które dopiero rozpoczynają proces wprowadzania polityk w obszarze zapobiegania i wykrywania korupcji.

Jednakże niezależnie od trudności związanych z wprowadzeniem raportowania w zakresie przeciwdziałania korupcji, ujawnianie przypadków zachowań korupcyjnych jest niezbędne dla kształtowania zaufania społeczeństwa do instytucji, działania w zgodzie z zasadami uczciwej konkurencji oraz zapewnienia zrównoważonego rozwoju gospodarczego, społecznego i środowiskowego.

The standard focuses, among other things, on business ethics and corporate culture, including anti-corruption measures, whistleblower protection, and animal welfare.

Companies will be required to report on specific business practices according to the ESRS G1 standard, which aims to define disclosure requirements that enable understanding of the strategies adopted by companies, the procedures in place, and their performance in business conduct. The standard highlights areas supporting transparent and sustainable business practices as outlined in the CSRD directive, such as disclosing (G1-3) methods for preventing and detecting corruption or bribery, and (G1-4) confirmed cases of corruption or bribery.

What does this mean for companies?

Implementing reporting solutions related to business ethics and corporate culture, especially anti-corruption measures, primarily means that companies must have appropriate procedures in place. This includes a code of ethics expressing the core values guiding the company in its daily operations, both internally and externally, as well as a clear and effective anti-corruption policy. These procedures should regulate issues related to preventing, detecting, and responding to corrupt behavior.

The ESRS standards concerning *Business Conduct* may pose challenges for companies that have not yet established a compliance system, including those just beginning to implement policies on preventing and detecting corruption.

Nevertheless, despite the difficulties associated with introducing anti-corruption reporting, disclosing cases of corrupt behavior is essential for building public trust in institutions, ensuring fair competition, and promoting sustainable economic, social, and environmental development.

Nevertheless, despite the difficulties associated with introducing anti-corruption reporting, disclosing cases of corrupt behavior is essential for building public trust in institutions, ensuring fair competition, and promoting sustainable economic, social, and environmental development.

Losy raportowania zrównoważonego rozwoju w zakresie przeciwdziałania korupcji w świetle dyrektywy CSRD i tzw. dyrektywy stop-the-clock [4/4]

The Future of Sustainability Reporting on Anti-Corruption in Light of the CSRD and the So-Called "Stop-the-Clock" Directive [4/4]

Ujawniane informacje będą powszechnie dostępne dla instytucji finansowych, inwestorów, kontrahentów czy klientów. Raportowane wyniki mogą więc pomóc w ocenie, czy dane przedsiębiorstwo działa w sposób odpowiedzialny i transparentny, utrzymując wysokie standardy etyczne, a także, czy stosuje właściwe praktyki biznesowe i zarządza swoimi zasobami w sposób efektywny, w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju. I choć wymogi sprawozdawcze odroczone o 2 lata, rekomendujemy działanie z wyprzedzeniem celem skutecznego zarządzania ryzykiem korupcyjnym, które już dzisiaj niesie za sobą odpowiedzialność nie tylko reputacyjną, ale przede wszystkim karną, penalizowaną w niektórych przypadkach nawet karami do 20 lat pozbawienia wolności.

Dyrektywa CSRD stanowi przykład istotnej zmiany rzeczywistości gospodarczej, do której należy się odpowiednio przygotować. Potwierdzone przypadki korupcji mają zaś na tyle negatywny wpływ na reputację, wizerunek i zaufanie do danego przedsiębiorstwa, że wprowadzenie wymogów wynikających z CSRD i ESRS, to nie tylko działanie zgodnie z przepisami prawa, ale także realna szansa na zdobycie nadrzędnej pozycji wobec konkurentów.

Zakres wsparcia dla klienta

KPMG Law oferuje kompleksowe wsparcie w zakresie dostosowania się do nowej rzeczywistości prawnej. Nasze usługi obejmują:

- Analizę i interpretację nowych regulacji polskich i unijnych w kontekście działalności Klienta.
- Pomoc w opracowaniu i wdrożeniu skutecznego systemu *compliance*, w tym procedur antykorupcyjnych.
- Prowadzenie szkoleń z zakresu antykorupcji.

The disclosed information will be publicly accessible to financial institutions, investors, business partners, and clients. Therefore, the reported results can help assess whether a company operates responsibly and transparently, upholds high ethical standards, applies proper business practices, and manages its resources effectively in line with sustainable development principles. Although the reporting requirements have been postponed by two years, we recommend proactive action to effectively manage corruption risk, which today carries not only reputational but also criminal liability, with penalties in some cases reaching up to 20 years of imprisonment.

The CSRD directive exemplifies a significant shift in the business environment that requires appropriate preparation. Confirmed cases of corruption have such a negative impact on a company's reputation, image, and trustworthiness that complying with CSRD and ESRS requirements is not only about adhering to legal regulations but also represents a real opportunity to gain a competitive advantage.

Scope of support for clients

KPMG Law offers comprehensive assistance to adapt to this new legal reality. Our services include:

- Analysis and interpretation of new Polish and EU regulations in the context of the Client's operations.
- Support in developing and implementing an effective compliance system, including anti-corruption procedures.
- Conducting anti-corruption training sessions.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [1/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [1/11]

Uwarunkowania gospodarcze i regulacyjne w Europie

Ekspansji chińskich marek samochodowych w Europie sprzyja szereg czynników gospodarczych i regulacyjnych. Istotne znaczenie ma polityka klimatyczna Unii Europejskiej, w tym pakiet „Fit for 55” oraz zakaz sprzedaży nowych pojazdów spalinyowych po 2035 roku. Choć działania te mają wspierać dekarbonizację sektora transportowego, to jednocześnie wywierają silną presję kosztową na producentów samochodów i ich dostawców. Otwiera to przestrzeń dla bardziej konkurencyjnych cenowo, a zarazem coraz lepiej dopasowanych technologicznie produktów z Chin.

Jednocześnie z analiz Europejskiej Federacji Transportu i Środowiska wynika, że ewentualne wycofanie się Unii Europejskiej z ambitnych celów klimatycznych na tym etapie mogłoby kosztować sektor motoryzacyjny w Europie nawet milion miejsc pracy oraz oznaczać rezygnację z dwóch trzecich planowanych inwestycji w produkcję baterii. Według szacunków obniżyłoby to wartość dodaną w europejskim łańcuchu dostaw o ok. 90 mld euro do 2035 roku [0].

Wpływ zmian regulacyjnych i kosztowych widać także w Polsce, gdzie spada liczba zamówień w branży motoryzacyjnej i rosną koszty operacyjne, szczególnie w firmach produkujących komponenty do samochodów. Zmniejszający się popyt na części do tradycyjnych pojazdów spalinyowych, przy wolniejszym niż oczekiwano tempie sprzedaży samochodów elektrycznych, zmusza producentów do oszczędności, takich jak ograniczanie skali działalności czy redukcja zatrudnienia. Jednocześnie na firmy działające w sektorze nakładana jest coraz większa presja związana z zaostrzającymi się regulacjami – m.in. normami emisji CAFE, które od 2025 roku jeszcze bardziej obniżyły dopuszczalny poziom emisji CO₂ dla producentów [1]. Wszystko to wzmacnia atrakcyjność zewnętrznych dostawców – takich jak chińskie marki – które mogą zaoferować konkurencyjne cenowo pojazdy bez obciążenia związanego ze strukturą kosztową europejskiego przemysłu.

Economic and Regulatory Conditions in Europe

The expansion of Chinese automotive brands in Europe is being facilitated by a range of economic and regulatory factors. One of the key drivers is the European Union's climate policy, including the "Fit for 55" package and the planned ban on the sale of new internal combustion engine vehicles after 2035. While these measures are designed to support the decarbonization of the transport sector, they also impose significant cost pressures on car manufacturers and their suppliers. This creates an opportunity for more price-competitive and increasingly technologically sophisticated Chinese-made vehicles to enter the market.

At the same time, analysis by the European Federation for Transport and Environment indicates that any retreat by the European Union from its ambitious climate targets at this stage could cost the European automotive sector up to one million jobs and result in the loss of two-thirds of planned investments in battery production. According to estimates, this could reduce the value added across the European supply chain by approximately €90 billion by 2035 [0].

The impact of these regulatory and cost-related changes is also evident in Poland, where the number of orders in the automotive industry is declining, and operating costs – particularly among manufacturers of vehicle components – are on the rise. Falling demand for parts used in traditional internal combustion engine vehicles, combined with slower-than-expected growth in electric vehicle sales, is forcing producers to implement cost-cutting measures such as scaling back operations or reducing workforce size. At the same time, companies in the sector are facing mounting pressure due to tightening regulations, including the revised Corporate Average Fuel Economy (CAFE) emission standards, which from 2025 will further reduce the allowable CO₂ emission levels for manufacturers [1]. All of this enhances the appeal of external suppliers – such as Chinese automotive brands – that are capable of offering cost-competitive vehicles without the financial burden associated with the cost structure of the European automotive industry.

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [2/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [2/11]

Dodatkowo rosnące koszty surowców, wysokie ceny baterii oraz niższy efekt skali sprawiają, że marże na autach elektrycznych są znacząco niższe niż na spalinowych. Europejscy producenci chcąc spełnić coraz ostrzejsze normy emisji CO₂ i jednocześnie pobudzić słabnący popyt na auta elektryczne, często decydują się na rabatowanie EV, podczas gdy ceny samochodów spalinowych są podnoszone [2].

W obliczu presji cenowej i inwestycyjnej, część flot i firm leasingowych zaczęła rozważać zakup tańszych pojazdów z Chin. Modele takie jak MG4 (SAIC) czy BYD Dolphin są często o kilkanaście tysięcy euro tańsze niż ich europejskie odpowiedniki, co czyni je szczególnie atrakcyjnymi na rynkach flotowych [3]. Unia Europejska próbuje bronić swojego rynku – poza taryfami antysubsydyjnymi (sięgającymi nawet 35%) wprowadzono także tzw. Foreign Subsidies Regulation (FSR), które pozwala blokować dotacje i przejęcia wspierane przez państwa trzecie. Komisja Europejska już prowadzi dochodzenie dotyczące planowanej fabryki BYD na Węgrzech [4].

Perspektywa chińskich producentów

Po wprowadzeniu w USA i Kanadzie ceł do nawet 100% na importowane pojazdy elektryczne z Chin, chińskie firmy przekierowały ekspansję na Europę. W kontaktach handlowych Pekin stosuje strategiczną mieszankę obietnic i gróźb – oferuje inwestycje państwom członkowskim UE, które nie popierają unijnych restrykcji taryfowych, a tym, które je wspierają, grozi sankcjami handlowymi [5].

Jednocześnie rynek chiński ulega konsolidacji. Według szacunków analityków rynku z lipca 2025 roku z blisko 137 aktywnych obecnie marek produkujących pojazdy z napędami alternatywnymi tylko 19 utrzyma zdolność finansową do 2030 roku. Oznacza to większe skumulowanie kapitału i ekspansji w rękach liderów, takich jak BYD i CATL [6]. BYD ogłosił, że do 2030 roku połowa jego produkcji ma być sprzedawana poza Chinami, z czego znaczną część będzie stanowić rynek europejski [7].

In addition, rising raw material costs, high battery prices, and a limited economy of scale mean that profit margins on electric vehicles are significantly lower than those on combustion engine vehicles (ICE). In an effort to comply with increasingly stringent CO₂ emission standards while stimulating sluggish demand for EVs, European manufacturers are often resorting to discounting electric models, whereas the prices of ICE vehicles are being raised [2].

Faced with growing price and investment pressures, some fleet operators and leasing companies have started to consider purchasing lower-cost Chinese-made vehicles. Models such as the MG4 (SAIC) or the BYD Dolphin are often priced several thousand euros below their European counterparts, making them particularly attractive for fleet markets [3]. The European Union is attempting to defend its domestic market. In addition to imposing anti-subsidy tariffs – reaching up to 35% – the EU has introduced the Foreign Subsidies Regulation (FSR), which allows the European Commission to block state-subsidized acquisitions and financial support from non-EU countries. The Commission is already conducting an investigation into the planned BYD factory in Hungary [4].

The Chinese Manufacturers' Perspective

Following the introduction of tariffs of up to 100% on Chinese EV imports by the United States and Canada, Chinese manufacturers have shifted their expansion focus toward Europe. In its trade dealings, Beijing employs a strategic mix of incentives and threats – offering investment to EU member states that oppose European trade restrictions, while threatening retaliatory trade measures against those that support them [5].

At the same time, the Chinese domestic market is undergoing consolidation. According to July 2025 market analyst estimates, of the nearly 137 active brands currently producing new energy vehicles, only 19 are expected to remain financially viable through 2030. This signals a concentration of capital and international expansion efforts in the hands of leading players such as BYD and CATL [6]. BYD has already announced that by 2030, half of its production is expected to be sold outside China, with a significant portion targeting the European market [7].

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [3/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [3/11]

Chińskie koncerny motoryzacyjne realizują aktywną strategię wejścia do Europy, koncentrując się na lokalizacji produkcji, budowie sieci sprzedaży oraz partnerstwach strategicznych. Nowe inwestycje planowane są w kolejnych krajach europejskich [8,9]. Coraz częściej chińskie firmy wchodzą również we współpracę z producentami z Europy – Leapmotor utworzył joint venture ze Stellantis, Xpeng współpracuje z Volkswagenem, a CATL i Stellantis budują fabrykę ogniw bateryjnych w Hiszpanii [10,11]. Partnerstwa te skracają czas wejścia na rynek, ułatwiają homologację i umożliwiają korzystanie z istniejących kanałów dystrybucji.

Równolegle trwa intensywna rozbudowa sieci handlowej chińskich producentów. BYD planuje zwiększenie liczby salonów w Europie do ponad 1 000 do końca 2025 roku, co pozwoli przejąć kontrolę nad sprzedażą, finansowaniem i obsługą posprzedażową [12, 13].

Ekspansja chińskich marek w Polsce

Chińskie marki konsekwentnie wkraczają na polski rynek. Coraz więcej z nich zalicza debiuty na targach motoryzacyjnych i w portfolioch dealerów. Dynamicznie rozwija się także sieć salonów. Według danych PZPM w połowie lipca 2025 na krajowym rynku było obecnych 25 chińskich marek, jednak tylko kilka z nich odnotowuje znaczącą sprzedaż, podczas gdy większość kończy miesiące z niewielką liczbą rejestracji na koncie [14].

W Polsce najlepsze wyniki osiąga MG – marka, która w maju tego roku wyprzedziła pod względem nowych rejestracji Forda [15], a według danych PZPM pierwsze półrocze 2025 roku skończyła z rezultatem 6 286 nowych rejestracji, co dało jej 15 miejsce wśród wszystkich marek popularnych w segmencie samochodów osobowych. Łącznie w tym okresie zarejestrowano 16 616 pojazdów osobowych z Chin, a dostawczych – 155. To ponad 4,5 razy więcej niż w pierwszym półroczu 2024 roku, co daje chińskim producentom 5,3% udziału w rynku. Za przytłaczającą większość rejestracji samochodów osobowych odpowiedzialnych jest pięć najlepiej sprzedających się w Polsce chińskich marek – MG, Omoda, Jaecoo, BAIC i BYD – podczas gdy wszystkie pozostałe odnotowały w tym okresie jedynie 822 rejestracji [14].

Chinese automotive conglomerates are pursuing an active market entry strategy in Europe, focusing on localizing production, building out sales networks, and forming strategic partnerships. New investments are being planned in an increasing number of European countries [8,9]. Chinese companies are also increasingly partnering with European manufacturers – Leapmotor has established a joint venture with Stellantis, Xpeng is collaborating with Volkswagen, and CATL and Stellantis are co-developing a battery cell plant in Spain [10,11]. These alliances help accelerate time to market, facilitate vehicle type approval, and enable access to established distribution channels.

At the same time, Chinese manufacturers are rapidly expanding their retail infrastructure across Europe. BYD, for instance, plans to increase the number of its showrooms in the region to over 1,000 by the end of 2025, giving it full control over sales, financing, and after-sales services [12,13].

Expansion of Chinese Brands in Poland

Chinese automotive brands are systematically entering the Polish market. An increasing number of them are debuting at automotive trade fairs and appearing in dealership portfolios. The showroom network is also expanding rapidly. According to data from the Polish Automotive Industry Association (PZPM), as of mid-July 2025, 25 Chinese brands were present on the Polish market. However, only a few of them are reporting significant sales, while most are ending the month with minimal registration figures [14].

MG is currently the most successful Chinese brand in Poland – it surpassed Ford in new vehicle registrations in May this year [15]. According to PZPM data, MG recorded 6,286 new registrations in the first half of 2025, which gave it 15th place among all popular brands in the passenger car segment.. During that same period, a total of 16,616 Chinese passenger vehicles (and 155 light commercial vehicles) were registered in Poland – more than 4.5 times the volume recorded in the first half of 2024. This gave Chinese manufacturers a 5.3% market share. The vast majority of passenger car registrations came from the five best-selling Chinese brands in Poland – MG, Omoda, Jaecoo, BAIC, and BYD – while the remaining brands collectively registered just 822 vehicles during the same period [14].

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [4/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [4/11]

	H1 2025	H1 2024	Zmiana r/r
MG	6 286	3 055	106%
Omoda	3 198	53	5 934%
Jaecoo	2 563	n/d	n/d
BAIC	2 122	427	397%
BYD	1 625	25	6 400%
Pozostałe	822	63	1 205%
RAZEM	16 616	3 623	358,60%

Źródło: PZPM.

Chińskie samochody szybko zdobywają popularność, co potwierdzają imponujące wzrosty rok do roku dla poszczególnych marek. Polacy najczęściej sięgają po chińskie małe i średnie SUV-y i crossovery, które stanowią 92% udziału w rejestracjach pojazdów chińskich producentów [14].

Liczba rejestracji chińskich marek w kolejnych miesiącach będzie się zwiększać, biorąc pod uwagę, że kolejne firmy z Państwa Środka mają swoje debiuty w Polsce – w ostatnim czasie była to marka Chery (koniec czerwca) oraz Jetour (koniec lipca) [16, 17]. Wejście na rynek przygotowuje także Geely [16].

Lider rynku, BYD Polska, zakłada rozwój sieci salonów do ponad 40 do końca 2025 roku, podczas gdy według stanu na czerwiec ich liczba wynosiła jedynie 21 [18]. Dynamiczny rozwój planuje także Chery, dla której Polska ma stać się kluczowym strategicznym rynkiem, torującym drogę do dalszej ekspansji w Europie [19].

	H1 2025	H1 2024	Change y/y
MG	6 286	3 055	106%
OMODA	3 198	53	5 934%
Jaecoo	2 563	n/a	n/a
BAIC	2 122	427	397%
BYD	1 625	25	6 400%
Others	822	63	1 205%
TOTAL	16 616	3 623	358,60%

Source: PZPM

Chinese vehicles are gaining popularity rapidly, as evidenced by impressive year-over-year growth rates for several brands. Polish consumers most frequently opt for small and mid-size SUVs and crossovers, which account for 92% of all registrations of vehicles from Chinese manufacturers [14].

The number of registrations of Chinese brands in Poland is expected to continue rising in the coming months, as another companies from China debut on the local market. Most recently, the Chery brand entered Poland at the end of June, followed by Jetour at the end of July [16,17]. Geely is also preparing for market entry [16].

The market leader, BYD Polska, aims to expand its dealership network to over 40 locations by the end of 2025, up from just 21 as of June this year [18]. Chery is also planning dynamic growth, with Poland set to become a key strategic market and a gateway for further expansion across Europe [19].

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [5/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [5/11]

Według Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA), w 2024 roku na świecie wyprodukowano ok. 17,3 mln pojazdów elektrycznych, z czego aż 12,4 mln (ponad 70%) przypadło na Chiny. Choć Chiny są największym producentem pojazdów elektrycznych na świecie, a Unia Europejska przyjmuje około 40% całości chińskiego eksportu w tej kategorii [20], to obecne w Polsce chińskie marki zaczynają podbijać głównie rynek pojazdów spalinowych. Chińską strategię dobrze obrazują ceny pojazdów – z raportu Superauto wynika, że 8 z 10 najtańszych w Polsce modeli chińskich marek wyposażonych jest w napęd hybrydowy lub benzynowy. Najniższa cena za chiński pojazd wynosiła pod koniec kwietnia 70 tys. 990 zł i dotyczyła modelu MG 3 z silnikiem spalinowym [21]. Jednak biorąc pod uwagę dopłaty rządowe z programu „NaszEauto” (który zastąpił program „Mój Elektryk”), jeszcze taniej można nabyć chiński samochód elektryczny – obecnie jedno z najtańszych w Polsce modeli w tej kategorii, czyli chiński Leapmotor T03 czy BYD Dolphin Surf, przy najwyższym progu dopłat mogą kosztować polskiego konsumenta tylko około 40-50 tys. zł.

Aby spowolnić chińską ekspansję w segmencie pojazdów elektrycznych konieczne byłyby znaczące inwestycje w produkcję baterii na terenie Unii Europejskiej – z raportu CEPS wynika, że dla budowy samowystarczalnego przemysłu bateryjnego w UE potrzebne byłyby inwestycje rzędu 42 mld euro każdego roku przez kolejne pięć lat [22].

According to the International Energy Agency (IEA), approximately 17.3 million electric vehicles were produced globally in 2024, with as many as 12.4 million – or over 70% – manufactured in China. While China remains the world's largest producer of electric vehicles, and the European Union accounts for around 40% of China's total EV exports [20], Chinese brands currently active in Poland are primarily gaining ground in the internal combustion vehicle segment. This strategic focus is clearly reflected in vehicle pricing. According to a report by Superauto, 8 out of the 10 cheapest Chinese-brand models available in Poland are equipped with either hybrid or petrol engines. As of the end of April, the lowest price for a Chinese vehicle was PLN 70,990 for the MG 3, a model powered by a combustion engine [21]. However, government subsidies under the “NaszEauto” program – which replaced the previous “Mój Elektryk” scheme – have made Chinese electric vehicles even more accessible. Some of the most affordable EVs in Poland today, such as the Leapmotor T03 or BYD Dolphin Surf, can cost Polish consumers as little as PLN 40,000–50,000 when the maximum subsidy level is applied.

To effectively slow down the expansion of Chinese electric vehicles in the European market, significant investment in domestic battery production would be required. According to a CEPS report, building a self-sufficient battery industry within the EU would demand annual investments of approximately €42 billion over the next five years [22].

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [6/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [6/11]

W ostatnich latach obserwowaliśmy dynamiczne przemiany na rynku dystrybucji samochodów. Rosnący poziom cyfryzacji konsumentów wraz z upraszczaniem specyfikacji produktów sprzyjały kształtowaniu nowych modeli sprzedaży bezpośrednio na styku producentów i klientów końcowych (m.in. modele agencyjny i D2C, sprzedaż subskrypcyjna opcji wyposażenia). Część zachodnich koncernów motoryzacyjnych, która zapowiadała transformację modelu w jakim sprzedaje samochody, wycofuje się jednak z wcześniejszych deklaracji i odkłada plany zmian na dalszą, czasem nieokreśloną przyszłość. Jednym z powodów odejścia od tej strategicznej zmiany mogą być niezadowolające wyniki sprzedaży, związane m.in właśnie z rosnącą rolą chińskiej motoryzacji.

Wiele dużych grup dealerskich weszło w ostatnim czasie we współpracę z nowymi partnerami z Chin, chętnie dywersyfikując portfolio oferowanych marek. Jeśli dynamika wzrostu sprzedaży marek chińskich na polskim rynku utrzyma się, może to wpłynąć na wzmocnienie pozycji negocjacyjnej polskich grup dealerskich z europejskimi koncernami. Przy prognozowaniu przyszłego krajobrazu krajowego rynku nowych samochodów nie możemy jednak zapominać o dużym ryzyku geopolitycznym, które towarzyszy relacjom handlowym z Chinami.

Andrzej Musiał
Dyrektor, Advisory, KPMG w Polsce

In recent years, we have witnessed dynamic transformations in the automotive distribution market. The increasing digital literacy of consumers, combined with the simplification of product specifications, has fostered the development of new sales models that connect manufacturers directly with end customers – including agency and D2C (direct-to-consumer) models, as well as subscription-based sales of optional vehicle features. However, several Western automotive corporations that previously announced plans to transition their vehicle sales models have since backtracked on those declarations, postponing the implementation of changes to a later – and in some cases indefinite – future. One potential reason for stepping away from this strategic shift may be unsatisfactory sales performance, partially driven by the growing prominence of Chinese automotive brands.

Recently, many large dealership groups have entered into partnerships with new Chinese players, actively diversifying their brand portfolios. If the current pace of growth in sales of Chinese brands continues in the Polish market, this could strengthen the negotiating position of Polish dealership groups vis-à-vis European automotive giants. Still, any forecasting of the future landscape of Poland's new car market must take into account the significant geopolitical risks inherent in trade relations with China.

Andrzej Musiał
Director, Advisory, KPMG in Poland

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [7/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [7/11]

Przyszłość europejskiego rynku motoryzacyjnego

Raport Draghi'ego wskazuje, że europejski przemysł motoryzacyjny boryka się z wyższymi kosztami produkcji (całkowite koszty wytworzenia pojazdów są w UE o około 30% wyższe niż w Chinach), opóźnieniem w wyścigu technologicznym, zależnościami w łańcuchu dostaw oraz spadkiem wartości marek. Aby utrzymać pozycję globalnego lidera w branży motoryzacyjnej, sektor musi szybko dostosować się do nowego, bardziej konkurencyjnego otoczenia [23].

Jednak proces wdrażania wymagań związanych z ESG, rozwój elektromobilności oraz inwestycje w automatyzację sprawiają, że firmy w Polsce ostrożnie podchodzą do zwiększania produkcji, a wysokie koszty energii i mniejszy popyt na części do pojazdów spalinowych prowadzą do ograniczenia skali ich działalności. Sytuacji nie polepsza problem z ograniczoną dostępnością metali ziem rzadkich, związany z konfliktem na linii USA-Chiny, który już teraz przerywa ciągłość produkcji pojazdów i części. Pomimo tego analizy Centrum Analiz PKO BP z kwietnia tego roku wskazywały, że po ujemnym 2024 polska branża motoryzacyjna odbije się i odnotuje niewielkie wzrosty przychodów [24].

Może przyczynić się do tego m. in. sześciokrotny wzrost wartości inwestycji w sektorze pojazdów w porównaniu z rokiem ubiegłym [25], z których wiele dotyczy segmentu elektromobilności i odbywa się przy udziale środków z Krajowego Planu Odbudowy.

The Future of the European Automotive Market

The Draghi Report highlights that the European automotive industry is facing several structural challenges, including higher production costs – total vehicle manufacturing costs in the EU are approximately 30% higher than in China – delays in the technological race, supply chain dependencies, and declining brand equity. To maintain its position as a global leader in the automotive sector, the industry must rapidly adapt to a new and increasingly competitive environment [23].

However, the rollout of ESG-related requirements, the push toward electromobility, and growing investments in automation are causing companies in Poland to adopt a cautious approach to ramping up production. High energy costs and weakening demand for internal combustion engine components are leading many firms to scale back operations. The situation is further exacerbated by the limited availability of rare earth metals, a result of rising geopolitical tensions between the U.S. and China, which are already disrupting the continuity of vehicle and parts production. Despite these headwinds, an analysis by PKO BP's research center from April this year projected that following a downturn in 2024, Poland's automotive sector is expected to rebound slightly and register modest revenue growth [24].

One contributing factor could be the sixfold increase in investment value in the vehicle sector compared to the previous year [25], much of which is directed toward electromobility and supported by funding from the National Recovery Plan.

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [8/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [8/11]

Europejscy producenci samochodów zachowują swoje kluczowe atuty – jakość w parze z doświadczeniem, bezpieczeństwo oraz lojalność konsumentów, co mimo kryzysu umożliwia wprowadzanie na rynek nowych modeli. Europejskie pojazdy spalinowe pozostają konkurencyjne na głównych rynkach, a około 85-90% całkowitej wartości dodanej jest wytwarzanej w Europie, co odzwierciedla dojrzałe łańcuchy dostaw w UE. Inaczej sytuacja prezentuje się w segmencie pojazdów elektrycznych – obecnie tylko 70-75% ich wartości dodanej pochodzi z Europy, a jeśli samochód elektryczny jest w całości importowany, udział UE w tej wartości spada do 20% lub mniej [22].

Utrzymanie konkurencyjności w obu segmentach wymaga dynamicznego podejścia: branża stoi w obliczu poważnych zakłóceń wynikających z rosnących ceł amerykańskich, co wymusza zmianę kierunków eksportu, przepływów inwestycyjnych i strategii zaopatrzenia. Do tego chiński odwet celny (np. wprowadzenie ceł na metale ziem rzadkich) podnosi koszty nakładów. Nowe umowy handlowe z Mercosurem i Australią oraz inicjatywy takie jak Global Gateway, które ułatwiają współpracę z krajami bogatymi w strategiczne surowce, mają kluczowe znaczenie dla utrzymania globalnej konkurencyjności polskiego i europejskiego przemysłu [26]. Pomimo działań na rzecz dywersyfikacji, Chiny i USA pozostają kluczowymi partnerami handlowymi Unii Europejskiej.

W Europie rynek EV wyhamowuje – w 2024 roku dynamika wzrostu spadła do 4,2% r/r – głównie ze względu na wygaszenie dopłat oraz wzrost kosztów energii [27]. Jednak mimo wycofania części subsydiów krajowych chińscy producenci utrzymują przewagę kosztową [28]. Jednocześnie badanie przeprowadzone w 2024 roku wykazało, że 45% przełomowych innowacji w dziedzinie pojazdów elektrycznych pochodzi od chińskich firm [29]. Ponadto szacuje się, że nawet między 50 a 70% ogniw akumulatorowych używanych w Europie jest produkowanych w Chinach [30].

European car manufacturers retain several key competitive advantage – including product quality backed by decades of expertise, strong safety standards, and high consumer loyalty. These assets continue to enable the launch of new models despite the current crisis. European internal combustion engine vehicles remain competitive in key global markets, with approximately 85–90% of total value added generated within Europe, reflecting the maturity of EU-based supply chains. The situation is different in the electric vehicle segment. Currently, only 70–75% of the value added in EV production originates in Europe. When an electric vehicle is fully imported, the EU's share of value added drops to 20% or less [22].

Maintaining competitiveness in both ICE and EV segments requires a dynamic and adaptive approach. The industry is facing significant disruption due to rising U.S. tariffs, which are forcing changes in export destinations, investment flows, and sourcing strategies. Additionally, China's retaliatory tariffs – such as those imposed on rare earth metals – are pushing input costs higher. New trade agreements with Mercosur and Australia, along with initiatives such as the EU's Global Gateway – which facilitates cooperation with countries rich in strategic raw materials – are critical to preserving the global competitiveness of the Polish and broader European automotive industry [26]. Despite ongoing diversification efforts, China and the United States remain the EU's key trade partners.

In Europe, the EV market is losing momentum. In 2024, year-on-year growth slowed to just 4.2%, driven largely by the phasing out of subsidies and rising energy costs [27]. Nevertheless, Chinese manufacturers continue to maintain a cost advantage, even in the face of reduced domestic support measures [28]. A study conducted in 2024 revealed that 45% of breakthrough innovations in the electric vehicle sector originated from Chinese companies [29]. It is also estimated that between 50% and 70% of the battery cells used in Europe are currently produced in China [30].

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [9/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [9/11]

Bez znacznego zwiększenia europejskiej produkcji baterii przewidywany wzrost popytu na pojazdy elektryczne tylko wzmocni zależność od zewnętrznych dostawców. Wiele zapowiadanych gigafabryk baterii w UE jest zagrożonych opóźnieniem lub anulowaniem, co umocniłoby chińską dominację w zakresie dostaw. To w połączeniu z niższymi kosztami produkcji w Państwie Środka (według szacunków IEA koszty akumulatorów w Europie w 2023 roku były średnio o 20% wyższe niż w Chinach) sprawia, że chiński przemysł pojazdów elektrycznych stanowi poważne wyzwanie dla konkurencyjności Europy w sektorze elektromobilności [31].

W obliczu tych zmian przyszłość branży zależy od konkretnych decyzji politycznych i handlowych. Unijny plan działania na rzecz europejskiego sektora motoryzacyjnego proponuje nowe środki zaradcze, w tym możliwe 25-procentowe cła na samochody w celu ochrony rodzimego przemysłu [32]. Bez skoordynowanej europejskiej reakcji (np. przyspieszonej produkcji akumulatorów, wsparcia innowacji i strategicznych środków handlowych), europejskie łańcuchy wartości pojazdów elektrycznych będą coraz bardziej zależne od Chin.

Źródła:

- [0] [Abandoning EU's 2035 zero-emission car target would risk 1 million jobs, study says | Reuters](#)
- [1] [Kwartalnik Branżowy 4q24 \(228\) - Kiedy Powróci optymizm | Centrum Analiz PKO BP](#)
- [2] [Europe's carmakers discount EVs, hike petrol car prices as new emissions rules loom | Reuters](#)
- [3] [China's BYD turns up heat in Europe with launch of Dolphin Surf EV | Reuters](#)
- [4] [EU probes Hungarian subsidies to BYD under new foreign subsidies rules](#)
- [5] [China's carrot-and-stick with EU trading partners start to pay off | Reuters](#)
- [6] [Eight Out of 10 of China's NEV Brands Will Disappear by 2030 as Market Consolidates, Report Predicts - Caixin Global](#)
- [7] [BYD Targets 50% Overseas Sales by 2030, Eyes Europe and Latin America | EV.com](#)

Without a significant scale-up in domestic battery production, the projected increase in demand for electric vehicles in Europe will only deepen the region's dependency on external suppliers. Many of the battery gigafactory projects announced within the EU are currently at risk of delays or cancellations – developments that would further entrench China's dominance in the battery supply chain. Combined with lower production costs in China – battery costs in Europe were, on average, 20% higher than in China in 2023, according to IEA estimates – this makes the Chinese EV industry a serious challenge to Europe's competitiveness in the electromobility sector [31].

In light of these developments, the future of the automotive industry will depend heavily on targeted political and trade decisions. The EU's Action Plan for the European Automotive Industry outlines a number of proposed countermeasures, including potential 25% tariffs on imported vehicles as a means of protecting domestic manufacturing [32]. Without a coordinated European response – including accelerated battery production, support for innovation, and the implementation of strategic trade instruments – the EU's electric vehicle value chains are likely to become increasingly reliant on China.

Sources:

- [0] [Abandoning EU's 2035 zero-emission car target would risk 1 million jobs, study says | Reuters](#)
- [1] [Kwartalnik Branżowy 4q24 \(228\) - Kiedy Powróci optymizm | Centrum Analiz PKO BP](#)
- [2] [Europe's carmakers discount EVs, hike petrol car prices as new emissions rules loom | Reuters](#)
- [3] [China's BYD turns up heat in Europe with launch of Dolphin Surf EV | Reuters](#)
- [4] [EU probes Hungarian subsidies to BYD under new foreign subsidies rules](#)
- [5] [China's carrot-and-stick with EU trading partners start to pay off | Reuters](#)
- [6] [Eight Out of 10 of China's NEV Brands Will Disappear by 2030 as Market Consolidates, Report Predicts - Caixin Global](#)
- [7] [BYD Targets 50% Overseas Sales by 2030, Eyes Europe and Latin America | EV.com](#)

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [10/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [10/11]

- [8] [China's BYD to build new energy vehicle production base in Hungary | Reuters](#)
- [9] [Exclusive: BYD aims to sell half its cars outside China by 2030, sources say | Reuters](#)
- [10] [China's CATL forms joint venture with Stellantis to build electric vehicle battery factory in Spain | AP News](#)
- [11] [China's carrot-and-stick with EU trading partners start to pay off | Reuters](#)
- [12] [China's BYD turns up heat in Europe with launch of Dolphin Surf EV | Reuters](#)
- [13] [Wygrali z Teslą, stawiają na Polskę. Potentat z Chin ujawnia wielkie plany](#)
- [14] PZPM.
- [15] [Szturm „chińczyków” na polski rynek motoryzacyjny. Do końca roku co piąte nowe auto może być z Państwa Środka - GazetaPrawna.pl](#)
- [16] [Samochody Xiaomi. Chińska firma rusza na podbój Europy. Ma tańsze auta niż Tesla](#)
- [17] [Chery debiutuje w Polsce - modele Tiggo 7 i Tiggo 8](#)
- [18] [BYD chce mieć ponad 40 salonów w Polsce do końca 2025 r. - ISBiznes.pl](#)
- [Jetour Polska - debiut chińskiej marki, modele, ceny](#)
- [19] [Kolejna chińska marka samochodów na polskim rynku. Poznaliśmy modele i ceny - Bankier.pl](#)
- [20] [Komisja Europejska nakłada tymczasowe cła na samochody elektryczne z Chin | Polska Agencja Prasowa SA](#)
- [21] [10 najtańszych CHIŃCZYKÓW. Jest LISTA. Polacy polują na auta za 78-132 tys. zł.](#)
- [22] "Navigating the EV Transition: Barriers and Tools for Shifting Europe to Low-Carbon Mobility", Centre for European Policy Studies, 2025.
- [23] "The Future of European Competitiveness. A Competitiveness Strategy for Europe", Mario Draghi dla Komisji Europejskiej, 2024.
- [24] "Kwartalnik Branżowy 1q25. W labiryncie ceł", Departament Analiz Ekonomicznych PKO BP, 2025.
- [25] "Kwartalnik Branżowy 2q25. Sygnały poprawy w niestabilnym otoczeniu", Departament Analiz Ekonomicznych PKO BP, 2025.
- [26] "Boosting Europe's automotive competitiveness for renewed economic growth: Open letter to EU leaders", ACEA, 2025.
- [27] [New car registrations: -0.6% in May 2025 year-to-date; battery-electric 15.4% market share - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)
- [28] [Global-Clean-Investment-Monitor-Electric-Vehicles-and-Batteries-1.pdf](#)

- [8] [China's BYD to build new energy vehicle production base in Hungary | Reuters](#)
- [9] [Exclusive: BYD aims to sell half its cars outside China by 2030, sources say | Reuters](#)
- [10] [China's CATL forms joint venture with Stellantis to build electric vehicle battery factory in Spain | AP News](#)
- [11] [China's carrot-and-stick with EU trading partners start to pay off | Reuters](#)
- [12] [China's BYD turns up heat in Europe with launch of Dolphin Surf EV | Reuters](#)
- [13] [Wygrali z Teslą, stawiają na Polskę. Potentat z Chin ujawnia wielkie plany](#)
- [14] PZPM.
- [15] [Szturm „chińczyków” na polski rynek motoryzacyjny. Do końca roku co piąte nowe auto może być z Państwa Środka - GazetaPrawna.pl](#)
- [16] [Samochody Xiaomi. Chińska firma rusza na podbój Europy. Ma tańsze auta niż Tesla](#)
- [17] [Chery debiutuje w Polsce - modele Tiggo 7 i Tiggo 8](#)
- [18] [BYD chce mieć ponad 40 salonów w Polsce do końca 2025 r. - ISBiznes.pl](#)
- [Jetour Polska - debiut chińskiej marki, modele, ceny](#)
- [19] [Kolejna chińska marka samochodów na polskim rynku. Poznaliśmy modele i ceny - Bankier.pl](#)
- [20] [Komisja Europejska nakłada tymczasowe cła na samochody elektryczne z Chin | Polska Agencja Prasowa SA](#)
- [21] [10 najtańszych CHIŃCZYKÓW. Jest LISTA. Polacy polują na auta za 78-132 tys. zł.](#)
- [22] "Navigating the EV Transition: Barriers and Tools for Shifting Europe to Low-Carbon Mobility", Centre for European Policy Studies, 2025.
- [23] "The Future of European Competitiveness. A Competitiveness Strategy for Europe", Mario Draghi for the European Commission, 2024.
- [24] "Kwartalnik Branżowy 1q25. W labiryncie ceł", PKO BP's Economic Analysis Department (Departament Analiz Ekonomicznych PKO BP), 2025.
- [25] "Kwartalnik Branżowy 2q25. Sygnały poprawy w niestabilnym otoczeniu", PKO BP's Economic Analysis Department (Departament Analiz Ekonomicznych PKO BP), 2025.
- [26] "Boosting Europe's automotive competitiveness for renewed economic growth: Open letter to EU leaders", ACEA, 2025.
- [27] [New car registrations: -0.6% in May 2025 year-to-date; battery-electric 15.4% market share - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)
- [28] [Global-Clean-Investment-Monitor-Electric-Vehicles-and-Batteries-1.pdf](#)

Ekspansja chińskich marek w Polsce i Europie [11/11]

Expansion of Chinese brands in Poland and Europe [11/11]

[29] [CAM study finds Chinese manufacturers catching up with eMobility innovations - electrive.com](#)

[30] "The future of European competitiveness. Part B: In-depth analysis and recommendations", Mario Draghi dla Komisji Europejskiej, 2024.

[31] [Battery price index by selected region, 2020-2023 – Charts – Data & Statistics - IEA](#)

[32] "Industrial Action Plan for the European automotive sector", Komisja Europejska, 2025.

Dodatkowo:

[Global EV Outlook 2025](#)

[Trends in electric vehicle batteries – Global EV Outlook 2024 – Analysis - IEA](#)

[29] [CAM study finds Chinese manufacturers catching up with eMobility innovations - electrive.com](#)

[30] "The future of European competitiveness. Part B: In-depth analysis and recommendations", Mario Draghi for the European Commission, 2024.

[31] [Battery price index by selected region, 2020-2023 – Charts – Data & Statistics - IEA](#)

[32] "Industrial Action Plan for the European automotive sector", European Commission, 2025.

Additional sources:

[Global EV Outlook 2025](#)

[Trends in electric vehicle batteries – Global EV Outlook 2024 – Analysis - IEA](#)

Kontakt

Jakub Faryś

President

PZPM

E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Marek Wolfigiel

Analysis and Statistics Director

PZPM

E: marek.wolfigiel@pzpm.org.pl

Anna Materzok

Communications & PR Manager

PZPM

E: anna.materzok@pzpm.org.pl

Przemysław Szywacz

Partner, Tax

Head of Automotive

KPMG in Poland

E: pszywacz@kpmg.pl

Andrzej Musiał

Director, Advisory

KPMG in Poland

E: amusial@kpmg.pl

Biuro prasowe

E: biuroprasowe@kpmg.pl

© 2025 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców reprezentujących: oficjalnych importerów, przedstawicieli producentów lub producentów pojazdów samochodowych, motocykli, motorowerów oraz czterokołowych pojazdów motocyklowych, a także producentów nadwozi, przyczep, naczep oraz części, zespołów lub elementów pojazdów samochodowych, przeznaczonych do pierwszego montażu, prowadzących działalność na terytorium R.P.

© 2025 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Limited, prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. Wszelkie prawa zastrzeżone. Nazwa i logo KPMG są znakami towarowymi używanymi na podstawie licencji przez niezależne firmy członkowskie globalnej organizacji KPMG.

Document Classification: KPMG Public.