



Branża motoryzacyjna Automotive industry

Podsumowanie danych za Q1 2026
Q1 2026 summary

Temat kwartału: Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej
Quarter theme: Automotive market in the Central-Eastern Europe

Edycja | Edition
Q1 2026

KPMG.pl
PZPM.org.pl



KPMG jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu, doradztwa podatkowego i doradztwa gospodarczego. KPMG działa w 143 krajach i zatrudnia ponad 273 000 partnerów i pracowników w firmach członkowskich na całym świecie. W Polsce KPMG działa od 1990 roku. Obecnie zatrudnia ponad 2 300 osób w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Łodzi.

Firmy z sektora motoryzacyjnego wspiera dedykowany zespół doradców posiadających specjalistyczną, popartą wieloletnim doświadczeniem wiedzę branżową. Specjaliści KPMG doradzają m.in. jak maksymalizować korzyści wynikające z transformacji technologicznej oraz pomagają zachować zgodność z obowiązującymi przepisami prawno-podatkowymi.

KPMG is a global organization of independent professional services firms providing Audit, Tax and Advisory services. We operate in 143 countries and territories and have more than 273,000 partners and employees working in member firms around the world. KPMG in Poland was established in 1990. We employ over 2,300 employees in Warsaw, Kraków, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Katowice and Łódź.

Automotive companies are supported by a dedicated team of professionals with specialized industry knowledge, backed by many years of experience. KPMG professionals advise, i.e. how to leverage the benefits of technological transformation and help to comply with applicable legal and tax regulations.

Przemysław Szywacz

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



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

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

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

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

Jakub Faryś

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

Marek Wolfigiel

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












O raporcie About the report

O raporcie | About the report

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

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

Symbole i skróty | Symbols and abbreviations

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

Rynek motoryzacyjny [1/6]

Automotive retail [1/6]

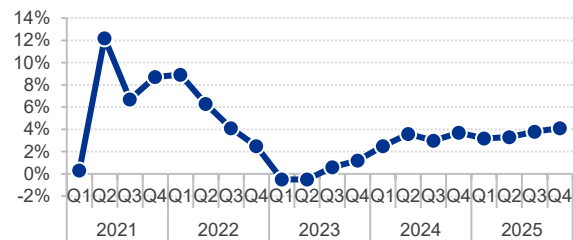
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

Q1 2026

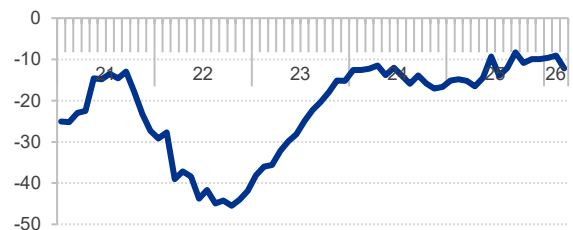
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

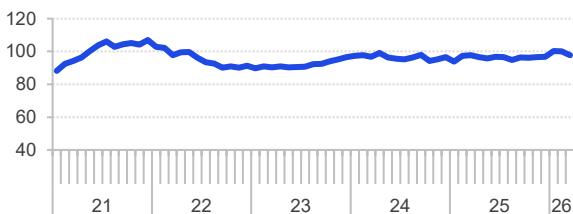
Realny wzrost PKB r/r (%) | Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów | Consumer sentiment index



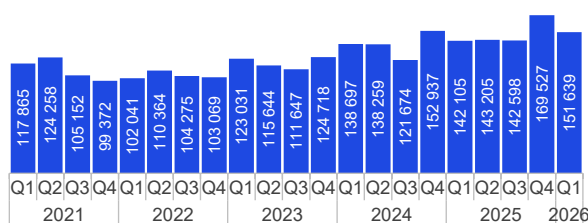
Wskaźnik koniunktury firm | Business sentiment index



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

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

151,6 (+6.7%)



Marki popularne | Mass-market brands

113,8 (+8.0%)

W tym:

TOYOTA	23,6	(-3%)
SKODA	16,3	(+20%)
VOLKSWAGEN	10,9	(+3%)
KIA	6,9	(-16%)
HYUNDAI	6,0	(-22%)
DACIA	5,0	(+5%)
MG	4,1	(+36%)
NISSAN	4,1	(+2%)
RENAULT	3,9	(-22%)
OMODA	3,6	(+197%)

Marki premium+ | Premium+ brands

37,8 (+2.9%)

W tym:

AUDI	7,7	(-3%)
BMW	8,1	(+21%)
MERCEDES	6,4	(+3%)
VOLVO	5,6	(+12%)
LEXUS	3,8	(-24%)
CUPRA	3,2	(+12%)
MINI	0,8	(+7%)
LAND ROVER	0,7	(+12%)
PORSCHE	0,6	(-35%)
ALFA ROMEO	0,5	(-1%)

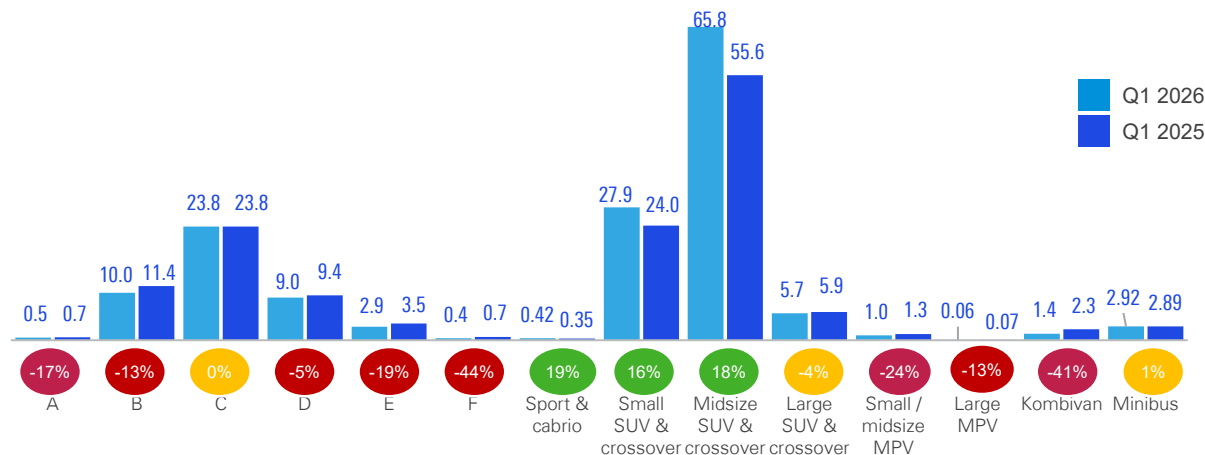
Nabywcy instytucjonalni | Institutional customers

98,2 (+6.3%)

Segmenty | Segments

Nabywcy indywidualni | Individual customers

53,4 (+7.5%)



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

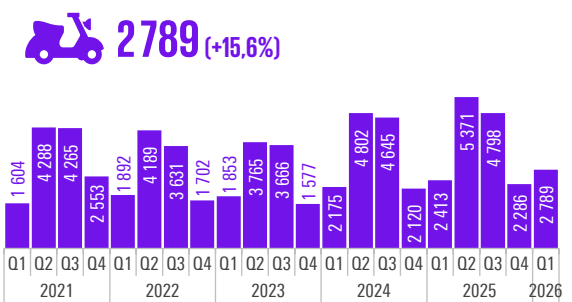
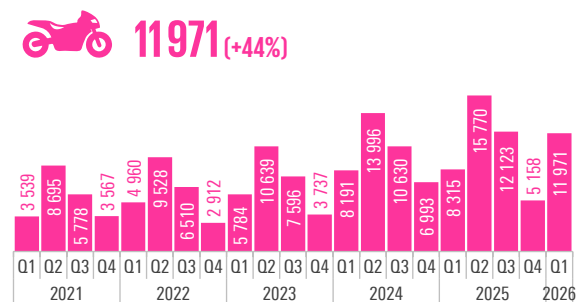
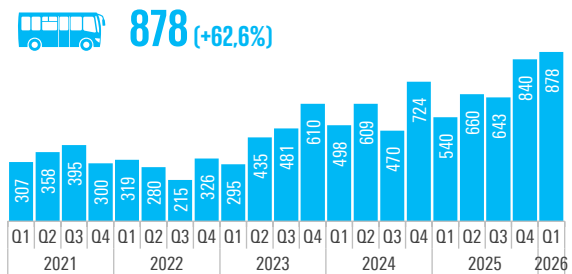
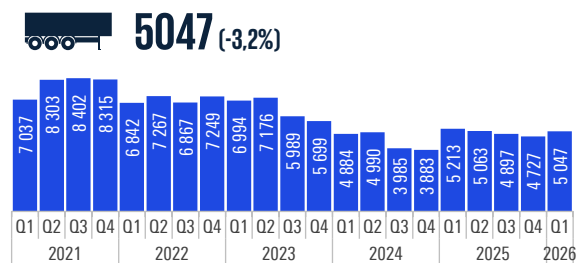
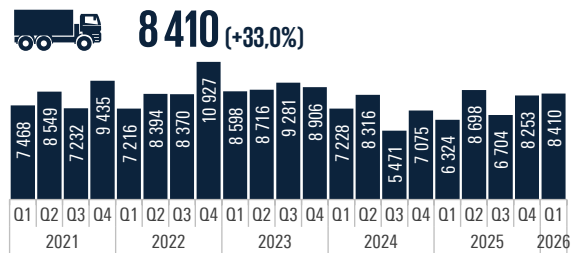
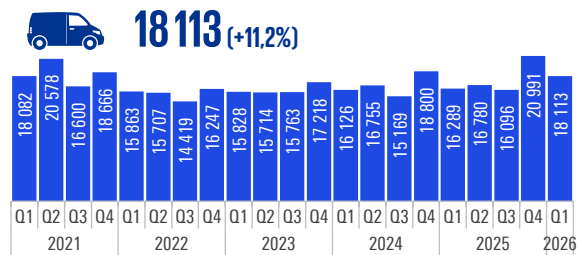
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

Q1 2026

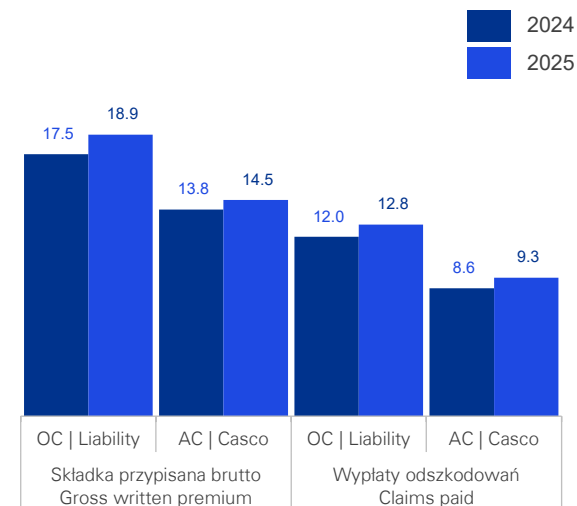
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Usługi finansowe Financial services

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



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.



© 2026 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2026 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Limited, prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Rynek motoryzacyjny [3/6]

Automotive retail [3/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover

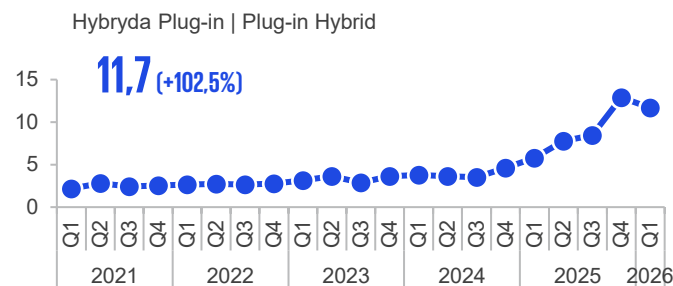
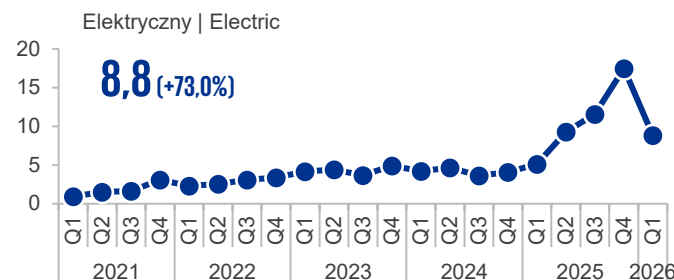
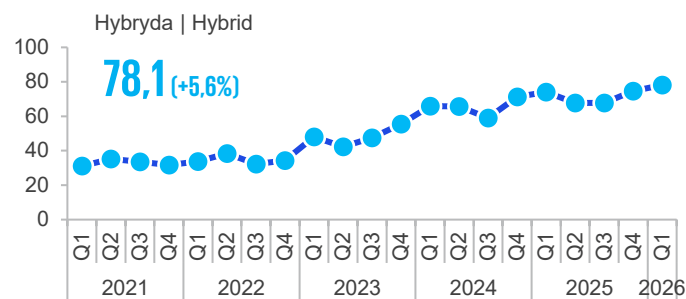
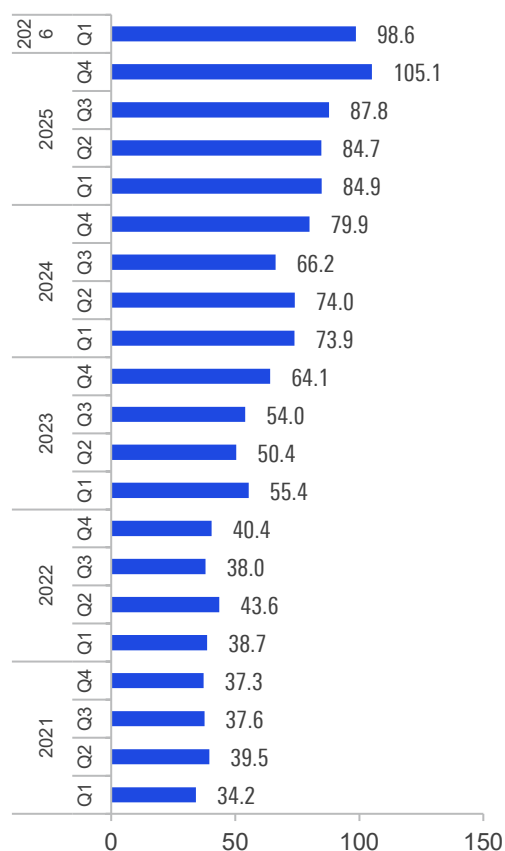
Q1 2026

Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

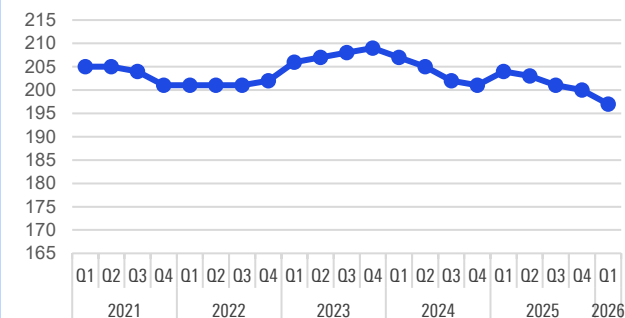
Licznik zatrudnienia Employment counter

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

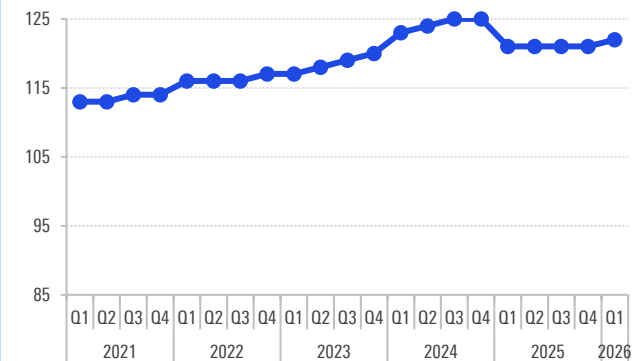
 **98,6 (+16,2%)**



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



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



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

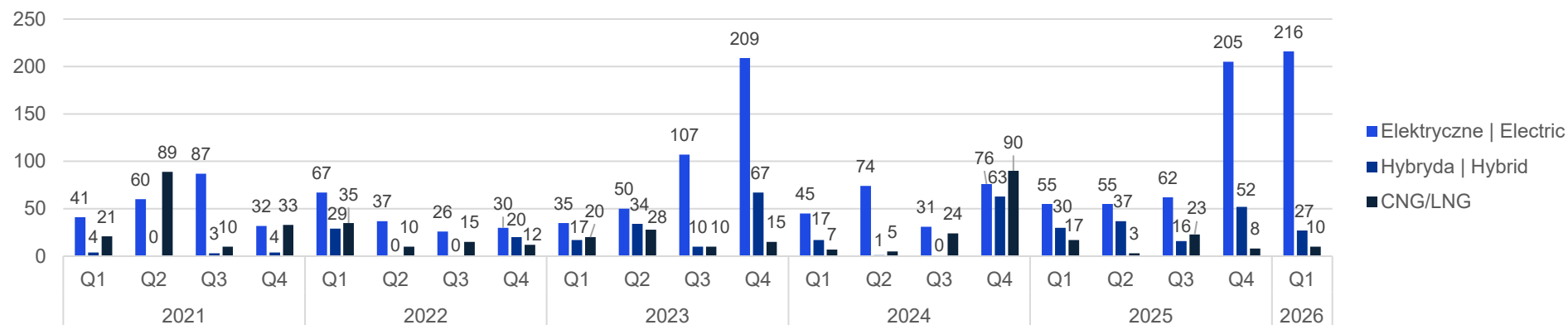
Rynek motoryzacyjny [4/6]

Automotive retail [4/6]

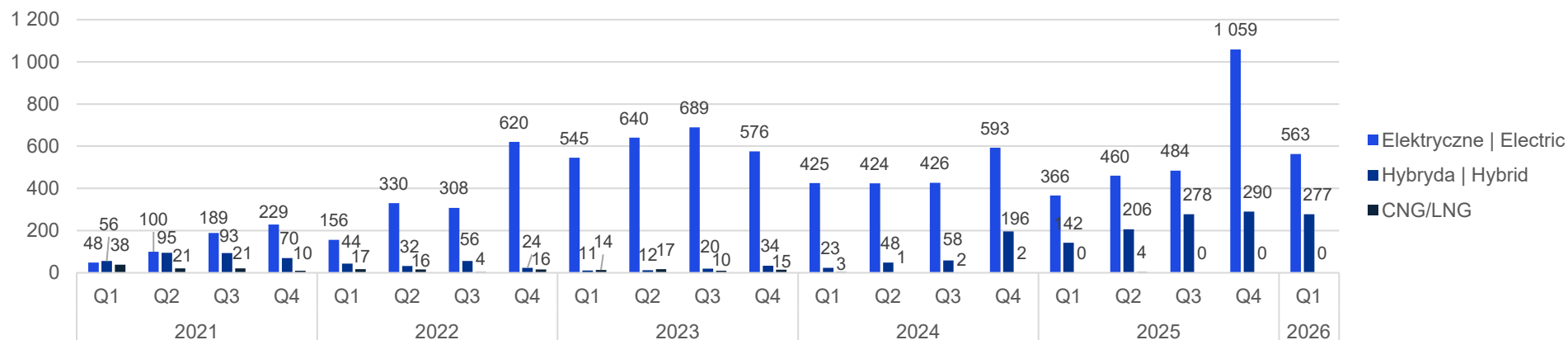
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1 2026
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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

 **253** (+148,0%)



 **840** (+65,4%)



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.



© 2026 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2026 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Limited, prywatną spółką angielską z odpowiedzialnością ograniczoną do wysokości gwarancji. Wszelkie prawa zastrzeżone.

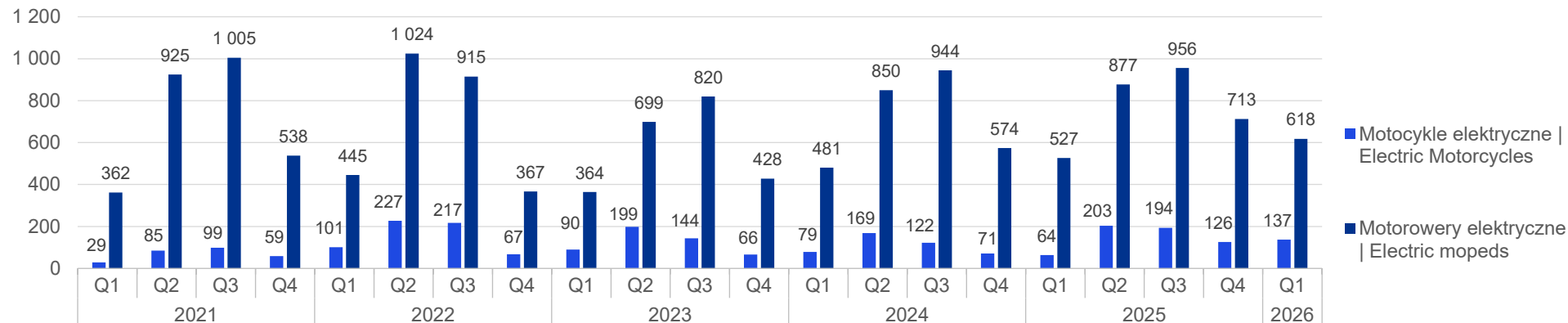
Rynek motoryzacyjny [5/6]

Automotive retail [5/6]

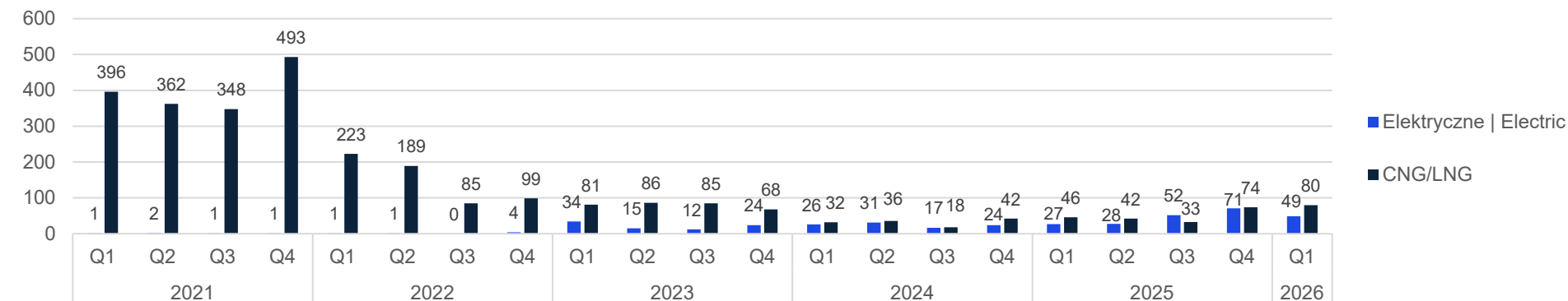
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1 2026
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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

  **755** (+27.7%)



 **129*** (+74.3%)



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

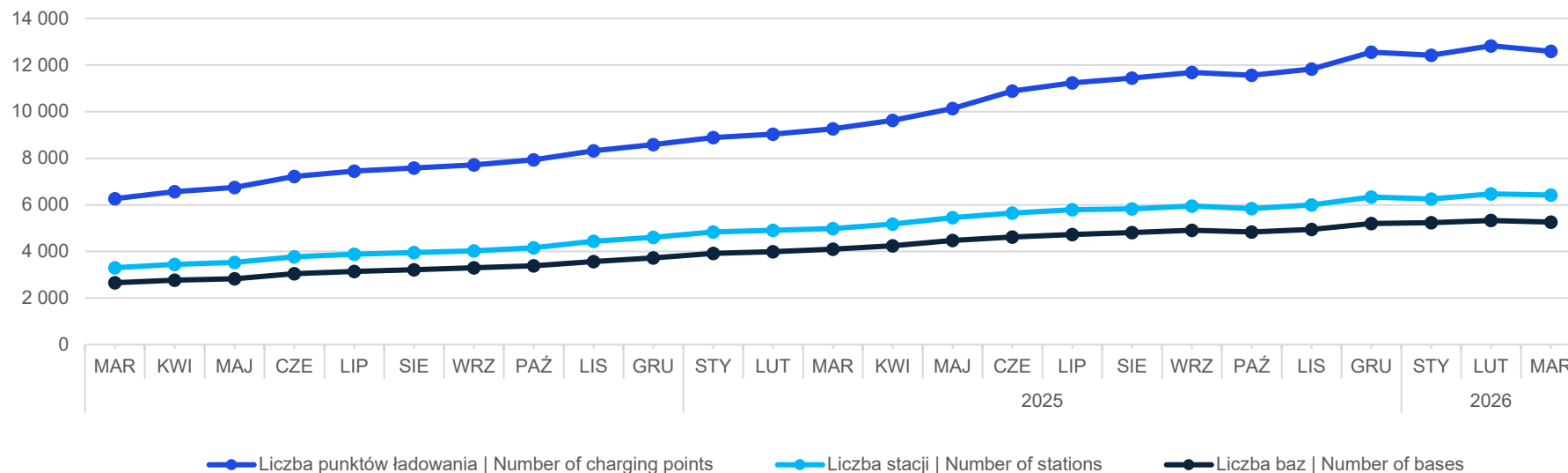
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

Rynek motoryzacyjny [6/6]

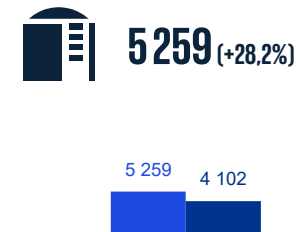
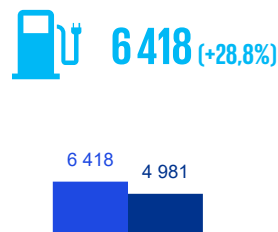
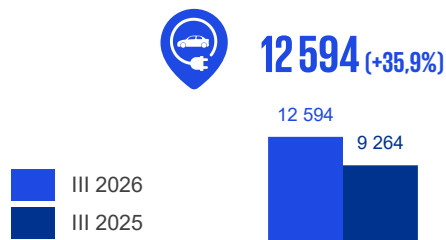
Automotive retail [6/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1 2026
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)



—●— Liczba punktów ładowania | Number of charging points —●— Liczba stacji | Number of stations —●— Liczba baz | Number of bases



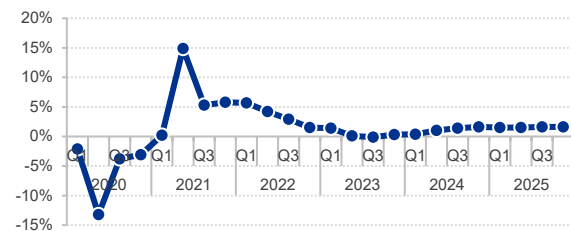
Źródło | Source: PZPM / KPMG w Polsce / EIPA.

Przemysł motoryzacyjny Automotive manufacturing

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
Q1 2026
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

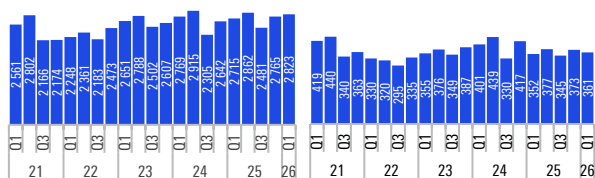
Otoczenie (UE) | Environment (EU)

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

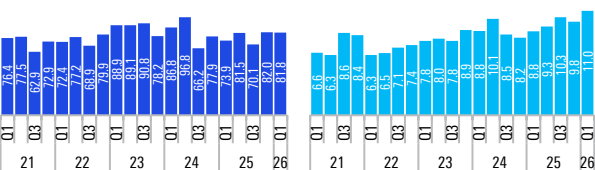


Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. sztuk) |
Registrations of new vehicles in the EU (in thous. units)

2822,6 (+4.0%) **360,6 (+2.3%)**



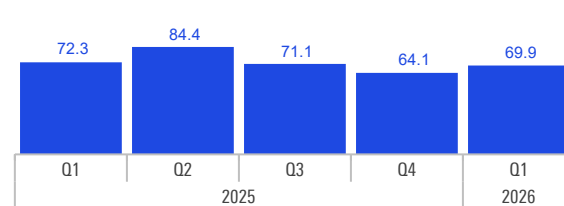
81,8 (+10.7%)



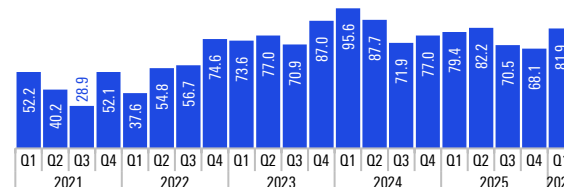
11,0 (+24.5%)

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

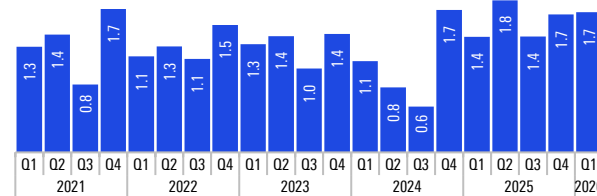
69,9* (-3.3%)



81,9 (+3.1%)



1,7 (+21.1%)



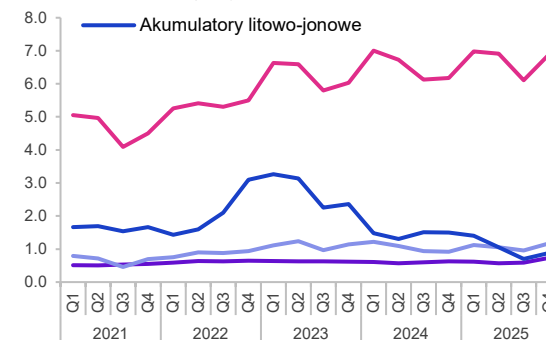
Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln)

— Części i akcesoria | Parts and accessories

— Opony | Tyres

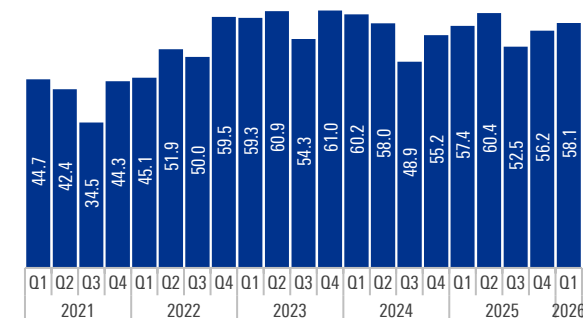
— Silniki | Engines

— Akumulatory litowo-jonowe



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

58,1 (+1.3%)



* Począwszy od edycji Q1 2026 Kwartalnika motoryzacyjnego dane obejmują produkcję samochodów osobowych z wszystkimi rodzajami napędów.

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



Otoczenie podatkowe i regulacyjne Tax and regulatory environment

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

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

Harmonogram naborów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na rok 2026 przewiduje kolejny, drugi nabór, który może wspierający rozwój infrastruktury ładowania pojazdów ciężkich w Polsce. Dzięki wsparciu finansowemu do 100% podmioty zainteresowane budową stacji ładowania mają szansę na realizację ambitnych projektów, które przyczynią się do zrównoważonego rozwoju transportu.

The National Fund for Environmental Protection and Water Management's 2026 call for proposals includes a second round of applications, which could support the development of heavy vehicle charging infrastructure in Poland. With up to 100% financial support, entities interested in building charging stations have the opportunity to implement ambitious projects that will contribute to the sustainable development of transport.

Na stronie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oficjalnie potwierdzono, że drugi nabór dotyczący wsparcia budowy i rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego ma zostać ogłoszony w III kwartale 2026 r. i potrwać do IV kwartału 2026 r. Program ten, realizowany w latach 2024-2029, oferuje atrakcyjne warunki dla podmiotów zainteresowanych rozwojem infrastruktury elektromobilności.

Opierając się na treści programu z pierwszego naboru, program NFOŚiGW skierowany będzie do przedsiębiorców, którzy pragną aktywnie uczestniczyć w rozwoju ekologicznego transportu. Dzięki możliwości uzyskania dofinansowania pokrywającego **nawet 100% kosztów kwalifikowanych**, inwestycja w stacje ładowania staje się realna.

Budżet całego programu wynosi aż 2 miliardy złotych, z czego co najmniej 80% przeznaczonych jest na budowę lub rozbudowę stacji ładowania zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T. Pozostałe 20% budżetu skierowane zostanie na projekty przy centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych oraz terminalach intermodalnych. **Drugi nabór powinien objąć dofinansowanie 1 miliard złotych.**

Z racji, że nabór ma rozpocząć się w III kwartale 2026 r., a zainteresowane podmioty powinny przygotować się na spełnienie określonych warunków konkursowych. Kluczowe wymagania obejmują m.in. lokalizację stacji w strategicznych punktach sieci transportowej oraz zapewnienie odpowiedniej mocy ładowania, co najmniej 350 kW.

The website of the National Fund for Environmental Protection and Water Management has officially confirmed that the second call for proposals to support the construction and expansion of publicly accessible charging stations for heavy transport is to be announced in Q3 of 2026 and will last until Q4 of 2026. This program, implemented in 2024-2029, offers attractive conditions for entities interested in the development of electromobility infrastructure.

Based on the content of the first call for proposals, the National Fund for Environmental Protection and Water Management (NFOŚiGW) program will be aimed at entrepreneurs who want to actively participate in the development of eco-friendly transport. With the possibility of obtaining funding covering **up to 100% of eligible costs**, investing in charging stations becomes a reality.

The overall program budget is PLN 2 billion, of which at least 80% is earmarked for the construction or expansion of charging stations located along the TEN-T core network. The remaining 20% will be allocated to projects at logistics centers, operational bases, and intermodal terminals. **The second round of funding is expected to total PLN 1 billion.**

With recruitment expected to begin in the **third quarter of 2026**, interested entities should prepare to meet specific competition requirements. Key requirements include locating stations at strategic points in the transportation network and ensuring adequate charging power of at least 350 kW.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

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

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

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

The National Fund for Environmental Protection and Water Management's priority program is an excellent opportunity for businesses that want to actively participate in the energy transition and contribute to reducing greenhouse gas emissions. Financial support will not only help develop charging infrastructure but also maintain the competitiveness of the Polish transport industry in the European market.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Prezydent podpisał ustawę z dnia 22 marca 2026 r. o zmianie ustawy o Państwowej Inspekcji Pracy oraz niektórych innych ustaw [1/1]

The President signed the Act of 22 March 2026 amending the Act on the National Labour Inspectorate and certain other acts [1/1]

Prezydent podpisał ustawę 2 kwietnia 2026 r. Skierował ją również do Trybunału Konstytucyjnego w trybie kontroli następczej. Ustawa zakłada przyznanie inspektorowi pracy kompetencji do stwierdzania w drodze decyzji administracyjnej istnienia stosunku pracy zamiast umowy cywilnoprawnej oraz wprowadzenie możliwości wydawania przez Głównego Inspektora Pracy interpretacji indywidualnych w zakresie stosowania przepisów prawa pracy dotyczących ustalenia, czy przedstawiony we wniosku stosunek prawny stanowi umowę o pracę.

Nowe przepisy wejdą w życie 8 lipca 2026 r. Decyzja będzie wywoływać skutki prawne za okres od momentu jej wydania – zarówno w zakresie prawa pracy, jak i w sferze podatków, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych, a także obowiązkowych wpłat na fundusze przewidziane w odrębnych przepisach. Skutki za okresy przeszłe będzie mogło wywołać powództwo o ustalenie istnienia stosunku pracy (które może wytoczyć zarówno PIP, jak i osoba zatrudniona), uwzględnione przez sąd pracy. Nowelizacja wprowadza mechanizmy zacieśnionej współpracy pomiędzy PIP, KAS i ZUS w zakresie identyfikowania sytuacji, w których w warunkach faktycznie odpowiadających stosunkowi pracy zawierane są inne umowy.

The President signed the Act on 2 April 2026. He also referred it to the Constitutional Tribunal for subsequent review. The Act provides for granting labour inspectors the authority to determine, by way of an administrative decision, the existence of an employment relationship instead of a civil law contract. It also introduces the possibility for the Chief Labour Inspector to issue individual interpretations regarding the application of labour law provisions in order to determine whether a legal relationship described in an application constitutes an employment contract.

The new provisions will enter into force on 8 July 2026. The decision will produce legal effects from the moment it is issued—both in terms of labour law and in the areas of taxation, social security and health insurance, as well as mandatory contributions to funds provided for in separate regulations. Legal effects for past periods may only result from a claim for the determination of the existence of an employment relationship (which may be brought by both the National Labour Inspectorate and the employed person), if upheld by a labour court.

The amendment also introduces mechanisms for closer cooperation between the National Labour Inspectorate, the National Revenue Administration, and the Social Insurance Institution in identifying situations where, under conditions that in fact correspond to an employment relationship, other types of contracts are concluded.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

UKSC: wdrożenie NIS2 w Polsce – kluczowe zmiany i implikacje [1/4]

UKSC: NIS2 implementation in Poland – key changes and implications [1/4]

W ostatnich latach znaczenie cyberbezpieczeństwa istotnie wzrosło, co wynika z postępującej cyfryzacji gospodarki oraz rosnącej integracji środowisk IT i OT. W konsekwencji incydenty cyfrowe wywierają coraz większy wpływ na ciągłość działania przedsiębiorstw. W odpowiedzi na te wyzwania Unia Europejska przyjęła dyrektywę NIS2, która w Polsce została wdrożona poprzez nowelizację Ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa (UKSC). Celem regulacji jest wzmocnienie odporności organizacji na zagrożenia oraz ujednolicenie podejścia do zarządzania ryzykiem ICT na poziomie całej Unii Europejskiej.

In recent years, the importance of cybersecurity has increased significantly, driven by the ongoing digitalization of the economy and the growing integration of IT and OT environments. As a result, cyber incidents are having an increasing impact on business continuity. In response to these challenges, the European Union adopted the NIS2 Directive, which has been implemented in Poland through the amendment of the National Cybersecurity System Act (UKSC). The objective of the regulation is to strengthen organizational resilience to cyber threats and to harmonize the approach to ICT risk management across the European Union.

UKSC / NIS2: najważniejsze zmiany i ich wpływ na organizacje

W kwietniu 2026 r. weszła w życie nowelizacja Ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa (UKSC), implementująca dyrektywę NIS2 w Polsce. Nowe przepisy znacząco rozszerzają zakres regulacji w obszarze cyberbezpieczeństwa, odpowiadając na rosnące ryzyka wynikające z cyfryzacji oraz integracji środowisk IT i OT. W efekcie zwiększają się wymagania wobec organizacji w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ICT.

Kluczowe zmiany:

- rozszerzenie zakresu sektorów objętych regulacją (nowe branże i szerszy ekosystem dostawców)
- wprowadzenie podziału na podmioty kluczowe i ważne wraz z kryteriami kwalifikacji
- obowiązek wdrożenia proporcjonalnych środków zarządzania ryzykiem ICT
- zwiększona odpowiedzialność zarządu za nadzór nad cyberbezpieczeństwem
- obowiązek zgłaszania incydentów do właściwych CSIRT w określonych terminach
- wprowadzenie obowiązku wpisu do wykazu podmiotów kluczowych i ważnych
- nowe uprawnienia nadzorcze organów (kontrole, audyty, dostęp do dokumentacji)
- możliwość wydawania poleceń zabezpieczających przez Ministra Cyfryzacji
- procedura uznania dostawców wysokiego ryzyka
- uruchomienie systemu S46 jako centralnej platformy wymiany informacji
- zaostrzenie sankcji finansowych oraz wprowadzenie odpowiedzialności osobistej

Źródło | Source: KPMG w Polsce

UKSC / NIS2: key changes and impact on organizations

In April 2026, Poland implemented NIS2 through the amended National Cybersecurity System Act (UKSC). The new regulations significantly expand the cybersecurity framework, addressing growing risks driven by digitalization and IT/OT integration. As a result, organizations face increased requirements in managing ICT security.

Key changes:

- expanded scope of regulated sectors (including new industries and a broader supplier ecosystem)
- introduction of essential and important entities with defined qualification criteria
- obligation to implement proportional ICT risk management measures
- increased management accountability for cybersecurity oversight
- mandatory incident reporting to relevant CSIRTs within defined timelines
- requirement to register in the national list of essential and important entities
- enhanced supervisory powers (inspections, audits, access to documentation)
- ability for the Ministry of Digital Affairs to issue binding security orders
- introduction of high-risk vendor identification procedures
- implementation of the S46 system as a central platform for information exchange
- stricter financial penalties and introduction of personal liability

UKSC: wdrożenie NIS2 w Polsce – kluczowe zmiany i implikacje [2/4]

UKSC: NIS2 implementation in Poland – key changes and implications [2/4]

UKSC / NIS2: zmiana podejścia do identyfikacji podmiotów

Nowelizacja UKSC wprowadza ustrukturyzowane i oparte na kryteriach podejście do identyfikacji podmiotów objętych regulacją, znacząco rozszerzając zakres organizacji podlegających obowiązkowi.

Dla branży automotive oznacza to objęcie regulacją szerokiego ekosystemu – od producentów po dostawców usług i komponentów.

Podmioty objęte regulacją dzielą się na:

- **podmioty kluczowe** – duże organizacje działające w sektorach o znaczeniu krytycznym
- **podmioty ważne** – średnie i duże organizacje w sektorach objętych regulacją

Kryteria kwalifikacji obejmują m.in.:

- ≥ 50 pracowników i > 10 mln € przychodu (średnie)
- ≥ 250 pracowników i > 50 mln € przychodu (duże)

Organizacje są zobowiązane do przeprowadzenia **samooceny** oraz zgłoszenia się do właściwego wykazu podmiotów kluczowych i ważnych.

UKSC / NIS2: nowe obowiązki i mechanizmy nadzorcze

Nowelizacja wprowadza znaczące rozszerzenie obowiązków w zakresie cyberbezpieczeństwa, obejmujące zarówno aspekty organizacyjne, techniczne, jak i operacyjne, a także wzmacnia mechanizmy nadzorcze.

Kluczowe zmiany po stronie organizacji:

- wdrożenie proporcjonalnych środków bezpieczeństwa ICT
- większa odpowiedzialność zarządu za cyberbezpieczeństwo
- rozszerzone obowiązki raportowania incydentów do CSIRT
- obowiązek udziału w systemie S46

UKSC / NIS2: new approach to entity classification

The amendment to the UKSC introduces a structured, criteria-based approach to identifying entities within scope, significantly expanding the number of organizations subject to regulatory obligations.

For the automotive sector, this means covering a broad ecosystem—from manufacturers to suppliers of services and components.

Entities subject to the regulation are classified as:

- **essential entities** – large organizations operating in critical sectors
- **important entities** – medium and large organizations in regulated sectors

Qualification criteria include:

- ≥ 50 employees and > €10m revenue (medium-sized)
- ≥ 250 employees and > €50m revenue (large)

Organizations are required to conduct a **self-assessment** and register in the official list of essential and important entities.

UKSC / NIS2: new obligations and supervisory mechanisms

The amendment introduces a significant expansion of cybersecurity obligations, covering organizational, technical, and operational aspects, as well as strengthening supervisory mechanisms.

Key changes for organizations:

- implementation of proportional ICT security measures
- increased management accountability for cybersecurity
- expanded incident reporting obligations to CSIRTs
- mandatory participation in the S46 system

Źródło | Source: KPMG w Polsce

UKSC: wdrożenie NIS2 w Polsce – kluczowe zmiany i implikacje [3/4]

UKSC: NIS2 implementation in Poland – key changes and implications [3/4]

Wzmocnienie uprawnień organów:

- możliwość wydawania poleceń zabezpieczających
- wprowadzenie procedury dostawców wysokiego ryzyka, ukierunkowanej na bezpieczeństwo łańcucha dostaw
- rozszerzenie zakresu kontroli i audytów
- wyższe sankcje i odpowiedzialność osobista kadry zarządzającej

UKSC / NIS2: implikacje dla branży automotive i kolejne kroki

Nowelizacja Ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa, która wdraża NIS2 ma istotny wpływ na branżę automotive, szczególnie w kontekście złożonych łańcuchów dostaw i środowisk produkcyjnych.

Cyberbezpieczeństwo staje się elementem przewagi konkurencyjnej i warunkiem współpracy w łańcuchu dostaw.

Co to oznacza dla branży automotive:

- konieczność integracji cyberbezpieczeństwa w całym łańcuchu dostaw
- zwiększone wymagania dla środowisk OT (produkcja)
- obowiązek formalnej identyfikacji jako podmiot kluczowy / ważny
- większa ekspozycja na audyty i kontrole
- konieczność zarządzania ryzykiem dostawców (supply chain security)
- potrzeba formalizacji procesów (polityki, procedury)
- zwiększone wymagania w zakresie raportowania i dokumentowania działań cyberbezpieczeństwa

Zakres zmian oznacza konieczność szybkiego i skoordynowanego podejścia do wdrożenia wymagań – obejmującego zarówno obszary IT, OT, jak i procesy biznesowe.

Najbliższe kroki (od 2 kwietnia 2026 r. – wejście w życie UKSC) :

- **6 miesięcy** – zgłoszenie do wykazu podmiotów kluczowych i ważnych
- **12 miesięcy** – wdrożenie środków bezpieczeństwa oraz rozpoczęcie korzystania z systemu S46
- **24 miesiące** – okres przejściowy przed pełnym egzekwowaniem sankcji

Wzmocnienie uprawnień organów:

- ability to issue binding security orders
- introduction of high-risk vendor procedures focused on supply chain security
- expanded inspections and audits
- stricter enforcement measures and increased management accountability

UKSC / NIS2: impact on the automotive sector and next steps

The amendment to the National Cybersecurity System Act (UKSC), implementing the NIS2 Directive, has a significant impact on the automotive sector, particularly in the context of complex supply chains and production environments.

Cybersecurity is becoming a competitive advantage and a prerequisite for cooperation within the supply chain.

What this means for the automotive sector:

- the need to integrate cybersecurity across the entire supply chain
- increased requirements for OT environments (production)
- obligation to formally classify as an essential or important entity
- greater exposure to audits and inspections
- the need to manage supplier risk (supply chain security)
- requirement to formalize processes (policies, procedures)
- increased requirements for reporting and documentation of cybersecurity activities

The scope of changes requires a fast and coordinated approach to implementation, covering IT, OT, and business processes.

Next steps (from 2 April 2026 – entry into force of the UKSC):

- **6 months** – registration in the list of essential and important entities
- **12 months** – implementation of security measures and onboarding to the S46 system
- **24 months** – transition period before full enforcement of sanctions

Źródło | Source: KPMG w Polsce

UKSC: wdrożenie NIS2 w Polsce – kluczowe zmiany i implikacje [4/4]

UKSC: NIS2 implementation in Poland – key changes and implications [4/4]

Podsumowanie

Nowelizacja UKSC wdrażająca dyrektywę NIS2 znacząco rozszerza zakres obowiązków w obszarze cyberbezpieczeństwa oraz zwiększa wymagania regulacyjne wobec organizacji, w tym podmiotów z branży automotive.

Nowe przepisy wprowadzają bardziej sformalizowane i systemowe podejście do zarządzania cyberbezpieczeństwem, obejmujące zarówno aspekty organizacyjne, jak i techniczne, a także cały łańcuch dostaw. Dla organizacji oznacza to konieczność szybkiego dostosowania się do nowych wymagań, w tym wdrożenia odpowiednich środków bezpieczeństwa, zapewnienia zgodności regulacyjnej oraz przygotowania się na zwiększony nadzór i kontrole.

Zakres wsparcia dla Klienta

Zespół KPMG wspiera organizacje na każdym etapie dostosowania do wymagań UKSC / NIS2.

Zakres wsparcia obejmuje m.in.:

- analizę podlegania regulacji (identyfikacja statusu podmiotu kluczowego / ważnego),
- ocenę zgodności i analizę luk względem wymagań regulacyjnych oraz standardów (np. ISO 27001, NIST, NIS2, UKSC),
- opracowanie planów wdrożenia oraz rekomendacji,
- wsparcie w projektowaniu i wdrożeniu środków bezpieczeństwa (IT i OT),
- przygotowanie i aktualizację polityk, procedur oraz struktur zarządczych,
- wsparcie w przygotowaniu do audytów oraz kontroli regulacyjnych,
- doradztwo w zakresie zarządzania ryzykiem dostawców i cyberbezpieczeństwa w łańcuchu dostaw.

Summary

The amendment to the UKSC implementing the NIS2 Directive significantly expands the scope of cybersecurity obligations and increases regulatory requirements for organizations, including entities in the automotive sector.

The new regulations introduce a more structured and systematic approach to cybersecurity management, covering organizational and technical aspects, as well as the entire supply chain. For organizations, this means the need for rapid adaptation to the new requirements, including the implementation of appropriate security measures, ensuring regulatory compliance, and preparing for increased supervision and audits.

Scope of support for Clients

KPMG supports organizations at every stage of aligning with UKSC / NIS2 requirements.

The scope of services includes, among others:

- regulatory applicability assessment (identification of essential / important entity status),
- compliance and gap analysis against regulatory requirements and standards (e.g. ISO 27001, NIST, NIS2, UKSC),
- development of implementation plans and recommendations,
- support in designing and implementing cybersecurity measures (IT and OT),
- preparation and update of policies, procedures, and governance structures,
- support in preparing for audits and regulatory inspections,
- advisory on supplier risk management and supply chain cybersecurity.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Interpretacja Ogólna dotycząca stosowania obniżonych stawek akcyzy na samochody osobowe („miękkie hybrydy”) [1/1]

General ruling on reduced excise duty rates on passenger vehicles (“mild hybrids”) [1/1]

W ostatnim tygodniu opublikowano Interpretację Ogólną Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 26 lutego 2026 r. w sprawie stosowania obniżonych stawek podatku akcyzowego na samochody osobowe określane mianem „miękką hybryda” (MHEV).

Last week, a general ruling by the Minister of Finance and Economy dated 26 February 2026 on the application of reduced excise duty rates to “mild hybrid” electric vehicles (MHEV) was published.

Minister wskazał, że pojęcie „hybrydowego napędu spalinowo-elektrycznego” należy interpretować w oparciu o zasady wykładni językowej i celowościowej.

W ocenie Ministra, jeżeli w „miękkiej hybrydzie” do napędu wykorzystywane są współdziałające ze sobą dwa rodzaje silników, tj. silnik spalinowy i silnik elektryczny, przy zastosowaniu wykładni językowej należy przyjąć, że **są to samochody o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, do których mają zastosowanie obniżone stawki podatku akcyzowego.**

Dodatkowo Minister wskazał, że ww. dwa silniki muszą współistnieć i składać się na napęd samochodu, jednakże te nie muszą wykazywać się samodzielnością (na tyle, aby niezależnie od siebie umożliwiać wprawienie pojazdu w ruch i jazdę). W związku z tym, **jeżeli w samochodzie obok silnika spalinowego znajduje się silnik elektryczny, który go jedynie wspiera, to jest to wystarczające dla skorzystania z obniżonych stawek podatku akcyzowego.**

Jednocześnie Minister wskazał, że kod Nomenklatury Scalonej nie ma znaczenia na etapie rozstrzygnięcia o zastosowaniu obniżonych stawek podatku akcyzowego.

Z pełnym tekstem interpretacji można zapoznać się pod tym [linkiem](#).

According to the Minister, the notion of “hybrid combustion-electric drive” should be interpreted in line with the literal meaning and purpose.

In the Minister’s view, where a “mild hybrid” vehicle is powered by two types of drive working in tandem, namely an internal combustion engine and an electric motor, a literal **interpretation requires that such vehicles be treated as hybrid petrol-electric vehicles, to which the reduced rates of excise duty apply.**

The Minister further indicated that both drives must coexist and together constitute the vehicle’s propulsion system; however, they are not required to be independently capable of propelling the vehicle on their own. Accordingly, **where a vehicle is equipped with an electric motor alongside the internal combustion engine, and the electric motor merely provides assistance to that engine, this is sufficient for the vehicle to qualify for the reduced excise duty rates.**

At the same time, the Minister indicated that the code in the Combined Nomenclature (CN) should not be considered when a decision on the use of the reduced rates is made.

The full text of the interpretation is available at this [link](#).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2026 rok [1/4]

“SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2026 [1/4]

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

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

Ścieżka SMART

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

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

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

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

SMART Path

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

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce



„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2026 rok [2/4]

„SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2026 [2/4]

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

Terminy naborów:

- październik – listopad 2026 r. - nabór dla pojedynczych MŚP;
- 23.03 – 22.05.2026 r. – nabór dla pojedynczych dużych przedsiębiorstw;
- 09.04 – 12.06.2026 r. – nabór dla konsorcjów przedsiębiorstw, w tym z udziałem dużych przedsiębiorstw, organizacji badawczych lub NGO;
- 07.08 – 16.10.2026 r. - nabór dla konsorcjów przedsiębiorstw, w tym z udziałem dużych przedsiębiorstw, organizacji badawczych lub NGO.

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

STEP

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) ogłosiło dwa nowe nabory w programie STEP w obszarze technologii cyfrowych i innowacji w ramach głębokich technologii. Instytucja przeznaczy 300 mln zł na projekty badawczo-rozwojowe, które wniosą na rynek unijny przełomowy element o znaczącym potencjale gospodarczym lub przyczynią się do zwalczania strategicznej zależności UE.

O dofinansowanie mogą ubiegać się przedsiębiorstwa, w tym wnioskodawcy samodzielni.

Rodzaj projektów & termin naboru

Technologie krytyczne oraz technologie ich łańcuchów wartości rozwijane będą w ramach projektów badawczo-rozwojowych, obejmujących badania przemysłowe i prace rozwojowe albo tylko prace rozwojowe, dofinansowane przez NCBR w dwóch ścieżkach.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



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

Application deadlines:

- October – November 2026 – application for individual SMEs;
- March 23 – May 22, 2026 – application for individual large enterprises;
- April 9 – June 12, 2026 – application for consortia of enterprises, including those with the participation of large enterprises, research organizations, or NGOs;
- August 7 – October 16, 2026 – application for consortia of enterprises, including those with the participation of large enterprises, research organizations, or NGOs.

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

STEP

The National Centre for Research and Development (NCBiR) has announced two new calls for proposals in the STEP program, focusing on digital technologies and deep technology innovation. The institution will allocate PLN 300 million for research and development projects that will bring a breakthrough to the EU market with significant economic potential or contribute to combating the EU's strategic dependence.

Enterprises, including independent applicants, can apply for funding.

Project Types & Call Deadline

Critical technologies and their value chains will be developed within research and development projects, encompassing industrial research and development work or development work only, co-financed by the National Centre for Research and Development (NCBR) in two tracks.

„Ścieżka SMART i STEP” – ogłoszenie naborów na 2026 rok [3/4]

“SMART Path and STEP” – Call for Applications for 2026 [3/4]

- **Ścieżka A** – dla projektów badawczo-rozwojowych, które wnoszą na rynek wewnętrzny UE innowacyjny lub najnowocześniejszy lub przełomowy element o znaczącym potencjale gospodarczym (wymagana jest kombinacja co najmniej dwóch z tych elementów). Nabór wniosków o dofinansowanie rozpoczął się 14 kwietnia i potrwa do 17 czerwca 2026 r.
- **Ścieżka B** – dla projektów badawczo-rozwojowych, które przyczyniają się do ograniczania lub zwalczania strategicznej zależności Unii. Nabór rozpoczął się 21 kwietnia i potrwa do 26 czerwca 2026 r.

Forma i poziom dofinansowania

Budżet naborów to łącznie 300 mln zł (150 mln zostanie przeznaczonych na Ścieżkę A oraz 150 mln – na Ścieżkę B).

Dofinansowanie będzie miało charakter dotacji i będzie udzielane w formie pomocy publicznej dla wnioskodawcy samodzielnego.

W zakresie ścieżki B, kwota wnioskowanego dofinansowania nie może przekroczyć 140 mln zł łącznie na cały projekt.

W przypadku projektu realizowanego samodzielnie minimalna wartość kosztów kwalifikowalnych projektu wynosi:

- dla MŚP – 7 mln zł;
- dla dużych przedsiębiorstw – 10 mln zł.

Poziom dofinansowania uzależniony jest od wybranego rodzaju pomocy publicznej w ramach projektu.

Poziom dofinansowania to: dla dużego przedsiębiorcy do maksymalnie 65% kosztów kwalifikowanych, dla MŚP nawet do 80% kosztów kwalifikowanych.

- **Track A** – for research and development projects that bring an innovative, cutting-edge, or groundbreaking element to the EU internal market with significant economic potential (a combination of at least two of these elements is required). The call for funding applications began on April 14 and will run until June 17, 2026.
- **Track B** – for research and development projects that contribute to reducing or combating the EU's strategic dependence. The call for applications began on April 21 and will run until June 26, 2026.

Funding Form and Level

The total budget for the calls for proposals is PLN 300 million (PLN 150 million will be allocated to Track A and PLN 150 million to Track B).

Funding will be in the form of grants and will be provided in the form of public aid to the independent applicant.

Under Track B, the requested funding amount cannot exceed PLN 140 million in total for the entire project.

For a project implemented independently, the minimum eligible costs are:

- for SMEs – PLN 7 million;
- for large enterprises – PLN 10 million.

The level of funding depends on the type of public aid selected for the project.

The funding level is: for large enterprises – up to 65% of eligible costs; for SMEs – up to 80% of eligible costs.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

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

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

Jak możemy pomóc?

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

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

Źródło | Source: KPMG w Polsce

How We Can Help?

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

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

Przedłużenie terminów przesyłania ksiąg rachunkowych w zakresie podatku CIT (JPK CIT) [1/1]

Regulation extending deadlines for submitting accounting books for CIT purposes (JPK CIT) [1/1]

Ministerstwo Finansów ogłosiło rozporządzenie w sprawie przedłużenia terminów przesyłania ksiąg rachunkowych w zakresie podatku CIT. Zakłada ono m.in. przedłużenie do końca siódmego miesiąca po zakończeniu odpowiednio roku podatkowego albo roku obrotowego terminów przesyłania ksiąg rachunkowych wobec podatkowych grup kapitałowych oraz podatników i spółek niebędących osobami prawnymi.

The Ministry of Finance has issued a regulation on extending the deadlines for submitting accounting books for CIT purposes. The regulation provides, inter alia, for an extension of the deadlines for submitting accounting books until the end of the seventh month following the end of the relevant taxable or financial year. This extension applies to tax groups as well as to taxpayers and companies that are not legal persons.

20 lutego bieżącego roku zaczęło obowiązywać rozporządzenie, które przesuwają termin przekazywania ksiąg rachunkowych na potrzeby podatku dochodowego od osób prawnych (tzw. JPK CIT). Przedłużenie ma zastosowanie do przesyłania ksiąg rachunkowych odpowiednio za rok podatkowy albo rok obrotowy rozpoczynający się po dniu 31 grudnia 2024 r., a kończący się przed dniem 1 kwietnia 2026 r.

On 20 February this year, a regulation came into force that postpones the deadline for submitting accounting records for corporate income tax purposes (the so-called JPK CIT). The extended deadlines apply to the submission of accounting books for taxable or financial years commencing after 31 December 2024 and ending before 1 April 2026.

Ponadto rozporządzenie wydłuża do 31 lipca 2026 r. termin przekazania ksiąg określony w art. 66 ust. 3 ustawy z 29 października 2021 r. zmieniającej ustawę o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę o podatku dochodowym od osób prawnych oraz wybrane inne ustawy.

Moreover, the regulation extends to 31 July 2026 the deadline for submitting the accounting records specified in Article 66(3) of the Act of 29 October 2021 amending the Personal Income Tax Act, the Corporate Income Tax Act, and certain other acts.

Jak możemy pomóc?

Przedłużenie terminów to więcej czasu na uporządkowanie procesów oraz możliwość rewizji dotychczasowego harmonogramu wdrażania JPK CIT. Eksperti KPMG oferują pełne i praktyczne wsparcie w tym zakresie, m.in.:

How We Can Help?

The extension of deadlines provides more time to streamline processes and the opportunity to revise the current JPK CIT implementation schedule. KPMG experts offer comprehensive and practical support in this area, including:

- wsparcie analityczno-merytoryczne (przegląd gotowości danych i procesów spółki na wdrożenie JPK CIT),
- wsparcie technologiczne (wdrożenie i konfiguracja rozwiązań umożliwiających przygotowanie JPK CIT),
- analizę specyfiki procesu rozliczania podatku CIT w Spółce,
- wsparcie merytoryczne we wdrożeniu JPK_ST (środki trwałe i WNIP),
- aktualizację istniejących procedur lub polityki rachunkowości.

- analytical and substantive support (readiness review of the company's data and processes for JPK CIT implementation),
- technology support (implementation and configuration of solutions enabling preparation of JPK CIT),
- analysis of the specifics of the corporate income tax (CIT) settlement process at the Company,
- substantive support in the implementation of JPK_ST (fixed assets and intangible assets),
- update of existing procedures or accounting policies.

Zachęcamy do kontaktu.

Please do not hesitate to reach out.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



Uzależnienie prawa do odliczenia VAT od posiadania faktury jest sprzeczne z prawem unijnym [1/1] General Court (EU): requirement to hold invoice as condition to use right to deduct VAT is contrary to EU law [1/1]

W ubiegłym tygodniu Sąd UE wydał wyrok (sprawa T-689/24), w którym przyjął, że przepisy krajowe (sprawa dotyczyła polskich przepisów), które uzależniają prawo do odliczenia podatku VAT od posiadania faktury są sprzeczne z prawem unijnym.

Sąd podkreślił, że faktura jest tylko warunkiem realizacji prawa do odliczenia podatku VAT, a **samo prawo do odliczenia powstaje niezależnie od faktu posiadania faktury**. W konsekwencji podatnicy mają możliwość odliczenia podatku VAT już za miesiąc powstania obowiązku podatkowego (jeżeli przed złożeniem deklaracji mają fakturę), a nie dopiero w następnym okresie rozliczeniowym.

Wstępna treść wyroku jest dostępna pod tym [linkiem](#).

According to the judgment of the General Court (EU) in case T-689/24, national legislation (the case related to Polish regulations) making the right to deduct VAT conditional on holding an invoice are incompatible with the EU law.

The court emphasized that an invoice is merely a condition for exercising the right to deduct VAT, whereas **the right to deduct arises independently of holding the invoice itself**. Consequently, taxpayers are entitled to deduct VAT already for the month in which the tax liability arises (provided they have received the invoice before submitting the tax return), rather than only in the following settlement period.

The provisional text of the judgement is available at this [link](#).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Cash-pooling a obowiązki w podatku u źródła pod lupą NSA [1/5]

Cash pooling and withholding tax obligations under scrutiny of the Supreme Administrative Court [1/5]

NSA potwierdził stanowisko, zgodnie z którym naliczenie odsetek w systemie cash-poolingu nie powoduje powstania obowiązku w WHT tak długo, jak nie dojdzie do rzeczywistego wykonania zobowiązania. Rzeczywistym wykonaniem zobowiązania jest z kolei zarówno fizyczna zapłata, jak i wcześniejsze kompensaty wynikające z systemu cash-poolingu.

The Supreme Administrative Court (NSA) upheld the position that the mere accrual of interest within a cash pooling system does not trigger a withholding tax (WHT) obligation, provided that no actual settlement of the liability has taken place. Such actual settlement should be understood to include both a physical payment and earlier offsets resulting from the operation of the cash pooling system.

Przedmiot sporu

Sedno sporu w niniejszej sprawie, która trafiła przed NSA, sprowadza się do kwestii określenia momentu powstania obowiązku podatkowego w WHT oraz sposobu ustalenia podstawy opodatkowania w WHT od należności odsetkowych w systemie cash-pooling.

Przypominając podstawowe relewantne regulacje, zgodnie z:

- art. 21 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (dalej: „ustawa o CIT”) podatek dochodowy z tytułu uzyskanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez nierezydentów przychodów z odsetek ustala się w wysokości 20% przychodów.
- art. 26 ust 1 ustawy o CIT osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne będące przedsiębiorcami, które dokonują wypłat należności z tytułów wymienionych m.in. w art. 21 ust. 1 są obowiązane jako płatnicy pobierać w dniu dokonania wypłaty zryczałtowany podatek dochodowy od tych wypłat.
- art. 26 ust. 7 ustawy o CIT wypłata ta oznacza wykonanie zobowiązania w jakiegokolwiek formie, w tym poprzez zapłatę, potrącenie lub kapitalizację odsetek.

Mając na uwadze powyższe regulacje prawne, we wniosku o wydanie interpretacji indywidualnej, który rozpoczął postępowanie, wnioskodawca chciał potwierdzić, że podstawę opodatkowania WHT stanowić powinna kwota faktycznie wypłacanych odsetek, która jest kwotą rzeczywiście zasilającą rachunek Agenta.

Subject of the dispute

The core of the dispute in the case brought before the Supreme Administrative Court concerned the determination of the moment when the WHT obligation arises, as well as the method for establishing the tax base for WHT purposes on interest payments within a cash pooling structure.

Recalling the relevant legal framework:

- Pursuant to Article 21(1)(1) of the Corporate Income Tax Act of 15 February 1992 (hereinafter: the “CIT Act”), income tax on interest earned in the territory of the Republic of Poland by non-residents is set at 20% of the gross revenue.
- Under Article 26(1) of the CIT Act, legal entities, organizational units without legal personality, and natural persons conducting business activity that make payments of amounts specified, inter alia, in Article 21(1), are required, as withholding agents, to collect a lump-sum income tax on the date such payment is made.
- Pursuant to Article 26(7) of the CIT Act, such payment is understood as the settlement of a liability in any form, including payment, set-off, or capitalization of interest.

In light of the above provisions, in the application for an individual tax ruling that initiated the proceedings, the applicant sought confirmation that the WHT tax base should be the amount of interest actually paid, i.e. the amount effectively credited to the Agent’s account.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Cash-pooling a obowiązki w podatku u źródła pod lupą NSA [2/5]

Cash Pooling and Withholding Tax Obligations under Scrutiny of the Supreme Administrative Court [2/5]

Mechanizm cash-poolingu w rozstrzyganej sprawie

Sprawa dotyczyła polskich spółek kapitałowych (polskich rezydentów podatkowych), które przystąpiły do funkcjonującego w ramach grupy transgranicznego systemu wspólnego zarządzania płynnością finansową, czyli do systemu cash-poolingu. Funkcję agenta systemu cash-poolingu, tzw. Pool Leadera, pełni w nim spółka z siedzibą w Irlandii.

System cash-pooling, do którego przystąpiły polskie spółki, jest systemem cash-poolingu rzeczywistego. Opiera się on na mechanizmie zerowania sald, tj. przenoszeniu całości lub części sald kredytowych (dodatnich) zgromadzonych na rachunkach uczestników na rachunek Agenta, a także pokrywaniu całości lub części sald debetowych (ujemnych) wykazywanych na rachunkach uczestników z rachunku Agent.

W systemie cash-pooling przyjętym w grupie transfery dokonywane są codziennie, a ich celem jest doprowadzenie rachunku danego uczestnika do salda zerowego. Na koniec każdego dnia roboczego Agent prowadzi wykaz dzienny salda rachunku danego uczestnika. Uczestnikom wykazującym salda dodatnie naliczane są odsetki, a uczestnikom wykazującym salda ujemne naliczane są odsetki na rzecz Agent. Odsetki naliczane (kalkulowane) są na koniec każdego dnia roboczego, natomiast ich rzeczywiste rozliczenie dokonywane jest w okresach miesięcznych. Suma odsetek należnych Agentowi jest pomniejszana (kompensowana) z sumą odsetek należnych danemu uczestnikowi. W ciągu miesiąca spółka i inni uczestnicy systemu cash-poolingu nie otrzymują informacji o kalkulowanych na bazie dziennej odsetkach.

Nadwyżka salda odsetkowego ujemnego nad dodatnim danego uczestnika jest faktycznie wypłacana na rzecz Agent.

Cash Pooling Mechanism in the Case at Hand

The case concerned Polish capital companies (Polish tax residents) that joined a cross-border cash management system operating within a corporate group, i.e. a cash pooling arrangement. The role of the cash pooling agent, referred to as the Pool Leader, was performed by a company based in Ireland.

The cash pooling system joined by the Polish companies is a physical cash pooling structure. It is based on a zero-balancing mechanism, i.e. the transfer of all or part of the credit (positive) balances accumulated in participants' accounts to the Agent's account, as well as the coverage of all or part of debit (negative) balances recorded in participants' accounts from the Agent's account.

Under the group's cash pooling arrangement, transfers are executed on a daily basis with the objective of bringing each participant's account balance to zero. At the end of each business day, the Agent records the daily balance of each participant's account. Participants with positive balances accrue interest, while participants with negative balances incur interest payable to the Agent. Interest is accrued (calculated) at the end of each business day, whereas its actual settlement is performed on a monthly basis. The total amount of interest payable to the Agent is reduced (netted) against the total amount of interest payable to a given participant. During the month, the company and other participants in the cash pooling system do not receive information on interest calculated on a daily basis.

Any excess of negative interest over positive interest for a given participant is actually paid to the Agent.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Cash-pooling a obowiązki w podatku u źródła pod lupą NSA [3/5]

Cash Pooling and Withholding Tax Obligations under Scrutiny of the Supreme Administrative Court [3/5]

Stanowisko Dyrektora KIS

W interpretacji indywidualnej z dnia 25 stycznia 2022 r (nr 0114-KDIP2-1.4010.245.2021.2.JC) Dyrektor KIS zakwestionował stanowisko zaprezentowane przez polską spółkę, zgodnie z którym podstawę opodatkowania WHT powinna stanowić jedynie kwota faktycznie wypłaconych odsetek, która jest kwotą rzeczywiście zasilającą rachunek Agenta.

Zdaniem Dyrektora KIS, spółka powinna pobrać WHT od całej kwoty naliczonych (kalkulowanych) odsetek, bez względu na to, czy zostały one wypłacone Agentowi. Jednocześnie Dyrektor KIS uznał, że polska spółka jako płatnik nie może pomniejszyć podstawy opodatkowania WHT o kwotę odsetek należnych jej od Agenta, nawet jeżeli konto Agenta zasila jedynie różnica pomiędzy wzajemnymi wierzytelnościami.

Stanowisko sądów administracyjnych

Spółka nie zgodziła się ze stanowiskiem Dyrektora KIS. Na skutek złożonej skargi, WSA w Warszawie uchylił zaskarżoną interpretację (wyrok z dnia 15 grudnia 2022 r.; sygn. III SA/Wa 797/22; „Wyrok WSA”), jednak nie uznał za zasadne wszystkich zarzutów spółki.

WSA potwierdził, że do podstawy opodatkowania WHT nie należy wliczać odsetek, które zostały jedynie naliczone, ale nie doszło do ich fizycznej wypłaty czy kapitalizacji.

Jednocześnie WSA nie zgodził się z tezą, że podstawę opodatkowania WHT w systemie cash pooling stanowi jedynie różnica pomiędzy sumą odsetek naliczonych z tytułu generowanego w danym okresie salda ujemnego a sumą odsetek należnych spółce z tytułu utrzymywania salda dodatniego (podejście netto).

WSA uznał, że rozliczenie należności odsetkowych polegające na pomniejszeniu sumy odsetek należnych Agentowi z sumą odsetek należnych spółce – jest niczym innym, jak umownym potrąceniem (kompensatą) wzajemnych wierzytelności odsetkowych.

Position of the Head of the National Revenue Information (KIS)

In an individual tax ruling dated 25 January 2022 (no. 0114-KDIP2-1.4010.245.2021.2.JC), the Head of the National Revenue Information (KIS) challenged the position presented by the Polish company, according to which the WHT tax base should consist solely of the amount of interest actually paid, i.e. the amount effectively credited to the Agent's account.

According to the Head of KIS, the company should withhold WHT on the entire amount of accrued (calculated) interest, regardless of whether such interest has been paid to the Agent. At the same time, the authority held that the Polish company, acting as a withholding agent, may not reduce the WHT tax base by the amount of interest receivable from the Agent, even if only the net difference between mutual receivables is credited to the Agent's account.

Position of Administrative Courts

The company disagreed with the position of the Head of KIS. Following the filing of a complaint, the Voivodeship Administrative Court (WSA) in Warsaw set aside the contested ruling (judgment of 15 December 2022; case no. III SA/Wa 797/22; the “WSA Judgment”), although it did not uphold all of the company's arguments.

The WSA confirmed that interest which has only been accrued, but has not been physically paid or capitalized, should not be included in the WHT tax base.

At the same time, the WSA did not agree with the argument that, in a cash pooling system, the WHT tax base should be limited to the net difference between the total interest accrued on negative balances in a given period and the total interest receivable by the company on positive balances (the net approach).

The WSA held that the settlement of interest receivables by offsetting the total amount of interest payable to the Agent against the total amount of interest payable to the company constitutes, in substance, a contractual set-off (netting) of mutual interest claims.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Cash-pooling a obowiązki w podatku u źródła pod lupą NSA [4/5]

Cash Pooling and Withholding Tax Obligations under Scrutiny of the Supreme Administrative Court [4/5]

W związku z tym obowiązek podatkowy w podatku źródła w takiej sytuacji powstaje zarówno w momencie potrącenia (do wysokości wierzytelności niższej), jak również w momencie faktycznej zapłaty (w wysokości stanowiącej różnicę kompensowania sald).

Odmienne stanowisko, zdaniem WSA stanowiłoby niedopuszczalną korzyść podatkową i stawiałoby uczestników systemu cash-poolingu w uprzywilejowanej pozycji względem podmiotów płacących odsetki od pełnej kwoty uzyskanego finansowania.

Wyrokiem z dnia 17 grudnia 2025 r. (sygn. akt II FSK 471/23) Naczelny Sąd Administracyjny oddalił skargę kasacyjną Dyrektora KIS od wyroku WSA, potwierdzając tym samym zaprezentowane powyżej stanowisko.

Co prawda na dzień publikacji niniejszego artykułu uzasadnienie pisemne wyroku NSA nie zostało jeszcze opublikowane, jednak już można pokusić się o pewne podsumowanie.

Podsumowanie

Wyrok NSA stanowi kolejny głos w zakresie prawidłowego poboru podatku u źródła w systemie cash-poolingu.

Z jednej strony NSA potwierdził, że samo naliczenie odsetek nie oznacza, że powstaje obowiązek podatkowy w WHT, co jest rozstrzygnięciem korzystnym dla podatników i płatników, którzy w przeciwnym wypadku musieliby na bieżąco kontrolować nie tylko wypłaty odsetek, ale również dzienne salda kont. Z drugiej strony NSA nie przychylił się jednak do koncepcji poboru podatku u źródła jedynie od wyniku kompensaty odsetek ujemnych i dodatnich (podejście netto).

Wyrok NSA należy uwzględnić w ramach przeglądu modelu finansowania w grupie i ewentualnej modyfikacji dotychczasowego podejścia do rozliczeń związanych z systemem cash-poolingu. W związku z koniecznością uwzględnienia w podstawie opodatkowania również kompensat, istotne jest istnienie mechanizmów wymiany informacji, w oparciu o które uczestnicy systemu cash-poolingu będą mogli zrealizować obowiązki podatkowe w Polsce w podatku u źródła.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Consequently, the tax obligation in withholding tax arises both at the moment of set-off (up to the amount of the lower claim) and at the moment of actual payment (in the amount representing the net difference resulting from the offsetting of balances).

According to the WSA, a contrary approach would constitute an impermissible tax advantage and would place participants in a cash pooling system in a privileged position compared to entities paying interest on the full amount of financing obtained.

By its judgment of 17 December 2025 (case no. II FSK 471/23), the Supreme Administrative Court dismissed the cassation appeal filed by the Head of KIS against the WSA judgment, thereby upholding the position presented above.

Although, as of the date of publication of this article, the written reasoning of the NSA judgment has not yet been released, certain conclusions can already be drawn.

Summary

The NSA judgment constitutes another important contribution to the interpretation of proper withholding tax collection in cash pooling structures.

On the one hand, the NSA confirmed that the mere accrual of interest does not give rise to a WHT obligation, which is a favorable outcome for taxpayers and withholding agents, who would otherwise be required to continuously monitor not only interest payments but also daily account balances. On the other hand, however, the NSA did not endorse the concept of applying withholding tax solely to the net result of offsetting positive and negative interest (the net approach).

The NSA judgment should be taken into account when reviewing group financing models and, where appropriate, when adjusting existing approaches to settlements within cash pooling arrangements. Given the requirement to include set-offs in the tax base, it is essential to have effective information exchange mechanisms in place, enabling cash pooling participants to properly fulfill their withholding tax obligations in Poland.

Cash-pooling a obowiązki w podatku u źródła pod lupą NSA [5/5]

Cash Pooling and Withholding Tax Obligations under Scrutiny of the Supreme Administrative Court [5/5]

Wyrok NSA nie wyczerpuje wszystkich wątków związanych z WHT, które sprawiają najwięcej problemów uczestnikom systemu cash-poolingu. Przede wszystkim w sprawie nie podjęto problematyki ustalenia podatnika w systemie cash-poolingu, co wynikało z jego relatywnie prostej struktury. W praktyce gospodarczej systemu cash-pooling często cechują się znaczącą złożonością rozliczeń, utrudniającą ustalenie podatnika w stosunku do konkretnych należności.

Dodatkowo analizie nie poddawano w tej sprawie możliwości zastosowania zwolnienia odsetkowego, w tym w szczególności spełniania warunku beneficjenta rzeczywistego na poziomie odbiorcy płatności odsetkowych lub możliwości zastosowania koncepcji look-through approach.

W praktyce kwestia ta jest złożona i problematyczna dla płatników i podatników. Przed zastosowaniem preferencji w WHT konieczna jest pogłębiona analiza uwzględniająca m.in. wpływ objaśnień podatkowych z 3 lipca 2025 r. (w sprawie stosowania klauzuli rzeczywistego właściciela dla celów WHT) na aktualną praktykę organów podatkowych.

The NSA judgment does not exhaust all issues related to withholding tax (WHT) that pose the greatest challenges for participants in cash pooling arrangements. In particular, the case did not address the issue of identifying the taxpayer within a cash pooling structure, which resulted from its relatively simple configuration. In business practice, however, cash pooling systems are often characterized by a high degree of complexity in settlements, making it difficult to determine the taxpayer in relation to specific receivables.

Moreover, the case did not examine the possibility of applying interest exemptions, including in particular the fulfillment of the beneficial owner condition at the level of the recipient of interest payments or the potential application of the look-through approach.

In practice, this area remains complex and challenging for both withholding agents and taxpayers. Before applying WHT preferences, it is necessary to conduct an in-depth analysis, taking into account, among other things, the impact of the tax guidelines issued on 3 July 2025 (concerning the application of the beneficial owner clause for WHT purposes) on the current practice of tax authorities.

Źródło | Source: KPMG w Polsce



Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej Automotive Market in the Central-Eastern Europe

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [1/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [1/13]

Europa Środkowo-Wschodnia stanowi jeden z najważniejszych filarów europejskiej branży motoryzacyjnej. Kraje tego regionu wytwarzają blisko jedną trzecią całej produkcji pojazdów Unii Europejskiej i zatrudniają ponad 2 miliony pracowników w całym łańcuchu wartości¹. Wyjątkowa kombinacja wykwalifikowanej kadry, konkurencyjnych kosztów pracy, korzystnego położenia geograficznego oraz stabilnego środowiska regulacyjnego przyciągnęła na przestrzeni ostatnich trzech dekad setki miliardów euro inwestycji bezpośrednich od czołowych producentów OEM i dostawców komponentów. Cztery wiodące rynki CEE – Polska, Czechy, Rumunia i Słowacja – skupiają 35 zakładów montażowych, bateryjnych i silnikowych, co stanowi ok. 15% wszystkich tego typu obiektów w UE². Według danych ACEA za 2025 rok, w pierwszej piątce unijnych producentów samochodów znajdują się Czechy i Słowacja³.

Transformacja ku elektromobilności staje się nowym motorem wzrostu w regionie. Wielomiliardowe inwestycje w gigafabryki baterii koncentrują się w kilku konkretnych lokalizacjach: CATL buduje w Debreczynie (Węgry) największy europejski zakład baterijny o mocy 100 GWh i wartości 7,3 mld EUR⁴, a LG Energy Solution pod Wrocławiem wyprodukowała baterie o wartości ponad 5 mld EUR w 2024 roku⁵. Region zyskuje również na znaczeniu w obszarze badań i rozwoju oraz testów pojazdów autonomicznych – przykładem jest węgierski tor ZalaZONE w Zalaegerszeg (265 ha, inwestycja ok. 174 mln EUR), operowany przez AVL i korzystający z niego ponad 50 firm z całego świata⁶, czy centrum R&D Mercedes-Benz w Kecskemécie (54,4 mln EUR)⁷. Jednocześnie kraje CEE borykają się ze strukturalnymi wyzwaniami: rosnącymi kosztami energii oraz emisji CO2 w przypadku krajów, gdzie energetyka jest oparta źródła węglowe, niedoborami wykwalifikowanych pracowników technicznych oraz silnym uzależnieniem od koniunktury w przemyśle motoryzacyjnym Niemiec⁸.

Central and Eastern Europe is one of the key pillars of the European automotive industry. Countries in the region account for nearly one-third of the European Union's total vehicle production and employ more than 2 million people across the entire value chain¹. A unique combination of a skilled workforce, competitive labor costs, a favorable geographic location, and a stable regulatory environment has attracted hundreds of billions of euros in foreign direct investment from leading OEMs and component suppliers over the past three decades. The four leading CEE markets — Poland, the Czech Republic, Romania, and Slovakia — host 35 assembly, battery, and engine plants, representing approximately 15% of all such facilities in the EU². According to ACEA data for 2025, the Czech Republic and Slovakia rank among the top five vehicle producers in the European Union³.

The transition toward electromobility is emerging as a new growth engine in the region. Multi-billion-euro investments in battery gigafactories are concentrated in several key locations: CATL is building Europe's largest battery plant in Debrecen, Hungary, with a capacity of 100 GWh and an investment value of EUR 7.3 billion⁴, while LG Energy Solution, near Wrocław, produced batteries worth more than EUR 5 billion in 2024⁵. The region is also gaining importance in research and development, as well as in autonomous vehicle testing. Notable examples include the ZalaZONE proving ground in Zalaegerszeg, Hungary (265 hectares, investment of approximately EUR 174 million), operated by AVL and used by more than 50 companies worldwide⁶, as well as the Mercedes-Benz R&D center in Kecskemét (EUR 54.4 million)⁷. At the same time, CEE countries face structural challenges, including rising energy and CO2 emissions costs in countries where the energy sector relies on coal-fired power plants, shortages of skilled technical labor, and a strong dependence on the performance of Germany's automotive industry⁸.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [2/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [2/13]

Niniejsze opracowanie prezentuje profil motoryzacyjny wybranych krajów regionu CEE. W opisie każdego z nich skupiono się na kluczowych atutach – od obecności międzynarodowych producentów OEM, przez rozwinięty ekosystem dostawców, po zasoby surowców krytycznych, niezbędnych do produkcji baterii EV.

Albania

Albania dynamicznie umacnia swoją pozycję na mapie europejskiej elektromobilności, czerpiąc z unikalnego połączenia strategicznych zasobów mineralnych, rosnącej roli w unijnym łańcuchu dostaw surowców krytycznych oraz szybko rozwijającego się rynku pojazdów elektrycznych. Choć kraj nie posiada własnej fabryki samochodów osobowych, jego ekosystem komponentów motoryzacyjnych – zwłaszcza w zakresie wiązek kablowych – oraz potencjał wydobywczy niklu i kobaltu (jeden z największych na kontynencie zasobów tych dwóch pierwiastków) przy jednoczesnym strategicznym położeniu w basenie Morza Śródziemnego i niskich kosztach pracy, czynią z Albanii atrakcyjne zaplecze produkcyjne. Integracja z unijnym łańcuchem dostaw będzie w najbliższych latach przekształcać Albanie w nowoczesny hub wspierający niezależność technologiczną Europy.

- W pierwszych dwóch miesiącach 2026 roku Albania odnotowała imponujący, 151-procentowy wzrost rejestracji pojazdów w pełni elektrycznych, co sygnalizuje rosnący popyt na czyste technologie transportowe⁹.
- Albania jest strategicznym partnerem Unii Europejskiej w ramach Aktu w sprawie surowców krytycznych (Critical Raw Materials Act). Kraj gwarantuje dostawy niezbędne do produkcji baterii dla nowej generacji europejskich samochodów elektrycznych. W kwietniu 2024 roku →

This study presents an overview of the automotive profiles of selected countries in the CEE region. The analysis of each country focuses on its key strengths — ranging from the presence of international OEMs, through a well-developed supplier ecosystem, to access to critical raw materials essential for EV battery production.

Albania

Albania is steadily strengthening its position on the European electromobility map, leveraging a unique combination of strategic mineral resources, an increasing role in the EU's critical raw materials supply chain, and a rapidly developing electric vehicle market. Although the country does not have its own passenger car manufacturing plants, its automotive components ecosystem — particularly in the area of wiring harnesses — along with its extraction potential for nickel and cobalt (one of the largest combined reserves of these two elements in Europe), its strategic location in the Mediterranean basin, and relatively low labor costs, make Albania an attractive manufacturing base. Integration into the EU supply chain is expected to transform Albania in the coming years into a modern hub supporting Europe's technological independence.

- In the first two months of 2026, Albania recorded an impressive 151% increase in registrations of fully electric vehicles, signaling growing demand for clean transport technologies⁹.
- Albania is also a strategic partner of the European Union under the Critical Raw Materials Act. The country plays a key role in securing supplies necessary for the production of batteries for the next generation of European electric vehicles. In April 2024 →

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [3/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [3/13]

- podpisano porozumienie z organizacją EIT RawMaterials – największym europejskim partnerstwem surowcowym, ustanawiające w Albanii Regionalne Centrum Innowacji. Dzięki temu albańskie projekty wydobywcze mogą zyskać status „projektów strategicznych”, co oznacza przyspieszone procedury i preferencyjne finansowanie UE¹⁰.
- Produkcja wiązek kablowych należy do czołowych gałęzi albańskiego eksportu – w 2024 roku Albania wyeksportowała izolowane przewody o wartości około 152 mln USD¹¹. Działające tu spółki zagraniczne (m.in. Forschner Albania, PSZ Albania) specjalizują się w systemach okablowania dla motoryzacji.

Bułgaria

Bułgaria, choć nie posiada własnego producenta samochodów osobowych, zbudowała imponujący sektor dostawców komponentów motoryzacyjnych, który odpowiada za ponad 11% PKB i zatrudnia ponad 75 tysięcy osób¹². Kraj przyciąga inwestorów dzięki niskim kosztom pracy, stabilnemu kursowi waluty (lew powiązany z euro) oraz korzystnemu systemowi podatkowemu. Ogromny napływ inwestycji w produkcję baterii EV sygnalizuje, że Bułgaria wchodzi w nową fazę transformacji motoryzacyjnej.

- Mimo braku rodzimej produkcji samochodów, w 2025 roku Bułgaria odnotowała piąty najwyższy wzrost sprzedaży nowych samochodów osobowych w Europie¹³.
- Według danych Invest Bulgaria Agency, około 80% czujników we wszystkich samochodach europejskich produkowane jest właśnie w Bułgarii – kraj jest niezastąpionym dostawcą zaawansowanych komponentów elektronicznych dla globalnych platform OEM¹⁴.

- an agreement was signed with EIT RawMaterials — Europe’s largest raw materials partnership — establishing a Regional Innovation Center in Albania. As a result, Albanian mining projects may obtain “Strategic Project” status, which entails accelerated procedures and preferential EU funding¹⁰.
- The production of wiring harnesses is one of the leading segments of Albania’s exports — in 2024, the country exported insulated wires worth approximately USD 152 million¹¹. Foreign companies operating in Albania (including Forschner Albania and PSZ Albania) specialize in automotive wiring systems.

Bulgaria

Although Bulgaria does not have a domestic passenger car manufacturer, it has built an impressive automotive components sector, which accounts for more than 11% of GDP and employs over 75,000 people¹². The country attracts investors thanks to its low labor costs, stable currency (the lev is pegged to the euro), and a favorable tax system. The significant inflow of investments in EV battery production indicates that Bulgaria is entering a new phase of automotive transformation.

- Despite the absence of domestic car manufacturing, Bulgaria recorded the fifth-highest growth in new passenger car sales in Europe in 2025¹³.
- According to data from the Invest Bulgaria Agency, approximately 80% of sensors used in all European cars are produced in Bulgaria — making the country an indispensable supplier of advanced electronic components for global OEM platforms¹⁴.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [4/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [4/13]

- Pod koniec 2023 roku belgijska spółka ABEE ogłosiła swoje plany inwestycji 1,1 mld EUR w budowę fabryki ogniw litowo-jonowych w Starej Zagorze, centrum recyklingu baterii w Burgas i centrum badawczo-rozwojowego w Płowdiwie – jest to jedna z największych inwestycji motoryzacyjnych w regionie Bałkanów w historii¹⁵.
- Bułgarsko-chiński joint venture Sin Cars (założony w 2013 r.) produkuje do 20 samochodów wyścigowych rocznie dla prywatnych klientów – to jedyna rodzima marka motoryzacyjna w kraju¹⁶.
- W 2024 roku korporacja Visteon otworzyła w Bułgarii pierwsze wielkoskalowe laboratorium testów motoryzacyjnych wysokiej technologii. Placówka prowadzi badania przez cały cykl życia produktu – od fazy projektowej po produkcję masową, w tym testy kompatybilności elektromagnetycznej¹⁷.

Chorwacja

Chorwacki rynek motoryzacyjny jest stosunkowo niewielki w skali Europy, lecz wyróżnia się wyjątkową specjalizacją w zaawansowanych technologiach: systemach bateryjnych i autonomicznym transporcie. Za sprawą globalnej ekspansji Rimac Automobili i pionierskich wdrożeń usług robotaxi firmy Verne, Chorwacja stała się centrum innowacji motoryzacyjnych, wywierającym wpływ daleko poza granicami kraju.

- Rimac Campus w Zagrzebiu to inwestycja przekraczająca 300 mln EUR, obejmująca obiekt o 200 000 m² powierzchni (w tym 90 000 m² produkcyjnych). Aż 70% mocy przerobowych kampusu dedykowane jest produkcji systemów bateryjnych dla globalnych partnerów OEM¹⁸. W kwietniu 2026 roku Rimac i BMW Group ogłosiły współpracę przy opracowaniu i produkcji systemów akumulatorów do nowego modelu BMW i¹⁹.

- At the the end of 2023, the Belgian company ABEE announced plans to invest EUR 1.1 billion in the construction of a lithium-ion battery cell factory in Stara Zagora, a battery recycling center in Burgas, and an R&D center in Plovdiv — one of the largest automotive investments in the Balkans to date¹⁵.
- The Bulgarian-Chinese joint venture Sin Cars (established in 2013) produces up to 20 racing cars annually for private clients — making it the only domestic automotive brand in the country¹⁶.
- In 2024, Visteon Corporation opened its first large-scale high-tech automotive testing laboratory in Bulgaria. The facility conducts testing across the entire product lifecycle — from the design phase to mass production — including electromagnetic compatibility testing¹⁷.

Croatia

Croatia's automotive market is relatively small by European standards but stands out for its strong specialization in advanced technologies, particularly battery systems and autonomous mobility. Driven by the global expansion of Rimac Automobili and the pioneering deployment of robotaxi services by Verne, Croatia has emerged as a hub of automotive innovation with influence extending far beyond its borders.

- The Rimac Campus in Zagreb represents an investment exceeding EUR 300 million and includes a 200,000 m² facility (of which 90,000 m² is dedicated to production). As much as 70% of the campus's capacity is allocated to the production of battery systems for global OEM partners¹⁸. In April 2026, Rimac and the BMW Group announced a collaboration on the development and production of battery systems for the new BMW i7 model¹⁹.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [5/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [5/13]

- W kwietniu 2026 chorwacki startup Verne uruchomił w Zagrzebiu pierwszą komercyjną flotę robotaksówek w Europie. Oprócz Zagrzebia firma rozpoczęła rozmowy z 11 miastami w UE, Wielkiej Brytanii i na Bliskim Wschodzie, a obecnie rozważa nawiązanie współpracy z ponad 30 kolejnymi. Verne planuje w przyszłości wprowadzić na rynek swój specjalnie zaprojektowany pojazd autonomiczny – dwumiejscowe robotaksi stworzone z myślą o bezkierowcowych usługach przewozowych²⁰.

Czechy

Czechy to jeden z największych producentów pojazdów w UE i kraj o najwyższym udziale motoryzacji w PKB spośród wszystkich państw Unii – branża odpowiada za blisko 10% PKB i około jedną czwartą produkcji przemysłowej oraz eksportu dóbr. Czeskie zakłady są głęboko zintegrowane z europejskimi łańcuchami dostaw, szczególnie z rynkiem niemieckim. Kraj ten zabezpiecza jednocześnie dostęp do strategicznych zasobów litu, co w erze elektromobilności długoterminowo wzmacnia jego pozycję. Czechy przyciągają również nowe inwestycje w produkcję pojazdów elektrycznych i akumulatorów – głównie swoich największych krajowych producentów, firm Skoda i Hyundai²¹.

- Czechy zajmują 9. miejsce na świecie w produkcji samochodów osobowych i są 2. krajem po Słowacji pod względem produkcji na 1000 mieszkańców (129 aut/1000 os. w 2024)²².
- Skoda Auto (spółka zależna Volkswagen Group) pozostała czołową marką na rynku czeskim w 2025 roku, z udziałem 34% i 7-procentowym wzrostem sprzedaży rok do roku²³.

- In April 2026, the Croatian startup Verne launched Europe's first commercial robotaxi fleet in Zagreb. In addition to Zagreb, the company has initiated discussions with 11 cities across the EU, the United Kingdom, and the Middle East, and is currently considering cooperation with more than 30 additional locations. Verne plans to introduce its purpose-built autonomous vehicle in the future — a two-seater robotaxi designed specifically for driverless mobility services²⁰.

Czechia

Czechia is one of the largest vehicle producers in the European Union and the country with the highest share of the automotive sector in GDP among all EU Member States. The industry accounts for nearly 10% of GDP and approximately one-quarter of industrial production and goods exports. Czech manufacturing plants are deeply integrated into European supply chains, particularly with the German market. At the same time, the country secures access to strategic lithium resources, which strengthens its long-term position in the era of electromobility. Czechia is also attracting new investments in electric vehicle and battery production — primarily from its largest domestic manufacturers, Škoda and Hyundai²¹.

- Czechia ranks 9th globally in passenger car production and is the second country after Slovakia in terms of production per 1,000 inhabitants (129 vehicles per 1,000 people in 2024)²².
- Škoda Auto (a subsidiary of the Volkswagen Group) remained the leading brand on the Czech market in 2025, with a 34% market share and a 7% year-on-year increase in sales²³.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [6/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [6/13]

- Projekt Cinovec (Cínovec) w Sudetach obejmuje największe złożę litu w Europie. European Metals Holdings prowadzi zaawansowane prace eksploracyjne, a projekt ma szansę stać się jednym z najtańszych producentów litu ze skał twardych na świecie, bezpośrednio zasilając europejski łańcuch dostaw ogniw EV²⁴.
- Czechy konsekwentnie umacniają pozycję w produkcji pojazdów elektrycznych – stabilizacja łańcuchów dostaw po kryzysie półprzewodnikowym oraz wsparcie finansowe dla zakupu EV sprzyjają wzrostowi sprzedaży, odmiennie niż w większości rynków UE. Hyundai z zakładem w Nošovicach i Škoda intensywnie inwestują w nowe modele elektryczne i platformy bateryjne²⁵. Natomiast Onsemi (USA) zainwestuje do 2 mld USD w rozbudowę zakładu półprzewodników w Rožnowie pod Radostem, wytwarzającego kluczowy dla EV węgiel krzemu. Jest to największa jednostkowa inwestycja zagraniczna w Czechach od 1993 roku²⁶.

Polska

Polska jest największym rynkiem motoryzacyjnym Europy Środkowo-Wschodniej pod względem sprzedaży i usług, a jednocześnie kluczowym węzłem produkcyjnym. Co więcej, 2025 rok na polskim rynku motoryzacyjnym odznaczył się rekordowymi liczbami rejestracji. Zarejestrowano 597,4 tys. samochodów osobowych, w tym 43,4 tys. elektrycznych. To odpowiednio o 8,3% i aż o 162% więcej w porównaniu z 2024 rokiem, przy czym pojazdy elektryczne stanowiły 7,3% wszystkich rejestracji w segmencie. Branża motoryzacyjna w 2024 roku odpowiadała za 11,1% łącznej wartości produkcji przemysłowej, plasując się na pozycji lidera wśród sektorów wytwórczych. Polska wyróżnia się globalnie jako jeden z liderów produkcji baterii do pojazdów elektrycznych, posiadając największą w Europie obecnie czynną fabrykę baterii litowo-jonowych dla przemysłu motoryzacyjnego – LG Energy Solution pod Wrocławiem.

- The Cinovec (Cínovec) project in the Sudetes encompasses the largest lithium deposit in Europe. European Metals Holdings is carrying out advanced exploration work, and the project has the potential to become one of the lowest-cost hard rock lithium producers globally, directly supplying the European EV battery value chain.
- Czechia continues to strengthen its position in electric vehicle manufacturing. The stabilization of supply chains following the semiconductor crisis, combined with financial incentives for EV purchases, is supporting sales growth—contrary to trends observed in most EU markets. Hyundai, with its plant in Nošovice, and Škoda are intensifying investments in new electric models and battery platforms. Meanwhile, Onsemi (USA) plans to invest up to USD 2 billion in expanding its semiconductor facility in Rožnov pod Radhoštěm, which produces silicon carbide—an essential material for EVs. This represents the largest single foreign direct investment in the Czech Republic since 1993.

Poland

Poland is the largest automotive market in Central and Eastern Europe in terms of sales and services, while also serving as a key manufacturing hub. Notably, 2025 marked a record year for vehicle registrations in the Polish market. A total of 597.4 thousand passenger cars were registered, including 43.4 thousand electric vehicles—an increase of 8.3% and as much as 162% year-on-year, respectively, compared to 2024. Electric vehicles accounted for 7.3% of all registrations in the passenger car segment. In 2024, the automotive sector represented 11.1% of total industrial output, ranking as the leading manufacturing sector in the country. Poland stands out globally as one of the leaders in EV battery production, hosting Europe's largest currently operating lithium-ion battery manufacturing facility for the automotive industry—LG Energy Solution near Wrocław.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [7/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [7/13]

- Główne centra produkcyjne to: fabryka Stellantis w Tychach (produkcja miejskich crossoverów, marek Jeep, Fiat i Alfa Romeo), Stellantis w Gliwicach (samochody dostawcze), Volkswagen w Poznaniu i Wrześniu (Caddy, Crafter, MAN TGE) oraz Toyota w Jelczu-Laskowicach i Wałbrzychu (produkcja napędów hybrydowych)²⁷.
- LG Energy Solution wyprodukowała w Polsce baterie o wartości ponad 5 mld EUR w 2024 roku, czyniąc Polskę, obok Węgier, europejskim liderem w produkcji ogniw do samochodów elektrycznych. Zakład pod Wrocławiem dysponuje mocą ponad 18 GWh²⁸.
- Polska staje się równocześnie liderem w produkcji elektrycznych autobusów miejskich – zakłady Solaris i MAN produkują pojazdy zeroemisyjne na eksport do całej Europy. Solaris pozostaje największą polsko-własnościową firmą w branży motoryzacyjnej²⁹.
- W 2025 roku rejestracje pojazdów elektrycznych osiągnęły historyczny rekord – wzrost napędzały przede wszystkim programy dopłat rządowych oraz rosnąca liczba pojazdów z napędami alternatywnymi na rynku³⁰.

Rumunia

Rumunia to drugi pod względem wielkości producent samochodów w regionie CEE: w 2025 roku łączna produkcja dwóch największych fabryk – Daci w Mioveni i Forda Otosan w Krajowej – wyniosła 545 510 pojazdów³¹. Motoryzacja odpowiada za przeszło 44 mld EUR wartości generowanej w 2025 roku i jest jednym z filarów rumuńskiego eksportu. Kraj przyciąga inwestorów dzięki zasobom surowców krytycznych i rosnącej obecności globalnych dostawców komponentów premium.

- Key manufacturing hubs include the Stellantis plant in Tychy (producing urban crossovers under the Jeep, Fiat, and Alfa Romeo brands), Stellantis plant in Gliwice (vans), Volkswagen facilities in Poznań and Września (Caddy, Crafter, MAN TGE), and Toyota plants in Jelcz-Laskowice and Wałbrzych (hybrid powertrain production)²⁷.
- In 2024, LG Energy Solution produced batteries in Poland worth more than EUR 5 billion, making Poland, alongside Hungary, the European leader in EV battery cell manufacturing. The facility near Wrocław has a production capacity exceeding 18 GWh²⁸.
- At the same time, Poland is becoming a leader in the production of electric city buses — plants operated by Solaris and MAN manufacture zero-emission vehicles for export across Europe. Solaris remains the largest Polish-owned company in the automotive sector²⁹.
- In 2025, electric vehicle registrations reached a historic high, driven primarily by government subsidy programs and the growing availability of alternative powertrain vehicles on the market³⁰.

Romania

Romania is the second-largest vehicle producer in the CEE region: in 2025, total production at its two largest plants — Dacia in Mioveni and Ford Otosan in Craiova — reached 545,510 vehicles³¹. The automotive sector generated more than EUR 44 billion in value in 2025 and remains one of the pillars of Romanian exports. The country attracts investors thanks to its reserves of critical raw materials and the growing presence of global premium component suppliers.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [8/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [8/13]

- Dacia (Renault Group) wyprodukowała 297 182 pojazdy w 2025 r., a Ford Otosan – 248 328. Dacia Duster i Logan utrzymują dominującą pozycję na rynku krajowym. Marka przygotowuje drugi model w pełni elektryczny, który ma być wyceniony poniżej 18 000 EUR³².
- Nokian Tyres uruchomiła w Oradei pierwszą na świecie w pełni zeroemisyjną fabrykę opon, którą w grudniu 2025 roku opuścił milionowy wyprodukowany egzemplarz. Docelowo zakład ma wytwarzać 6 mln opon rocznie³³.
- Continental rozwija zakład w Timișoarze poprzez kolejne inwestycje (m.in. w produkcję elektroniki i centrum R&D), budując jeden z ważniejszych hubów firmy w Europie w obszarze systemów elektronicznych dla motoryzacji³⁴.
- Leading Edge Materials zidentyfikowała w 2025 roku nowe, rozległe złoża rud polimetalicznych (kobalt, nikiel, miedź) w zachodniej Rumunii – surowce kluczowe dla lokalnej produkcji baterii EV³⁵.

Serbia

Serbia, choć od dekad silnie zakorzeniona w łańcuchu dostaw ICE – przede wszystkim skoncentrowanym wokół Niemiec – generuje obecnie ponad 9 mld EUR przychodów rocznie w sektorze motoryzacyjnym (2024) i przechodzi dynamiczną transformację w kierunku bardziej zaawansowanych technologicznie segmentów produkcji³⁶.

- Chiński kapitał zyskuje coraz większy udział w serbskim przemyśle motoryzacyjnym – firmy z Chin wytwarzają dziś 15% łącznych przychodów sektora, podczas gdy jeszcze w 2020 roku ich udział wynosił zaledwie 3%³⁷.

- Dacia (Renault Group) produced 297,182 vehicles in 2025, while Ford Otosan manufactured 248,328 units. The Dacia Duster and Logan continue to maintain a dominant position on the domestic market. The brand is preparing its second fully electric model, which is expected to be priced below EUR 18,000³².
- Nokian Tyres launched the world's first fully zero-emission tyre factory in Oradea, where the one-millionth tyre was produced in December 2025. The plant is expected to reach an annual production capacity of 6 million tyres³³.
- Continental is further developing its facility in Timișoara through additional investments (including in electronics production and an R&D center), building one of the company's key European hubs for automotive electronic systems³⁴.
- In 2025, Leading Edge Materials identified new, extensive deposits of polymetallic ores (cobalt, nickel, copper) in western Romania — raw materials that are critical for local EV battery production³⁵.

Serbia

Serbia, though deeply rooted for decades in the ICE supply chain – primarily centred around Germany – now generates over EUR 9 billion in annual revenues in the automotive sector (2024) and is undergoing a dynamic transformation towards more technologically advanced segments of production³⁶.

- Chinese capital is gaining an ever-greater share in Serbia's automotive industry – Chinese-owned companies now generate 15% of the sector's total revenues, compared to just 3% in 2020³⁷.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [9/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [9/13]

- Produkcja opon przeżywa boom po wielkich inwestycjach chińskiego Linglonga oraz takich graczy jak Toyo czy Goodyear, a eksport opon wzrósł w 2024 roku o 33% rok do roku³⁸.
- Od początku 2025 roku z fabryki Stellantis w Serbii produkowane są Grande Panda i Citroën C3, a producenci serbscy zwiększają produkcję komponentów do baterii elektrycznych, radarów, czujników, oprogramowania i elementów systemów ADAS³⁹.
- Łączny eksport serbskiego sektora motoryzacyjnego wyniósł w 2024 roku ponad 8 mld EUR; elektronika i oprogramowanie odnotowały wzrost eksportu o 16% rok do roku, zaś silniki i skrzynie – o 11%⁴⁰.

Słowacja

Słowacja pozostaje największym producentem samochodów w przeliczeniu na jednego mieszkańca na świecie – zamieszkała przez 5,4 mln osób, produkuje prawie milion samochodów rocznie⁴¹. Jej przemysł motoryzacyjny, będący kluczowym motorem działalności gospodarczej, eksportu i poziomu dochodów, jest silnie powiązany z przemysłem motoryzacyjnym w Czechach, Niemczech i na Węgrzech. Cztery duże zakłady montażowe (Volkswagen, Kia, Stellantis, Jaguar Land Rover) i ponad 365 dostawców tworzą jeden z najbardziej zintegrowanych klastrów motoryzacyjnych w Europie. Motoryzacja odpowiada za ok. 13% PKB i ponad połowę produkcji przemysłowej⁴².

- Nowy zakład Volvo Cars w Koszycach (inwestycja 1,2 mld EUR, dofinansowanie rządowe 267 mln EUR) – pierwsza europejska fabryka Volvo od lat 60. XX wieku – produkuje wyłącznie samochody elektryczne. Uruchomienie produkcji seryjnej planowane jest na początek 2027 roku (opóźnienie w stosunku do pierwotnego harmonogramu); docelowa zdolność produkcyjna to 250 000 pojazdów rocznie⁴³.

- Tyre production is booming following major investments from China's Linglong and other significant global players such as Toyo and Goodyear, with tyre exports growing by 33% year-on-year in 2024³⁸.
- Since early 2025, the Grande Panda and Citroën C3 have been rolling off the production line at Stellantis' plant in Serbia, while Serbian manufacturers are also increasingly producing components for electric batteries, radars, sensors, software and ADAS systems³⁹.
- Total exports from Serbia's automotive sector exceeded EUR 8 billion in 2024; electronics and software recorded export growth of 16% year-on-year, while engines and drivetrains grew by 11%⁴⁰.

Slovakia

Slovakia remains the world's largest car producer per capita — with a population of 5.4 million, it produces nearly one million vehicles annually⁴¹. Its automotive industry, a key driver of economic activity, exports, and income levels, is closely integrated with the automotive sectors of Czechia, Germany, and Hungary. Four major assembly plants (Volkswagen, Kia, Stellantis, and Jaguar Land Rover) and more than 365 suppliers form one of the most integrated automotive clusters in Europe. The automotive sector accounts for approximately 13% of GDP and more than half of total industrial production⁴².

- The new Volvo Cars plant in Košice (investment of EUR 1.2 billion, including EUR 267 million in government support) — the company's first European factory since the 1960s — will produce exclusively electric vehicles. The start of mass production is planned for early 2027 (delayed compared to the original schedule), with a target capacity of 250,000 vehicles annually⁴³.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [10/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [10/13]

- Volkswagen Slovakia w Bratysławie zainwestował ponad 1 mld EUR w przystosowanie linii do nowych modeli elektrycznych i hybrydowych (m.in. elektryczne Porsche Cayenne). Kia Žilina rozpoczęła produkcję modeli elektrycznych w 2025 roku; zakład produkuje ok. 350 000 pojazdów rocznie⁴⁴.
- Stellantis produkuje w Trnawie trzy modele BEV, w tym Citroën ë-C3. Razem z fabryką Volkswagena zakłady te stanowią o trzeciej pozycji Słowacji w rankingu największych producentów pojazdów elektrycznych w UE – tuż za Niemcami i Francją⁴⁵.
- Gigafabryka baterii GIB w Šuranach o mocy docelowej 20 GWh (z potencjałem do 60 GWh) zabezpiecza łańcuch dostaw ogniw dla lokalnych producentów.

Słowenia

Słowenia zbudowała jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie sektorów motoryzacyjnych w Europie Środkowej. Przemysł motoryzacyjny odpowiada za 20% całkowitego eksportu kraju i 10% PKB, a w 2024 roku zatrudniał 17 600 osób w 324 firmach, generując 4,6 mld EUR przychodów⁴⁶.

- Żaden samochód produkowany w Europie nie powstaje bez użycia choćby jednego słoweńskiego komponentu – dotyczy to zarówno marek luksusowych i premium, jak i popularnych⁴⁷.
- W lipcu 2024 roku Renault podpisało z rządem słoweńskim memorandum o produkcji elektrycznego Twingo E-Tech w fabryce Revoz w Nowym Mieście od 2026 roku, z docelowym wolumenem 150 000 pojazdów rocznie. Następnie Renault przydzieliło do Revoz produkcję dwóch dodatkowych elektrycznych modeli co stanowi historyczny zwrot słoweńskiej produkcji samochodów w stronę elektromobilności. Państwo słoweńskie współfinansuje tę inwestycję kwotą 28 mln EUR przy całkowitym nakładzie przekraczającym 150 mln EUR⁴⁸.

- Volkswagen Slovakia in Bratislava has invested more than EUR 1 billion to adapt its production lines for new electric and hybrid models (including the electric Porsche Cayenne). Kia Žilina began production of electric models in 2025; the plant manufactures approximately 350,000 vehicles per year⁴⁴.
- Stellantis produces three BEV models in Trnava, including the Citroën ë-C3. Together with the Volkswagen plant, these facilities underpin Slovakia's third-place ranking among the largest electric vehicle producers in the EU — behind Germany and France⁴⁵.
- The GIB battery gigafactory in Šurany, with a target capacity of 20 GWh (and potential expansion to 60 GWh), secures the supply of battery cells for local manufacturers.

Slovenia

Slovenia has built one of the most technologically advanced automotive sectors in Central Europe. The automotive industry accounts for 20% of the country's total exports and 10% of GDP, and in 2024 employed 17,600 people across 324 companies, generating EUR 4.6 billion in revenues⁴⁶.

- Not a single car produced in Europe is manufactured without at least one Slovenian component – this applies to luxury and premium brands as well as mainstream models⁴⁷.
- In July 2024, Renault signed a memorandum of understanding with the Slovenian government for the production of the electric Twingo E-Tech at the Revoz plant in Novo Mesto from 2026, with a target volume of 150,000 vehicles per year. Renault subsequently allocated production of two additional electric models to Revoz, marking a historic shift in Slovenian car manufacturing towards electromobility. The Slovenian government is co-financing the investment with EUR 28 million, out of a total outlay exceeding EUR 150 million⁴⁸.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [11/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [11/13]

- Słoweński sektor motoryzacyjny tworzy sieć ponad 100 dostawców Tier 1 i Tier 2 zaangażowanych w procesy projektowania i rozwoju pojazdów największych europejskich marek; produkty trafiają do ponad 120 krajów na świecie⁴⁹.
- Słoweńska firma Elaphe Propulsion Technologies, założona w 2006 roku przez fizyków kwantowych, jest jednym z globalnych liderów w dziedzinie napędów umieszczonych w kołach pojazdów elektrycznych. Aptera Motors podpisała z Elaphe umowę na dostawę silników o wartości setek milionów euro, obejmującą budowę centrum R&D i produkcji o powierzchni blisko 15 000 m², które docelowo wytworzy 100 000 silników rocznie⁵⁰.
- Słowenia należy do 20 krajów o najwyższej gęstości robotyzacji na świecie, a jej sektor motoryzacyjny powszechnie stosuje zasady Przemysłu 4.0 – co przekłada się na jakość porównywalną z Niemcami przy konkurencyjnych kosztach⁵¹.

Ukraina

Ukraina posiada długą tradycję przemysłu motoryzacyjnego – w przeszłości kraj był znaczącym producentem pojazdów na obszarze ZSRR. Po 2014 roku, a w szczególności po rosyjskiej inwazji na pełną skalę w 2022 roku, produkcja pojazdów osobowych gwałtownie spadła. Jednocześnie zachodnia Ukraina pozostaje niezastąpionym centrum produkcji wiązek kablowych dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, a kraj planuje integrację z europejskimi łańcuchami wartości w ramach procesu akcesji do UE⁵².

- Ukraina odpowiada za ok. 7% całego importu wiązek kablowych do Unii Europejskiej – komponenty te są produkowane przez ponad 20 zachodnich firm (m.in. Leoni, Fujikura, Nexans, Yazaki, Sumitomo, Kromberg & Schubert) w 38 zakładach w zachodniej Ukrainie, zatrudniających ok. 60 000 osób. Wiązki ukraińskie trafiają do Volkswagena, BMW, Mercedes-Benz, Porsche i Audi⁵³.

- Slovenia's automotive sector comprises a network of over 100 Tier 1 and Tier 2 suppliers involved in the design and development processes of major European car brands; products are exported to over 120 countries worldwide⁴⁹.
- Slovenian company Elaphe Propulsion Technologies, founded in 2006 by quantum physicists, is one of the global leaders in in-wheel electric drive systems. Aptera Motors signed a motor supply agreement with Elaphe worth hundreds of millions of euros, encompassing the construction of an R&D and production centre of nearly 15,000 m², with a target annual capacity of 100,000 motors⁵⁰.
- Slovenia ranks among the 20 countries with the highest robot density in the world, and its automotive sector widely applies Industry 4.0 principles – delivering German-level quality at competitive costs⁵¹.

Ukraine

Ukraine has a long-standing automotive industry tradition — historically, the country was a significant vehicle producer within the Soviet Union. After 2014, and particularly following Russia's full-scale invasion in 2022, passenger car production declined sharply. At the same time, western Ukraine remains a key hub for the production of wiring harnesses for the European automotive industry, and the country is pursuing integration into European value chains as part of its EU accession process⁵².

- Ukraine accounts for approximately 7% of total wire harness imports into the European Union. These components are produced by more than 20 Western companies (including Leoni, Fujikura, Nexans, Yazaki, Sumitomo, and Kromberg & Schubert) across 38 manufacturing facilities located in western Ukraine, employing around 60,000 people. Ukrainian wire harnesses are supplied to Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz, Porsche, and Audi⁵³.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [12/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [12/13]

- Mimo trwającej wojny, fabryki Leoni w Stryju i Kołomyi działają i – według deklaracji firmy – realizują dostawy zgodnie z zamówieniami. W miastach Stryj, Kołomyja i Lwów skupia się największa koncentracja zakładów komponentów motoryzacyjnych, korzystnie zlokalizowanych przy granicy z Polską⁵⁴.
- Ukraina to dynamiczny rynek sprzedaży samochodów elektrycznych – w 2025 w kraju zarejestrowano ponad 110 000 nowych pojazdów zeroemisyjnych, w tym jedynie w grudniu 2025 aż 8,6 razy więcej niż w tym samym miesiącu rok wcześniej. Udział BEV w ogólnych rejestracjach wyniósł wysokie 21%, co wskazuje na potencjał kraju w zakresie rozwoju elektromobilności⁵⁵.
- Ukraiński plan odbudowy podkreśla strategiczne znaczenie sektora motoryzacyjnego jako obszaru przyszłej integracji z łańcuchami wartości UE. Niska baza kosztowa, wykwalifikowane kadry i bliskość do fabryk OEM w Polsce i Niemczech stanowią trwałe atuty lokalizacyjne. Scenariusz wstąpienia Ukrainy do UE otworzyłby zupełnie nowe perspektywy wzrostu dla lokalnego przemysłu motoryzacyjnego⁵⁶.

Węgry

Węgry przeszły w ostatnich latach spektakularną transformację, stając się jednym z bardziej strategicznych rynków inwestycji motoryzacyjnych w Europie. Otwarcie fabryki BMW w Debrecynie (wrzesień 2025), start produkcji BYD w Segedynie oraz zbliżające się uruchomienie gigafabryki CATL sprawiają, że Węgry mają szansę zostać wiodącym europejskim producentem baterii do pojazdów elektrycznych jeszcze przed końcem 2027 roku. Wartość toczących się inwestycji przekracza 20 mld EUR. Równocześnie Węgry nadal pozostają rynkiem, w którym wskaźnik posiadania samochodów jest niski w porównaniu z innymi krajami Europy⁵⁷.

- Despite the ongoing war, Leoni's plants in Stryi and Kolomyia remain operational and, according to the company's statements, continue to fulfill deliveries in line with customer orders. The highest concentration of automotive component manufacturing facilities is located in Stryi, Kolomyia, and Lviv—areas strategically positioned close to the Polish border⁵⁴.
- Ukraine represents a rapidly growing market for electric vehicle sales. In 2025, more than 110,000 new zero-emission vehicles were registered in the country, with December alone recording an increase of 8.6 times compared to the same month a year earlier. Battery electric vehicles (BEVs) accounted for a notable 21% of total registrations, highlighting the country's strong potential for further e-mobility development⁵⁵.
- Ukraine's reconstruction plan emphasizes the strategic importance of the automotive sector as a future area of integration into EU value chains. A relatively low cost base, access to a skilled workforce, and proximity to OEM production sites in Poland and Germany represent durable locational advantages. A potential EU accession scenario for Ukraine would open entirely new growth prospects for the domestic automotive industry⁵⁶.

Hungary

In recent years, Hungary has undergone a remarkable transformation, becoming one of the key strategic destinations for automotive investment in Europe. The opening of BMW's plant in Debrecen (September 2025), the launch of BYD production in Szeged, and the upcoming commissioning of CATL's gigafactory position Hungary to become a leading European producer of batteries for electric vehicles before the end of 2027. The total value of ongoing investments exceeds EUR 20 billion. At the same time, Hungary remains a market with a relatively low vehicle ownership rate compared with other European countries⁵⁷.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [13/13]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [13/13]

- BMW Group uroczyste otworzyło nowy zakład w Debreczynie (30 września 2025), z inwestycją 2 mld EUR i produkcją w pełni elektrycznego iX3 jako pierwszego modelu platformy Neue Klasse. Docelowa zdolność zakładu to 500 000 pojazdów rocznie⁵⁸.
 - W 2026 roku CATL planuje uruchomić największą poza Chinami gigafabrykę baterii w Debreczynie (inwestycja 7,3 mld EUR, docelowa moc 100 GWh, 9000 miejsc pracy). To największa pojedyncza inwestycja typu greenfield w historii Węgier. Zakład będzie zaopatrywał BMW, Stellantis i Volkswagena^{59 60}.
 - Pod koniec 2025 roku BYD rozpoczął produkcję pojazdów elektrycznych w Segedynie (pierwsza fabryka BYD w Europie), celując w 150 000 pojazdów rocznie do 2027 roku – w tym modele Dolphin i Seal⁶¹.
 - Mercedes-Benz uruchomił w Kecskemécie centrum R&D o wartości 54,4 mln EUR – pierwszą tego rodzaju placówkę badawczo-rozwojową firmy na Węgrzech. Kecskemét planuje pełną elektryfikację linii montażowych z docelową produkcją 300 000–400 000 pojazdów rocznie⁶².
 - Trwa realizacja programu o wartości 72 mln EUR, mającego na celu instalację ponad 100 nowych punktów szybkiego ładowania w dotychczas nieobsługiwanych regionach wiejskich⁶³.
- BMW Group officially inaugurated its new plant in Debrecen on 30 September 2025, with an investment of EUR 2 billion. The facility will produce the fully electric iX3, the first model based on the Neue Klasse platform. The plant's target production capacity is 500,000 vehicles per year⁵⁸.
 - In 2026, CATL plans to launch the largest battery gigafactory outside China in Debrecen. The project represents an investment of EUR 7.3 billion, with a planned output capacity of 100 GWh and the creation of 9,000 jobs. It will be the largest single greenfield investment in Hungary's history. The facility is expected to supply BMW, Stellantis, and Volkswagen^{59 60}.
 - At the end of 2025, BYD began production of electric vehicles in Szeged—its first European manufacturing facility. The company is targeting an annual output of 150,000 vehicles by 2027, including models such as the Dolphin and Seal⁶¹.
 - Mercedes-Benz has established a EUR 54.4 million R&D centre in Kecskemét, marking the company's first research and development facility of this kind in Hungary. The Kecskemét site is also planning a full electrification of its assembly lines, with a target production capacity of 300,000–400,000 vehicles per year⁶².
 - A EUR 72 million programme is also underway to install more than 100 new fast-charging stations in previously underserved rural areas⁶³.

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [Bibliografia 1/3]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [References 1/3]

Źródła | References:

1. [ACEA | Central and East European automotive sector's collective voice strengthened as ACEA Automotive Hub launches - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)
2. Ibidem.
3. [ACEA | Economic and Market Report-Full year 2025.pdf](#)
4. [Electrification Solutions | CATL Hungary Plant Set to Begin Production in Early 2026 - Electrification Solutions](#)
5. [Trade.gov.pl | The Polish automotive industry - production and export](#)
6. [HungaryToday | ZalaZONE Expands Its Position as Europe's Leading Automotive Test Track - Hungary Today](#)
7. [HungaryToday | Mercedes-Benz Opens First Research Center in Kecskemét](#)
8. [Hertie School | Europe's Car Industry in Transition: Stuck in Neutral or | Jacques Delors Centre](#)
9. [Albanian Telegraphic Agency | Albania sees 151% surge in fully electric vehicles | Albanian Telegraphic Agency.](#)
10. [EIT RawMaterials | EIT RawMaterials partners with Government of Albania to launch landmark Regional Innovation Centre](#)
11. [The Observatory of Economic Complexity | Insulated Wire in Albania Trade](#)
12. [InvestBulgaria Agency | Automotive Industry – IBA](#)
13. [The Sofia Globe | New passenger car registrations in Bulgaria in 2025 up 15.1% y/y](#)
14. [InvestBulgaria Agency | Automotive Industry – IBA](#)
15. [Kapital Insights | Belgium's ABEE proposes to invest 1.1 billion euro in gigafactory in Bulgaria](#)
16. Economist Intelligence Unit.
17. [Visteon Corporation | Visteon Opens First Large-Scale High-Tech Automotive Testing Lab in Bulgaria](#)
18. [Rimac Newsroom | Built in Zagreb, Driven Worldwide: Rimac Technology Helps Power the New BMW i7](#)
19. [Rimac Newsroom | Rimac Campus Phase One is Complete, with Production Already Underway](#)
20. [Balkan Green Energy News | Verne launches Europe's first commercial robotaxi service in Croatia](#)

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [Bibliografia 2/3]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [References 2/3]

Źródła | References:

21. Economist Intelligence Unit.
22. Ibidem.
23. Economist Intelligence Unit.
24. [European Metals | Cinovec Project Overview](#)
25. EMIS, „CEE Automotive Sector Report 2025/2026”.
26. Ibidem.
27. [Trade.gov.pl | The Polish automotive industry - production and export](#)
28. Ibidem.
29. [Samar | Nowe prawo zmienia rynek autobusów. Kto jest gotowy na nadchodzące wyzwania? |](#)
30. [KPMG w Polsce | Kwartalny raport o rynku motoryzacyjnym w Polsce – podsumowanie za 2025 rok](#)
31. [Automotive Today | Romania's car production declines in 2025 – Automotive Today](#)
32. Ibidem.
33. [Tyre Trends | Nokian Tyres Romania Factory Marks One Millionth Tyre Milestone](#)
34. [Evertiq | Continental inwestuje 40 mln euro w fabrykę w Rumunii](#)
35. [NASDAQ | LEADING EDGE MATERIALS' PROGRESS UPDATE ON ROMANIAN EXPLORATION PROJECT | Nasdaq](#)
36. EY-Parthenon, „Business Sector Pulse: Automotive Sector – Serbia”, wrzesień 2025.
37. Ibidem.
38. Ibidem.
39. Ibidem.
40. [Serbian Business Registers Agency | Агенција за привредне регистре](#)
41. [BBC News Polska | Jak Słowacja stała się jednym z liderów w produkcji samochodów?](#)

Rynek motoryzacyjny w Europie Środkowo-Wschodniej [Bibliografia 3/3]

Automotive Market in the Central-Eastern Europe [References 3/3]

Źródła | References:

42. [Elektromobilni.pl](https://elektromobilni.pl) | Motoryzacja Kluczowym Sektorem Gospodarki Kraju Nad Dunajem
43. [MobilityPortal.eu](https://mobilityportal.eu) | Gigafábrica, nuevos modelos de vehículos eléctricos y alianzas: el camino de Eslovaquia hacia la electrificación
44. [Slovak Investment and Trade Development Agency](https://slovakinvestmentandtrade.com) | Automotive industry
45. [International Trade Administration](https://internationaltradeadministration.com) | Slovakia Automotive Electric Vehicles Action Plan
46. [Sloveniabusines.eu](https://sloveniabusines.eu) | Automotive industry in Slovenia
47. [Ibidem.](#)
48. [The Slovenia Times](https://thesloveniatimes.com) | Revoz ready to roll out Twingo E-Tech, along with Dacia and Nissan EVs
49. [Sloveniabusines.eu](https://sloveniabusines.eu) | Automotive industry in Slovenia
50. [Electrive.com](https://electrive.com) | Aptera orders in-wheel motors from Elaphe
51. [Sloveniabusines.eu](https://sloveniabusines.eu) | Automotive industry in Slovenia
52. Economist Intelligence Unit.
53. [Automotive World](https://automotiveworld.com) | Made in Ukraine: wire harness production continues in the west
54. [LEONI Ukraine](https://leoni.com) | Leading Provider of Energy and Data Management Solutions
55. [UNN](https://unn.com) | Electric vehicle market in Ukraine grew 8.6 times in 2025: which models are bestsellers
56. [Techstock2](https://techstock2.com) | Reconstruction of Ukraine: Plans, Progress, and Outlook (Mid-2025)
57. Economist Intelligence Unit.
58. [Electrive.com](https://electrive.com) | Official opening of the new BMW factory in Hungary
59. [Electrification Solutions](https://electrificationsolutions.com) | CATL Hungary Plant Set to Begin Production in Early 2026
60. [fDi Intelligence](https://fdiintelligence.com) | IIAs 2026 | CATL's gigafactory in Debrecen, Hungary
61. [Gropedia](https://gropedia.com) | Automotive industry in Hungary
62. [HungaryToday](https://hungarytoday.com) | Mercedes-Benz Opens First Research Center in Kecskemét
63. [CEEnergy News](https://ceenergy.com) | Hungary announces new government program to expand EV charging network

Kontakt Contacts

Jakub Faryś

President

PZPM

E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Marek Wolfigiel

Analysis and Statistics Director

PZPM

E: marek.wolfigiel@pzpm.org.pl

Anna Materzok

Communications & PR Manager

PZPM

E: anna.materzok@pzpm.org.pl

Przemysław Szywacz

Partner, Tax

Head of Automotive

KPMG in Poland

E: pszywacz@kpmg.pl

Biuro prasowe

E: biuroprasowe@kpmg.pl

© 2026 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.

© 2026 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

