KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Branża motoryzacyjna
Automotive industry

Podsumowanie danych za 2025 rok
2025 summary

Temat kwartału: Transformacja w cieniu rekordów. Polski rynek motoryzacyjny 2025/2026
Quarter theme: Transformation in the Shadow of Record Results. The Polish Automotive Market 2025/2026

Edycja | Edition
2025

KPMG.pl
PZPM.org.pl

KPMG jest globalną organizacją niezależnych firm świadczących usługi profesjonalne z zakresu audytu, doradztwa podatkowego i doradztwa gospodarczego. KPMG działa w 138 krajach i zatrudnia ponad 276 000 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 138 countries and territories and have more than 276,000 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

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

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

© 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.

O raporcie
About the report

O raporcie | About the report

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

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

Symbole i skróty | Symbols and abbreviations

SO – samochody osobowe
PC – passenger cars

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

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

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

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

MC – motocykle
MC – motorcycles

MR – motorowery
MP – mopeds

pojazdy napędzane alternatywnie
alternatively fuelled vehicles

punkty, stacje i bazy ładowania pojazdów elektrycznych
electric vehicle charging points, stations and bases

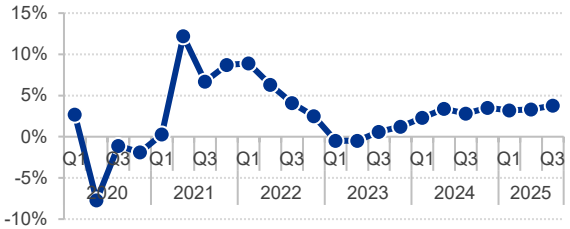
© 2026 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2026 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek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

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

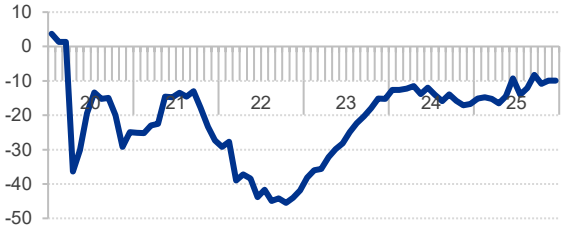
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

Otoczenie (Polska) | Environment (Poland)

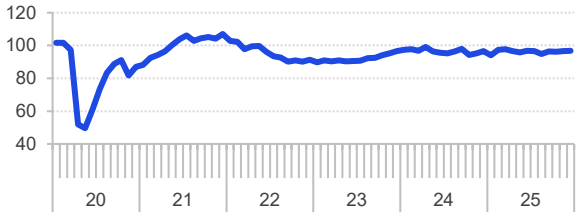
Realny wzrost PKB r/r (%) | Real GDP growth y/y (%)



Wskaźnik koniunktury konsumentów | Consumer sentiment index

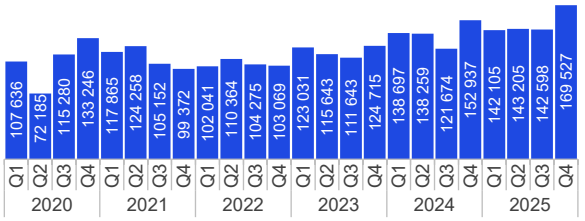


Wskaźnik koniunktury firm | Business sentiment index



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

597,4 (+8,3%)



Nabywcy instytucjonalni | Institutional customers

411,3 (+9,3%)

Nabywcy indywidualni | Individual customers

186,1 (+6,3%)

Marki popularne | Mass-market brands

443,5 (+8,0%)

W tym:

TOYOTA	92,1	(-11%)
SKODA	65,5	(+9%)
VOLKSWAGEN	42,9	(+12%)
KIA	30,7	(-8%)
HYUNDAI	29,2	(-6%)
DACIA	22,4	(+12%)
RENAULT	22,2	(+3%)
FORD	15,5	(+10%)
MG	15,2	(+125%)
NISSAN	10,3	(+10%)

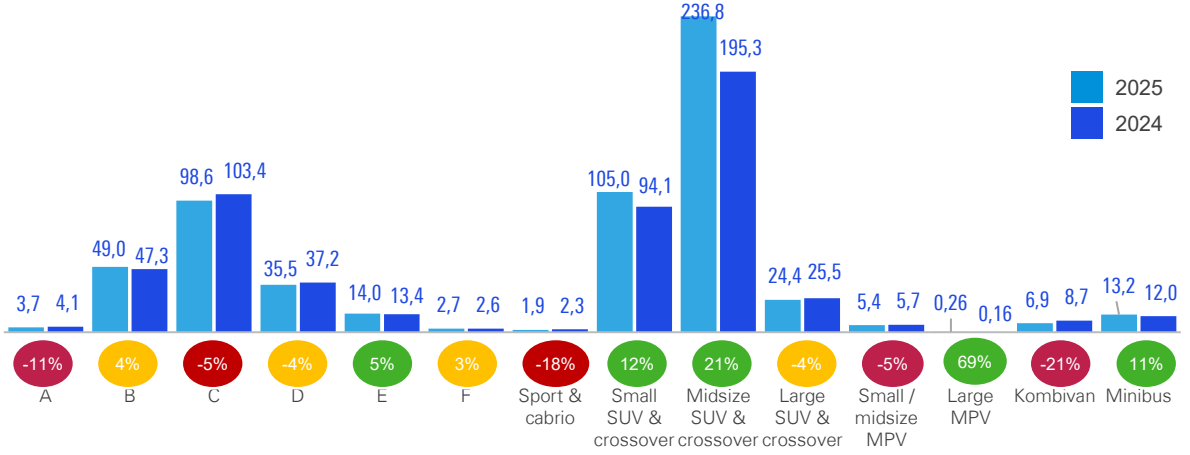
Marki premium+ | Premium+ brands

154,0 (+9,1%)

W tym:

BMW	31,3	(+15%)
AUDI	30,6	(+5%)
MERCEDES	29,3	(+5%)
VOLVO	15,7	(+5%)
LEXUS	15,0	(+2%)
CUPRA	13,8	(+19%)
TESLA	5,2	(+17%)
MINI	3,6	(+44%)
PORSCHE	3,4	(-18%)
LAND ROVER	2,6	(+22%)

Segmenty | Segments



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

© 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.

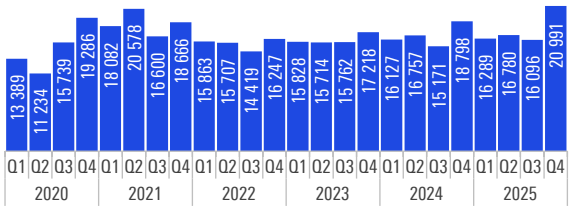
Rynek motoryzacyjny [2/6]
Automotive retail [2/6]

Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
2025

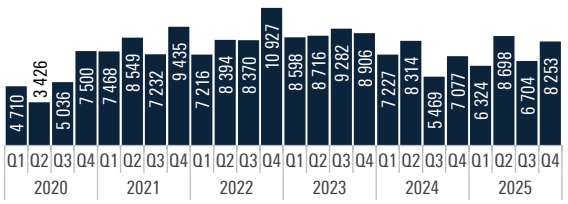
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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

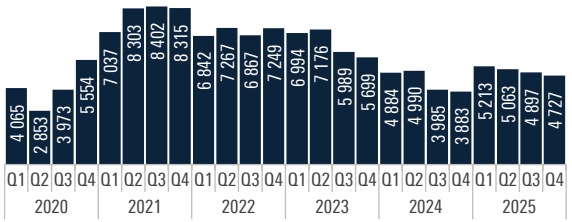
70 156 (+4,9%)



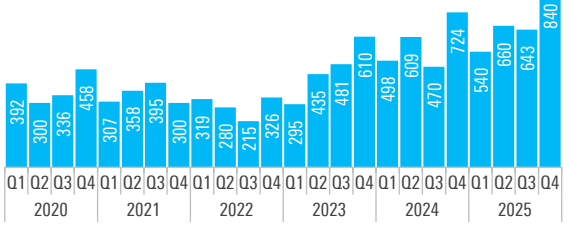
29 979 (+6,7%)



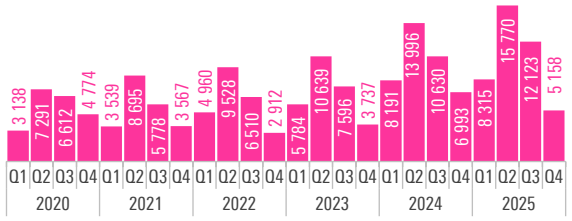
19 900 (+12,2%)



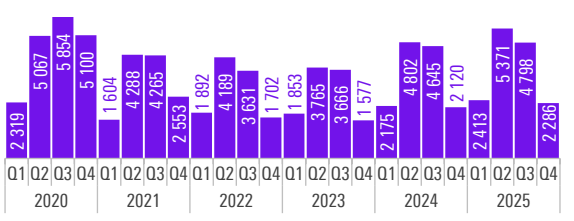
2 683 (+16,6%)



41 366 (+3,9%)



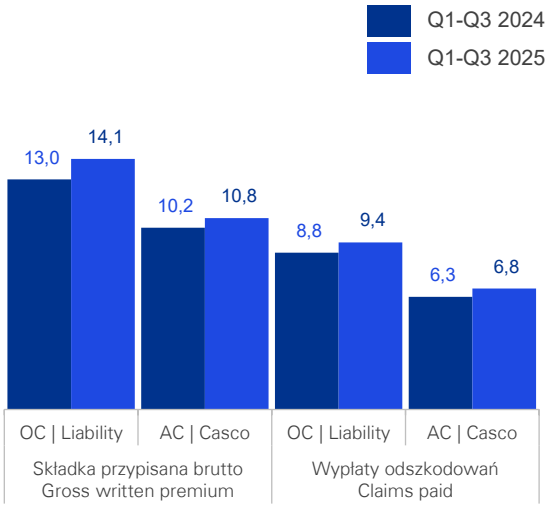
14 868 (+8,2%)



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

Usługi finansowe
Financial services

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.

KPMG

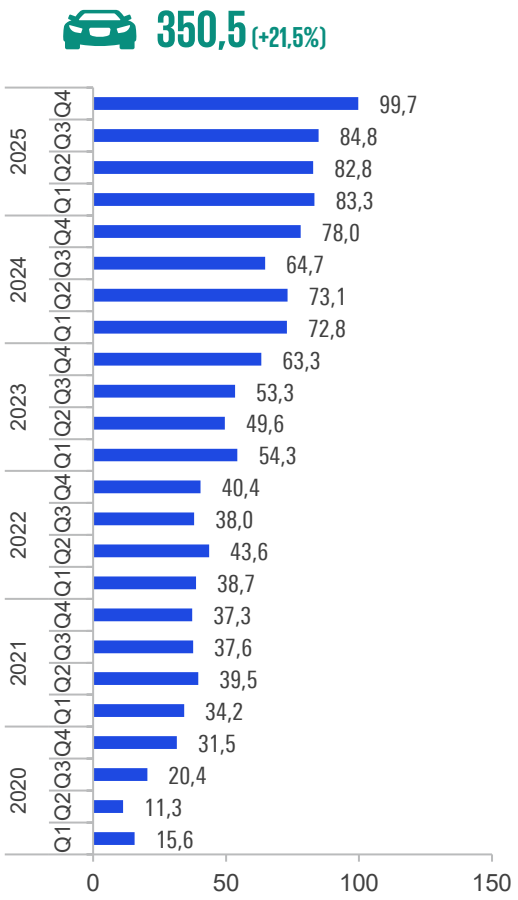
PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

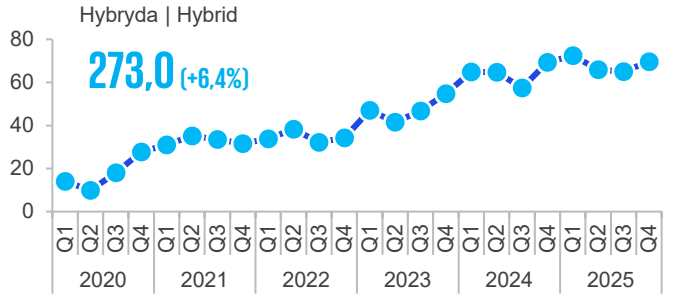
© 2026 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2026 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek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

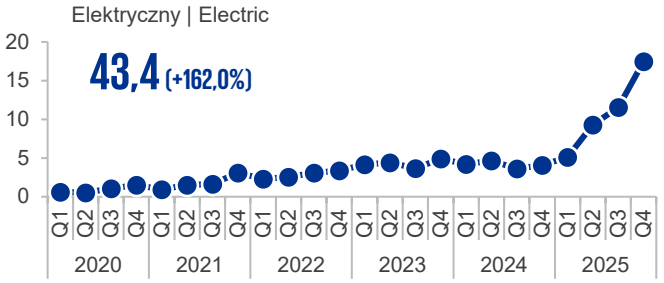
Rynek motoryzacyjny [3/6]
Automotive retail [3/6]

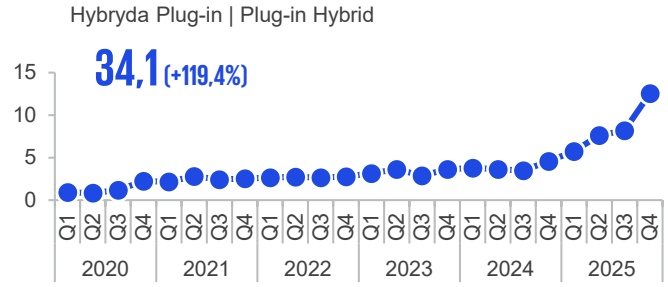
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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





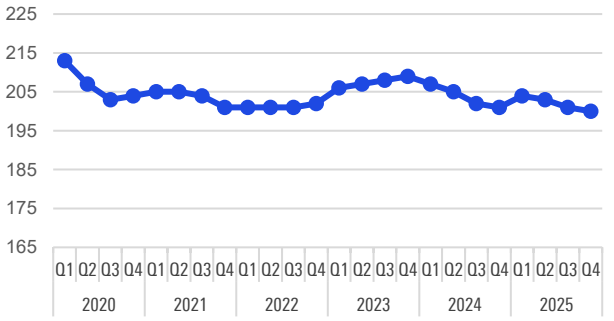




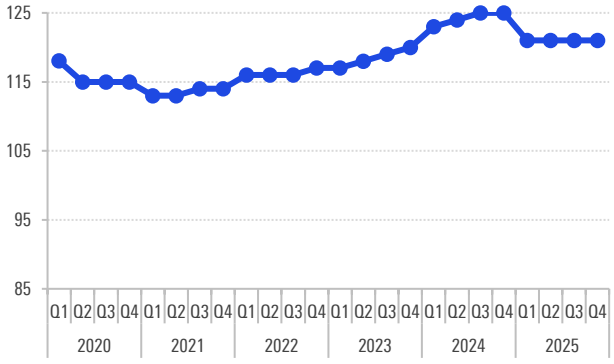
Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce, GUS.

Licznik zatrudnienia
Employment counter

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



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



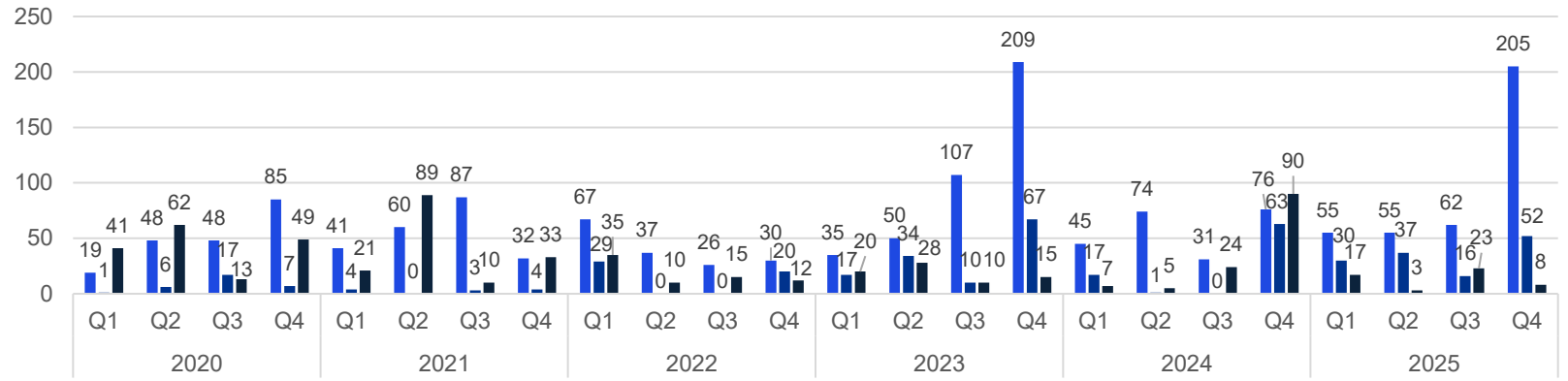
© 2026 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2026 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek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

Rynek motoryzacyjny [4/6]
Automotive retail [4/6]

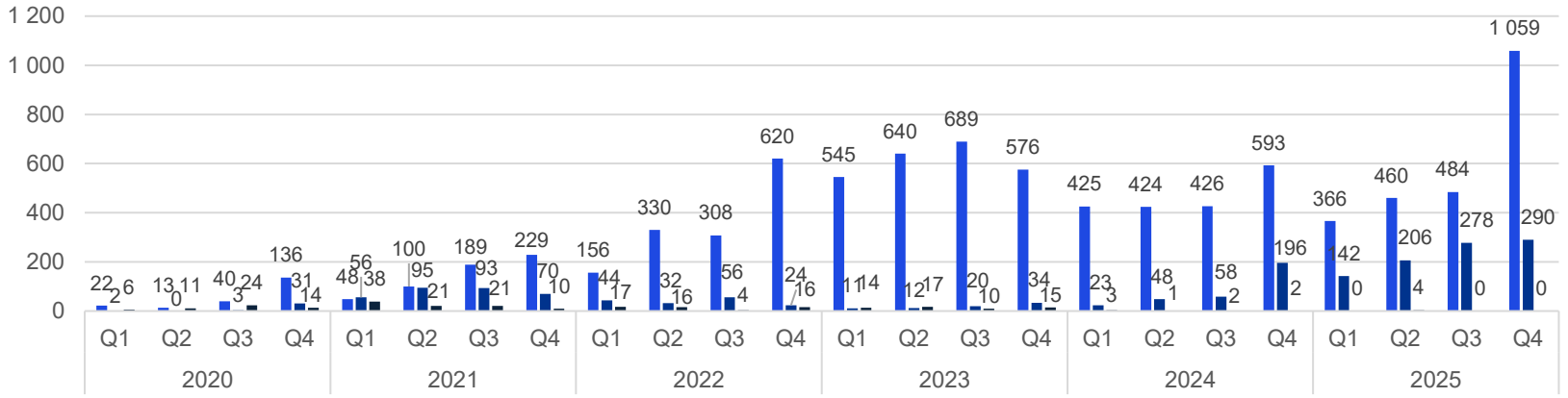
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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

563 (+30,0%)



3 289 (+49,4%)



Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

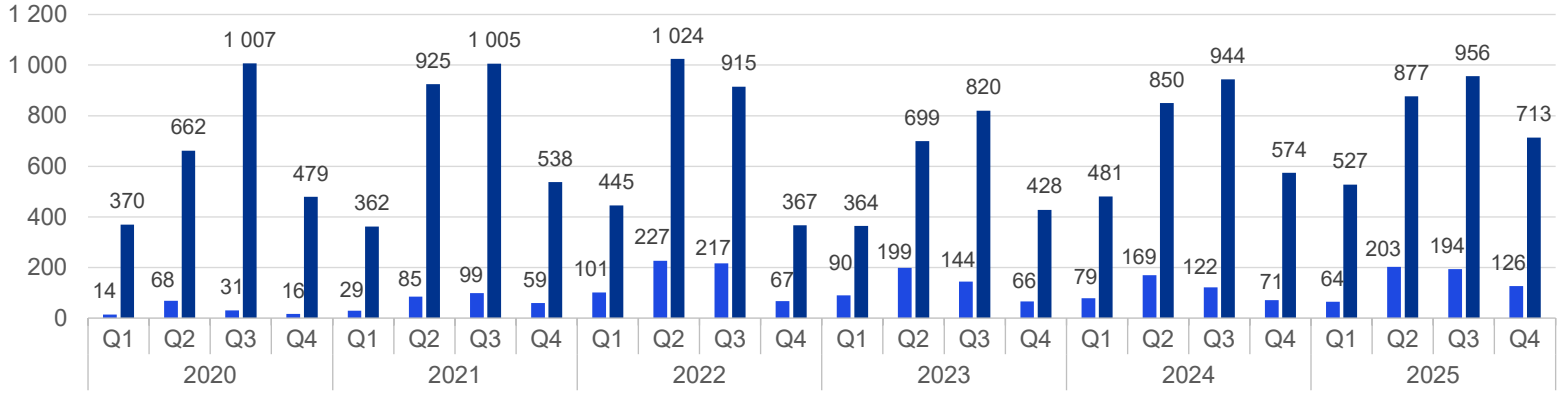
© 2026 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2026 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek 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]

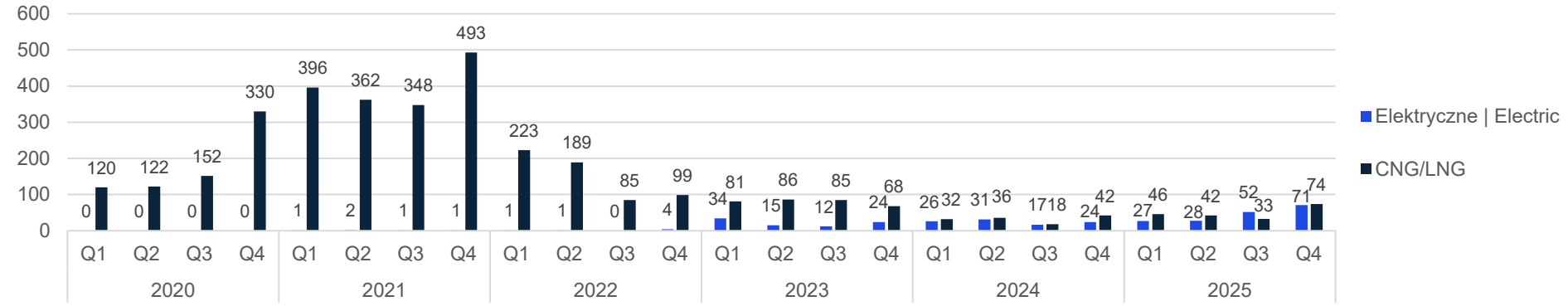
Wyróżnione dane dla
Highlighted data cover
2025
Zmiany liczone r/r
All changes calculated y/y

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

3 660 (+11,2%)



374* (+64,8%)



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

Źródło | Source: PZPM, KPMG w Polsce.

KPMG

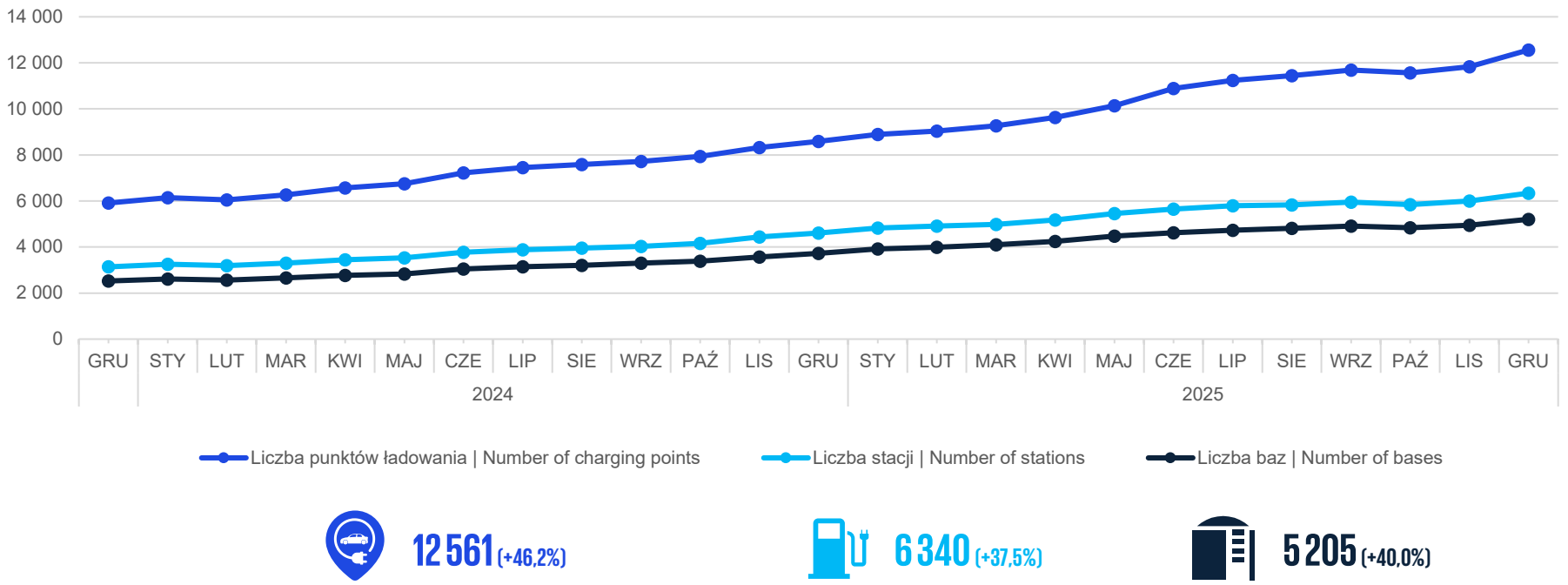
PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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 [6/6]
Automotive retail [6/6]

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

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



12 561 (+46,2%)

6 340 (+37,5%)

5 205 (+40,0%)

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

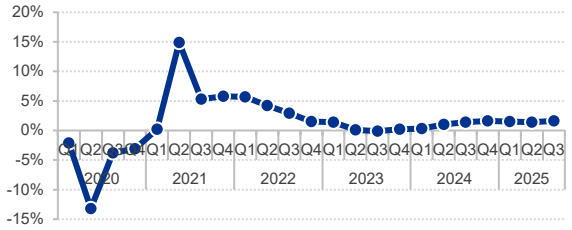
© 2026 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją zrzeszającą pracodawców branży motoryzacyjnej, prowadzących działalność na terytorium RP.
© 2026 KPMG Sp. z o.o., polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i członek globalnej organizacji KPMG składającej się z niezależnych spółek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

Przemysł motoryzacyjny
Automotive manufacturing

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

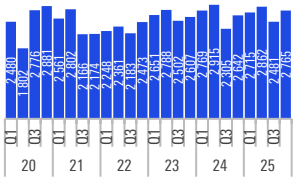
Otoczenie (UE) | Environment (EU)

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

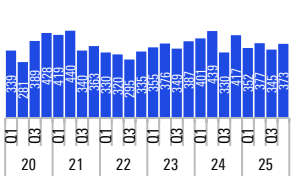


Rejestracje nowych pojazdów w UE (w tys. sztuk) |
Registrations of new vehicles in the EU (in thous. units)

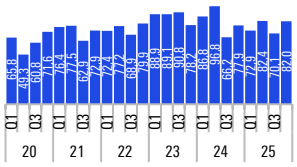
10 822,8 (+1,8%)



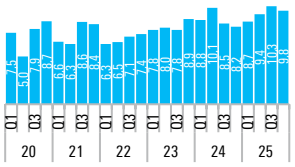
1 447,3 (-8,8%)



307,5 (-6,2%)

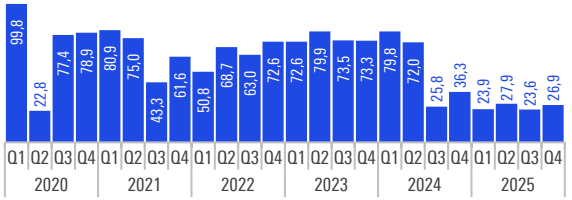


38,2 (+7,5%)

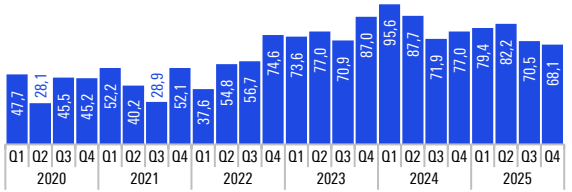


Produkcja w Polsce (w tys. sztuk | Production in Poland (in thous. units)

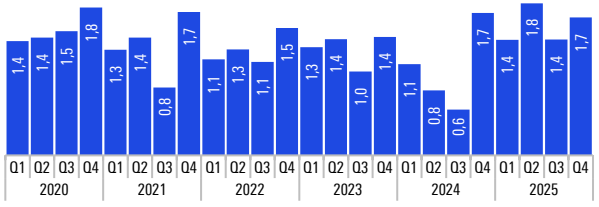
102,3* (-52,2%)



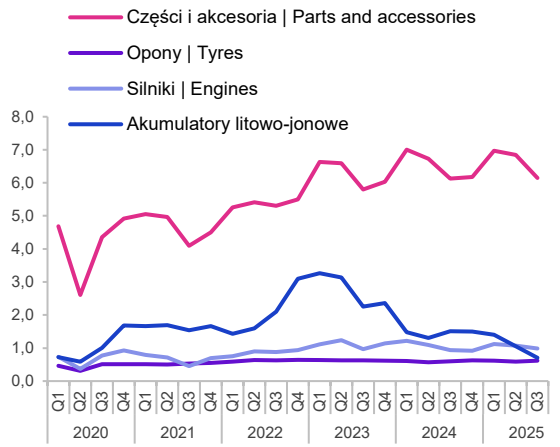
300,2 (-9,7%)



6,2 (+51,4%)

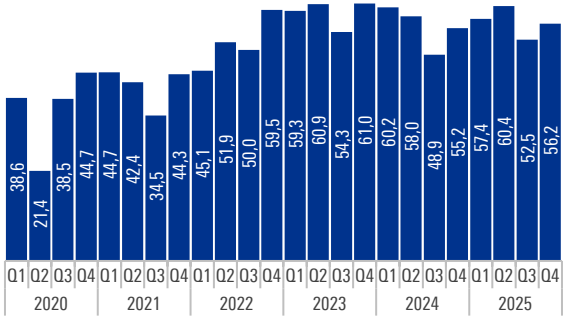


Eksport (w mld euro) | Exports (in EUR bln)



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

226,6 (+1,9%)



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

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

KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Otoczenie podatkowe i regulacyjne
Tax and regulatory environment

EUDR: Parlament Europejski przegłosował propozycję uproszczeń [1/4]
EUDR: The European Parliament adopts proposal for simplification measures [1/4]

Wbrew wcześniejszym zapowiedziom Komisji Europejskiej, która w październiku ogłosiła brak kolejnego odroczenia EUDR, Parlament Europejski podczas sesji plenarnej 26 listopada 2025 r. zdecydowaną większością głosów (402 za, 250 przeciw, 8 wstrzymujących się) przyjął pakiet zmian do Rozporządzenia UE 2023/1115 w sprawie przeciwdziałania wylesianiu (EUDR). Celem nowelizacji jest nie tylko uproszczenie obowiązków, ale również zapewnienie wszystkim przedsiębiorstwom – zarówno unijnym, jak i spoza UE – dodatkowego roku na przygotowanie się do nowych wymogów. Proces legislacyjny pozostaje w toku. Projekt trafi teraz do negocjacji trójstronnych pomiędzy Parlamentem, Radą i Komisją Europejską, gdzie zostanie ustalony ostateczny kształt przepisów.

Contrary to earlier announcements by the European Commission, which in October declared that there would be no further postponement of the EUDR, the European Parliament, during its plenary session on 26 November 2025, adopted by a substantial majority (402 in favour, 250 against, 8 abstentions) a package of amendments to Regulation (EU) 2023/1115 on deforestation-free products (EUDR). The aim of the amendment is not only to simplify obligations, but also to provide all businesses – both within and outside the EU – with an additional year to prepare for the new requirements. The legislative process is still ongoing. The proposal will now proceed to trilogue negotiations between the Parliament, the Council and the European Commission, where the final wording of the provisions will be determined.

Roczne odroczenie obowiązków EUDR – nowy harmonogram

Zgodnie z przyjętym 26 listopada br. stanowiskiem Parlamentu UE, duże i średnie przedsiębiorstwa będą zobowiązane do spełnienia wymogów EUDR dopiero od 30 grudnia 2026 r., a mikro- i mali przedsiębiorcy – od 30 czerwca 2027 r. Dodatkowy rok przejściowy ma umożliwić nie tylko sprawniejsze dostosowanie procesów i procedur, ale przede wszystkim dopracowanie unijnego systemu informatycznego służącego składaniu oświadczeń o należytej staranności (DDS). Nowy harmonogram znacznie różni się od propozycji Komisji Europejskiej z października, która zakładała utrzymanie obecnych terminów (30 grudnia 2025 r. dla dużych/średnich z sześciomiesięcznym okresem przejściowym oraz 30 grudnia 2026 r. dla mikro/małych przedsiębiorstw).

Po zmianach zatwierdzonych przez Parlament Europejski terminy rozpoczęcia stosowania rozporządzenia EUDR kształtują się następująco:

Podmiot	Wejście w życie przepisów rozporządzenia EUDR
Średnie i duże przedsiębiorstwa	30 grudnia 2026 r. (bez okresu przejściowego)
Mikro i małe przedsiębiorstwa	30 czerwca 2027 r.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

One-year Postponement of EUDR Obligations – New Implementation Timeline

According to the position adopted by the European Parliament on 26 November this year, large and medium-sized enterprises will be required to comply with the obligations under the EUDR only as of 30 December 2026, while micro and small enterprises will become subject to the new requirements as of 30 June 2027. This additional year is intended not only to allow for a smoother adaptation of internal processes and procedures, but above all to enable further development and optimisation of the EU IT system for the submission of due diligence statements (DDS). The revised timeline marks a significant change from the European Commission's October proposal, which provided for the existing dates (30 December 2025 for large and medium-sized enterprises, with a six-month transitional period, and 30 December 2026 for micro and small enterprises).

Following the changes approved by the European Parliament, the timeline for the commencement of application of the EUDR is now as follows:

Entity type	Date of entry into force of the EUDR provisions
Medium-sized and large enterprises	30 December 2026 (without transitional period)
Micro and small enterprises	30 June 2027

Źródło | Source: 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.

EUDR: Parlament Europejski przegłosował propozycję uproszczeń [2/4]
EUDR: The European Parliament adopts proposal for simplification measures [2/4]

Kluczowe uproszczenia obowiązków – na czym polegają zmiany?

Parlament Europejski wyraźnie opowiedział się za dalszą deregulacją obowiązków i ograniczeniem biurokracji, w tym:

- **Redukcja obowiązków w łańcuchu dostaw:**

Obowiązek składania oświadczeń o należytej staranności (DDS) spoczywać będzie wyłącznie na podmiocie, który jako pierwszy wprowadza dany produkt na rynek UE. Kolejni uczestnicy łańcucha – głównie podmioty handlowe (ang. *traders*), będą zwolnieni z konieczności składania własnych DDS. Obowiązek zapewnienia identyfikowalności (*traceability*) ma zostać ograniczony głównie do pierwszego podmiotu w dalszym łańcuchu dostaw (ang. *first downstream operator*) i nie będzie odnosił się do wszystkich kolejnych uczestników.

- **Zniesienie obowiązku przekazywania numerów DDS na dalszym etapie łańcucha dostaw**

Obowiązek przekazywania numerów DDS oraz numerów referencyjnych deklaracji uproszczonych będzie spoczywał wyłącznie na podmiotach (ang. *operators*), które po raz pierwszy wprowadzają odnośne produkty do obrotu.

- **Jednorazowa deklaracja uproszczona:**

Mikro- i mali operatorzy pierwotni (ang. *micro and small primary operators*) zostaną zwolnieni z obowiązku każdorazowego składania DDS na rzecz jednorazowej, uproszczonej deklaracji. Taka deklaracja będzie ważna tak długo, jak długo nie nastąpią istotne zmiany w danych dotyczących produktów lub producenta. Aktualizacja deklaracji będzie wymagana wyłącznie przy pojawieniu się znaczących zmian. Jeśli operator korzysta z krajowej bazy danych, dane będą mogły być przekazywane bezpośrednio do unijnego systemu – wystarczy wtedy uzyskanie identyfikatora deklaracji.

- **Nowe podejście do geolokalizacji:**

Mikro- i mali operatorzy będą mogli w deklaracjach wskazywać jedynie adres pocztowy wszystkich działek/obiektów, z których pochodzą odnośne towary zawarte w odnośnych produktach lub użyte do ich wytworzenia, zamiast szczegółowych współrzędnych geograficznych działek lub plantacji, na których produkowane są towary objęte EUDR.

- **Wyłączenie książek i gazet z zakresu przedmiotowego EUDR**

Z załącznika I do rozporządzenia EUDR wykreślono kod ex 49 Książki, gazety, obrazki i pozostałe drukowane wyroby przemysłu poligraficznego, manuskrypty, maszynopisy i plany, z papieru

Key Simplifications of Obligations – What Has Changed?

The European Parliament has clearly opted for further deregulation of obligations and a reduction of bureaucracy, including:

- **Reduction of obligations in the supply chain:**

The obligation to submit due diligence statements (DDS) will rest solely with the operator who first places the relevant product on the EU market. Subsequent actors in the supply chain – primarily traders – will be exempted from submitting their own DDS. The obligation to ensure traceability will be limited mainly to the first downstream operator, rather than all further supply chain participants.

- **Abolition of the obligation to transfer DDS numbers down the chain:**

The obligation to transfer DDS reference numbers and simplified declaration identifiers will apply exclusively to operators introducing relevant products to the market for the first time.

- **One-off simplified declaration:**

Micro and small primary operators will be exempted from submitting DDS for each transaction, and will instead be required to submit a one-off simplified declaration. This declaration will remain valid as long as there are no material changes in the product or producer data. Updates to the declaration will be required only in the event of significant changes. Where the operator makes use of a national database, data may be transferred directly to the EU system – in such cases, obtaining a declaration identifier will be sufficient.

- **New approach to geolocation:**

Micro and small primary operators may indicate only the postal address of all plots or facilities from which the relevant commodities contained in the relevant products or used in their manufacture originate, instead of providing detailed geographical coordinates of plots or plantations as required under the EUDR.

- **Exclusion of books and newspapers from the scope of EUDR:**

Annex I to the EUDR has been amended to remove code ex 49 – books, newspapers, pictures and other printed products of the printing industry, manuscripts, typescripts, and plans, on paper.

© 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.

EUDR: Parlament Europejski przegłosował propozycję uproszczeń [3/4]
EUDR: The European Parliament adopts proposal for simplification measures [3/4]

- **Przegląd wpływu regulacji do 30 kwietnia 2026 r.**

Zgodnie z przyjętymi przez Parlament przepisami, do 30 kwietnia 2026 r. ma zostać również przeprowadzony szczegółowy przegląd (*simplification review*) wpływu nowych regulacji i oceny poziomu obciążeń administracyjnych. To odrębna procedura względem kompleksowego przeglądu funkcjonowania EUDR, którego termin Rada Unii Europejskiej projektowo ustaliła na 30 czerwca 2030 r. Warto podkreślić, że podczas głosowania europosłowie **odrzucili szereg poprawek**, które miały istotnie zmienić zakres obowiązków EUDR – w szczególności propozycję dotyczącą wprowadzenia nowej kategorii krajów o zerowym ryzyku (ang. „*no-risk*"), które miałyby być objęte zwolnieniem z obowiązku zachowania należytej staranności i spełnienia jedynie wymogu dotyczącego dokumentacji czy wyłączenia z zakresu przedmiotowego rozporządzenia EUDR skór (ex 4101, ex 4104, ex 4107).

EUDR – Zakres, cele i obowiązki dla przedsiębiorców

Przypomnijmy, że rozporządzenie EUDR1 weszło w życie 29 czerwca 2023 r. i obejmuje swoim zakresem import do lub eksport z UE odnośnych produktów zawierających lub wytworzonych z odnośnych towarów bydło, kakao, kawę, palmę olejową, soję, kauczuk i drewno, wyprodukowanych po dniu wejścia w życie rozporządzenia. Nakłada ono na przedsiębiorców szereg nowych obowiązków, w szczególności zapewnienia należytej staranności (gromadzenia informacji, oceny ryzyka i zmniejszania ryzyka) oraz zapewnienia pełnej identyfikowalności źródła pochodzenia odnośnych produktów. Celem regulacji jest ograniczenie wylesiania i degradacji lasów ukierunkowane na przeciwdziałaniu zmianom klimatu i utraty bioróżnorodności. Zgodnie z pierwotnymi założeniami, obowiązki wynikające z rozporządzenia miały dotyczyć wszystkich podmiotów z łańcucha dostaw odnośnych produktów, co wiązało się z koniecznością odpowiedniego przygotowania systemów informatycznych, reorganizacji wewnętrznych procesów w przedsiębiorstwach i ich łańcuchach dostaw, na co przedsiębiorcy – zgodnie z deklaracjami – nie są gotowi.

W odpowiedzi na tak pojawiające się postulaty Komisja zaproponowała szereg zmian i uproszczeń, których celem jest zapewnienie płynnego wdrożenia nowych wymogów oraz umożliwienie operatorom i podmiotom handlowym dostosowania się do obowiązków, w tym w szczególności do wdrożenia i wzmocnienia systemów informatycznych służących do składania DDS.

- **Review of the impact of the EUDR regulations by 30 April 2026:.**

Pursuant to the provisions adopted by Parliament, a detailed simplification review of the new regulations and assessment of the administrative burden is to be carried out by 30 April 2026. This is a separate procedure from the comprehensive review of the functioning of the EUDR, which the Council of the European Union has tentatively scheduled for 30 June 2030.
It should be emphasised that, during the vote, Members of the European Parliament rejected a number of amendments that would have significantly altered the scope of EUDR obligations – in particular, the proposal to introduce a new category of "no-risk" countries (which would be exempted from due diligence obligations and required only to meet documentation requirements) and the proposal to exclude leather (ex 4101, ex 4104, ex 4107) from the material scope of the EUDR.

EUDR – scope, objectives and obligations for businesses

As a recall - the EUDR1 entered into force on 29 June 2023 and covers the import into or export from the EU of relevant products containing or manufactured from relevant commodities: cattle, cocoa, coffee, oil palm, soya, rubber and wood, produced after the date of entry into force of the Regulation. The EUDR imposes a number of new obligations on businesses, in particular the requirement to exercise due diligence (including information gathering, risk assessment and risk mitigation) as well as to ensure full traceability of the origin of relevant products. The objective of the Regulation is to reduce deforestation and forest degradation, with a view to combating climate change and biodiversity loss. According to the initial assumptions, the obligations arising from the Regulation were to apply to all entities in the supply chain of relevant products, which would require appropriate preparation of IT systems, as well as internal reorganisation of business processes and supply chains – for which, according to industry statements, businesses were not fully prepared.

In response to these concerns, the Commission proposed a number of amendments and simplifications, aiming to ensure a smooth implementation of the new requirements and to enable operators and traders to adapt to their obligations, in particular by implementing and strengthening IT systems for the submission of DDS.

© 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.

EUDR: Parlament Europejski przegłosował propozycję uproszczeń [4/4]
EUDR: The European Parliament adopts proposal for simplification measures [4/4]

Co dalej?

Przyjęcie pakietu zmian przez Parlament Europejski nie przesądza jeszcze o wejściu nowych przepisów w życie. Teraz tekst trafi do negocjacji trójstronnych (Komisja Europejska – Rada UE – Parlament Europejski), których celem będzie ostateczne uzgodnienie i zatwierdzenie kształtu przepisów przed końcem roku. Niemniej, ze względu na wysoką zbieżność stanowisk instytucji unijnych, istnieje duże prawdopodobieństwo, że zmiany (w szczególności w zakresie kolejnego odroczenia EUDR) zostaną przyjęte jeszcze przed końcem roku w proponowanym brzmieniu.

Zakres wsparcia dla Klienta

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

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

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

1 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1115 z dnia 31 maja 2023 r. w sprawie udostępniania na rynku unijnym i wywozu z Unii niektórych towarów i produktów związanych z wylesianiem i degradacją lasów oraz uchylenia rozporządzenia (UE) nr 995/2010 (Tekst mający znaczenie dla EOG).

Źródło | Source: KPMG w Polsce

What Happens Next?

The adoption of the package of amendments by the European Parliament does not yet mean that the new provisions will enter into force. The text will now be subject to trilogue negotiations (European Commission – Council of the EU – European Parliament), the aim of which is to reach a final agreement on, and formally adopt, the provisions before the end of the year. Nevertheless, due to the high degree of alignment between the positions of the EU institutions, it is highly likely that the changes (in particular the further postponement of EUDR obligations) will be adopted in the proposed wording before year-end.

Scope of Client Support

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

- Review and clarification of the current regulatory requirements in the context of your operations.
- Support in the preparation and updating of procedures related to the submission of DDS.
- Assistance in identifying products and processes covered by the new regulations.

In addition, we continuously monitor legislative developments and the evolving practices of supervisory authorities, enabling us to provide tailored, up-to-date recommendations for optimal solutions suited to your company's profile.

1 Regulation (EU) 2023/1115 of the European Parliament and of the Council of 31 May 2023 on the making available on the Union market and the export from the Union of certain commodities and products associated with deforestation and forest degradation and repealing Regulation (EU) No 995/2010 (Text with EEA relevance).

© 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.

Mechanizm CBAM po nowemu – kluczowe zmiany w Rozporządzeniu UE 2025/2083 [1/6]
CBAM mechanism revised – key changes in EU Regulation 2025/2083 [1/6]

W Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 17 października 2025 r. opublikowano rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2025/2083 z dnia 8 października 2025 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2023/956 w odniesieniu do uproszczenia i wzmocnienia mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO_2 (Dz.U.UE.L.2025.2083) („Rozporządzenie zmieniające"). Celem tej zmiany jest zarówno uproszczenie, jak i wzmocnienie funkcjonowania systemu CBAM przed jego pełnym zastosowaniem od 1 stycznia 2026 r.

On 17 October 2025, the Official Journal of the European Union published Regulation (EU) 2025/2083 of the European Parliament and of the Council of 8 October 2025 amending Regulation (EU) 2023/956 as regards the simplification and strengthening of the Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ("the amending Regulation"). The aim of this amendment is both to simplify and to reinforce the functioning of the CBAM system before its full application from 1 January 2026.

CBAM: Nowe obowiązki importerów i wsparcie dla mniejszych przedsiębiorstw

Mechanizm CBAM uzupełnia unijny system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (EU ETS), a jego celem jest wyrównanie kosztów emisji CO_2 pomiędzy producentami z UE a producentami spoza UE. Stanowi instrument służący przeciwdziałaniu przenoszeniu produkcji dotyczącej określonych towarów zawierających emisje gazów cieplarnianych do państw o łagodniejszych przepisach środowiskowych, co określa się mianem „ucieczki emisji".

W praktyce będzie to wiązało się z nałożeniem na określone towary objęte Rozporządzeniem CBAM opłaty emisyjnej w celu stymulowania podmiotów rynkowych do wdrażania bardziej ambitnych polityk klimatycznych oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej w UE do 2050 r. Na importerach, oprócz raportowania emisji, będzie również spoczywał obowiązek zakupu i umarzania certyfikatów CBAM w liczbie odpowiadającej emisjom związanym z importowanymi towarami.

Rozporządzenie zmieniające zwiększa przejrzystość i efektywność systemu CBAM, poprawiając współpracę między organami celnymi państw członkowskich. Ponadto, zapewnia dodatkowe wsparcie dla mniejszych importerów, ustanawiając dla nich udogodnienia.

CBAM: New Obligations for Importers and Support for Smaller Enterprises

The CBAM mechanism complements the EU Emissions Trading System (EU ETS) and aims to equalize CO_2 emission costs between EU producers and those outside the EU. It serves as an instrument to prevent the relocation of production of certain goods with embedded greenhouse gas emissions to countries with more lenient environmental regulations, a phenomenon known as "carbon leakage".

In practice, this will involve imposing an emission charge on certain goods covered by the CBAM Regulation to stimulate market participants to implement more ambitious climate policies and achieve climate neutrality in the EU by 2050. Importers, in addition to reporting emissions, will also be required to purchase and surrender CBAM certificates in a number corresponding to the emissions associated with the imported goods.

The amending Regulation increases the transparency and efficiency of the CBAM system by improving cooperation between customs authorities of Member States. Additionally, it provides extra support for smaller importers by introducing certain facilitations for them.

Źródło | Source: KPMG w Polsce

KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Mechanizm CBAM po nowemu – kluczowe zmiany w Rozporządzeniu UE 2025/2083 [2/6]
CBAM mechanism revised – key changes in EU Regulation 2025/2083 [2/6]

Zakres wprowadzonych zmian

1. Jednolity próg masy i zwolnienie de minimis

Ważnym novum, jakie wprowadza Rozporządzenie zmieniające jest tzw. zwolnienie de minimis, zgodnie z którym importer, w tym upoważniony zgłaszający CBAM, jest zwolniony z obowiązków wynikających z rozporządzenia, jeśli łączna masa netto importowanych towarów w danym roku nie przekracza **jednolitego progu masy, czyli 50 ton rocznie**. Jednolity próg ma zastosowanie łącznie do wszystkich towarów w sektorach żelaza i stali, aluminium, nawozów i cementu. Co więcej, takie zwolnienie powinno zostać zadeklarowane w odpowiednim zgłoszeniu celnym. Natomiast, w przypadku przekroczenia jednolitego progu masy, na importerze spoczywa obowiązek wypełnienia wszystkich obowiązków dotyczących emisji związanych z importem w danym roku, w szczególności:

- uzyskanie statusu upoważnionego zgłaszającego CBAM przed przekroczeniem jednolitego progu masy;
- złożenie deklaracji CBAM za cały rok w odniesieniu do całości emisji wbudowanych związanych ze wszystkimi towarami przywożonymi w tym danym roku kalendarzowym;
- zakupienie i przekazanie do umorzenia certyfikatów CBAM w odniesieniu do całości tych emisji.

Powyższe zwolnienie nie odnosi się do mikroprzedsiębiorców, bowiem nie wymaga się od nich realizacji obowiązków CBAM.

Co więcej, z uwagi na fakt, że zastosowanie jednolitego progu masy dla importu energii elektrycznej i wodoru wymagałoby skomplikowanych zmian, które nie przyniosłyby istotnych oszczędności administracyjnych dla importerów tych produktów, zwolnieniem de minimis nie został objęty import energii elektrycznej oraz wodoru.

2. Status upoważnionego zgłaszającego CBAM

Kolejna istotna zmiana dotyczy procedury uzyskiwania statusu upoważnionego zgłaszającego CBAM. Rozporządzenie zmieniające stanowi, że każdy importer mający siedzibę w państwie członkowskim, przed przywozem towarów na obszar celny Unii Europejskiej, składa wniosek o przyznanie statusu upoważnionego zgłaszającego CBAM.

Scope of Changes

1. Unified Mass Threshold and de Minimis Exemption

A significant novelty introduced by the amending Regulation is the de minimis exemption, according to which an importer, including an authorized CBAM declarant, is exempt from CBAM obligations if the total net mass of imported goods does not exceed the unified mass threshold, that is, 50 tonnes per year. The unified threshold applies collectively to all goods in the iron and steel, aluminum, fertilizer, and cement sectors. Furthermore, such an exemption should be declared in the relevant customs declaration. However, if the unified mass threshold is exceeded, the importer is obliged to fulfill all obligations relating to emissions associated with imports in that year, in particular:

- obtaining authorized CBAM declarant status before exceeding the unified mass threshold;
- submitting the CBAM declaration for the entire year in relation to all embedded emissions associated with all goods imported in that calendar year;
- purchasing and surrendering CBAM certificates for all such emissions.

The above exemption does not apply to micro-enterprises, as they are not required to fulfill CBAM obligations.

Moreover, due to the fact that applying a unified mass threshold for the import of electricity and hydrogen would require complicated changes that would not bring significant administrative savings for importers of these products, the de minimis exemption does not apply to the import of electricity and hydrogen.

2. Status of Authorized CBAM Declarant

Another significant change concerns the procedure for obtaining the status of authorized CBAM declarant. The amending Regulation provides that any importer established in a Member State, before importing goods into the customs territory of the European Union, must apply for the status of authorized CBAM declarant.

© 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.

Mechanizm CBAM po nowemu – kluczowe zmiany w Rozporządzeniu UE 2025/2083 [3/6]
CBAM mechanism revised – key changes in EU Regulation 2025/2083 [3/6]

Tylko upoważniony podmiot zgłaszający CBAM, czyli importer lub pośredni przedstawiciel celny, który z powodzeniem złożył wniosek do swojego organu krajowego o nadanie tego statusu może importować towary objęte rozporządzeniem w okresie obowiązywania rozporządzenia, począwszy od 2026 r. Rozporządzenie zmieniające przewiduje jednak, że importerzy oraz pośredni przedstawiciele celni będą mogli kontynuować przywóz towarów CBAM nawet bez uzyskanego jeszcze statusu, jednak pod warunkiem, że złożą wniosek o jego nadanie **do 31 marca 2026 r.** Możliwość ta obowiązuje do czasu rozpatrzenia wniosku, co pozwala na płynniejsze przejście do nowych wymogów.

3. Przedstawiciel CBAM do składania sprawozdań w imieniu importera

Zgodnie ze zmienionym art. 5, do którego dodano ust. 7a, upoważniony zgłaszający CBAM będzie również miał możliwość zlecenia składania deklaracji CBAM osobie działającej w jego imieniu i na jego rzecz. Niemniej jednak, upoważniony zgłaszający CBAM pozostanie odpowiedzialny za realizację wszystkich obowiązków wynikających z rozporządzenia CBAM.
Celem powyższego rozwiązania jest ułatwienie procedury raportowania i odciążenie importerów, którzy nie dysponują odpowiednim doświadczeniem ani zasobami, które pozwalałyby im na skuteczną realizację obowiązków sprawozdawczych wynikających z rozporządzenia CBAM. Wprowadzenie powyższej zmiany oznacza wyjście naprzeciw potrzebom przedsiębiorców w zakresie większej elastyczności i usprawnienia mechanizmu.

4. Zmiana terminów

W odniesieniu do terminów, zmianie uległ przede wszystkim termin realizacji istotnych obowiązków sprawozdawczych, tj. składanie deklaracji CBAM i przekazywanie certyfikatów CBAM do umorzenia. Powyższe czynności będą musiały być dokonywane do dnia 30 września każdego roku. Ponadto, po raz pierwszy obowiązek ten dotyczyć będzie upoważnionych zgłaszających CBAM w 2027 r. za rok 2026. Niewątpliwie, zmiana ta zapewni importerom dodatkowy czas na skompletowanie wymaganej dokumentacji.
Rozporządzenie zmieniające przewiduje także przesunięcie daty, od której państwa członkowskie będą mogły rozpocząć sprzedaż certyfikatów CBAM, ustanawiając, że nowy termin to 1 lutego 2027 r. Powyższe pozwoli odpowiednio przygotować krajowe systemy i zapewnić sprawną obsługę oraz realizację całego procesu sprzedaży certyfikatów.

Only an authorized CBAM declarant, i.e., an importer or indirect customs representative who has successfully applied to their national authority for this status, may import goods covered by the regulation during its period of application, starting from 2026.

However, the amending Regulation provides that importers and indirect customs representatives may continue to import CBAM goods even without having obtained this status, provided that they submit an application for its granting **by 31 March 2026**. This possibility applies until the application is processed, allowing for a smoother transition to the new requirements.

3. CBAM Representative for Submitting Reports on Behalf of the Importer

According to the amended Article 5, to which paragraph 7a has been added, the authorized CBAM declarant will also have the possibility to delegate the submission of the CBAM declaration to a person acting on their behalf and for their benefit. Nevertheless, the authorized CBAM declarant remains responsible for fulfilling all obligations arising from the CBAM regulation.
The purpose of this solution is to facilitate the reporting procedure and relieve importers who do not have the appropriate experience or resources to effectively fulfill the reporting obligations under the CBAM regulation. The introduction of this change addresses the needs of entrepreneurs for greater flexibility and streamlining of the mechanism.

4. Change of Deadlines

With regard to deadlines, the main change concerns the deadline for fulfilling key reporting obligations, i.e., submitting the CBAM declaration and surrendering CBAM certificates. These actions must be performed by 30 September each year. Moreover, for the first time, this obligation will apply to authorized CBAM declarants in 2027 for the year 2026. Undoubtedly, this change will provide importers with additional time to complete the required documentation.
The amending Regulation also provides for postponing the date from which Member States may begin selling CBAM certificates, establishing the new date as 1 February 2027. This will allow national systems to be properly prepared and ensure efficient handling and implementation of the entire certificate sales process.

© 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.

Mechanizm CBAM po nowemu – kluczowe zmiany w Rozporządzeniu UE 2025/2083 [4/6]
CBAM mechanism revised – key changes in EU Regulation 2025/2083 [4/6]

Ponadto, zmianie został również poddany termin odkupu certyfikatów CBAM. Po zmianie, Komisja będzie uprawniona do odkupu nadwyżkowych certyfikatów CBAM za pośrednictwem wspólnej centralnej platformy, działając w imieniu państwa członkowskiego, w którym zarejestrowany jest upoważniony zgłaszający CBAM, w oparciu o wnioski złożone przez upoważnionych zgłaszających CBAM do dnia 31 października każdego roku, w którym certyfikaty CBAM zostały przekazane do umorzenia.

5. Opłata emisyjna uiszczana w państwie trzecim

Na mocy przepisów zmieniających, przy ustalaniu emisji wbudowanych na podstawie emisji rzeczywistych importerzy będą mieli możliwość odliczenia kosztów emisji CO_2, w przypadku gdy koszty te zostały poniesione w dowolnym państwie trzecim, co chroni przed podwójnym naliczaniem opłat za emisję. W takim przypadku, upoważniony zgłaszający CBAM może zgłosić w deklaracji CBAM zmniejszenie liczby certyfikatów CBAM, które mają zostać przekazane do umorzenia. Należy wówczas brać pod uwagę wszystkie rabaty oraz inne formy rekompensaty, które występują w danym kraju, a które mogłyby obniżyć wysokość opłaty emisyjnej.
Wprowadzenie powyższej możliwości ma na celu zapewnienie równych warunków konkurencji oraz sprawiedliwego traktowania produktów zarówno pochodzących z Unii Europejskiej, jak i spoza jej granic. Dodatkowo, stanowi motywację dla państw trzecich do wdrażania własnych mechanizmów opłat za emisję CO_2, co może wspierać międzynarodowe działania na rzecz ochrony klimatu.

6. Obowiązkowa akredytacja i rejestr

Rozporządzenie zmieniające dodaje również nowy przepis, którego celem jest ściślejsza kontrola nad prawidłowością przekazywanych danych. Stosownie do dodanego art. 10a, w przypadku udzielenia akredytacji, weryfikator składa wniosek o rejestrację w rejestrze CBAM do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę krajowa jednostka akredytująca. Wniosek należy złożyć w ciągu dwóch miesięcy od dnia udzielenia akredytacji, jednak nie wcześniej niż w dniu 1 września 2026 r.
Powyższe, oznacza, że importerzy lub ich przedstawiciele powinni posiadać stosowną akredytację, ponadto być oficjalnie zarejestrowani w rejestrze CBAM, co pozwala na monitorowanie zgodności z przepisami.

Furthermore, the deadline for the repurchase of CBAM certificates has also been changed. After the amendment, the Commission will be authorized to repurchase surplus CBAM certificates via a common central platform, acting on behalf of the Member State in which the authorized CBAM declarant is registered, based on applications submitted by authorized CBAM declarants by 31 October each year in which the CBAM certificates were surrendered.

5. Emission Charge Paid in a Third Country

Under the amending provisions, when determining embedded emissions based on actual emissions, importers will be able to deduct CO_2 emission costs if these costs were incurred in any third country, thus protecting against double charging for emissions. In such a case, the authorized CBAM declarant may indicate in the CBAM declaration a reduction in the number of CBAM certificates to be surrendered. All rebates and other forms of compensation available in the given country, which could reduce the amount of the emission charge, should be taken into account.
The introduction of this possibility aims to ensure a level playing field and fair treatment of products originating both from the European Union and from outside its borders. Additionally, it serves as an incentive for third countries to implement their own CO_2 emission charge mechanisms, which may support international climate protection efforts.

6. Mandatory Accreditation and Register

The amending Regulation also introduces a new provision aimed at stricter control over the accuracy of the data provided. According to the added Article 10a, in the event of accreditation being granted, the verifier submits an application for registration in the CBAM register to the competent authority of the Member State in which the national accreditation body is established. The application must be submitted within two months from the date of accreditation, but not before 1 September 2026.
This means that importers or their representatives should have the appropriate accreditation and also be officially registered in the CBAM register, which allows for monitoring compliance with the regulations.

© 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.

Mechanizm CBAM po nowemu – kluczowe zmiany w Rozporządzeniu UE 2025/2083 [5/6]
CBAM mechanism revised – key changes in EU Regulation 2025/2083 [5/6]

7. Zmniejszenie wskaźnika certyfikatów

Na mocy Rozporządzenia zmieniającego ulega zmianie także przepis art. 22 ust. 2 Rozporządzenia CBAM, zgodnie z brzmieniem którego liczba certyfikatów CBAM na rachunku upoważnionego zgłaszającego CBAM na koniec każdego kwartału ma odpowiadać już nie 80%, ale 50% emisji wbudowanych, których poziom określa się na podstawie wartości domyślnych z zastosowaniem metod określonych w załączniku IV, z uwzględnieniem wszystkich towarów przywiezionych przez niego od początku roku kalendarzowego.

8. Egzekwowanie przepisów

W celu poprawy skuteczności mechanizmu CBAM, nowelizacja przewidziała również wyższe kary. Jeśli upoważniony zgłaszający CBAM nie umorzy do 30 września wymaganej liczby certyfikatów CBAM za emisje związane z importem z poprzedniego roku, podlegać będzie karze pieniężnej, której wysokość ustalana będzie na podstawie przepisów dyrektywy 2003/87/WE i dotyczy każdego brakującego certyfikatu.
Nowa kara została przewidziana także za przekroczenie jednolitego progu masy bez stosownego upoważnienia. W takim przypadku, kara obliczana będzie od całości emisji związanych z towarami przywiezionymi przez importera w danym roku kalendarzowym, jednakże, gdy przekroczenie będzie mniejsze niż 10%, bądź importer będzie oczekiwać na decyzję o przyznaniu statusu upoważniającego zgłaszającego CBAM, właściwy organ może zmniejszyć wysokość kary.

Wejście w życie

Rozporządzenie zmieniające weszło w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu
w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, tj. 20 października 2025 r. Wynikające z niego obowiązki, dotyczące m.in. zwolnienia de minimis, opłaty emisyjnej uiszczanej w państwie trzecim czy rejestracji akredytowanych weryfikatorów należy stosować od 1 stycznia 2026 r., z kolei przepisy związane ze sprzedażą certyfikatów od 2027 r.

7. Reduction of the Certificate Ratio

Under the amending Regulation, Article 22(2) of the CBAM Regulation is also amended, according to which the number of CBAM certificates in the account of the authorized CBAM declarant at the end of each quarter should now correspond not to 80%, but to 50% of the embedded emissions, the level of which is determined based on default values using the methods specified in Annex IV, taking into account all goods imported by them since the beginning of the calendar year.

8. Enforcement of Regulations

To improve the effectiveness of the CBAM mechanism, the amendment also provides for higher penalties. If the authorized CBAM declarant does not surrender the required number of CBAM certificates for emissions related to imports from the previous year by 30 September, they will be subject to a financial penalty, the amount of which will be determined based on the provisions of Directive 2003/87/EC and applies to each missing certificate.
A new penalty has also been introduced for exceeding the unified mass threshold without the appropriate authorization. In such a case, the penalty will be calculated on the total emissions associated with the goods imported by the importer in the given calendar year; however, if the excess is less than 10%, or the importer is awaiting a decision on granting the status of authorized CBAM declarant, the competent authority may reduce the amount of the penalty.

Entry into Force

The amending Regulation entered into force on the third day after its publication in the Official Journal of the European Union, i.e., on 20 October 2025. The resulting obligations, including the de minimis exemption, emission charge paid in a third country, and registration of accredited verifiers, are to be applied from 1 January 2026, while the provisions related to the sale of certificates apply from 2027.

© 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.

Mechanizm CBAM po nowemu – kluczowe zmiany w Rozporządzeniu UE 2025/2083 [6/6]
CBAM mechanism revised – key changes in EU Regulation 2025/2083 [6/6]

Zakres wsparcia dla Klienta

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

- Analizę wpływu nowych przepisów CBAM na działalność firmy, w tym ocenę, czy i w jakim zakresie firma podlega nowym obowiązkom wynikającym z rozporządzenia, identyfikację towarów objętych CBAM oraz analizę łańcucha dostaw pod kątem nowych wymogów.
- Opracowanie procedur gromadzenia i raportowania danych dotyczących emisji CO_2 dla importowanych towarów.
- Doradztwo w zakresie certyfikatów CBAM.
- Pomoc w komunikacji z organami celnymi i środowiskowymi w zakresie interpretacji i stosowania nowych przepisów.
- Wsparcie w przygotowaniu i składaniu wymaganych dokumentów oraz deklaracji.
- Przegląd i optymalizację procesów wewnętrznych firmy pod kątem zgodności z CBAM.
- Identyfikację ryzyk oraz rekomendację działań minimalizujących potencjalne koszty i sankcje.

Scope of Client Support

KPMG Law offers comprehensive support in adapting to the new legal reality. Our services include:

- Analysis of the impact of the new CBAM provisions on the company's operations, including assessment of whether and to what extent the company is subject to the new obligations, identification of goods covered by CBAM, and analysis of the supply chain in light of the new requirements.
- Development of procedures for collecting and reporting CO_2 emissions data for imported goods.
- Advice on CBAM certificates.
- Assistance in communication with customs and environmental authorities regarding the interpretation and application of the new regulations.
- Support in preparing and submitting required documents and declarations.
- Review and optimization of the company's internal processes for CBAM compliance.
- Identification of risks and recommendations for actions to minimize potential costs and sanctions.

Źródło | Source: 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.

Nowy nabór wniosków na dofinansowanie efektywności energetycznej dla dużych i średnich przedsiębiorstw uruchomiony! [1/4]

A new call for applications for energy efficiency funding for large and medium-sized enterprises has been launched! [1/4]

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił nabór wniosków na wsparcie inwestycji poprawiających efektywność energetyczną w dużych i średnich firmach. Budżet programu to 184 mln zł, a dofinansowanie obejmuje m.in. modernizację energetyczną budynków zakładowych, podniesienie efektywności energetycznej procesów wytwórczych, zwiększenie efektywności energetycznej systemów obiegu mediów w zakładach, ciągów transportowych oraz systemów pomocniczych, układów odzysku ciepła z procesów przemysłowych, oświetlenia, instalację urządzeń OZE z magazynami energii, instalację urządzeń do produkcji, magazynowania, transportu wodoru odnawialnego. Wnioski można składać do 27 lutego 2026 r.

Jeśli planują Państwo inwestycje w tym obszarze, zapraszamy do kontaktu – doradcy KPMG z zespołu Innowacji, UIg i Dotacji kompleksowo wesprą Państwa na każdym etapie procesu pozyskania dofinansowania.

The National Fund for Environmental Protection and Water Management has announced a call for applications to support investments improving energy efficiency in large and medium-sized companies. The budget of the programme is PLN 184 million, and the co-financing includes, m.in, energy modernisation of company buildings, increasing the energy efficiency of production processes, increasing the energy efficiency of utility circulation systems in plants, transport routes and auxiliary systems, heat recovery systems from industrial processes, lighting, installation of RES equipment with energy storage, installation of equipment for the production, storage and transport of renewable hydrogen. Applications can be submitted until February 27, 2026.

If you are planning investments in this area, please contact us – KPMG advisors from the Innovation, Grants & Incentives team will support you at every stage of the process of obtaining funding.

Informacje o programie

W dniu 28 listopada 2025 r. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej otworzył nabór wniosków na dofinansowanie inwestycji, które przyczynią się do poprawy efektywności energetycznej dużych i średnich przedsiębiorstw.

Dla kogo:

- Duże przedsiębiorstwa (inne niż podmioty będące dostawcami usług energetycznych działające na rzecz przedsiębiorstw),
- Średnie przedsiębiorstwa.

Na co:

- Modernizację energetyczną budynków zakładowych,
- Podniesienie efektywności energetycznej procesów wytwórczych,
- Zwiększenie efektywności energetycznej systemów obiegu mediów w zakładach (np. systemu zimnej lub gorącej wody, systemu sprężonego powietrza lub systemu wentylacji), ciągów transportowych,

Program Information

On November 28, 2025 the National Fund for Environmental Protection and Water Management opened a call for applications for co-financing investments that will contribute to improving the energy efficiency of large and medium-sized enterprises.

For whom:

- Large enterprises (other than energy service providers acting on behalf of enterprises),
- Medium-sized enterprises.

For what:

- Energy modernization of company buildings,
- Increasing the energy efficiency of production processes,
- Increasing the energy efficiency of utility circulation systems in plants (e.g. cold or hot water system, compressed air system or ventilation system), transport routes,

KPMG

PZPM Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Nowy nabór wniosków na dofinansowanie efektywności energetycznej dla dużych i średnich przedsiębiorstw uruchomiony! [2/4]
A new call for applications for energy efficiency funding for large and medium-sized enterprises has been launched! [2/4]

- Zwiększenie efektywności energetycznej systemów pomocniczych procesów wytwórczych, w tym np. kotłowni (przy czym na paliwo inne niż OZE nie mogą być objęte wsparciem), układów odzysku ciepła z procesów przemysłowych lub oświetlenia,
- Instalację urządzeń OZE z magazynami energii (element dodatkowy),
- Instalację urządzeń do produkcji, magazynowania, transportu wodoru odnawialnego (element dodatkowy).

Alokacja naboru

- Budżet naboru wynosi ponad 184 mln zł.

Rodzaje wsparcia

Obligatoryjne jest finansowanie przedsięwzięcia łącznie z dwóch poniższych źródeł:

- **Pożyczka preferencyjna z premią inwestycyjną (umorzenie)**
    - Intensywność dofinansowanie: do 85% kosztów kwalifikowanych; w przypadku przedsięwzięć realizowanych w formule „project finance" do 72,25% kosztów kwalifikowanych,
    - Umorzenie: do 30% pożyczki dla dużych przedsiębiorstw oraz do 49% pożyczki dla średnich przedsiębiorstw;
    - Maksymalna intensywność umorzenia jest uzależniona od: a) uzyskanej oszczędności energii końcowej – poprawa efektywności energetycznej, b) produktywności wspieranej instalacji – instalacji OZE. W przypadku przedsięwzięć obejmujących zadania w obszarze poprawy efektywności energetycznej i OZE, wysokość premii liczona będzie oddzielnie dla każdego rodzaju zadania.
- **Okres finansowania:** nie dłużej niż 15 lat liczone od daty planowanej wypłaty pierwszej transzy pożyczki,
- **Karencja w spłacie rat kapitałowych:** do 12 miesięcy liczone od daty zakończenia realizacji przedsięwzięcia.

- Increasing the energy efficiency of auxiliary systems for production processes, including, for example, boiler rooms (with fuel other than RES not being supported), heat recovery systems from industrial processes or lighting,
- Installation of RES devices with energy storage facilities (additional element),
- Installation of equipment for the production, storage, transport of renewable hydrogen (additional element).

Call Allocation

- The budget of the call is over PLN 184 million.

Types of Support

It is obligatory to finance the project from the following two sources:

- **Preferential loan with investment bonus**
    - Co-financing intensity: up to 85% of eligible costs; in the case of projects implemented in the "project finance" formula, up to 72.25% of eligible costs,
    - Redemption: up to 30% of the loan for large enterprises and up to 49% of the loan for medium-sized enterprises;
    - The maximum intensity of the redemption depends on: a) the final energy savings achieved – improvement of energy efficiency, b) productivity of the supported installation – RES installation, In the case of projects involving tasks in the area of improving energy efficiency and RES, the amount of the bonus will be calculated separately for each type of task
- **Financing period**: no longer than 15 years counted from the date of planned disbursement of the first tranche of the loan.
- **Period of capital repayment:** up to 12 months counted from the date of completion of the project.

© 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.

Nowy nabór wniosków na dofinansowanie efektywności energetycznej dla dużych i średnich przedsiębiorstw uruchomiony! [3/4]
A new call for applications for energy efficiency funding for large and medium-sized enterprises has been launched! [3/4]

- **Pożyczka na warunkach rynkowych (nie stanowiąca pomocy publicznej)**
    - Intensywność dofinansowania: co najmniej 15% kosztów kwalifikowanych; w przypadku przedsięwzięć realizowanych w formule „project finance” do 12,75% kosztów kwalifikowanych,
    - Umorzenie: brak,
    - Oprocentowanie pożyczki: Oprocentowanie na poziomie stopy referencyjnej ustalanej zgodnie z komunikatem Komisji Europejskiej w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych; odsetki z tytułu oprocentowania spłacane na bieżąco w okresach kwartalnych, pierwsza spłata na koniec kwartału; kalendarzowego, następującego po kwartale, w którym wypłacono pierwszą transzę środków,
    - Okres finansowania: nie dłużej niż 15 lat liczone od daty planowanej wypłaty pierwszej transzy pożyczki,
    - Karencja w spłacie rat kapitałowych: do 12 miesięcy liczone od daty zakończenia realizacji przedsięwzięcia.

Warunki dodatkowe

- Zakres działań w odniesieniu do budynków, urządzeń technicznych lub instalacji i procesów technologicznych musi wynikać z audytów energetycznych.
- W zakresie poprawy efektywności energetycznej budynków minimalny próg wymaganych oszczędności energii pierwotnej wynosi 30% (z wyjątkiem zabytków), natomiast dla linii/procesów technologicznych – 10%.
- Wnioski należy składać od 28 listopada 2025 r. do 27 lutego 2026 r.

- **Loan on market terms (not constituting state aid)**
    - Co-financing intensity: at least 15% of eligible costs; in the case of projects implemented in the "project finance" formula, up to 12.75% of eligible costs,
    - Redemption: none,
    - Interest rate on the loan: interest rate at the level of the reference rate set in accordance with the European Commission's communication on the revision of the method for setting reference and discount rates; interest on interest paid on an ongoing basis in quarterly periods, the first repayment at the end of the quarter; calendar interest following the quarter in which the first tranche of funds was paid,
    - Financing period: no longer than 15 years counted from the date of planned disbursement of the first tranche of the loan.
    - Period of capital repayment: up to 12 months counted from the date of completion of the project.

Additional conditions

- The scope of activities in relation to buildings, technical equipment or technological installations and processes must result from energy audits.
- In terms of improving the energy efficiency of buildings, the minimum threshold of required primary energy savings is 30% (except for monuments), while for technological lines/processes – 10%.

Applications must be submitted from November 28, 2025 to February 27, 2026.

KPMG

PZPM Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Nowy nabór wniosków na dofinansowanie efektywności energetycznej dla dużych i średnich przedsiębiorstw uruchomiony! [4/4]
A new call for applications for energy efficiency funding for large and medium-sized enterprises has been launched! [4/4]

Jak możemy pomóc?

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

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

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

How can we assist you?

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

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

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

Źródło | Source: 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.

Innovation Fund – IF25 Heat Auction [1/4]

Innovation Fund – IF25 Heat Auction [1/4]

Komisja Europejska przygotowuje uruchomienie pierwszej ogólnoeuropejskiej aukcji dekarbonizacji ciepła procesowego w ramach Innovation Fund – IF25 Heat Auction. Nabór został otwarty 4 grudnia 2025 r., a budżet wyniesie do 1 mld EUR. Celem inicjatywy jest przyspieszenie wdrażania elektryfikacji i bezpośrednich technologii OZE w ogrzewaniu procesów przemysłowych, domykanie luki kosztowej wobec paliw kopalnych oraz redukcja emisji w sektorach energochłonnych. Aukcja jest pilotażem dla Industrial Decarbonization Bank i skupia się na mierzalnym uniknięciu emisji CO_2 jako podstawie wyceny i wypłat.

Zapraszamy do udziału w naborze. Zachęcamy do współpracy z KPMG w zakresie zapoznania się z pełnymi warunkami zaproszenia oraz przygotowania wniosków.

The European Commission is preparing to launch the first pan-European auction for the decarbonisation of industrial process heat under the Innovation Fund – the IF25 Heat Auction. The call opened on 4 December 2025, with a total budget of up to EUR 1 billion. The objective of the initiative is to accelerate the deployment of electrification and direct renewable energy technologies in industrial process heating, to close the cost gap compared to fossil fuels, and to reduce emissions in energy-intensive sectors. The auction serves as a pilot for the Industrial Decarbonisation Bank and focuses on the measurable avoidance of CO_2 emissions as the basis for pricing and disbursement of support.

We invite you to participate in the call and encourage you to cooperate with KPMG in order to become familiar with the full terms and conditions of the call and to support the preparation of applications.

W kontekście przyspieszającej transformacji przemysłowej w Europie, Unia Europejska uruchamia nową aukcję ukierunkowaną na dekarbonizację ciepła procesowego w sektorach energochłonnych i wzmocnienie konkurencyjności przemysłu.

Innovation Fund 25 Heat Auction

Komisja Europejska przygotowuje pierwszą ogólnoeuropejską aukcję ciepła procesowego – IF25 Heat Auction. Nabór został otwarty 4 grudnia 2025 r., a budżet wyniesie do 1 mld EUR.

Zakres i cel

Aukcja wspiera projekty elektryfikujące ciepło procesowe (np. pompy ciepła/MVR, kotły elektryczne, grzanie oporowe, indukcyjne, plazmowe, shockwave) oraz wykorzystujące bezpośrednie ciepło odnawialne (solar thermal, geotermia) w procesach przemysłowych. Celem jest kosztowo efektywne ograniczanie emisji GHG oraz rynkowe „rozpędzenie" technologii dekarbonizacji ciepła procesowego.

Aukcja obejmuje dwa obszary tematyczne (koszyki temperatur):

- Koszyk niskotemperaturowy: 100–400°C, sugerowany budżet 500 mln EUR.
- Koszyk wysokotemperaturowy: >400°C, sugerowany budżet 500 mln EUR.

In the context of the accelerating industrial transformation in Europe, the European Union is launching a new auction aimed at decarbonising industrial process heat in energy-intensive sectors and strengthening industrial competitiveness.

Innovation Fund 25 Heat Auction

The European Commission is preparing the first pan-European industrial process heat auction – the IF25 Heat Auction. The call opened on 4 December 2025, with a total budget of EUR 1 billion.

Scope and Objective

The auction supports projects that electrify industrial process heat (e.g. heat pumps/MVR, electric boilers, resistive heating, induction, plasma and shockwave heating) as well as projects using direct renewable heat (solar thermal and geothermal) in industrial processes. The objective is to achieve cost-effective reductions in greenhouse gas emissions and to accelerate the market uptake of industrial process heat decarbonisation technologies.

The auction covers two thematic areas (temperature baskets):

- Low-temperature basket: 100–400°C, indicative budget of EUR 500 million.
- High-temperature basket: >400°C, indicative budget of EUR 500 million.

KPMG

PZPM Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Innovation Fund – IF25 Heat Auction [2/4]
Innovation Fund – IF25 Heat Auction [2/4]

Niewykorzystane środki mogą być realokowane między koszykami.

MRV musi być prowadzone w ramach systemu zarządzania energią zgodnego z ISO 50001 lub EMAS, z uwzględnieniem pomiaru temperatury i strumienia ciepła.

Konstrukcja wsparcia

Wsparcie będzie przyznawane w formie stałej premii za każdą tonę CO_2 unikniętą dzięki wytworzeniu kwalifikowanego ciepła procesowego (EUR/tCO_2). Premia będzie wypłacana co pół roku przez maksymalnie pięć lat od momentu wejścia instalacji w fazę Entry into Operation proporcjonalnie do zweryfikowanej produkcji.

Projekty, które spełnią wymogi kwalifikacyjne, zostaną uszeregowane wyłącznie według zaoferowanej ceny za unikniętą tonę CO_2.

We wniosku należy zadeklarować moc cieplną oraz roczny wolumen uniknietych emisji CO_2, sumowany dla całego pięcioletniego okresu wsparcia.

Maksymalna wartość grantu wynosi do 100 mln EUR dla projektów w koszyku 100–400°C oraz do 250 mln EUR dla projektów wysokotemperaturowych (>400°C).

Kluczowe wymagania dla projektów:

- Lokalizacja projektu: Instalacja musi znajdować się na obszarze EOG i być zrealizowana w jednej, fizycznej lokalizacji (bez „wirtualnego” łączenia mocy z różnych miejsc).
- Skala i parametry procesowe: Projekt powinien osiągać co najmniej 3 MWth mocy kwalifikowanego ciepła oraz pracować w temperaturze ≥ 100°C (zgodnie z odpowiednim koszykiem temperaturowym).
- Zakres kwalifikowany: Wsparcie dotyczy wyłącznie ciepła procesowego. Poza zakresem pozostają ogrzewanie pomieszczeń, sprzedaż ciepła do sieci ciepłowniczej oraz piece łukowe. Z kwalifikacji mogą być wyłączone także procesy już w dużym stopniu zelektryfikowane.

Unused funds may be reallocated between the baskets.

Monitoring, reporting and verification (MRV) must be carried out within an energy management system compliant with ISO 50001 or EMAS, including the measurement of temperature and heat flow.

Support Structure

Support will be granted in the form of a fixed premium per tonne of CO_2 avoided through the production of eligible industrial process heat (EUR/tCO_2). The premium will be paid on a semi-annual basis for a maximum period of five years from the date the installation enters the Entry into Operation phase, in proportion to the verified output.

Projects meeting the eligibility requirements will be ranked solely on the basis of the bid price per tonne of CO_2 avoided.

The application must declare the thermal capacity and the annual volume of avoided CO_2 emissions, aggregated over the entire five-year support period.

The maximum grant amount is up to EUR 100 million for projects in the 100–400°C basket and up to EUR 250 million for high-temperature projects (>400°C).

Key Project Requirements:

- Project location: The installation must be located within the EEA and implemented at a single physical site (no “virtual” aggregation of capacity from different locations).
- Scale and process parameters: The project must achieve at least 3 MWth of eligible process heat capacity and operate at a temperature of ≥100°C, in line with the relevant temperature basket.
- Eligible scope: Support is limited strictly to industrial process heat. Space heating, heat sales to district heating networks, and electric arc furnaces are excluded. Processes that are already largely electrified may also be excluded from eligibility..

Źródło | Source: 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.

Innovation Fund – IF25 Heat Auction [3/4]
Innovation Fund – IF25 Heat Auction [3/4]

- Nowa zdolność wytwórcza: Wspierane są nowe moce ciepła niskoemisyjnego. Projekty obejmujące budowę nowych mocy opartych na paliwach kopalnych co do zasady nie są kwalifikowane, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w dokumentacji konkursowej. Dopuszczalne jest m.in. zastosowanie pompy ciepła wykorzystującej odpadowe ciepło z istniejących instalacji opartych na paliwach kopalnych.

Strategiczne znaczenie programu

Aukcja IF25 Heat Auction wspiera cele Clean Industrial Deal i stanowi pilotaż dla Industrial Decarbonization Bank, zwiększając przejrzystość kosztów i kierując środki na zweryfikowane, mierzalne efekty klimatyczne.

Dzięki modelowi Auctions-as-a-Service (AaaS) państwa EOG mogą współfinansować projekty środkami krajowymi w oparciu o wspólną procedurę; dane o zwycięskich ofertach będą publikowane.

Planowane terminy:

- Otwarcie naboru: 4 grudnia 2025 r.
- Zamknięcie naboru: 19 lutego 2026 r.
- Ogłoszenie wyników: maj – czerwiec 2026 r.
- Podpisanie umów grantowych: do listopada 2026 r.

- New production capacity: Only new low-emission heat capacity is eligible for support. Projects involving the construction of new fossil-fuel-based capacity are, as a rule, not eligible, except in cases explicitly permitted under the call documentation. The use of heat pumps recovering waste heat from existing fossil-fuel-based installations may be allowed.

Strategic Importance of the Programme

The IF25 Heat Auction supports the objectives of the Clean Industrial Deal and serves as a pilot for the Industrial Decarbonisation Bank, enhancing cost transparency and directing funding towards verified and measurable climate outcomes.

Through the Auctions-as-a-Service (AaaS) model, EEA countries may co-finance projects using national funds based on a common procedure; data on winning bids will be made public.

Indicative Timeline:

- Call opening: 4 December 2025
- Call closure: 19 February 2026.
- Announcement of results (projects invited to sign grant agreements): May–June 2026
- Signature of grant agreements: by November 2026

Źródło | Source: 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.

Innovation Fund – IF25 Heat Auction [4/4]
Innovation Fund – IF25 Heat Auction [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 do 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.

How can we help?

KPMG advisors from the Innovation, Incentives and Grants team have extensive experience in supporting clients in the successful acquisition of financial support for projects, including grants, incentives and public subsidies. We would be pleased to provide you with further information on the conditions for obtaining funding, as well as to:

- assess your activities, in particular with regard to opportunities to obtain public funding, including the identification of appropriate funding sources;
- advise on how to structure your activities from an organisational and legal perspective in order to optimise access to grants;
- prepare the application for project funding;
- monitor the application throughout the evaluation procedure;
- provide support with the proper settlement and documentation of incurred costs in order to obtain their reimbursement, as well as with the implementation of appropriate accounting and tax recording principles.

Źródło | Source: 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.

Innovation, Grants & Incentives Alert Innovation Fund – IF25 Hydrogen Auction [1/3]

Innovation, Grants & Incentives Alert Innovation Fund – IF25 Hydrogen Auction [1/3]

Komisja Europejska przygotowuje uruchomienie trzeciej aukcji wodorowej w ramach Innovation Fund – IF25 Hydrogen Auction. Nabór został otwarty 4 grudnia 2025 r., a budżet wyniesie do 1,3 mld EUR.

Celem inicjatywy jest przyspieszenie rozwoju europejskiego rynku europejskiego rynku odnawialnych paliw (RFNBO) i elektrolitycznego wodoru niskoemisyjnego, a także zmniejszenie różnicy kosztowej względem paliw kopalnych.

Zapraszamy do udziału w naborze. Zachęcamy do współpracy z KPMG w zakresie zapoznania się z pełnymi warunkami zaproszenia oraz składania wniosków.

The European Commission is preparing to launch the third hydrogen auction under the Innovation Fund – the IF25 Hydrogen Auction. The call opened on 4 December 2025, with a total budget of up to EUR 1.3 billion.

The objective of the initiative is to accelerate the development of the European market for renewable fuels of non-biological origin (RFNBOs) and low-emission electrolytic hydrogen, as well as to reduce the cost gap compared to fossil fuels.

We invite you to participate in the call and encourage you to cooperate with KPMG in order to become familiar with the full terms and conditions of the call and to support the application submission process.

W kontekście przyspieszającej transformacji przemysłowej w Europie, Unia Europejska uruchamia kolejną aukcję wodorową, mającą wspierać dekarbonizację sektorów energochłonnych i rozwój gospodarki niskoemisyjnej.

Innovation Fund- IF25 Hydrogen Auction

Komisja Europejska przygotowuje trzecią ogólnoeuropejską aukcję wodorową – IF25 Hydrogen Auction. Nabór został ogłoszony 4 grudnia 2025 r., a jego budżet wynosi do 1,3 mld euro.

Zakres i cel

Celem programu jest rozwój produkcji wodoru odnawialnego (RFNBO) oraz niskoemisyjnego wodoru wytwarzanego elektrolitycznie, wspierając proces odchodzenia od paliw kopalnych w sektorach przemysłowych i transportowych.

Aukcja obejmuje trzy obszary tematyczne:

- Temat 1 – Produkcja wodoru RFNBO (600 mln euro)
- Temat 2 – Produkcja wodoru RFNBO oraz elektrolitycznego wodoru niskoemisyjnego (400 mln euro)
- Temat 3 – Produkcja wodoru RFNBO oraz elektrolitycznego wodoru niskoemisyjnego na potrzeby sektora morskiego i lotniczego (300 mln euro)

In the context of accelerating industrial transformation in Europe, the European Union is launching another hydrogen auction aimed at supporting the decarbonisation of energy-intensive sectors and the development of a low-carbon economy.

Innovation Fund- IF25 Hydrogen Auction

The European Commission is preparing the third pan-European hydrogen auction – the IF25 Hydrogen Auction. The call was launched on 4 December 2025, with a total budget of up to EUR 1.3 billion.

Scope and objective

The objective of the programme is to support the development of renewable hydrogen production (RFNBOs) and low-emission electrolytic hydrogen, thereby facilitating the phase-out of fossil fuels in industrial and transport sectors.

The auction covers three thematic areas:

- Topic 1 – RFNBO hydrogen production (EUR 600 million)
- Topic 2 – RFNBO hydrogen production and low-emission electrolytic hydrogen production (EUR 400 million)
- Topic 3 – RFNBO hydrogen production and low-emission electrolytic hydrogen production for the maritime and aviation sectors (EUR 300 million)

KPMG

PZPM Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Innovation, Grants & Incentives Alert Innovation Fund – IF25 Hydrogen Auction [2/3]
Innovation, Grants & Incentives Alert Innovation Fund – IF25 Hydrogen Auction [2/3]

Konstrukcja wsparcia

Wsparcie będzie udzielane w formie stałej premii za każdy kilogram wyprodukowanego wodoru, wypłacanej przez okres do 10 lat po potwierdzeniu i certyfikacji produkcji. Projekty zostaną uszeregowane na podstawie zaoferowanej ceny, a maksymalna stawka wsparcia wyniesie 4 euro/kg H_2.

Maksymalna wartość budżetu projektu nie może przekroczyć budżetu przypisanego do danego tematu aukcji. Wypłata środków następuje wyłącznie po uruchomieniu instalacji (Entry into Operation) i realizowana jest w cyklach półrocznych.

Kluczowe wymagania dla projektów:

- Minimalna moc elektrolizera: 5 MW, instalacja w jednej lokalizacji.
- Redukcja emisji: w przypadku elektrolitycznego wodoru niskoemisyjnego projekt musi wykazać co najmniej 70% redukcji emisji gazów cieplarnianych względem paliw kopalnych
- Uruchomienie instalacji: Faza Entry into Operation musi nastąpić w terminie do 5 lat od podpisania umowy grantowej.
- Wymogi dotyczące pochodzenia technologii:

a) Co najmniej 75% elektrolizerów ujętych w projekcie musi pochodzić z państw innych niż Chiny,

b) Dla tych 75%: stosy elektrolizera muszą pochodzić z państw innych niż Chiny,

c) Dopuszcza się pochodzenie z Chin maksymalnie dwóch głównych, specyficznych komponentów elektrolizera (z wyłączeniem stosów), przy zachowaniu wymogu, aby co najmniej 75% mocy stosów elektrolizera pochodziło z państw innych niż Chiny.

- Cyberbezpieczeństwo: kontrola operacyjna instalacji oraz przechowywanie i przetwarzanie danych muszą odbywać się na terenie EOG.
- Zasada „Do No Significant Harm" (DNSH): konieczne jest przedstawienie DNSH Compliance Plan na etapie aplikacji oraz DNSH Compliance Report po zakończeniu etapu realizacji.

Support structure

Support will be provided in the form of a fixed premium per kilogram of hydrogen produced, paid for a period of up to 10 years following the verification and certification of production. Projects will be ranked based on the bid price offered, with the maximum support level capped at EUR 4 per kg of H_2. The maximum grant amount per project may not exceed the budget allocated to the respective auction topic.

Disbursement of funds will take place only after the installation has entered into operation (Entry into Operation) and will be made in semi-annual payment cycles.

Key project requirements:

- Minimum electrolyser capacity: 5 MW, installed at a single location.
- Emissions reduction: for low-emission electrolytic hydrogen, the project must demonstrate at least a 70% reduction in greenhouse gas emissions compared to fossil fuels.
- Commissioning timeline: the Entry into Operation phase must occur within 5 years from the signature of the grant agreement.
- Technology origin requirements:

a) At least 75% of the electrolysers included in the project must originate from countries other than China;

b) For this 75%, the electrolyser stacks must also originate from countries other than China;

c) Up to two main, specific electrolyser components (excluding stacks) may originate from China, provided that at least 75% of the electrolyser stack capacity originates from countries other than China.

- Cybersecurity: operational control of the installation, as well as data storage and processing, must take place within the EEA.
- "Do No Significant Harm" (DNSH) principle: a DNSH Compliance Plan must be submitted at the application stage, and a DNSH Compliance Report must be provided after completion of the implementation phase.

KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Innovation, Grants & Incentives Alert Innovation Fund – IF25 Hydrogen Auction [3/3]
Innovation, Grants & Incentives Alert Innovation Fund – IF25 Hydrogen Auction [3/3]

Strategiczne znaczenie programu:

Aukcja IF25 Hydrogen Auction jest elementem strategii European Hydrogen Bank oraz Clean Industrial Deal, której celem jest przyspieszenie wdrażania niskoemisyjnych technologii i zwiększenie przejrzystości kosztów produkcji wodoru.

Dzięki modelowi Auction-as-a-Service, państwa członkowskie EOG będą mogły współfinansować projekty ze środków krajowych, korzystając ze wspólnej, uproszczonej procedury.

Planowane terminy:

- Otwarcie naboru: 4 grudnia 2025 r.
- Zamknięcie naboru: 19 lutego 2026 r.
- Ogłoszenie wyników (projekty zaproszone do podpisania umów): maj - czerwiec 2026 r.
- Podpisanie umów grantowych: do listopada 2026 r.

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 do 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.

Strategic Importance of the Programme:

The IF25 Hydrogen Auction forms part of the European Hydrogen Bank strategy and the Clean Industrial Deal, aiming to accelerate the deployment of low-emission technologies and to increase cost transparency in hydrogen production.

Thanks to the Auction-as-a-Service model, EEA Member States will be able to co-finance projects using national funds while relying on a common, streamlined procedure.

Indicative Timeline:

- Call opening: 4 December 2025
- Call closure: 19 February 2026
- Announcement of results (projects invited to sign grant agreements): May–June 2026
- Signature of grant agreements: by November 2026

How Can We Help?

KPMG advisors from the Innovation, Incentives and Grants team have extensive experience in supporting clients in the successful acquisition of financial support for projects, including grants, incentives and public subsidies. We would be pleased to provide you with further information on the conditions for obtaining funding, as well as to:

- assess your activities, in particular with regard to opportunities to obtain public funding, including the identification of appropriate funding sources;
- advise on how to structure your activities from an organisational and legal perspective in order to optimise access to grants;
- prepare the application for project funding;
- monitor the application throughout the evaluation procedure;
- provide support with the proper settlement and documentation of incurred costs in order to obtain their reimbursement, as well as with the implementation of appropriate accounting and tax recording principles.

KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [1/6]

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [1/6]

Komisja Europejska uruchomiła nowe nabory wniosków w ramach Innovation Fund, z łącznym budżetem 2,9 mld EUR. Innovation Fund UE jest jednym z największych programów finansowania wdrażania technologii net-zero oraz innowacyjnych rozwiązań technologicznych. Program ten został zaprojektowany w celu zapewnienia bezzwrotnego wsparcia finansowego dla projektów wprowadzających wysoce innowacyjne technologie, procesy lub produkty, które mają istotny potencjał redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Zapraszamy Państwa do skorzystania z tej wyjątkowej możliwości i składania projektów wspierających zrównoważony rozwój przedsiębiorstwa przy jednoczesnej ochronie środowiska. Innovation Fund oferuje nie tylko wsparcie finansowe, lecz także możliwość współpracy przy rozwoju nowatorskich rozwiązań technologicznych. Zachęcamy do współpracy z KPMG w celu zapoznania się ze szczegółowymi warunkami naboru oraz przygotowania i złożenia wniosków. To doskonała okazja do wzmocnienia pozycji rynkowej Państwa firmy przy jednoczesnym wkładzie w zieloną transformację przemysłu.

European Commission has launched new calls for proposals under the Innovation Fund, with a total of EUR 2.9 billion available. The EU Innovation Fund is one of the largest funding programs for the deployment of net-zero and innovative technologies. It is designed to provide non-refundable financial support to projects introducing highly innovative technologies, processes, or products that have significant potential to reduce GHG emissions.

We invite you to seize this exceptional opportunity to submit projects that enhance the sustainable development of your company while protecting the environment. The Innovation Fund provides not only financial support but also the chance to collaborate in developing forward-thinking technological solutions. We encourage you to cooperate with KPMG to examine the full terms of the call and submit your applications. It is an excellent opportunity to strengthen your company's market position while contributing to the industry's green transformation.

Innovation Fund oferuje znaczące możliwości rozwoju innowacyjnych technologii net-zero w wielu sektorach przemysłu, w tym m.in. w obszarach spalania paliw, rafinacji ropy naftowej, produkcji metali, cementu, szkła, ceramiki, papieru, amoniaku i wodoru, a także w technologiach dla transportu lotniczego i morskiego. Szczególny nacisk kładziony jest na projekty koncentrujące się na wykorzystaniu ciepła odpadowego, elektryfikacji procesów przemysłowych oraz poprawie efektywności energetycznej.

Ponadto Innovation Fund wspiera budowę oraz uruchamianie zakładów produkcyjnych wytwarzających komponenty związane z odnawialnymi źródłami energii, w tym energią słoneczną i wiatrową, elektrolizerami oraz ogniwami paliwowymi, a także rozwiązania z zakresu magazynowania energii i pomp ciepła. Wspierane projekty muszą dążyć do zwiększenia innowacyjności produktów i procesów produkcyjnych, m.in. poprzez wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu, automatyzację i cyfryzację procesów oraz redukcję emisji. Wsparciem mogą zostać objęte również projekty pilotażowe.

Aby projekty mogły zostać zakwalifikowane do wsparcia w ramach Innovation Fund (IF25), muszą spełniać określony próg nakładów inwestycyjnych (CAPEX).

The Innovation Fund offers substantial opportunities for developing innovative net-zero technologies across various industry sectors, including combustion of fuels, refining of oil, production of metals, cement, glass, ceramics, paper, ammonia, and hydrogen, as well as aviation and maritime transport technologies. A special emphasis is placed on projects that focus on utilizing waste heat, electrifying industrial processes, and improving energy efficiency.

Moreover, the Innovation Fund supports the construction and launch of production plants for components related to renewable energy sources, such as solar and wind energy, electrolysers, and fuel cells, as well as energy storage and heat pump solutions. The supported projects must aim to enhance product innovation and production processes, incorporating the use of recycled materials, process automation and digitization, and emission reductions, among other advancements. Pilot projects are also eligible for support.

To become eligible for support under the Commission’s Innovation Fund (IF25), the projects must meet the specified capital expenditure threshold.

KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [2/6]
Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [2/6]

Minimalna wartość tych nakładów wynosi 2,5 mln EUR. Dla projektów o nakładach inwestycyjnych przekraczających 20 mln EUR oraz 100 mln EUR ustanowiono dwie odrębne ścieżki wsparcia.

Wnioskodawcami muszą być podmioty posiadające osobowość prawną, a projekty muszą być realizowane na terytorium państw członkowskich UE lub krajów EOG.

Wsparcie może wynieść do 60% kosztów kwalifikowanych.

Dostępnych jest pięć naborów wniosków, w tym:

Temat ogólny: 3 nabory (projekty duże, średnie i małe)

W ramach dostępnych naborów trzy będą wspierać innowacje w zakresie technologii i procesów Net Zero w sektorach przemysłu takich jak:

- spalanie paliw w instalacjach,
- rafinacja ropy naftowej,
- prażenie lub spiekanie rud metali,
- produkcja żelaza lub stali,
- produkcja lub przetwarzanie metali żelaznych,
- produkcja lub przetwarzanie metali nieżelaznych,
- produkcja aluminium,
- produkcja klinkieru cementowego,
- produkcja wapna,
- produkcja szkła,
- wytwarzanie wyrobów ceramicznych poprzez wypalanie,
- produkcja papieru lub tektury,
- produkcja amoniaku,

The minimum value thereof is EUR 2.5 million. Two separate support pathways have been established for projects with capital expenditure above EUR 20 million and above EUR 100 million.

Applicants must be legal entities, and projects must be conducted within EU Member States or EEA countries.

Up to 60% of the relevant costs will be supported.

There are five calls for proposals available, including:

General topic: 3 calls (large, medium, and small projects)

Among the available calls, three will support innovation in Net Zero technologies and processes in industries such as:

- combustion of fuels in installations,
- refining of oil,
- metal ore roasting or sintering,
- production of iron or steel,
- production or processing of ferrous metals,
- production or processing of non-ferrous metals,
- production of aluminium,
- production of cement clinker,
- production of lime,
- manufacture of glass,
- manufacture of ceramic products by firing,
- production of paper or cardboard,
- production of ammonia,

© 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.

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [3/6]

- produkcja wodoru oraz gazu syntezowego,
- lotnictwo,
- transport morski.

Szczególny nacisk kładziony jest na projekty koncentrujące się na wykorzystaniu ciepła odpadowego, dalszej elektryfikacji procesów przemysłowych oraz poprawie efektywności energetycznej. Wspierane działania obejmują również bezpieczne dla środowiska technologie wychwytywania i wykorzystania dwutlenku węgla (CCU), które w istotny sposób przyczyniają się do ograniczania zmian klimatu, a także rozwój produktów stanowiących alternatywę dla wyrobów o wysokiej emisyjności w wymienionych sektorach.

Ponadto wsparcie przewidziane jest dla działań związanych z opracowaniem i wdrażaniem projektów ukierunkowanych na bezpieczne środowiskowo wychwytywanie CO_2 i jego geologiczne składowanie (CCS), jak również dla inicjatyw mających na celu rozwój i eksploatację innowacyjnych odnawialnych źródeł energii oraz technologii magazynowania energii.

Budowa oraz uruchomienie zakładów produkcyjnych komponentów

Nabór będzie wspierał działania ukierunkowane na budowę oraz uruchomienie zakładów produkcyjnych komponentów w następujących obszarach:

- Odnawialne źródła energii: zakłady wytwarzające komponenty dla fotowoltaiki, skoncentrowanej energetyki słonecznej (CSP), lądowej i morskiej energetyki wiatrowej, energetyki oceanicznej, geotermii, energii słonecznej termicznej oraz innych systemów OZE, w tym ich integracji z sieciami elektroenergetycznymi i ciepłowniczymi.
- Elektrolizery i ogniwa paliwowe: produkcja elektrolizerów oraz ogniw paliwowych wykorzystywanych do wytwarzania i wykorzystania wodoru.
- Rozwiązania w zakresie magazynowania energii: produkcja baterii oraz innych systemów magazynowania energii do zastosowań stacjonarnych i mobilnych, obejmujących zarówno magazynowanie krótkoterminowe (intra-day), jak i długoterminowe.

- production of hydrogen and synthesis gas,
- aviation,
- maritime transport.

A special emphasis is placed on projects that focus on utilizing waste heat, as well as improving electrification of industrial processes, and energy efficiency. The supported activities also encompass environmentally safe carbon capture and utilization (CCU), which significantly mitigates climate change, along with the development of products that serve as alternatives to carbon-intensive products in the sectors mentioned.

Additionally, support is available for activities related to the development and deployment of projects focused on environmentally safe CO2 capture and geological storage (CCS), as well as for initiatives aimed at developing and operating innovative renewable energy sources and energy storage technologies.

Construction and launch of production plants for components

The call will support activities aimed at the construction and launch of component manufacturing plants in the following areas:

- Renewable Energy: facilities producing components for solar photovoltaics, concentrated solar power, onshore and offshore wind power, ocean energy, geothermal energy, solar thermal energy, and other renewable energy systems, including their integration with the electricity and heat grid.
- Electrolysers and Fuel Cells: production of electrolysers and fuel cells for hydrogen production and consumption.
- Energy Storage Solutions: production of batteries and other storage solutions for both stationary and mobile applications, covering intra-day and long-term storage.

© 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.

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [4/6]
Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [4/6]

- Pompy ciepła: rozwój oraz produkcja pomp ciepła. Zakres wsparcia obejmuje również gotowe urządzenia końcowe, takie jak turbiny wiatrowe, panele fotowoltaiczne, baterie, pompy ciepła oraz elektrolizery.

Wspierane projekty muszą wykazywać innowacyjność w następujących obszarach:

- Produkty: poprzez uzyskanie niższych kosztów po osiągnięciu pełnej dojrzałości technologicznej, wyższej wydajności, zwiększonej efektywności energetycznej, lepszej integracji systemowej, większej trwałości, elastyczności, niezawodności lub wygody użytkowania w porównaniu z produktami reprezentującymi obecny stan techniki.
- Procesy produkcyjne: m.in. poprzez zwiększone wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu, bardziej efektywne wykorzystanie surowców krytycznych, ograniczenie oddziaływania na środowisko i emisji dwutlenku węgla, zwiększenie poziomu automatyzacji oraz integrację technologii cyfrowych.

Projekty pilotażowe:

Nabór będzie wspierał projekty pilotażowe ukierunkowane na walidację, testowanie oraz optymalizację wysoce innowacyjnych, czystych rozwiązań energetycznych w takich obszarach jak:

• spalanie paliw w instalacjach • rafinacja ropy naftowej • prażenie lub spiekanie rud metali • produkcja żelaza lub stali • produkcja lub przetwarzanie metali żelaznych • produkcja lub przetwarzanie metali nieżelaznych • produkcja aluminium • produkcja klinkieru cementowego • produkcja wapna • produkcja szkła • wytwarzanie wyrobów ceramicznych poprzez wypalanie • produkcja papieru lub tektury • produkcja amoniaku • produkcja wodoru oraz gazu syntezowego • lotnictwo • transport morski w tym również bezpieczne środowiskowo technologie wychwytywania i wykorzystania dwutlenku węgla (CCU), które przyczyniają się do ograniczania zmian klimatu, a także rozwój produktów stanowiących alternatywę dla wyrobów o wysokiej emisyjności w wymienionych sektorach.

Dodatkowo wsparcie będzie udzielane na:

- Budowę oraz eksploatację innowacyjnych systemów magazynowania energii,
- Rozwój rozwiązań w zakresie składowania CO_2,

- Heat Pumps: development and production of heat pumps. Components covered also encompass final equipment such as wind turbines, solar panels, batteries, heat pumps, and electrolysers.

Supported projects must demonstrate innovation in terms of:

- Products: by achieving lower costs at full maturity, higher performance, increased energy efficiency, better system integration, enhanced durability, flexibility, reliability, and/or convenience compared to state-of-the-art products.
- Production Processes: for example, through increased use of recycled materials, more efficient use of critical materials, reduced environmental impact and carbon emissions, enhanced automation, and the integration of digital technologies.

Pilot Projects:

The call will support pilot projects focused on the validation, testing, and optimization of highly innovative clean energy solutions in areas such as:

• combustion of fuels in installations • refining of oil • metal ore roasting or sintering • production of iron or steel • production or processing of ferrous metals • production or processing of non-ferrous metals • production of aluminium • production of cement clinker • production of lime • manufacture of glass • manufacture of ceramic products by firing • production of paper or cardboard • production of ammonia • production of hydrogen and synthesis gas • aviation • maritime transport including environmentally safe carbon capture and utilization (CCU), which mitigates climate change, along with the development of products that serve as alternatives to carbon-intensive products in the sectors mentioned.

Additionally, support will be provided for:

- Construction and operation of innovative energy storage systems.
- Development of CO2 storage solutions.

© 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.

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [5/6]
Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [5/6]

- Instalację systemów odnawialnych źródeł energii, w tym fotowoltaiki, skoncentrowanej energetyki słonecznej, lądowej i morskiej energetyki wiatrowej, energetyki oceanicznej, geotermii, energii słonecznej termicznej oraz innych technologii OZE, w tym innowacyjnych systemów wytwarzania energii elektrycznej i ciepła.

Nabór trwa od 4 grudnia 2025 r. do 23 kwietnia 2026 r. do godz. 17:00, co daje wnioskodawcom ponad cztery miesiące na przygotowanie i złożenie wniosków.

Równolegle Komisja Europejska uruchomiła dwie aukcje wspierające projekty związane z:

- produkcją odnawialnych paliw pochodzenia nie biologicznego (RFNBO) – wodoru oraz elektrolitycznego wodoru niskoemisyjnego, w ramach których dostępny będzie budżet 1,3 mld EUR, oraz
- produkcją ciepła w procesach zelektryfikowanych oraz opartych bezpośrednio na odnawialnych źródłach energii, dla których przewidziano budżet 1 mld EUR.

Projekty wybrane w ramach aukcji otrzymają wsparcie w formie stałej premii, wypłacanej po zweryfikowanej i certyfikowanej produkcji wodoru przez maksymalny okres 10 lat oraz po zweryfikowanej produkcji zdekarbonizowanego ciepła przez maksymalny okres 5 lat.

Termin składania wniosków w ramach aukcji jest krótszy i upływa 19 lutego 2026 r.

Zespół KPMG pozostaje do Państwa dyspozycji w razie potrzeby uzyskania dodatkowych informacji.

- Installation of renewable energy systems, including photovoltaics, concentrated solar power, onshore and offshore wind power, ocean energy, geothermal, solar thermal, and other renewable energy technologies, including innovative power and heat systems.

The call lasts from 4 December 2025 to 23 April 2026, 5 PM, which gives the applicants over four months to prepare their applications.

Simultaneously, the European Commission has launched 2 auctions to support projects related to:

- production of renewable fuels of non-biological origin (RFNBO) hydrogen or electrolytic low-carbon hydrogen, under which EUR 1.3 billion will be available and
- electrified and direct-renewable heat production, under which EUR 1 billion will be available.

Projects selected under auctions will receive support in the form of a fixed premium payment upon verified and certified production of hydrogen for a maximum period of 10 years and verified decarbonised heat production for a maximum period of 5 years.

Deadline for submitting applications for auctions is sooner: 19 February 2026!

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

Źródło | Source: 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.

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [6/6]

Alert innowacje, ulgi i dotacje Innovation Fund – IF25 Net-Zero technologies [6/6]

Kluczowe różnice pomiędzy Innovation Fund 2024 a Innovation Fund 2025

Obszar	2024	2025
Budżet całkowity	4,6 mld EUR	5,2 mld EUR
Instrumenty wsparcia	Granty + aukcja wodorowa	Granty + aukcja wodorowa + aukcja ciepła
Nabory na technologie Net-Zero	2,4 mld EUR na granty	2,9 mld EUR na granty
Aukcje wodorowe	1,2 mld EUR (Europejski Bank Wodorowy – wodór odnawialny + sektor morski)	1,3 mld EUR (Europejski Bank Wodorowy – trzecia runda aukcji na wodór odnawialny)
Aukcje ciepła	Nie dotyczy	1 mld EUR (nowa aukcja ciepła zastępująca ciepło z paliw kopalnych rozwiązaniami zelektryfikowanymi i/lub odnawialnymi)
Baterie do pojazdów elektrycznych	1 mld EUR na granty w ramach dedykowanego naboru bateryjnego	Zintegrowane w kategorii produkcji technologii czystych (clean-tech manufacturing)
Zasada DNSH	Brak wymogu DNSH	Zasada DNSH obowiązkowa
Wsparcie dla MŚP	Nie dotyczy	Dodatkowe punkty dla MŚP

Źródło | Source: KPMG w Polsce

Key Differences Between Innovation Fund 2024 and 2025

Area	2024	2025
Total Budget	€4.6B	€5.2B
Funding Tools	Grants + hydrogen auction	Grants + hydrogen auction + heat auction
Net-Zero Technologies calls	€2.4B for grants	€2.9B for grants
Hydrogen Auctions	€1.2B (European Hydrogen Bank – renewable hydrogen + maritime sector)	€1.3B (European Hydrogen Bank – third round auctions for renewable hydrogen)
Heat Auctions	Not applicable	€1B (new heat auction for replacing fossil heat with electrified/renewable solutions)
Batteries for electric vehicles	€1B for grants within dedicated battery call	Integrated in clean-tech manufacturing category
DNSH Compliance	No DNSH requirement	DNSH principle mandatory
SME Incentives	Not applicable	Bonus points for SMEs

Źródło | Source: KPMG w Polsce

KPMG

PZPM Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

© 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.

Orzecznictwo [1/1]
Case Law [1/1]

Wyrok NSA: obniżona stawka akcyzy obejmuje również tzw. miękkie hybrydy

23 października 2025 r. NSA wydał wyrok (sygn. I FSK 2037/24), zgodnie z którym samochody z elektrycznie wspomaganym napędem mogą korzystać z obniżonych stawek akcyzy niezależnie od rodzaju napędu hybrydowego, który został w nich zastosowany. Zdaniem NSA przepis wprowadzający obniżone stawki akcyzy powinien obejmować samochody z każdym rodzajem napędu spalinowo-elektrycznego bez podłączania do zewnętrznego źródła zasilania, a zatem również tzw. miękkie hybrydy.

Wyrok NSA: połowa wydatków związanych z korzystaniem z samochodu przez prezesa-wspólnika spółki w celach mieszanych to ukryty zysk

W wyroku z 15 października 2025 r. (sygn. II FSK 125/23) NSA przyjął, że połowa wydatków związanych z korzystaniem przez prezesa zarządu (będącego jednocześnie udziałowcem spółki) z samochodu zarówno w celach służbowych, jak również prywatnych, stanowi ukryty zysk. W ocenie NSA katalog świadczeń stanowiących ukryty zysk w rozumieniu ustawy o CIT ma charakter otwarty i wyliczenie jest jedynie przykładowe.

Supreme Administrative Court Ruling: the reduced excise duty rate also applies to so-called mild hybrids

On 23 October 2025, the Supreme Administrative Court issued a judgment (case no. I FSK 2037/24) holding that cars equipped with electrically assisted drive systems may benefit from reduced excise duty rates regardless of the type of hybrid system used. According to the Court, the provision introducing reduced excise duty rates should cover vehicles with any form of combustion-electric drive that does not require connection to an external power source, and therefore also applies to so-called mild hybrids.

Supreme Administrative Court Ruling: half of the expenses related to the use of a company car by the company's shareholder-president for mixed purposes constitute a hidden profit distribution

In its judgment of 15 October 2025 (case no. II FSK 125/23), the Supreme Administrative Court held that half of the expenses related to the use of a car by the president of the management board (who is also a shareholder of the company) for both business and private purposes constitutes a hidden profit distribution. According to the Court, the catalogue of benefits that may be considered hidden profit distributions under the CIT Act is open-ended, and the list provided in the statute is only illustrative.

Źródło | Source: 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.

KPMG

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Transformacja w cieniu rekordów. Polski rynek motoryzacyjny 2025/2026

Transformation in the Shadow of Record Results. The Polish Automotive Market 2025/2026

Transformacja w cieniu rekordów. Polski rynek motoryzacyjny 2025/2026 [1/10]
Transformation in the Shadow of Record Results. The Polish Automotive Market 2025/2026 [1/10]

Gdy analitycy rynku motoryzacyjnego za kilka lat będą próbowali zdefiniować istotę zmian, jakie zaszły w branży w połowie lat dwudziestych, rok 2025 z pewnością zasłuży na szczególną uwagę. Wynik 667,6 tysięcy zarejestrowanych nowych pojazdów osobowych i dostawczych, oznaczający pobicie historycznego rekordu z 1999 roku, to tylko najbardziej widoczna część opowieści. Pod powierzchnią imponujących statystyk sprzedażowych kryje się coś znacznie bardziej złożonego – redefinicja równowagi sił na polskim i europejskim rynku samochodowym.

Paradoks tego roku jest wielowarstwowy. Z jednej strony mamy rekordową sprzedaż, z drugiej – kurczącą się krajową produkcję, co nabiera szczególnego znaczenia w kontekście motoryzacji jako istotnego segmentu polskiej gospodarki. To zjawisko może mieć długofalowe konsekwencje dla struktury zatrudnienia i kierunków rozwoju krajowego przemysłu. Jednocześnie obserwujemy fundamentalną zmianę w tym, kto i co sprzedaje na polskim rynku – procesy, które jeszcze dwa lata temu wydawały się odległą perspektywą, nagle stały się codziennością tysięcy dealerów i klientów.

Chińskie marki – od egzotyki do czynnika strukturalnego

Prawdopodobnie najważniejszą zmianą w polskim krajobrazie motoryzacyjnym 2025 roku była ewolucja pozycji chińskich marek od rynkowej ciekawostki w siłę, która zaczęła wpływać na zachowania wszystkich innych graczy. Pięciokrotny wzrost sprzedaży rok do roku, podniesienie udziału w rynku z marginalnych 1,5% do blisko 7%, a w grudniu osiągnięcie niemal 15% w segmencie aut osobowych – to statystyki, które wymagają ostrożnej, ale poważnej interpretacji[1].

When automotive market analysts attempt, in a few years' time, to define the essence of the changes that reshaped the industry in the mid-2020s, 2025 will undoubtedly warrant particular attention. The figure of 667.6 thousand newly registered passenger cars and light commercial vehicles, marking a new all-time record and surpassing the previous peak set in 1999, is only the most visible part of the story. Beneath the surface of these impressive sales statistics lies something far more complex — a redefinition of the balance of power in the Polish and European automotive markets.

The paradox of this year is multi-layered. On the one hand, record-high sales; on the other, declining domestic production, a development of particular significance given the automotive sector's role as a key pillar of the Polish economy. This divergence may have long-term implications for employment structures and the future trajectory of domestic industry. At the same time, we are witnessing a fundamental shift in who sells — and what is being sold — on the Polish market. Processes that only two years ago appeared to be a distant prospect have suddenly become everyday reality for thousands of dealers and customers alike.

Chinese Brands — From Market Curiosity to a Structural Force

Arguably the most significant change in the Polish automotive landscape in 2025 was the evolution of Chinese brands from a niche market curiosity into a force beginning to influence the behaviour of all other market participants. A fivefold year-on-year increase in sales, a rise in market share from a marginal 1.5% to nearly 7%, and the achievement of almost 15% in the passenger car segment in December are figures that call for cautious yet serious interpretation[1].

© 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.

Efekt niskiej bazy jest znaczący i nie należy ulegać pokusie prostej ekstrapolacji tych wyników na kolejne lata. Tym, co zasługuje na uwagę, jest jednak nie tyle sam wzrost procentowy, ile jego charakter jakościowy. Obecnie w Polsce funkcjonuje trzydzieści chińskich marek samochodowych – liczba, która wydaje się zbyt duża i sugeruje nieuniknioną konsolidację w najbliższych latach. Nie wszystkie z tych marek przetrwają, zbudują trwałą sieć dealerską i serwisową czy udźwignią ciężar budowania rozpoznawalności i zaufania wśród polskich klientów.

Co szczególnie istotne, chińskie marki nie weszły na rynek jako konkurenci dla Toyoty, Volkswagena czy BMW. Ich głównym obszarem wpływu okazał się segment młodych samochodów używanych, które przez lata stanowiły najpopularniejszą opcję zakupową dla polskich konsumentów. Spadek importu używanych aut o 10% w listopadzie, oznaczający niemal 8000 mniej samochodów miesięcznie, może być pierwszym sygnałem głębszej zmiany w preferencjach zakupowych[2]. Jeśli trend się utrzyma, można będzie obserwować stopniowe przesuwanie się popytu z rynku wtórnego na rynek dealerów, przy czym chińskie marki będą pełnić na nim rolę katalizatora – oferując nowy samochód w cenie, która jeszcze niedawno była zarezerwowana dla aut z drugiej ręki.

Warto jednak zachować ostrożność w prognozach – historia branży motoryzacyjnej zna przypadki spektakularnych wejść na rynek, które później okazywały się trudne do utrzymania. Dopiero gdy pierwsze samochody przekroczą próg trzyletniego użytkowania, okaże się, czy obecna dynamika ma trwały charakter.

Cenowa stabilizacja jako nowa rzeczywistość

Rok 2025 to nie tylko moment chińskiego przełomu, ale również końca wieloletniej spirali wzrostu cen. Po dekadzie, w której każdy kolejny rok przynosił mniej lub bardziej znaczące podwyżki, rynek doświadczył stabilizacji cenowej. Średnia cena sprzedaży nowych samochodów osobowych wzrosła jedynie o nieco ponad 4 000 złotych, podczas gdy rok wcześniej przyrost był niemal dwukrotnie większy, a dwa lata wstecz przekraczał 18 000 złotych[3].

The low-base effect is substantial, and these results should not be mechanically extrapolated into subsequent years. What truly merits attention, however, is not the percentage growth itself but its qualitative nature. At present, thirty Chinese automotive brands are operating in Poland — a number that appears excessive and points to inevitable consolidation in the coming years. Not all of these brands will survive, succeed in building sustainable dealer and service networks, or be able to bear the costs of establishing brand recognition and customer trust in the Polish market.

Crucially, Chinese brands did not enter the market as direct competitors to Toyota, Volkswagen or BMW. Instead, their primary area of impact has been the young used-car segment, which for years has represented the most popular purchasing option for Polish consumers. A 10% decline in used-car imports in November, equivalent to nearly 8,000 fewer vehicles per month, may be the first indication of a deeper shift in purchasing preferences[2]. Should this trend persist, demand may gradually migrate from the secondary market toward dealer channels, with Chinese brands acting as a catalyst — offering new vehicles at price points that until recently were reserved for used cars.

That said, caution in forecasting remains warranted. The automotive industry has seen cases of spectacular market entries that later proved difficult to sustain. Only once the first wave of vehicles passes the three-year ownership threshold will it become clear whether the current momentum is structural and durable, or merely temporary.

Price Stabilisation as the New Normal

The year 2025 marks not only a breakthrough for Chinese brands, but also the end of a long-running price escalation. After a decade in which each successive year brought moderate or significant increases, the market has entered a phase of price stabilisation. The average transaction price of new passenger cars rose by just slightly over PLN 4,000, compared with an increase almost twice as large a year earlier and exceeding PLN 18,000 two years before[3].

© 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.

Mechanizm tej zmiany wydaje się złożony. Z jednej strony polityka cenowa producentów chińskich stworzyła nowy punkt odniesienia dla klientów. Z drugiej strony odpowiedzią marek ze stabilną pozycją rynkową były nie tylko znaczące rabaty, ale również – co bardziej zaskakujące – bezpośrednie obniżki cen katalogowych. Nowe generacje modeli czy wersje po „liftingach" zaczęły pojawiać się w salonach tańsze od swoich poprzedników, co stanowi odwrócenie wieloletniej praktyki rynkowej[4].

Trudno ocenić, na ile ta stabilizacja ma charakter trwały, a na ile jest reakcją obronną na nadzwyczajną sytuację rynkową. Producenci mogli uznać, że dalsze podnoszenie cen oznaczałoby utratę klientów. Równie prawdopodobne jest jednak, że po latach podwyżek wywołanych kryzysami łańcuchów dostaw, brakami półprzewodników i inflacją, obecnie brakuje już argumentów dla dalszych wzrostów.

Elektromobilność między euforią a korektą

Rok 2025 był dla polskiego rynku samochodów elektrycznych momentem przejścia od fazy nowości do fazy uznanej alternatywy. Udział elektryków (BEV) w nowych rejestracjach systematycznie rósł przez cały rok – od 3,6% w pierwszym kwartale do 10,3% w czwartym. Całoroczny wynik około 43,4 tysiąca zarejestrowanych pojazdów elektrycznych oznacza udział około 7,3% w rynku, co może pozwolić Polsce awansować w klasyfikacji ACEA z 29. na 21. miejsce wśród 31 badanych rynków europejskich[5].

Liczby te należy jednak interpretować z ostrożnością i świadomością kontekstu. Wzrost zainteresowania elektrykami w drugiej połowie roku był w znacznej mierze wynikiem programu dopłat „NaszEauto", którego środki – wbrew pierwotnym założeniom o funkcjonowaniu do końca kwietnia 2026 roku – zgodnie z komunikatem NFOŚiGW z 27 stycznia zostały całkowicie rozdysponowane. Nowi wnioskodawcy mogą liczyć na ich przyznanie jedynie w wypadku decyzji o dodatkowej puli finansowej. Choć pytanie o dalsze losy elektryków pozostaje otwarte, można spodziewać się korekty rynku – spadku rejestracji, który może sprawić, że rok 2026 nie dogoni wyniku z 2025. Z taką sytuacją mieliśmy do czynienia w Polsce po zakończeniu poprzedniego programu dotacyjnego „Mój Elektryk",

The mechanism behind this shift appears multi-faceted. On the one hand, the pricing strategies of Chinese manufacturers have established a new reference point for customers. On the other, the response from well-established brands has included not only substantial discounts, but — more unexpectedly — outright reductions in list prices. New model generations or facelifted versions have begun to reach showrooms priced below their predecessors, reversing a long-standing market practice[4].

It remains difficult to assess whether this stabilisation is structural and lasting, or merely a defensive reaction to exceptional market conditions. Manufacturers may have concluded that further price increases would risk eroding demand. Equally plausible, however, is the view that after years of price hikes driven by supply-chain disruptions, semiconductor shortages and inflation, the industry has simply run out of justification for further increases.

Price Stabilisation as the New Normal

Electromobility Between Euphoria and CorrectionFor the Polish electric vehicle market, 2025 marked a transition from novelty to a recognised alternative. The share of battery electric vehicles (BEVs) in new registrations increased steadily throughout the year — from 3.6% in the first quarter to 10.3% in the fourth. Full-year registrations of approximately 43.4 thousand electric vehicles translate into a market share of around 7.3%, potentially allowing Poland to advance in the ACEA ranking from 29th to 21st place among the 31 European markets covered[5].

These figures, however, should be interpreted with caution and full awareness of the broader context. The surge in interest in electric vehicles in the second half of the year was largely driven by the "NaszEauto" subsidy programme, the funds for which — contrary to the original assumption that it would run until the end of April 2026 — were fully allocated, according to a statement by the National Fund for Environmental Protection and Water Management (NFOŚiGW) dated 27 January. New applicants may receive support only if an additional funding tranche is approved. While the future trajectory of the EV market remains uncertain, a market correction can be expected — a decline in registrations that may result in 2026 falling short of the 2025 outcome.

© 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.

jak również w innych krajach, gdzie koniec dopłat powodował zwiększone rejestracje oraz podbicie efektu bazy, w wyniku którego w kolejnym okresie pojawiał się widoczny spadek.

Z drugiej strony należy wspomnieć o rosnącej ofercie modeli, rozbudowie infrastruktury ładowania oraz spadających stopach procentowych jako czynnikach mogących złagodzić skutki zakończenia programu. Ponadto od 1 stycznia 2026 roku weszły w życie przepisy ograniczające możliwość zaliczania do kosztów podatkowych wydatków na nabycie oraz wykorzystywanie spalinowych samochodów osobowych w działalności gospodarczej do kwoty 100 tys zł. Znacznie wyższy limit dla pojazdów elektrycznych (225 tys zł), jak również wdrażanie przez koncerny międzynarodowe strategii o przechodzeniu na flotę elektryczną może pozytywnie wpłynąć na popyt.

Długofalowo oczekujemy stopniowego, choć wolniejszego niż w 2025 roku, zwiększania się udziału elektryków w rynku. Warto zauważyć, że rozwój elektromobilności w Polsce nadal podąża ścieżką znacznie wolniejszą niż w zachodnich krajach europejskich, ale zarazem szybszą niż w większości krajów Europy Środkowo-Wschodniej. To pozycja pośrednia, która może się utrzymać także w kolejnych latach.

Perspektywy 2026 – kontrolowany optymizm

Próby przewidywania przyszłości rynku motoryzacyjnego zawsze obarczone są wysokim ryzykiem błędu, szczególnie w okresie głębokich przemian strukturalnych. Niemniej, na podstawie dostępnych danych i obserwowanych trendów, można zarysować kilka prawdopodobnych scenariuszy na rok 2026.

Prognozy IBRM Samar zakładają dalszy, choć już umiarkowany wzrost rynku – do poziomu 605-610 tysięcy samochodów osobowych. Niektórzy eksperci są bardziej stanowczy, sugerując możliwość osiągnięcia nawet 720 tysięcy rejestracji, co oznaczałoby kontynuację dynamiki wzrostu na poziomie 6-8%. Takie scenariusze opierają się na założeniu kontynuacji kilku kluczowych trendów: dalszego spadku cen transakcyjnych o 5-7%, kolejnych obniżek stóp procentowych przez NBP, zwiększającej się oferty

Poland has experienced a similar pattern following the conclusion of the previous “Mój Elektryk” incentive scheme, as have other countries where the end of subsidies led to front-loaded registrations and a base effect, followed by a visible downturn in the subsequent period.

At the same time, several factors may mitigate the impact of the programme’s conclusion, including an expanding model offering, continued development of charging infrastructure, and declining interest rates. In addition, as of 1 January 2026, new regulations have come into force limiting the tax deductibility of expenses related to the purchase and use of internal combustion engine passenger cars in business activity to PLN 100,000. The significantly higher threshold for electric vehicles (PLN 225,000), combined with the rollout of corporate strategies aimed at transitioning to electric fleets by international groups, may provide further support to demand.

Over the longer term, we expect a gradual increase in the market share of electric vehicles, albeit at a slower pace than in 2025. It is worth noting that the development of electromobility in Poland continues to follow a trajectory considerably slower than in Western European countries, yet faster than in most Central and Eastern European markets. This intermediate position is likely to persist in the years ahead.

Outlook for 2026 — Cautious Optimism

Forecasting the future of the automotive market is inherently subject to a high margin of error, particularly during periods of deep structural transformation. Nevertheless, based on available data and observed trends, several plausible scenarios for 2026 can be outlined.

According to IBRM Samar, the market is expected to continue growing, albeit at a more moderate pace, reaching 605–610 thousand passenger car registrations. Some experts take a more bullish view, pointing to the possibility of as many as 720 thousand registrations, which would imply sustained growth dynamics of 6–8%. These scenarios are predicated on the continuation of several key trends: a further decline in transaction prices by 5–7%, additional interest rate cuts by the National Bank of Poland (NBP), an expanding presence of Chinese brands, and a gradual shift in demand from the used-car market toward dealer channels[6].

© 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.

chińskich marek oraz stopniowego przenoszenia popytu z rynku używanych aut na rynek dealerski[6].

Kluczowym czynnikiem niepewności pozostaje kwestia stabilności gospodarczej oraz zachowań klientów indywidualnych, którzy – co warto podkreślić – nadal nadają ton całemu rynkowi. Ewentualne zawirowania makroekonomiczne mogłyby szybko zmienić nastroje konsumenckie i spowolnić wzrost, niezależnie od atrakcyjności oferty cenowej.

W obszarze elektromobilności można przewidywać rok korekty i ponownego definiowania oczekiwań. Zakończenie programu dopłat prawdopodobnie przyniesie spowolnienie dynamiki wzrostu, choć długofalowy trend wydaje się zachowany. Możliwe jest także pojawienie się nowych inicjatyw rządowych – presja ze strony polityki klimatycznej UE oraz przykłady innych krajów europejskich sugerują, że wsparcie dla elektromobilności, choć może przybrać inne formy, nie zostanie całkowicie wycofane.

Perspektywy chińskich marek na rok 2026 to prawdopodobnie dalszy wzrost udziału w rynku, choć nie w dotychczasowym tempie. Prognozy mówiące o zwiększeniu oferty o 20-30% oraz poprawie dostępności sugerują, że chińscy producenci traktują polski rynek poważnie i inwestują w jego rozwój.

Istotnym czynnikiem, który może wpłynąć na dynamikę rynku w pierwszych miesiącach 2026 roku, jest spodziewane „odreagowanie" po przyspieszonych decyzjach zakupowych w końcówce 2025 roku, kiedy to klienci biznesowi spieszyli się z zakupem aut, aby zachować prawo do wyższych odliczeń podatkowych. Ten efekt bazy może sprawić, że początek roku będzie słabszy, nawet jeśli całoroczny wynik okaże się wysoki.

A key source of uncertainty remains macroeconomic stability and consumer behaviour, particularly among private buyers, who — it should be emphasised — continue to set the tone for the overall market. Any macroeconomic turbulence could quickly dampen consumer sentiment and slow growth, regardless of the attractiveness of pricing conditions.

In the area of electromobility, 2026 is likely to be a year of correction and expectation recalibration. The termination of subsidy programmes will probably result in a slowdown in growth momentum, although the long-term trend appears intact. The emergence of new government initiatives cannot be ruled out — pressure from EU climate policy and examples from other European countries suggest that support for electromobility, while potentially taking different forms, is unlikely to be withdrawn entirely.

For Chinese brands, 2026 will most likely bring a continued increase in market share, though at a slower pace than to date. Forecasts pointing to a 20–30% expansion of model offerings and improved availability indicate that Chinese manufacturers are seriously committed to the Polish market and are investing in its development.

An additional factor that may influence market dynamics in the early months of 2026 is the expected post-pull-forward adjustment following accelerated purchasing decisions at the end of 2025, when business customers rushed to buy vehicles in order to retain eligibility for higher tax deductions. This base effect may result in a weaker start to the year, even if the full-year outcome ultimately proves strong.

© 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.

Transformacja w cieniu rekordów. Polski rynek motoryzacyjny 2025/2026 [6/10]
Transformation in the Shadow of Record Results. The Polish Automotive Market 2025/2026 [6/10]

Globalne konteksty lokalnych zmian

Polski rynek nie funkcjonuje w próżni, a wiele z obserwowanych w 2025 roku trendów ma charakter ponadnarodowy. Globalna sprzedaż samochodów wzrosła o około 4%, mimo że producenci – szczególnie ci tradycyjni – borykali się z problemami rentowności[7]. Chińscy producenci wyeksportowali ponad 5,5 miliona aut, a ich udział w europejskim rynku samochodów elektrycznych wzrósł do 13,5%. To dynamika, której nie zanotował żaden inny nowy gracz w historii rynku europejskiego.

Równocześnie obserwujemy globalne trendy technologiczne, które będą kształtować branżę w najbliższych latach. Przesunięcie ciężaru wartości z komponentów fizycznych w stronę oprogramowania i usług cyfrowych, rozwój technologii vehicle-to-grid, integracja sztucznej inteligencji w kokpitach pojazdów, pierwsze wdrożenia autonomicznych taksówek – to wszystko procesy, które dopiero zaczynają dotykać rynek polski, ale których wpływ będzie narastał.

Interesujące jest także napięcie między elektryfikacją a tak zwanym „powrotem do tradycji" – Toyota pokazuje nowe modele sportowe z silnikami V8, Dodge kontynuuje linię muscle carów, a jednocześnie rozwija się trend range extenderów, czyli hybryd szeregowych, gdzie silnik spalinowy służy jedynie jako generator prądu[8]. To pokazuje, że przyszłość napędów nie będzie jednolita – różne rynki i różne segmenty klientów będą wymagały różnych rozwiązań technologicznych.

Rynek w transformacji

Rok 2025 był rokiem, w którym polski rynek motoryzacyjny wszedł w fazę głębokiej transformacji przy zachowaniu pozorów stabilności. Rekordowa sprzedaż zmieściła w sobie fundamentalne przesunięcia w strukturze popytu, źródłach podaży i mechanizmach cenowych. To, co jeszcze dwa lata temu wydawało się scenariuszem odległej przyszłości – znacząca obecność chińskich marek, realna konkurencyjność samochodów elektrycznych, stabilizacja lub nawet spadek cen – stało się rzeczywistością roku 2025.

Global Contexts of Local Change

The Polish market does not operate in isolation, and many of the trends observed in 2025 are transnational in nature. Global car sales increased by approximately 4%, despite manufacturers—particularly legacy OEMs—struggling with profitability challenges[7]. Chinese manufacturers exported more than 5.5 million vehicles, while their share of the European electric vehicle market rose to 13.5%. This represents a level of momentum unmatched by any other new entrant in the history of the European automotive market.

At the same time, global technology trends are emerging that will shape the industry in the coming years. The shift in value creation from physical components toward software and digital services, the development of vehicle-to-grid technologies, the integration of artificial intelligence into vehicle cockpits, and the first deployments of autonomous taxis are all processes that are only beginning to affect the Polish market, but whose impact will continue to intensify.

Equally noteworthy is the tension between electrification and a so-called "return to tradition." Toyota is introducing new sports models powered by V8 engines, Dodge continues to develop its muscle car lineup, while at the same time the trend toward range extenders—series hybrids in which the internal combustion engine serves solely as an electricity generator—is gaining traction[8]. This illustrates that the future of powertrains will not be uniform: different markets and customer segments will require different technological solutions.

A Market in Transformation

The year 2025 marked the moment when the Polish automotive market entered a phase of profound transformation, while maintaining an appearance of stability. Record-high sales masked fundamental shifts in demand structure, supply sources, and pricing mechanisms. What only two years earlier seemed like a distant scenario—significant market presence of Chinese brands, the genuine competitiveness of electric vehicles, and the stabilization or even decline of prices—became the reality of 2025.

© 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.

Transformacja w cieniu rekordów. Polski rynek motoryzacyjny 2025/2026 [7/10]
Transformation in the Shadow of Record Results. The Polish Automotive Market 2025/2026 [7/10]

Trudno o jednoznaczne prognozy na kolejny rok – zbyt wiele czynników może wpłynąć na zachowania konsumentów i strategie producentów. Można jednak z pewną dozą ostrożności stwierdzić, że prawdopodobnie nie będzie to rok gwałtownych wstrząsów, lecz raczej kontynuacji i utrwalania trendów zapoczątkowanych w 2025 roku. Chińskie marki będą dalej zwiększały swoją obecność, choć w nieco spokojniejszym tempie. Ceny prawdopodobnie pozostaną pod presją. Elektromobilność, po okresie przyspieszenia wywołanego dopłatami, wejdzie w fazę organicznego, wolniejszego wzrostu. Polski rynek motoryzacyjny będzie z pewnością inny niż przed 2025 rokiem – zmieniły się nie tylko liczby, ale także jego logika i warunki funkcjonowania.

Perspektywa prawno-podatkowa: między obowiązkami a szansami

„Rok 2026 przyniesie branży motoryzacyjnej w Polsce nie tylko wyzwania rynkowe, ale także istotne zmiany w obszarze regulacyjnym i podatkowym, które mogą znacząco wpłynąć na strategie biznesowe przedsiębiorstw.

Najważniejszą zmianą z perspektywy przedsiębiorców będzie obniżenie z pierwszym stycznia limitu zaliczania do kosztów uzyskania przychodu ze 150 do 100 tysięcy złotych dla samochodów innych niż elektryczne. To regulacja, która ma charakter wyraźnie stymulujący – zachęcający do elektryfikacji flot poprzez utrzymanie wyższego limitu 225 tysięcy złotych dla pojazdów elektrycznych. Ministerstwo Finansów potwierdziło, że nowy limit będzie obowiązywał także dla umów najmu i leasingu operacyjnego, niezależnie od daty ich zawarcia, co wymusi weryfikację polityk flotowych w wielu firmach.

Równocześnie już w pierwszym kwartale 2026 roku przedsiębiorcy staną przed koniecznością wdrożenia obligatoryjnego Krajowego Systemu e-Faktur. Po wielokrotnych przesunięciach terminów tym razem trudno spodziewać się kolejnego odroczenia. Wraz z rozszerzeniem obowiązku składania JPK CIT na kolejną grupę podatników, mamy do czynienia z postępującą digitalizacją rozliczeń podatkowych, która z jednej strony ujednolica raportowanie, a z drugiej daje organom podatkowym dostęp do szczegółowych danych umożliwiających precyzyjniejszą kontrolę.

Clear-cut forecasts for the year ahead remain difficult, as too many variables may influence both consumer behavior and manufacturers' strategies. Nevertheless, with a degree of caution, it can be assumed that the coming year is unlikely to bring abrupt disruptions; rather, it will see the continuation and consolidation of trends initiated in 2025. Chinese brands will continue to expand their presence, albeit at a more measured pace. Prices are likely to remain under pressure. Electromobility, following a period of subsidy-driven acceleration, will enter a phase of more organic and slower growth. The Polish automotive market will undoubtedly differ from its pre-2025 state—not only in quantitative terms, but also in its underlying logic and operating conditions.

Legal and Tax Perspective: Between Compliance and Opportunity

„In 2026, the automotive industry in Poland will face not only market-related challenges, but also significant regulatory and tax changes that may materially affect companies' business strategies.

From an entrepreneurial perspective, the most consequential change will be the reduction—effective 1 January—of the tax-deductible cost limit for passenger vehicles other than electric ones, from PLN 150,000 to PLN 100,000. This regulation has a clearly stimulative character, encouraging fleet electrification by maintaining a higher limit of PLN 225,000 for electric vehicles. The Ministry of Finance has confirmed that the new limit will also apply to rental and operating lease agreements, regardless of their execution date, forcing many companies to reassess and adjust their fleet policies.

At the same time, already in the first quarter of 2026, businesses will be required to implement the mandatory National e-Invoicing System (KSeF). After multiple deadline postponements, a further deferral now appears unlikely. Together with the extension of the JPK CIT reporting obligation to an additional group of taxpayers, this marks a continued digitalization of tax settlements. While this process standardizes reporting on the one hand, it also grants tax authorities access to granular data, enabling more precise and effective tax audits on the other.

© 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.

Transformacja w cieniu rekordów. Polski rynek motoryzacyjny 2025/2026 [8/10]
Transformation in the Shadow of Record Results. The Polish Automotive Market 2025/2026 [8/10]

Branża motoryzacyjna została także wprost wskazana jako sektor kluczowy w dyrektywie NIS2 dotyczącej wymogów cyberbezpieczeństwa. Choć do końca 2025 roku nie doczekaliśmy się wejścia w życie ustawy implementującej te przepisy, rok 2026 dla wielu firm upłynie zapewne pod znakiem wdrażania nowych standardów bezpieczeństwa cyfrowego.

Nie wszystko jednak sprowadza się do obowiązków i obciążeń. Rok 2026 oferuje także istotne możliwości wsparcia finansowego. Dla sektora transportu ciężkiego dostępnych jest łącznie sześć miliardów złotych w programach NFOŚiGW. Szczególnie duże zainteresowanie – wnioski na kwotę dwukrotnie przekraczającą miliardowy budżet – wzbudziły nabory dotyczące infrastruktury ładowania dla transportu ciężkiego. Sprawne przeprowadzenie oceny złożonych wniosków i uruchomienie kolejnego naboru będzie kluczowe dla rozwoju tej branży.

Dostępne są również programy dla dużych i średnich przedsiębiorstw wspierające inwestycje w transformację energetyczną, służące obniżaniu zużycia energii oraz emisji CO_2. Pod warunkiem przeprowadzenia audytu energetycznego, firmy mogą składać wnioski do NFOŚiGW, co bezpośrednio przekłada się na poprawę konkurencyjności w porównaniu z przedsiębiorstwami w innych krajach UE.

Szerszy kontekst tych zmian wyznacza grudniowy Pakiet Motoryzacyjny Komisji Europejskiej, który odchodzi od całkowitego zakazu sprzedaży nowych samochodów spalinowych od 2035 roku i wprowadza rewizję standardów emisji CO_2. To sygnał, że polityka europejska stara się balansować między ambicjami klimatycznymi a realiami przemysłowymi, choć szczegóły implementacji tych założeń w poszczególnych krajach członkowskich pozostają jeszcze kwestią otwartą.

The automotive industry has also been explicitly identified as a key sector under the NIS2 Directive on cybersecurity requirements. Although, by the end of 2025, the implementing legislation had not yet entered into force, 2026 will for many companies likely be marked by the rollout of new digital security standards.

However, not all developments are limited to obligations and compliance burdens. The year 2026 also offers substantial opportunities for financial support. A total of PLN 6 billion has been made available for the heavy transport sector under programmes administered by the National Fund for Environmental Protection and Water Management (NFOŚiGW). Particularly strong interest—applications amounting to more than twice the PLN 1 billion budget—was recorded in calls related to charging infrastructure for heavy-duty transport. The efficient assessment of submitted applications and the launch of subsequent funding rounds will be critical to the sector's further development.

Support programmes are also available for large and medium-sized enterprises investing in energy transition projects aimed at reducing energy consumption and CO_2 emissions. Subject to the completion of an energy audit, companies may apply for funding from NFOŚiGW, which can directly enhance their competitiveness relative to enterprises operating in other EU Member States.

The broader context for these developments is set by the European Commission's Automotive Package announced in December, which moves away from a full ban on the sale of new internal combustion engine vehicles from 2035 and introduces a revision of CO_2 emission standards. This signals an attempt by European policy to strike a balance between climate ambitions and industrial realities, although the details of how these assumptions will be implemented across individual Member States remain an open question.

© 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.

Efektywne zarządzanie tymi zagadnieniami może z jednej strony ograniczyć ryzyko dla zarządów spółek w przypadku niespełnienia wymogów, z drugiej – zapewnić firmom nowe możliwości rozwoju poprzez skuteczne korzystanie z instrumentów wsparcia. Rok 2026 będzie więc wymagał od działów prawno-podatkowych nie tylko czujności i znajomości przepisów, ale także strategicznego myślenia o tym, jak przekuć regulacyjne zmiany w przewagę konkurencyjną".

Przemysław Szywacz

Partner w Dziale Doradztwa Podatkowego, Lider doradztwa dla sektora motoryzacyjnego w KPMG w Polsce

Effective management of these issues can, on the one hand, reduce risks for company boards in the event of non-compliance, and on the other, create new growth opportunities through the effective use of available support instruments. As such, 2026 will require legal and tax functions not only to remain vigilant and well-versed in regulatory requirements, but also to think strategically about how to translate regulatory change into a competitive advantage".

Przemysław Szywacz

Partner, Corporate Tax Advisory, Head of Automotive, KPMG in Poland

© 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.

Transformacja w cieniu rekordów. Polski rynek motoryzacyjny 2025/2026 [10/10]
Transformation in the Shadow of Record Results. The Polish Automotive Market 2025/2026 [10/10]

Źródła:

[1] Business Insider, „Chińskie auta podbijają Polskę. Milion sztuk do 2028 r.”, 04.11.2025, [data dostępu: 22.01.2026].

[2] Auto Świat, „Czarny listopad dla handlarzy samochodów z zagranicy. Rośnie sprzedaż nowych aut w Polsce”, 03.12.2025, [data dostępu: 22.01.2026].

[3] SAMAR, „Wstępne podsumowanie rynku w 2025 roku | Samar.pl”, 30.12.2025, [data dostępu: 22.01.2026].

[4] Ibidem.

[5] PZPM.

[6] Polskie Radio Kierowców, „Polskie Radio Kierowców | Sprzedaż nowych samochodów może osiągnąć rekordowy poziom. Są nowe prognozy”, 09.01.2026, [data dostępu: 22.01.2026].

[7] Forbes, „Global Automotive Outlook: Predictions For 2026”, 15.01.2026, [data dostępu: 22.01.2026].

[8] Elektromibilni.pl, „Volkswagen Wraca Do Pomysłu Range Extenderów. To Nie Krok Wstecz, Lecz Chłodna Kalkulacja”, 12.12.2025, [data dostępu: 22.01.2026].

References:

[1] Business Insider, „Chińskie auta podbijają Polskę. Milion sztuk do 2028 r.”, 04.11.2025, [accessed 22.01.2026].

[2] Auto Świat, „Czarny listopad dla handlarzy samochodów z zagranicy. Rośnie sprzedaż nowych aut w Polsce”, 03.12.2025, [accessed 22.01.2026].

[3] SAMAR, „Wstępne podsumowanie rynku w 2025 roku | Samar.pl”, 30.12.2025, [accessed 22.01.2026].

[4] Ibid.

[5] Polish Association of Automotive Industry (PZPM).

[6] Polskie Radio Kierowców, „Polskie Radio Kierowców | Sprzedaż nowych samochodów może osiągnąć rekordowy poziom. Są nowe prognozy”, 09.01.2026, [accessed 22.01.2026].

[7] Forbes, „Global Automotive Outlook: Predictions For 2026”, 15.01.2026, [accessed 22.01.2026].

[8] Elektromibilni.pl, „Volkswagen Wraca Do Pomysłu Range Extenderów. To Nie Krok Wstecz, Lecz Chłodna Kalkulacja”, 12.12.2025, [accessed 22.01.2026].

Źródło | Source: 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.

Kontakt

Jakub Faryś
President
PZPM
E: jakub.farys@pzpm.org.pl

Marek Wolfigiel
Analysis and Statistics Director
PZPM
E: marek.wolfigiel@pzpm.org.pl

Anna Materzok
Communications & PR Manager
PZPM
E: anna.materzok@pzpm.org.pl

Przemysław Szywacz
Partner, Tax
Head of Automotive
KPMG in Poland
E: pszywacz@kpmg.pl

Biuro prasowe
E: biuroprasowe@kpmg.pl

© 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

© 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.