



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 kwietnia 2020

### **Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - MARZEC 2020 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)**

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W I kwartale w naszym kraju zarejestrowano 397 nowych autobusów, z czego w styczniu – 158 szt., w lutym – 122 szt., a w marcu 117 szt.

#### **Autobusowy marzec**

W marcu 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 117 szt. nowych autobusów, według analiz PZPM i JMK danych CEP. Dla porównania - rok temu, w marcu 2019 r. było ich 186 szt., a w analogicznym miesiącu 2018 r. aż 211 szt. Taki wynik oznacza spadek o -69 szt. / -37,1% i kontynuację negatywnego trendu, który zdominował polski rynek nowych autobusów w II połowie 2019 r. To też rezultat niższy w porównaniu z lutym br. (-5szt. -4%), kiedy wynik był niższy niż rok wcześniej o 41 szt. / -25,2%.

W ostatnim miesiącu odnotowaliśmy spadki we wszystkich segmentach funkcjonalnych. Największą zmianę, pod względem liczby zarejestrowanych autobusów, zanotowaliśmy w strategicznej dla rynku kategorii miejskiej, w której liczba sprzedanych pojazdów była o 30 szt. niższa niż przed rokiem (-34,9%). Podobny spadek zapanował także wśród dobrze do tej pory trzymających się minibusów (-27 szt. / -35,1%). W tej grupie zarejestrowano w marcu 50 autobusów. Spory „minus” mamy w kategorii autokarów, w której w ostatnim miesiącu odnotowaliśmy 10 rejestracji (-8 szt. / -55,6%). Podobnie nieciekawa sytuacja panuje w niszowym segmencie autobusów międzymiastowych, które zakończyły marzec br. ze spadkiem o 80% - z ubiegłorocznego poziomu 5 szt. do 1 szt. w br.

#### **Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - marzec, 2020 rok według segmentów**

Segment		Nadwozie	1-3.2020		1-3.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	5	2,2%	5	2,09%	0,0%
	BUS>3,5T		224	97,8%	234	97,9%	-4,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		229	100,0%	239	100,0%	-4,2%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	125	74,4%	250	83,9%	-50,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	15	8,9%	9	3,0%	66,7%
		SZKOLNY	28	16,7%	39	13,1%	-28,2%
		TURYSTYCZNY INNY					
DMC>=8T	OGÓŁEM		168	100,0%	298	100,0%	-43,6%
	OGÓŁEM*		<b>397</b>	<b>100%</b>	<b>537</b>	<b>100%</b>	<b>-26,1%</b>

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

\*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 23 kwietnia 2020

### **Od początku roku**

W I kwartale br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 397 autobusów, co daje spadek w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku o 140 szt. / -26,1%. Po lutym br. różnica wynosiła 71 szt. / -20,2%.

Warto też pamiętać, że początek 2019 r. też nie był rewelacyjny – z powodu niskich rejestracji autobusów turystycznych, co zostało nadrobione w II kwartale ub.r. Dlatego dopiero w maju przekonamy się o skali oddziaływania epidemii COVID-19 na autobusowy rynek w Polsce. Spodziewamy się, że z powodu epidemii i zatrzymania turystyki, szczególnie może ucierpieć segment autokarów. Po trzech miesiącach br.- sytuacja w poszczególnych segmentach wygląda następująco:

minibusy: 229 rejestracji (-10 szt. / -4,2%);  
autobusy miejskie: -125 rejestracji (-125 szt. / -50,0%);  
autobusy międzymiastowe: 15 rejestracji (+6 szt. / +66,7%);  
autobusy turystyczne: 28 rejestracji (-11 szt. / -28,2%).

To daje średnią miesięczną liczbę nowych rejestracji na poziomie 132 szt. Dla porównania – średnia z całego 2019 r. wynosi 206 szt., a z 2018 r. – aż 225 szt.

Podsumowując autobusową sytuację w ciągu trzech pierwszych miesięcy roku, warto przypomnieć, że ubiegłoroczny poziom (2478 szt.) był niższy niż rekordowy wynik z 2018 r., kiedy zanotowano 2706 rejestracji nowych autobusów, co oznaczało 8,4-procentowy spadek. Teraz nie ma szans aby w tym roku zbliżyć się do wyniku z 2019 roku. Z naszych obliczeń przed epidemią wynikało, że rynek w 2020 r. może osiągnąć rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli byłby niższy w porównaniu z 2019 rokiem o ok. 12%. Teraz – w sytuacji pandemii – ciężko już mówić o jakichkolwiek prognozach. Wydaje się, że w tym roku rynek autobusów turystycznych może zejść do najniższego poziomu w swojej historii. Zakaz wszelkich wycieczek i przewozów szkolnych odbijają się zarówno na kategorii autobusów MINI, jak i pojazdów turystycznych. Natomiast rynek miejskich pojazdów powinien utrzymać zakładany poziom, czyli ok. 800 rejestracji. Wiele też zależy od kondycji autobusowych fabryk, które miałyby je wyprodukować. Można powiedzieć, że w tym roku autobusowy rynek czeka bardzo trudny test – najtrudniejszy od czasów transformacji.

### **Strategiczny miejski segment**

W 2019 roku kategoria autobusów miejskich przegrała (1032 szt.) z segmentem MINI (1064) w walce o prymat na polskim rynku nowych autobusów. W wyjątkowym 2020 r. spodziewamy się zwycięstwa miejskiego segmentu, jako najmniej podatnego na negatywny wpływ epidemii COVID-19. To strategiczna kategoria rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych tutaj pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z nich powstaje w Polsce – m.in. w fabryce MAN Bus w Starachowicach, Solaris w Bolechowie, Scania w Słupsku i Autosan w Sanoku. Do tego dochodzą zakłady Volvo we Wrocławiu, które również z roku na rok zwiększają swoje miejskie obroty. Liczba autobusowych fabryk w naszym kraju pokazuje najlepiej, jak ważny jest ten segment i to nie tylko dla samego rynku, ale całej gospodarki.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 23 kwietnia 2020

W marcu br. zarejestrowano w Polsce tylko 56 szt. miejskich autobusów, czyli o 30 szt. mniej niż rok wcześniej (-34,9%). Dla porównania w analogicznym miesiącu 2019 r. był to poziom 86 szt., w 2018 r. – 55 szt., a w 2017 r. - 104 szt.

Skumulowany wynik za I kwartał br. dla tej kategorii to 125 szt., co oznacza niższy poziom od ubiegłorocznego o 125 szt. / -50,0%. To daje średnią sprzedaży na poziomie 41 szt. miesięcznie. Dla porównania – średnia miesięczna z ubiegłego roku dla tej kategorii wynosiła 86 szt.

W ciągu trzech pierwszych miesięcy roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowano w Warszawie - firma Mobilis (21 szt.) i MZA (15szt.). Następnie w Tychach Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej - 20 szt. marki Autosan. To w oczywisty sposób wywarło wpływ na miejski ranking, w którym sanocka marka zajmuje trzecie miejsce, Mercedes jest drugi, a prowadzi Solaris, który zarejestrował w I kwartale br. 48 autobusów i przekroczył 38% udział w tym segmencie.

Najczęściej kupowany autobus miejski w okresie styczeń-marzec 2020, to Urbino 12 Solarisa , przy czym połowa z nich dysponuje napędem elektrycznym. Na drugim miejscu Autosan Sancity 12LF CNG.

### **Zielone miasta**

Przy okazji analiz danych CEP przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi. Dotyczy to, jak na razie tylko tego jednego segmentu. Zarówno wśród autobusów turystycznych, jak i międzymiastowych oraz minibusów dominuje napęd diesla i nic nie wskazuje na to, żeby to się miało zmienić w najbliższym czasie. Natomiast wśród miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast - takie ekologiczne rozwiązania stają się coraz popularniejsze.

W 2016 r. na łączną sumę 1942 szt. wszystkich nowych autobusów tylko 42 konstrukcje (czyli 2,2% wszystkich pojazdów) miało napęd alternatywny. W 2017 r. takich eko-autobusów zarejestrowano już 160 egzemplarzy, co dało im 7-procentowy udział w całym rynku.

W 2018 roku udział niskoemisyjnej floty w łącznej sprzedaży był najwyższy w historii i ten rok możemy określić mianem najbardziej "zielonego" w całej autobusowej historii. W ciągu 12 miesięcy na rynku pojawiło się aż 317 szt. pojazdów z alternatywnymi napędami - co daje eko-udział na poziomie 11,7%, w tym:

- 200 autobusów z napędem hybrydowym,
- 63 elektrobusesy,
- 54 pojazdy z napędem gazowym (CNG).

W 2019 r. na łączną sumę 1032 nowych miejskich autobusów 287 pojazdów miało eko-napęd (28% udział). W podziale na rodzaj napędu, aktualny poziom rejestracji wyglądało to następująco:

- 54 elektrobusesy
- 51 pojazdów z napędem hybrydowym,
- 182 autobusy z napędem gazowym (CNG).

Wyniki od początku 2020 r. pokazują, że polski rynek idzie cały czas w zielone technologie i na 125 wszystkich zarejestrowanych autobusów miejskich aż 61 miało alternatywny napęd, w tym:



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 23 kwietnia 2020

41 miało napęd gazowy (CNG)  
19 miało napęd elektryczny  
1 hybrydowy.

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowaniu. Rozwojowi tej części rynku sprzyjają też zapisy w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o świadczeniu lub zleceniu świadczenia przez jednostki samorządu terytorialnego usług komunikacji miejskiej podmiotowi z uwzględnieniem udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki. Jak to wyjdzie w praktyce - zobaczymy..

### **Dynamiczny jak MINI**

Do 2019 roku kategoria autobusów MINI systematycznie umacniała swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. Rok 2020 może okazać się tutaj przełomowy z powodu epidemii i zapaści w zakresie transportu krajowego i międzynarodowego.

W marcu liczba rejestracji minibusów była po raz pierwszy od początku roku niższa niż rok wcześniej i to wyraźnie (-27 szt. / -35%), a polscy przewoźnicy kupili łącznie 50 takich pojazdów.

Skumulowany wynik od początku 2020 roku jest już także ujemny i wynosi 229 szt. (10 szt. / -4,2%), co daje średnią na poziomie 76 szt. na miesiąc. To całkiem nieźle, biorąc pod uwagę wcześniejsze rezultaty. W całym 2019 r. był to poziom 88 szt. miesięcznie.

Podobnie jak przed rokiem, sprzedaż w tym segmencie jest mocno wspierana przez PFRON, który dotuje zakupy pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i tym samym wyrównuje różnice pomiędzy regionami.

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która w tym roku osiągnęła rezultat 180 minibusów (-17 szt. / -8,6%), co dało jej 78,6% udziału. Dla porównania - najlepszy z konkurentów – marka Ford – może pochwalić się 24 rejestracjami i 10,5% udziałem w segmencie. Tak znacząca przewaga Mercedesa zapewniła niemieckiemu producentowi nie tylko niekwestionowane pierwsze miejsce w kategorii MINI, ale także tytuł lidera w całym autobusowym rynku.

Na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące najczęściej pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (88), następnie Bus-Center, CMS Auto, Auto-Cuby, Bus Factory, Warmiaki, Eurobus, Polster, Carpol, Auto-Merc, Sprintcar, Businvest, Automet, oraz inni.

W I kwartale br. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie pruszkowski (42) i grodziskim (25), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (28). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus.

### **Turystyczna katastrofa**

Patrząc na wynik z marca br. widać wyraźnie, że segment turystyczny jest w słabej kondycji. Liczbowo wygląda to jeszcze nieźle, ale trzeba pamiętać, że porównujemy te dane do bardzo słabego rezultatu z początku 2019 roku, kiedy do kwietnia sprzedaż autokarów plasowała się na bardzo niskim poziomie i dopiero w maju mieliśmy potężny wysyp nowych rejestracji. W tym roku z powodu koronawirusa tego przyspieszenia zabraknie, a przy aktualnie katastrofalnej sytuacji w



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 23 kwietnia 2020

branży przewozów autokarowych musimy być przygotowani na najniższy turystyczny wynik w historii.

W marcu zanotowaliśmy rejestracje 10 autokarów (-8 szt. / -44,4%). Dla porównania - w marcu w 2019 r. sprzedano w Polsce 18 autokarów, w 2018 r. – 62 szt., a w 2017 r. - 88 szt.

Od początku roku mamy 28 rejestracji, czyli o 11 sztuk mniej niż przed rokiem (-28,2%). Średnia miesięczna z całego ubiegłego roku dla tej kategorii wyniosła 28 szt. Teraz po I kwartale ten wskaźnik to 9 szt.

W autokarowym rankingu producentów liderem od początku br. jest marka MAN ze sprzedażą 7 autokarów i udziałem w rynku wynoszącym 25%. Tuż za nią są Setra i Mercedes-Benz po 6 szt.

Najczęściej kupowany autobus turystyczny w tym roku to ex aequo Mercedes-Benz Tourismo L i MAN Lion`s Coach L.

### **Międzymiastowe przyspieszenie**

Autobusy międzymiastowe w Polsce to cały czas niszowy segment, z którym jednak wiążemy ogromne nadzieje na przyszłość. Ciężko w to uwierzyć, ale u naszych zarówno południowych, jak i zachodnich sąsiadów to właśnie tego typu pojazdy dominują na autobusowym rynku i sprzedają się w setkach sztuk rocznie. U nas jest kompletnie odwrotnie, co wynika z obowiązujących przepisów prawnych, które preferują pojazdy używane lub nowe, ale o małej pojemności. To stawia nasz kraj bliżej „marszrutkowych”, wschodnich rozwiązań transportowych niż uporządkowanych i dostępnych dla wszystkich systemów znanych z Europy Zachodniej. Cały czas jednak aspirujemy do nich i mamy nadzieję, że obiecana od lat ustawa o transporcie publicznym w końcu wejdzie w życie i zmieni dotychczasową rzeczywistość.

Potwierdzeniem tych pesymistycznych opinii są dane z marca, który przyniósł międzymiastowym autobusom ponowny spadek sprzedaży (-4 szt. / -80%). W tym miesiącu zarejestrowano jeden autobus. Dla porównania: - w marcu 2019 r. sprzedano 5 takich pojazdów, a w analogicznym okresie 2018 – 13 szt.

Jednak dzięki dobremu wynikowi ze stycznia br., skumulowany rezultat w tym segmencie wygląda całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W I kwartale w Polsce zarejestrowano 15 autobusów międzymiastowych (+6 szt. / +66,7%), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie 5 szt. Dla porównania – średnia za cały rok 2019 wyniosła zaledwie 3 sztuki.

Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych środków i inwestycją w nowy tabor. Powoli też rośnie udział zakupów w ramach ekspresowych połączeń międzymiastowych. Jak na razie nie zauważaliśmy pozytywnego wpływu na ten segment wdrożonego w sierpniu ub.r. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Nie spowodował on żadnej zmiany „in plus” na rynku nowych pojazdów. Brak wymagań co do wieku pojazdów, czy normy emisji spalin oraz krótki czas kontraktowania przewozów powoduje, że głównym beneficjentem tego rządowego programu będą firmy zajmujące się sprzedażą używanych autobusów, które doraźnie uzupełnią tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Jeszcze raz powtórzmy - bez systemowych rozwiązań międzymiastowy segment nie ma szans na zwiększoną sprzedaż.

Liderem w tej kategorii od początku br. jest marka SOR (7) z 46,7% udziałem w tej części rynku. Najczęściej kupowany autobus międzymiastowy w tym roku to SOR CN 12,3.



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 kwietnia 2020

### **Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - marzec, 2020 rok**

Pozycja	Marka	1-3.2020		1-3.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	217	54,7%	213	39,7%	1,9%
2	SOLARIS	48	12,1%	78	14,5%	-38,5%
3	AUTOSAN	25	6,3%		0,0%	
4	FORD	24	6,0%	9	1,7%	166,7%
5	MAN	23	5,8%	76	14,2%	-69,7%
6	IVECO	18	4,5%	73	13,6%	-75,3%
	inni	42	10,6%	88	16,4%	-52,3%
	<b>OGÓŁEM**</b>	<b>397</b>	<b>100%</b>	<b>537</b>	<b>100%</b>	<b>-26,1%</b>

\*/ w tym zabudowane podwozia marki MB, rejestrowane również pod inną marką

\*\*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producent

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

### **Lista rankingowa marek**

W I kwartale br. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (217), która zanotowała nieznacznie wyższą sprzedaż niż przed rokiem (+4 szt. / +1,9%), co przełożyło się na wzrost udziałów w rynku (+15 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 180 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 54,7% udział w całym rynku.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z wynikiem 48 rejestracji (-30 szt. / -38,5%). Wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie powyżej 8 t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (3,5 - 8 t DMC) – Solaris jest liderem w Polsce z udziałem niemal 30% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa i Autosan.

Kolejne miejsce – i to jest spora niespodzianka – po I kwartale br. ma Autosan. Sanocka firma dzięki przekwalifikowaniu się z producenta międzymiastowego taboru na pojazdy miejskie zajęła wysokie trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji. Tak wysokie w generalnej klasyfikacji Autosan zawdzięcza dostawom gazowych autobusów dla PKM Tychy. O skali tego sukcesu świadczy fakt, że rok temu firma na swoim koncie miała zerową sprzedaż i stąd tegoroczne rewelacyjne wyniki: +25 szt.

### **Polska produkcja**

Na koniec warto zauważyć, że w tym roku udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach i zostały w Polsce zarejestrowane jest na stosunkowo niskim poziomie. Wynika to z niskiej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju.

W I kwartale 2020 r. wskaźnik ten wyniósł 93 szt., czyli 23% w całym rynku. Dla porównania - w 2019 r. poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. Z kolei w 2018 r. wskaźnik ten wyniósł 32,2%, a w 2017 r. - 26,2%. Dlatego w tym roku liczymy na jego dalszy wzrost.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 23 kwietnia 2020

Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-Cuby, Bus-Center, Warmiaki, CMS Auto, Bus Factory, Polster, MMI, Carpol i Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i in.. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wynosi prawie 70%. To oznacza, że na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów blisko 7 jest też produkowanych lub zabudowywanych w naszym kraju. Porównując to z rynkiem pojazdów osobowych czy ciężarowych to świetny wynik, z którego możemy być dumni..

---

**Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego** jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, autobusów, ciężarówek, samochodów osobowych i dostawczych a także motocykli, motorowerów oraz producentów nadwozi w Polsce.

Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ 4 CV MOBILE ■ AC S.A. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Harley DavidsonC&EE ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■