



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - KWIECIEŃ 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 ciągu pierwszych 4 miesięcy br. w naszym kraju zarejestrowano zaledwie 461 nowych autobusów, z czego w styczniu – 158 szt., w lutym – 122 szt., w marcu 117 szt. i kwietniu 64 szt. To najlepiej pokazuje, jak coraz większy, negatywny wpływ pandemia COVID-19 wywiera na autobusową branżę.

Autobusowy kwiecień

W kwietniu 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 64 szt. nowe autobusy. Dla porównania - rok temu, w kwietniu 2019 r. było ich 273 szt., a w analogicznym miesiącu 2018 r. – 258 szt. Taki wynik oznacza rekordowy spadek aż o 209 szt. r/r (-76,6%). To także niższy rezultat w porównaniu z marcem br. o 53 szt. (-45,3%).

To pokazuje prawdziwy wpływ epidemii na rynek, gdyż część pojazdów w marcu została jeszcze zarejestrowana, gdy gospodarka pracowała na normalnych obrotach. Teraz zaczął się czas głębokiego kryzysu.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - kwiecień, 2020 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1-4.2020		1-4.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	5	2,1%	6	1,78%	-16,7%
	BUS>3,5T		236	97,9%	331	98,2%	-28,7%
DMC<8T	OGÓŁEM		241	100,0%	337	100,0%	-28,5%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	172	78,2%	343	72,5%	-49,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	15	6,8%	14	3,0%	7,1%
		SZKOLNY					
		TURYSTYCZNY	33	15,0%	116	24,5%	-71,6%
DMC>=8T	OGÓŁEM		220	100,0%	473	100,0%	-53,5%
	OGÓŁEM*		461	100%	810	100%	-43,1%

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

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

W kwietniu br. odnotowaliśmy spadki we wszystkich segmentach funkcjonalnych. Największą zmianę, pod względem liczby zarejestrowanych autobusów, zanotowaliśmy w strategicznej dla rynku kategorii MINI, w której liczba wydanych pojazdów była o 86 szt. niższa niż przed rokiem (-87,8%). Podobny spadek zapanował także wśród autokarów (-72 szt. / -93,5%), które do tej pory statystycznie całkiem dobrze się prezentowały. Wynikało to z przesunięcia turystycznej sprzedaży w ubiegłym roku na późniejsze miesiące. Teraz mamy prawdziwy obraz sytuacji. Spory „minus” odnotowaliśmy w drugiej, strategicznej dla polskiego rynku kategorii autobusów miejskich. W ostatnim miesiącu odnotowaliśmy w niej 47 rejestracji (-46 szt. i -49,5%). Podobnie nieciekawa sytuacja panuje w niszowym segmencie autobusów międzymiastowych, w którym marzec br.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

zakończył się ze spadkiem o 80% - z ubiegłorocznego poziomu 5 szt. a kwiecień br. ze spadkiem 100% od 5 szt. w ub.r. do zera.

Od początku roku

W ciągu pierwszych 4 miesięcy br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 461 nowych autobusów, co przełożyło się na rekordowy spadek w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku o 349 szt. / -43,1%. Po marcu ta różnica wynosiła 140 szt. / -26,1%. Pogłębiająca się, zapaść to efekt negatywnego wpływu COVID-19 na całą gospodarkę, ale spadki na autobusowym rynku, obserwowaliśmy już wcześniej. W ub.r. kurczył się on już w lutym i marcu (-28,8% oraz -11,8% r/r) ale wtedy wydawało się, że to są przejściowe trudności związane przede wszystkim z opóźnionymi dostawami autokarów. Przez kolejne 3 miesiące – do czerwca 2019, rynek odbudowywał się. Jednak od lipca ub.r. nieustannie notujemy głębokie dwucyfrowe spadki (od -17% do -37%). Prawdziwy obraz zniszczeń, jakie dokonała pandemia na autobusowym rynku w Polsce, w pełnym zakresie uwidocznił się dopiero w kwietniu (-76,6% r/r)..

Spodziewamy się, że w maju wyniki będą jeszcze słabsze, gdyż cały czas pozamiejski transport autobusowy stoi i to zarówno na liniach krajowych, które generują zakupy minibusów i pojazdów międzymiastowych, jak i na trasach międzynarodowych oraz w turystyce, gdzie przewoźnicy kupują autokary. Naszym zdaniem stosunkowo najslabiej kryzys odczują autobusy miejskie, które cały czas są zarówno rejestrowane, jak i kontraktowane w naszym kraju – przede wszystkim w ramach unijnych projektów.

Po czterech miesiącach br., sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wygląda następująco:

minibusy: 241 rejestracji (-96 szt. / -28,5%)

- podczas gdy po marcu było 229 rejestracji (-10 szt. / -4,2%);

autobusy miejskie: 172 rejestracje (-171 szt. / -49,9%)

- podczas gdy po marcu było 125 rejestracji (-125 szt. / -50,0%);

autobusy międzymiastowe: 15 rejestracji (+1 szt. / +7,1%)

- podczas gdy na koniec marca mieliśmy 15 rejestracji (+6 szt. / +66,7%);

autobusy turystyczne: 33 rejestracje (-83 szt. / -71,6%)

- podczas przed miesiącem mieliśmy 28 rejestracji (-11 szt. / -28,2%).

To daje średnią miesięczną liczbę nowych rejestracji na poziomie 115 autobusów. Dla porównania – miesiąc temu, w marcu, wyniosła ona jeszcze 132 szt., a średnia z całego 2019 r. to 206 szt., z 2018 r. – 225 szt.

Podsumowując autobusową sytuację od początku roku, warto przypomnieć, że ubiegłoroczny poziom (2478 szt.) był niższy o 8,4% niż rekordowy wynik z 2018 r., kiedy zanotowano 2706 rejestracji nowych autobusów. Teraz nie ma najmniejszych szans, aby w tym roku zbliżyć się do wyniku z 2019 roku.

Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

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 stosunkowo 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.

W kwietniu br. zarejestrowano w Polsce tylko 47 szt. miejskich autobusów, czyli o 46 szt. mniej niż rok wcześniej (-49,5%). Dla porównania w analogicznym miesiącu 2019 r. był to poziom 93 szt., w 2018 r. – 41 szt., a w 2017 r. – 15 szt. Na koniec warto zauważyć, że te kwietniowe 47 szt. miejskich egzemplarzy stanowiło aż 73 % wszystkich sprzedanych w tym miesiącu autobusów. I taka sytuacja utrzyma się w kolejnych miesiącach.

Skumulowany wynik z pierwszych 4 miesięcy br. dla miejskiej kategorii to 172 szt., co oznacza niższy poziom od ubiegłorocznego o 171 szt. / -49,9%. To daje średnią sprzedaży na poziomie 43 szt. miesięcznie. Dla porównania – średnia miesięczna z 2019 roku dla tej kategorii wynosiła 86 szt. Od początku roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowano w Gdańsku – 37 szt. wszystkie marki Mercedes-Benz. To wywarło wpływ na miejski ranking, w którym niemiecka marka zajmuje drugie miejsce (59), a prowadzi Solaris, który zarejestrował w ciągu 4 miesięcy br. 65 autobusów co dało mu prawie 38% udział w tym segmencie.

Najczęściej kupowany autobus miejski w okresie styczeń-kwiecień 2020 to Mercedes-Benz Citaro w wersji 12 metrowej

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.

Wyniki od początku 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich 172 zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich aż 80 miało alternatywny napęd (46,5%), w tym:

54 miało napęd gazowy (CNG)



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

23 miało napęd elektryczny
3 hybrydowy.

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. 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.

MINI sprzedaż

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 kwietniu liczba rejestracji minibusów była po raz drugi od początku roku niższa niż rok wcześniej i to wyraźnie (- 86 szt. / -87,8%)(w marcu było mniej o 27 szt. r/r; -35,1%), a polscy przewoźnicy kupili łącznie zaledwie 12 takich pojazdów.

Skumulowany wynik od początku 2020 roku (241) także jest niższy od ubiegłorocznego (-96 szt. / -28,5%), co daje średnią na poziomie 60 szt. na miesiąc . To jeszcze całkiem nieźle. 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 189 minibusów (-84 szt. / -30,8%). 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 (91), następnie Bus-Center, Auto-Cuby, CMS Auto, Bus Factory, Warmiaki, Polster, Eurobus, Auto-Merc, Carpol, Sprintcar, Businvest, Automet, oraz inni.

W ciągu pierwszych 4 miesięcy br. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie pruskowski (43) i grodziskim (26), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (29). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus.

Turystyczna katastrofa

Patrząc na turystyczne wyniki z kwietnia br. widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. W marcu liczbowo wyglądało to jeszcze nieźle – co wynikało z 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, 20 maja 2020

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

W kwietniu zanotowaliśmy rejestracje 5 autokarów (-72 szt. / -93,5%). Dla porównania - w kwietniu 2019 r. sprzedano w Polsce 77 autokarów, a w analogicznym okresie 2018 r. – 102 szt.

Z kolei skumulowany wynik uplasował się poziomie 33 rejestracji, czyli o 83 sztuk mniej niż przed rokiem (-71,5%). Średnia miesięczna z całego 2019 roku dla tej kategorii wyniosła 28 szt. Teraz po 4 miesiącach br. ten wskaźnik to 8 szt.

W autokarowym rankingu producentów liderem od początku br. jest marka MAN ze sprzedażą 9 autokarów. Najczęściej kupowany autobus turystyczny w tym roku to MAN Lion`s Coach L.

Międzymiastowe oczekiwanie

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 pesymistycznym opinii są dane z kwietnia - nie zarejestrowano żadnego autobusu międzymiastowego. Dla porównania: w analogicznym miesiącu w 2019 r. sprzedano 5 autobusów , a w 2018 – 13 szt.

Jedynie dzięki dobremu wynikowi ze stycznia br., skumulowany rezultat w tym segmencie wygląda całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W ciągu 4 miesięcy br. w Polsce zarejestrowano 15 autobusów międzymiastowych (+1 szt. / +7,1%), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie prawie 4 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, 20 maja 2020

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - kwiecień, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-4.2020		1-4.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	255	55,3%	335	41,4%	-23,9%
2	SOLARIS	65	14,1%	96	11,9%	-32,3%
3	FORD	26	5,6%	9	1,1%	188,9%
4	AUTOSAN	25	5,4%	15	1,9%	66,7%
5	MAN	25	5,4%	130	16,0%	-80,8%
6	IVECO	19	4,1%	90	11,1%	-78,9%
	inni	46	10,0%	135	16,7%	-65,9%
	OGÓŁEM**	461	100%	810	100%	-43,1%

*/ 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 ciągu pierwszych 4 miesięcy br. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (255), która zanotowała niższą sprzedaż niż przed rokiem (-80 szt. / -23,9%), co przełożyło się na wzrost udziału w rynku (+14 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 189 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 55,1% udział w całym rynku.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z wynikiem 65 rejestracji (-31 szt. / -32,3%). 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 ma zdecydowanie pierwsze miejsce w Polsce z udziałem niemal 30% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa i Autosan.

Na trzeci miejscu – i to jest spora niespodzianka – po 4 miesiącach br. uplasował się kolejny reprezentant kategorii MINI, czyli Ford (+17 szt. / +188%), który zarejestrował 26 swoich pojazdów. To pokazuje, w jaką stronę po ustaniu pandemii może zacząć zmierzać polski rynek autobusów.

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 ciągu 4 miesięcy br. 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 112 szt., czyli 24% 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.

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

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 ■