



**INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 25.02.2021 GODZ. 00:01**

Warszawa, 24 lutego 2021

**Pierwsze rejestracje nowych autobusów  
STYCZEŃ 2020 roku**

**Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

W pierwszym miesiącu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano zaledwie 93 fabrycznie nowe autobusy, co oznacza spadek sprzedaży o 41,1% w porównaniu z analogicznym okresem 2020 roku. To kontynuacja ubiegłorocznego, negatywnego trendu na polskim rynku, który zamknął cały rok 2020 z 40% stratą. To cały czas efekt pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu gospodarczego, który bardzo mocno dotknął transport autobusowy. Zarówno w Polsce, jak i całej Europie.

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W styczniu polscy przewoźnicy zarejestrowali 93 autobusy – wszystkie o masie powyżej 3,5 t (-65 szt. / -41,1% r/r), w tym:

- 59 szt. MINI-busów (-27 szt. / -31,4% r/r)
- 33 szt. autobusów miejskich (-16 szt. / -32,7% r/r)
- 0 autobusów międzymiastowych (-12 szt. / -100%.)
- 1 autobus turystyczny (-10 szt. / -90,9% )
- 0 autobusów szkolnych

Styczniowy wynik jest niższy niż w 2020 r. (158), 2019 r. (188), 2018 r. (188), w 2017 r. (105) i w 2016 r. (165).

Pamiętajmy, że najnowsze dane porównujemy do okresu jeszcze sprzed pandemii, jednak nie był to najlepszy styczeń dla rynku autobusów. Sprzedaż przed rokiem - w styczniu 2020 r. była mniejsza niż rok wcześniej o 16%. Był to wtedy przeciętny wynik, natomiast teraz urasta on do rangi „okresu prosperity”. To pokazuje dramatyczną sytuację na rynku - w ostatnim miesiącu znowu sprzedało się mniej o ponad 40% nowych autobusów. Nie widać też szans na szybką poprawę sytuacji. W styczniu br. wszystkie segmenty funkcjonalne wykazały „minus”. Co gorsza - identyczna sytuacja miała miejsca na rynku sprowadzanych zza granicy używanych autobusów , co zdarza się bardzo rzadko..

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
styczeń, 2021 rok  
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1.2021		1.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI			1	1,16%	-100,0%
	BUS>3,5T		59	100,0%	85	98,8%	-30,6%
DMC<8T	OGÓŁEM		59	100,0%	86	100,0%	-31,4%
				63,4%	54,4%		
	BUS>3,5T	MIEJSKI	33	97,1%	49	68,1%	-32,7%
		MIĘDZYMIASTOWY		0,0%	12	16,7%	-100,0%
		SZKOLNY					
		TURYSTYCZNY	1	2,9%	11	15,3%	-90,9%
		INNY					
DMC>=8T	OGÓŁEM		34	100,0%	72	100,0%	-52,8%
				36,6%	45,6%		
	<b>OGÓŁEM*</b>		<b>93</b>	<b>100%</b>	<b>158</b>	<b>100%</b>	<b>-41,1%</b>

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

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



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 25.02.2021 GODZ. 00:01**

Warszawa, 24 lutego 2021

Ubiegły oraz właśnie rozpoczęty rok 2021 rok są tak nietypowe, że ciężko pokusić się o jakieś konkretne prognozy. Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli i tak spotkałaby go korekta na poziomie ok. -12% w porównaniu z 2019 r. Jednak kryzys związany z pandemią COVID-19 przebił wszystkie prognozy i pogrążył autobusowy rynek w totalnej zapaści, która najmocniej dotknęła segment autokarów, gdzie odnotowaliśmy najniższy poziom w historii tej kategorii. Mimo tego pierwszych oznak poprawy spodziewamy się na wiosnę, ale biorąc pod uwagę liczbę oddanych do leasingodawców pojazdów, ich aktualną wartość, poziom trudności przy podróżowaniu po Europie, to powrotu do normalności na rynku nowych autobusów turystycznych spodziewamy się dopiero w 2024 r., co jest zbliżoną perspektywą do prognoz przygotowanych dla rynku lotniczego.

W bieżącym roku powtórzenie ubiegłorocznego wyniku (1495), przy aktualnej atmosferze niepewności będzie można uznać za sukces. Powrót do poziomu (2,7 – 2,5 tys. szt.) z lat 2018-2019 zajmie nam kilka lat.

### **Strategiczny miejski segment**

W styczniu polscy klienci kupili łącznie 33 miejskie konstrukcje, czyli o 16 szt. mniej niż przed rokiem (-32,7% r/r). Taki wynik jest też niższy niż ubiegłoroczna średnia na poziomie 58 szt. tego typu pojazdów na miesiąc. Z kolei za cały 2019 r. ten wskaźnik wynosił średnio 86 szt. miesięcznie.

Segment miejskich autobusów, to cały czas strategiczna kategoria rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z kupowanych w naszym kraju miejskich pojazdów 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.

Potwierdzenie jego strategicznej roli mieliśmy w zeszłym roku, kiedy zanotował on najwyższą sprzedaż ze wszystkich kategorii funkcjonalnych (702), co było wynikiem o -32% niższym niż rok wcześniej.

Od początku roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowano w Jaworznie, a potem we Wrocławiu i Głogowie.

W styczniu br. pierwsze miejsce na liście rankingowej zajął Solaris z wynikiem 18 szt. autobusów miejskich, co dało mu 54% (!) udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w styczniu br. z uwzględnieniem rodzaju napędu był Solaris Urbino 12 electric. Jest to pewna kontynuacja tendencji z 2020 roku. Jeszcze w pierwszej połowie ub. roku najczęściej wybierano na zmianę SanCity Autosana zasilane CNG czy diesle Citaro Mercedesa lub Urbino 12 Solarisa. W całym 2020 roku na lidera wysunął się Solaris Urbino 18 electric o czym zdecydowały rejestracje w drugiej połowie roku – głównie dzięki kontraktowi stulecia dla MZA Warszawa. Był to pierwszy taki przypadek w historii, aby to właśnie elektrobus cieszył się największą popularnością wśród polskich nabywców.

Oceniamy, że w 2021 r. miejski rynek wzrośnie do ok. 850 szt. autobusów miejskich, co oznacza wzrost w porównaniu z 2020 r. o ok. 140-150 szt. (+20%).

### **Zielone miasta**

Przy okazji analizy 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 – autobusów miejskich. Zarówno wśród autobusów turystycznych, jak i międzymiastowych oraz minibusów dominuje napęd diesla i nic nie wskazuje na to, żeby to się miało zmienić



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 25.02.2021 GODZ. 00:01**

Warszawa, 24 lutego 2021

w najbliższym czasie. Natomiast wśród miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast - takie ekologiczne rozwiązania stają się coraz popularniejsze.

Wyniki za styczeń 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (33) aż 23 miało alternatywny napęd (70% udział). To zdecydowanie wyższy udział niż w całym 2020 r., kiedy spośród wszystkich autobusów miejskich (702) do grupy zielonych zakwalifikowało się 394 szt. (56% udział). Dodatkowo odnotowaliśmy wtedy dwa zielone pojazdy w segmencie minibusów.

W 2020 roku udział poszczególnych napędów w segmencie miejskim przedstawiał się następująco:

308 szt. z klasycznym napędem diesla,

198 szt. z napędem elektrycznym;

165 szt. z napędem gazowym (CNG) ;

31 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym).

Dodatkowo odnotowaliśmy dwa pierwsze zielone pojazdy w segmencie minibusów.

Pod kątem odbiorców w styczniu 2021 r. w rankingu miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy na pierwszym miejscu jest Jaworzno z kontynuacją elektryfikacji miejskiej floty. Natomiast w całym 2020 roku zdecydowanym liderem została Warszawa z gazowo-elektromobilnym miksem (140), a wiceliderem – Tychy, które głównie inwestowały w pojazdy gazowe (54 szt. w tym dwa elektryczne). W porównaniu z 2019 rokiem Warszawa obroniła pierwszą, eko-pozycję (153 szt. w 2019r.), a obok niej na zielonym podium stanęły wówczas miasta - Rzeszów (25) i Poznań (15).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowaniu. Do tej pory polskie miasta najczęściej korzystały z trzech narzędzi: Regionalnych Programów Operacyjnych, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Z tej ostatniej puli m.in. sfinansowany został największy zakup elektrycznych autobusów w Polsce, czyli „kontrakt stulecia” Miejskich Zakładów Autobusów w Warszawie na dostawę 130 przegubowych e-busów. Z kolei drugi nabór POIiŚ – obejmujący zakup e-busów pod kątem konkretnych linii – objął swym zasięgiem 13 miast, w tym m.in. Kraków, który w ten sposób zakupi 50 elektrobusów klasy MEGA. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na elektrobusy w Polsce, a jego realizacja przewidziana jest w 2021 r., co oznacza, że ponownie elektryczne autobusy miejskie będą miały mocny wpływ na wygląd polskiego rynku zielonych autobusów.

Natomiast w przyszłości większy udział w elektrycznych zakupach mają mieć programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym „Gepard” dla miast i „Kangur” pod kątem zakupu autobusów szkolnych dla gmin. Ostatecznie zadania Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, przejął NFOŚiGW, również wspieranie zakupu elektrobusów w naszym kraju. Obecne Ministerstwo Klimatu i Środowiska zamknęło program „Zielony Transport Publiczny”, gdzie 33 miasta zgłosiły swoje wnioski o dofinansowanie zakupu 322 ebusów, 7 trolejbusów i 102 pojazdów wodorowych. Te ostatnie konstrukcje chce kupić Poznań, Chełm i Włocławek. Jak na razie trwa procedura oceny formalnej i merytorycznej złożonych projektów. Spodziewamy się, że pierwsze przetargi z ZTP ruszą pod koniec br. i będą miały realny wpływ na obraz rynku w 2022, a przede wszystkim w 2023 r.



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 25.02.2021 GODZ. 00:01**

Warszawa, 24 lutego 2021

### **MINI sprzedaż**

W styczniu liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 59 szt. (-27 szt. / -31,4% r/r), czyli tym samym segment MINI stał się najliczniejszą kategorią na polskim rynku. Zobaczymy, czy to utrzyma się do końca roku, gdyż w 2020 roku ostateczne to autobusy miejskiej pokonały minibusy 702 do 670.

Warto jednak zauważyć, że styczniowy rezultat jest wyższy niż zeszłoroczna średnia na poziomie 56 minibusów na miesiąc. Z kolei za cały 2019 r. ten wskaźnik wynosił średnio 88 szt. miesięcznie.

Pamiętajmy, że Polska jest prawdziwym zagłębiem MINI producentów i jesteśmy jednym z nielicznych krajów, gdzie w tej kategorii zdecydowanie lepiej sprzedają pojazdy z lokalnymi zabudowami niż fabrycznie gotowe konstrukcje. Dlatego ten segment jest dominowany przez krajowych producentów, 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 inni.

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 40 minibusów (-15 szt. / -38,5%). Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes niezagrożenie ma pierwsze miejsce w kategorii MINI, co zapewniło marce także tytuł lidera w całym autobusowym rynku. Na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące najczęściej pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (na podwoziach różnych marek zarejestrował 28 minibusów).

W 2021 r. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (20) i pruszkowskim (2), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (5). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (19).

### **Turystyczna katastrofa**

Patrząc na turystyczne wyniki ze stycznia br. widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. Tylko jeden sprzedany autokar (-10 szt. / -90,9% r/r), podczas gdy „normalnie” o tej porze polscy przewoźnicy zaczynali już przygotowania do sezonu.

Taki rezultat jest oczywiście niższy niż zeszłoroczna średnia na poziomie 8 autokarów na miesiąc. Z kolei za cały 2019 r. ten wskaźnik wynosił średnio 28 szt. miesięcznie. To pokazuje prawdziwy, tragiczny obraz sytuacji w tym segmencie.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka MAN ze sprzedażą ... jednego autobusu. Tym samym tytuł najczęściej kupowanego autobusu turystycznego od początku roku należy do MAN Lion`s Coach C (1).



## INFORMACJA PRASOWA

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 25.02.2021 GODZ. 00:01**

Warszawa, 24 lutego 2021

### Międzymiastowe oczekiwanie

W styczniu br. w Polsce nie zarejestrowano ani jednego autobusu międzymiastowego. Ubiegłoroczna średnia dla tego segmentu to nieco ponad 2 pojazdy. Z kolei ten wskaźnik w 2019 r. przekroczył nieznacznie 3 pojazdy. To pokazuje, że z tą kategorią jest coraz gorzej, a 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.

Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych środków i inwestują 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.

Dla porównania – tylko w styczniu br. do Polski sprowadzono 69 autobusów międzymiastowych. W całym 2020 r. było to 943 szt. (!), czyli 33 razy więcej niż w analogicznej kategorii na rynku fabrycznie nowych pojazdów. Ten wynik mówi sam za siebie, dlatego jeszcze raz powtórzmy - bez systemowych rozwiązań międzymiastowy segment nie ma szans na zwiększoną sprzedaż.

### Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń, 2021 rok

Pozycja	Marka	1-1.2021		1-1.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	47	50,5%	75	47,5%	-37,3%
2	SOLARIS	18	19,4%	9	5,7%	100,0%
3	MAN	10	10,8%	3	1,9%	233,3%
4	FORD	5	5,4%	12	7,6%	-58,3%
5	VOLKSWAGEN	4	4,3%	1	0,6%	300,0%
6	SCANIA	3	3,2%		0,0%	
	inni	6	6,5%	58	36,7%	-89,7%
	<b>OGÓLEM**</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	<b>158</b>	<b>100%</b>	<b>-41,1%</b>

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

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

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



## INFORMACJA PRASOWA

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 25.02.2021 GODZ. 00:01**

Warszawa, 24 lutego 2021

### Lista rankingowa marek

W 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (47), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-28 szt. / -37,3% r/r), co też przełożyło się na znaczny spadek udziału w rynku (-3,0 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 40 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 50,5% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z wynikiem 18 rejestracji (+9 szt. / +100% r/r), co dało marce wzrost udziału w rynku aż o 13,7 pkt. proc. Wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (do 8t DMC) – firma ma zdecydowanie pierwsze miejsce i udział prawie 53% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (7 szt. i 20,6% udziału).

Na trzecim miejscu w ogólnym rankingu jest MAN, który zanotował na początku roku radykalny wzrost sprzedaży minibusów, co przełożyło się statystycznie na bardzo dobry wynik (+7 szt. / +233,3% r/r), co zapewniło marce 10,8% udział w rynku (+8,9 pkt. proc.). Trzeba jednak pamiętać, że operujemy tutaj na dość niskim, styczniowym poziomie.

### 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 dobrym poziomie. Wynika to z relatywnie wysokiej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju.

W styczniu zanotowaliśmy sprzedaż 30 pojazdów „made in Poland”, co daje 30% udział w całym rynku. Dla porównania – w całym 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 551 szt., co oznaczało 36,8% udziału. Z kolei w 2019 r. poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. W 2018 r. było to 32,2%, a w 2017 r. - 26,2%. 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 wyniósł w 2020 r. 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. ■ Almot ■ 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 ■