



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - LUTY 2021 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W lutym 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano łącznie 115 szt. fabrycznie nowych autobusów, co oznacza spadek sprzedaży o 5,7% w porównaniu z analogicznym okresem 2020 roku. To zdecydowanie lepszy wynik niż w styczniu, kiedy strata sięgnęła -41,1% i wszystko wskazuje na to, że w tym roku powtórzymy zeszłoroczny, kryzysowy rezultat, kiedy zarejestrowano 1495 szt. i odnotowano 40% stratę. To cały czas efekt pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu gospodarczego, który bardzo mocno dotyka transport autobusowy. Zarówno w Polsce, jak i całej Europie.

Autobusowy luty

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W lutym br. w porównaniu z wynikami ze stycznia zanotowaliśmy wzrost liczby rejestracji do 115 szt. (+22 szt. / +23,7% m/m). Natomiast w zestawieniu ostatnich danych z sytuacją sprzed roku mamy niewielki spadek (-5,7% r/r; -7 szt.). Podczas gdy w styczniu br. polscy przewoźnicy zarejestrowali 93 autobusy i spadek był wtedy głęboki (-65 szt. / -41,1% r/r). Ciągłe jeszcze porównujemy wyniki z początku br. z okresem przed wybuchem pandemii w Polsce. Dopiero w marcu 2020 r. - z jej powodu cały autobusowy rynek wywrócony został „do góry nogami”.

W podziale funkcjonalnym w lutym zarejestrowano następujące rodzaje autobusów:

- 71 szt. MINI-busów (-22 szt. / -23,7% r/r)
- 19 szt. autobusów miejskich (-1 szt. / -5% r/r)
- 0 autobusów międzymiastowych (-2 szt. / -100% r/r)
- 24 autobusy turystyczne (+17 szt. / +242,9% r/r)
- 1 autobus szkolny (+1 szt.)

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

| Segment | | Nadwozie | 1-2.2021 | | 1-2.2020 | | Zmiana % r/r |
|----------------|-----------|----------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------------|
| | | | Ogółem | Udział % | Ogółem | Udział % | |
| | BUS<=3,5T | MINI | 1 | 0,8% | 4 | 2,23% | -75,0% |
| | BUS>3,5T | | 129 | 99,2% | 175 | 97,8% | -26,3% |
| DMC<8T | OGÓŁEM | | 130 | 100,0% | 179 | 100,0% | -27,4% |
| | BUS>3,5T | MIEJSKI | 52 | 66,7% | 69 | 68,3% | -24,6% |
| | | MIĘDZYMIASTOWY | | 0,0% | 14 | 13,9% | -100,0% |
| | | SZKOLNY | 1 | 1,3% | | | |
| | | TURYSTYCZNY | 25 | 32,1% | 18 | 17,8% | 38,9% |
| | | INNY | | | | | |
| DMC>=8T | OGÓŁEM | | 78 | 100,0% | 101 | 100,0% | -22,8% |
| | | | | 37,5% | | 36,1% | |
| OGÓŁEM* | | | 208 | 100% | 280 | 100% | -25,7% |

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

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Tym samym lutowy wynik (115) jest niższy niż był w 2020 r. (122) i w latach 2019 – 2017 kiedy zarejestrowano odpowiednio (163, 229 i 126). Natomiast zbliżony jest do poziomu analogicznego miesiąca w 2016 r. (110). Na tym tle tegoroczny luty źle nie wygląda i gdyby nie bardzo słaby styczeń moglibyśmy mówić o dobrym początku autobusowego roku.

Kolejny problem, z którym będzie musiał zmierzyć się rynek to negatywne trendy we wszystkich kategoriach funkcjonalnych. W zasadzie nie ma takiego segmentu, gdzie panowała w miarę stabilna sytuacja. Wydawało się, że w lutym drgnęła kategoria autobusów turystycznych, która wystrzeliła na 24 szt., jednak prawdopodobnie jest to związane z kończącą się tzw. końcową partią produkcji. Plus mamy też w segmencie autobusów szkolnych – przybył jeden autobus, podczas gdy w 2020 r. mieliśmy tutaj zero przez cały rok. Jedyny pozytywny.

Od początku roku

W okresie styczeń-luty 2021 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 208 nowych autobusów, czyli o 72 szt. / -25,7% mniej niż przed rokiem. Warto podkreślić, że jest to łagodniejszy spadek niż poziom odnotowany za cały ubiegły rok, który wyniósł -40% r/r, co daje nadzieję, że może tegoroczny rezultat nie sięgnie pandemicznego dna z 2020 roku. Oby.

W ciągu dwóch pierwszych miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wyglądała następująco:

mini - na poziom 130 rejestracji (-49 szt. / -27,4% r/r) złożyły się wyniki ze stycznia (-27 szt. / -31,4% r/r) i lutego (-22 szt. / -23,6% r/r). Dla porównania w całym 2020 r. sprzedano 670 minibusów, co oznaczało spadek o 394 szt. (-37%) i roczną średnią na poziomie 55 szt. miesięcznie.

autobusy miejskie, to 52 rejestracje (-17 szt. / -24,6% r/r), na co złożyły się wyniki ze stycznia (-16 szt. / -32,7% r/r) i lutego (-1 szt. / -5% r/r). W całym 2020 r. był to poziom 702 rejestracji (-330 szt. / -32% r/r), co przełożyło się na roczną średnią na poziomie 58 szt. miesięcznie.

autobusy międzymiastowe i zero rejestracji. W 2020 r. ten segment także nie „błyszczał” i mieliśmy na koniec zaledwie 28 sztuk w tej kategorii (-11 szt. / -28,2 r/r). Ubiegłoroczna średnia wyniosła 2 szt. miesięcznie.

autobusy turystyczne to razem 25 rejestracji (+7 szt. / +38,9% r/r), na co złożyły się wyniki ze stycznia (-10 szt. / -90,9%) i lutego (+17 szt. / +243% r/r). Jak już informowaliśmy, ten plus został wytworzony przez jedną markę, która nie była obecna w ub.r. w tym segmencie. Wracając do zeszłorocznych wyników – rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą, notując łącznie 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% r/r). Uzyskana wówczas roczna średnia osiągnęła poziom prawie 8 szt. miesięcznie.

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 wirusem 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. Przy aktualnej atmosferze niepewności, w tym roku zapowiada się powtórzenie sytuacji z poprzedniego roku (1495) i taki wynik będzie można uznać za sukces. Kiedy powrócimy do poziomu z lat 2018-2019, kiedy polscy przewoźnicy kupowali 2,7 – 2,5 tys. nowych autobusów rocznie?

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, wydrenowane budżety miast i brak nowelizacji ustawy o PTZ, to powrotu do normalności na rynku nowych



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

autobusów spodziewamy się dopiero w 2024 r., co jest zbliżoną perspektywą do prognoz przygotowanych dla rynku lotniczego.

Strategiczny miejski segment

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.

Tegoroczny skumulowany wynik dla tej kategorii wynosi 52 pojazdy, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Jaworznie.

Na liście rankingowej liderem jest Solaris z wynikiem 25 szt. autobusów miejskich, co dało mu prawie 50% (!) udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-luty był Solaris Urbino 16 electric).

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

Wyniki z początku 2021 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (52) aż 31 miało alternatywny napęd (60% udział). Dodatkowo odnotowaliśmy jeden ebus w segmencie minibusów i jeden autobus szkolny. Teraz „zielony” udział w segmencie jest wyższy niż osiągnięty w całym 2020 r., kiedy spośród wszystkich autobusów miejskich (702) do grupy zielonych zakwalifikowało się 394 szt. (56% udział). To jak do tej pory rekordowy poziom i ciężko będzie go w tym roku przebić. Zobaczmy. Początek jest całkiem dobry.

Przypomnijmy, że w 2020, wyjątkowo ekologicznym 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 w ub.r. dwa pierwsze zielone pojazdy w segmencie minibusów.

Od początku 2021 roku w segmencie miejskim w łącznej liczbie 31 szt. ekologicznych autobusów znajduje się:

- 9 szt. z napędem gazowym (CNG) ;
- 18 szt. z napędem elektrycznym;
- 4 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym).

Dodatkowo mamy dwa elektryczne autobusy w innych segmentach. Po jednym w MINI i szkolnym.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to na początku 2021 r. na pierwszym miejscu mamy 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 stanął wówczas Rzeszów (25).

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

Warszawa, 18 marca 2021

MINI sprzedaż

W okresie styczeń-luty 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 130 szt., czyli pod względem liczby sprzedawanych pojazdów jest to zdecydowanie najważniejszy segment w Polsce.

Pamiętajmy, że Polska jest prawdziwym zagłębiem MINI producentów i jesteśmy jednym z nielicznych krajów, gdzie w tej kategorii zdecydowanie lepiej sprzedają się pojazdy z lokalnymi zabudowami niż fabrycznie gotowe konstrukcje. Dlatego ten segment jest zdominowany przez krajowych producentów, jak Mercus, Carpol, Auto-Cuby, Warmiaki, i inni Automet, Bus-Center, Bus Factory, Bus Perfect, CMS Auto, MMI, PC Invest, Polster, SprintCar czy Acbus ...

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 78 minibusów i aż 60% udział w tym segmencie. 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 59 minibusów).

W 2021 r. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (34) i pruszkowskim (22), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (12). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (49).

Turystyczna katastrofa

W efekcie pandemii COVID-19 turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji i to już pod koniec 2019 r., także tutaj kryzys trwa już ponad rok i co gorsza - nie bardzo wiadomo, kiedy się skończy zarówno w kontekście swobodnego podróżowania po Europie, jak i powrotu szkoły i związanych z nimi wyjazdów na zielone szkoły czy wycieczki.

Patrząc na turystyczne wyniki za okres styczeń-luty, kiedy w Polsce odnotowano poziom 25 nowych autokarów, widać wyraźnie, że zdecydowana większość z nich została zarejestrowana przez markę Scania.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka Scania z modelem Touring (17).



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu dwóch pierwszych miesięcy br. w Polsce nie zarejestrowano ani jednego autobusu międzymiastowego. To pokazuje, że z tą kategorią jest coraz gorzej, a autobusy międzymiastowe w naszym kraju 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 mają szansę zasilać 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 – w styczniu i w lutym br. do Polski sprowadzono 113 używanych 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 - luty, 2021 rok

| Pozycja | Marka | sztuki | | | | |
|---------|-----------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------------|
| | | 1-2.2021 | | 1-2.2020 | | Zmiana % r/r |
| | | Ogółem | Udział % | Ogółem | Udział % | |
| 1 | MERCEDES-BENZ* | 86 | 41,3% | 153 | 54,6% | -43,8% |
| 2 | SCANIA | 27 | 13,0% | | 0,0% | |
| 3 | SOLARIS | 25 | 12,0% | 24 | 8,6% | 4,2% |
| 4 | VOLKSWAGEN | 20 | 9,6% | 3 | 1,1% | 566,7% |
| 5 | IVECO | 18 | 8,7% | 13 | 4,6% | 38,5% |
| 6 | MAN | 11 | 5,3% | 9 | 3,2% | 22,2% |
| | inni | 21 | 10,1% | 78 | 27,9% | -73,1% |
| | OGÓŁEM** | 208 | 100% | 280 | 100% | -25,7% |

*/ 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

Warszawa, 18 marca 2021

Lista rankingowa marek

W okresie styczeń-luty 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (86), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-67 szt. / -43,8% r/r), co też przełożyło się na znaczny spadek udziału w rynku (-13 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 78 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 41% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugą pozycję zajęła Scania, która zarejestrowała 9 autobusów miejskich i 18 turystycznych, zajmując 13 procentowy udział w rynku (+27 szt. / +2700% r/r), co przełożyło się na znaczny wzrost udziału w rynku (+13 pkt proc.).

Trzeci jest Solaris z wynikiem 25 rejestracji (+1 szt. / +4,2% r/r), co dało marce wzrost udziału w rynku o 3,4 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) – wielkopolska firma ma drugie miejsce (za Scania z 27 szt. / 34,6% udziału) z udziałem prawie 32,1% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (8 szt. i 10,3% udziału).

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 ciągu dwóch pierwszych miesięcy 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 66 pojazdów „made in Poland”, co daje 31% 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 ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ LOTOS Oil ■ 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 ■ Robert Bosch ■ 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 ■