

## **Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW GRUDZIEŃ 2023**

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

W grudniu 2023 r. w Polsce zarejestrowano 258 fabryczne nowych autobusów, czyli aż o 131 sztuk więcej niż przed rokiem (+103,1% r/r) i zdecydowanie więcej niż w listopadzie, kiedy mieliśmy 153 rejestracje (+105 szt./+68,6% m/m). Oznacza to świetną końcówkę roku i kontynuację wysokiej dynamiki dostaw, która napędzała rynek w okresie wrzesień-październik.

#### **Podsumowując rok**

Skumulowany rezultat za 12 miesięcy 2023 r. wynosi 1 821 rejestracji nowych autobusów (+681 szt. / +59,7% r/r). Dla porównania i pokazania grudniowego przyspieszenia warto dodać, że po 11. miesiącach ta przewaga wyniosła: +550 szt. / +54,3% r/r. Tym samym polski rynek osiągnął zakładane cele: przebił wszystkie pandemiczne wyniki, w tym rezultat z 2020 r. (1 495 szt.)

Wielki powrót autobusowej koniunktury w 2023 roku rozpoczął się w lutym, kiedy pojawiły się pierwsze popandemiczne sygnały poprawy. Marzec je utrwalił, natomiast kwiecień, maj, czerwiec i lipiec to już pełne przyspieszenie. Wrzesień, październik, listopad a przede wszystkim grudzień to wyjście rynku ponad rezultat z 2023 r. Patrząc na najnowsze dane, to przede wszystkim cieszy powrót koniunktury wśród autobusów turystycznych i międzymiastowych, które najmocniej ucierpiały podczas pandemii. Potwierdziły się wcześniejsze informacje od sprzedawców o pełnej liście zamówień autokarów na ten rok i pełnym obłożeniu fabryk. Tym samym można powiedzieć, że w 2023 roku na autobusowym rynku w naszym kraju zakończył się okres kryzysu po pandemii i „covidowa” koniunktura opuściła na dobre ten sektor gospodarki. Charakteryzowała się ona bardzo pofalowaną linią sprzedaży, z licznymi wzlotami i upadkami, co pokazuje jak długą i trudną drogę musiały przebyć autobusy, aby po bardzo trudnych trzech latach wyjść na prostą. Natomiast warto zauważyć, że do „normalnych” wyników z lat 2018-2019 jest jeszcze daleko. Robimy kolejne kroki w tym kierunku, ale ten cel jest jeszcze przed nami. Natomiast warto zwrócić uwagę, że w 2023 roku polscy przewoźnicy zaimportowali rekordową liczbę 4 096 używanych autobusów. To najwięcej w historii naszych statystyk! Tak wysoki poziom „używek” na pewno ma negatywny wpływ na rynek pierwszy, przede wszystkim dotycząc dwóch kategorii: - autobusów międzymiastowych, gdzie zarejestrowano w 2023 roku 1 758 pojazdów używanych wobec ... 72 nowych; oraz autobusów turystycznych, gdzie mamy 900 używanych autokarów wobec 244 nowych. Przepaść!

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
styczeń-grudzień 2023  
według segmentów\***

Segment		Nadwozie	1-12.2023		1-12.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T BUS > 3,5T	MINI	635	100,0%	430	100,0%	47,7%
DMC < 8T	OGÓŁEM		635	100,0%	430	100,0%	47,7%
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	848	71,5%	588	82,8%	44,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	72	6,1%	33	4,6%	118,2%
		SZKOLNY	5	0,4%	9	1,3%	-44,4%
		TURYSTYCZNY	244	20,6%	76	10,7%	221,1%
		INNY	17	1,4%	4	0,6%	325,0%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		1186	100,0%	710	100,0%	67,0%
<b>OGÓŁEM*</b>			<b>1821</b>	<b>100%</b>	<b>1140</b>	<b>100%</b>	<b>59,7%</b>

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

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

**Autobusowy grudzień**

Ostatni miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży i to na poziomie 258 sztuk. To wynik znacznie powyżej rocznej średniej, która wynosi 152 szt. miesięcznie. Dla porównania w 2022 roku ten wskaźnik wynosił 96 szt. / miesięcznie, a w 2021 r. – 113 szt. ; w 2020 r. – 124 szt., w 2019 r. – 206 szt. i w 2018 r. – 226 szt. Te dane pokazują, że jesteśmy na dobrej drodze do i aktualne wyniki są już porównywalne z przedpandemicznymi latami. Bardzo nas to cieszy i daje nadzieje na powrót sprzedaży na poziomie 200-300 sztuk miesięcznie w skali całego roku.

Patrząc na ostatni miesiąc przez pryzmat segmentów funkcjonalnych wyłania się nam następujący obraz rynku:

- segment MINI po bardzo słabym styczniu, kiedy zarejestrowano tylko 22 pojazdy, w lutym odnotował lekki wzrost do poziomu 36 szt. (+5 szt. / +16,1% r/r), który w marcu przeszedł w gwałtowne przyspieszenie do 63 szt. (+16 szt. / +34% r/r), które niestety zatrzymało się w kwietniu: 31 szt. (-11 szt. / -26,2% r/r.). Następnie poziom ten utrzymał się w maju: 34 szt. (-1 szt. / -2,9% r/r), aby radykalnie wzrosnąć w czerwcu do 50 szt. (+6 szt. / +13,6% r/r), w lipcu do 57 szt. (+34 szt. / +147,8% r/r), a w sierpniu aż do 75 szt. (+40 szt. / +114,3% r/r). Z kolei wrzesień to nico niższy wynik (62 szt.), ale jest on wyraźnie wyższy niż zeszłoroczny (+35 szt. / +129,6% r/r). Nieco niższe wyniki odnotowaliśmy w październiku: 55 szt. (+9 szt. / + 19,6% r/r) oraz listopadzie: 56 szt. (+33 szt. / +143,5% r/r ). Odnotowany wówczas skok w stosunku do poprzedniego roku przyniósł rewelacyjny wynik w grudniu, kiedy sprzedano 94 minibusy (+65 szt. / +97% r/r). W efekcie skumulowany MINI wynik za 12 miesięcy 2023 wyniósł 635 szt. i jest on znacząco wyższy niż zeszłoroczny wynik o 205 szt. (+47,7% r/r) – dla porównania po listopadzie było to +157 szt. / +40,9%, a po październiku +124 szt. / +34,4% r/r. Tym samym MINI kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce. Najczęściej kupowanym minibusem w 2023 roku był model Mercedes-Benz Sprinter (465).

- kategoria miejska po trudnej zimie i zaledwie 34 rejestracjach (-28 szt. / -45,2% r/r) w styczniu oraz 34 rejestracjach w lutym (-15 szt. / -30,6% r/r); w marcu weszła w końcu na wyższe obroty ze sprzedażą 62 szt. (-19 szt. / -23,5% r/r). Przełamanie negatywnego trendu przyszło w kwietniu, kiedy zanotowaliśmy 57 rejestracji (+18 szt. / +46,2%), z potwierdzeniem hossa w maju z wynikiem 63 szt. (+20 szt. / +46,5% r/r); w czerwcu: 65 szt. (+7 szt. / +12,1% r/r), w lipcu: 79 szt. (+40 szt. / +102,6% r/r), a przede wszystkim w sierpniu: 71 szt. (+47 szt. / +195,8% r/r.) Wrzesień to nieco niższy poziom sprzedaży 50 szt. (+27 szt. / +117,4% r/r)., natomiast październik to już pełne przyspieszenie do aż 129 rejestracji (+94 szt. / +268,6% r/r). Z kolei listopadzie mieliśmy niższą dynamikę (72 szt., czyli nieznacznie więcej niż rok wcześniej (+4 szt. / +5,9% r/r), aby w grudniu ponownie wejść na najwyższe obroty i ustanowić absolutny zeszłoroczny rekord. czyli 132 szt. w miesiąc. Takiego wyniku nie „wykręciła” w 2023 roku żadna kategoria. W efekcie skumulowany, miejski wynik urosł do 848 szt. mocno wyprzedził rezultat z 2022 roku (+260 szt. / +44,2% r/r). Dla porównania po listopadzie było to: +195 szt. / +37,4% r/r. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim w 2023 roku był Solaris Urbino 12 electric (108).

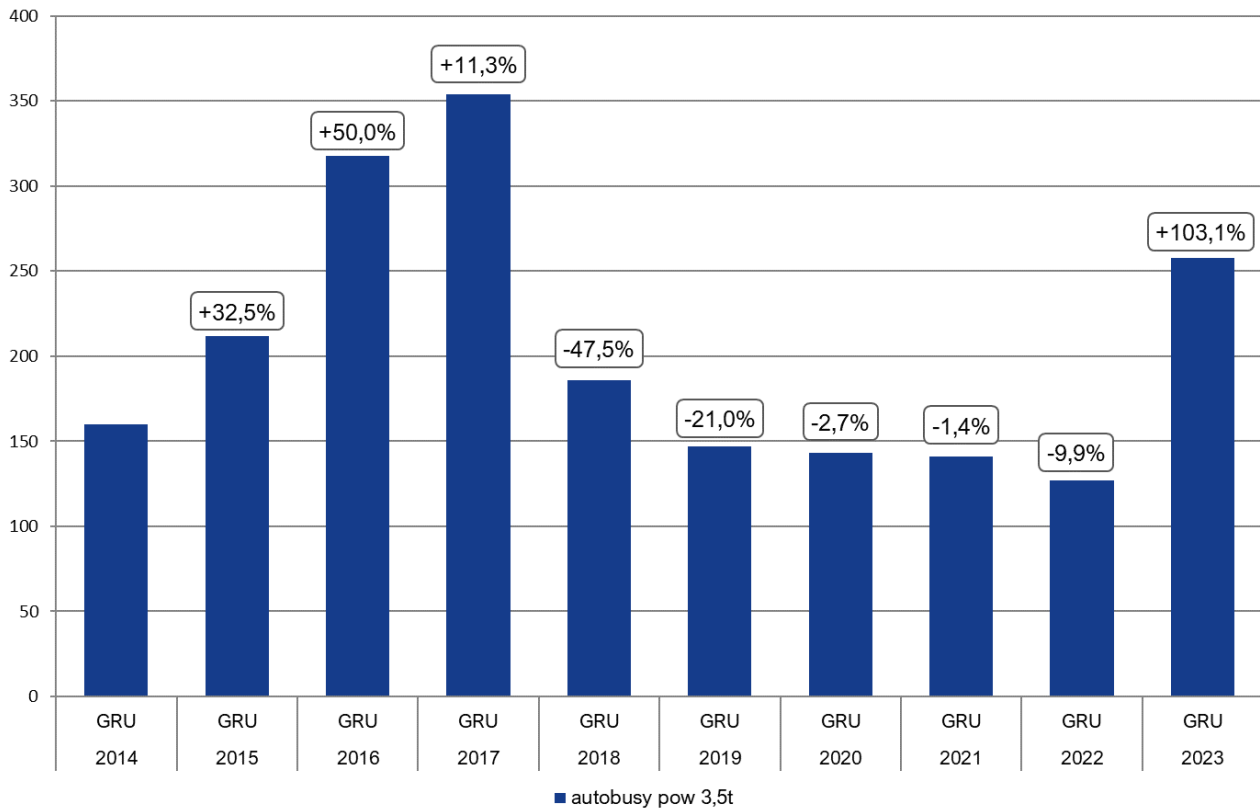
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym 8 szt., w marcu 3 szt., w kwietniu aż 12 szt., w maju 4 szt., w czerwcu 6 szt., w lipcu ponownie 3 szt. a w sierpniu 4 szt. Wrzesień na tym tle wygląda rekordowo – to aż 11 egzemplarzy. W październiku z kolei mieliśmy powrót do normy – czyli trzy rejestracje, w listopadzie kolejny boom – 12 pojazdów, a w grudniu powrót do normy – pięć rejestracji. Razem daje to wynik 72 szt. (+39 szt. / +118,2% r/r). Nie jest to być może imponujący wolumen, ale dla tego segmentu rynku to najlepszy rezultat w przeciągu ostatnich kilku lat. O skali tego wydarzenia świadczy fakt, że w całym 2022 r. w Polsce sprzedano zaledwie 33 szt. tego typu pojazdów, a w 2021 – 20 szt. Dlatego już teraz możemy mówić o historycznym wyniku, natomiast pamiętajmy, że cały czas operujemy na bardzo niskim poziomie sprzedaży. Co ciekawe, jest szansa, aby ta sytuacja uległa zmianie. Na plus. W tym roku Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło konkurs z budżetem 1,6 mld zł za które chce sfinansować z KPO zakup 1 738 pojazdów do komunikacji pozamiejskiej. Takiego wsparcia w tej kategorii jeszcze nigdy nie było, więc rzeczywiście moment jest przełomowy, natomiast rynek realnie odczuje to wsparcie za rok, może dwa lata. Oczywiście pod warunkiem uruchomienia środków z KPO. Wracając do statystyk – skumulowany międzymiastowy wynik „wykręciła” prawie wyłącznie jedna marka - Iveco, która przede wszystkim wygrywała kontrakty z dofinansowaniem z rządowego programu Polski Ład. Najczęściej kupowanym autobusem międzymiastowym w 2023 roku był Iveco Crossway 12 Low Entry Hybrid (17).

- autobusy turystyczne to największa tegoroczna zmiana „na plus”. Aż chciałoby się w powiedzieć „w końcu”! Po delikatnie mówiąc kiepskim styczniu, kiedy w Polsce zakupiono dwa nowe autokary, luty przyniósł poziom 9 pojazdów (+8 szt. / +800% r/r), marzec 13 szt., kwiecień 35 szt., maj aż 44 szt. (+39 szt. / +780% r/r), czerwiec 29 autokarów (+25 szt. / +625% r/r). Tę hossę zakończył lipiec z wynikiem 11 szt. (-4 szt. / 26,7% r/r), ale już w sierpniu mieliśmy ponowny wzrost do 43 szt. (+33 szt. / +330% r/r). Wrzesień, październik i listopad pociągnęły ten trend, osiągając sprzedaż odpowiednio: 13 szt. (+7 szt. r/r), 12 szt. (+9 szt. r/r), 10 szt. (-2 szt./ r/r). Natomiast grudzień jeszcze raz pokazał moc polskich autokarów wchodząc na pułap 24 rejestracji (+15 szt. / +166,7%) . Tym samym rynek osiągnął łączny wynik na poziomie 244 szt. (+168 szt. / +221,1% r/r). Warto tutaj podkreślić jedną rzecz: w całym 2022 roku zarejestrowano w Polsce zaledwie 76 autokarów, czyli ponad trzy razy mniej niż teraz. To oznacza rekordową sprzedaż w perspektywie trzech ostatnich lat. Dlatego można powiedzieć, że to „autokarowe odrodzenie” jest najważniejszym wydarzeniem dla całego rynku w 2023 roku. Jak zawsze - nowe otwarcie to także nowe problemy. Osłabione kryzysem fabryki już osiągnęły swoje limity produkcyjne i na rynku zaczęły się tworzyć kolejki po nowe autokary, w myśl starego przysłowia – „z deszczu pod rynnę”. To też spowoduje, że boom na turystycznym rynku nie tylko rozłoży się w czasie,

ale też obejmie większą liczbę marek. Najczęściej kupowanym autokarem w 2023 roku został model Mercedes-Benz Tourismo L (48).

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych kolejny niszowy segment. Do tej pory napędzał go rządowy Kangur, który został zamknięty w 2023 roku. Teraz śladowo ten segment wspiera program „Polski Ład”. Natomiast wydaje się, że występuje tutaj jakiś błąd statystyczny, gdyż w ubiegłym roku ruszył mazowiecki program „Mazowsze autobusy szkolne”, natomiast większość pojazdów zakupionych w jego ramach „wylądowało” w kategorii MINI lub wśród pojazdów międzymiastowych. Dlatego te dane nie do końca wiarygodnie opisują segment szkolony w Polsce. W ciągu 12. miesięcy br. odnotowaliśmy tutaj sprzedaż ... pięć „gimbusów” (czyli o cztery mniej niż rok wcześniej), w tym dwa elektryczne. Zostały one zakupione jeszcze z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który działał w latach 2020-2023.

Podsumowując: rok 2023 dał nam wysoki poziom sprzedaży autobusów w Polsce. To 1821 szt. – dla porównania w 2022 roku był to poziom 1140 szt.; 1362 szt. w 2021 r.; 1495 szt. w 2020 r.; 2478 szt. w 2019r. i 2 706 szt. w 2018 r. Rezultat ten zawdzięczamy turystycznemu odbiciu, międzymiastowemu wzrostowi, ale przede wszystkim dużym dostawom miejskich pojazdów i powrotowi do gry minibusów. Minimalny cel na rok 2023, czyli przełamanie pandemicznych wyników z 2020, 2021 i 2022 mamy już za sobą, w tym pokonaliśmy najwyższy „covidowy” rezultat z 2020 r., czyli 1 495 szt. Teraz rynek musi się zmierzyć z ostatnim „normalnym” wynikiem, czyli 2 478 szt. z roku 2019. To cel na rok 2024, aczkolwiek biorąc pod uwagę dopiero startujące projekty z KPO, Funduszy Europejskich, Polski Wschodniej nie ma szans, aby go przebić. To zadanie jak najbardziej realne, ale na lata 2025 i 2026. Oczekiwany przez nas rezultat roku 2024, to utrzymanie rezultatu z roku 2023.



### Zielone miasta

Przy okazji analizy danych Centralnej Ewidencji Pojazdów przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi dla całego rynku autobusów. W 2023 roku było ich 585 (dla porównania po listopadzie 479 szt.), w tym:

- 557 autobusy miejskie
- 18 szt. minibusów,
- 8 szt. autobusy międzymiastowe
- 2 szt. autobusy szkolne.

To pokazuje, że takie ekologiczne rozwiązania są na razie domeną miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast, dlatego tylko w tej kategorii sprawdzamy, jak wyglądała struktura napędowa w 2023 roku:

- 335 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 39,5% (dla porównania po listopadzie było to 285 i 39,8%. Z kolei dla całego roku 2022 był to udział 23,5%, a dla roku 2021 – 36,3%;
- 291 z klasycznym napędem diesla z udziałem 34,3% (dla porównania po listopadzie było to 258 szt. i 36%. roku 2022 był to poziom 57,3%; a dla roku 2021 – 36,2%;
- 104 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 12,3% (dla porównania po listopadzie był to poziom 86 szt. z udziałem 12%). Z kolei dla całego roku 2022 był to poziom 7,1%, dla roku 2021 – 1,9%.
- 72 szt. z napędem gazowym (LNG/CNG) z udziałem 8,5 % (dla porównania po listopadzie był to poziom 62 szt. z udziałem 8,7%). Z kolei dla całego roku 2022 był to udział 12,1%; a dla roku 2021 – 25,6%.
- 46 szt. z napędem wodorowym (z udziałem 5,4% w miejskim rynku), które po raz pierwszy pojawiły się w naszych statystykach w ubiegłym roku (w listopadzie było ich jeszcze 25 szt.)

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to w 2023 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, która w grudniu zakończyła odbiory wszystkich gazowych Autosanów w łącznej liczbie 90 sztuk. Dla porównania w 2022 roku także stolica ciągnęła cały ekologiczny peleton (z 40 gazowcami), a druga była Gdynia z pierwszymi w Polsce elektrycznymi Mercedesami (26). Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w szybkim tempie – przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. W kwietniu 2023 r. ruszyła III edycja programu „Zielony Transport Publiczny” prowadzona przez NFOŚiGW. W podstawowej wersji ma ona budżet o połowę mniejszy niż edycje 2021 i 2022, ale jeżeli Polska otrzyma fundusze z KPO wzrośnie on przynajmniej czterokrotnie.

W ramach jego pierwszej edycji ma zostać zakupionych 217 zielonych pojazdów, w tym:

- 146 szt. autobusów elektrycznych
- 71 szt. autobusów wodorowych

Natomiast w II edycji:

- 340 szt. autobusów elektrycznych
- 48 szt. autobusów wodorowych

Z kolei w 2024 r. oczekujemy, że rynek autobusów wesprą unijne granty z nowej perspektywy finansowej Funduszy Europejskich, FEniKS i Polska Wschodnia. Biorąc pod uwagę najnowsze wytyczne Parlamentu Europejskiego, mówiące, że od 2030 roku wszystkie nowe autobusy miejskie mają być zeroemisyjne, to mamy jeszcze sporo do zrobienia.

### **Lista rankingowa marek**

Wracamy do całościowej analizy autobusowego rynku i rankingu marek w 2023 roku. Liderem jest cały czas marka Mercedes-Benz, która w kwietniu, maju, czerwcu i lipcu odrobiła wcześniejsze spadki sprzedaży. Już dawno nie widzieliśmy tak dobrej passy ze strony Mercedesa na naszym rynku. Osiągnięty świetny, łączny wynik 684 szt. (+289 szt. / +73,2% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 472 pojazdów z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (127) i turystyczne (81) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 37,6%, co oznacza wzrost o 2,9 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,7%);

Wiceliderem autobusów w Polsce w 2023 roku został tradycyjnie Solaris (400), ale teraz od Mercedesa dzieli go przepaść (284 sztuki). Producent z Bolechowa mocno przyspieszył w lipcu i okres 12. miesięcy ub.r. zamknął bardzo dobrym wynikiem 400 rejestracji (+159 szt. / +66% r/r). W efekcie udział marki w rynku minimalnie wzrósł o 0,8 pkt proc. do poziomu 22%, czyli podobnie jak w całym 2022 r. (21,1%). Solaris jest specjalistą w kategorii miejskiej, gdzie dostarcza tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. Dlatego w gabarytowym ujęciu – bez kategorii MINI (poniżej 8t DMC) – wielkopolski producent wyprzedza Mercedesa i to zdecydowanie, osiągając wynik 400 szt. i 33,7% udziału. Dla porównania Mercedes jest w tej klasyfikacji drugi (212 szt. / 17,9% udziału), a trzecie miejsce ma MAN (z 118 szt. / 10% udziału).

Trzecia pozycja na polskim rynku to Iveco, które w listopadzie przegoniło MAN – głównie dzięki dostawom autobusów międzymiastowych (55) i MINI (87). W efekcie marka zebrała 182 rejestracji, co oznacza mocny wzrost (+103 szt. / +130,4% r/r) i zdecydowanie większy udział (10%) w porównaniu z zeszłym rokiem (+3,1 pkt proc.)

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
 styczeń- grudzień 2023**

Pozycja	Marka	1-12.2023		1-12.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	684	37,6%	395	34,6%	73,2%
2	SOLARIS	400	22,0%	241	21,1%	66,0%
3	IVECO	182	10,0%	79	6,9%	130,4%
4	MAN	179	9,8%	223	19,6%	-19,7%
5	AUTOSAN	74	4,1%	34	3,0%	117,6%
	inni	302	16,6%	168	14,7%	79,8%
	<b>OGÓŁEM**</b>	<b>1821</b>	<b>100%</b>	<b>1140</b>	<b>100%</b>	<b>59,7%</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

**Polska produkcja**

Od początku br. zanotowaliśmy sprzedaż 666 pojazdów „made in Poland”, co daje 36,6% udziału, co jest średnim wynikiem (dla porównania po listopadzie było to 540 i 34,5%). Wraz z powrotem do lepszej kondycji pojazdów miejskich (głównie produkowanych w naszym kraju), ten wskaźnik powinien zmierzać do wyniku z 2022 r., kiedy wynosił aż 48%. Aktualny rezultat to efekt zwiększonej sprzedaży autobusów międzymiastowych i turystycznych, które są produkowane głównie poza Polską. Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-Cuby, Bus-Center, Warmiaki, CMS Auto, BusFactory, Polster, MMI, Carpol, Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i inni. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów to ponad 2/3. 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, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Producentów Zabudów, Przyczep i Naczep CLCCR PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ Katcon Polska ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive Poland ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Ssangyong Auto Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Central Europe ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ Valeo Thermal Systems ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volteno ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■