



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - GRUDZIEŃ 2019 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 grudniu 2019 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 147 nowych autobusów. Dla porównania w listopadzie było ich 128, a w październiku 225 egzemplarzy. To oznacza, że podobnie jak przed rokiem zabrakło grudniowego przyspieszenia, jakie notowaliśmy w poprzednich latach. Tym samym rynek staje się bardziej wyrównany, bez większych koniunkturalnych wahanć.

Ostatni grudniowy rezultat jest niższy niż rok wcześniej (-39 szt. / -21,0%) i ten trend wpisuje się w pięć poprzednich słabych miesięcy w rejestracjach nowych autobusów w Polsce. Lipcowy, sierpniowy, wrześniowy, październikowy i grudniowy regres to efekt słabszej kondycji we wszystkich segmentach funkcjonalnych rynku - od autobusów MINI po międzymiastowe i miejskie a także turystyczne. W grudniu wyjątkiem była kategoria pojazdów turystycznych, ale to nie spowodowało większych zmian w skumulowanym rezultacie.

Ostatecznie rynek w 2019 r. nie dogonił rekordowego wyniku z 2018 r., kiedy zanotowano liczbę 2706 rejestracji nowych autobusów. Ubiegłoroczny rezultat był niższy o 228 szt. i zatrzymał się na poziomie 2478 szt. To oznacza 8,4-procentowy spadek. Czy jest szansa, aby w tym roku zbliżyć się do wyniku z 2019 roku? Raczej nie. Z naszych obliczeń wynika, że może osiągnąć ok. 2100-2200 szt., czyli będzie niższy od ubiegłorocznego o ok. 12%. Wpływ na to mieć będzie przede wszystkim słabsza kondycja segmenty miejskiego, gdzie spodziewamy się ok. 800 rejestracji. Natomiast na pewno będzie to bardzo dobry „zielony rok” m.in. za sprawą realizacji największego w naszym kraju kontraktu na autobusy elektrycznie, które w liczbie aż 130 szt. mają być dostarczone do Warszawy.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - grudzień 2019 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1 - 12.2019		1 - 12.2018		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T	MINI	7	0,7%	19	1,72%	-63,2%
	BUS > 3,5T		1057	99,3%	1085	98,3%	-2,6%
DMC < 8T	OGÓŁEM		1064	100,0%	1104	100,0%	-3,6%
				42,9%		40,8%	
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	1032	73,0%	1145	71,5%	-9,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	39	2,8%	70	4,4%	-44,3%
		SZKOLNY					
		TURYSTYCZNY	338	23,9%	368	23,0%	-8,2%
		INNY	5	0,4%	19	1,2%	-73,7%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		1414	100,0%	1602	100,0%	-11,7%
				57,1%		59,2%	
	OGÓŁEM*		2478	100%	2706	100%	-8,4%

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

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

Autobusowy grudzień

Polski rynek nowych autobusów w miesięcznym kalejdoskopie wyglądał w 2019 roku następująco: styczeń przyniósł rynkowi uspokojenie i stabilizację. Z kolei luty i marzec to już całkowita zmiana nastrojów i "minusy" prawie we wszystkich kategoriach funkcjonalnych. To także niepokój o segment autobusów turystycznych, który jakby nie mógł "odtajać" na wiosnę. Na szczęście maj i czerwiec przyniosły zdecydowaną poprawę sytuacji. Niestety, ta pozytywna dynamika zakończyła się na III kwartale. W lipcu, sierpniu, wrześniu, październiku, listopadzie i grudniu rynek ponownie opanowała bessa. Pamiętajmy jednak, że te wyniki porównujemy z rekordowym 2018 rokiem. Na jego tle każde roczne rezultaty poprzednich lat wyglądają blade.

W grudniu br. polscy przewoźnicy zarejestrowali 147 nowych autobusów, czyli o 39 szt. mniej niż rok wcześniej (-21,0%). Dla porównania - w czerwcu sprzedaż plasowała się na poziomie aż 397 szt. Natomiast grudniowy wynik wypadł poniżej miesięcznej średniej z 2018 r., która wyniosła 225 pojazdów i poniżej średniej z 2017 r. (191 autobusów). Średnia dla roku 2019 wyniosła 206 szt.

W 12. miesiącu ub.r. słabo wypadły niemal wszystkie segmenty funkcjonalne. Największy ilościowy spadek odnotowaliśmy w kategorii miejskiej, gdzie liczba sprzedanych autobusów była aż o 53 szt. niższa niż przed rokiem (-59,6%). „Minus” mieliśmy też w kategorii międzymiastowej, gdzie mieliśmy dwie rejestracje wobec 14 przed rokiem (-12 szt. /-85,7%). W segmencie MINI, odnotowaliśmy wynik 91 szt. (+12 szt. / +15,2%) zdecydowanie wyższy niż rok wcześniej. Ponownie „plus” zagościł też w segmencie turystycznym - zarejestrowano 18 autokarów, a rok wcześniej był to poziom 4 szt. (+14 szt. / +350%).

Od początku roku

W 2019 r. na polskim rynku nowych autobusów przybyło łącznie 2478 szt. nowych autobusów (-228 szt. / -8,7%). Prawie wszystkie (poza 7 szt.) miały DMC powyżej 3,5 tony. W grupie od 8 ton wzwyż przybyło w ub.r. 1414 pojazdów, czyli o 188 szt. mniej niż w poprzednim roku (-11,7%). Przypomnijmy, że w 2018 roku w Polsce sprzedano 1602 pojazdy o DMC od 8 ton, czyli o 367 szt. więcej (+29,7%) niż w 2017 roku. Oznaczało to wyraźne zwiększenie liczby rejestracji autobusów o wyższej masie całkowitej i wyniknęło bezpośrednio z hossy w segmencie miejskim.

W ogólnej klasyfikacji, w podziale na poszczególne segmenty, skumulowane wyniki po 12. miesiącach 2019 r. wyglądają następująco:

autobusy MINI - 1064 szt. (-40 szt. / -3,6%);
autobusy miejskie - 1032 szt. (-113 szt. / -9,9%);
autobusy międzymiastowe - 39 szt. (-31 szt. / -44,3%);
autobusy turystyczne - 338 szt. (-30 szt. / -8,2%);
autobusy szkolne - 0 szt.

Miejska ofensywa

W 2019 roku ponownie motorem napędowym wszystkich autobusowych rejestracji w Polsce została kategoria MINI (1064), która minimalnie pokonała na tym polu segment miejski (1032 szt.). W 2018 roku zwycięzcą w tej rywalizacji zostały autobusy miejskie z wynikiem 1145 szt., które zepchnęły segment MINI na drugie miejsce z rezultatem 1104 szt. To pokazuje, że rok 2019 był słabszy w wykonaniu miejskiej kategorii, co także przyczyniło się do słabszego generalnego rezultatu autobusowego rynku.

Od początku ubiegłego roku miejska kategoria notowała stabilny wzrost - w styczniu zarejestrowano 92 autobusy, czyli o 16 szt. więcej niż rok temu (+21%). Gorzej już było w lutym, kiedy sprzedaż autobusów miejskich spadła do poziomu 72 szt. Natomiast marzec, kwiecień i maj to już gwałtowny wzrost rejestracji - odpowiednio do poziomu 86, 93 i 172 szt. Niestety, w czerwcu, lipcu, sierpniu, wrześniu, październiku, listopadzie i grudniu odnotowaliśmy serię spadków i słabsze wyniki na poziomie odpowiednio 82, 50, 89, 87, 128, 45 i 36 szt. W efekcie skumulowany rezultat dla tej



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

kategorii wynosi 1032 szt., co oznacza, że jest niższy od ubiegłorocznego poziomu o 113 szt. (-9,9%).

W 2019 roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowały następujące przedsiębiorstwa: MZA Warszawa - 99 szt.

MPK-Łódź - 70 szt.

ZG PKS Rzeszów ex aequo z Arriva Warszawa - po 54 szt.

W miejskim rankingu marek liderem w 2019 został Solaris, który zarejestrował 434 autobusy (42,1% udział w segmencie), drugie miejsce należy do MAN, który zajmuje 25,9%, a trzecie do marki Mercedes-Benz.

Zielone autobusy

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 tym zarejestrowano:

- 19 pojazdów z napędem na sprężony gaz ziemny (CNG),
- 17 pojazdów z napędem hybrydowym,
- 6 elektrobusów.

W 2017 r. takich eko-autobusów zarejestrowano aż 160 szt., co dało 7-procentowy udział w całym rynku. W porównaniu z wynikiem 2,2% z 2016 r. to znaczący postęp, który prawie wyłącznie jest zasługą komunikacji miejskiej. W 2017 r. do grona zielonych autobusów dołączyło:

- 85 autobusów z napędem hybrydowym,
- 63 elektrobusy,
- 12 pojazdów z napędem na sprężony gaz ziemny (CNG).

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

- aż 200 autobusów z napędem hybrydowym,
- 63 elektrobusy,
- 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 wygląda następująco:

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

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowaniu. Rozwojowi tej części rynku będą sprzyjać też zapisy w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o świadczeniu lub zleceniu świadczenia przez jednostki samorządu terytorialnego usług komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki osiągnie co najmniej 5% od 2021 roku. Jak to wyjdzie w praktyce - zobaczymy.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

Dynamiczny jak MINI

Z roku na rok kategoria autobusów MINI umacnia swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. W 2019 r. liczba rejestracji minibusów była tylko nieznacznie niższa niż rok wcześniej - dzięki pozytywnym результатам w czerwcu (+140% do 235 szt.) i w grudniu (+15% do 91szt.). W pozostałych miesiącach notowaliśmy spadki w tej kategorii. Szczególnie dotkliwe, bo dwucyfrowe miały miejsce w maju a później od lipca do października. W efekcie –końcowy wynik wyniósł 1064 szt. (-40 szt. / -3,6%).

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 samego początku zdecydowanym liderem jest tutaj marka Mercedes-Benz, która w 2019 r. osiągnęła rezultat 841 minibusów, osiągając 79% udział. Dla porównania - najlepszy z konkurentów – marka Iveco – może pochwalić się poziomem 111 szt. zarejestrowanych minibusów (ponad 10% udział w segmencie). Tak znacząca przewaga Mercedesa zapewniła niemieckiemu producentowi nie tylko tytuł lidera w kategorii MINI, ale także w całym autobusowym rynku.

Na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące najczęściej pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (403), następnie Bus-Center, Auto-Cuby, , Warmiaki, CMS Auto, Bus Factory, , Polster, MMI, Automet, Sprintcar, Eurobus i Carpol oraz inni.

Najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie pruszkowski (172) i grodziskim (121), a następnie na Pomorzu - w powiecie wejherowskim (159).

Turystyczna moc

Patrząc na skumulowany wynik z 2019 r. widać wyraźnie, że segment turystyczny okrzepł i jest jednym z najbardziej stabilnych - obok kategorii MINI - segmentów na autobusowym rynku. Wynika to przede wszystkim z braku tutaj przetargów publicznych i działalności wyłącznie w sferze prywatnego biznesu. Chociaż początek roku był bardzo nerwowy. Przypomnijmy - w I kwartale poziom dostaw nowych autokarów wyniósł zaledwie 39 egzemplarzy. Natomiast w II kwartale - aż 227 szt. Dlatego można powiedzieć, że wraz z wiosną na turystyczny rynek wróciła dobra passa. Z kolei trzeci kwartał to czas mocnego uspokojenia i słaba dynamika sprzedaży (36 rejestracji wobec 39 rok wcześniej). Czwarty kwartał wypadł bardziej optymistycznie przy takiej samej liczbie rejestracji (36 szt. +33%). Łącznie - od stycznia do grudnia - przybyło w Polsce 338 nowych autokarów (-30 szt. / -8,2%), a w 2018 roku było ich 368 szt. Mimo jednak słabszego łącznego wyniku, ubiegłoroczny rezultat wskazuje na dobrą kondycję turystycznego segmentu. Dodatkowo osiągnięty w grudniu mocny wzrost stanowi dobry znak na 2020 rok.

W autokarowym rankingu producentów liderem w 2019 r. został Mercedes-Benz, który zarejestrował 130 szt., drugie miejsce należy do VDL, a trzecie objęła Setra.

Międzymiastowe spowolnienie

W 2018 r. w naszym kraju sprzedano 70 szt. autobusów międzymiastowych, czyli o 14 pojazdów mniej niż w 2017 r. (-16,7%). W 2019 roku w tej kategorii zanotowaliśmy 39 rejestracji, czyli aż o 31 egzemplarzy mniej niż w 2018 (-44,3%).

Skala zakupów w tej kategorii najlepiej oddaje, w jakiej sytuacji znajdują się regionalne przewozy w Polsce. Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy pod presją ekspresowych połączeń międzymiastowych zaczynają także inwestować w coraz nowocześniejszy tabor. Nabiera wagi możliwość przewozu osób niepełnosprawnych. Jak na razie wdrożony w sierpniu ub.r. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych nie spowodowało 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. Mamy nadzieję, że zbliżający się



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

moment wejścia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym spowoduje, że ta kategoria odrodzi się i będzie notowała poziom sprzedaży przynajmniej porównywalny z autobusami turystycznymi. Bez systemowych rozwiązań nie ma tutaj szans na zwiększoną sprzedaż.

Międzymiastowym liderem w 2019 r. została marka Iveco (17) z blisko 44% udziałem tej części rynku, która rejestruje tutaj typowo międzymiastowe modele, kupowane przez takie firmy jak PKS Złocień, czy PKS Gorzów Wlkp., które są wykorzystywane w komunikacji regionalnej. Na drugim miejscu jest Mercedes-Benz, który sprzedaje w tym segmencie typowo turystyczne pojazdy, wykorzystywane w komunikacji między polskimi miastami.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - grudzień 2019 rok

Pozycja	Marka	sztuki				
		1 - 12.2019		1 - 12.2018		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	1093	44,1%	1122	41,5%	-2,6%
2	SOLARIS	434	17,5%	414	15,3%	4,8%
3	MAN	327	13,2%	252	9,3%	29,8%
4	IVECO	171	6,9%	149	5,5%	14,8%
5	FORD	61	2,5%	183	6,8%	-66,7%
6	AUTOSAN	60	2,4%	104	3,8%	-42,3%
	inni	332	13,4%	482	17,8%	-31,1%
	OGÓLEM**	2478	100%	2706	100%	-8,4%

*/ 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 2019 r. zdecydowanym liderem autobusowego rynku w Polsce została marka Mercedes-Benz (1093), która zanotowała spadek sprzedaży przy jednoczesnym wzroście udziału (-29 szt. / -2,6% r/r; udział +2,6 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 841 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 44 % udział w całym rynku.

Na drugim miejscu jest Solaris, który od początku 2019 roku rejestruje wyłącznie autobusy miejskie i to wyłącznie powyżej 8 t DMC. Producent z Bolechowa ma na swoim koncie 434 takie pojazdy, czyli o 20 szt. więcej niż przed rokiem (+4,8%). Zapewniło to marce 17,5% udział (+2,2 pkt proc.) Dodajmy, że Solaris w klasyfikacji powyżej 8 ton DMC zajmuje pierwszą lokatę z udziałem na poziomie 30,7% - przed marką MAN (309 szt. z 21,9% udziałem) oraz Mercedes-Benz (252 szt. i 17,8% udziałem).

Trzecią pozycję na autobusowym rynku zajmuje MAN, który wypracował ten wynik w najbardziej dynamicznym stylu wśród wszystkich marek na podium. Osiągnął 327 rejestracji (+75 szt. / +29,8%) i udział 13,2% (+3,9 pkt proc.). Ten dobry wynik to efekt przede wszystkim realizacji kontraktów na autobusy miejskie dla Warszawy, Gdyni, Nowego Sącza i Częstochowy, a dokładając do tego dobrą sprzedaż minibusów (18), niemiecki koncern może i ubiegły roku zaliczyć do jak najbardziej udanych.

Czwarte miejsce na autobusowym rynku ma Iveco, które realizując m.in. kontrakt dla ZG PKS Rzeszów cały czas wysoko plasuje się w sprzedażowych rankingach. W mocno obstawionym segmencie miejskim koncern



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2020

(razem z ISUZU) ma piąte miejsce (za Solarisem, MAN, Mercedesem i Autosanem), co jest bardzo dobrym rezultatem w historii obecności tej marki na polskim rynku. Iveco jest też drugie w kategorii MINI (111). Łącznie marka ma na swoim koncie 171 rejestracji i osiągnęła prawie 7% udział w całym rynku.

Polska produkcja

Na koniec warto zauważyć, że w tym roku rośnie udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach i zostały w Polsce zarejestrowane. Głównie było to możliwe dzięki wzmożonej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej jest produkowanych w naszym kraju. Aktualny poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wynosi 844 szt., co daje udział 34% - wobec 29% przed rokiem. Ten dobry dla polskiego przemysłu prognostyk, który przede wszystkim zawdzięczamy rejestracjom autobusów miejskich - produkowanych głównie w naszym kraju. Dla porównania - w całym 2018 r. liczba wytworzonych w kraju i tu zarejestrowanych autobusów wyniosła 872 szt., co przełożyło się na 32,2% udział we wszystkich rejestracjach. W 2017 r. były to 602 egzemplarze i 26,2%. Liczymy, że w przyszłym roku - wraz z kolejną falą miejskich rejestracji - ten wskaźnik pójdzie w górę.

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 ok. 67%. 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.

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 Davidson C&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 ■