



OTROS
DOCUMENTOS

2025



El sector de la automoción en Polonia

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Varsovia

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

22 de agosto de 2025
Varsovia

Este estudio ha sido realizado por
Ernesto Gómez-Luengo de la Puente

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Varsovia

<http://polonia.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224250205



Índice

Introducción	4
1. Definición del sector	5
2. Oferta y análisis de competidores	9
2.1. Producción en Polonia	9
2.1.1. Fabricación de piezas y componentes	10
2.2. Importaciones de Polonia	10
2.3. Barreras de entrada	11
2.4. Exportaciones de Polonia	11
3. Demanda	13
3.1. La demanda industrial para el mercado de componentes	13
3.2. El consumo privado en Polonia y la demanda de talleres independientes y mayoristas	14
3.2.1. Información adicional sobre la demanda privada de automóviles en Polonia	16
4. Percepción del producto español	17
5. Perspectivas del sector y oportunidades	18
6. Información práctica	21
6.1. Regulación y normativa en Polonia	21
6.2. Ferias de interés	21
6.3. Recomendaciones finales para el exportador español	21

Introducción

La industria polaca de componentes para automoción se ha consolidado como uno de los pilares productivos más relevantes de Europa Central. Su especialización en piezas y sistemas, tanto para el primer montaje (OEM) como para el mercado de recambios (*aftermarket*), ha permitido al país posicionarse como proveedor estratégico dentro de las cadenas de valor europeas, con una capacidad exportadora que en 2024 alcanzó el 61 % de la producción total.

Este posicionamiento responde a una estructura industrial altamente integrada, con clústeres regionales en Silesia, Wielkopolska y Łódź, donde se concentran fabricantes de primer nivel, centros logísticos y plantas de ensamblaje. La presencia de multinacionales como ZF, Valeo, Faurecia o LG Energy Solution, junto con una red de pymes locales especializadas en frenos, transmisiones, plásticos técnicos o iluminación, ha generado un ecosistema competitivo y diversificado, que mantiene una estrecha vinculación con la industria alemana y checa.

El entorno actual ofrece oportunidades claras para empresas extranjeras, incluidas las españolas, en segmentos como la electrificación, la digitalización de procesos industriales y la distribución independiente. El tamaño del parque móvil y su elevada antigüedad—14,5 años en turismos y 17 años en vehículos comerciales, entre las más altas de la UE— refuerza el papel del *aftermarket* como motor de crecimiento, mientras que las inversiones en baterías de litio, electrónica y software abren un espacio creciente para la colaboración tecnológica y la inversión en servicios de ingeniería.

No obstante, el sector también enfrenta desafíos estructurales que condicionarán su evolución. La presión regulatoria derivada del paquete europeo Fit for 55 y de la futura normativa Euro 7 obliga a acelerar la adaptación en procesos y productos, especialmente en el segmento de proveedores *Tier 2* y *Tier 3*, que necesitan acceso a tecnología y capital para mantenerse en las nuevas cadenas de valor eléctricas. A ello se suman una elevada sensibilidad al precio en el canal independiente, que intensifica la competencia con proveedores asiáticos, y la fuerte dependencia del mercado alemán como principal destino de exportación, lo que introduce vulnerabilidad frente a cambios en la demanda o en la localización productiva. Además, las empresas hablan de la dificultad de encontrar personal cualificado como otro de los mayores retos de cara al crecimiento de la industria.

En este contexto, la diversificación de mercados, la consolidación de capacidades locales y la cooperación tecnológica se perfilan como estrategias clave para aprovechar el potencial del mercado polaco, tanto para los actores ya instalados como para nuevas empresas europeas interesadas en el país. Para las compañías españolas, este escenario abre espacios de crecimiento en suministro, servicios de ingeniería, digitalización y posventa, apoyados en la complementariedad industrial entre ambas economías.

1. Definición del sector

El presente estudio se centra especialmente en el análisis del segmento de componentes y piezas para la automoción, sin dejar de considerar el contexto más amplio del sector automotriz polaco, que incluye la producción de vehículos ligeros, comerciales e industriales. Esta distinción es importante, ya que Polonia ha desarrollado una especialización muy marcada en la fabricación de partes y accesorios, tanto para el suministro directo a fabricantes (primer montaje) como para el mercado de recambios (*aftermarket*). El informe abordará ambas vertientes, con énfasis en las oportunidades para empresas extranjeras proveedoras de estos sistemas.

El sector de la automoción es uno de los pilares de la economía polaca. Cuenta con un peso muy relevante en el PIB de este país, y representa el 8 % del total. Su estructura está altamente integrada en las cadenas de valor europeas, especialmente en el eje Alemania - Europa Central, y se caracteriza por una fuerte especialización en la producción de componentes, más que en el ensamblaje de vehículos completos.

La producción de vehículos de motor, tráileres, y semi tráileres representa el 9,6 % del valor total de la producción vendida en el sector industrial polaco en el año 2023 (último dato disponible). Este dato incluye el 5 % correspondiente a la producción de piezas y componentes para la automoción. El sector automotriz solo se vio superado por la industria alimentaria (16,41 %) y la energética (11,8 %) ¹. Además, es un sector que emplea a cerca de 315.000 personas de manera directa, con un impacto indirecto que supera los 490.000 puestos de trabajo ².

Así, la fabricación de componentes y piezas para la automoción es un elemento clave para el sector en Polonia. La partida principal del TARIC es la **8708: Partes y accesorios de vehículos automóviles**.

¹ Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción (SDCM): Branża Motoryzacyjna w Polsce 2024/2025

² Asociación Polaca de la Industria Automotriz (PZPM) y KPMG: Branża motoryzacyjna Q1 2025:

<https://www.pzpm.org.pl/pl/Publikacje/Raporty/Raport-kwartalny-PZPM-i-KPMG-Branza-motoryzacyjna-Edycja-Q1-2025>

Capítulos de TARIC 8708

29	Partes y accesorios de carrocería
99	Demás partes y accesorios
30	Frenos, servofrenos y sus partes
80	Sistemas de suspensión
94	Volantes, columnas y cajas de dirección
50	Ejes con diferencial
40	Cajas de cambio y sus partes
70	Ruedas y sus partes
92	Silenciadores y tubos de escape
95	Bolsas inflables de seguridad
91	Radiadores y sus partes
21	Cinturones de seguridad
93	Embragues y sus partes
10	Paragolpes y sus partes
22	Parabrisas, lunetas y ventanillas

Dentro del mercado de componentes existen canales claramente diferenciados. En primer lugar, existe la producción destinada a la cadena de valor para fabricantes originales de vehículos. Por otro lado, se encuentra el mercado postventa independiente.

Original equipment manufacturer (OEM): Aproximadamente el 80 % de las piezas utilizadas en producción de vehículos son suministradas por fabricantes independientes (*Tier 1*) y no por los propios fabricantes de vehículos, quienes solo fabrican internamente cerca del 20 % de los componentes utilizados en su producción, principalmente elementos estructurales o de carrocería más complejos. Una parte de estas piezas también se destina al mercado de posventa. Suelen fabricarlas los mismos proveedores que producen los componentes originales para el montaje en fábrica, pero se comercializan bajo la marca del propio proveedor (por ejemplo, Bosch, Valeo) en lugar de llevar el logotipo del fabricante del vehículo.

Independent aftermarket (IAM): El sector IAM en Polonia representa uno de los mercados más dinámicos en Europa Central, con distribuidores como Inter Cars liderando la distribución independiente en talleres (que son alrededor de 19.500 en todo el país). El valor del mercado de postventa de recambios (*aftermarket*) se estima en cientos de miles de millones de euros, y su crecimiento anual supera el 7 % de tasa de crecimiento compuesto anual entre 2022 y 2026, impulsado por la alta antigüedad del parque automovilístico y la digitalización de las ventas³.

³ Inter Cars: Situación del mercado: <https://inwestor.intercars.com.pl/en/about-us/market-environment/>

El valor del mercado de repuestos independiente superó la cifra de 28.728 millones de EUR en 2024, lo que supone más de la mitad del total de la producción de la industria automotriz y un crecimiento interanual del 9,3 % en el último año. Este crecimiento se ha mantenido estable desde la pandemia, cuando el valor de la producción de piezas llegó a caer un 28 % en términos interanuales⁴.

Desde un punto de vista estratégico y de posicionamiento, el surtido de componentes puede catalogarse de la siguiente manera:

- OE (Original Equipment): piezas instaladas en fábrica durante la producción del vehículo, normalmente bajo la marca del fabricante.
- OEM (Original Equipment Manufacturer): fabricadas por el proveedor autorizado del OEM, sin marca de vehículo, pero con estándares idénticos.
- OEQ (Original Equipment Quality): piezas de calidad equivalente a OE/OEM producidas por proveedores reconocidos que no necesariamente suministran al fabricante del vehículo.
- AM (Aftermarket): piezas de recambio distribuidas por empresas independientes, sin vínculo directo con los fabricantes OEM, con rangos de calidad que van de estándar a premium, dependiendo del fabricante

Su gran capacidad ha reforzado el posicionamiento de Polonia como *hub* europeo de producción de piezas, del cual depende el resto de los principales mercados productores de coches como Alemania, Eslovaquia, Chequia o Hungría. En este sentido, Polonia se posiciona como exportador neto: aproximadamente, en 2024 el 61 % de la producción se dirigió a otros mercados, con un valor superior a 17.532 millones de EUR según datos de Eurostatcom.

Entre los componentes predominantes en la producción polaca destacan los sistemas (chapa, seguridad, freno, transmisión, iluminación, climatización, etc.), los neumáticos o las baterías de plomo-ácido⁵.

Por otra parte, es importante indicar que el sector en Polonia no sólo consta de los componentes y repuestos. La producción de vehículos ligeros y comerciales superó las 574.000 unidades ese año, con importantes centros de producción como los de Volkswagen en Poznań y Stellantis en Tychy. Entre otros de los principales fabricantes con presencia industrial en Polonia se encuentran, MAN, Solaris, Toyota, Mercedes-Benz, Michelin, Bridgestone, ZF, Valeo, Faurecia, y LG Energy Solution⁶.

⁴ GMI Research: Poland automotive aftermarket analysis report: Opportunities and Forecast 2024-2031: <https://www.gmiresearch.com/report/poland-automotive-aftermarket-market/>

⁵ Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción (SDCM): Branża Motoryzacyjna w Polsce 2024/2025

⁶ Asociación Polaca de la Industria Automotriz (PZPM): Raport branży motoryzacyjnej 2024/ 2025: <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty/Rocznik-PZPM-Raport-branzy-motoryzacyjnej-2024-2025>



Actualmente, los datos estadísticos de comercio internacional sitúan a Polonia como 7º exportador mundial de componentes de automoción, con ventas a 157 países y una cuota creciente en mercados productores como Alemania, Francia, Reino Unido, España e Italia⁷.

Nota metodológica: Para facilitar la lectura, en el informe se expresan todos los valores monetarios en euros, si bien estos se basan en datos y estadísticas en zlotys en su fuente original. Para la conversión, se ha empleado el tipo de cambio oficial del Banco Central Europeo a fecha 6 de agosto de 2025 (1 EUR = 4,278 PLN).



⁷ Eurostatcom

2. Oferta y análisis de competidores

2.1. Producción en Polonia

En términos geográficos, existen clústeres específicos dedicados a la industria de la automoción. La mayor parte de las empresas de este sector se concentra en ciertas zonas del país donde se desarrolla la mayor parte de la actividad industrial. Las regiones de Silesia (Śląskie), Baja Silesia (Dolnośląskie), Wielkopolska (región de Poznań) y partes de Łódź y Małopolska son las más activas. Estas áreas concentran una alta densidad de plantas de ensamblaje (Volkswagen Poznań, Stellantis Tychy, Opel Gliwice), fábricas de componentes, centros logísticos y centros de I+D de empresas tanto polacas como multinacionales (Toyota en Wałbrzych, ZF en Częstochowa, Valeo en Skawina y Chrzanów, LG Energy Solution con la mayor planta fabricante de baterías de Europa situada en Wrocław)⁸⁹¹⁰¹¹.

En 2023, se produjeron en Polonia un total de 574.000 vehículos ligeros y comerciales (+36,8 % interanual), y 308.500 vehículos industriales pesados y tractores (+37,9 %)¹². La industria se articula en torno a la siguiente división:¹³

- Fabricantes de vehículos completos: Volkswagen, Stellantis, MAN, Solaris.
- Proveedores de componentes *Tier 1* y OEMs: Toyota Motor Manufacturing, ZF, Valeo, Faurecia, Bosch, LG Energy Solution, Michelin, Bridgestone.
- Proveedores *Tier 2* y 3: altamente fragmentados, con fuerte presencia de pymes polacas y extranjeras.

En este entorno, las empresas están apostando fuertemente por la especialización según niveles de la cadena de suministro. Mientras que entre los fabricantes *Tier 1* existe una fuerte presencia de multinacionales con plantas de alta tecnología (ZF, Valeo, LG Energy Solution, Faurecia), las de *Tier 2* cuentan con más presencia de mezcla entre empresas polacas y extranjeras que suministran los subconjuntos, cableado, moldes y electrónica. Las principales empresas españolas que operan en Polonia son Applus+, Gestamp, Antolin, CEFA y Ficosa.

⁸ AutoSwiat: <https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/toyota-produkuje>

⁹ Changing Geographical Patterns of Automotive Industry in Poland: <https://www.researchgate.net/publication/337411241>

¹⁰ Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción (SDCM): Branża Motoryzacyjna w Polsce 2024/2025

¹¹ LG Energy Solution: <https://lgensol.pl/>

¹² Rocznik PZPM (Asociación Polaca de la Industria Automotriz) 2024/ 2025

¹³ Asociación Polaca de la Industria Automotriz (PZPM) y KPMG: Branża motoryzacyjna Q1 2025

Cabe destacar que según el informe de PZPM (Asociación Polaca de la Industria Automotriz) y KPMG, hasta el 90 % de la producción polaca de vehículos, piezas y componentes está destinada a la exportación, principalmente a otros países europeos presentes en la cadena de valor.

2.1.1. Fabricación de piezas y componentes

La industria polaca de componentes automotrices es una de las más desarrolladas de Europa, con más de 1.000 empresas activas y una fuerte presencia de proveedores *Tier 1* (OEM o no), *Tier 2* y *Tier 3*. Un buen ejemplo para este segmento es la planta de transmisiones y motores de Toyota en Wałbrzych, que abastece a las plantas de ensamblaje de vehículos de esta marca operadas por empresas europeas en la República Checa, el Reino Unido, Francia, Turquía y, fuera de Europa, en Sudáfrica y Japón. En 2023, el valor de la producción de componentes superó los 28.728 millones de EUR, representando más del 50 % del valor total del sector automoción. Entre las principales categorías destacan: neumáticos (47 millones de unidades producidas, con Michelin y Bridgestone como líderes), baterías (más de 7 millones de plomo-ácido y una creciente capacidad en baterías de litio con LG Energy Solution en Wrocław), sistemas de freno y suspensión (ZF, Brembo), iluminación y electrónica (Valeo, Aptiv), y de interiores y estructuras (Faurecia, Adient). Esta red de proveedores está altamente integrada en las cadenas de valor europeas, especialmente con Alemania, España, Francia e Italia.

2.2. Importaciones de Polonia

Aunque Polonia cuenta con un potente ecosistema industrial en automoción, la estructura del mercado revela una alta dependencia de importaciones en determinadas categorías, especialmente en vehículos terminados, automóviles eléctricos, ciertos componentes electrónicos, neumáticos, baterías, sistemas de freno y suspensión y motores completos, tal como especifican las asociaciones del sector.

En 2024, el valor total de las importaciones del sector automotriz en Polonia alcanzó aproximadamente 44.000 millones de euros. De esta cifra, destaca el equilibrio existente entre los automóviles terminados y las piezas, componentes y accesorios para estos, lo que refleja su papel como mercado intermedio de ensamblaje, distribución y consumo en el eje centroeuropeo¹⁴.

¹⁴ Datos de Eurostatcom: <https://eurostatcom-est.icex.es/estacom/desglose.html?token=1751889049983|115986900#>

PRINCIPALES PROVEEDORES DE POLONIA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Puesto	Componentes y piezas	Automóviles	Total
1	Alemania (43%)	Alemania (35%)	Alemania (39%)
2	China (8%)	Bélgica (12%)	R. Checa (8%)
3	Italia (6%)	R. Checa (11%)	Bélgica (7%)

Fuente: elaboración propia a partir de los datos publicados por Euroestacom

Los principales proveedores provienen de Alemania, la República Checa, Bélgica e Italia, pero también crece la cuota de países no comunitarios como Japón, China o Corea del Sur, especialmente en vehículos eléctricos y módulos tecnológicos. España, por su parte, se posiciona en séptima posición con una cuota de entre el 3 % y el 4 % según los resultados de Euroestacom.

2.3. Barreras de entrada

Para la empresa española, Polonia no constituye un mercado difícil de acceder. La pertenencia de ambos a la UE y a su mercado común establece un marco legislativo común al que acogerse, al igual que una eliminación virtual de las barreras técnicas de homologación, calidad, y estándares europeos.

Las mayores dificultades tienen que ver con las características de esta industria. La fabricación y ensamblaje de automóviles y sus partes suponen la aparición de barreras geográficas. En Europa existe un corredor industrial dedicado al sector con su epicentro en Alemania y que se extiende al resto de Europa Central, con más centros en Francia, Italia y España. Sin embargo, el eje Alemania-Europa Central se ha establecido de una manera simbiótica gracias a la cercanía geográfica que permite la circulación de piezas, componentes y automóviles semiterminados de manera rápida y con un coste relativamente bajo.

2.4. Exportaciones de Polonia

Las exportaciones se determinan según los datos que arrojan las estadísticas de bases de datos internacionales (Euroestacom) según los códigos TARIC correspondientes. Polonia es un exportador neto en el TARIC determinado (8708), con unas exportaciones por valor de 17.498 millones de euros y unas importaciones que superaron los 11.120 millones de euros para el año 2024.

Cabe destacar la diferencia entre las exportaciones e importaciones en el caso de ciertos componentes clave para el ensamblaje de vehículos, como las cajas de cambio y los sistemas de embrague. Polonia mantiene una posición de importador neto en este tipo de sistemas, lo que refleja la orientación estructural del sector automotriz polaco, más centrado en la fabricación de piezas



pequeñas y recambios de menor complejidad, que en la producción de conjuntos mecánicos avanzados.

VALOR DE LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DEL CAPÍTULO TARIC 8708 (2024)

Capítulos de TARIC 8708	Exportaciones	Cuota	Importaciones	Cuota
29: Partes y accesorios de carrocería	3.469.078,92	19,8%	1.787.942,99	16,1%
99: Demás partes y accesorios	2.704.818,67	15,5%	1.690.461,42	15,2%
30: Frenos, servofrenos y partes	2.296.638,61	13,1%	1.434.978,02	12,9%
80: Sistemas de suspensión	1.966.182,77	11,2%	1.182.700,77	10,6%
94: Volantes, columnas y cajas de dirección	1.144.295,25	6,5%	727.116,67	6,5%
50: Ejes con diferencial	1.010.300,44	5,8%	926.253,84	8,3%
40: Cajas de cambio y sus partes	901.520,21	5,2%	1.053.106,48	9,5%
70: Ruedas y sus partes	816.809,65	4,7%	305.124,40	2,7%
92: Silenciadores y tubos de escape	802.530,42	4,6%	485.446,22	4,4%
95: Bolsas inflables de seguridad	718.320,23	4,1%	536.259,00	4,8%
91: Radiadores y sus partes	700.598,00	4,0%	267.312,16	2,4%
21: Cinturones de seguridad	368.660,27	2,1%	44.220,77	0,4%
93: Embragues y sus partes	293.152,18	1,7%	438.148,14	3,9%
10: Paragolpes y sus partes	234.314,66	1,3%	199.103,26	1,8%
22: Parabrisas, lunetas y ventanillas	70.700,44	0,4%	42.309,52	0,4%

Fuente: Euroestacom. Datos en miles de euros.

3. Demanda

La demanda nacional en el sector de automoción en Polonia está marcada por una dualidad estructural: por un lado, los informes describen un mercado interno muy activo, especialmente en vehículos usados y de gama media; por otro lado, se observa una creciente orientación hacia la electrificación y la renovación del parque móvil, en parte debido a las nuevas normativas de la Unión Europea. Esta última está impulsada por factores como el aumento de la renta disponible, la urbanización, la digitalización del canal de venta y los incentivos públicos a la movilidad sostenible.

En cuanto al parque automovilístico, Polonia se encuentra en la primera posición a nivel europeo en la estadística de número de vehículos per cápita, siendo tercero a nivel mundial¹⁵. En 2023 superó los 26,4 millones de vehículos, incluyendo más de 20 millones de turismos. A pesar de todo, muestra una elevada antigüedad media: el 40 % de los coches en circulación tiene más de 20 años y el 73 % supera los 10. Este envejecimiento del parque genera una demanda estructural elevada en el mercado de recambios y servicios de mantenimiento, especialmente en el canal independiente (IAM¹⁶), que concentra cerca del 60 % de las reparaciones¹⁷.

3.1. La demanda industrial para el mercado de componentes

La actividad de ensamblaje de turismos y vehículos industriales en Polonia actúa como motor de demanda estable y especializada para el sector de componentes, alimentando cadenas de suministro regionales de primer nivel.

En el caso de los vehículos comerciales ligeros (hasta 3,5 toneladas), el país cuenta con varios centros industriales de gran capacidad que generan una fuerte necesidad de componentes en áreas como carrocería, transmisión, interiores, electrónica o climatización. Volkswagen, por ejemplo, ensambló en su planta de Poznań el 43 % del total nacional en 2024, fabricando modelos como el Caddy y el Crafter. Por su parte, Stellantis aportó desde Tychy un 41 % adicional con modelos como el Fiat 500, Jeep Avenger y Lancia Ypsilon. A ello se suma la planta de Stellantis en Gliwice, especializada en furgonetas de gran volumen bajo marcas como Citroën, Peugeot y Opel.

En cuanto a los vehículos industriales pesados, este segmento también representa una fuente clave de demanda para piezas de alto valor añadido (sistemas de suspensión, ejes, frenos, transmisiones, electrónica de control, etc.). La planta de MAN Trucks en Niepołomice ensambló el 16 % de la producción nacional de camiones medianos y pesados en 2024, consolidando su relevancia en

¹⁵ Bankinter: <https://www.bankinter.com/blog/finanzas-personales/coches-por-habitante-espana-mundo>

¹⁶ Independent Aftermarket Manufacturers

¹⁷ Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción (SDCM): Branża Motoryzacyjna w Polsce 2024/2025

Europa Central. A ello se suma la producción de autobuses eléctricos e híbridos de Solaris Bus & Coach (filial del grupo español CAF), líder europeo en este segmento desde su planta en Bolechowo. También destacan Jelcz, que fabrica vehículos militares y logísticos para el Ministerio de Defensa, y Scania, que mantiene producción de chasis de autobuses en Słupsk. Aunque otros fabricantes como Volvo Polska y Mercedes-Benz Trucks no ensamblan actualmente en Polonia, sí mantienen una red de distribución y posventa activa que refuerza la demanda *aftermarket*.

3.2. El consumo privado en Polonia y la demanda de talleres independientes y mayoristas

El consumidor polaco, según el informe de PZPM (Asociación Polaca de la Industria Automotriz) y KPMG¹⁸, mantiene una fuerte preferencia por los vehículos usados: en 2023, por cada turismo nuevo matriculado, se registraron 3,5 de segunda mano. Además, la edad media de la flota de coches polaca alcanzó los 14,7 años en el año 2024¹⁸. Esto refuerza el papel del recambio como elemento clave del gasto postventa en Polonia.

Gracias a contar con un parque móvil tan amplio, y, sobre todo, tan antiguo, Polonia ofrece un entorno muy favorable para un sector fuerte de piezas y componentes. De hecho, el gasto medio anual en mantenimiento y piezas por conductor se sitúa en torno a 296 PLN (aprox. 69 EUR) en talleres físicos, y 264 PLN (aprox. 62 EUR) en canales digitales, cifras que, aunque inferiores a la media europea occidental, han mostrado un curso creciente.

En cuanto a los precios medios del sector, se pueden estimar de manera eficiente para determinados tipos de producto en los sitios dedicados a la parte de compraventa de piezas y componentes B2C o B2B2C. Este canal utiliza como intermediarios principales a los talleres mecánicos y las páginas web de las tiendas de recambios, que se nutren tanto de piezas oficiales (OEM) como no oficiales.

Entre los principales distribuidores se encuentran tiendas de origen polaco como Inter Cars (<https://intercars.pl/>), la mayor distribuidora independiente de recambios de Europa Central y del Este¹⁹; iParts.pl (<https://www.iparts.pl/>), uno de los mayores portales de venta *online* del país; Oponeo.pl, especializada en neumáticos y líder del comercio electrónico en su segmento; Ucando.pl, también entre las principales plataformas B2C polacas; o AutoPartner, distribuidor mayorista en expansión.

Las cadenas internacionales más activas en el mercado polaco incluyen Autodoc (con centro logístico en Szczecin), Norauto (grupo francés Mobivia), Euro Car Parts (filial del grupo LKQ) o Febest, con red de distribución en Europa Central. Además, plataformas más generalistas B2C

¹⁸ Periódico Rzeczpospolita: <https://moto.rp.pl/czym-jezdzic/art40805261>

¹⁹ Wolk Aftersales Experts: <https://wolk-aftersales.com/the-car-aftermarket-structure-in-poland-exclusive-insights-from-wolk-after-sales-experts/>

como Allegro.pl, o incluso *marketplaces* C2C como OLX.pl, pueden jugar un papel importante en el mercado de segunda mano y de piezas reutilizadas.

Los talleres mecánicos también forman parte de la clave del éxito de esta industria. En Polonia existe un taller mecánico para cada 800 coches. El 7 % están ligados a las grandes marcas ofreciendo servicios de reparación oficiales o autorizados, pero los talleres independientes de *aftermarket* juegan el papel más relevante, con un 52 % de la cuota del total. Estos conforman la primera elección para los polacos, especialmente aquellos que son propietarios de coches de segunda mano, gracias a la percepción de una mejor calidad de servicio a un precio menor. El 23 % se dedican a procesos altamente especializados de manera independiente y el 18 % restante son centros dedicados a las inspecciones técnicas.

Las piezas de automóviles siguen desempeñando un papel muy importante en los ingresos de los talleres, por encima incluso de los servicios de mano de obra. Sin embargo, esto impacta de manera diferente en los talleres de los pueblos más pequeños y en los ubicados en las grandes ciudades. En las ciudades, los precios de los servicios son significativamente más altos, debido a que aquí los salarios son más elevados. Sin embargo, todavía la mayoría los talleres señalan los costes de las piezas como los principales de su servicio.

De acuerdo con el Informe de la Industria Automotriz en Polonia de SDCM (Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción), de media el 62,2 % de los beneficios obtenidos por los talleres en el año 2023 se correspondió con la venta de piezas y componentes, mientras que el 37,8 % restante fue imputado a la mano de obra. Estos números varían del entorno rural a las metrópolis de manera que, en las ciudades, el coste imputable a las piezas y componentes se corresponde con el 56,9 %, mientras que, en pueblos y ciudades más pequeñas, esta cifra asciende hasta el 67,4 %, reflejando el peso de los salarios en los servicios de reparación que se ofrecen en Polonia.

Los talleres independientes vieron un ligero aumento de clientes en el primer semestre de 2024. Alrededor del 40 % de los propietarios de garajes declaró un aumento, un tercio mantuvo el número actual, y solo una cuarta parte declaró una disminución. Sin embargo, el futuro del modelo de talleres mecánicos independientes está en riesgo. El desarrollo del segmento de vehículos eléctricos que no requieren mantenimiento del motor; la escasez de trabajadores cualificados; y el desarrollo de componentes digitales que exigen autorizaciones de los fabricantes de automóviles para su reparación son los principales obstáculos para la expansión de la red de talleres independientes por el país. Hoy en día las reparaciones son mucho más complicadas que antaño y requieren de las mencionadas autorizaciones del fabricante: el 40 % de los mecánicos en Polonia ya considera que en un futuro los talleres independientes no podrán seguir ofreciendo sus servicios debido a la sofisticación técnica de los coches. Estas perspectivas ponen en riesgo de manera

indirecta los beneficios que se obtienen a través del uso de talleres como puntos de venta alternativos de piezas y componentes de la automoción²⁰.

3.2.1. Información adicional sobre la demanda privada de automóviles en Polonia

Además del peso del mercado de recambios, el consumo en Polonia se caracteriza por una alta rotación en el mercado de vehículos, dominado por las operaciones de segunda mano, tanto nacionales como de importación. Aun así, la tendencia de consumo en este país está redirigiéndose poco a poco hacia la electrificación de la flota. Aunque de manera más moderada, este cambio va en concordancia con lo observado en otros mercados europeos. Aunque las ventas de vehículos eléctricos aún son reducidas en volumen (3,1 % de las matriculaciones en Q1 2025), están creciendo a tasas de dos dígitos, lo que anticipa una demanda futura en componentes, baterías, estaciones de carga y servicios asociados.

Según datos de la asociación del sector, en 2023 se vendieron en Polonia 476.300 vehículos nuevos, principalmente turismos y comerciales ligeros, lo que representa una recuperación del 14,2 % respecto a 2022. Este dato, aunque bueno, contrasta con los más de 920.000 turismos usados importados, en su mayoría desde Alemania, Francia y Bélgica.

En cuanto a los canales de venta más relevantes para vehículos nuevos, el 70 % se hizo mediante los concesionarios oficiales de las marcas, mientras que para los vehículos de segunda mano predominó el canal en línea tanto B2C como C2C.

La división según matriculación estuvo claramente dominada por las empresas y flotas, registrando casi el 70 % de las nuevas matriculaciones, mientras que los clientes particulares supusieron el 30 % restante de las unidades nuevas matriculadas. A pesar de todo, el informe conjunto de PZPM (Asociación Polaca de la Industria Automotriz) y KPMG refleja que, en el primer trimestre de 2025, el crecimiento interanual de la demanda estuvo liderado por los particulares, situado en el 10,9 %.

Es importante mencionar la importancia de los métodos alternativos de adquisición. El valor de los vehículos financiados mediante *leasing* y *renting* alcanzó los 17.017 millones de EUR, lo que refleja las tendencias del sector en la economía real.

La electrificación gana protagonismo, pero aún representa una parte muy poco relevante del mercado. En el primer trimestre de 2025, los vehículos eléctricos (BEV) supusieron solo el 3,1 % de las matriculaciones, mientras que los híbridos enchufables (PHEV) alcanzaron un 2,2 %. No obstante, el crecimiento interanual de estos segmentos supera el 40 %, lo que anticipa oportunidades futuras en modelos sostenibles y urbanos²¹.

²⁰ Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción (SDCM): Branża Motoryzacyjna w Polsce 2024/2025

²¹ Asociación Polaca de la Industria Automotriz (PZPM) y KPMG: Branża motoryzacyjna Q1 2025

4. Percepción del producto español

En el marco de este informe se ha consultado a empresas españolas con conocimiento del sector de la automoción en Polonia. Las preguntas planteadas se centraron en su experiencia práctica en cuatro ámbitos clave: facilidad de acceso al mercado, perfil del cliente polaco, posicionamiento competitivo y recomendaciones para nuevos entrantes.

Los expertos consultados confirman que Polonia es un mercado abierto y receptivo, pero altamente competitivo. Para tener éxito, resulta clave ofrecer proximidad, rapidez y servicios de alto valor añadido, más allá de competir únicamente en precio.

En términos generales, la percepción del producto y servicio español es positiva, asociada a fiabilidad, calidad e innovación. Los expertos destacan que, si bien el cliente polaco es exigente y muestra sensibilidad al precio, también valora especialmente la rapidez de respuesta, la proximidad logística y la capacidad de ofrecer soluciones integrales y de alto valor añadido. Esta apreciación coincide con lo señalado por el informe de SDCM (Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción), que apunta a que la competitividad futura del sector dependerá de la transición de una oferta de componentes básicos hacia soluciones técnicas más complejas que permitan diferenciarse de los competidores asiáticos.

Asimismo, se subraya que el “*Made in Spain*” se percibe con cierta ventaja en términos de confianza y especialización. No obstante, se advierten retos estructurales comunes: un entorno burocrático que ralentiza la actividad, dificultades para encontrar mano de obra cualificada, y el impacto creciente de la normativa comunitaria en costes y procesos. Estos factores son consistentes con las conclusiones de otros informes, que destacan la escasez de oferta laboral de personal cualificado. La falta de suficiente volumen de perfiles ingenieros es uno de los principales cuellos de botella de la industria. Además, el peso creciente de las regulaciones europeas sobre seguridad y emisiones está siendo percibido por todo el sector como un desafío crítico para los fabricantes que se dedican a las piezas convencionales, marcando una transición hacia la electrificación para la que todavía no hay una preparación suficiente.

No obstante, este proceso de transformación abre también un abanico de oportunidades. La electrificación, el desarrollo de la infraestructura de recarga, la fabricación de baterías y la demanda de servicios especializados de homologación y *testing* se perfilan como áreas de crecimiento inmediato. Estas perspectivas coinciden con las tendencias detectadas en los informes sectoriales, que sitúan a Polonia como uno de los principales polos de inversión en baterías de Europa y con una necesidad urgente de ampliar servicios técnicos para acelerar la comercialización de vehículos eléctricos.

5. Perspectivas del sector y oportunidades

Polonia continúa fortaleciendo su posición como centro de producción clave en Europa, especialmente para componentes como baterías, motores eléctricos y otras piezas de nueva movilidad. Ya se estima que es el segundo mayor productor mundial de baterías de litio, después de China, y más del 33 % de las baterías de coches eléctricos producidas en Europa proviene de este país.²²

El futuro del sector automovilístico en Polonia pasa por hacerse un hueco en el sector de coches eléctricos. Las autoridades públicas, conscientes de la necesidad de desarrollar este sector en Polonia, lanzaron el proyecto Izera (en el marco del programa ElectroMobolity Poland), para fabricar el primer coche eléctrico polaco. Este proyecto surgió en el año 2016 y se presentó como marca en 2020, por medio de las principales empresas energéticas del país, que son de participación pública (Energia, Enea, Tauron y PGE), y por parte del sector público (Centro Nacional de investigación Nuclear), llegando a coger mucha fuerza y popularidad. Sin embargo, en el año 2023, un cuadro de dudas sobre la viabilidad y sobre la obtención de fondos públicos dejaron el proyecto en una fase de reposo²³. En 2021 y 2023, el Tesoro del Estado (Skarb Państwa) amplió su participación hasta el 90,8 %, dejando un 2,3 % para cada una de las cuatro energéticas.

No obstante, el 7 de julio de 2025, se ha presentado una solicitud de fondos públicos del Plan Nacional de Reconstrucción (fondos KPO), sumando un total de 4.500 millones de PLN (aprox. 1.052 millones de EUR) para construir una fábrica en Jaworzno, un centro de investigación y desarrollo, y crear una marca polaca de coches eléctricos. Esta vez, se espera combinar los esfuerzos y el capital polaco con la experiencia y el *know-how* de la marca china Geely (afianzada en Europa con Volvo Cars y Polestar), según el propio Tomasz Kędzierski, director ejecutivo del proyecto Electromobility Poland²⁴.

Una nueva planta de ensamblaje de vehículos completos en Polonia supondría una oportunidad estratégica para el ecosistema de proveedores *Tier 1* y *Tier 2*, al convertirse en una fuente adicional de demanda a gran escala. La integración de esta nueva capacidad productiva con la ya consolidada especialización polaca en la fabricación de componentes y sistemas (especialmente baterías, transmisiones, electrónica o elementos estructurales) multiplicaría las posibilidades de suministro local, favorecería relaciones de proximidad con los fabricantes y abriría espacios para el

²² Trade.gov.pl: <https://www.trade.gov.pl/en/news/the-polish-automotive-industry-production-and-export/>

²³ Electromobility Poland: Nuestro Proyecto: <https://electromobilitypoland.pl/o-projekcie/>

²⁴ Business Insider: Izera resurge: <https://businessinsider.com.pl/technologie/motoryzacja/izera>

desarrollo de productos con mayor complejidad técnica. Aunque este tipo de inversiones contribuiría también a reforzar el posicionamiento de Polonia como país productor de vehículos, su impacto más inmediato recaería en la industria auxiliar, que encontraría en este nuevo cliente industrial una vía de crecimiento sostenido, diversificación y consolidación dentro del propio mercado interno polaco.

Por otro lado, cabe destacar el impacto a medio y largo plazo al que se enfrenta la industria con los desafíos que presenta el Plan Europeo “*Fit for 55*” y la normativa *Euro 7*, y sus objetivos de reducción de emisiones que impactarán en la producción local y los plazos de electrificación. Estos cambios hacen que las empresas polacas *Tier 2* y *Tier 3* corran el riesgo de quedar fuera de las nuevas cadenas de valor eléctricas si no acceden a tecnología, inversión o formación para adaptarse al nuevo mercado europeo que está en fase de formación.

Esta evolución trae consigo otro punto importante relativo a la propia transformación industrial. En los próximos años, de cara a mantener la competitividad de la industria, la industria automotriz polaca necesita especializarse en productos y procesos para poder otorgar un valor añadido nuevo, ya que su competitividad en base a coste se está agotando porque están subiendo salarios. Asimismo, el proceso industrial no es lo único que enfrenta desafíos. Según se sugiere en el informe de SDCM (Asociación de Distribuidores y Fabricantes de Repuestos para Automoción), existe un desfase entre el crecimiento de producción vivido en el año 2024 y el incremento en las cifras de empleo del sector precisamente por dificultades para cubrir perfiles técnicos e ingenieros que puedan hacer de motor de cambio. Además, la velocidad del avance de las tendencias de electrificación presagia la necesidad de que, en el medio plazo, una parte importante del personal del sector sea recapacitada o reconvertida para adaptarse a la producción de este tipo de vehículos.

Además de la amenaza tecnológica, tanto los productores nacionales como los extranjeros que pretendan entrar al mercado están sujetos a una sensibilidad al precio muy alta, especialmente en postventa y distribución independiente (IAM), donde los productos europeos compiten con equivalentes más baratos de origen asiático.

Otro de los retos que enfrenta la industria polaca de la automoción tiene que ver con sus principales destinatarios. Tal como se muestra previamente, el mercado alemán es, por mucho, el más importante para las exportaciones polacas, recibiendo casi el 40 % de la producción. Esto genera situación importante de dependencia del país vecino. Esta situación expone al sector a vulnerabilidades externas: crisis de demanda en Alemania, cambios normativos o relocalizaciones industriales en el contexto del *reshoring*, aunque hoy en día no se han identificado señales que indiquen estas prácticas.

A pesar de todo, lo todo indica que Polonia no solo mantiene una sólida posición industrial, sino que es un país en transición hacia la electromovilidad, la digitalización y la producción avanzada. Las empresas que posean *know-how* en movilidad eléctrica, digitalización industrial o modelos de distribución online pueden encontrar en Polonia un mercado con demanda creciente, incentivos públicos y espacio para diferenciarse. Este entorno ha sido aprovechado por empresas



mencionadas como LG, de manera que desde su planta de Wrocław fabrican hasta el 30 % de las baterías de ion-litio dirigidas a la automoción que se utilizan en Europa.

En términos de fuerza laboral, el futuro de Polonia también parece estar bien encaminado. El país cuenta con más de 300.000 estudiantes de ingeniería y un sólido ecosistema universitario colaborando con la industria automotriz (ZF, Delphi, Valeo, Faurecia, etc.), lo que asegura unas oportunidades enormes a ambas partes y previene de una potencial fuga de cerebros del país²⁵.

En la instancia logística, el país está realizando un esfuerzo conjunto con las empresas de manera que se pueda convertir en un *hub* logístico regional puerta de Europa para industrias exportadoras mediante la construcción de redes de autopistas (A1, A2), modernización portuaria (Gdańsk, Szczecin) y corredores estratégicos²⁶.



²⁵ RSM Poland: <https://www.rsm.global/poland/en/insights/doing-business-poland/key-characteristics-polish-automotive-sector>

²⁶ Trade.gov.pl <https://www.trade.gov.pl/en/extended-topics/made-in-poland-report/>

6. Información práctica

6.1. Regulación y normativa en Polonia

Polonia es un estado miembro de la UE, por tanto, la entrada en el mercado polaco es relativamente fácil en términos de homologación normativa. Sin embargo, cabe mencionar que las empresas españolas contactadas han reconocido un alto nivel de burocracia a la hora de establecerse en el país, y han recomendado la entrada de la mano de asesores polacos en materias fiscales y contables.

6.2. Ferias de interés

Existen varios eventos del sector que se celebran de manera anual, especialmente en Varsovia. Sin embargo, la feria generalista del automóvil más importante de Polonia se encuentra en el Salón del Automóvil del Poznan. A continuación, se listan eventos más relevantes del sector en Polonia en materia de componentes y tecnologías aplicadas al sector automotriz:

- Autotechnika Expo: Nadarzyn (Varsovia), 19-25 de junio de 2026. Exposición dedicada a talleres y fabricantes de tecnologías de servicio y soluciones automotrices. <https://autotechnikaexpo.com/>
- Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego (Congreso de la Industria y el Mercado Automotriz) -XXI Edición: Varsovia, fecha TBD. Feria organizada por la propia Asociación de Distribuidores y Productores de Repuestos para Automóviles (SDCM): <http://kongres.sdcmm.pl/>
- Automotive Parts Expo: Varsovia, 14-16 de noviembre de 2025. Feria de tecnologías, innovaciones y expertos. <https://automotive-expo.eu/>
- Salón del automóvil de Poznan: es la mayor feria de automóviles de Polonia, que acoge tanto a expositores como a aficionados a la automoción. Poznan, 23-26 de abril de 2026. <https://motorshow.pl/en/>

6.3. Recomendaciones finales para el exportador español

Existen todavía grandes oportunidades para la empresa española, aunque esto requiere una estrategia definida y adaptada a las particularidades locales. La pertenencia de ambos países a la Unión Europea facilita el acceso, pero la operativa diaria puede verse condicionada por retos burocráticos y diferencias culturales que conviene prever. Contar con asesores locales y, en muchos casos, con un socio polaco puede resultar clave para agilizar trámites y consolidar relaciones de confianza con los interlocutores del país.



La proximidad y la rapidez en la respuesta son factores muy valorados en Polonia. El cliente polaco es exigente, da importancia al coste, y cada vez más a la calidad y la fiabilidad. Por ello, se debe abordar este mercado ofreciendo servicios completos, soporte técnico constante y relaciones de largo plazo.

A la hora de establecerse en el país, también es necesaria una buena planificación en materia de recursos humanos. La escasez de perfiles técnicos cualificados obliga a anticipar planes de contratación y formación, y potencia la utilidad de *head-hunters* locales, que pueden ser determinantes. Al mismo tiempo, la evolución de la normativa europea plantea desafíos a los fabricantes locales, pero abre oportunidades para proveedores capaces de ofrecer soluciones técnicas avanzadas y servicios de adaptación.

icex



Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es

