



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 listopada 2021

### **Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - PAŹDZIERNIK 2021 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

W październiku 2021 roku, sprowadzono do Polski 234 szt. używanych autobusów, czyli o 15 szt. więcej niż rok wcześniej (+6,8% r/r) i o 101 szt. mniej niż przed miesiącem br. (-30,1% m/m).

Zgodnie z sezonowością import używanych autobusów w końcówce roku traci impet, jednak w tym roku spadek m/m jest głębszy niż ten obserwowany w dwóch poprzednich latach: w 2019 spadek października do września wyniósł -11,5% a w 2020 -17,7%.

#### **Autobusowy październik**

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W październiku na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 234 rejestracje, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza wzrost o 15 szt. (+6,8% r/r).

To kolejny, ósmy miesiąc z rzędu ze zrostową dynamiką (w marcu o 19,7%, w kwietniu o 300,0%, w maju 162,3%, w czerwcu 39,3%, w lipcu o 13,5%, w sierpniu o 24% i we wrześniu o 26%). Takie dane pokazują, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe, a październikowe dane to po prostu korekta sprzedaży. W ostatnim miesiącu część kategorii funkcjonalnych była „na plusie”, a część na „minusie”.

W poszczególnych segmentach sytuacja wyglądała następująco:

minibusy są cały czas na fali wzrostu – 50 szt. (+22 szt. / +78,6% r/r);

autobusy miejskie z jesiennym spadkiem – 23 szt. (-9 szt. / -28,1%);

pojazdy międzymiastowe umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku – 99 szt. (-2 szt. / -2% r/r),

autobusy turystyczne – 51 szt. (+1 szt. / +2%)

pojazdy szkolne tym razem bez rejestracji (-1 szt.)

#### **Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - październik, 2021 rok według segmentów**

Segment		Nadwozie	1-10.2021		1-10.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	18	4,0%	16	4,5%	12,5%
	BUS>3,5T		435	96,0%	339	95,5%	28,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		453	100% 20,5%	355	100% 17,9%	27,6%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	249	14,2%	278	17,1%	-10,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	943	53,7%	826	50,8%	14,2%
		SZKOLNY	14	0,8%	2	0,1%	600,0%
		TURYSTYCZNY	477	27,1%	459	28,2%	3,9%
		b.d./inny	74	4,2%	61	3,8%	21,3%
	OGÓŁEM		1757	100% 79,5%	1626	100% 82,1%	8,1%
	<b>OGÓŁEM</b>		<b>2210</b>	<b>100%</b>	<b>1981</b>	<b>100%</b>	<b>11,6%</b>

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



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 22 listopada 2021

### **Od początku roku**

W ciągu 10. miesięcy br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 2210 sprowadzanych, używanych autobusów, czyli o 229 szt. więcej niż w tym samym okresie rok wcześniej (+11,6% r/r). Pamiętając spadki po marcu, kiedy strata do zeszłorocznego poziomu wynosiła aż 221 szt. / -29,6% r/r. czy po kwietniu (-125 szt. / -16,1% r/r) można pokusić się o stwierdzenie, że kryzys opuścił rynek sprowadzanych autobusów. Przynajmniej na razie.

W ciągu 10. miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach rynku wtórnego wyglądała następująco:

Autobusy MINI – 453 rejestracje (+98 szt. / +27,6% r/r), co oznacza lepszą sytuację niż po wrześniu, kiedy nadwyżka wynosiła 76 szt. (+23,2% r/r). Dla porównania w całym ubiegłym roku sprowadzono do kraju 428 szt. używanych minibusów, czyli o 214 szt. mniej (-33,3% r/r) niż rok wcześniej. Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 35,6 pojazdu na m-c, podczas gdy tegoroczna jest już zdecydowanie wyższa: 45 szt. na m-c. Jednak do wyniku z 2019 roku jeszcze trochę brakuje (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (169).

Autobusy miejskie – 249 rejestracji (-29 szt. / -10,4% r/r), co oznacza głębszy spadek niż po wrześniu (kiedy było -20 szt. / -8,1% r/r). W tym segmencie import używanych autobusów mocno faluje: przeważają miesiące spadkowe - styczeń, luty oraz czerwiec, lipiec, sierpień i październik. Wzrost utrzymał się w czterech pozostałych. W całym 2020 roku kategoria ta osiągnęła poziom 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r). Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 29,1 pojazdu na m-c, a tegoroczna 24,9 szt. na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Najczęściej importowany w br. model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 18 (54).

Autobusy międzymiastowe – po październiku mamy w tej kategorii aż 943 rejestracje (+117 szt. / +14,2% r/r), co oznacza podobną sytuację w porównaniu z rezultatem po wrześniu, kiedy nadwyżka wynosiła +119 szt. (+16,4%). W tym segmencie wzrost r/r w poszczególnych miesiącach utrzymuje się od marca br., a w czerwcu kategoria wyszła „na plus” w porównaniu skumulowanych wyników z ubiegłym rokiem. Teraz „goni” wynik z 2019 roku. Dla porównania - w całym 2020 r. zarejestrowano 943 szt. (-206 szt. / -17,9% r/r). Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 78,5 pojazdu na m-c, a tegoroczna: 94 szt. na m-c (a w 2019 r ten wskaźnik wynosił blisko 96). Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (150).

Autobusy turystyczne to razem 477 rejestracji (+18 szt. / +3,9 r/r), co oznacza dalszą poprawę sytuacji w porównaniu z rezultatem po wrześniu, kiedy mieliśmy pierwszy wyraźny wzrost importu w porównaniu z zeszłym rokiem (+17 szt. / +4,2 r/r). Bieżący wynik autokarów jest po październiku wyższy niż w tym samym czasie ub.r. Począwszy od kwietnia w kolejnych miesiącach notujemy wzrost liczby sprowadzanych autokarów (r/r). Tegoroczna średnia miesięczna importu autokarów to 47,7 szt. / m-c. W zeszłym roku ten wskaźnik wynosił 46, a w 2019 r. – 77.

Najlepiej sprzedający się w tym roku przywożony zza granicy używany autokar, to Mercedes-Benz Tourismo (40).

W tym samym okresie sprowadzono 14 autobusów szkolnych podczas gdy rok temu tylko 2 szt.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 22 listopada 2021

### **Nowe kontra używane**

Od lat przewoźnicy sprowadzali do naszego kraju ponad 3 tys. używanych autobusów rocznie i dopiero pandemia powstrzymała ten trend. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano w Polsce aż 3824 szt. używane autobusy zza granicy; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silna jest ta część wtórnego rynku autobusów w Polsce. Teraz wychodzimy już z pandemii i widać wyraźnie, że rynek sprowadzanych autobusów mocno przyspieszył, a importerzy już widzą perspektywy na powrót transportu pasażerskiego, dopasowanego do aktualnych możliwości finansowych krajowych przewoźników. W efekcie przewidujemy, że rynek sprowadzanych, używanych autobusów zdecydowanie szybciej wróci do „normalności” niż na rynek fabrycznie nowych pojazdów.

Porównując tegoroczne wyniki autobusów nowych (1133) i używanych (2210) widać wyraźnie, że „górami” jest ta druga grupa. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku, a czwarta fala pandemii może tylko wpłynąć na wielkość tej przewagi. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. Po 10. miesiącach br. różnica między rynkiem sprowadzanych z rynku wtórnego a nowych autobusów wynosiła 1077 szt. (+95,1%). Po wrześniu ta przewaga była na niższym poziomie 914 szt. (+86,1%), podczas gdy jeszcze trzy miesiące wcześniej był to poziom 397 szt. Dla porównania w styczniu różnica ta wynosiła 72 szt. (+77% ), a w lutym 105 szt. (+50,5%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszej z tych kategorii, od początku roku zarejestrowano ... 59-razy więcej pojazdów niż nowych (943 szt. wobec 16 szt.), natomiast w drugim: 3,6-razy więcej (477 szt. wobec 131 szt.) Z kolei w segmencie MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 503 szt. do 453 szt. Podobny trend panuje w segmencie autobusów miejskich (480 szt. do 249 szt.), jednak te różnice nie są tak gigantyczne, jak w przypadku dwóch pierwszych segmentów.

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych tych pojazdów jest na stosunkowo niskim poziomie. Zakładając, że nasza cała autobusowa flota to ok. 100 tys. pojazdów, to zgodnie z racjonalną polityką taborową ok. 5% z nich powinno być rocznie wymieniane na nowe. To daje potencjalną sprzedaż na poziomie 5 tysięcy szt. rocznie. W ostatnim „normalnym” roku, czyli w 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski.



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 listopada 2021

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,  
wg. roku produkcji; styczeń - październik, 2021

Rok produkcji	liczba	udział
2006	265	12,0%
2005	223	10,1%
2009	211	9,5%
2008	187	8,5%
2007	180	8,1%
2010	157	7,1%
2004	140	6,3%
2011	139	6,3%
2003	111	5,0%
2012	104	4,7%
2013	102	4,6%
2014	71	3,2%
2002	55	2,5%
2017	47	2,1%
2015	45	2,0%
2001	39	1,8%
2016	31	1,4%
<b>Razem</b>	<b>2210</b>	<b>95%</b>

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

### Na czele Euro 4

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 -2009 (48% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze z produkcji lat 2010-2019 (32% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 -2004 (17% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zarejestrowano 37 szt.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest kolekcjonerski Ikarus 260 z 1986 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 11 pojazdów z rocznika 2021, w tym 9 szt. marki ZAZ. To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 5 szt. z rocznika 2020). Dla porównania - w całym 2020 r. była to grupa 47 pojazdów, a w 2019 - 60 pojazdów. Z kolei w całym 2018 r. takich pojazdów było 47 szt.; w 2017 r. 31 szt., a w 2016 r. 54 (a dwóch najmłodszych wtedy roczników 101 szt.).



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 listopada 2021

### Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - październik, 2021 rok

Pozycja	Marka	1-10.2021		1-10.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	571	25,8%	443	22,4%	28,9%
2	IVECO	549	24,8%	375	18,9%	46,4%
3	SETRA	229	10,4%	233	11,8%	-1,7%
4	MAN	144	6,5%	168	8,5%	-14,3%
5	SOLARIS	100	4,5%	73	3,7%	37,0%
6	TEMSA	99	4,5%	89	4,5%	11,2%
	inni	518	23,4%	600	30,3%	-13,7%
	<b>OGÓLEM</b>	<b>2210</b>	<b>100%</b>	<b>1981</b>	<b>100%</b>	<b>11,6%</b>

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

#### Lista rankingowa marek

Po dziesięciu miesiącach br. liderem wtórnego rynku jest tradycyjnie marka Mercedes-Benz. W tym okresie sprowadzono 571 pojazdów z logo niemieckiego producenta (+128 szt. /+28,9% r/r). Taki wynik daje 25,8% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 3,5 pkt proc.

Drugą pozycję zajmuje marka Iveco z liczbą 549 rejestracji, czyli o 174 szt. więcej niż przed rokiem (+46,4% r/r). Z kolei udział w rynku zwiększył się o 5,9 pkt proc. do 24,8%. Marka zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili 49 pojazdów marki Renault plus 31 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski z wtórnego rynku za granicą zajmuje Setra z liczbą 229 rejestracji (-4 szt. /-1,7% r/r) i udziałem 10,4% - czyli o 1,4 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają prawie 37% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (144), Solaris (100) i TEMSA (99).

**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 ■ 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 ■