



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 czerwca 2020

### **Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ – MAJ 2020 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). Od początku 2020 roku sprowadzono do Polski łącznie 848 autobusów, czyli o 527 szt. r/r mniej niż rok wcześniej (-38,3%). Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (ponad 71%).

Jaki wpływ na rynek wtórny wywarła epidemia COVID-19 najlepiej pokazuje miesięczny przegląd rejestracji: w styczniu sprowadzono do naszego kraju 315 szt. używanych autobusów, w lutym 254 szt., w marcu 178 szt., w kwietniu 32 szt., a w maju 69 szt. Jak widać ta część autobusowego rynku również została mocno dotknięta kryzysem, ale podobnie, jak ma to miejsce wśród nowych autobusów, wydaje się, że najgorszy moment mamy już sobą, co wskazuje wzrost importu między majem a kwietniem (+37 szt. /+1116%) Mimo to takie dane zapowiadają recesję dla importerów używanych autobusów. Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (ponad 82%).

#### **Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - maj, 2020 rok według segmentów**

sztuki

Segment		Nadwozie	1-5.2020		1-5.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	8	5,4%	12	4,9%	-33,3%
	BUS>3,5T		141	94,6%	231	95,1%	-39,0%
DMC<8T	OGÓŁEM		149	100% 17,6%	243	100% 17,7%	-38,7%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	111	15,9%	160	14,1%	-30,6%
		MIĘDZYMIASTOWY	307	43,9%	405	35,8%	-24,2%
		SZKOLNY		0,0%	6	0,5%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	257	36,8%	515	45,5%	-50,1%
		b.d.	24	3,4%	46	4,1%	-47,8%
	OGÓŁEM		699	100% 82,4%	1132	100% 82,3%	-38,3%
	<b>OGÓŁEM</b>		<b>848</b>	<b>100%</b>	<b>1375</b>	<b>100%</b>	<b>-38,3%</b>

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

### **Autobusowy kwiecień**

W maju na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 69 rejestracji, co oznacza spadek sprzedaży o -184 szt. / -72,7% r/r. W najgorszym miesiącu tego roku, czyli w kwietniu, ta zapaść była jeszcze większa i przy 32 rejestracjach wyniosła aż -306 szt. /-90,5% r/r. Te dane z ostatnich dwóch miesięcy pokazują, że polscy przewoźnicy praktycznie zatrzymali zakupy używanych autobusów, a „minus” zagościł we wszystkich kategoriach funkcjonalnych – zarówno w



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 24 czerwca 2020

segmencie MINI (-36 szt. / -78,3% r/r), wśród pojazdów miejskich (-15 szt. / -60% r/r), autobusów międzymiastowych (-65 szt. / -72,2% r/r/), jak i turystycznych (-53 szt. / -72,6% r/r).

### **Od początku roku**

Od lat przewoźnicy sprowadzają 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. używanych autobusów; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silny jest wtórny rynek autobusów w Polsce i jesteśmy pewni, że po ustaniu obostrzeń w transporcie ta gałąź gospodarki szybko wróci do formy. Na pewno szybciej, niż autobusy fabrycznie nowe autobusy. W ciągu 5 miesięcy br. sprowadzono do Polski łącznie 848 szt. używanych autobusów, czyli o 527 szt. mniej niż przed rokiem (-38,3% r/r). Po kwietniu był ich o 343 szt. mniej niż przed rokiem (-30,6% r/r), co pokazuje, że w zeszłym roku o tej porze rynek mocno rósł. Teraz mamy powolne wyhamowywanie spadku miesiąc po miesiącu, ale do odbudowy dotychczasowej kondycji jeszcze daleko.

### **Nowe kontra używane**

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (848) z rynkiem nowych (558) widać wyraźnie, że cały czas „górá” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku, a dodatkowo – po ustaniu pandemii – rynek wtórny jeszcze wzmocni swoją przewagę. Przewoźnicy będą szukali tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów.

Różnica między rynkiem nowych, a sprowadzanych z rynku wtórnego wynosi obecnie 290 szt. więcej na korzyść używanych (czyli mniej niż było to po kwietniu - 318 szt.) Dla porównania w całym ub.r. sprowadzono do Polski o 30% więcej używanych autobusów z zagranicy niż sprzedano nowych. Po 5 miesiącach br. wskaźnik ten wynosi 52%.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym z nich, w okresie styczeń-maj 2020 r., zarejestrowano ponad 20-razy więcej niż nowych (307 szt. do 15 szt.), a w drugim ponad 5-razy więcej (257 szt. do 44 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 262 szt. do 149 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej fabrycznie nowych (237) niż sprowadzanych używanych (111).

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 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, 24 czerwca 2020

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,  
według roku produkcji; styczeń - maj, 2020

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	95	11,2%
2004	79	9,3%
2003	73	8,6%
2008	68	8,0%
2010	60	7,1%
2009	60	7,1%
2007	56	6,6%
2006	52	6,1%
2013	44	5,2%
2002	44	5,2%
2001	39	4,6%
2011	36	4,2%
2012	29	3,4%
2000	20	2,4%
inne	93	11,0%
Razem	848	100%

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

### **Na czele Euro 4**

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 - 2009 (39% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (30% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią młodszą z produkcji lat 2010-2020 (27% udział). Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zajęły 3%.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest OAF M12 z 1987 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to modele ZAZ A10 i MAZ 203 z 2020 r. Generalnie grupę "prawie nowych" roczników stanowi obecnie 16 autobusów (10 szt. z rokiem produkcji 2020 i 6 szt. z rokiem produkcji 2019). Można spodziewać się, że takich pojazdów jeszcze przybędzie. W całym 2019 r. była to grupa 94 egzemplarzy, w tym 60 szt. z rocznika 2019 i 34 szt. z rocznika 2018 r. Dla porównania w całym 2018 r. takich pojazdów było tylko 3 szt. (1 szt. z 2018 r. i 2 szt. z 2017 r.); w 2017 r. 8 szt. (2 szt. z 2017 r. i 6 szt. z 2016 r.), a w 2016 r. była to suma aż 101 szt. (z roczników 2016 (54) i 2015 (47)).

### **Segment po segmencie**

Analiza wyników po 5 miesiącach br. według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy międzymiastowe to najważniejsza kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku w Polsce, gdzie rejestruje się najstarsze i najmniej ekologiczne pojazdy. Paradoksalnie w 2019 r.,



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 24 czerwca 2020

dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych, zaczęła ona ponownie nabierać na znaczeniu i cały czas stanowi potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów. Teraz - w trakcie pandemii – również ten segment się skurczył, ale najmniej z spośród wszystkich segmentów na wtórnym rynku. W maju sprowadzono tutaj 25 autobusów (najwięcej spośród wszystkich kategorii), czyli o 10 szt. więcej niż w „czarnym” kwietniu. Natomiast w okresie styczeń-maj br. mamy łącznie 307 szt. takich autobusów (-98 szt. / -24,2% r/r), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym. Najlepiej sprzedający się w tym roku tutaj model to Iveco/Karosa Recreo (34).

- autobusy turystyczne to drugi strategiczny segment dla rynku autobusów używanych w Polsce, ale teraz – podobnie jak segment nowych autokarów – ta kategoria przeżywa spore problemy. W maju odnotowaliśmy tutaj import 20 pojazdów, co oznacza mocno wzrost z kwietniem, kiedy prowadzono tylko 9 pojazdów. Od początku 2020 r. mamy tutaj 257 rejestracji, czyli aż o 2658szt. mniej (-50,1% r/r) niż przed rokiem. Co warto podkreślić, w tym segmencie rejestrowane są najmłodsze roczniki na całym wtórnym rynku. Najlepiej sprzedający się w tym roku autokar na wtórnym rynku to Mercedes-Ben Tourismo (17).

- autobusy MINI – od początku br. do kraju sprowadzono 149 szt. używanych minibusów, czyli o 94 szt. mniej (-38,7% r/r) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii w Polsce, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów. Najlepiej sprzedający się model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Ben Sprinter (44).

- autobusy miejskie to zdecydowanie najslabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku i na początku 2020 r. obserwowaliśmy tutaj sporą dynamikę i wzrost importu. Istnieje duża szansa, że ta kategoria szybko powróci do tego trendu. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. W ciągu 5 miesięcy br. kategoria ta osiągnęła poziom 111 szt., czyli 49 szt. mniej niż przed rokiem (-30,6% r/r). Najlepiej sprzedający się w tym roku model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 12 (19).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też na początku 2019 roku sześć używanych autobusów szkolnych, podczas gdy w tym roku żadnego.



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 czerwca 2020

### Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - kwiecień, 2020 rok

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1-4.2020		1-4.2019		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	161	20,7%	287	25,6%	-43,9%
2	IVECO	144	18,5%	140	12,5%	2,9%
3	SETRA	88	11,3%	136	12,1%	-35,3%
4	MAN	65	8,3%	105	9,4%	-38,1%
5	VDL BOVA	37	4,7%	77	6,9%	-51,9%
6	TEMSA	35	4,5%	27	2,4%	29,6%
	inni	249	32,0%	38	3,4%	555,3%
	<b>OGÓLEM</b>	<b>779</b>	<b>100%</b>	<b>1122</b>	<b>100%</b>	<b>-30,6%</b>

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

#### Lista rankingowa marek

Na początku 2020 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów została marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 179 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-176 szt. / 49,6% r/r w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 21,1% rynku, co oznacza udział o 4,7 pkt proc. mniejszy niż rok wcześniej.

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 153 rejestracji, czyli o 23 szt. mniej niż przed rokiem (-13,1% r/r). Taki rezultat zapewnił marce 18,0% udział w rynku (+5,2 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu Iveco zawdzięcza przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Dodajmy, że w okresie styczeń-maj do Polski sprowadzono też 25 szt. pojazdów marki Renault i 24 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce na wtórnym rynku autobusowym w Polsce zajmuje Setra z liczbą 97 rejestracji (-62 szt. /-38,1% r/r) i udziałem 11,7% - czyli tyle samo co przed rokiem (-To się nazywa stabilność. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają prawie 33% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (72) i VDL (46).

**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 ■