

**INFORMACJA PRASOWA**

**Pierwsze rejestracje autobusów używanych**  
**STYCZEŃ – LIPIEC 2022 roku**  
**Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

W ciągu siedmiu miesięcy 2022 roku sprowadzono do Polski 1752 używanych autobusów, czyli aż o 535 szt. więcej niż rok wcześniej (+44% r/r).

To oznacza, że szczyt tegorocznych zakupów z wtórnego rynku mamy już za sobą (w maju odnotowaliśmy wzrost o 520 szt. / +62,3% r/r, a w czerwcu o 529 szt. / +51,7% r/r), natomiast cały czas ten segment imponuje swoją dynamiką. Natomiast nie imponuje wiekiem sprowadzanych konstrukcji – w tym roku do Polski sprowadzono już 894 autobusów starszych niż 13 lat, czyli ta zaawansowana wiekowo grupa objęła aż 51% całego importu. Dla porównania – rynek nowych autobusów zamknął ubiegły rok sumą 1362 szt., a teraz – po lipcu br. zarejestrowano na nim zaledwie 685 pojazdów. Tak niski poziom jest efektem – przede wszystkim w segmentach turystycznym i międzymiastowym – wysokiej dynamiki sprzedaży na rynku wtórnym. W popandemicznej i wojennej rzeczywistości nie należy spodziewać się tutaj większych zmian.

**Autobusowy czerwiec**

W lipcu na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 200 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza większą sprzedaż o 6 szt. (+3,1% r/r). To pokazuje jak stabilny jest obecnie ten rynek, natomiast zwykła passa na nim rozpoczęła się jeszcze w listopadzie +43,1%, potem mieliśmy serię plusów od grudnia +49,5%, przez styczeń +46,1%, luty +53,4%, marzec 42,3%, kwiecień +124,2% i maj +64,1%. W czerwcu nastąpiło spowolnienie wzrostowego trendu do +4,8%. Teraz mamy okres uspokojenia, ale z wysokim poziomem rejestracji. To razem pokazuje, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce**  
**styczeń - lipiec, 2022 rok**  
**według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 7.2022		1 - 7.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	12	3,2%	15	5,7%	-20,0%
	BUS>3,5T		362	96,8%	248	94,3%	46,0%
DMC<8T	OGÓŁEM		374	100% 21,3%	263	100% 21,6%	42,2%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	173	12,6%	157	16,5%	10,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	670	48,6%	444	46,5%	50,9%
		SZKOLNY	1	0,1%	1	0,1%	0,0%
		TURYSTYCZNY	485	35,2%	304	31,9%	59,5%
		b.d./inny	49	3,6%	48	5,0%	2,1%
DMC>=8T	OGÓŁEM		1378	100% 78,7%	954	100% 78,4%	44,4%
<b>OGÓŁEM</b>			<b>1752</b>	<b>100%</b>	<b>1217</b>	<b>100%</b>	<b>44,0%</b>

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

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych lipiec na rynku wtórnym wyglądał następująco:

autobusy MINI wzrost do poziomu 36 szt. (+7 szt. / +24,1%)

autobusy miejskie to 19 szt. spadek o jedną sztukę

autobusy międzymiastowe to wzrost do poziomu 93 szt. (+14 szt. / +17,7% r/r)

autobusy turystyczne to wzrost rejestracji do 49 szt. ten sam poziom co rok temu

autobusy szkolne na poziomie zero – dokładnie tyle samo co przed rokiem.

### Skumulowany plus za plusem

Po siedmiu miesiącach br. łączny wynik polskiego rynku autobusów używanych wynosi 1752 szt. (+535 szt. / +44% r/r). Teraz segment po segmencie sprawdzamy sytuację w podzielię funkcjonalnym:

kategoria MINI – w odróżnieniu od pojazdów fabrycznie nowych – notuje na wtórnym rynku wysoką sprzedaż. W styczniu sprowadzono 51 szt. minibusów (+17 szt. / +50% r/r). Podobnie było w lutym: 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r). Marzec to wzrost do 69 szt. (+9,5% r/r), kwiecień to 59 szt. (+29 szt. / +96,7% r/r), maj – 57 szt. (+22 szt. / +62,9% r/r), a czerwiec i lipiec przyniósł spowolnienie wzrostu (+3 szt. / +10,3% r/r oraz +7 szt. / +24,1%). Razem – po siedmiu miesiącach 2022 r. – poziom rejestracji to 374 minibusów (+111 szt. / +42,2% r/r). Kiedyś był to jeden ze słabszych segmentów wśród sprowadzanych pojazdów, a teraz zaczyna przejawiać niespotykaną dynamikę ze średnią na miesiąc na poziomie ponad 53 szt. Dla porównania – w 2021 r. zarejestrowano 563 używane minibusy (+135 szt. / +31,5% r/r), a w 2020 r. – 428 szt. (-214 szt. / -33,3% r/r). Odnotowane wówczas średnie sprzedaży to odpowiednio 46,9 pojazdu na m-c i 35,7 szt. na m-c. Wynik z 2019 roku to (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (160).

Autobusy miejskie po lipcu br. jako jedyne na wtórnym rynku zanotowały tylko nieznaczny przyrost. W styczniu mieliśmy tutaj 24 rejestracje (-2 szt. / -7,7% r/r); w lutym 21 szt. (-6 szt. / -22,2% r/r), w marcu mocny wzrost – do 34 szt. (+7 szt. / +25,9% r/r), podobnie w kwietniu – do 27 szt. (+6 szt. / +28,6% r/r), w maju – do 32 szt. (+16 szt. / +47,6%), w czerwcu do 11 szt. (-9 szt. / -45% r/r), a w lipcu 19 szt. (-1 szt. / -5%). Razem daje to skumulowany wynik 173 szt. (+16 szt. / +10,2% r/r) i średnią 24 pojazdów na m-c. Dla porównania – w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 315 rejestracji (-35 szt. / -10% r/r) ze średnią 24,7 szt. na m-c, natomiast w 2020 roku było to 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,1 pojazdu na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Tytuł najczęściej importowanego modelu na miejskim wtórnym rynku po lipcu otrzymał model Solaris Urbino 12 (23)

Pojazdy międzymiastowe cały czas umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku. W styczniu segment ten zaimponował wynikiem 100 rejestracji (+31 szt. / +44,9% r/r). W lutym poziom był nieznacznie niższy: 83 szt. (+39 szt. / +88,6% r/r), natomiast marzec, kwiecień i maj to już „pełna moc” – odpowiednio 109 rejestracji (+44 szt. / +67,7% r/r); 116 rejestracji (+83 szt. / 251,5% r/r) i 87 rejestracji (+14 szt. / +19,2% r/r). Z kolei czerwiec przyniósł niższy poziom 67 szt. (-14 szt. -17,3%), w lipcu wzrósł do poziomu 93 szt. (+14 szt. / +17,7% r/r). Razem daje to skumulowany rezultat aż 670 szt. (+226 szt. / +50,9% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie 97 szt. Dla porównania - w całym 2021 r. kategoria osiągnęła rezultat 1187 rejestracji (+244 szt. / +25,9% r/r), a w 2020 r. - 943 szt. To pokazuje, że używane autobusy międzymiastowe idą na nowy rekord i biją dotychczasowe wyniki. Przypomnijmy, że średnia ze sprzedaży w 2021 to 98,9 szt. na m-c, a z 2020 r. 78,6 pojazdu na m-c. W „normalnym”, 2019 roku ten wskaźnik wynosił blisko 96. Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/ Karosa Recreo (64).

Autobusy turystyczne, podobnie jak pojazdy międzymiastowe, bardzo szybko weszły na wysokie obroty na wtórnym rynku. W styczniu odnotowały mocny wzrost – do poziomu 62 szt. (+31 szt. / +100% r/r). Podobnie

było w lutym: 44 szt. (+12 szt. / +37,5% r/r), marcu: 83 szt. (+32 szt. / +62,8% r/r), kwietniu 72 szt. (+38 szt. / +111,8%), w maju – 113 szt. (+59 szt. / +109,3% r/r), po czym nastąpił okres uspokojenia – w czerwcu 62 szt. (+9 szt. / +17%) i w lipcu 49 szt. ten sam rezultat co rok wcześniej. Skumulowany rezultat dla tej kategorii za okres styczeń-lipiec to 485 szt. (+181 szt. / +59,5% r/r), czyli średnia miesięczna to 69 szt. Dla porównania – w całym 2021 r. odnotowaliśmy 577 rejestracji (+30 szt. / +5,5% r/r) ze średnią miesięczną na poziomie 48,1 szt. / m-c., a w 2020 r. – 547 szt. z miesięcznym wskaźnikiem 45,6 szt. / m-c. W 2019 r. wynosił on 77 pojazdów na miesiąc. Najlepiej sprzedający się w tym roku używany autokar to cały czas Mercedes-Benz Tourismo (76).

Na koniec autobusy szkolne, gdzie po siedmiu miesiącach br. mamy jedną rejestrację – czyli identycznie jak przed rokiem. To normalna sytuacja dla tego segmentu. W całym 2021 r. sprowadzono 14 takich autobusów, podczas gdy w 2020 tylko 2 szt.

### **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 używane autobusy zza granicy; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. Spadek przyniósł dopiero pandemiczny rok 2020 z wynikiem 2350 szt., natomiast rok później import ponownie zaczął rosnąć – do poziomu 2763 szt. w 2021 roku.

Podczas, gdy rynek nowych pojazdów cały czas tkwi w pandemicznej zapaści, import autobusów mocno przyspieszył, a sprzedawcy 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 rynek fabrycznie nowych pojazdów i w pierwszych latach popandemicznej rzeczywistości zdecydowanie zyska na znaczeniu.

Porównując wyniki po lipcu br. wśród autobusów nowych (685) i używanych (1752) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 1067 (+155,8%), podczas gdy jeszcze po kwietniu różnica wyniosła 647 szt. (+157,4%). To pokazuje, jak kryzys wywołany pandemią pozytywnie wpłynął na rozwój wtórnego rynku w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. Dla porównania - w 2021 r. różnica między rynkiem sprowadzanych używanych autobusów, a rynkiem nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+102%). 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 ... 56-razy więcej pojazdów używanych niż nowych (670 szt. wobec 12 szt.), natomiast w drugim: 13-razy więcej (485 szt. wobec 37 szt.) Po raz pierwszy w tym roku przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (374 do 253 ), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (377) niż używanych (173), jednak ta różnica nie jest tak duża, jak jeszcze było to rok czy dwa lata temu.

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych 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. Teraz – głównie z przyczyn ekonomicznych – ten import notuje jeszcze wyższe obroty.

#### Na czele Euro 4

Po czerwcu 2022 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (46% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze roczniki z lat 2010-2019 (30% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (12% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Mercedes-Benz O321H z 1962 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono go w celach kolekcjonerskich... Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 45 pojazdów z rocznika 2022, w tym przede wszystkim marek Mercedes-Benz (14), Guleryus (8), Isuzu (7) i Karsan (4). To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 5 szt. z rocznika 2021). Dla porównania – w całym 2021 r. była to grupa 47 pojazdów, podobnie jak w 2020 r. Z kolei w 2019 r. było ich nieco więcej - 60 szt.

#### Pierwsze rejestracje używanych autobusów, wg. roku produkcji; styczeń-lipiec 2022

Rok produkcji	liczba	udział
2007	199	11,4%
2006	179	10,2%
2008	158	9,0%
2005	137	7,8%
2009	135	7,7%
2010	124	7,1%
2012	106	6,1%
2011	105	6,0%
2013	94	5,4%
2004	83	4,7%
2014	64	3,7%
2015	47	2,7%
2022	45	2,6%
2003	43	2,5%
2002	39	2,2%
Pozostałe	194	11,1%
<b>Razem</b>	<b>1752</b>	<b>100%</b>

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

#### Lista rankingowa marek

Po siedmiu miesiącach 2022 r. to ponownie marka Mercedes-Benz jest liderem wtórnego rynku z liczbą 490 rejestracji, czyli o 154 szt. więcej niż przed rokiem (+45,8% r/r). Z kolei udział w rynku niemieckiego producenta zwiększył się o 0,4 pkt proc. do 28%.

Drugie miejsce to Iveco z wynikiem 412 sprowadzonych pojazdów (+144 szt. /+51,5% r/r). Taki wynik daje 23,5% udziału w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 1,2 pkt proc. Marka zawdzięcza wysoką pozycję

w rankingu po przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili też 24 pojazdów marki Renault plus 18 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to tradycyjnie Setra z liczbą 187 rejestracji (+56 szt. / 42,8% r/r) i z udziałem 10,7% - czyli o 0,1 pkt. proc. mniej niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (138) i ... czeski SOR (84), co można uznać za sporą niespodziankę.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,  
styczeń - lipiec, 2022 rok**

sztuki

Pozycja	Marka	1 - 7.2022		1 - 7.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	490	28,0%	336	27,6%	45,8%
2	IVECO	412	23,5%	272	22,4%	51,5%
3	SETRA	187	10,7%	131	10,8%	42,7%
4	MAN	138	7,9%	77	6,3%	79,2%
5	SOR	84	4,8%	41	3,4%	104,9%
6	VDL BOVA	67	3,8%	43	3,5%	55,8%
	inni	374	21,3%	317	26,0%	18,0%
	<b>OGÓŁEM</b>	<b>1752</b>	<b>100%</b>	<b>1217</b>	<b>100%</b>	<b>44,0%</b>

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

**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 ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles 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 ■ Katcon Polska ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ Liberty Motorcycles ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Ssangyong Auto Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Central Europe ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ Valeo Thermal Systems ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■