

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-GRUDZIEŃ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Rok 2024 na rynku sprowadzanych autobusów do Polski potwierdził obiegową opinię o wyjątkowej stabilności rynku wtórnego – w odróżnieniu do rejestracji nowych pojazdów. .

W grudniu sprowadzono do Polski 359 szt. używanych autobusów, czyli mniej niż rok wcześniej (-35 szt. / -8,9% r/r), natomiast więcej niż w listopadzie br. (+59 szt. / +19,7% r/r). Mimo spadku w ostatnim miesiącu, cały rynek zakończył rok 2024 „na plusie” z rezultatem 4 163 autobusów używanych, czyli o 64 szt. więcej niż rok wcześniej (1,6% r/r.) I jest to absolutny rekord. Do tej pory najwyższy rezultat wtórny rynek osiągnął rok temu, kiedy polscy przewoźnicy zaimportowali 4 096 autobusów.

Autobusowy listopad

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja wyglądała następująco:

- **autobusy MINI** zanotowały w grudniu poziom 94 szt., co oznacza spadek o 15 szt. (-13,8% r/r). Z kolei skumulowany wynik od początku roku to 1075 szt. (+175 szt. / +19,3% r/r), czyli widać, że segment MINI przyspieszył zarówno na rynku pojazdów używanych, jak i nowych. Tytuł najczęściej importowanego minibusu na wtórnym rynku 2024 otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (446).
- **autobusy miejskie** za grudzień to 39 sztuk, czyli o 5 szt. (-11,4% r/r) mniej niż rok wcześniej. To kolejny spadek w tym segmencie, który jest jednym z najsłabszych na wtórnym rynku autobusów w Polsce. Z kolei skumulowany rezultat wynosi 369 szt. (-1 szt. / -0,3% r/r). Najbardziej popularny model w tej kategorii to Mercedes-Benz Citaro (73).
- **autobusy międzymiastowe** osiągnęły w ostatnim miesiącu roku poziom 123 szt., co oznacza wynik niższy niż rok wcześniej (-40 szt. / -24,5% r/r) i to kolejny taki spadek po listopadzie, październiku i wrześniu. Widać to po skumulowanym wyniku dla tej najważniejszej kategorii na rynku pojazdów używanych: 1 576 szt. (-186 szt. / -10,6% r/r). Najczęściej importowany model autobusu intercity to Iveco Crossway 12 (376).
- **autobusy turystyczne** w grudniu to rejestracje na poziomie 86 szt., czyli 21 szt. (+32,3%) więcej niż przed rokiem. Łącznie w ciągu 12 miesięcy u.br. do Polski sprowadzono 972 takie pojazdy (+72 szt. / +8% r/r). Ten wzrost może być m.in. spowodowany dłuższym czasem oczekiwania na fabrycznie nowe autokary, co kolei wynika z popandemicznego obłożenia fabryk. Numerem jeden na turystycznym rynku wtórnym jest autokar Mercedes-Benz Tourismo (135).
- **autobusy szkolne** czyli „zero” zarówno za grudzień, jak i za cały okres od początku 2024 r. Jak widać, tego typu pojazdy to żaden biznes dla firm sprowadzających pojazdy do naszego kraju. Podobnie wygląda to na rynku autobusów fabrycznie nowych.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń - grudzień 2024
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 12.2024		1-12.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T	MINI	27	2,5%	23	2,6%	17,4%
	BUS >3,5T		1 048	97,5%	877	97,4%	19,5%
DMC<8T	OGÓŁEM		1 075	100%	900	100%	19,4%
				25,8%		22,0%	
	BUS >3,5T	MIEJSKI	369	11,9%	370	11,6%	-0,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	1 576	51,0%	1 762	55,1%	-10,6%
		SZKOLNY		0,0%	7	0,2%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	972	31,5%	900	28,2%	8,0%
		b.d./inny	171	5,5%	157	4,9%	8,9%
DMC>=8T	OGÓŁEM		3 088	100%	3 196	100%	-3,4%
				74,2%		78,0%	
OGÓŁEM			4 163	100%	4 096	100%	1,6%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki za rok 2024 dla autobusów nowych (2301) i używanych (4163), wyraźnie widać przewagę rynku wtórnego. Różnica wynosi obecnie 1 862 szt. (po listopadzie 1762 szt., czyli rośnie), co procentowo stanowi 80,9% na korzyść autobusów używanych. Dla porównania, rekordowa różnica na koniec 2023 roku wynosiła 2275 szt., co stanowiło 124,9%. Różnice te pokazują, że kryzys wywołany pandemią wciąż napędza rozwój rynku wtórnego w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych rozwiązań na odnowę taboru, a brak systemowych działań rządowych sprzyja importowi starszych i mniej ekologicznych pojazdów.

Poszczególne segmenty rynku wykazują istotne różnice:

- Autobusy międzymiastowe: w zeszłym roku zarejestrowano 1 576 pojazdów używanych wobec 93 nowych, co wyraźnie pokazuje dominację rynku wtórnego.
- Autobusy turystyczne: w 2024 roku sprowadzono 972 autokary używane wobec 389 nowych.
- Segment MINI: Dzięki wzrostowi sprzedaży nowych minibusów w 2024 roku sytuacja się zmieniła – zarejestrowano 1 180 nowych pojazdów wobec 1 074 używanych.
- Autobusy miejskie: W tym segmencie wyraźnie jest więcej nowych pojazdów (609) niż używanych (369), choć różnica ta nie jest już tak znacząca jak w poprzednich latach.

Normy emisji

Od początku 2024 roku wśród sprowadzonych autobusów dominują stosunkowo młode roczniki z lat 2010–2019, które stanowią 56% udziału. Drugą najliczniejszą grupę tworzą pojazdy z normą emisji Euro IV,

produkowane w latach 2005–2009 (37% udziału). Na trzecim miejscu znalazły się autobusy z lat 2000–2004 (2% udziału), spełniające normę Euro III.

Najstarszym zarejestrowanym autobusem w tym roku jest Ikarus 280 z 1992 roku, który – miejmy nadzieję – został sprowadzony w celach kolekcjonerskich. Z kolei najmłodsze pojazdy to 47 egzemplarzy z rocznika 2024 oraz 43 sztuk z rocznika 2023. Są to głównie autobusy marek Mercedes, Ford, Iveco, MAN, a także Temsa i ZAZ.

W zakresie napędów wciąż dominuje diesel, jednak zauważalny jest import pierwszych używanych elektrobusów do Polski. Są to zarówno pojazdy demonstracyjne marek King Long i Ikarus, jak i pierwsze egzemplarze przeznaczone na sprzedaż marki Solaris. To historyczne wydarzenie dla rynku autobusów używanych w Polsce. Dodatkowo sprowadzono siedem autobusów CNG, głównie marek Van Hool, Mercedes i Iveco.

**Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń - grudzień 2024**

Rok produkcji	liczba	udział
2008	476	11,4%
2009	385	9,2%
2011	368	8,8%
2010	310	7,4%
2007	296	7,1%
2013	290	7,0%
2014	282	6,8%
2012	273	6,6%
2015	258	6,2%
2016	212	5,1%
2006	212	5,1%
2017	153	3,7%
2005	152	3,7%
2018	98	2,4%
2019	87	2,1%
Pozostałe	311	7,5%
Razem	4163	100%

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

Lista rankingowa marek

W 2024 roku podium listy rankingowej rynku autobusów używanych w Polsce pozostaje bez zmian. Liderem już od trzech lat jest Iveco, które zarejestrowało 1 366 pojazdy, czyli o 106 szt. więcej niż przed rokiem (+8,4% r/r). Udział marki w rynku wzrósł o 2,1 pkt proc., osiągając 32,8%.

Drugie miejsce zajmuje Mercedes-Benz z wynikiem 1091 zarejestrowanych pojazdów (+66 szt. / +6,4% r/r). Udział marki wynosi 26,2%, co oznacza wzrost o 1,2 pkt proc. Razem z drugą marką koncernu Daimler Buses – Setra – mają na polskim rynku 34,1% udziału.

Trzecie miejsce to wymieniona wyżej Setra, co można uznać za fenomen, biorąc pod uwagę, że marka jest obecna wyłącznie w segmentach międzymiastowym i turystycznym. Do tego te pojazdy najlepiej trzymają swoją wartość na rynku. Setra odnotowała w 2024 roku 323 rejestracje (+19 szt. / +6,2% r/r), co daje jej 7,9% udziału, o 0,3 pkt proc. więcej niż rok temu.

Listę kluczowych graczy na rynku używanych autobusów w Polsce zamykają marki: MAN – 246 pojazdów oraz SOR – 172 pojazdy.

Układ tabeli utrzymuje się od początku roku bez zmian, w przeciwieństwie do rynku pojazdów fabrycznie nowych. To po raz kolejny potwierdza stabilność rynku wtórnego w Polsce.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,
styczeń-grudzień 2024**

Pozycja	Marka	1 - 12.2024		1-12.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	1 366	32,8%	1 260	30,8%	8,4%
2	MERCEDES-BENZ	1 091	26,2%	1 025	25,0%	6,4%
3	SETRA	328	7,9%	309	7,5%	6,1%
4	MAN	246	5,9%	262	6,4%	-6,1%
5	SOR	172	4,1%	204	5,0%	-15,7%
6	VDL BOVA	136	3,3%	131	3,2%	3,8%
	inni	824	19,8%	905	22,1%	-9,0%
	OGÓŁEM	4 163	100%	4 096	100%	1,6%

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, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Producentów Zabudów, Przyczep i Naczep CLCCR PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ AFG Electric Motors / VOYAH ■ Almot ■ BAIC Auto Polska ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Daimler Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Otomotiv Sanayi ■ Greenso ■ Gruau Polska ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Ionway Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska/ ASTARA Western Europe ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks & Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mitsubishi Motors/Astara Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ MY MOTO ■ Nexteer Automotive Poland ■ Nissan Poland/Astara NiP Poland ■ Polonia Cup ■ Probike/Kawasaki ■ 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 ■ Volteno ■ Volvo Cars Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Middle Europe ■