

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-SIERPIEŃ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W sierpniu sprowadzono do Polski 454 używane autobusy, czyli jest to poziom niższy niż rok temu (-54 szt. / -10,6% r/r), natomiast zdecydowanie wyższy niż w ostatnich miesiącach br. - w lipcu sprowadzono 325 sztuk a w czerwcu 259 sztuk.

Te wyniki pokazują, że pojazdy używane znowu nabierają „wiatru w żagle”, a trend zwyżkowy widać już w skumulowanym wyniku za okres styczeń-sierpień br., który wynosi 2 883 autobusów używanych, czyli o 248 szt. więcej niż rok wcześniej (+9,4% r/r.). To pokazuje, że segment już szykuje się do jesiennych „zbiorów”, kiedy polscy przewoźnicy głównie importują autobusy międzymiastowe pod przewozy szkolne i kontrakty FRPA.

Autobusowy sierpień

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja wyglądała następująco:

- autobusy MINI zanotowały w sierpniu poziom 95 szt., co oznacza spadek o 9 szt. (-8,7% r/r). Z kolei skumulowany wynik od początku roku to 693 szt. (+147 szt. / +26,9% r/r), czyli widać szerokie MINI przyspieszenie – i to zarówno na rynku pojazdów używanych, jak i nowych. Tytuł najczęściej importowanego minibusu na wtórnym rynku za okres ośmiu miesięcy br. otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (292).
- autobusy miejskie za sierpień to 29 sztuk, czyli o 17 szt. (-36,9% r/r) mniej niż rok wcześniej. Czyli mamy korektę po wysokim pułapie w lipcu (42). Z kolei skumulowany rezultat wynosi 251 szt. (+24 szt. / +10,6%). Najbardziej popularny model w tej kategorii to Mercedes-Benz Citaro (44).
- autobusy międzymiastowe osiągnęły w ósmym miesiącu roku poziom 252 szt., co oznacza wynik niższy niż rok wcześniej (-2 szt. / -0,8% r/r), ale i zdecydowanie wyższy niż w lipcu (111). Skumulowany wynik dla tej najważniejszej kategorii na rynku pojazdów używanych to 1116 szt. (+3 szt. / +0,3% r/r). Najczęściej importowany model autobusu intercity to Iveco Crossway 12 (314).
- autobusy turystyczne w sierpniu to rejestracje na poziomie 67 szt. (-16 szt. / -19,3% r/r), czyli sytuacja podobna jak lipcu (57) Widać tutaj już sezonowy spadek importu. Od początku roku do Polski sprowadzono 703 takie pojazdy (+59 szt. / +9,2% r/r). Wzrost ten 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 (88).
- autobusy szkolne czyli „zero” zarówno za sierpień, jak i za cały okres od początku br. Jak widać, 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 - sierpień 2024
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 8.2024		1-8.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	21	3,0%	16	2,9%	31,3%
	BUS>3,5T		673	97,0%	530	97,1%	27,0%
DMC<8T	OGÓŁEM		694	100%	546	100%	27,1%
				24,1%		20,7%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	251	11,5%	227	10,9%	10,6%
		MIĘDZYMIASTOWY	1116	51,0%	1113	53,3%	0,3%
		SZKOLNY		0,0%	4	0,2%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	703	32,1%	644	30,8%	9,2%
		b.d./inny	119	5,4%	101	4,8%	17,8%
DMC>=8T	OGÓŁEM		2189	100%	2089	100%	4,8%
				75,9%		79,3%	
OGÓŁEM			2883	100%	2635	100%	9,4%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki po sierpniu 2024 roku dla autobusów nowych (1423) i używanych (2883) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 1 460 szt. / +102,6%, to ok 300 szt. więcej niż po lipcu (1 144 szt.). Dla porównania po czerwcu br. było to 997 szt. / +90,1%, a po I kwartale br. – 716 szt. / 143,8%. Za cały 2023 wskaźnik ten pokazał różnicę aż 2 275 szt. / +124,9%. To pokazuje, jak kryzys wywołany pandemią cały czas wpływa pozytywnie na rozwój wtórnego rynku w Polsce. Przewoźnicy cały czas szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów.

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 zarejestrowano od początku 2024 roku 1116 pojazdów używanych wobec 65 nowych; natomiast w drugim: 703 autokarów używanych wobec 266 nowych. Natomiast dzięki zwiększonej sprzedaży nowych minibusów w tym roku, zmieniła się sytuacja segmentu MINI, który jest teraz większy niż na rynku wtórnym (809 do 693). Cały czas też więcej nowych autobusów niż na rynku wtórnym sprzedaje się w segmencie miejskim (268 do 251), natomiast ta różnica nie jest już tak duża, jak w poprzednich latach.

Normy emisji

Od początku 2024 wśród sprowadzonych autobusów dominowały stosunkowo młode roczniki z lat 2010-2019 (54% udziału). Pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (38% udziału) stanowiły drugą równie liczną grupę pod względem popularności. Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (3% udziału) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest model Ikarus 280 z 1992 roku, którego, mamy nadzieję, że sprowadzono w celach kolekcjonerskich.

Z kolei najmłodsze, zarejestrowane pojazdy to 34 egzemplarze z rocznika 2024 oraz 29 sztuk z rocznika 2023. Są to pojazdy głównie marek Mercedes, MAN, Ford i Iveco, natomiast w maju – po przerwie – ponownie tutaj pojawiła się ukraińska marka ZAZ (2).

W zakresie napędów króluje diesel, natomiast rozpoczął się import pierwszych używanych elektrobusów do Polski – z jednej strony to pojazdy demonstracyjne (marek King Long i Ikarus), natomiast z drugiej to pierwsze modele przeznaczone na sprzedaż – marki Solaris. To pierwsze takie egzemplarze w historii rynku autobusów używanych. Plus siedem autobusów CNG (Van Hool, Mercedes i Iveco).

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

Rok produkcji	liczba	udział
2008	340	11,8%
2011	257	8,9%
2009	252	8,7%
2007	222	7,7%
2010	207	7,2%
2013	204	7,1%
2012	187	6,5%
2014	181	6,3%
2015	166	5,8%
2006	160	5,5%
2016	133	4,6%
2005	116	4,0%
2017	104	3,6%
2018	69	2,4%
2019	55	1,9%
Pozostałe	230	8,0%
Razem	2883	100%

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

Lista rankingowa marek

W okresie styczeń-sierpień br. podium listy rankingowej rynku autobusów używanych w Polsce pozostaje bez zmian. Prowadzi cały czas Iveco, które jest tutaj liderem od trzech lat. Marka ma na koncie 954 rejestracje, czyli o 134 szt. więcej niż przed rokiem (+16,4% r/r). Udział Iveco w rynku zwiększył się w tym okresie o 2 pkt proc. do 33,1%.

Drugie miejsce zajmuje Mercedes-Benz z wynikiem 719 sprowadzonych pojazdów (+99 szt. / +16% r/r). Taki wynik daje marce 24,9% udziału w rynku, co z kolei oznacza wzrost o 1,4 pkt proc.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to cały czas Setra (co biorąc pod uwagę fakt, że ta marka bardzo dobrze trzyma cenę i jest obecna tylko w segmentach międzymiastowym i

turystycznym, można uznać za swoisty fenomenem) z liczbą 233 rejestracji (+25 szt. / +12% r/r) i z udziałem 8,1% - czyli o 0,2 pkt. proc. większym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamykają marki: MAN (181) i SOR (117). Od początku roku ten układ w tabeli utrzymuje się bez zmian (w przeciwieństwie do pojazdów fabrycznie nowych), co potwierdza po raz kolejny stabilność rynku wtórnego w Polsce.

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

Pozycja	Marka	1 - 8.2024		1-8.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	954	33,1%	820	31,1%	16,3%
2	MERCEDES-BENZ	719	24,9%	620	23,5%	16,0%
3	SETRA	233	8,1%	208	7,9%	12,0%
4	MAN	181	6,3%	159	6,0%	13,8%
5	SOR	117	4,1%	117	4,4%	0,0%
6	VDL BOVA	114	4,0%	85	3,2%	34,1%
	inni	565	19,6%	626	23,8%	-9,7%
	OGÓŁEM	2883	100%	2635	100%	9,4%

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. ■ Almot ■ Astara Poland ■ Astara NiP Poland ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Daimler Trucks ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ Katcon Polska ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ MY MOTO ■ Nexteer Automotive Poland ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ SAIC Motor Poland MG ■ 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 Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■