

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-WRZESIEŃ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

We wrześniu sprowadzono do Polski 310 używanych autobusów, czyli jest to poziom niższy niż rok temu (-73 szt. / -19,1% r/r) oraz niższy niż w sierpniu (-144 szt /-31,7%), ale podobny do danych z lipca, kiedy sprowadzono ich 325 sztuk.

Trend zwykłowy natomiast widać już w skumulowanym wyniku za III kwartały br., który wynosi 3 193 autobusów używanych, czyli o 175 szt. więcej niż rok wcześniej (+5,8% r/r.), a segment już szykuje się do jesiennych „zbiorów”, kiedy polscy przewoźnicy głównie importują autobusy międzymiastowe pod przewozy szkolne i kontrakty FRPA.

Autobusowy wrzesień

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja wyglądała następująco:

- **autobusy MINI** zanotowały we wrześniu poziom 112 szt., co oznacza spory wzrost o 28 szt. (+33,3% r/r). Z kolei skumulowany wynik od początku roku to 806 szt. (+176 szt. / +27,9% r/r), czyli widać, że segment MINI przyspieszył zarówno na rynku pojazdów używanych, jak i nowych. Tytuł najczęściej importowanego minibusu na wtórnym rynku za okres III kwartałów br. otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (332).
- **autobusy miejskie** za wrzesień to 20 sztuk, czyli o 121szt. (-47,5% r/r) mniej niż rok wcześniej. Czyli mamy cały czas korektę po wysokim pułapie w lipcu (42). Z kolei skumulowany rezultat wynosi 272 szt. (+15szt. / +1,9%). Najbardziej popularny model w tej kategorii to Mercedes-Benz Citaro (49).
- **autobusy międzymiastowe** osiągnęły w dziewiątym miesiącu roku poziom 115 szt., co oznacza wynik niższy niż rok wcześniej (-71 szt. / -38,2% r/r) i zdecydowanie słabszy niż w sierpniu (252 szt.) Skumulowany wynik dla tej najważniejszej kategorii na rynku pojazdów używanych to 1231 szt. (-68 szt. / -5,2% r/r). Najczęściej importowany model autobusu intercity to Iveco Crossway 12 (346).
- **autobusy turystyczne** we wrześniu to rejestracje na poziomie 48 szt. (-13szt. / -21,3% r/r). Widać tutaj już koniec sezonu turystycznego. W ciągu III kwartałów br. do Polski sprowadzono 751 takich pojazdów (+46 szt. / +6,5% r/r). Ten niewielki 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 (93).
- **autobusy szkolne** czyli „zero” zarówno za wrzesień, 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 - wrzesień 2024
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 9.2024		1-9.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	21	2,6%	16	2,5%	31,3%
	BUS>3,5T		785	97,4%	614	97,5%	27,9%
DMC<8T	OGÓŁEM		806	100%	630	100%	27,9%
				25,2%		20,9%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	272	11,4%	267	11,2%	1,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	1231	51,6%	1299	54,4%	-5,2%
		SZKOLNY		0,0%	6	0,3%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	751	31,5%	705	29,5%	6,5%
		b.d./inny	133	5,6%	111	4,6%	19,8%
DMC>=8T	OGÓŁEM		2387	100%	2388	100%	0,0%
				74,8%		79,1%	
OGÓŁEM			3193	100%	3018	100%	5,8%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki po III kwartałach 2024 roku dla autobusów nowych (1577) i używanych (3193) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 1616 szt. / +102,5%, czyli cały czas się zwiększa, gdyż po sierpniu wynosiła 1 460 szt.). 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 1231 pojazdów używanych wobec 73 nowych; natomiast w drugim: 751 autokary używane wobec 292 nowych. Natomiast dzięki zwiększonej sprzedaży nowych minibusów w tym roku, zmieniła się sytuacja segmentu MINI, który jest teraz większy niż na rynku wtórnym (878 do 806). Cały czas też więcej nowych autobusów niż na rynku wtórnym sprzedaje się w segmencie miejskim (317 do 272), 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 (55% udziału). Pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (37% 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 36 egzemplarzy z rocznika 2024 oraz 29 sztuk z rocznika 2023. Są to pojazdy głównie marek Mercedes, Iveco, Ford i MAN.

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 - wrzesień 2024**

Rok produkcji	liczba	udział
2008	375	11,7%
2011	288	9,0%
2009	276	8,6%
2007	241	7,5%
2013	228	7,1%
2010	227	7,1%
2014	210	6,6%
2012	207	6,5%
2015	189	5,9%
2006	174	5,4%
2016	151	4,7%
2005	122	3,8%
2017	114	3,6%
2018	79	2,5%
2019	62	1,9%
Pozostałe	250	7,8%
Razem	3193	100%

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

Lista rankingowa marek

Po III kwartałach 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 1072 rejestracje, czyli o 131 szt. więcej niż przed rokiem (+13,9% r/r). Udział Iveco w rynku zwiększył się w tym okresie o 2,4 pkt proc. do 33,6%.

Drugie miejsce zajmuje Mercedes-Benz z wynikiem 804 sprowadzonych pojazdów (+88 szt. / +12,3% r/r). Taki wynik daje marce 25,2% udziału w rynku, co z kolei oznacza wzrost o 1,5pkt 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 252 rejestracji (+15 szt. / +6,3% r/r) i z udziałem 7,9% - czyli takim samym jak przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamykają marki: MAN (194) i SOR (139). 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-wrzesień 2024**

Pozycja	Marka	1 - 9.2024		1-9.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	1072	33,6%	941	31,2%	13,9%
2	MERCEDES-BENZ	805	25,2%	717	23,8%	12,3%
3	SETRA	252	7,9%	237	7,9%	6,3%
4	MAN	194	6,1%	186	6,2%	4,3%
5	SOR	139	4,4%	143	4,7%	-2,8%
6	VDL BOVA	117	3,7%	98	3,2%	19,4%
	inni	614	19,2%	696	23,1%	-11,8%
	OGÓŁEM	3193	100%	3018	100%	5,8%

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 ■