

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-PAŹDZIERNIK 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W październiku sprowadzono do Polski 311 szt. używanych autobusów, czyli jest to poziom niższy niż rok temu (-72 szt. / -18,8% r/r) i niemal identyczny jak we wrześniu bieżącego roku (310 szt.), czyli mamy tutaj cały czas stabilną sytuację.

Mimo korekt w ostatnich jesiennych miesiącach, skumulowany wynik za dziesięć miesięcy br. jest „na plusie” i wynosi 3 504 autobusów używanych, czyli o 103 szt. więcej niż rok wcześniej (+3,0% r/r.) Naszym zdaniem ten rezultat pójdzie znacząco w górę pod koniec roku, kiedy polscy przewoźnicy przygotowując się pod przewozy szkolne i kontrakty FRPA, zaimportują jeszcze więcej autobusów międzymiastowych i turystycznych.

Autobusowy październik

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja wyglądała następująco:

- **autobusy MINI** zanotowały w październiku poziom 95 szt., co oznacza minimalnym spadek o 1 szt. (-1% r/r). Z kolei skumulowany wynik od początku roku to 901 szt. (+175 szt. / +24% 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 styczeń-październik otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (379).
- **autobusy miejskie** za październik to 28 sztuk, czyli o 11 szt. (-28,2% r/r) mniej niż rok wcześniej. To już czwarty miesiąc takich spadków w tym segmencie. Z kolei skumulowany rezultat wynosi 300 szt. (-6 szt. / -2%). Najbardziej popularny model w tej kategorii to Mercedes-Benz Citaro (55).
- **autobusy międzymiastowe** osiągnęły w dziesiątym miesiącu roku poziom 113 szt., co oznacza wynik zdecydowanie niższy niż rok wcześniej (-57 szt. / -33,5% r/r), ale tylko nieco niższy niż we wrześniu (116). Skumulowany wynik dla tej najważniejszej kategorii na rynku pojazdów używanych to 1 344 szt. (-125 szt. / -8,5% r/r). Najczęściej importowany model autobusu intercity to Iveco Crossway 12 (323).
- **autobusy turystyczne** w październiku to rejestracje na poziomie 66 szt., czyli 4 szt. (+6,5%) więcej niż przed rokiem i więcej niż we wrześniu (48). Łącznie w ciągu 10 miesięcy br. do Polski sprowadzono 817 takich pojazdów (+50 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 (111).
- **autobusy szkolne** czyli „zero” zarówno za październik, 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 - październik 2024
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 10.2024		1-10.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	23	2,6%	19	2,6%	21,1%
	BUS>3,5T		878	97,4%	707	97,4%	24,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		901	100%	726	100%	24,1%
				25,7%		21,3%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	300	11,5%	306	11,4%	-2,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	1344	51,6%	1469	54,9%	-8,5%
		SZKOLNY		0,0%	7	0,3%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	817	31,4%	767	28,7%	6,5%
		b.d./inny	142	5,5%	126	4,7%	12,7%
DMC>=8T	OGÓŁEM		2603	100%	2675	100%	-2,7%
				74,3%		78,7%	
OGÓŁEM			3504	100%	3401	100%	3,0%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki po okresie styczeń-październik dla autobusów nowych (1837) i używanych (3504) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 1 667 szt. / +90,8%, czyli cały czas się zwiększa, gdyż po wrześniu wynosiła 1 616 szt. To i tak całkiem nieźle, bo 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 1 344 pojazdów używanych wobec 84 nowych; natomiast w drugim: 817 autokary używane wobec 319 nowych. Natomiast dzięki zwiększonej sprzedaży nowych minibusów w tym roku, zmieniła się sytuacja segmentu MINI, który jest teraz większy niż na rynku wtórnym (984 do 901). Cały czas też więcej nowych autobusów niż na rynku wtórnym sprzedaje się w segmencie miejskim (431 do 300), 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 40 egzemplarzy z rocznika 2024 oraz 32 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 - październik 2024**

Rok produkcji	liczba	udział
2008	407	11,6%
2011	323	9,2%
2009	309	8,8%
2007	260	7,4%
2010	258	7,4%
2013	249	7,1%
2014	231	6,6%
2012	226	6,4%
2015	210	6,0%
2006	192	5,5%
2016	164	4,7%
2005	133	3,8%
2017	124	3,5%
2018	82	2,3%
2019	68	1,9%
Pozostałe	268	7,6%
Razem	3504	100%

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

Lista rankingowa marek

Po 10. miesiącach 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 1 171 rejestracji, czyli o 109 szt. więcej niż przed rokiem (+10,3% r/r). Udział Iveco w rynku zwiększył się w tym okresie o 3,2 pkt proc. do 34,4%.

Drugie miejsce zajmuje Mercedes-Benz z wynikiem 900 sprowadzonych pojazdów (+75 szt. / +9,1% r/r). Taki wynik daje marce 26,5% udziału w rynku, co z kolei oznacza wzrost o 2,2pkt 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 282 rejestracji (+27 szt. / +10,6% r/r) i z udziałem 8,3%, czyli o 0,1 większym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamykają marki: MAN (208) i SOR (147). 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-pazdziernik 2024**

Pozycja	Marka	1 - 10.2024		1-10.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	1171	33,4%	1062	31,2%	10,3%
2	MERCEDES-BENZ	900	25,7%	825	24,3%	9,1%
3	SETRA	282	8,0%	255	7,5%	10,6%
4	MAN	208	5,9%	211	6,2%	-1,4%
5	SOR	147	4,2%	167	4,9%	-12,0%
6	VDL BOVA	121	3,5%	110	3,2%	10,0%
	inni	675	19,3%	771	22,7%	-12,5%
	OGÓŁEM	3504	100%	3401	100%	3,0%

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 ■