



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 29 października 2019

### **Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - WRZESIEŃ 2019 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). We wrześniu 2019 r. sprowadzono do naszego kraju 304 autobusy - dla porównania w sierpniu było ich 439 szt. W porównaniu z ubiegłym rokiem to o 44 szt. więcej (+16,9%). Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton bo 74,3%. Skumulowany wynik całego rynku po III kwartałach 2019 roku jest nieznacznie wyższy niż (+9 szt. / +0,4%) przed rokiem i wyniósł 2475 szt.

Od lat krajowi przewoźnicy sprowadzają ponad 3 tys. takich pojazdów rocznie i nic nie skazuje na to, żeby się miało to w najbliższym czasie zmienić. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano 3824 szt. używanych autobusów, w 2016 r. - 3575 szt., a 2017 r. - 3321, a w 2018 r. - 3150 szt. To naszym zdaniem oznacza powolny koniec dobrej passy dla tego segmentu rynku i wolumen tej części wtórnego rynku będzie stopniowo maleć - od 5 do 7% rocznie, ale nie należy spodziewać się tutaj żadnych gwałtownych zmian.

#### **Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń -wrzesień 2019 rok według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 9.2019		1 - 9.2018		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	21	4,4%	24	4,4%	-12,5%
	BUS>3,5T		461	95,6%	516	95,6%	-10,7%
DMC<8T	OGÓŁEM		482	100% 19,5%	540	100% 21,9%	-10,7%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	315	15,8%	289	15,0%	9,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	850	42,6%	707	36,7%	20,2%
		SZKOLNY	7	0,4%	4	0,2%	75,0%
		TURYSTYCZNY	744	37,3%	765	39,7%	-2,7%
		b.d.	77	3,9%	161	8,4%	-52,2%
	OGÓŁEM		1993	100% 80,5%	1926	100% 78,1%	3,5%
	<b>OGÓŁEM</b>		<b>2475</b>	<b>100%</b>	<b>2466</b>	<b>100%</b>	<b>0,4%</b>

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

### **Autobusowy wrzesień**

We wrześniu na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 304 rejestracje (+44 szt. /+16,9% r/r). Dla porównania w dotychczas rekordowym sierpniu sprowadzono do kraju 439 szt. autobusów. Wrześniowy rezultat też jest wysoki i zdecydowanie przekracza miesięczną średnią zarówno z 2018 r. (262 szt.), jak i z 2017 r. (277 szt.). To oznacza, że polscy przewoźnicy kontynuują wzmożone zakupy - częściowo również pod kątem obsługi reaktywowanych linii, które uzyskały dofinansowanie z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. To potwierdza



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 29 października 2019

wynik z kategorii międzymiastowej, gdzie rejestruje się najwięcej autobusów kupowanych pod przewozy lokalne i szkolne, gdzie mamy największy wrześnieowy wzrost: +39 szt. / +42,4% r/r). Kolejne „plusy” zagościły w segmencie MINI (+11 szt. / +16,4% r/r) i segmencie autobusów miejskich (+5 szt./+16,7%) Z kolei „minusy” odnotowaliśmy w kategorii turystycznej (-11 szt. / -17,2% r/r). Dodatkowo we wrześniu sprowadzono jeden autobus szkolny.

### **Nowe kontra używane**

Patrząc od początku roku na rynek autobusów sprowadzanych do Polski to w styczniu zarejestrowano w Polsce 228 używanych autobusów; w lutym 236 szt., w marcu 320 szt., w kwietniu - 338 szt., w maju 253 szt., w czerwcu - 160 szt., w lipcu - 197 szt., w sierpniu - aż 439 szt. i we wrześniu - 304 szt. To razem daje skumulowany wynik na poziomie 2475 szt., czyli nieznacznie więcej niż rok temu. Porównując ten poziom z liczbą nowych rejestracji (1978) widać, że ponownie w tym roku „górami” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku. Proces zrównywania się poziomów obu zbiorów obserwujemy od 2017 roku - wówczas liczba pojazdów używanych sprowadzonych do naszego kraju była o 1,4-rza wyższa niż pojazdów fabrycznie nowych (3321 szt. do 2292 szt.). W 2018 roku był to poziom już tylko o 1,2-rza wyższy (3150 szt. do 2706 szt.) W 2019 roku - w lipcu - te poziomy po raz pierwszy się niemal zrównały (różnica wynosiła 81 szt.), aby teraz - po 9. miesiącach - ponownie mocno się rozejść. Teraz różnica między nimi wynosi 499 szt.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym od stycznia do września br. zarejestrowano ponad 26-razy więcej niż nowych (850 szt. do 32 szt.), a w drugim: ponad 2-razy więcej (744 szt. do 302 szt.).

Z kolei w kategoriach MINI i miejskiej mamy odwrotną sytuację. Potwierdzają to także dane z bieżącego roku, gdzie to nowe minibusy dominują nad rynkiem sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 817 szt. do 482 szt. Jeszcze wyraźniejsza przewaga zarysowała się w segmencie miejskim, gdzie nowe pojazdy (823 szt.) zdecydowanie wyprzedziły używane (315).

Utrzymująca się jednak cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczna odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych tych 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 2018 r. zakupiono 2706 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3150 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 29 października 2019

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,  
według roku produkcji; styczeń - sierpień 2019

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	244	9,9%
2004	237	9,6%
2003	229	9,3%
2006	226	9,1%
2002	172	6,9%
2007	163	6,6%
2008	151	6,1%
2001	146	5,9%
2009	131	5,3%
2010	115	4,6%
2000	111	4,5%
2013	90	3,6%
2011	76	3,1%
2012	75	3,0%
inne	309	12,5%
<b>Razem</b>	<b>2475</b>	<b>100%</b>

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

### **Na czele Euro 4**

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 - 2009 (37% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (36% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią starsze - z lat 1996-1999 z normą Euro II (4%).

Najmłodsze zarejestrowane pojazdy to dwa ZAZ-y A10 z 2019 r. Generalnie grupę dwóch "prawie nowych" roczników stanowi obecnie już 71 pojazdów (41 szt. z 2019 r. i 30 szt. z 2018 r.).

Dla porównania w całym 2018 r. takich pojazdów było 3 szt. (1 szt. z 2018 r. i 2 szt. z 2017 r.); w 2017 r. 8 szt. (2 szt. z 2017 r. i 6 szt. z 2016 r.), a w 2016 r. była to suma aż 101 szt. (z roczników 2016 (54) i 2015 (47)).

### **Segment po segmencie**

Analiza tegorocznych skumulowanych wyników według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. W ciągu 9 miesięcy br. w tej kategorii odnotowano 744 rejestracje, czyli o 21 szt. mniej (-2,7%) niż przed rokiem. Co ważne, w segmencie turystycznym rejestrowane są stosunkowo najmłodsze roczniki na całym rynku;

- autobusy międzymiastowe to druga strategiczna kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku, która dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych ponownie zaczyna nabierać na znaczeniu. Potwierdzają to dane z sierpnia i września. Do tego ten segment stanowi



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 29 października 2019

potężną konkurencją dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów, który nie może się przebić przez tę barierę. W ciągu III kwartałów br. zarejestrowano 851 szt. używanych autobusów międzymiastowych (+144 szt. / +20,4%), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym;

- autobusy MINI – w okresie styczeń-wrzesień, do Polski sprowadzono 481 używanych minibusów, czyli o 59 szt. mniej (-10,9%) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów;

- autobusy miejskie – to zdecydowanie najłabsza kategoria wśród używanych autobusów. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. Łącznie w ciągu III kwartałów 2019 r. ta kategoria osiągnęła poziom 315 szt., czyli 26 szt. więcej niż przed rokiem (+9%).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też w tym roku 7 szt. używanych autobusów szkolnych, podczas gdy rok wcześniej w tym czasie - 4 szt.

### **Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - wrzesień 2019 rok**

Pozycja	Marka	1 - 9.2019		1 - 9.2018		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	654	26,4%	704	28,5%	-7,1%
2	IVECO	338	13,7%	310	12,6%	9,0%
3	SETRA	266	10,7%	271	11,0%	-1,8%
4	MAN	234	9,5%	190	7,7%	23,2%
5	VDL	131	5,3%	138	5,6%	-5,1%
6	KAROSA	123	5,0%	118	4,8%	4,2%
	inni	729	29,5%	735	29,8%	-0,8%
	<b>OGÓLEM</b>	<b>2475</b>	<b>100%</b>	<b>2466</b>	<b>100%</b>	<b>0,4%</b>

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

### **Lista rankingowa marek**

Od stycznia do września 2019 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów jest marka Mercedes-Benz. W tym okresie zarejestrowano łącznie 654 pojazdów z logo niemieckiego producenta (-50 szt. / -7,1% w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 26,4% w rynku, co oznacza udział o 2,1 pkt proc mniejszy niż rok wcześniej. Warto podkreślić, że Mercedes jest też liderem w każdej kategorii funkcjonalnej rynku wtórnego (poza pojazdami szkolnymi). Największa część autobusów tej marki reprezentowała kategorię MINI - 206 szt., gdzie marka ma 42,7% udziału. To efekt cały czas dużego popytu na takie konstrukcje jak Sprinter czy Vario, dzięki którym Mercedes-Benz zajmuje tutaj niekwestionowaną pozycję lidera. Najwięksi konkurenci Mercedesa w segmencie MINI: Iveco (154) oraz Renault i Volkswagen są cały czas z tyłu. Drugą najważniejszą dla Mercedesa kategorią jest segment turystyczny (153 sztuk), gdzie prym wiodą modele Tourismo i Tourino, a cała marka ma 20% udział. Niemiecka marka



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 29 października 2019

zajmuje pierwsze miejsce także wśród konstrukcji miejskich (109) - z najpopularniejszymi modelami typu Citaro oraz wśród autobusów międzymiastowych (160), gdzie cały czas sporą popularnością cieszą się egzemplarze typu O407, O408, Conecto czy Integro.

W rankingu marek na drugiej pozycji jest Iveco z liczbą 338 rejestracji, czyli o 28 szt. więcej niż przed rokiem (+9%). Taki rezultat zapewnił marce udział w rynku na poziomie 13,7% (+1,1 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu marka zawdzięcza przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Do tego dochodzi znaczny import minibusów tej marki, gdzie producent odnotował 155 rejestracji. W kategorii pojazdów międzymiastowych odnotowaliśmy 108 szt. i 58 szt. wśród turystycznych. Dodajmy, że do września br., do Polski sprowadzono też 123 autobusów pod marką Karosa, przejętą całkowicie przez Iveco od 2007 roku.

Trzecie miejsce zajmuje Setra z liczbą 266 rejestracji (-5 szt. / -1,8%) i udziałem prawie 11%. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 40% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Legendarny producent autokarów z Ulm zajął drugie miejsce wśród pojazdów turystycznych (141) i czwarte wśród międzymiastowych (104). Najczęściej sprowadzane konstrukcje z logo Setra to turystyczne egzemplarze S 415 GT-HD i S 415 HD oraz międzymiastowy model S 315 UL.

Czwarte miejsce po 9. miesiącach br. ma marka MAN z liczbą 234 rejestracji, której import rozłożył się niemal równomiernie pomiędzy segment pojazdów miejskich, międzymiastowych i turystycznych. To także jedyna marka w czołówce rankingu z wyraźnym wzrostem (+44 szt. / +23,2% / +1,7 pkt. proc.)

Grupę najsilniejszych pięciu marek zamyka VDL (131), która tradycyjnie najlepsze rezultaty odnotowuje w kategorii turystycznej (82).

---

**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 ■ 4 CV MOBILE ■ AC S.A. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Opel Poland ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■