



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

### **Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - LUTY 2020 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). Od początku 2020 roku sprowadzono do naszego kraju 569 autobusów - czyli o 105 szt. więcej niż rok wcześniej (+22,6%), w tym 315 szt. w styczniu i 254 szt. w lutym. Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton - ponad 82%.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce  
styczeń - luty, 2020 rok  
według segmentów

Segment		Nadwozie	1-2.2020		1-2.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	6	6,0%	4	4,0%	50,0%
	BUS>3,5T		94	94,0%	97	96,0%	-3,1%
DMC<8T	OGÓŁEM		100	100%	101	100%	-1,0%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	76	16,2%	60	16,5%	26,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	211	45,0%	140	38,6%	50,7%
		SZKOLNY		0,0%	5	1,4%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	170	36,2%	143	39,4%	18,9%
	b.d.	12	2,6%	15	4,1%	-20,0%	
	OGÓŁEM		469	100%	363	100%	29,2%
				82,4%		78,2%	
	OGÓŁEM		569	100%	464	100%	22,6%

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

### **Autobusowy luty**

W lutym – czyli jeszcze przed ogłoszeniem stanu epidemii COVID-19 - na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 254 rejestracje (+18 szt. /+7,6% r/r). To oznacza, że polscy przewoźnicy kontynuowali wzmożone zakupy - częściowo również pod kątem obsługi reaktywowanych linii, które uzyskały dofinansowanie z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Potwierdza to wynik z kategorii międzymiastowej, gdzie rejestruje się najwięcej autobusów kupowanych pod przewozy lokalne i szkolne, gdzie od czterech miesięcy mamy wzmożony ruch. W lutym - podobnie jak w grudniu czy listopadzie - właśnie tutaj odnotowaliśmy jeden z większych wzrostów ilościowych: +22 szt. (+31,9% r/r).

Ponadto w lutym „plus” zagościł jeszcze w segmencie miejskim (+7 szt. / +23,3% r/r). Z kolei spadek zaliczyła kategoria minibusów (- 10 szt. / -19,2% r/r), a poziom importu wśród autobusów turystycznych był taki sam jak w rok wcześniej (78).

### **Od początku roku**

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



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 27 marca 2020

roku zarejestrowano 3824 szt. używanych autobusów; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silny i stabilny jest wtórny rynek autobusów w Polsce.

W okresie styczeń-luty br. do Polski sprowadzono łącznie 569 autobusów, czyli o 105 szt. więcej niż przed rokiem (+22,6% r/r). Takie dane zapowiadały dobry rok dla importerów używanych autobusów. Zobaczmy, czy to samo będzie można powiedzieć po ustaniu epidemii.

### **Nowe kontra używane**

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (569) z rynkiem nowych (280) widać wyraźnie, że ponownie w tym roku „górami” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku, gdyż rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby to zmienić.

Różnica między rynkiem nowych a sprowadzanych z rynku wtórnego wynosi obecnie 289 szt. więcej na korzyść używanych. Dla porównania w całym ub.r. sprowadzono do Polski o 30% więcej używanych autobusów z zagranicy niż sprzedano nowych. W tym roku w styczniu ten wskaźnik wynosił już 99%. By po dwóch miesiącach osiągnąć 103%.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym z nich, w okresie styczeń-luty 2020 r., zarejestrowano 15-razy więcej niż nowych (211 szt. do 14 szt.), a w drugim ponad 9-razy więcej (170 szt. do 18 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają nad rynkiem sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 179 szt. do 100 szt.

Z kolei tegoroczne bardzo słabe wyniki w segmencie nowych autobusów miejskich spowodowały, że teraz również więcej sprowadzamy miejskich pojazdów (76) niż kupujemy ich fabrycznie nowych (69).

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczny 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 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski.



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,  
według roku produkcji; styczeń - luty, 2020

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	67	11,8%
2004	56	9,8%
2008	45	7,9%
2003	45	7,9%
2007	42	7,4%
2013	37	6,5%
2009	36	6,3%
2010	35	6,2%
2001	32	5,6%
2006	32	5,6%
2002	30	5,3%
2012	20	3,5%
2011	16	2,8%
2000	14	2,5%
inne	62	10,9%
Razem	569	100%

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 (39% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (31% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią młodszą z produkcji lat 2010-2020 (26% udział). Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zajęły 3%.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest OAF M12 z 1987 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowany pojazd to ZAZ A10 z 2020 r. Generalnie grupę "prawie nowych" roczników stanowi obecnie 11 autobusów ( 5 szt. z rokiem produkcji 2020 i 6 szt. z rokiem produkcji 2019). Można spodziewać się, że takich pojazdów jeszcze przybędzie. W całym 2019 r. była to grupa 94 egzemplarzy, w tym 60 szt. z rocznika 2019 i 34 szt. z rocznika 2018 r. Dla porównania w całym 2018 r. takich pojazdów było tylko 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 wyników w po lutym br. według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. Od początku 2020 r. w tej kategorii odnotowano 170 rejestracji, czyli o 27 szt. więcej (+18,9% r/r) niż przed



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

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. Dzięki czemu stanowi ona potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów, który od lat nie może się przebić przez tę barierę. W okresie styczeń-luty br. zarejestrowano 211 szt. używanych autobusów międzymiastowych (+71 szt. / +50,7% r/r), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym;

- autobusy MINI – od początku br. do Polski sprowadzono 100 używanych minibusów, czyli o 1 szt. mniej (-0,1% r/r) 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 najsłabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku i w 2020 r. zanotowała spory wzrost. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. W okresie styczeń-luty miesiącu br. kategoria ta osiągnęła poziom 76 szt., czyli 16 szt. więcej niż przed rokiem (+26,7% r/r).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też na początku 2019 roku pięć używanych autobusów szkolnych, podczas gdy w tym roku żadnego.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,  
styczeń - luty, 2020 rok

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1-2.2020		1-2.2019		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	121	21,3%	120	25,9%	0,8%
2	IVECO	104	18,3%	61	13,1%	70,5%
3	SETRA	65	11,4%	53	11,4%	22,6%
4	MAN	41	7,2%	36	7,8%	13,9%
5	SOLARIS	30	5,3%	2	0,4%	1400,0%
6	VDL	29	5,1%	35	7,5%	-17,1%
	inni	179	31,5%	157	33,8%	14,0%
	<b>OGÓŁEM</b>	<b>569</b>	<b>100%</b>	<b>464</b>	<b>100%</b>	<b>22,6%</b>

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

### Lista rankingowa marek

Na początku 2020 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów została marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 121 pojazdów z logo niemieckiego producenta (+1 szt. / +0,8% r/r w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 21,3% rynku, co oznacza udział o 4,7 pkt proc mniejszy niż rok wcześniej.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 27 marca 2020

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 104 rejestracji, czyli o 43 szt. więcej niż przed rokiem (+70,5% r/r). Taki rezultat zapewnił marce ponad 18,3% udział w rynku (+5,2 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu Iveco zawdzięcza przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Dodajmy, że w styczniu do Polski sprowadzono też 19 szt. pojazdów marki Renault i 20 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce zajmuje Setra z liczbą 65 rejestracji (+12 szt. /+22,6% r/r) i udziałem 11,4%. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 30% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Grupę pięciu najsilniejszych marek na wtórnym rynku zamykają: MAN (41) oraz Solaris (30), który po raz pierwszy pojawił się na tak wysokiej pozycji w tym zestawieniu.

---

**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 ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Henschel Engineering Automotive ■ 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 ■