



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

### **Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ – LIPIEC 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). W okresie styczeń-lipiec 2020 roku sprowadzono do Polski łącznie 1154 używanych autobusów, czyli o 578 szt. r/r mniej niż rok wcześniej (-33,4%). Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (82%).

Jaki wpływ na rynek wtórny wywarła epidemia COVID-19 najlepiej pokazuje miesięczny przegląd rejestracji: w styczniu sprowadzono do naszego kraju 315 szt. używanych autobusów, w lutym 254 szt., w marcu 178 szt., w kwietniu 32 szt., w maju 69 szt., w czerwcu 135 szt. i w lipcu – 171 szt. Jak widać ta część autobusowego rynku szybko sobie radzi z kryzysem i najgorszy moment mamy już sobą, na co wskazuje wzrost importu między lipcem a czerwcem (+36 szt. / +26,7%). To kontynuacja szybkiego powrotu wtórnego rynku do normalności, czego zapowiedź mieliśmy już w maju, kiedy różnica w stosunku do kwietnia wyniosła +37 szt. / +116%).

#### **Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - lipiec, 2020 rok według segmentów**

sztuki

Segment	Nadwozie	1-7.2020		1-7.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	11	5,3%	15	4,6%	-26,7%
		198	94,7%	312	95,4%	-36,5%
DMC<8T	OGÓŁEM	209	<u>100%</u> 18,1%	327	<u>100%</u> 18,9%	-36,1%
DMC>=8T	BUS>3,5T	171	18,1%	221	15,7%	-22,6%
	MIEJSKI	408	43,2%	500	35,6%	-18,4%
	MIĘDZYMIASTOWY		0,0%	6	0,4%	-100,0%
	SZKOLNY	331	35,0%	617	43,9%	-46,4%
	TURYSTYCZNY	35	3,7%	61	4,3%	-42,6%
	b.d.					
	OGÓŁEM	945	<u>100%</u> 81,9%	1405	<u>100%</u> 81,1%	-32,7%
	<b>OGÓŁEM</b>	<b>1154</b>	<b>100%</b>	<b>1732</b>	<b>100%</b>	<b>-33,4%</b>

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

#### **Autobusowy lipiec**

W lipcu br. na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 163 rejestracje, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza spadek o 34 szt. (-20,8%). To świadczy o zdecydowanie lepszej kondycji tej części rynku w porównaniu z wcześniejszymi miesiącami br., kiedy obserwowaliśmy dużo głębsze spadki r/r - w maju o 184 szt. (-72,7% r/r) i w kwietniu o 306 szt. (-90,5% r/r).



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 25 sierpnia 2020

Dane z ostatnich dwóch miesięcy pokazują, że polscy przewoźnicy ponownie uruchomili zakupy używanych autobusów, a w kategoriach funkcjonalnych mamy zbliżone wyniki do zeszłorocznych. Strategiczny segment międzymiastowych autobusów odnotował w lipcu import 53 pojazdów (-2 szt. / -3,7% r/r). Podobnie niewielki „minus” mamy wśród autobusów miejskich (-2 szt. / -5,4% r/r). Większe spadki notują minibusy (-17 szt. / -58,6% r/r) i autokary (-13 szt. / -29,5% r/r).

### **Od początku roku**

Od lat przewoźnicy sprowadzają do naszego kraju ponad 3 tys. używanych autobusów rocznie i dopiero pandemia powstrzymała ten trend. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano w Polsce aż 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 jest wtórny rynek autobusów w Polsce i jesteśmy pewni, że po ustaniu obostrzeń w transporcie, ta gałąź gospodarki szybko wróci do formy. Na pewno szybciej, niż autobusy fabrycznie nowe.

W ciągu siedmiu miesięcy br. sprowadzono do Polski łącznie 1154 używanych autobusów, czyli o 578 szt. mniej niż przed rokiem (-33,4% r/r). To oznacza powolne wyhamowywanie spadku miesiąc po miesiącu, ale do odbudowy dotychczasowej kondycji jeszcze daleko.

### **Nowe kontra używane**

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (1154) z rynkiem nowych (859) widać wyraźnie, że cały czas „górá” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku, a dodatkowo – po ustaniu pandemii – rynek wtórny jeszcze wzmocni swoją przewagę. Przewoźnicy będą szukali tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów.

Różnica między rynkiem nowych, a sprowadzanych z rynku wtórnego wynosi obecnie 295 szt. czyli jest nieznacznie większa niż po czerwcu (286), maju (290 szt.) i nieznacznie mniejsza niż po kwietniu (318 szt.).

Dla porównania w całym ub.r. sprowadzono do Polski o 30% więcej używanych autobusów z zagranicy niż sprzedano nowych. Po 7 miesiącach br. wskaźnik ten wynosi 34%.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym z nich, w okresie styczeń-lipiec 2020 r., zarejestrowano ponad 17-razy więcej niż nowych (411 szt. do 23 szt.), a w drugim prawie 5-razy więcej (331 szt. do 70 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 341 szt. do 209 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej fabrycznie nowych (425) niż sprowadzanych używanych (171).

Utrzymująca się 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 2019 r.



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski.

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

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	138	12,0%
2004	105	9,1%
2003	91	7,9%
2008	90	7,8%
2009	83	7,2%
2006	75	6,5%
2010	75	6,5%
2007	71	6,2%
2002	55	4,8%
2001	54	4,7%
2013	52	4,5%
2011	50	4,3%
2012	45	3,9%
2000	26	2,3%
inne	144	12,5%
<b>Razem</b>	<b>1154</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 (40% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (29% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią młodszą z produkcji lat 2010-2020 (28% udział). Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zajęły 3%.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest historyczny model Renault TN6A z 1933 r., który sprowadziło MZA Warszawa w ramach świętowania 100 lat warszawskich autobusów. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to modele ZAZ A10 i MAZ 203 z 2020 r. Generalnie grupę "prawie nowych" roczników stanowi obecnie 33 autobusów (25 szt. z rokiem produkcji 2020 i 8 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 segmentach**



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 25 sierpnia 2020

Analiza wyników po okresie styczeń-lipiec połowie br. według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy międzymiastowe to najważniejsza kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku w Polsce, gdzie rejestruje się najstarsze i najmniej ekologiczne pojazdy. Paradoksalnie w 2019 r., dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych, zaczęła ona ponownie nabierać na znaczeniu i cały czas stanowi potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów. Teraz - w trakcie pandemii – również ten segment się skurczył, ale najmniej z spośród wszystkich segmentów w tej części wtórnego rynku. W lipcu sprowadzono tutaj 55 autobusy. Natomiast skumulowany wynik za okres styczeń-czerwiec wynosi 408 szt. takich autobusów (-92szt. / -18,4% r/r), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym. Najlepiej sprzedający się w tym roku tutaj model to Iveco/Karosa Recreo (39).

- autobusy turystyczne to drugi strategiczny segment dla rynku autobusów używanych w Polsce, ale teraz – podobnie jak segment nowych autokarów – ta kategoria przeżywa spore problemy. W lipcu odnotowaliśmy tutaj import 43 autobusów, natomiast w czerwcu - 31 szt. Od początku 2020 r. mamy tutaj 331 rejestracji, czyli aż o 286 szt. mniej (-46,4% r/r) niż przed rokiem. Co warto podkreślić, w tym segmencie rejestrowane są najmłodsze roczniki na całym wtórnym rynku. Najlepiej sprzedający się w tym roku sprowadzany używany autokar, to ex aequo Mercedes-Benz Tourismo (21) i Mercedes-Benz Tourismo L (21).

- autobusy MINI – od początku br. do kraju sprowadzono 209 szt. używanych minibusów, czyli o 118 szt. mniej (-36,1% r/r) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii w Polsce, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów. Najlepiej sprzedający się model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (65).

- autobusy miejskie to zdecydowanie najsłabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku i na początku 2020 r. obserwowaliśmy tutaj sporą dynamikę i wzrost importu. Istnieje duża szansa, że ta kategoria szybko powróci do tego trendu. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. W ciągu 7 miesięcy br. kategoria ta osiągnęła poziom 171 szt., czyli o 50 szt. mniej niż przed rokiem (-22,6% r/r). Najlepiej sprzedający się w tym roku model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 12 (29).

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



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

### **Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - lipiec, 2020 rok**

Pozycja	Marka	1-7.2020		1-7.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	246	21,3%	461	26,6%	-46,6%
2	IVECO	196	17,0%	226	13,0%	-13,3%
3	SETRA	137	11,9%	190	11,0%	-27,9%
4	MAN	90	7,8%	177	10,2%	-49,2%
5	VDL BOVA	62	5,4%	89	5,1%	-30,3%
6	SOLARIS	56	4,9%	30	1,7%	86,7%
	inni	367	31,8%	38	2,2%	865,8%
	<b>OGÓLEM</b>	<b>1154</b>	<b>100%</b>	<b>1732</b>	<b>100%</b>	<b>-33,4%</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 246 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-215 szt. /-46,6% r/r w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 21,3% rynku, co oznacza udział o 5,3 pkt proc. mniejszy niż rok wcześniej.

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 196 rejestracji, czyli o 30 szt. mniej niż przed rokiem (-13,3% r/r). Taki rezultat zapewnił marce 17% udział w rynku (-3,9 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu Iveco zawdzięcza przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Dodajmy, że w okresie styczeń-lipiec do Polski sprowadzono też 36 pojazdy marki Renault i 29 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce na wtórnym rynku autobusowym w Polsce zajmuje Setra z liczbą 133 rejestracji (-53szt. /-27,9% r/r) i udziałem 11,9% - czyli o 0,9 pkt. proc. więcej niż przed rokiem. To się nazywa stabilność! Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 30% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (90) i VDL (67).

**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 ■