

**INFORMACJA PRASOWA**
**Pierwsze rejestracje autobusów używanych  
STYCZEŃ – SIERPIEŃ 2022 roku  
Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

W ciągu ośmiu miesięcy 2022 roku sprowadzono do Polski 2151 używanych autobusów, czyli aż o 510 szt. więcej niż rok wcześniej (+31,1% r/r).

To oznacza, że szczyt tegorocznych zakupów z wtórnego rynku mamy już za sobą (w maju odnotowaliśmy wzrost o 520 szt. / +62,3% r/r, a w czerwcu o 529 szt. / +51,7% r/r), natomiast cały czas imponuje swoją dynamiką. Natomiast nie imponuje wiekiem sprowadzanych konstrukcji – w tym roku do Polski sprowadzono już 1118 autobusów starszych niż 13 lat, czyli ta zaawansowana wiekowo grupa objęła aż 52% całego importu. Dla porównania – rynek nowych autobusów zamknął ubiegły rok sumą 1362 szt., a teraz – po sierpniu br. zarejestrowano na nim zaledwie 757 pojazdów. Tak niski poziom jest efektem – przede wszystkim w segmentach turystycznym i międzymiastowym – wysokiej dynamiki sprzedaży na rynku wtórnym. W popandemicznej i wojennej rzeczywistości nie należy spodziewać się tutaj większych zmian.

**Autobusowy sierpień**

W ósmym miesiącu roku na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 399 rejestracje, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza nieznacznie mniejszy import o 25 szt. (-5,9% r/r). Z kolei w lipcu mieliśmy tutaj lekki wzrost o 6 szt. (+3,1% r/r). To pokazuje jak stabilny jest obecnie ten rynek, natomiast zwykła passa na nim rozpoczęła się jeszcze w listopadzie 2021 (+43,1%). Potem mieliśmy serią plusów od grudnia +49,5%, przez styczeń +46,1%, luty +53,4%, marzec 42,3%, kwiecień +124,2% i maj +64,1%. W czerwcu nastąpiło spowolnienie wzrostowego trendu do +4,8%. W lipcu i sierpniu mamy okres uspokojenia i powolnego zejścia z wysokiego, wiosennego boomu, ale bez nagłych zwrotów akcji. To razem pokazuje, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce  
styczeń - sierpień, 2022 rok  
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 8.2022		1 - 8.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	13	2,8%	16	4,8%	-18,8%
	BUS>3,5T		445	97,2%	318	95,2%	39,9%
DMC<8T	OGÓŁEM		458	100% 21,3%	334	100% 20,4%	37,1%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	211	12,5%	183	14,0%	15,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	852	50,3%	703	53,8%	21,2%
		SZKOLNY	3	0,2%	11	0,8%	-72,7%
		TURYSTYCZNY	554	32,7%	353	27,0%	56,9%
		b.d./inny	73	4,3%	57	4,4%	28,1%
	OGÓŁEM		1693	100% 78,7%	1307	100% 79,6%	29,5%
	<b>OGÓŁEM</b>		<b>2151</b>	<b>100%</b>	<b>1641</b>	<b>100%</b>	<b>31,1%</b>

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

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sierpień na rynku wtórnym wyglądał następująco:

- autobusy MINI zanotowały poziom 85 szt. i wzrost (+14 szt. / +19,7%)
- autobusy miejskie to 40 szt. i widoczny wzrost popytu (+14 szt. / +53,9% r/r)
- autobusy międzymiastowe spadły do poziomu 183 szt. (-77 szt. / -29,3% r/r)
- autobusy turystyczne to wzrost rejestracji do 68 szt. (+19 szt. / +38,8% r/r)
- autobusy szkolne na poziomie dwóch sztuk, czyli o osiem mniej niż przed rokiem.

### Skumulowany plus za plusem

Po ośmiu miesiącach br. łączny wynik polskiego rynku autobusów używanych przekroczył próg 2 tys. sztuk i wynosi 2151 szt. (+510 szt. / +31,1% r./r). Teraz segment po segmencie sprawdzimy sytuację w podziale funkcjonalnym:

kategoria MINI – w odróżnieniu od pojazdów fabrycznie nowych – notuje na wtórnym rynku wysoką sprzedaż. W styczniu sprowadzono 51 szt. minibusów (+17 szt. / +50% r/r). Podobnie było w lutym: 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r). Marzec to wzrost do 69 szt. (+6 szt. / +9,5% r/r), kwiecień to 59 szt. (+29 szt. / +96,7% r/r), maj – 57 szt. (+22 szt. / +62,9% r/r), a czerwiec i lipiec przyniósł spowolnienie wzrostu (+1 szt. / +3,4% r/r oraz +6 szt. / +20,7%). Sierpień to wzrost (+14 szt. / +19,7%). Razem – po ośmiu miesiącach 2022 r. – poziom rejestracji to 458 minibusów (+122 szt. / +36,5% r/r). Kiedyś był to jeden ze słabszych segmentów wśród sprowadzanych pojazdów, a teraz zaczyna przejawiać niespotykaną dynamikę ze średnią na miesiąc na poziomie ponad 57 szt. Dla porównania – w 2021 r. zarejestrowano 563 używane minibusy (+135 szt. / +31,5% r/r), a w 2020 r. – 428 szt. (-214 szt. / -33,3% r/r). Odnotowane wówczas średnie sprzedaży to odpowiednio 46,9 pojazdu na m-c i 35,7 szt. na m-c. Wynik z 2019 roku to (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (185).

Autobusy miejskie po sierpniu br. są na coraz mocniejszym „plusie”. W styczniu mieliśmy tutaj 24 rejestracje (-2 szt. / -7,7% r/r); w lutym 21 szt. (-6 szt. / -22,2% r/r), w marcu mocny wzrost – do 34 szt. (+7 szt. / +25,9% r/r), podobnie było w kwietniu – do 27 szt. (+6 szt. / +28,6% r/r), w maju – do 32 szt. (+16 szt. / +100%), w czerwcu do 14 szt. (-6 szt. / -30% r/r) i w lipcu 19 szt. (-1 szt. / -5% r/r). Sierpień to aż 40 szt. i widoczny wzrost popytu (+14 szt. / +53,9% r/r). Razem daje to skumulowany wynik 211 szt. (+28 szt. / +15,3% r/r) i średnią 26,4 pojazdów na m-c. Dla porównania – w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 314 rejestracje (-36 szt. / -10,3% r/r) ze średnią 26,2 szt. na m-c, natomiast w 2020 roku było to 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,2 pojazdu na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Tytuł najczęściej importowanego modelu na miejskim wtórnym rynku po sierpniu otrzymał model Mercedes-Benz Citaro (66). Pojazdy międzymiastowe cały czas umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku. W styczniu segment ten zaimponował wynikiem 100 rejestracji (+31 szt. / +44,9% r/r). W lutym poziom był nieznacznie niższy: 83 szt. (+39 szt. / +88,6% r/r), natomiast marzec, kwiecień i maj to już „pełna moc” – odpowiednio 109 rejestracji (+44 szt. / +67,7% r/r); 116 rejestracji (+83 szt. / +251,5% r/r) i 87 rejestracji (+14 szt. / +19,2% r/r). Z kolei czerwiec przyniósł niższy poziom 82 szt. (-1 szt. / -17,3%), który w lipcu i sierpniu wzrósł odpowiednio do poziomu 93 szt. (+14 szt. / +17,7% r/r) i 183 szt. (-76 szt. / -29,3% r/r). Razem daje to skumulowany rezultat aż 853 szt. (+150 szt. / +21,3% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie 107 szt. Dla porównania - w całym 2021 r. kategoria osiągnęła rezultat 1187 rejestracji (+244 szt. / +25,9% r/r), a w 2020 r. - 943 szt. To pokazuje, że używane autobusy międzymiastowe idą na nowy rekord i biją dotychczasowe wyniki. Przypomnijmy, że średnia ze sprzedaży w 2021 to 98,9 szt. na m-c, a z 2020 r. 78,6 pojazdu na m-c. W „normalnym”, 2019 roku ten wskaźnik wynosił blisko 96. Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/ Karosa Recreo (90).

Autobusy turystyczne, podobnie jak pojazdy międzymiastowe, bardzo szybko weszły na wysokie obroty na wtórnym rynku. W styczniu odnotowały mocny wzrost – do poziomu 62 szt. (+31 szt. / +100% r/r). Podobnie było w lutym: 44 szt. (+12 szt. / +37,5% r/r), marcu: 83 szt. (+32 szt. / +62,8% r/r), kwietniu 72 szt. (+38 szt. / +111,8%), w maju – 113 szt. (+59 szt. / +109,3% r/r), po czym nastąpił okres uspokojenia – w czerwcu 62 szt. (+10 szt. / +19%), a w lipcu 49 szt. ten sam rezultat co rok wcześniej. W sierpniu nastąpił kolejny skok w górę – do 68 szt. (+19 szt. / +39% r/r).

Skumulowany rezultat dla tej kategorii za okres styczeń-sierpień to 554szt. (+201 szt. / +56,9% r/r), czyli średnia miesięczna to 69 szt. Dla porównania – w całym 2021 r. odnotowaliśmy 577 rejestracji (+30 szt. / +5,5% r/r) ze średnią miesięczną na poziomie 48,1 szt. / m-c., a w 2020 r. – 547 szt. z miesięcznym wskaźnikiem 45,6 szt. / m-c. W 2019 r. wynosił on 77 pojazdów na miesiąc. Najlepiej sprzedający się w tym roku używany autokar to cały czas Mercedes-Benz Tourismo (85).

Na koniec autobusy szkolne, gdzie po ośmiu miesiącach br. mamy trzy rejestracje, a rok temu było ich 11. Tak niski wolumen to normalna sytuacja dla tego segmentu. W całym 2021 r. sprowadzono 14 takich autobusów, podczas gdy w 2020 tylko 2 szt.

### **Nowe kontra używane**

Od lat przewoźnicy sprowadzali 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 używane autobusy zza granicy; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. Spadek przyniósł dopiero pandemiczny rok 2020 z wynikiem 2350 szt., natomiast rok później import ponownie zaczął rosnąć – do poziomu 2751 szt. w 2021 roku.

Podczas, gdy rynek nowych pojazdów cały czas tkwi w pandemicznej zapaści, import autobusów mocno przyspieszył, a sprzedawcy już widzą perspektywy na powrót transportu pasażerskiego, dopasowanego do aktualnych możliwości finansowych krajowych przewoźników. W efekcie przewidujemy, że rynek sprowadzanych, używanych autobusów zdecydowanie szybciej wróci do „normalności” niż rynek fabrycznie nowych pojazdów i w pierwszych latach popandemicznej rzeczywistości zdecydowanie zyska na znaczeniu.

Porównując wyniki po sierpniu br. wśród autobusów nowych (757) i używanych (2151) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 1394 (+184%) i rośnie (po lipcu było to 1067 szt. / +155%). To pokazuje, jak kryzys wywołany pandemią pozytywnie wpłynął na rozwój wtórnego rynku w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. Dla porównania - w 2021 r. różnica między rynkiem sprowadzanych używanych autobusów, a rynkiem nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+102%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych.

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 od początku roku zarejestrowano ... 66-razy więcej pojazdów używanych niż nowych (852 szt. wobec 13 szt.), natomiast w drugim: 20-razy więcej (554 szt. wobec 47szt.) Po raz pierwszy w tym roku przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (458 do 288), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (401) niż używanych (211, jednak ta różnica nie jest tak duża, jak jeszcze było to rok czy dwa lata temu.

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczny odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych 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 ostatnim „normalnym” roku, czyli w 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski. Teraz – głównie z przyczyn ekonomicznych – ten import notuje jeszcze wyższe obroty.

#### Na czele Euro 4

Po sierpniu 2022 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (48% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze roczniki z lat 2010-2019 (36% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (11% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Mercedes-Benz O321H z 1962 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono go w celach kolekcjonerskich... Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to aż 53 pojazdy z rocznika 2022, w tym marek Mercedes-Benz (17), Guleryus (12), Isuzu (7), Karsan (4) i K-Bus (4). To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 5 szt. z rocznika 2021). Dla porównania – w całym 2021 r. była to grupa 47 pojazdów, podobnie jak w 2020 r. Z kolei w 2019 r. było ich nieco więcej - 60 szt.

#### Pierwsze rejestracje używanych autobusów, wg. roku produkcji; styczeń-sierpień 2022

Rok produkcji	liczba	udział
2007	252	11,7%
2006	231	10,7%
2008	216	10,0%
2009	172	8,0%
2005	160	7,4%
2010	146	6,8%
2011	134	6,2%
2013	124	5,8%
2012	122	5,7%
2004	95	4,4%
2014	75	3,5%
2015	57	2,6%
2003	53	2,5%
2022	53	2,5%
2002	45	2,1%
Pozostałe	216	10,0%
<b>Razem</b>	<b>2151</b>	<b>100%</b>

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

#### Lista rankingowa marek

Po ośmiu miesiącach 2022 r. to marka Mercedes-Benz jest liderem wtórnego rynku z liczbą 592 rejestracji, czyli o 155 szt. więcej niż przed rokiem (+35,5% r/r). Z kolei udział w rynku niemieckiego producenta zwiększył się o 0,9 pkt proc. do 27,5%.

Drugie miejsce – tuż za Mercedesem - ma Iveco z wynikiem 546 sprowadzonych pojazdów (+150 szt. /+37,9% r/r). Taki wynik daje 25,4% udziału w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 1,3 pkt proc. Marka zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili też 29 pojazdów marki Renault plus 23 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to tradycyjnie Setra z liczbą 214 rejestracji (+36 szt. / +20,2% r/r) i z udziałem 10% - czyli o 0,9 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (156) i ... czeski SOR (103), co można uznać za sporą niespodziankę.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,  
styczeń - sierpień, 2022 rok**

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1 - 8.2022		1 - 8.2021		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	592	27,5%	437	26,6%	35,5%
2	IVECO	546	25,4%	396	24,1%	37,9%
3	SETRA	214	9,9%	178	10,8%	20,2%
4	MAN	156	7,3%	110	6,7%	41,8%
5	SOR	103	4,8%	52	3,2%	98,1%
6	VDL BOVA	77	3,6%	48	2,9%	60,4%
	inni	463	21,5%	420	25,6%	10,2%
	<b>OGÓŁEM</b>	<b>2151</b>	<b>100%</b>	<b>1641</b>	<b>100%</b>	<b>31,1%</b>

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 oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ Katcon Polska ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ Liberty Motorcycles ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ 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 ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■