

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-LUTY 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Krajowy rynek autobusowy rozpoczął 2025 rok w dynamiczny sposób. Jednak podczas gdy w styczniu odnotowaliśmy wyraźny wzrost rejestracji, luty przyniósł korektę, która jednak mocno odbiega od naszych oczekiwań.

W drugim miesiącu roku zarejestrowano 125 nowych pojazdów, co oznacza spadek o 42 sztuki w porównaniu do lutego 2024 roku (-25,2% r/r) oraz aż o 120 sztuk w porównaniu do stycznia (-49,0% m/m). Ta różnica obrazuje, jak szybko zgasła hossa ze stycznia, co przywróciło rynek do bardziej realistycznych wyników. Mimo to, skumulowany wynik za styczeń-luty 370 szt. pozostaje na plusie (+53 szt. / +16,7% r/r), co wskazuje na rosnące zapotrzebowanie na nowoczesne pojazdy, choć w wolniejszym tempie niż oczekiwano.

Aktualna sytuacja

W lutym 2025 roku w Polsce przybyło zaledwie 125 nowych autobusów, co stanowi jeden z najniższych lutowych wyników od początku monitorowania rynku (od 2005 roku). To znacznie poniżej wyników z lat przed pandemią 2018-2019 (odpowiednio 229 szt. i 164 szt.), do których po dobrym 2024 roku chcieliśmy się teraz porównywać. Luty to również wynik zdecydowanie odbiegający od rekordowego stycznia, kiedy zarejestrowano aż 245 nowych pojazdów (-49,0% m/m). Tę dysproporcję można tłumaczyć przesunięciem na początek roku części grudniowych dostaw, stąd ta znaczna różnica. Jedno jest pewne – luty pokazuje, że rok 2025 zaczyna już działać na własny rachunek i na razie jest dość skromny. Łączny rezultat za styczeń-luty to 370 sztuk (+53 szt. / +16,7% r/r).

Segmenty rynkowe

Kolejnym kontynuowanym trendem z zeszłego roku są solidne wyniki segmentu minibusów. W styczniu zarejestrowano 105 sztuk (+27 szt. / +34,6% r/r), a w lutym 88 sztuk (-24 szt. / -21,4% r/r), co daje skumulowany wynik 193 sztuki (+3 szt. / +1,6% r/r). To z jednej strony cieszy, z drugiej jednak może stwarzać wrażenie sztucznej prosperity. Należy pamiętać, że minibusy to najtańsze i najmniejsze pojazdy dostępne na rynku, których wartość jest często kilkakrotnie mniejsza niż autobusów miejskich, notujących niższe wyniki sprzedaży (71 sztuk w lutym). Na razie, w obu tych kategoriach mamy wzrost, jednak w lutym pojazdy miejskie zostały wyprzedzone także przez autokary. Zatem najważniejsze obecnie segmenty to minibusy (193), autobusy turystyczne (95) i miejskie (71). Tak więc segment MINI, jak to miało miejsce w 2024 roku, utrzymuje pozycję najważniejszego segmentu na rynku nowych autobusów. Liczymy na to, że w kolejnych miesiącach rynek odbuduje swoją wartość, szczególnie w związku z napływem dużych funduszy z KPO, które z pewnością zwiększą liczbę rejestracji autobusów miejskich i międzymiastowych.

Pozytywną wiadomością jest także skumulowany spadek na rynku wtórnym (-29,4% r/r), co rzadko kiedy zdarza się na tak dużą skalę. Może to być dobry prognostyk dla nowych pojazdów i zapowiedź większego popytu na takie konstrukcje.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce według segmentów
styczeń-luty 2025**

Segment		Nadwozie	1-2.2025		1-2.2024		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T BUS >3,5T	MINI	193	100,0%	190	100,0%	1,6%
DMC <8T	OGÓŁEM		193	100,0%	190	100,0%	1,6%
	BUS >3,5T	MIEJSKI	71	40,1%	70	55,1%	1,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	10	5,6%	25	19,7%	-60,0%
		SZKOLNY	1	0,6%	2	1,6%	-50,0%
		TURYSTYCZNY	95	53,7%	30	23,6%	216,7%
		INNY					
DMC >=8T	OGÓŁEM		177	100,0%	127	100,0%	39,4%
				47,8%		40,1%	
OGÓŁEM*			370	100%	317	100%	16,7%

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

*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Autobusowy luty

Drugi miesiąc 2025 roku przyniósł autobusowemu rynkowi sprzedaż na poziomie 125 sztuk. To rezultat zdecydowanie niższy niż rok temu (-42 szt. / +25,2% r/r) i zdecydowanie słabszy niż przed miesiącem (-120 szt. / -49,0% m/m), co pokazuje, że wpływ na styczniowy wynik mogła mieć jeszcze jesienna hossa na rynku, a teraz realnie rozpoczął się już normalny rok – od dość niskiego poziomu. Przypomnijmy, że całociowy wynik z 2024 roku przyniósł miesięczną średnią na poziomie 192 szt. Teraz mamy 185 szt., a dla porównania wskaźnik z 2023 roku wynosił 152 szt., a w 2022 roku ... zaledwie 95 sztuki, w 2021 roku – 114 w 2020 roku – 125. Przed pandemią odpowiednio w 2019 roku – 206 szt. i w 2018 r. – 226 szt. Te dane pokazują, że mamy znowu wiele do nadrobienia, a sytuacja w poszczególnych segmentach funkcjonalnych wygląda następująco:

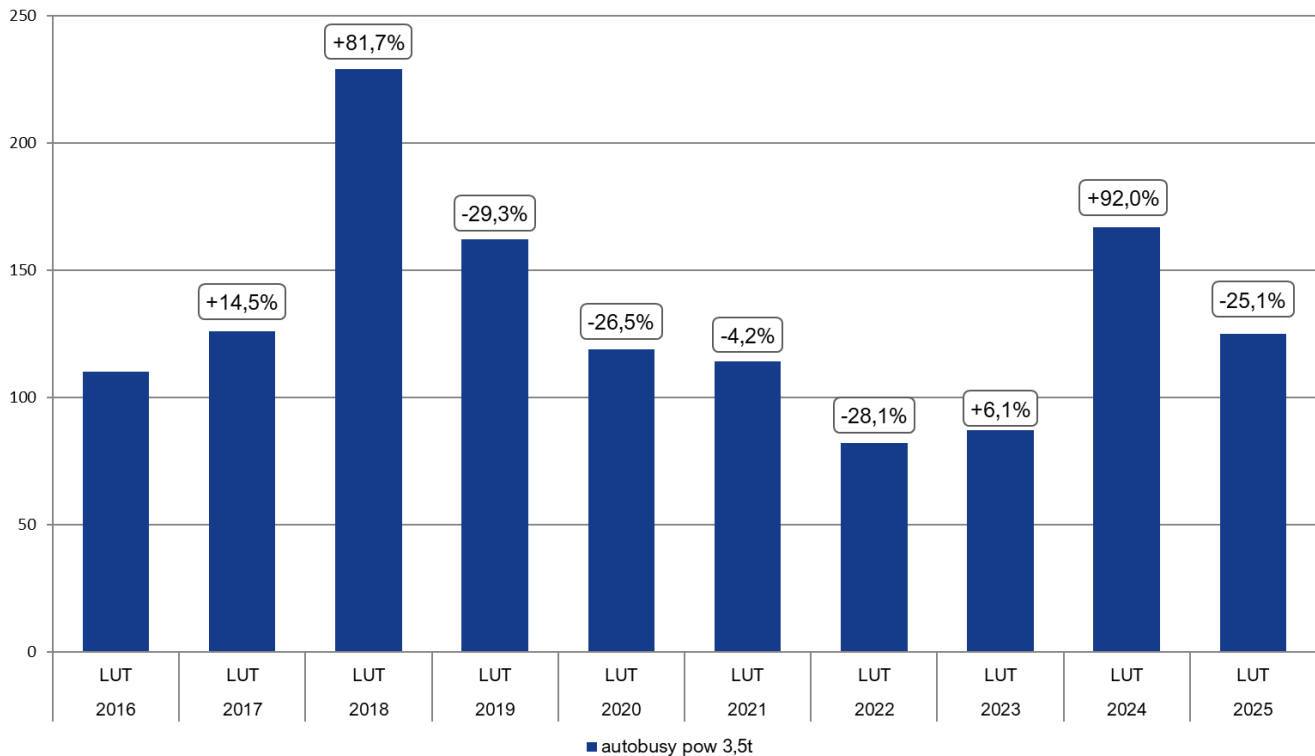
- W lutym **segment MINI** zanotował kolejny udany miesiąc, osiągając wynik 88 sztuk (-24 szt. / -21,4% r/r), czyli sprzedaż tutaj była niższa niż w styczniu (-17 szt./-16,2% m/m). Z kolei skumulowany wynik za dwa miesiące to 193 szt., czyli o 3 szt. więcej niż przed rokiem (+1,6% r/r). To pokazuje jak mocny był styczeń, a jak słaby luty. Ranking marek w MINI segmencie zdominował – podobnie jak w 2024 roku i w latach wcześniejszych - Mercedes-Benz (126 rejestracji), choć od samego początku roku musi mierzyć się z konkurencją ze strony MANa i Forda. Jednak jak na razie - z udziałem aż 65,3% - nie musi się za często oglądać za siebie. Dla porównania, w cały roku 2024 ten wskaźnik wynosił 68,5%.

Dzięki tak dobrej sprzedaży, segment ten (z udziałem na poziomie 52,2%) zajmuje pierwszą pozycję na rynku, wyprzedzając autobusy turystyczne (25,7%) i miejskie (19,2%). To oznacza, że minibusy pełnią strategiczną rolę w Polsce – ale tylko statystycznie, bo ich niższa cena nie ma tak dużego

wpływu na łączną wartość rynku jak większe pojazdy. Głównymi programami wspierającymi ten segment są PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład. Najczęściej kupowanym modelem w styczniu 2025 roku był Mercedes-Benz Sprinter (120 sztuk).

- **Autobusy miejskie** w lutym zanotowały sprzedaż na poziomie 13 sztuk, co oznacza spadek w porównaniu z poprzednim rokiem (-16 szt. / -55,2% r/r), natomiast w odniesieniu do stycznia (58) mamy mega spadek o 45 szt. (-77,6% m/m). Skumulowany wynik od początku roku to 71 szt. i jest to rezultat bardzo podobny jak rok wcześniej (+1 szt. / +1,4%), co pokazuje, że rzeczywiście luty pełni rolę korekty rynkowej. Tak niski poziom spowodował, że segment miejski spadł na trzecie miejsce pod względem wolumenu: za kategorią MINI (193) i autokarami (95). Spodziewamy się, że w kolejnych miesiącach sprzedaż autobusów miejskich zaczyna się rozpędzać, co wynika przede wszystkim z powolnego startu nowej perspektywy funduszy unijnych. Jej „boom” spodziewany jest w dalszych miesiącach 2025 r., a przede wszystkim w 2026 r. – szczególnie w ramach programu dotacyjnego ze środków KPO w formie konkursu NFOŚiGW pod nazwą „Zielony Transport Publiczny”. Ale nie tylko – do tego dochodzą projekty ze wsparciem POPW i EFRR. Od przyszłego roku zaczną też działać nowela ustawy o elektromobilności, która nakazuje miastom powyżej 100 tys. mieszkańców zakup tylko zeroemisyjnych autobusów. Zmiana prawa może doprowadzić do wzrostu zakupów pojazdów z silnikami diesla w 2025, a w dalszej perspektywie – pojazdów bezemisyjnych. W rankingu marek w tej kategorii pierwsze miejsce ma Solaris (24), natomiast tuż za nim jest Scania (19) z autobusami z zabudową Castrosua dla Mobilis Kraków. Najczęściej kupowanym modelem po dwóch miesiącach br. jest Solaris Urbino 12 electric (22 szt.).
- **Kategoria międzymiastowa** odnotowała w lutym spadek i zarejestrowano pięć pojazdów (czyli identycznie jak w styczniu br.) wobec 14 szt. rok wcześniej (-9 szt. / -64,3% r/r). Z kolei skumulowany rezultat za dwa miesiące to 10 szt., czyli o 15 szt. mniej niż w analogicznym okresie 2024 (-60% r/r). Taka sytuacja jest charakterystyczna dla tej kategorii i tego typu mocnych wahań koniunktury na pewno będzie więcej w roku. Przypomnijmy, że liczba rejestracji za rok 2024 wyniosła 93 sztuki (+21 szt. / +29,2% r/r), co było rekordowym wynikiem dla tego segmentu. Dla porównania, w całym 2023 roku sprzedano 72 pojazdy, a w 2022 – tylko 33. W 2025 roku spodziewamy się, że przebiją barierę 100 szt., gdyż rozwój tego segmentu w najbliższych latach będzie wspierany przez unijne dofinansowanie. Do tej pory Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach KPO sfinansowało zakup 521 autobusów, w tym 159 zeroemisyjnych, a kolejny nabór na 52 zeroemisyjne pojazdy ruszy w styczniu. W tym roku jedynym graczem w tym segmencie jest marka Iveco, która zdominowała rynek z wynikiem 10 rejestracji (100% udziału). Dlatego najczęściej kupowanym modelem za dwa miesiące 2025 roku pozostaje Iveco Crossway 12 LE (5 sztuk).
- **Autobusy turystyczne** rozpoczęły sezon 2025 od wysokiego poziomu sprzedaży, co można już traktować jako fragment przygotowań do tegorocznych wakacji, aczkolwiek i ten segment także podlegał lutowej korekcie. W styczniu zarejestrowano 76 autokarów, a w lutym tylko 19 szt. (-57 szt. / -75% m/m), natomiast była to suma i tak wyższa niż rok temu (+9 szt. / +90% r/r), co wskazuje na dynamiczny rozwój. Razem od początku mamy 95 rejestracji (+65 szt. / +216,6% r/r) To świetna zaliczka przed tegorocznym wyzwaniem, czyli pobiciem wyników z poprzednich lat: 389 szt. z 2024 roku. Na przeszkodzie w zrealizowaniu tego celu mogą stanąć ograniczenia produkcyjne fabryk i wydłużone terminy dostaw. W efekcie boom sprzedażowy rozkłada się w czasie, ale też obejmuje więcej marek, co widać po zeszłorocznych i tegorocznych statystykach. Liderem turystycznego rynku jest cały czas marka Mercedes-Benz (36), a kolejne miejsca zajmuje Irizar i MAN. Natomiast najpopularniejszym modelem za dwa miesiące br. został Turismo L (23 sztuki).
- **Autobusy szkolne** pozostają jednym z najbardziej niszowych segmentów w Polsce. Do 2023 roku segment ten wspierał program „Kangur” realizowany przez NFOŚiGW, obecnie zastąpiony

w niewielkim stopniu przez kończący też swój bieg „Polski Ład”. W 2024 roku do głosu doszedł najnowszy, lokalny program „Mazowsze autobusy szkolne” z dofinansowaniem na ponad 50 pojazdów. Nie do końca ma on przełożenie na statystyki, ale cały czas liderem tego segmentu jest marka Isuzu. Za dwa miesiące br. mamy w tym segmencie jeden autobus, a w zeszłym roku były dwa.



Napędy alternatywne

W okresie styczeń-luty 2025 roku zarejestrowano w Polsce 62 autobusy z napędami alternatywnymi, co stanowi 16,8% całego rynku, czyli mniej niż w całym 2024 roku (19%). Dla porównania – w 2023 roku zarejestrowano ich 585, co stanowiło wówczas 32,1% całego rynku. Tegoroczny spadek wynika z mniejszej liczby zarejestrowanych autobusów miejskich. Mamy nadzieję, że wraz z unijnymi programami za moment wrócimy tu na ścieżkę konwersji floty na pojazdy zero- i niskoemisyjne. Na pewno ten proces przyspieszy pod koniec 2025 roku i w 2026 głównie dzięki wsparciu z KPO. Po dwóch miesiącach na ten wynik zapracował głównie segment miejski, czyli udział „zielonych” zakupów rozkłada się następująco:

- autobusy miejskie: 51 szt., w tym 34 zeroemisyjnych w tym 2 wodorowe i 17 niskoemisyjnych
- minibusy: 6 szt., wszystkie zeroemisyjne
- międzymiastowe: 5 sztuk niskoemisyjnych

Łącznie w okresie styczeń-luty i w skali całego rynku – na ogólną liczbę 64 „zielonych” autobusów mamy:

- 38 autobusów bateryjnych (BEV)
- 17 pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG/LNG)
- 5 hybryd (HEV)
- 2 wodorowe (FCEV).

Tym samym na koniec lutego br. park autobusów zeroemisyjnych w Polsce wzrósł do 1 512 szt., z czego pojazdy całkowicie elektryczne stanowiły 1423 sztuk, zaś wodorowe – 89 sztuk.

Lista rankingowa marek

Luty przyniósł kolejne przetasowania na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce. Liderem pod względem liczby zarejestrowanych autobusów pozostaje Mercedes-Benz, który osiągnął wynik 162 pojazdów (+27 szt. / +20% r/r). Marka zdecydowanie dominuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowała 126 pojazdów. Aż 65 z nich to zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej wykonały firmy Mercus (34) i Busmont (13). Mercedes także dobrze sobie radzi w segmencie autobusów turystycznych (36 szt.) Udział rynkowy Mercedesa wynosi obecnie 43,8%, co stanowi wzrost w porównaniu z rokiem 2024 o 1,2 pkt proc.

Wiceliderem jest MAN, który wskoczył na tę pozycję w grudniu 2024 r., usuwając stąd Solarisa. „Lew” osiągnął to dzięki dywersyfikacji swojej oferty oraz realizacji kontraktu dla krakowskiego oddziału Mobilis. Ten przepis na sukces firma realizuje także w tym roku i widać tego efekty: MAN oferuje autobusy we wszystkich kategoriach: od MINI (34 szt. z zabudową Mercusa) przez pojazdy miejskie (6 szt.) po turystyczne (16 szt.) Dzięki temu firma osiągnęła 56 rejestracji (+32 szt. / +133,3% r/r) i udział na poziomie 15,1% (+7,6 pkt proc. r/r).

Z kolei w lutym na trzecią pozycję wspięło się Iveco, które obrało podobny kurs jak Lew – tyle, że z akcentem na autobusy turystyczne (11) i międzymiastowe (10) plus minibusy (8). Efekt to 29 rejestracji i udział 7,8% (- 4 szt. / 12,1% r/r), który jest o 2,6 pkt proc. niższy niż przed rokiem.

Solaris, na czwartym miejscu, co wynika ze słabszej kondycji rynku miejskiego, ale zgodnie z prognozami ma się to niebawem zmienić. Na plus. Producent z Bolechowa działa wyłącznie w segmencie autobusów miejskich i powyżej 8 ton DMC. Dlatego w tym przedziale wagowym Solaris jest wiceliderem z wynikiem 24 sztuk, wyprzedzając MAN (22) i przegrywając z Mercedese (34). Tegoroczne rejestracje Solarisa przełożyły się na udział rynkowy wynoszący 6,5% (-13 szt. / -35,1% r/r), co dało finalnie mniejszy o 5,2 pkt proc. udział w rynku. Razem daje to trudny początek roku dla producenta z Bolechowa.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - luty 2025

Pozycja	Marka	1-2.2025		1-2.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	162	43,8%	135	42,6%	20,0%
2	MAN	56	15,1%	24	7,6%	133,3%
3	IVECO	29	7,8%	33	10,4%	-12,1%
4	SOLARIS	24	6,5%	37	11,7%	-35,1%
5	FORD	23	6,2%	40	12,6%	-42,5%
	inni	76	20,5%	48	15,1%	58,3%
	OGÓŁEM**	370	100%	317	100%	16,7%

*/ w tym zabudowane podwozia rejestrowane również pod inną marką

**/ zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

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

Polska produkcja

Od początku 2025 r. zarejestrowano w naszym kraju tylko 68 autobusów „made in Poland”, co przekłada się na 18,3% udziału w całym rynku, co oznacza, że zwiększył się on od grudnia, gdy wskaźnik ten wynosił 16,6%, ale i zmalał w porównaniu ze styczniem (18,8%). Ciężko w to dzisiaj uwierzyć, ale w 2023 roku udział krajowej produkcji wyniósł 36,6%, a w 2022 r. aż 48%.

Obecny rezultat wynika głównie ze wzrostu sprzedaży autobusów MINI, międzymiastowych i turystycznych, które są produkowane przede wszystkim poza Polską. Wraz ze wzrostem sprzedaży autobusów miejskich ten udział sukcesywnie się zwiększa. Warto jednak zaznaczyć, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak Mercus, Auto-Cuby, Bus-Center, Warmiaki, CMS Auto, BusFactory, Polster, MMI, Carpol, Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar, Acbus i inne.

Uwzględniając ich działalność, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wynosi ponad 2/3. Oznacza to, że na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów, blisko 7 jest produkowanych lub zabudowywanych w naszym kraju. W porównaniu do rynku pojazdów osobowych czy ciężarowych to bardzo dobry wynik, z którego możemy być dumni.

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 ■ SAIC Motor Poland / MG ■ Scania Polska ■ SKYWORTH Polska ■ Ssangyong Auto Polska ■ STAS Sp. z o.o. ■ 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 ■