

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-MARZEC 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W marcu 2025 roku sprowadzono do Polski 336 autobusów używanych, czyli o 47 pojazdów mniej niż rok temu (-12,2% r/r). Natomiast porównując te dane do lutego br. widać sporą dynamikę (+59 szt. / +21,3% m/m). Z kolei skumulowany wynik za trzy miesiące to 923 rejestracje (-291 szt. / -24% r/r), co pokazuje, że rzeczywiście zeszłoroczne wyniki były rekordowe dla polskiego wtórnego rynku, a odnotowany rezultat 4 163 zarejestrowanych autobusów (+1,6% r/r) stanowił najwyższy odnotowany poziom w historii. W związku z tym, aktualne dane porównujemy do tego "kolosa", który obecnie przeżywa lekką zadyszkę. Poczekajmy, co wydarzy się w dalszej części roku, ale na podstawie dotychczasowych lat i ciągłego wzrostu importu pojazdów, na razie na wielką rewolucję się nie zanoszą.

Autobusowy marzec

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja wyglądała następująco:

- Autobusy MINI zanotowały w marcu 80 sztuk, co oznacza spadek o 23 sztuki (-22,3% r/r). Tendencję spadkową widać w skumulowanym wyniku od początku roku, który wynosi 260 sztuk, czyli o 48 sztuk mniej niż w zeszłym roku (-15,6% r/r). Tytuł najczęściej importowanego minibusu na wtórnym rynku w I kwartale 2025 otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (115 sztuk).
- Autobusy miejskie w lutym osiągnęły poziom 29 sztuk, co oznacza spadek o 2 sztuki (-6,5% r/r) w porównaniu do marca 2024 roku. Skumulowany wynik za I kwartał br. to 66 sztuk, czyli o 38 egzemplarzy mniej niż przed rokiem (-36,5% r/r). To kolejny spadek w tym segmencie, który pozostaje jednym z najsłabszych na wtórnym rynku autobusów w Polsce. Najbardziej popularnym modelem w tej kategorii jest Mercedes-Benz Citaro (13 sztuk).
- Autobusy międzymiastowe w marcu osiągnęły wynik 102 sztuk, co oznacza spadek o 20 sztuk (-16,4% r/r) w porównaniu do marca 2024 roku. Ten spadek koniunktury widać również w skumulowanym wyniku, gdzie liczba rejestracji w I kwartale 2025 roku wynosi 288 szt. , co oznacza spadek o 150 sztuk (-34,3% r/r) w porównaniu do tego samego okresu w 2024 roku. Liczba robi wrażenie, ale jednocześnie jest to największa kategorii wtórnego rynku. Najczęściej importowanym modelem autobusu intercity w 2025 roku jest Iveco Crossway 12 (68 sztuk).
- Autobusy turystyczne w marcu zanotowały 109 rejestracji (więcej niż międzymiastowe), co oznacza spadek o 5 sztuk (-4,4% r/r) w porównaniu do marca 2024 roku. Skumulowany wynik z I kwartał br. to 273 sztuk, czyli spadek o 50 szt. (-15,5%) w porównaniu do tego samego okresu w 2024 roku. Numerem jeden na turystycznym rynku wtórnym pozostaje autokar Mercedes-Benz Tourismo (39 sztuk).
- Autobusy szkolne pozostają na poziomie "plus jeden". Jak widać, ten segment nie jest interesujący dla firm zajmujących się sprowadzaniem pojazdów do Polski. Podobna sytuacja występuje na rynku autobusów fabrycznie nowych.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce według segmentów
styczeń - marzec 2025**

Segment		Nadwozie	1-3.2025		1-3.2024		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	3	1,2%	8	2,6%	-62,5%
	BUS>3,5T		257	98,8%	300	97,4%	-14,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		260	100%	308	100%	-15,6%
				28,2%		25,4%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	66	10,0%	104	11,5%	-36,5%
		MIĘDZYMIASTOWY	288	43,4%	438	48,3%	-34,2%
		SZKOLNY	1	0,2%		0,0%	
		TURYSTYCZNY	273	41,2%	323	35,7%	-15,5%
		b.d./inny	35	5,3%	41	4,5%	-14,6%
DMC>=8T	OGÓŁEM		663	100%	906	100%	-26,8%
				71,8%		74,6%	
OGÓŁEM			923	100%	1 214	100%	-24,0%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki za dwa pierwsze miesiące 2025 roku dla autobusów nowych (540) i używanych (923), widać wyraźną przewagę rynku wtórnego, podobnie jak to miało miejsce w poprzednich latach. Różnica wynosi obecnie 381 sztuk, co stanowi 70,9% przewagi rynku wtórnego. Na koniec 2024 roku ta przewaga wynosiła 1 862 sztuk, co stanowiło 80,9% na korzyść autobusów używanych. To pokazuje, że kryzys wywołany pandemią wciąż napędza rozwój rynku wtórnego w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych rozwiązań na odnowę taboru, a brak systemowych działań rządowych sprzyja importowi starszych i mniej ekologicznych pojazdów.

Poszczególne segmenty rynku w analizie „nowe vs używane” wykazują takie różnice:

- Autobusy międzymiastowe: w I kwartale br. zarejestrowano 288 pojazdów używanych, wobec 27 nowych, co oznacza ogromną dominację rynku wtórnego (różnica: 11 razy więcej).
- Autobusy turystyczne: w I kwartale br. sprowadzono 273 autokary używane, w porównaniu do 129 nowych, co stanowi różnicę na poziomie ponad 100%.
- Segment MINI: w I kwartale br. zarejestrowano 275 nowych pojazdów w porównaniu do 260 używanych, co pokazuje niewielką przewagę rynku pierwotnego (+5,8%).
- Autobusy miejskie: w I kwartale br. wyraźnie więcej było nowych pojazdów (108) niż używanych (66), co daje różnicę na poziomie +63,6%.

Pomimo zauważalnych spadków we wszystkich segmentach rynku wtórnego, na razie nie widać znaczących zmian w proporcji importu autobusów używanych do sprzedaży fabrycznie nowych pojazdów.

Normy emisji

W okresie styczeń-marzec 2025 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały stosunkowo młode pojazdy z lat 2010–2019, które stanowią 64% rynku. Drugą najliczniejszą grupą były pojazdy z normą emisji Euro IV, produkowane w latach 2005–2009 (27% udziału). Na trzecim miejscu znalazły się autobusy z lat 2000–2004 (2% udziału), spełniające normę Euro III.

Najstarszym zarejestrowanym autobusem w tym roku jest Ikarus 280 z 1985 roku, który – miejmy nadzieję – został sprowadzony w celach kolekcjonerskich. Najmłodsze pojazdy to 13 sztuk z rocznika 2025 oraz 19 sztuk z 2024 roku, głównie autobusy Mercedes-Benz Sprinter. Przybyło także 5 sztuk z rocznika 2023.

W zakresie napędów, na początku roku na rynku wtórnym wciąż dominują pojazdy napędzane silnikami diesla. Jednak w 2024 roku zauważalny był import pierwszych używanych elektrobusesów do Polski. Były to zarówno pojazdy demonstracyjne marek King Long i Ikarus, jak i pierwsze egzemplarze przeznaczone na sprzedaż marki Solaris. Dodatkowo sprowadzono siedem autobusów CNG, głównie marek Van Hool, Mercedes i Iveco. Jak na razie, w 2025 roku w zakresie alternatywnych napędów mamy „zero”.

Pierwsze rejestracje używanych autobusów, według roku produkcji; styczeń-marzec 2025

Rok produkcji	liczba	udział
2009	96	10,4%
2011	76	8,2%
2014	71	7,7%
2010	70	7,6%
2015	69	7,5%
2012	68	7,4%
2013	64	6,9%
2008	60	6,5%
2016	50	5,4%
2019	47	5,1%
2007	45	4,9%
2017	43	4,7%
2018	35	3,8%
2006	28	3,0%
2024	19	2,1%
Pozostałe	82	8,9%
Razem	923	100%

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

Lista rankingowa marek

W I kwartale 2025 roku na rynku autobusów używanych w Polsce liderem został Mercedes-Benz, który wyprzedził Iveco o 23 sztuki, osiągając wynik 271 zarejestrowanych pojazdów (-38 szt. / -12,3% r/r). Udział marki wynosi 29,4% (w porównaniu do 23,6% na koniec 2024 roku), co oznacza wzrost o 3,9 pkt proc. Razem z drugą marką koncernu Daimler Buses – Setrą – mają na polskim rynku ponad 40% udziału we wtórnym rynku.

Iveco zajmuje drugie miejsce, po trzech latach utrzymywania tytułu lidera. Różnica wynosi zaledwie 23 autobusów, co sugeruje możliwość dalszych zmian w najbliższych miesiącach. W ciągu trzech miesięcy 2025 roku Iveco zarejestrowało 248 pojazdów, co stanowi spadek o 122 sztuk (-33% r/r). Udział marki w rynku spadł o 3 pkt proc., osiągając 26,9% (w 2024 roku było to 30,9%).

Na trzecim miejscu bez zmian pozostaje Setra, co można uznać za fenomen, biorąc pod uwagę, że marka jest obecna wyłącznie w segmentach międzymiastowym i turystycznym. Setra odnotowała w I kwartale br. równo 100 rejestracji (-6 szt. / -5,7% r/r), co daje jej 10,8% udziału (w 2024 roku wynosił on 8,5%), co oznacza wzrost o 0,8 pkt proc. w porównaniu do roku poprzedniego.

Listę kluczowych graczy na rynku używanych autobusów w Polsce zamykają marki SOR z liczbą 53 pojazdów oraz MAN – 49 autobusów. Tutaj bez zmian.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń -marzec 2025**

Pozycja	Marka	1-3.2025		1-3.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	271	29,4%	309	25,5%	-12,3%
2	IVECO	248	26,9%	370	30,5%	-33,0%
3	SETRA	100	10,8%	106	8,7%	-5,7%
4	SOR	53	5,7%	43	3,5%	23,3%
5	MAN	49	5,3%	74	6,1%	-33,8%
6	VDL BOVA	26	2,8%	47	3,9%	-44,7%
	inni	176	19,1%	265	21,8%	-33,6%
	OGÓŁEM	923	100%	1 214	100%	-24,0%

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, 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 ■