

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-MARZEC 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Za nami I kwartał 2025 rok, który polski rynek nowych autobusów zamknął „na plusie”, ale notując spadki w dwóch ostatnich miesiącach – lutym i marcu.

W trzecim miesiącu roku zarejestrowano 170 nowych pojazdów, co oznacza spadek o 11 sztuk w porównaniu do marca 2024 roku (-6,1% r/r), ale jednocześnie wzrost w porównaniu do lutego (+45 szt. / +36% m/m). Z kolei skumulowany wynik za I kwartał wyniósł 540 szt., czyli o 43 sztuk więcej niż rok wcześniej (+8,4% r/r), co wskazuje na rosnące zapotrzebowanie na nowoczesne i fabrycznie nowe pojazdy, choć w wolniejszym tempie niż oczekiwaliśmy.

Aktualna sytuacja

W marcu 2025 roku w Polsce przybyło 170 nowych autobusów, co po lutym z rekordowo niskim wynikiem (125) stanowi wyraźne odbicie w górę. Jest to jednak mniej niż w zeszłym roku i znacznie poniżej wyników z lat przed pandemią 2018-2019 (odpowiednio 186 szt. i 213 szt.), do których po dobrym 2024 roku chcieliśmy się teraz porównywać. Marzec to również wynik zdecydowanie odbiegający od rekordowego stycznia, kiedy zarejestrowano aż 245 nowych pojazdów (-30,6% m/m). Tę dysproporcję można tłumaczyć przesunięciem na początek roku części grudniowych dostaw. Jedno jest pewne – marzec pokazuje, że rok 2025 zaczyna już działać na własny rachunek i na razie jest dość skromny, ale znów z wyraźnym akcentem na segment MINI. Łączny rezultat za I kwartał to 540 sztuk (+43 szt. / +8,4% r/r).

Segmenty rynkowe

Trend z 2024 roku, który jest kontynuowany także i tym roku to wysoka sprzedaż minibusów. W styczniu zarejestrowano ich 105 sztuk (+27 szt. / +34,6% r/r), w lutym 88 sztuk (-24 szt. / -21,4% r/r), a marcu 82 szt. (+6 szt. / +7,9% r/r) co daje skumulowany wynik 275 sztuki (+8 szt. / +2,9% 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 kilkukrotnie mniejsza niż autobusów miejskich, notujących niższe wyniki sprzedaży (37 sztuk w marcu). W efekcie najwięcej rejestracji na rynku notują właśnie minibusy (275), które wyprzedzają autobusy turystyczne (129), jak i pojazdy miejskie (108). Tak więc segment MINI, podobnie jak to miało miejsce w 2024 roku, utrzymuje pozycję lidera. Liczymy na to, że w kolejnych miesiącach rynek zmieni kierunek, szczególnie w związku z napływem dużych funduszy z KPO, i wzmocni sprzedaż „dużych” autobusów. Przede wszystkim miejskich i międzymiastowych. Dodajmy, że niewielkiemu - ale jednak - wzrostowi na rynku nowych pojazdów towarzyszy spadek na autobusowym rynku wtórnym (-24% 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 - marzec 2025**

Segment		Nadwozie	1-3.2025		1-3.2024		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	275	100,0%	266	100,0%	3,4%
DMC<8T	OGÓŁEM		275	100,0% 50,9%	266	100,0% 53,4%	3,4%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	108	40,8%	115	49,6%	-6,1%
		MIĘDZYMIASTOWY	27	10,2%	35	15,1%	-22,9%
		SZKOLNY	1	0,4%	3	1,3%	-66,7%
		TURYSTYCZNY	129	48,7%	79	34,1%	63,3%
		INNY					
DMC>=8T	OGÓŁEM		265	100,0% 49,1%	232	100,0% 46,6%	14,2%
OGÓŁEM*			540	100%	498	100%	8,4%

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

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

Autobusowy marzec

Trzeci miesiąc 2025 roku przyniósł autobusowemu rynkowi sprzedaż na poziomie 170 sztuk. To rezultat nieznacznie niższy niż rok temu (-12 szt. / -6,6% r/r), ale też zdecydowanie lepszy niż przed miesiącem (+45 szt. / +36% m/m), co pokazuje, że powoli rynek zaczyna się rozkręcać i to porównaniu do naprawdę dobrego roku – najlepszego po okresie pandemii. Przypomnijmy, że całociowy wynik z 2024 roku przyniósł miesięczną średnią na poziomie 192 szt. Teraz mamy 180 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, ale jest to jak najbardziej zasięgu.

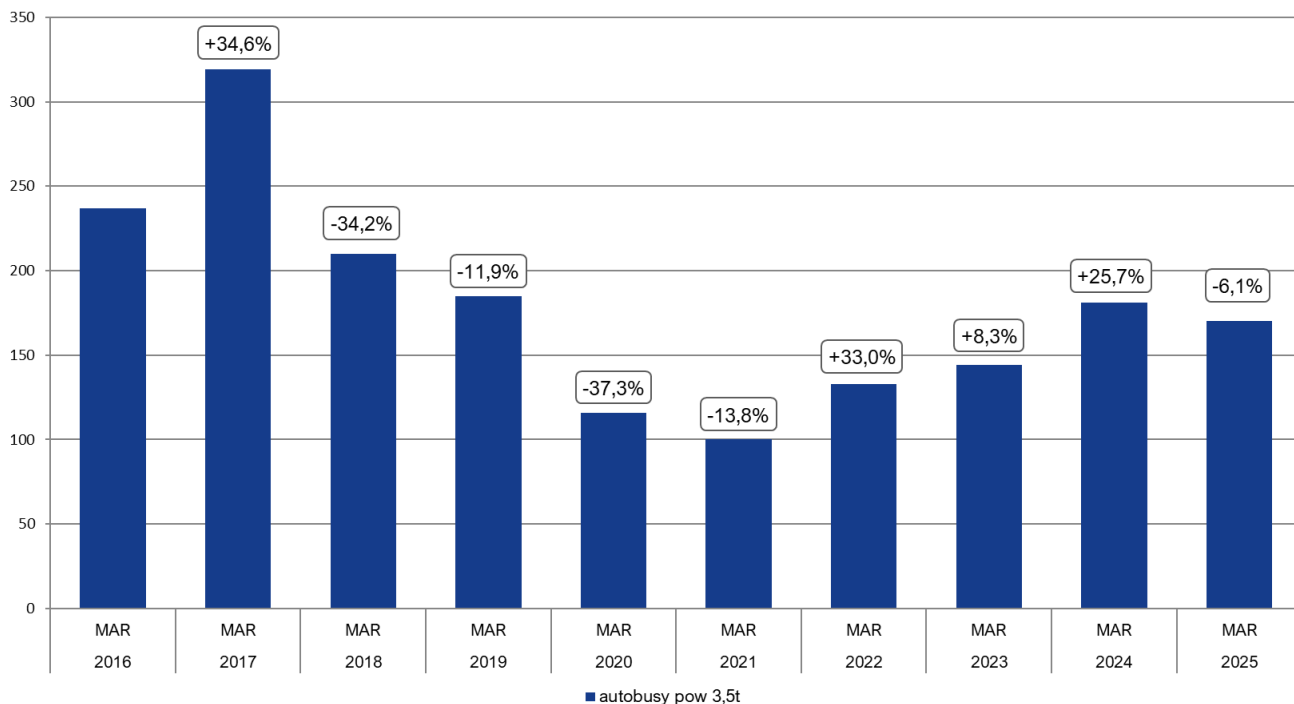
Sytuacja w poszczególnych segmentach funkcjonalnych wygląda następująco:

- W marcu **segment MINI** zanotował kolejny udany miesiąc, osiągając wynik 82 sztuk (+6 szt. / +7,9% r/r), czyli sprzedaż tutaj była minimalnie niższa niż w lutym (-6 szt./-6,8% m/m). Z kolei skumulowany wynik za I kwartał br. to 275 szt., czyli o 9 szt. więcej niż przed rokiem (+3,4% r/r). Ranking marek w MINI segmencie zdominował – podobnie jak w 2024 roku i w latach wcześniejszych - Mercedes-Benz (189 rejestracji) z udziałem aż 68,7% (68,5% w całym 2024 roku). W dalszej części tabeli znajduje się MAN i Ford, ale jak na razie bez szans na dogonienie lidera. Dzięki tak dobrej sprzedaży, segment ten (z udziałem na poziomie 50,9%) zajmuje pierwszą pozycję na rynku, wyprzedzając autobusy turystyczne (23,9%) i miejskie (20%). 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 2025 roku był Mercedes-Benz Sprinter (181 sztuk).

- **Autobusy miejskie** w marcu zanotowały sprzedaż na poziomie 37 sztuk, co oznacza spadek w porównaniu z poprzednim rokiem (-8szt. / -17,8% r/r), natomiast w odniesieniu do lutego (13) mamy mega wzrost o 24 szt. (+184,6% m/m). Skumulowany wynik od początku roku wynosi 108 szt. i jest to rezultat podobny jak rok wcześniej (-7 szt. / -6,1%), co pokazuje, że rzeczywiście luty pełnił rolę korekty rynkowej, a marzec skierował ten segment na właściwy tor. Odnotowany w zeszłym miesiącu bardzo niski poziom rejestracji spowodował, że segment miejski spadł na trzecie miejsce pod względem wolumenu: za kategorią MINI (275) i autokarami (129), co jest sporym zaskoczeniem. Spodziewamy się, że w kolejnych miesiącach sprzedaż autobusów miejskich zacznie 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 zacznie 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 (51), natomiast wiceliderem – i to jest kolejna niespodzianka – jest Scania (19) z autobusami z zabudową Castrosua dla Mobilis Kraków. Najczęściej kupowanym modelem po trzech miesiącach br. jest Solaris Urbino 12 electric (27 szt.).
- **Kategoria międzymiastowa** odnotowała w marcu duży wzrost (+7 szt. / +70% r/r.), osiągając poziom 17 pojazdów. Z kolei skumulowany rezultat za I kwartał to 27 szt., czyli o 8 szt. mniej niż w analogicznym okresie 2024 (-22,9% r/r). Taka sytuacja jest charakterystyczna dla tej kategorii i tego typu mocnych wahaní koniunktury na pewno będzie więcej w roku. Przypomnijmy, że liczba rejestracji za rok 2024 wyniosła 93 sztuki (+21 st. / +29,2% r/r), co było rekordowym wynikiem od lat 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, ostatni nabór na 52 zeroemisyjne pojazdy właśnie został zamknięty. W tym roku głównym graczem w tym segmencie jest marka Iveco, która zdominowała rynek z wynikiem 23 rejestracji (85% udziału). Dlatego najczęściej kupowanym modelem za trzy miesiące 2025 roku pozostaje Iveco Crossway 12 LE (7 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, jak i marcowej korekcie. W styczniu zarejestrowano 76 autokarów, w lutym tylko 19 szt. (-57 szt. / -75% m/m), a w marcu 34 (-15 szt. / -16,2% r/r). Natomiast skumulowany wynik jest cały czas „na plusie” i wynosi 129 szt. (+50 szt. / +63,3% r/r), co wskazuje na dynamiczny rozwój. To świetna zaliczka przed tegorocznym wyzwaniem, czyli pobiciem zeszłorocznego wyniku, czyli poziomu 389 szt. Jak na razie początek jest całkiem obiecujący. Jednak 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 (49), a kolejne miejsca zajmuje Irizar, MAN i Setra. Natomiast najpopularniejszym modelem w I kwartale br. został Mercedes-Benz Tourismo L (27 sztuk).

- 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 100 pojazdów. Nie do końca ma to jednak przełożenie na statystyki, gdzie głównie te pojazdy trafiają do kategorii MINI, ale nie tylko. Cały czas lidem tego segmentu jest marka Isuzu, a za I kwartał br. mamy w tym segmencie jeden autobus. W zeszłym roku były trzy.



Napędy alternatywne

W okresie styczeń-marzec 2025 roku zarejestrowano w Polsce równo 100 autobusów z napędami alternatywnymi, co stanowi 18,5% (po lutym 16,8%) całego rynku, czyli podobnie jak w całym 2024 roku (19%). Dla porównania – w 2023 roku zarejestrowano ich 585, co stanowiło wówczas 32,1% całego rynku. Marcowy wzrost wynika z większej liczby zarejestrowanych autobusów miejskich. Mamy nadzieję, że wraz z unijnymi programami za moment wrócimy tu na ścieżkę dynamicznej 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 trzech miesiącach na ten wynik zapracował głównie segment miejski, czyli udział „zielonych” zakupów rozkłada się następująco:

- autobusy miejskie: 84 szt., w tym 46 zeroemisyjnych i 38 niskoemisyjnych;
- minibusy: 9 szt. - wszystkie zeroemisyjne
- międzyzwiązkowe - 7 sztuk niskoemisyjnych

Łącznie w I kwartale br. i w skali całego rynku – na ogólną liczbę 100 „zielonych” autobusów mamy:

- 53 autobusy bateryjne (BEV)

- 17 pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG/LNG)
- 28 hybryd (HEV+Mild Hybrid)
- 2 wodorowe (FCEV).

Tym samym po trzech miesiącach br. park autobusów zeroemisyjnych w Polsce wzrósł do 1525 szt., z czego pojazdy całkowicie elektryczne stanowiły 1437 sztuk, zaś wodorowe – 88 sztuk.

Lista rankingowa marek

Marzec przyniósł kolejne przetasowania na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce. Liderem pod względem liczby zarejestrowanych autobusów pozostaje Mercedes-Benz, który osiągnął wynik 242 pojazdów (+30 szt. / +14,2% r/r). Marka zdecydowanie dominuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowała 189 pojazdów. Aż 103 z nich to zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej wykonała spółka Mercus (64). Mercedes także dobrze sobie radzi w segmencie autobusów turystycznych (49 szt.), gdzie jest liderem. Udział rynkowy Mercedesa wynosi obecnie 44,8%, co stanowi wzrost w porównaniu z rokiem 2024 o 2,2 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 (45 szt. – wszystkie z zabudową Mercus) przez pojazdy miejskie (6 szt.) po turystyczne (18 szt.) Dzięki temu firma osiągnęła 69 rejestracje (+15 szt. / +27,8% r/r) i udział na poziomie 12,8% (+1,9 pkt proc. r/r).

Z kolei w marcu na trzecią pozycję ponownie wskoczył Solaris, które wyprzedził Iveco, co wynika z trochę lepszej kondycji rynku miejskiego. Producent z Bolechowa działa wyłącznie w segmencie autobusów miejskich i powyżej 8 ton DMC. Dlatego w tym przedziale wagowym Solaris jest wiceliderem z wynikiem 51 sztuk, wyprzedzając MAN i IVECO (24 każda z marek) i przegrywając minimalnie z Mercesem (53). Tegoroczne rejestracje Solarisa przełożyły się na udział rynkowy wynoszący 9,4% (-1,0 pkt proc. r/r). Można powiedzieć, że po trudnym początku roku, producent z Bolechowa zaczyna piąć się w górę.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - marzec 2025

Pozycja	Marka	1-3.2025		1-3.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	242	44,8%	212	42,6%	14,2%
2	MAN	69	12,8%	54	10,8%	27,8%
3	SOLARIS	51	9,4%	52	10,4%	-1,9%
4	IVECO	46	8,5%	44	8,8%	4,5%
5	FORD	28	5,2%	53	10,6%	-47,2%
	inni	104	19,3%	83	16,7%	25,3%
	OGÓŁEM**	540	100%	498	100%	8,4%

*/ w tym zabudowane podwozia rejestrowane również pod inną marką

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

Polska produkcja

Od początku 2025 r. zarejestrowano w naszym kraju 105 autobusów „made in Poland”, co przekłada się na 19,4% udziału w całym rynku, co oznacza, że trochę zwiększył się on od stycznia br. (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 międzymiastowych i turystycznych, które są produkowane przede wszystkim poza Polską. Wraz ze wzrostem sprzedaży pojazdów miejskich ten udział sukcesywnie się zwiększy. 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 ■