

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-KWIECIEŃ 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Za nami cztery miesiące 2025 roku, który polski rynek nowych autobusów zamknął „na plusie”, notując jednak wysokie wzrost w styczniu i spadki w lutym, marcu oraz kwietniu.

W czwartym miesiącu roku zarejestrowano **200 nowych pojazdów**, co oznacza nieznaczny spadek w porównaniu do kwietnia 2024 roku (**-12 szt. / -5,7% r/r**), przy jednoczesnym wzroście wolumenu w stosunku do poprzedniego miesiąca – marca 2025 (+29 szt. / +17,6%). Z kolei skumulowany wynik za okres styczeń–kwiecień wyniósł **740 szt., czyli o 30 sztuk więcej niż rok wcześniej (+4,2% r/r)**, co wskazuje na rosnące zapotrzebowanie na nowoczesne i fabrycznie nowe pojazdy – choć w wolniejszym tempie, niż oczekiwano.

Aktualna sytuacja

W kwietniu 2025 roku w Polsce przybyło 200 nowych autobusów, co po lutowym rekordowo niskim wyniku (125) i marcowym (170) stanowi wyraźne odbicie w górę. To jednak nadal mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku (-12 szt. / -5,7% r/r), choć więcej niż w latach wcześniejszych: 2023 – 136 szt., 2022 – 87 szt., 2021 – 78 szt., 2020 – 64 szt.

Inaczej sytuacja wygląda w odniesieniu do wyników sprzed pandemii – w 2018 i 2019 roku było to odpowiednio 273 i 258 szt., czyli poziomy, do których obecnie chcemy się zbliżyć. Jak widać, wciąż mamy sporo do nadrobienia.

Jedno jest jednak pewne – kwiecień pokazuje, że rynek autobusowy w 2025 roku będzie sukcesywnie się rozwijał, zaczynając od umiarkowanych różnic względem roku 2024, aż po spodziewany boom sprzedażowy pod koniec bieżącego roku i przede wszystkim w 2026. Skumulowany wynik po czterech miesiącach to 740 sztuk (+30 szt. / +4,2% r/r).

Segmenty rynkowe

Trend z 2024 roku – wysoka sprzedaż minibusów – jest kontynuowany również w tym roku. W styczniu zarejestrowano 105 sztuk (+27 szt. / +34,6% r/r), w lutym 88 sztuk (-24 szt. / -21,4% r/r), w marcu 82 szt. (+6 szt. / +7,9% r/r), a w kwietniu 97 szt., co daje skumulowany wynik 372 sztuki (-10 szt. / -2,6% r/r). To z jednej strony cieszy, z drugiej może tworzyć wrażenie sztucznej prosperity. Minibusy to bowiem najtańsze i najmniejsze pojazdy na rynku – ich wartość bywa kilkukrotnie niższa niż np. autobusów miejskich. Obecnie minibusy (372) stanowią najliczniejszą kategorię funkcjonalną i wyprzedzają zarówno autokary (181), jak i autobusy miejskie (149).

Liczymy, że w kolejnych miesiącach rynek zmieni kierunek – szczególnie w związku z napływem środków z KPO – co może wzmocnić sprzedaż większych pojazdów, zwłaszcza miejskich i międzymiastowych. Co istotne, nawet przy niewielkim, ale realnym wzroście na rynku nowych pojazdów, notujemy spadek w segmencie wtórnym autobusów (-23% r/r). Tak duża różnica zdarza się rzadko i może być dobrym prognostykiem dla segmentu nowych pojazdów, zapowiadając rosnące zainteresowanie nowoczesnymi konstrukcjami.

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

Segment		Nadwozie	1-4.2025		1-4.2024		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	372	100,0%	382	100,0%	-2,6%
DMC<8T	OGÓŁEM		372	100,0% 50,3%	382	100,0% 53,8%	-2,6%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	149	40,5%	149	45,4%	0,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	37	10,1%	44	13,4%	-15,9%
		SZKOLNY	1	0,3%	6	1,8%	-83,3%
		TURYSTYCZNY	181	49,2%	128	39,0%	41,4%
		INNY			1	0,3%	-100,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		368	100,0% 49,7%	328	100,0% 46,2%	12,2%
OGÓŁEM*			740	100%	710	100%	4,2%

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

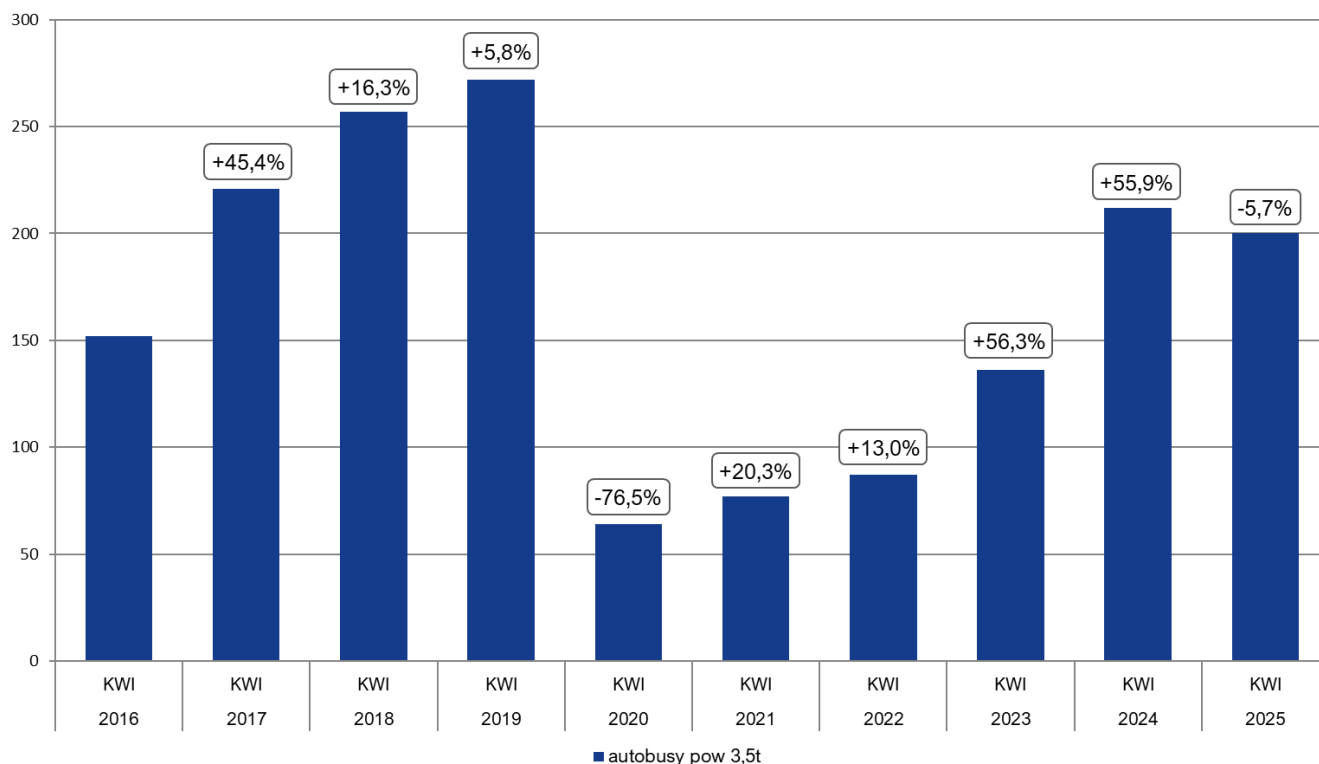
*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Sytuacja w poszczególnych segmentach funkcjonalnych wygląda następująco:

- W kwietniu **segment MINI** zanotował kolejny słabszy miesiąc, osiągając wynik 97 sztuk (–19 szt. / –16,4% r/r), natomiast sprzedaż była wyższa niż w marcu (+15 szt. / +18,3% m/m). Z kolei skumulowany wynik minibusów za okres styczeń–kwiecień br. to 372 sztuki, czyli o 10 sztuk mniej niż przed rokiem (–32,6% r/r). Ranking marek w segmencie MINI zdominowała – podobnie jak w 2024 roku i w latach wcześniejszych – marka Mercedes-Benz (260 rejestracji) z udziałem aż 69,9% (68,5% w całym 2024 roku). W dalszej części tabeli znajdują się MAN i Ford, ale jak na razie bez szans na dogonienie lidera. Dzięki tak dobrej sprzedaży segment ten (z udziałem w całym rynku na poziomie 50,2%) zajmuje pierwszą pozycję na rynku, wyprzedzając autobusy turystyczne (24,4%) i miejskie (20,1%). 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.
- Autobusy miejskie** w kwietniu zanotowały sprzedaż na poziomie 41 sztuk, co oznacza wzrost względem poprzedniego roku (+7 szt. / +20,68% r/r), natomiast w odniesieniu do marca (37) mamy lekki wzrost o 4 sztuki (+10,8% m/m). Skumulowany wynik od początku roku wynosi 149 sztuk – rezultat identyczny jak w poprzednim roku, co pokazuje, że luty pełnił rolę korekty rynkowej, a marzec skierował ten segment na właściwy tor. Segment miejski spadł na trzecie miejsce pod względem wolumenu – za kategorią MINI (372) i autokarami (181), 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 roku, a przede wszystkim w 2026 roku – szczególnie w ramach programu dotacyjnego ze środków KPO w formie konkursu NFOŚiGW pod nazwą „Zielony Transport Publiczny”. To 1 159 autobusów zeroemisyjnych (głównie elektrycznych) w ramach inwestycji G1.3.2 (KPO) z budżetem 3,379 mld zł. 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 roku, a w dalszej perspektywie – pojazdów bezemisyjnych. W rankingu marek w tej kategorii pierwsze miejsce ma Solaris (80), 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 Hybrid (35 szt.).

- **Kategoria międzymiastowa** odnotowała w kwietniu nieznaczny wzrost (+1 szt), osiągając poziom 10 pojazdów. Z kolei skumulowany rezultat za cztery miesiące br. to 37 sztuk, czyli o 7 sztuki mniej niż w analogicznym okresie 2024 (–15,9% r/r). Taki niski wolumen jest charakterystyczny dla tej kategorii i w efekcie prowadzi do mocnych wahań koniunktury, co na pewno będzie widać również w tym roku. Przypomnijmy, że liczba rejestracji pojazdów „intercity” za rok 2024 wyniosła 93 sztuki (+21 szt. / +29,2% r/r), co było rekordowym wynikiem od lat. Dla porównania, w całym 2023 roku sprzedano 72 pojazdy, a w 2022 – tylko 33. W 2025 roku spodziewamy się przebicia bariery 100 sztuk, gdyż rozwój tego segmentu w najbliższych latach będzie wspierany przez unijne dofinansowanie. Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach KPO dofinansuje zakup 579 autobusów w komunikacji pozamiejscowej (zadanie E1.1.2), w tym 159 zeroemisyjnych. W tym roku głównym graczem w tym segmencie jest marka Iveco, która zdominowała rynek z wynikiem 33 rejestracji (89% udziału). Dlatego najczęściej kupowanym modelem za cztery miesiące 2025 roku pozostaje Iveco Crossway 12 LE Hybrid (8 sztuk).
- **Autobusy turystyczne** rozpoczęły sezon 2025 od wysokiego poziomu sprzedaży, co można traktować jako fragment przygotowań do tegorocznych wakacji. Jednak i ten segment podlegał lutowej oraz marcowej korekcie. W styczniu zarejestrowano 76 autokarów, w lutym tylko 19 sztuk, w marcu 34, a w kwietniu – aż 52. Aktualnie skumulowany wynik to 181 sztuk (+53 szt. / +41,4% r/r), co wskazuje na dynamiczny rozwój. To świetna zaliczka przed tegorocznym wyzwaniem, czyli pobiciem zeszłorocznego wyniku – 389 sztuk. Jak na razie początek jest obiecujący. Na przeszkodzie w realizacji tego celu mogą jednak stanąć ograniczenia produkcyjne fabryk i wydłużone terminy dostaw. W efekcie boom sprzedażowy rozkłada się w czasie, ale też obejmuje więcej marek, co widać po tegorocznych statystykach. Liderem rynku jest cały czas Mercedes-Benz (56), a kolejne miejsca zajmują bardzo blisko siebie Irizar, MAN i Setra. Najpopularniejszym modelem po czterech miesiącach 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 częściowo zastąpiony przez kończący się program „Polski Ład”. W 2024 roku do głosu doszedł lokalny program „Mazowsze autobusy szkolne” z dofinansowaniem na ponad 100 pojazdów. Nie przekłada się to jednak znacząco na statystyki, ponieważ pojazdy te najczęściej trafiają do kategorii MINI – choć nie tylko. Liderem segmentu pozostaje marka Isuzu, a po okresie styczeń–kwiecień zarejestrowano tylko jeden autobus szkolny. W zeszłym roku było ich sześć.



Napędy alternatywne

W okresie styczeń–kwiecień 2025 roku zarejestrowano w Polsce równo **140 autobusów z napędami alternatywnymi**, co stanowi **19%** (po marcu 18,5%) całego rynku – czyli wynik bardzo zbliżony do całego 2024 roku (również 19%). Dla porównania – w 2023 roku zarejestrowano ich **585**, co wówczas odpowiadało **32,1%** udziału w rynku. Kwiecień przyniósł wzrost głównie za sprawą większej liczby zarejestrowanych autobusów miejskich. Mamy nadzieję, że wraz z uruchomieniem unijnych programów już wkrótce wrócimy na ścieżkę dynamicznej konwersji floty na pojazdy zero- i niskoemisyjne. Z pewnością proces ten przyspieszy pod koniec 2025 roku oraz w 2026, przede wszystkim dzięki wsparciu z KPO.

Po czterech miesiącach na ten wynik zapracował przede wszystkim **segment miejski** – udział „zielonych” zakupów rozkłada się następująco:

- **autobusy miejskie:** 118 sztuk, w tym 62 zeroemisyjne i 56 niskoemisyjnych,
- **minibusy:** 11 sztuk – wszystkie zeroemisyjne,
- **międzymiastowe:** 11 sztuk – 9 zeroemisyjnych i 2 niskoemisyjne

Łącznie po czterech miesiącach bieżącego roku – w skali całego rynku – na ogólną liczbę **140 „zielonych” autobusów** składają się:

- **66 autobusów bateryjnych (BEV),**
- **17 pojazdów napędzanych gazem ziemnym (CNG/LNG),**
- **50 hybryd (HEV + Mild Hybrid),**
- **7 pojazdów na ogniwa paliwowe zasilane wodorem (FCEV).**

Na koniec kwietnia, **park autobusów zeroemisyjnych w Polsce wzrósł do 1543 sztuk**, z czego: **1450 pojazdów to autobusy całkowicie elektryczne; 93 pojazdów to autobusy zasilane wodorem (FCEV).**

Lista rankingowa marek

Kwiecień nie przyniósł już kolejnych przetasowań na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce. Liderem pod względem liczby zarejestrowanych autobusów pozostaje **Mercedes-Benz**, który osiągnął wynik **320 pojazdów** (spadek o 16 sztuk, czyli -5,3% r/r). Marka zdecydowanie dominuje w kategorii **MINI** (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano **260 pojazdów**. Aż **210 z nich** to zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej – **80 sztuk** – zrealizowała spółka **Mercus**. Mercedes bardzo dobrze radzi sobie również w **segmencie autobusów turystycznych** (56 sztuk), gdzie również pozostaje liderem. Udział rynkowy Mercedesa wynosi obecnie **43,2%**, co w porównaniu z rokiem 2024 (udział na poziomie 42,6%) oznacza wzrost o **0,4 punktu procentowego**.

Wiceliderem pozostaje **MAN**, który wskoczył na tę pozycję w grudniu 2024 roku, usuwając z niej Solarisa. „Lew” osiągnął to dzięki dywersyfikacji swojej oferty oraz realizacji kontraktu dla krakowskiego oddziału **Mobilis**. Ten przepis na sukces firma realizuje także w 2025 roku i już widać tego efekty: MAN oferuje autobusy we wszystkich kategoriach – od **MINI (55 sztuk, wszystkie z zabudową Mercus)**, przez **miejskie (6 sztuk)**, po **turystyczne (33 sztuki)**. Dzięki temu producent osiągnął **94 rejestracje** (+25 sztuk, +36,2% r/r) i udział rynkowy na poziomie **12,7%** (+3,0 pkt proc. r/r).

Na **trzeciej pozycji** ponownie znajduje się **Solaris** notujący **80 rejestracje**, co wynika z nieco lepszej kondycji rynku miejskiego. Producent z Bolechowa działa wyłącznie w **segmencie autobusów miejskich** i w przedziale masy powyżej 8 ton DMC. W tym przedziale wagowym (z pominięciem minibusów) Solaris jest obecnie liderem z wynikiem **80 sztuk**, wyprzedzając Mercedesa (60) i Iveco (50). Tegoroczne rejestracje Solarisa przełożyły się na **udział rynkowy wynoszący 10,8%** (+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 - kwiecień 2025

Pozycja	Marka	1-4.2025		1-4.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	320	43,2%	304	42,8%	5,3%
2	MAN	94	12,7%	69	9,7%	36,2%
3	SOLARIS	80	10,8%	70	9,9%	14,3%
4	IVECO	66	8,9%	64	9,0%	3,1%
5	FORD	38	5,1%	73	10,3%	-47,9%
	inni	142	19,2%	130	18,3%	9,2%
	OGÓŁEM**	740	100%	710	100%	4,2%

*/ 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 roku zarejestrowano w naszym kraju **151 autobusów „made in Poland”**, co przekłada się na **20,4% udziału w całym rynku**. Oznacza to, że udział ten nieco wzrósł względem stycznia i marca br. (odpowiednio 18,8% i 19,4%). Trudno w to dziś uwierzyć, ale w 2023 roku udział krajowej produkcji wyniósł **36,6%**, a w 2022 roku aż **48%**. Obecny rezultat wynika głównie ze wzrostu sprzedaży autobusów

międzyzmiastowych i turystycznych, które są produkowane przede wszystkim poza Polską. Wraz ze wzrostem sprzedaży pojazdów miejskich ten udział powinien stopniowo rosnąć.

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 ■