

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-CZERWIEC 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Analiza najnowszych danych dotyczących rynku autobusów sprowadzanych do Polski wskazuje, że po rekordowym wyniku z 2024 roku sektor ten w 2025 roku wszedł w fazę lekkiej zadyszki.

W czerwcu 2025 roku zarejestrowano **212 używanych autobusów**, czyli **o 47 sztuk mniej niż rok wcześniej** (spadek o **-18,2% r/r**) oraz **o 74 sztuk mniej niż w maju br.** (spadek o **-25,9% m/m**). Skumulowany wynik za pierwsze półrocze 2025 roku to **1704 rejestracji**, co oznacza **spadek o 400 pojazdów względem analogicznego okresu 2024 roku** (czyli **-19% r/r**).

Choć skala spadków robi wrażenie, warto pamiętać, że porównujemy dane z absolutnym rekordem polskiego rynku wtórnego – w całym 2024 roku zarejestrowano **4163 używane autobusy**, co było najwyższym wynikiem w historii (+1,6% r/r). W tym kontekście obecna korekta może być uznana raczej za uspokojenie tempa niż za głęboki kryzys.

Na razie nie widać jednoznacznych przesłanek do rewolucji: rynek nadal opiera się na braku regulacji wiekowych i relatywnie łatwym imporcie. Ale pewne sygnały zmian już się pojawiają. Jedną z istotniejszych może być planowana nowelizacja ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA), która właśnie trafiła do konsultacji. Zakłada ona m.in. ograniczenie wieku pojazdów dopuszczanych do dofinansowania do 20 lat, a także obowiązkowe wyposażenie autobusów we wsparciu FRPA w geolokalizatory GPS.

Autobusowy czerwiec – przegląd kategorii

- W czerwcu zarejestrowano **44 używane minibusy** (wobec 62 w maju), co oznacza spadek o **26 sztuk (-37,1% r/r)**. Skumulowany wynik za półrocze to **424 sztuki**, czyli **o 89 mniej niż rok wcześniej (-17,4% r/r)**. Najczęściej importowanym modelem w tej kategorii pozostaje **Mercedes-Benz Sprinter (173 szt.)**, który wciąż dominuje zarówno na rynku wtórnym, jak i pierwotnym. **szt.)**
- Autobusy miejskie.** W czerwcu zarejestrowano 33 pojazdy o dwa więcej niż w maju i 13 więcej niż w czerwcu 2024 (+65%). Łącznie od początku roku zarejestrowano 159 sztuk (-21 szt.; -11,7%). Choć segment pozostaje jednym z najsłabszych na rynku wtórnym, odnotowany wzrost w maju i czerwcu może sygnalizować punkt zwrotny. Najpopularniejszym modelem jest niezmiennie **Mercedes-Benz Citaro (31 sztuki)**.
- Autobusy międzymiastowe.** W czerwcu zarejestrowano tu **75 pojazdów**, o 19 mniej niż w maju (94 szt.), co oznacza spadek o **25 sztuk względem czerwca 2024 roku (-25% r/r)**. Skumulowany wynik to **547 rejestracji**, co oznacza znaczący spadek **aż o 206 sztuk (-27,4% r/r)**. To nadal **największy segment rynku wtórnego (32% udziału)**, jednak obserwowany spadek może być pierwszą reakcją na zapowiadane zmiany w FRPA – to właśnie pojazdy międzymiastowe są największym beneficjentem funduszu. Najczęściej importowanym modelem w tej grupie pozostaje **Iveco Crossway (103 szt.)**.
- Autobusy turystyczne.** W czerwcu zarejestrowano **48 autokarów**, wobec **61 sztuk w maju**, co daje spadek o **13 sztuk (-21,3% r/r)**. W skali półrocza zarejestrowano **504 sztuki**, co oznacza spadek o **75 pojazdów (-13% r/r)** względem 2024 roku. Rynek nadal dominuje **Mercedes-Benz Tourismo (86 szt.)**, który pozostaje liderem w swojej klasie.

- **Autobusy szkolne.** W czerwcu zarejestrowano jedną sztukę (i to od Van Hool) – i choć to wynik skromny, to lepszy niż rok temu, gdy nie zarejestrowano żadnego pojazdu. W całym pierwszym półroczu zarejestrowano również **tylko dwa autobusy szkolne**, podczas gdy w analogicznym okresie 2024 roku ich nie było. Segment ten pozostaje marginalny na rynku wtórnym – podobnie jak w przypadku rynku nowych pojazdów – i zdaje się nieinteresujący dla importerów.

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

Segment	Nadwozie	1-6.2025		1-6.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	424	100% 24,9%	513	100% 24,4%	-17,3%
DMC>=8T	MIEJSKI	159	12,4%	180	11,3%	-11,7%
	MIĘDZYMIASTOWY	547	42,7%	753	47,3%	-27,4%
	SZKOLNY	2	0,2%		0,0%	
	TURYSTYCZNY	504	39,4%	579	36,4%	-13,0%
	INNY	68	5,3%	79	5,0%	-13,9%
	OGÓŁEM	1 280	100% 75,1%	1 591	100% 75,6%	-19,5%
RAZEM*		1 704	100%	2 104	100%	-19,0%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki za I połowę 2025 roku – zarówno dla autobusów **nowych (1200 sztuk)**, jak i **używanych (1704 sztuk)** – widać wyraźną przewagę rynku wtórnego, co potwierdza długofalowy trend obserwowany w Polsce od wielu lat. Różnica wynosi obecnie **504 pojazdy** – dokładnie tyle samo, co miesiąc wcześniej. Brak narastającej przewagi rynku wtórnego może sugerować stabilizację i wyhamowanie wcześniejszego rozpędu, jaki widzieliśmy na początku roku. Jednocześnie segment nowych autobusów notuje zauważalny wzrost – rejestracje wzrosły o **8,4% rok do roku** – co jest efektem ożywienia na rynku, napędzanego m.in. perspektywą nowych środków unijnych, potrzebą wymiany taboru oraz rosnącym znaczeniem napędów alternatywnych. Nadal jednak **58,7% rejestrowanych autobusów** to pojazdy używane, a rynek pierwotny stanowi 41,3%. Oznacza to, że niemal 6 na 10 rejestracji wciąż pochodzi z importu, co nie odbiega od dotychczasowych realiów.

Warto jednak podkreślić kilka sygnałów możliwej zmiany trendu. Po pierwsze, nowelizacja ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) przewiduje, że od 2026 roku dopłaty będą przysługiwać wyłącznie autobusom z rocznika 2006 i młodszym, a od 2036 roku tylko pojazdom nie starszym niż 15 lat. To istotnie zmieni strukturę opłacalności importu. Po drugie, do gry wchodzi środki z KPO i funduszy UE, co zwiększa konkurencyjność nowego taboru – zwłaszcza w segmencie zeroemisyjnym, który praktycznie nie występuje na rynku wtórnym.

Głębsza analiza poszczególnych segmentów pokazuje, że przewaga rynku używanego nie dotyczy wszystkich kategorii. Na przykład w segmencie **autobusów międzymiastowych** zarejestrowano aż **547 pojazdów używanych**, podczas gdy nowych było tylko **89**, co oznacza ponad siedmiokrotną przewagę rynku wtórnego i udział sięgający ponad 87%. W segmencie **turystycznym** różnica także działa na korzyść pojazdów używanych – zarejestrowano **504 importowane autokary** wobec **277 nowych**, czyli prawie dwukrotnie więcej. Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w kategorii **minibusów**. W I połowie 2025 roku zarejestrowano **611 nowych pojazdów** tej klasy wobec **424 używane**, co oznacza wyraźną przewagę rynku pierwotnego – udział nowych pojazdów wyniósł tu 59%. Podobna tendencja widoczna jest w segmencie **autobusów miejskich**, gdzie na 221 nowych rejestracji przypada 159 używanych, co przekłada się na 38% udziału rynku nowych pojazdów.

Wniosek jest jasny: choć rynek wtórny nadal dominuje pod względem wolumenu, strukturalnie ulega zmianie. Segmenty finansowane ze środków publicznych – miejskie i MINI – przesuwają się w kierunku zakupu nowych, bardziej nowoczesnych pojazdów. Jeśli w 2026 roku wejdą w życie nowe regulacje FRPA, a środki unijne zostaną w pełni uruchomione, ten trend może się znacząco pogłębić, zmniejszając przewagę używanych autobusów, a w niektórych segmentach – całkowicie ją eliminując.

Normy emisji

W I połowie 2025 roku wśród sprowadzonych do Polski autobusów dominowały stosunkowo młode pojazdy z roczników 2010–2019, które stanowiły **61%** całkowitego importu. Drugą najliczniejszą grupą były konstrukcje spełniające normę emisji Euro IV, produkowane w latach 2005–2009 – odpowiadały za **30%** rynku. Na trzecim miejscu znalazły się pojazdy z lat 2000–2004 (norma Euro III), z udziałem na poziomie **3%**.

Najstarszym zarejestrowanym autobusem w tym roku był **Ikarus 280 z 1985 roku** – miejmy nadzieję, że trafił do Polski jako egzemplarz kolekcjonerski, a nie użytkowy. Z kolei najmłodsze pojazdy to 17 egzemplarzy z rocznika 2025, wśród których dominują marki Mercedes-Benz (5), Iveco (4), MAN (3), SOR (2) oraz ZAZ (2). W bazie rejestracyjnej znalazło się także 27 sztuk z rocznika 2024 i 11 z 2023 roku, co pokazuje, że na rynku wtórnym pojawiają się także bardzo młode jednostki, choć wciąż są to wyjątki.

Jeśli chodzi o napędy, rynek wtórny pozostaje silnie zdominowany przez klasyczne jednostki wysokoprężne. W pierwszych miesiącach 2025 roku **nie zarejestrowano żadnego używanego autobusu z napędem alternatywnym** – ani elektrycznym, ani gazowym, ani wodorowym. To potwierdza ogromną eko przepaść pomiędzy rynkiem pierwotnym a wtórnym.

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

Rok produkcji	liczba	udział
2005	37	2,2%
2006	66	3,9%
2007	101	5,9%
2008	138	8,1%
2009	168	9,9%
2010	134	7,9%
2011	133	7,8%
2012	108	6,3%
2013	124	7,3%
2014	117	6,9%
2015	124	7,3%
2016	104	6,1%
2017	79	4,6%
2018	63	3,7%
2019	59	3,5%
Pozostałe	149	8,7%
Razem	1704	100%

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

Lista rankingowa marek

Po I połowie 2025 roku liderem rynku autobusów używanych w Polsce został **Mercedes-Benz**, który w marcu br. wyprzedził dotychczasowego lidera – **Iveco**. Skumulowany wynik Mercedesa to **494 zarejestrowanych pojazdów**, co oznacza spadek o 49 sztuk w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku (**-9% r/r**). Mimo spadku wolumenu, marka znacząco umocniła swoją pozycję rynkową – **udział wzrósł do 29%**, czyli o **+3,2 punktu procentowego** w stosunku do końca 2024 roku. Jeśli doliczyć drugą markę z koncernu Daimler Buses – **Setrę** – obie razem mają już ponad **40% udziału** w polskim rynku wtórnym.

Iveco, po trzech latach nieprzerwanego liderowania, spadło na drugie miejsce. Firma zarejestrowała **440 pojazdów**, co oznacza spadek aż o **210 sztuk (-32,3% r/r)** i wyraźne tąpnięcie udziału w rynku – z **30,9% w 2024 roku do 25,8% obecnie**. Różnica względem Mercedesa wynosi już **54 pojazdy**, wobec 29 sztuk różnicy miesiąc wcześniej, co pokazuje, że to niemiecki producent lepiej zniósł aktualną korektę rynku.

Na trzeciej pozycji utrzymuje się niezmiennie **Setra**, co można uznać za pewien fenomen. Marka ta funkcjonuje wyłącznie w segmentach międzymiastowym i turystycznym, a mimo to osiągnęła **185 rejestracji** (tyle samo corok wcześniej) i **11% udziału w rynku** – o **+2,1 punkty procentowe** więcej niż w 2024 roku. To stabilność, która buduje wartość tej marki na polskim rynku wtórnym.

Pierwszą piątkę zamykają: **MAN** z wynikiem **101 rejestracji** oraz **SOR** – **97 sztuk**. Obie marki utrzymują swoje pozycje sprzed miesiąca, a ich udział w rynku pozostaje relatywnie stabilny.

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

Pozycja	Marka	1-6.2025		1-6.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	494	29,0%	543	25,8%	-9,0%
2	IVECO	440	25,8%	650	30,9%	-32,3%
3	SETRA	185	10,9%	185	8,8%	0,0%
4	MAN	101	5,9%	137	6,5%	-26,3%
5	SOR	97	5,7%	70	3,3%	38,6%
6	TEMSA	47	2,8%	38	1,8%	23,7%
	inni	340	20,0%	481	22,9%	-29,3%
	OGÓŁEM	1 704	100%	2 104	100%	-19,0%

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 ■