

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-CZERWIEC 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Polski rynek nowych autobusów ponownie zwolnił – po majowym przyspieszeniu.

Poprzedni miesiąc zakończył się mocnym akcentem, notując wzrosty we wszystkich kluczowych segmentach. W czerwcu już tak dobrze nie było – dwa najważniejsze segmenty zamknęły miesiąc na minusie.

Autobusowy czerwiec

W czerwcu 2025 roku w Polsce zarejestrowano **204 fabrycznie nowe autobusy**, co oznacza spadek o **29 sztuk** względem czerwca 2024 roku, czyli **12,5% mniej r/r**. Wynik ten był także **słabszy od majowego**, który przyniósł 256 rejestracji – to **różnica 52 sztuk** i spadek o **20,3% m/m**.

W całym pierwszym półroczu 2025 r. zarejestrowano **1200 nowych autobusów**, co daje wzrost o **93 pojazdy** względem analogicznego okresu roku ubiegłego (**+8,4% r/r**). Jednak to nie czerwiec odpowiada za ten wzrost. Decydujące były wyniki ze stycznia i maja, które zrównoważyły słabsze miesiące – w tym lutowy regres i przeciętne rezultaty z marca, kwietnia i czerwca.

Mimo wahnięć, **rynek autobusów** wyraźnie wychodzi z dołka. Widać stopniowe przejście od umiarkowanych różnic rok do roku w stronę wyraźniejszego ożywienia. Jeśli ta dynamika się utrzyma, druga połowa roku może przynieść **efektowny finisz**, a cały 2025 rok zamknąć się wynikiem przekraczającym poziom wszystkich lat po pandemii.

Przy obecnej średniej **200 rejestracji miesięcznie**, Polska może w tym roku przekroczyć próg **2400 nowych autobusów**. To więcej niż:

- **2302 szt.** w 2024 r.
- **1821 szt.** w 2023 r.
- **1140 szt.** w 2022 r.
- **1362 szt.** w 2021 r.
- **1498 szt.** w 2020 r.

Taki wynik oznaczałby bezpośrednie zbliżenie do poziomu sprzed pandemii: **2479 szt.** w 2019 roku i **2755 szt.** w rekordowym 2018 roku. I właśnie tam mierzy dziś branża – w stronę pełnej odbudowy i rywalizacji z najlepszymi wynikami ostatniej dekady.

Segmenty rynkowe

Trend wysokiej sprzedaży **minibusów**, który zdominował rynek w 2024 roku, utrzymuje się również w bieżącym roku, choć już nie na tak dynamicznym poziomie. Nadal widoczna jest wyraźna przewaga segmentu MINI nad pozostałymi kategoriami, ale okres intensywnych wzrostów w tym obszarze najwyraźniej się zakończył. Od początku 2025 roku zarejestrowano **611 minibusów**, co stanowi **50,9%** całego rynku. To oznacza, że minibusy pozostają największym segmentem funkcjonalnym, wyprzedzając **autokary** (277 szt. / 23,1%) oraz **autobusy miejskie** (221 szt. / 18,4%).

Z jednej strony to pozytywny sygnał — rynek reaguje na potrzebę elastycznej i kompaktowej mobilności. Z drugiej jednak, może to prowadzić do złudzenia wzrostu wartości rynku, ponieważ minibusy są nie tylko najmniejsze, ale również zdecydowanie najtańsze w produkcji i zakupie. Często ich wartość rynkowa jest kilkukrotnie niższa niż typowych autobusów miejskich czy międzymiastowych. W nadchodzących miesiącach można jednak spodziewać się wyraźnego przesunięcia akcentów — szczególnie w kontekście oczekiwanego uruchomienia środków z **KPO**, co może istotnie wzmocnić sprzedaż większych pojazdów, przede wszystkim w

segmencie miejskim i międzymiastowym. Warto również odnotować, że mimo wzrostu sprzedaży nowych autobusów, rynek wtórny notuje spadek — liczba rejestracji **używanych pojazdów** zmniejszyła się o **23% r/r**. To może być już efekt zapowiadanych zmian w przepisach: od **1 stycznia 2026 r.** dopłaty z FRPA będą przysługiwać wyłącznie autobusom wyprodukowanym od 2006 r., a od 2036 r. tylko pojazdom **nie starszym niż 15 lat**. Nowelizacja ustawy wprowadza także **obowiązek montażu GPS** z karami za brak transmisji danych oraz **publikację rozkładów jazdy**. To wyraźny sygnał, że rynek przesuwają się w kierunku nowszych, bardziej ekologicznych i cyfrowo zintegrowanych konstrukcji, które zyskują przewagę zarówno wizerunkową, jak i eksploatacyjną.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH 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	611	100% 50,9%	614	100% 55,5%	-0,5%
DMC>=8T	MIEJSKI	221	37,5%	206	41,8%	7,3%
	MIĘDZYMIASTOWY	89	15,1%	59	12,0%	50,8%
	SZKOLNY	1	0,2%	7	1,4%	-85,7%
	TURYSTYCZNY	277	47,0%	214	43,4%	29,4%
	INNY	1	0,2%	7	1,4%	-85,7%
	OGÓŁEM	589	100% 49,1%	493	100% 44,5%	19,5%
RAZEM*		1 200	100%	1 107	100%	8,4%

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

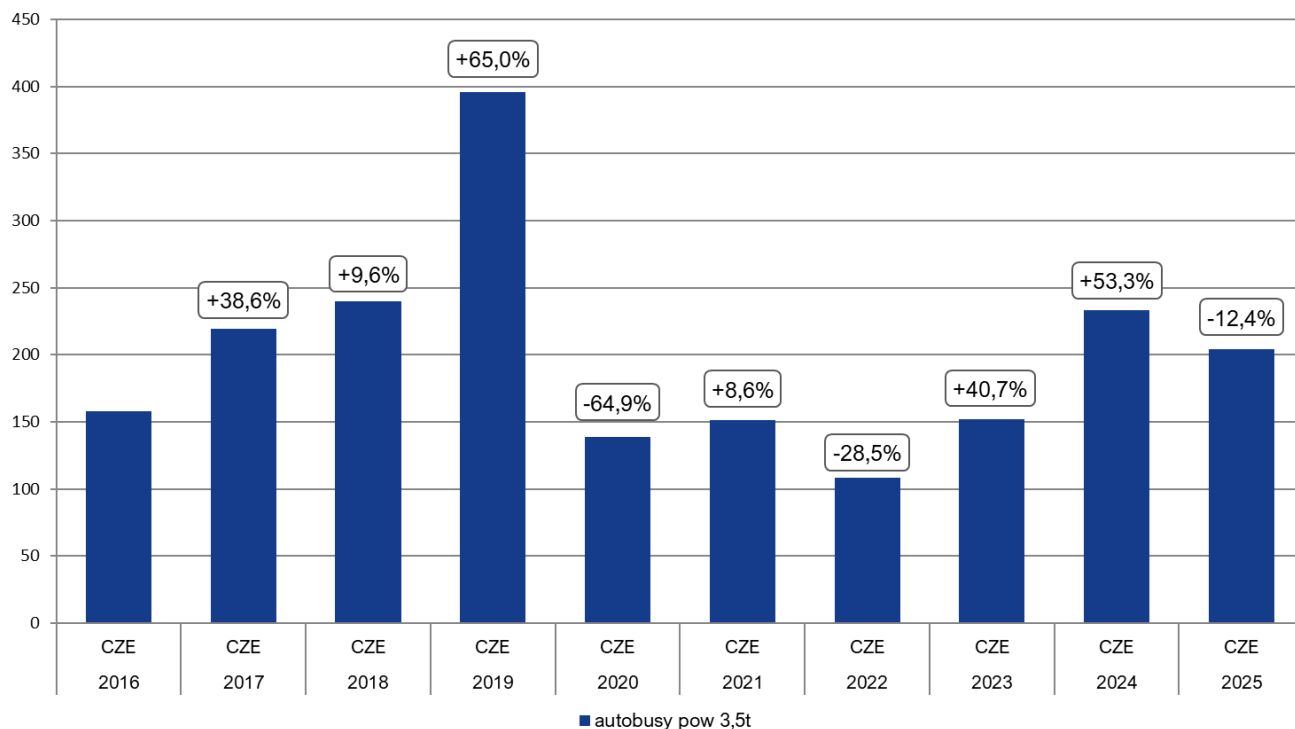
*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Sytuacja w poszczególnych segmentach funkcjonalnych wygląda następująco:

- W czerwcu segment MINI zanotował relatywnie słaby miesiąc — zarejestrowano **106 pojazdów**, co oznacza spadek o **20 szt. (-15,9% r/r)**. To wynik gorszy również w porównaniu do maja, gdy zarejestrowano **133 minibusy** (-27 szt. / -20,3% m/m). Skumulowany rezultat za I półrocze to **611 rejestracji**, czyli o **3 szt. mniej niż przed rokiem** (-0,5% r/r). Liderem rynku — niezmiennie od lat — pozostaje **Mercedes-Benz**, z udziałem aż **70%** (427 rejestracji), co stanowi wzrost względem całego 2024 roku (68,5%). Kolejne miejsca zajmują **Ford** i **MAN**, ale bez realnych szans na dogonienie lidera. Najczęściej kupowanym modelem w pierwszym półroczu 2025 roku jest **Mercedes-Benz Sprinter** (427 szt.). Wsparciem dla tego segmentu pozostają programy PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład.
- Segment **autobusów miejskich** zanotował w czerwcu wyraźny spadek — zaledwie **18 rejestracji**, co oznacza tąpnięcie o **-26 szt. (-59,1% r/r)** i mocny spadek względem maja (**54 szt.**, -36 szt. m/m). Skumulowany wynik od początku roku to **221 autobusów**, co oznacza niewielki wzrost względem 2024 roku (**+15 szt. / +7,3% r/r**), jednak wyraźnie słabszy niż po maju, gdy różnica wynosiła +41 szt. (+25,3%). Spodziewane jest odbicie w drugiej połowie roku, co ma związek z oczekiwanym uruchomieniem

środków z programu „Zielony Transport Publiczny” (NFOŚiGW, KPO, inwestycja G1.3.2) — zakłada on zakup **1 159 zeroemisyjnych autobusów** (głównie elektrycznych) przy budżecie **3,379 mld zł**. Od 2026 r. zacznie obowiązywać również **znowelizowana ustawa o elektromobilności**, która zobowiązuje miasta powyżej 100 tys. mieszkańców do zakupu wyłącznie **autobusów zeroemisyjnych**. Przejściowo może to zwiększyć popyt na diesle jeszcze w 2025 r., ale długoterminowo oznacza rozwój segmentu e-busów. Liderem rynku pozostaje **Solaris** (103 szt. w I półroczu), a za nim — zaskoczeniem — **Scania** i **SOR**. Najczęściej kupowanym modelem: **Solaris Urbino 12 electric** (44 szt.).

- Autobusy międzymiastowe zaliczyły w czerwcu **wyraźny wzrost: 32 pojazdy** (+24 szt. / +300% r/r), wobec **20 w maju** — to najlepszy miesięczny wynik w ostatnich latach dla tego segmentu. Skumulowany wynik za I półrocze to **89 sztuk** (+30 szt. / +49,2% r/r). To niski, ale stabilnie rosnący segment, charakteryzujący się dużymi wahaniami miesięcznymi. Prognozy są bardzo optymistyczne — w 2025 roku spodziewane jest **przekroczenie 150 sztuk**, a w 2026 roku nawet **300 sztuk**, głównie za sprawą **konkursu CUPT (KPO, zadanie E1.1.2)**, w ramach którego dofinansowanych zostanie **579 autobusów pozamiejskich**, w tym **159 bezemisyjnych**. Liderem rynku jest **Iveco** z udziałem **74%** (66 rejestracji). Najpopularniejszy model: **Iveco Crossway 10,8 LE** (33 szt.).
- Autobusy turystyczne rozpoczęły 2025 rok mocnym akcentem, głównie w ramach przygotowań do sezonu. W styczniu zarejestrowano **76 autokarów**, następnie: 19 w lutym, 34 w marcu, 52 w kwietniu, 49 w maju i 47 w czerwcu. Skumulowany wynik za I półrocze to **277 sztuk** (+63 szt. / +29,4% r/r), co czyni ten segment **drugim najważniejszym** na rynku — po minibusach. To solidna baza do poprawy wyniku z 2024 r. (389 szt.). Głównymi barierami są ograniczenia produkcyjne i wydłużone terminy dostaw. Lider: **Mercedes-Benz** (70 szt.), dalej **MAN**, **Setra** i **Irizar** z porównywalnym udziałem. Najczęściej kupowany model: **MAN Lions Coach L** (34 szt.).
- Autobusy szkolne pozostają **najmniejszym segmentem** rynku. Do 2023 roku ich sprzedaż wspierał program „Kangur” (NFOŚiGW), a obecnie zastępowany jest przez kończące się instrumenty z **Polskiego Ładu**. W 2024 roku funkcjonował też program regionalny „Mazowsze – autobusy szkolne”, który zakładał zakup ponad 100 pojazdów. Mimo to, rejestracje pozostają symboliczne — w I połowie 2025 roku zarejestrowano **1 autobus szkolny (Isuzu)**, a w całym 2024 roku było ich zaledwie 17. Wynika to m.in. z klasyfikacji — wiele pojazdów tego typu rejestrowanych jest jako minibusy, międzymiastowe lub turystyczne.



Napędy alternatywne

W pierwszej połowie 2025 roku w Polsce zarejestrowano **190 autobusów z napędami alternatywnymi** (po maju było ich 179), co stanowi **15,8% całego rynku** (dla porównania: po maju udział ten wynosił 17,9%). To wynik zbliżony do rezultatu osiągniętego w całym 2024 roku (**19% udziału**), choć nadal wyraźnie niższy niż w rekordowym **2023 roku**, gdy zarejestrowano **585 pojazdów alternatywnych**, co stanowiło **aż 32,1% udziału** w rynku.

Czerwiec przyniósł wyhamowanie przede wszystkim za sprawą mniejszej liczby rejestracji w segmencie **autobusów miejskich**, który tradycyjnie odpowiada za największy udział napędów alternatywnych. Mimo tego osłabienia, perspektywy na kolejne miesiące są pozytywne. Wraz z uruchomieniem **unijnych programów wsparcia**, rynek powinien powrócić na ścieżkę szybkiej transformacji flot w kierunku **zero- i niskoemisyjnym**. Spodziewane jest, że proces ten znacząco przyspieszy pod koniec 2025 roku i przede wszystkim w 2026 roku, dzięki finansowaniu z **Krajowego Planu Odbudowy (KPO)**.

Na obecny wynik – **190 zarejestrowanych „zielonych” autobusów** – zapracował głównie **segment miejski**, który nadal pozostaje głównym odbiorcą technologii alternatywnych. Rozkład udziałów według segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- **Autobusy miejskie:** 157 sztuk, w tym 94 pojazdów **zeroemisyjnych** oraz 63 **niskoemisyjne**,
- **Minibusy:** 16 sztuk – wszystkie **w pełni zeroemisyjne**,
- **Autobusy międzymiastowe:** 17 sztuki – wszystkie **niskoemisyjne**.

Z kolei podział według rodzaju napędu wygląda następująco:

- **96 autobusów bateryjnych (BEV)**,
- **20 pojazdy zasilane gazem ziemnym (CNG/LNG)**,
- **60 hybrydowych (HEV oraz mild hybrid)**,
- **14 pojazdów wodorowych z ogniwami paliwowymi (FCEV)**.

Na koniec czerwca 2025 roku **łączna liczba autobusów zeroemisyjnych zarejestrowanych w Polsce wyniosła 1 581 sztuk**. W samym czerwcu park ten wzrósł jedynie o 13 nowych pojazdów (wszystkie hybrydowe), co oznacza chwilowe spowolnienie. W skład tej floty wchodzi:

- **1 481 autobusów bateryjnych (BEV),**
- **100 autobusy wodorowe (FCEV).**

Dane te potwierdzają, że mimo przejściowego osłabienia dynamiki, rynek systematycznie buduje potencjał do dalszego wzrostu – zarówno pod względem wolumenów, jak i technologicznej różnorodności.

Lista rankingowa marek

Czerwiec przyniósł kolejne przetasowania na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce, co było konsekwencją słabszej sprzedaży pojazdów miejskich i wzrostu udziału autobusów międzymiastowych.

Liderem rynku pozostaje Mercedes-Benz, który osiągnął **512 zarejestrowanych pojazdów** (wzrost o 22 sztuki, czyli **+4,5% r/r**). Marka zdecydowanie dominuje w **segmencie MINI (poniżej 8 ton DMC)**, gdzie zarejestrowano **427 sztuk**. Z tej liczby **aż 335 pojazdów** stanowią zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej — **113 sztuk** — zrealizowała spółka **Mercus**.

Mercedes bardzo dobrze radzi sobie również w **segmencie autobusów turystycznych (70 sztuk)**, gdzie także utrzymuje pozycję lidera. Obecny **udział rynkowy marki wynosi 42,7%**, co oznacza spadek o 1,6 punktu procentowego w porównaniu z rokiem 2024.

Wiceliderem rynku pozostaje MAN, który wskoczył na tę pozycję w grudniu 2024 roku, wyprzedzając Solarisa. „Lew” zawdzięcza to sukcesowi modelu dywersyfikacyjnego oraz **realizacji dużego kontraktu dla krakowskiego oddziału Mobilis**. Tę strategię MAN kontynuuje również w 2025 roku, oferując autobusy we wszystkich segmentach:

- **MINI (69 sztuk, wszystkie z zabudową Mercus),**
- **miejskie (9 sztuk),**
- **turystyczne (57 sztuk).**

Łącznie daje to **140 rejestracji** (+36 sztuk / +34,6% r/r) i **udział rynkowy 11,7%**, co oznacza wzrost o 2,3 pkt proc. względem ubiegłego roku.

Na **trzecie miejsce** awansowało **Iveco**, które zbudowało swój wynik głównie dzięki silnej obecności w **segmencie międzymiastowym**, ale także poprzez zróżnicowaną ofertę obejmującą: **minibusy (30 sztuk), autobusy turystyczne (19 sztuk), autobusy międzymiastowe (66 sztuk)**. Łączny wynik Iveco to **117 rejestracji**, co oznacza wzrost o 19 sztuk (+19,4% r/r) i **awans o jedno miejsce** w rankingu — kosztem Solarisa.

Dokładnie, na **czwartym miejscu** - tuż za podium - znalazł się **Solaris z 103 rejestracjami** — wszystkie w **segmencie autobusów miejskich** i w kategorii pojazdów powyżej 8 ton DMC. Co jednak istotne, w tym właśnie **przedziale wagowym Solaris pozostaje liderem**, osiągając **103 rejestracje**, przed **Iveco (87)** i **Mercedesem (84)**. Zakładamy, że po słabszej pierwszej połowie roku producent z Bolechowa będzie wracał na swoją tradycyjną pozycję wicelidera, choć jego sukces — jak zawsze — zależy w dużej mierze od koniunktury w segmencie miejskim, która dopiero się budzi.

Polska produkcja

Od początku 2025 roku w Polsce zarejestrowano tylko **196 autobusów „made in Poland”**, co przekłada się na **16,3% udziału** w rynku (po maju: 17,3%). To mniej niż w kwietniu, kiedy udział ten wynosił **20,4%**, i zdecydowanie mniej niż w poprzednich latach: **2023 – 36,6%, 2022 – aż 48%**.

Spadek udziału krajowej produkcji to głównie efekt wzrostu sprzedaży **autobusów międzymiastowych i turystycznych**, które są w przeważającej mierze **produkowane poza Polską**. Wraz z powrotem dynamiki w segmencie miejskim udział produkcji krajowej powinien stopniowo rosnąć.

Warto jednak podkreślić, że w kategorii MINI bardzo aktywnie 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, rzeczywisty wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów przekracza 66%. Innymi słowy: na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów, blisko 7 pochodzi z krajowej produkcji lub zabudowy.

Na tle rynku pojazdów osobowych czy ciężarowych to bardzo dobry wynik, który stanowi podstawę do dalszego rozwoju i z którego możemy być autentycznie 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 ■ Inchape 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 ■