

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-LIPIEC 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Polski rynek nowych autobusów ponownie zwolnił – po czerwcowym przyspieszeniu.

Siódmy miesiąc 2025 roku zakończył się dla nowych autobusów mocnym akcentem, notując wzrosty we wszystkich kluczowych segmentach. Szczególnie cieszy dynamika w kategorii autobusów międzymiastowych, która już ma prawie dwa razy więcej rejestracji niż przed rokiem.

Autobusowy lipiec

W lipcu 2025 roku w Polsce zarejestrowano 244 fabrycznie nowe autobusy, co oznacza wzrost o 40 sztuk względem czerwca br. (+19,6% m/m) i niższy poziom niż w maju br., który przyniósł rewelacyjną sprzedaż na poziomie 256 sztuk (-4,7% m/m). W porównaniu z zeszłorocznym lipcem widać wyraźny postęp: +66 szt. / +37,1% r/r.

W ciągu wszystkich miesięcy 2025 r. zarejestrowano w Polsce 1444 nowych autobusów, co daje wzrost o 158 pojazdów względem analogicznego okresu roku ubiegłego (+12,4% r/r). Dla porównania jeszcze miesiąc wcześniej ta przewaga była zdecydowanie mniejsza i wynosiła +93 szt. / +8,4% r/r). Decydujące dla tegorocznej ofensywy rynku nowych autobusów są wyniki ze stycznia, maja i lipca, które zrównoważyły słabsze miesiące – w tym lutowy regres i przeciętne rezultaty z marca, kwietnia i czerwca.

Mimo wahaniec, rynek autobusów wyraźnie chce pobić zeszłoroczne rezultaty. 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 206 rejestracji miesięcznie, Polska może w tym roku przekroczyć próg 2400 nowych autobusów. To więcej niż:

- 2301 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. z 2019 roku i 2755 szt. z rekordowego 2018 roku. I właśnie tam mierzy dziś rynek – 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 i nadal widoczna jest wyraźna przewaga segmentu MINI nad pozostałymi kategoriami. Od początku 2025 roku zarejestrowano 724 minibusy, co stanowi 50,1% całego rynku. To oznacza, że minibusy pozostają największym segmentem funkcjonalnym, wyprzedzając autokary (326 szt. / 22,6%) oraz autobusy miejskie (282 szt. / 19,5%).

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, nie mówiąc nawet o turystycznych. W nadchodzących miesiącach można jednak spodziewać się wyraźnego przesunięcia akcentów - szczególnie w kontekście zakupów ze wsparciem 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 od początku br. notuje spadek - liczba rejestracji używanych pojazdów zmniejszyła się o ok. 20% 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 przesuwą się w kierunku nowszych, bardziej ekologicznych i cyfrowo zintegrowanych konstrukcji, które zyskują przewagę zarówno wizerunkową, jak i eksploatacyjną. I to zobaczymy w rosnących statystykach już w najbliższych latach.

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

Segment	Nadwozie	1-7.2025		1-7.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	724	100% 50,1%	718	100% 55,9%	0,8%
DMC>=8T	MIEJSKI	282	39,2%	252	44,4%	11,9%
	MIĘDZYMIASTOWY	109	15,1%	60	10,6%	81,7%
	SZKOLNY	2	0,3%	7	1,2%	-71,4%
	TURYSTYCZNY	326	45,3%	241	42,5%	35,3%
	INNY	1	0,1%	7	1,2%	-85,7%
	OGÓŁEM	720	100% 49,9%	567	100% 44,1%	27,0%
RAZEM*		1 444	100%	1 285	100%	12,4%

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 lipcu **segment MINI** zanotował całkiem dobry miesiąc - zarejestrowano 113 pojazdów, co w porównaniu z czerwcem br. oznacza wzrost o 7 szt. (+6,6% m/m). Natomiast jest to wynik słabszy od maja br., kiedy zarejestrowano 133 minibusy (-20 szt. / -15,0% m/m). Z kolei w porównaniu z zeszłorocznym lipcem widać wzrost: +9 szt. / +8,7% r/r. Skumulowany rezultat za siedem miesięcy br. to 724 szt., czyli o 6 szt. więcej niż przed rokiem (+0,84% r/r). Liderem rynku - niezmiennie od lat - pozostaje Mercedes-Benz, z udziałem aż 70,2% (508 rejestracji), co stanowi wzrost względem całego 2024 roku (68,7%). Kolejne miejsca zajmują Ford i MAN, ale bez realnych szans na dogonienie lidera. Najczęściej kupowanym modelem w 2025

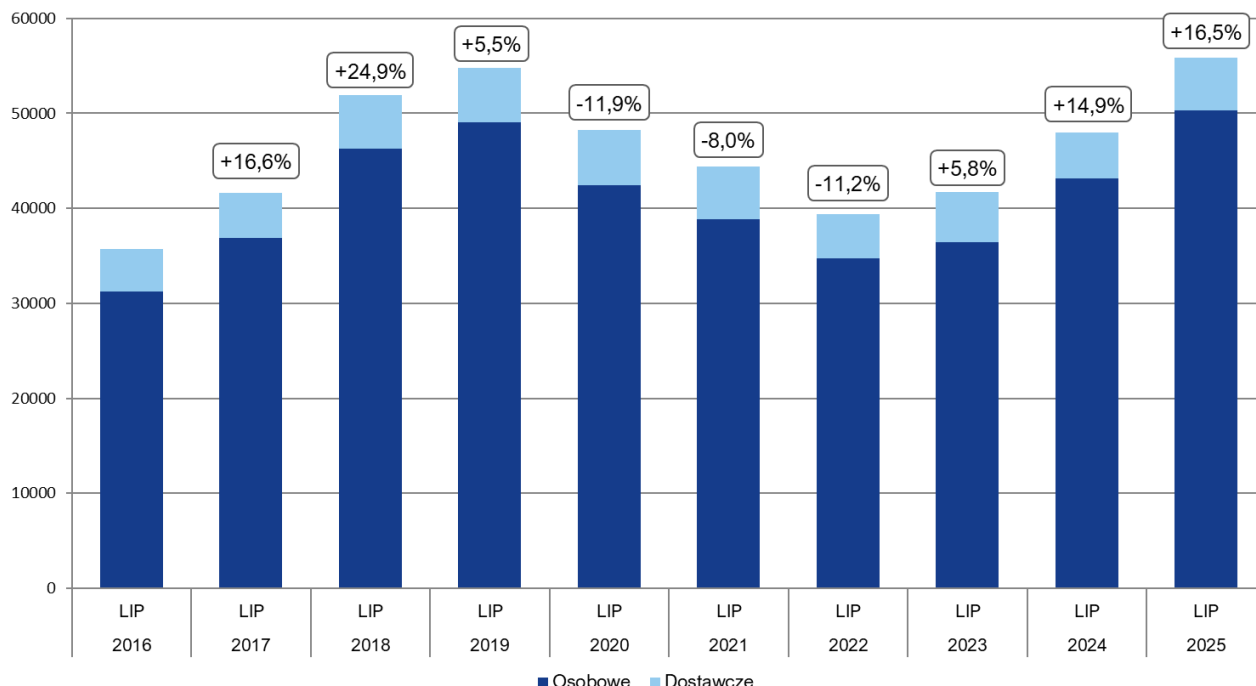
roku jest Mercedes-Benz Sprinter (508 szt.). Wsparciem dla tego segmentu pozostają programy PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład.

- **Segment autobusów miejskich** zanotował w lipcu wyraźny wzrost (61) – szczególnie w porównaniu z bardzo słabym czerwcem, kiedy mieliśmy zaledwie 18 rejestracji (+43 szt. / +239% m/m). Z kolei skumulowany wynik od początku roku to 282 autobusy, co oznacza niewielki wzrost względem 2024 roku (+30 szt. / +11,9% r/r). Naszym zdaniem nie jest to ostatnie słowo autobusów miejskich i spodziewane się jeszcze wyraźniejszego odbicia w drugiej połowie br., co ma związek z kulminacją dostaw realizowanych ze wsparciem programu „Zielony Transport Publiczny”, który zakłada zakup łącznie 1 159 zeroemisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych) 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 autobusy wyposażone w silniki wysokoprężne i to właśnie w 2025 r., ale długoterminowo oznacza rozwój segmentu e-busów. Liderem miejskiego rynku pozostaje Solaris (118), a za nim - co jest sporym zaskoczeniem - jest czeski SOR, który dzięki głównie dostawom dla prywatnych operatorów działających w aglomeracji wrocławskiej zaczyna się piąć w rankingu. Najczęściej kupowanym modelem za okres styczeń-lipiec br. jest Solaris Urbino 12 electric (52 szt.)

- **Autobusy międzymiastowe** zaliczyły w lipcu (20) wyraźny wzrost w porównaniu do ubiegłorocznych wyników (+19 szt. / +1900% r/r), natomiast jest on niższy niż w czerwcu br. (-12 szt. / -37,5% m/m), i taki sam jak w maju. Natomiast - to najlepszy miesięczny wynik w ostatnich latach dla tego segmentu. Skumulowany wynik za siedem miesięcy br. to 109 sztuk (+49 szt. / +81,7% r/r). To dynamicznie rosnący segment, który cały czas charakteryzujący się dużymi wahaniami, natomiast prognozy są tutaj bardzo optymistyczne - w 2025 roku spodziewane jest przekroczenie 150 sztuk, a w 2026 roku nawet 300 sztuk, głównie za sprawą dofinansowania z konkursu CUPT (KPO, zadanie E1.1.2), które obejmie 579 autobusów pozamiejskich, w tym 159 bezemisyjnych. Liderem rynku jest Iveco z udziałem aż 76% (83 rejestracje). Po okresie styczeń-lipiec na polskim rynku najpopularniejszy model międzymiastowym to Iveco Crossway 10,8 LE (17 szt.).

- **Autobusy turystyczne** rozpoczęły 2025 rok mocnym akcentem, głównie w ramach przygotowań do tegorocznego sezonu wakacyjnego. W styczniu zarejestrowano 76 autokarów, następnie: 19 w lutym, 34 w marcu, 52 w kwietniu, 49 w maju i 47 w czerwcu. W lipcu mamy ponownie wysoki poziom 49 – czyli identycznie jak w maju br. i nieznacznie niż miesiąc wcześniej. Skumulowany wynik za siedem miesięcy br. to 326 sztuk (+85 szt. / +35,3% r/r), co czyni ten segment drugim najważniejszym na rynku - po minibusach. To solidna baza do poprawy wyniku z 2024 r. (389 szt.), natomiast cały czas barierami dla dalszego, dynamicznego wzrostu są tutaj ograniczenia produkcyjne i wydłużone terminy dostaw. Lider: Mercedes-Benz (79 szt.) został dogoniony w lipcu br. przez MAN (78), a kolejne misce zajmują Setra i Irizar z porównywalnym udziałem. Najczęściej kupowany model w okresie styczeń-lipiec 2025 to MAN Lions Coach L (46 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 - do tej pory w 2025 roku zarejestrowano dwa autobusy szkolne (Isuzu i Iveco), a w porównywalnym okresie 2024 roku było ich siedem. Wynika to m.in. z klasyfikacji - wiele pojazdów tego typu rejestrowanych jest jako minibusy, międzymiastowe lub turystyczne.



Napędy alternatywne

W ciągu siedmiu miesięcy 2025 roku w Polsce zarejestrowano 224 autobusy z napędami alternatywnymi (po maju było ich 179, a po czerwcu 190), co stanowi 15,5% całego rynku (dla porównania: po maju udział ten wynosił 17,9%, a po czerwcu 15,8%). 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.

Lipiec przyniósł dalszy wzrost zielonych rejestracji - przede wszystkim za sprawą większej liczby rejestracji w segmencie autobusów miejskich, który głównie napędza sprzedaż pojazdów z napędami alternatywnymi. 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 – 224 zarejestrowanych „zielonych” autobusów – zapracował głównie segment miejski, który nadal pozostaje głównym odbiorcą technologii alternatywnych. Lipcowy rozkład udziałów według segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- Autobusy miejskie: 179 sztuk, w tym 116 pojazdów zeroemisyjnych oraz 63 niskoemisyjnych,
- Minibusy: 22 sztuki – wszystkie w pełni zeroemisyjne,
- Autobusy międzymiastowe: 23 sztuki – w tym 1 zeroemisyjny i reszta niskoemisyjne.

Na koniec lipca 2025 roku łączna liczba tylko autobusów zeroemisyjnych zarejestrowanych w Polsce wyniosła 1613 sztuk. W samym czerwcu park ten wzrósł o 37 nowych pojazdów, w tym 8 hybrydowych i 29 elektrycznych. Łącznie w skład tej floty wchodzi:

- 1507 autobusów bateryjnych (BEV),
- 106 autobusów wodorowych (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

Lipiec 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 601 zarejestrowanych pojazdów (wzrost o 13 sztuk, czyli +2,0% r/r). Marka zdecydowanie dominuje w segmencie MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 508 sztuk. Z tej liczby aż 399 pojazdów stanowią zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej — 143 sztuk zrealizowała mazowiecki producent minibusów Mercus. Dodajmy, że Mercedes bardzo dobrze radzi sobie również w segmencie autobusów turystycznych (79 sztuk). Obecny udział rynkowy marki wynosi 41,6%, co oznacza spadek o 4,1 punktu procentowego w porównaniu z całym rokiem 2024.

Wiceliderem polskiego rynku pozostaje MAN, który wskoczył na tę pozycję w grudniu 2024 roku, wyprzedzając Solarisa. „Lew” zawdzięcza to sukcesowi modelu dywersyfikacyjnego oraz realizacji dużego kontraktu miejskiego dla krakowskiego oddziału Mobilis. Tę strategię MAN kontynuuje również w 2025 roku, oferując autobusy we wszystkich segmentach: MINI (78 sztuk, wszystkie z zabudową Mercus), miejskie (9 sztuk), turystyczne (78 sztuk). Łącznie daje to 171 rejestracji (+57 sztuk / +50% r/r) i udział rynkowy 11,8%, co oznacza wzrost o 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 (36 sztuk), autobusy turystyczne (19 sztuk), autobusy międzymiastowe (83 sztuk). Łączny wynik Iveco to 141 rejestracji, co oznacza wzrost o 35 sztuk (+33% r/r) i awans o jedno miejsce w rankingu — kosztem Solarisa.

Producent z Bolechowa w czerwcu i lipcu znalazł się tuż za podium. 118 rejestracje Solarisa — wszystkie w segmencie autobusów miejskich i co istotne - wszystkie w kategorii pojazdów powyżej 8 ton DMC. W tym właśnie zestawieniu wagowym Solaris pozostaje liderem, osiągając 118 rejestracje, przed Iveco (105) i MAN (93). 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.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - lipiec 2025**

Pozycja	Marka	1-7.2025		1-7.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	601	41,6%	588	45,8%	2,2%
2	MAN	171	11,8%	114	8,9%	50,0%
3	IVECO	141	9,8%	106	8,2%	33,0%
4	SOLARIS	118	8,2%	89	6,9%	32,6%
5	FORD	93	6,4%	113	8,8%	-17,7%
	inni	320	22,2%	275	21,4%	16,4%
	OGÓŁEM**	1 444	100%	1 285	100%	12,4%

*/ 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 w Polsce zarejestrowano tylko 225 autobusów „made in Poland”, co przekłada się na 15,6% udziału w rynku (po czerwcu - 16,3, a po maju: 17,3%). To 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 ■ 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 ■