

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-SIERPIEŃ 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Polski rynek nowych autobusów, który w lipcu ponownie przyspieszył utrzymuje dobre tempo. Po sierpniu mamy już prawie 1650 rejestracji.

Ósmy 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 sierpień

W sierpniu 2025 roku w Polsce zarejestrowano 205 fabrycznie nowe autobusy, co oznacza spadek o 39 sztuk względem lipca br. (-16% m/m), ale zdecydowanie wyższy poziom w porównaniu z zeszłorocznym sierpniem: +67 szt. / +48,6% r/r.

Z kolei w ciągu wszystkich ośmiu miesięcy 2025 r. zarejestrowano w Polsce 1649 nowych autobusów, co daje wzrost o 226 pojazdów względem analogicznego okresu roku ubiegłego (+15,9% r/r). Dla porównania jeszcze miesiąc wcześniej ta przewaga była zdecydowanie mniejsza i wynosiła +158 szt. / +12,4% r/r. Decydujące dla tegorocznej ofensywy na rynku nowych autobusów są wyniki ze stycznia, maja, lipca i sierpnia, które zrównoważyły słabsze miesiące – w tym przede wszystkim lutowy regres i przeciętne rezultaty z marca, kwietnia i czerwca.

Mimo wahnięć, 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 polski rynek – w stronę pełnej odbudowy i rywalizacji z najlepszymi wynikami ostatniej dekady. Da nam to dobry podkład pod spodziewany boom w latach 2026 i 2027.

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 851 minibusów, co stanowi 51% całego rynku. To oznacza, że minibusy pozostają największym segmentem funkcjonalnym, wyprzedzając autokary (361 szt. / 22%) oraz autobusy miejskie (313 szt. / 19%).

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 chociaż sprzedaż nowych autobusów rośnie, rynek wtórny od początku br. notuje spadek - liczba rejestracji używanych pojazdów zmniejszyła się o prawie 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 przesuwają się w kierunku nowszych, bardziej ekologicznych i cyfrowo zintegrowanych konstrukcji, które zyskują przewagę zarówno wizerunkową, jak i eksploatacyjną. I to zobaczymy w statystykach już w najbliższych latach.

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

Segment	Nadwozie	1-8.2025		1-8.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	851	100% 51,6%	809	100% 56,9%	5,2%
DMC>=8T	MIEJSKI	313	39,2%	268	43,6%	16,8%
	MIEDZYMIASTOWY	120	15,0%	65	10,6%	84,6%
	SZKOLNY	3	0,4%	7	1,1%	-57,1%
	TURYSTYCZNY	361	45,2%	266	43,3%	35,7%
	INNY	1	0,1%	8	1,3%	-87,5%
	OGÓŁEM	798	100% 48,4%	614	100% 43,1%	30,0%
RAZEM*		1 649	100%	1 423	100%	15,9%

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 sierpniu **segment MINI** zanotował całkiem dobry wynik - zarejestrowano 126 pojazdów, co w porównaniu z lipcem br. (113) oznacza wzrost o 13 szt. (+11,5% m/m). Jest to także lepszy wynik od zeszłorocznego sierpnia, kiedy zarejestrowano 91 minibusów (+35 szt. / +38,5% m/m). Skumulowany rezultat za osiem miesięcy br. to 851 szt., czyli o 42 szt. więcej niż przed rokiem (+5,1% r/r). Liderem rynku - niezmiennie od lat - pozostaje Mercedes-Benz, z udziałem aż 69,3% (590 rejestracji), co oznacza nieznacznym 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 (587 szt.).

Wsparciem dla tego segmentu pozostają programy PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład.

- **Segment autobusów miejskich** zanotował w sierpniu wynik 31 szt., czyli znacznie słabiej niż w lipcu, kiedy mieliśmy aż 61 rejestracji (-30 szt. / -49,1% m/m). Jest to też rezultat lepszy od sierpnia 2024 r. (+15 szt.; +93,8%) Z kolei skumulowany wynik od początku roku to 313 autobusy, co oznacza niewielki, ale wzrost względem 2024 roku (+45 szt. / +16,8% r/r). Naszym zdaniem nie jest to ostatnie słowo autobusów miejskich i spodziewamy się jeszcze wyraźniejszego odbicia w IV kwartale br., co ma związek z kulminacją zakupów pojazdów spalinowych. 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. Tutaj rynek będzie napędzał program „Zielony Transport Publiczny”, który dzięki KPO zakłada zakup łącznie 1 159 zeroemisyjnych autobusów (elektrycznych i wodorowych) przy budżecie 3,379 mld zł. Wszystkie projekty z ZTP muszą zakończyć się w 2026 roku.

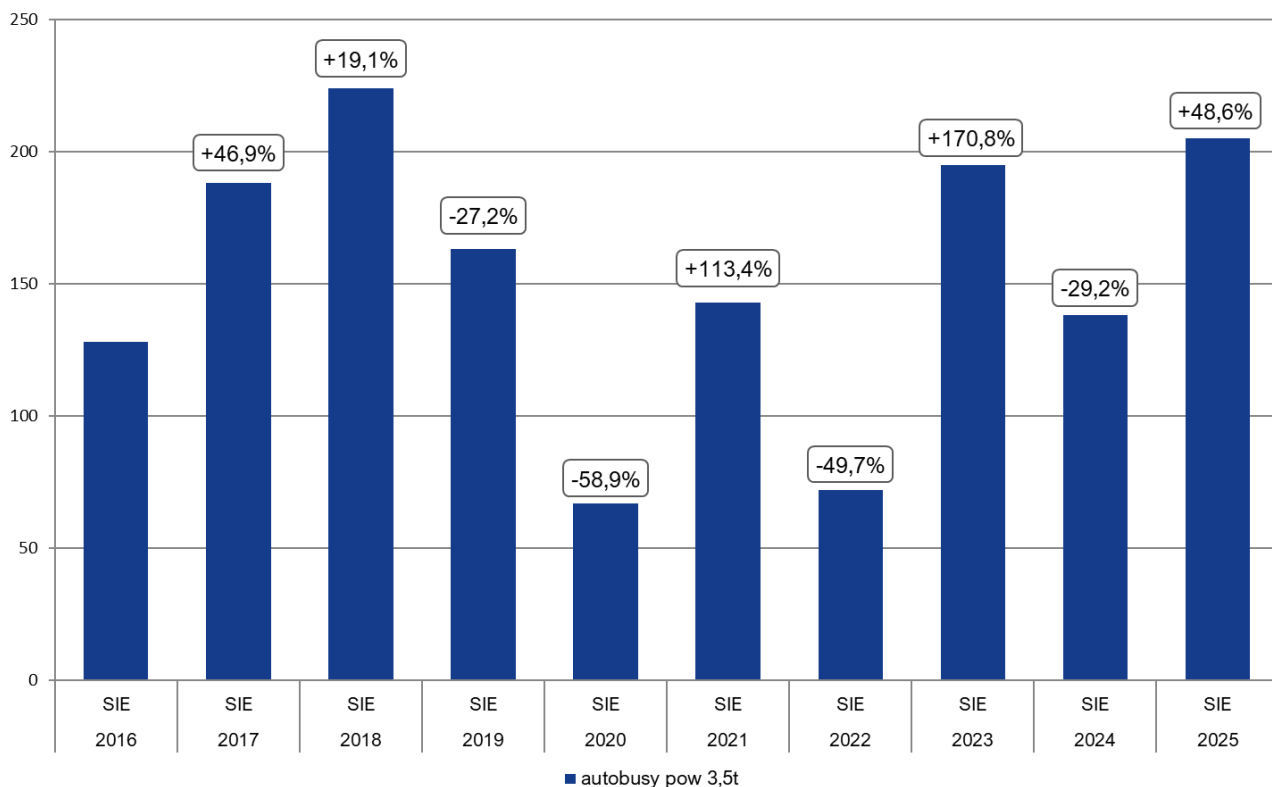
Liderem miejskiego rynku pozostaje Solaris (129), a za nim - co jest sporym zaskoczeniem - jest czeski SOR (48), który dzięki głównie dostawom dla prywatnych operatorów działających w aglomeracji wrocławskiej zaczyna się piąć w rankingu. Najczęściej kupowanym modelem za okres styczeń-sierpień br. jest Solaris Urbino 12 electric (63 szt.)

- **Autobusy międzymiastowe** zaliczyły w sierpniu wyraźny wzrost (11 szt.) w porównaniu do ubiegłorocznych wyników (6 szt. / +120% r/r), natomiast jest on niższy niż w lipcu br. (-9 szt. / -45% m/m). Najważniejsze jednak, że rośnie skumulowany wynik, który za osiem miesięcy br. wyniósł 120 sztuk (+55 szt. / +84,6% 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 75% (90 szt.). Po okresie styczeń-sierpień na polskim rynku najpopularniejszy model międzymiastowym to Iveco Crossway (37 szt.).

- **Autobusy turystyczne** 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, 47 w czerwcu i 49 w lipcu. W sierpniu mamy już niższy poziom 36, czyli wyraźny znak, że tegoroczny sezon powoli się kończy. Skumulowany wynik za osiem miesięcy br. to 361 sztuk (+95 szt. / +35,7% 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. Liderem jest MAN (89), który wyprzedził w sierpniu markę Mercedes-Benz (83 szt.), a kolejne miejsca zajmują Setra i Irizar z porównywalnym udziałem. Najczęściej kupowany model w okresie styczeń-sierpień 2025 jest autokar MAN Lions Coach L (49 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 i w 2025 roku ten segment wspiera program regionalny „Mazowsze – autobusy szkolne”, który zakłada zakup ponad 100 pojazdów. W 2026 roku sprzedaż „gimbusów” wesprze podobny instrument z województwa łódzkiego. Mimo to, rejestracje pozostają symboliczne - do tej pory w 2025 roku zarejestrowano trzy autobusy szkolne (Isuzu i Iveco), a w porównywalnym okresie 2024 roku było ich siedem. Wynika to m.in.

z klasyfikacji przez CEP - wiele pojazdów tego typu rejestrowanych jest jako minibusy, międzymiastowe lub turystyczne.



Napędy alternatywne

W ciągu ośmiu miesięcy 2025 roku w Polsce zarejestrowano 243 autobusy z napędami alternatywnymi (po lipcu było ich 224), co stanowi 14,7% całego rynku. 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.

Sierpień przyniósł dalszy wzrost zielonych rejestracji - przede wszystkim za sprawą większej liczby rejestracji w segmencie autobusów miejskich, który najbardziej 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 – 243 zarejestrowanych „zielonych” autobusów – zapracował głównie segment miejski, który nadal pozostaje głównym odbiorcą technologii alternatywnych. Sierpniowy rozkład udziałów według segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- Autobusy miejskie: 197 sztuk, w tym 134 pojazdów zeroemisyjnych oraz 63 niskoemisyjnych,
- Minibusy: 23 sztuk – wszystkie w pełni zeroemisyjne,
- Autobusy międzymiastowe: 23 sztuk – w tym 1 zeroemisyjny i reszta niskoemisyjne.

Tm samym na koniec sierpnia 2025 roku łączna liczba autobusów zeroemisyjnych zarejestrowanych w Polsce wyniosła 1630 sztuk (elektrobusów i wodorowców). Łącznie w skład tej floty wchodzi:

- 1524 autobusów bateryjnych (BEV),
- 106 autobusów wodorowych (FCEV).

W samym sierpniu 2025 r. park ten wzrósł o 17 nowych pojazdów plus 19 autobusów niskoemisyjnych (w wersji hybrydowej). 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

Sierpień nie przyniósł przetasowań na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce, co jest konsekwencją słabszej sprzedaży pojazdów miejskich i wzrostu udziału autobusów międzymiastowych. **Liderem rynku pozostaje Mercedes-Benz**, który osiągnął 687 zarejestrowanych pojazdów (wzrost o 29 sztuk, czyli +4,4% r/r). Marka zdecydowanie dominuje w segmencie MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 590 sztuk. Z tej liczby aż 473 pojazdów stanowią zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej — 178 sztuk zrealizowała mazowiecki producent minibusów Mercus. Dodajmy, że Mercedes bardzo dobrze radzi sobie również w segmencie autobusów turystycznych (83 sztuk). Obecny udział rynkowy marki wynosi 41,7% (czyli o 0,1 pkt proc więcej niż w lipcu br.), natomiast w porównaniu z całym rokiem 2024 ten wynik oznacza spadek o 4,6 punktu procentowego.

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 (84 sztuk, wszystkie z zabudową Mercus), miejskie (25 sztuk), turystyczne (89 sztuk). Łącznie daje to 204 rejestracje (+84 sztuk / +70% r/r) i udział rynkowy 12,4% (czyli o 0,6 pkt proc więcej niż w lipcu br.), natomiast w porównaniu z całym rokiem 2024, to wzrost o 3,9 pkt proc.

Na trzecie miejsce awansowało Iveco, które zbudowało swój wynik głównie dzięki silnej obecności w segmencie międzymiastowym, ale także poprzez zróżnicowaną ofertę obejmującą: minibusy (39 sztuk), autobusy turystyczne (20 sztuk), autobusy międzymiastowe (90 sztuk). Łączny wynik Iveco to 152 rejestracje, co oznacza wzrost o 30 sztuk (+24,6 r/r) i awans o jedno miejsce w rankingu — kosztem Solarisa. Aktualny udział to 9,2% (czyli o 0,6 pkt proc mniej niż w lipcu br.), natomiast w porównaniu z całym rokiem 2024, to wzrost o 0,8 pkt procentowego.

W sierpniu Solaris znalazł się znowu poza podium – podobnie jak w czerwcu i lipcu — z wynikiem 129 rejestracji. Wszystkie te autobusy pochodzą z segmentu autobusów miejskich i co istotne - wszystkie mieszczą się w kategorii pojazdów powyżej 8 ton DMC. W tej właśnie kategorii wagowej Solaris pozostaje liderem, osiągając 129 rejestracji, przed MAN (120) i Iveco (113). 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 - sierpień 2025**

Pozycja	Marka	1-8.2025		1-8.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	687	41,7%	658	46,2%	4,4%
2	MAN	204	12,4%	120	8,4%	70,0%
3	IVECO	152	9,2%	120	8,4%	26,7%
4	SOLARIS	129	7,8%	90	6,3%	43,3%
5	FORD	127	7,7%	127	8,9%	0,0%
	inni	350	21,2%	308	21,6%	13,6%
	OGÓŁEM**	1 649	100%	1 423	100%	15,9%

*/ 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 264 autobusy „made in Poland”, co przekłada się na 16% udziału w rynku (po lipcu był to poziom 225 szt. z udziałem 15,6%). 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 ■ AADC ■ AC S.A. ■ AFG Electric Motors / VOYAH ■ Almot ■ BAIC Auto Polska ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Daimler Trucks Polska ■ 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 ■ 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 ■