

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-WRZESIEŃ 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Po trzech kwartałach 2025 roku, polski rynek nowych autobusów jest cały czas w ofensywie oraz coraz bliżej przekroczenia 2 tys. rejestracji.

Dziewiąty miesiąc 2025 roku zakończył się dla nowych autobusów mocnym akcentem, notując skumulowane wzrosty we wszystkich kluczowych segmentach, w tym także w miejskim, który dopiero niedawno dogonił zeszłoroczny wynik. Szczególnie cieszy dynamika w kategorii autobusów międzymiastowych, która już ma ponad dwa razy więcej rejestracji niż przed rokiem.

Autobusowy wrzesień

We wrześniu 2025 roku w Polsce zarejestrowano 194 fabrycznie nowe autobusy, co z jednej strony oznacza spadek o 9 sztuk względem sierpnia br. (-5,4% m/m), zaś z drugiej - zdecydowanie wyższy poziom w porównaniu z zeszłorocznym wrześniem: +40 szt. (+26% r/r).

Również skumulowany wynik za 9 miesięcy 2025 r. pokazuje, że autobusy są cały czas w ofensywie. W ciągu trzech kwartałów br. zarejestrowano w Polsce 1843 nowe autobusy, co daje wzrost o 266 pojazdów względem analogicznego okresu roku ubiegłego (+16,9% r/r). Dla porównania - miesiąc wcześniej ta przewaga była mniejsza i wynosiła +226 szt. (+15,9% r/r). To pokazuje, że rynek cały czas rośnie, a decydujące dla obserwowanej hossy były wyniki ze stycznia, maja, lipca, sierpnia i września, 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. Przy tej dynamice spodziewamy się efektownego finiszu w ostatnim kwartale, a cały 2025 rok zamknąć się wynikiem przekraczającym poziom wszystkich lat po pandemii. Przy obecnej średniej 204 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 969 minibusów, co stanowi 52,6% całego rynku. To oznacza, że minibusy pozostają największym segmentem funkcjonalnym, wyprzedzając autokary (385 szt. / 20,9%) oraz autobusy miejskie (334 szt. / 18,1%).

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 przesuwą 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 - wrzesień 2025**

Segment	Nadwozie	1-9.2025		1-9.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	969	100% 52,6%	878	100% 55,7%	10,4%
DMC>=8T	MIEJSKI	334	38,2%	317	45,4%	5,4%
	MIEDZYMIASTOWY	151	17,3%	73	10,4%	106,8%
	SZKOLNY	3	0,3%	9	1,3%	-66,7%
	TURYSTYCZNY	385	44,1%	292	41,8%	31,8%
	INNY	1	0,1%	8	1,1%	-87,5%
	OGÓŁEM	874	100% 47,4%	699	100% 44,3%	25,0%
RAZEM*		1 843	100%	1 577	100%	16,9%

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:

- We wrześniu **segment MINI** zanotował kolejny dobry wynik - zarejestrowano 118 pojazdów, co w porównaniu z sierpniem br. (126) oznacza spadek o 8 szt. (-6,4% m/m). Z kolei w perspektywie zeszłego roku, jest to wynik lepszy i to zdecydowanie: + 49 szt. (+71% r/r). Skumulowany rezultat za dziewięć miesięcy br. to 969 szt., czyli o 91 szt. więcej niż przed rokiem (+10,4% r/r). Liderem rynku - niezmiennie od lat - pozostaje Mercedes-Benz, z udziałem aż 68% (659 rejestracji), co oznacza nieznaczny spadek udziału 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 (656 szt.). Wsparciem dla tego segmentu pozostają programy PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład.

- **Segment autobusów miejskich** zanotował we wrześniu wynik 21 szt., czyli znacznie słabiej niż w sierpniu (31), kiedy mieliśmy aż 61 rejestracji. To pokazuje, że jesteśmy w dole fali sprzedażowej i do tego jest to też rezultat słabszy od września 2024 r. (-28 szt. / -57,1%). Natomiast przed nami IV kwartał, który zazwyczaj pozytywnie wpływa na koniunkturę w tym segmencie. Skumulowany wynik od początku roku to 334 autobusy, co oznacza niewielki, ale wzrost względem 2024 roku (+17 szt. / +5,4% r/r). Naszym zdaniem nie jest to ostatnie słowo autobusów miejskich i spodziewamy się jeszcze wyraźniejszego odbicia, 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. W tym zakresie 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. Do tego wysokiej sprzedaży będą sprzyjać dotacje z EFRR i PEPW.

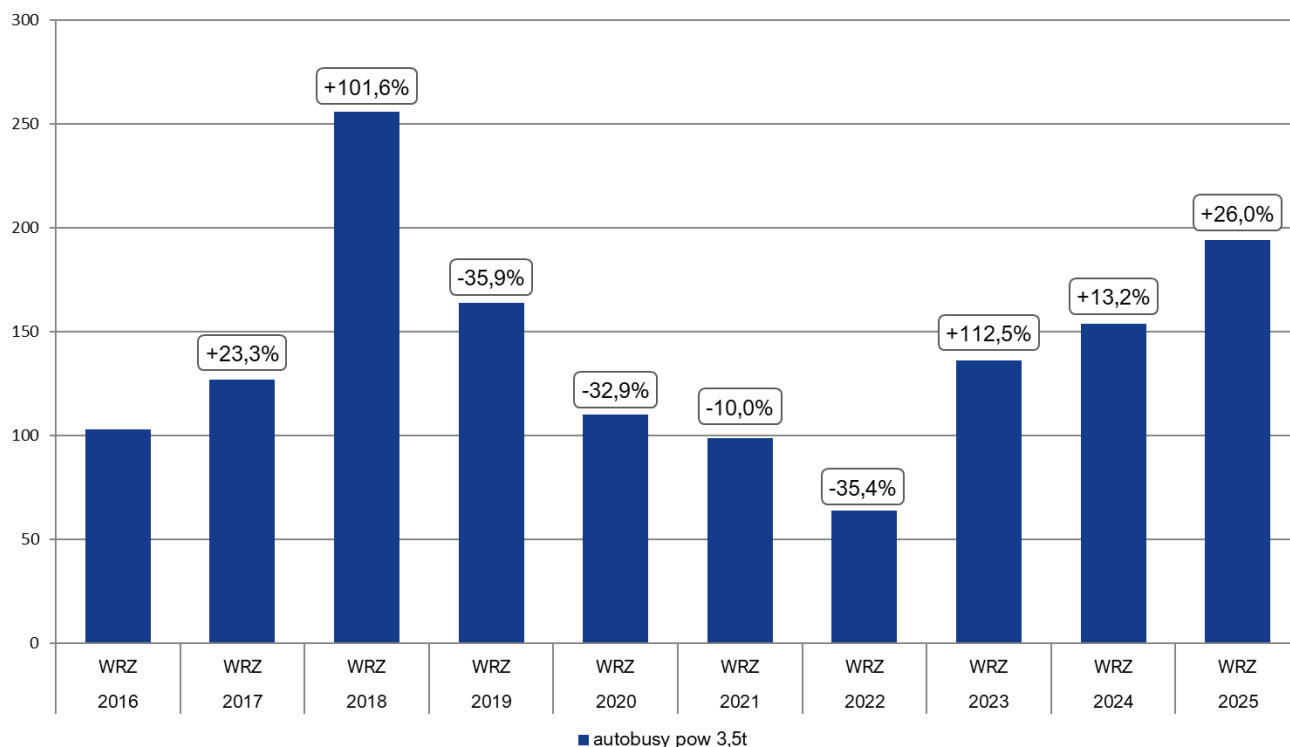
Liderem miejskiego rynku pozostaje Solaris (142), a za nim - co jest sporym zaskoczeniem - jest czeski SOR (48), który dzięki głównie dostawom dla prywatnych operatorów działających w aglomeracji wrocławskiej zaczyna się piąć w rankingu. Najczęściej kupowanym modelem za okres styczeń-wrzesień br. jest Solaris Urbino 12 electric (71 szt.).

- **Autobusy międzymiastowe** zaliczyły we wrześniu wyraźny wzrost (31 szt.) w porównaniu do ubiegłorocznych wyników (+23 szt. / +287,5% r/r). Do tego jest to zdecydowanie wyższy poziom niż w sierpniu (11) i to o 20 szt. (+181,8% m/m). Najważniejsze jednak, że rośnie skumulowany wynik, który za dziewięć miesięcy br. wyniósł 151 sztuk (+78 szt. / +106,9% 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 intercity jest Iveco z udziałem aż 79,9 (119 szt.). Po okresie styczeń-wrzesień na polskim rynku najpopularniejszy model międzymiastowy to Iveco Crossway 12 LE Hybrid (33 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, 47 w czerwcu, 49 w lipcu i 38 w sierpniu. We wrześniu mamy już niższy poziom 24, czyli wyraźny znak, że tegoroczny sezon powoli się kończy. Skumulowany wynik za III kwartały br. to 385 sztuk (+93 szt. / +31,9% r/r), czyli zaledwie o jeden autokar mniej niż całym 2024 roku (389 szt.). Do tego cały czas jest to drugi najważniejszy segment rynku. Po minibusach, a przed pojazdami miejskimi. To solidna baza do poprawy wyniku z 2024 r. natomiast cały czas barierami dla dalszego, dynamicznego wzrostu są tutaj ograniczenia produkcyjne i wydłużone terminy dostaw. Liderem jest MAN (94), który wyprzedził w sierpniu markę Mercedes-Benz (87), a kolejne miejsce zajmuje Setra, czyli druga obok Mercedesa marka Daimler Buses. Gdyby połączyć te udziały okazałoby się, że niemiecki koncern ma 38,7% udziały w naszym rynku autokarowym. Najczęściej kupowany model w okresie styczeń-wrzesień 2025 to MAN Lion's Coach L (53 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, co można wynikać z przyjętej

klasyfikacji przez CEP - wiele pojazdów tego typu rejestrowanych jest jako minibusy, międzymiastowe lub turystyczne. Do tej pory w 2025 roku zarejestrowano trzy autobusy szkolne (dwa Isuzu i jedno Iveco), a w porównywalnym okresie 2024 roku było ich dziewięć.



Napędy alternatywne

W ciągu dziewięciu miesięcy 2025 roku w Polsce zarejestrowano 280 autobusów z napędami alternatywnymi (po sierpniu było ich 243), co stanowi 15,2% 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.

Wrzesień przyniósł dalszy wzrost zielonych rejestracji - przede wszystkim za sprawą większej liczby rejestracji w segmencie autobusów miejskich, ale nie tylko. Trend szybkiej transformacji flot w kierunku zero- i niskoemisyjnym już widać na przykładzie pojazdów międzymiastowych, gdzie we wrześniu radykalnie wzrósł udział hybryd i konstrukcji gazowych. Spodziewane jest, że proces ten znacząco przyspieszy pod koniec 2025 roku i przede wszystkim w 2026 roku, dzięki finansowaniu z Krajowego Planu Odbudowy (KPO).

Po III kwartałach br. „zielony” rozkład udziałów według segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- Autobusy miejskie: 210 sztuk, w tym 147 pojazdów zeroemisyjnych oraz 63 niskoemisyjnych,
- Autobusy międzymiastowe: to aż 46 sztuk (dla porównania o sierpniu 23 sztuki), w tym jeden zeroemisyjny a reszta niskoemisyjne.
- Minibusy: 24 sztuki – wszystkie w pełni zeroemisyjne,

Tym samym na koniec września 2025 roku łączna liczba autobusów zeroemisyjnych zarejestrowanych w Polsce wyniosła 1647 sztuk (elektrobusów i wodorowców). Łącznie w skład tej floty wchodzi:

- 1539 autobusów bateryjnych (BEV),
- 108 autobusów wodorowych (FCEV).

W samym wrześniu 2025 r. park ten wzrósł o 14 nowych pojazdów plus aż 27 autobusów niskoemisyjnych (w wersji hybrydowej i CNG). 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

Wrzesień 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 768 zarejestrowanych pojazdów (wzrost o 64 sztuki, czyli +9,1% r/r). Marka zdecydowanie dominuje w segmencie MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 659 sztuk minibusów z gwiazdą. Z tej liczby aż 535 pojazdów stanowią zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej — 205 sztuk zrealizował mazowiecki producent minibusów Mercus. Dodajmy, że Mercedes bardzo dobrze radzi sobie również w segmencie autobusów turystycznych (87 sztuk). Obecny udział rynkowy marki wynosi 41,7% (czyli o identycznie jak w sierpniu), natomiast w porównaniu z 9. miesiącami 2024 ten wynik oznacza spadek o 3 punkty procentowe.

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 (92 sztuk - wszystkie z zabudową Mercus), miejskie (25 sztuk), turystyczne (94 sztuki). Łącznie daje to 217 rejestracji (+60 sztuk / +38,2% r/r) i udział rynkowy 11,8% (czyli o 0,4 pkt proc mniej niż w sierpniu br.), natomiast w porównaniu z analogicznym okresem 2024, to wzrost o 1,8 pkt proc.

Na trzecie miejsce awansowało Iveco, które zbudowało swój wynik głównie na segmencie międzymiastowym, ale także poprzez zróżnicowaną ofertę. Obejmuje ona zarówno minibusy (50 sztuk), autobusy turystyczne (22 sztuki), autobusy międzymiastowe (119 sztuk). Łączny wynik Iveco to 194 rejestracje, co oznacza wzrost o 62 sztuki (+47% r/r) i awans o jedno miejsce w rankingu — kosztem Solarisa. Aktualny udział to 10,5% (czyli o 1,3 pkt proc więcej niż w sierpniu br.), natomiast w porównaniu z trzema kwartałami 2024 r., to wzrost o 2,2 pkt procentowe.

We wrześniu Solaris znalazł się znowu poza podium i to na piątej Pozycji (za Fordem z 157 rejestracjami) z wynikiem 142 sztuk. 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 z wynikiem 142 sztuk jest liderem - przed MAN (125) i Iveco (121). Zakładamy, że po słabszej pierwszej połowie roku producent z Bolechowa będzie wracał na swoją tradycyjną pozycję wicelidera, choć jego sukces — jak zawsze — zależy od koniunktury w segmencie miejskim, która dopiero się budzi.

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

Pozycja	Marka	1-9.2025		1-9.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	768	41,7%	704	44,6%	9,1%
2	MAN	217	11,8%	157	10,0%	38,2%
3	IVECO	194	10,5%	132	8,4%	47,0%
4	FORD	157	8,5%	138	8,8%	13,8%
5	SOLARIS	142	7,7%	97	6,2%	46,4%
	inni	365	19,8%	349	22,1%	4,6%
	OGÓŁEM**	1 843	100%	1 577	100%	16,9%

*/ 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 280 autobusów „made in Poland”, co przekłada się na 15,2% udziału w rynku (po sierpniu 264 szt. z udziałem 16%). 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 ■