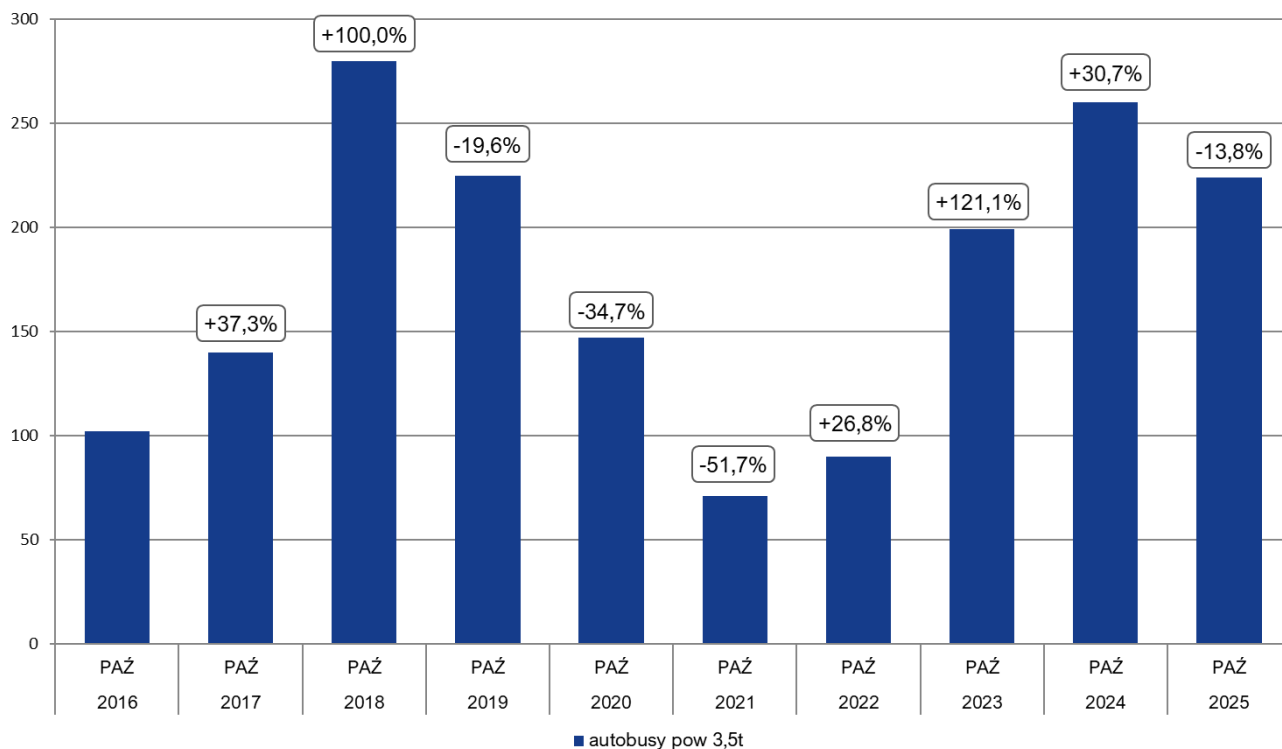


Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-PAŹDZIERNIK 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Po 10. miesiącach 2025 roku, polski rynek nowych autobusów jest cały czas w ofensywie i przekroczył poziom 2 tys. rejestracji.

Sam październik natomiast zakończył się w zakresie nowych rejestracji dość słabo, ponieważ rynek odnotował wzrost tylko w kategorii autobusów międzymiastowych, a we wszystkich kluczowych segmentach pojawiły się spadki lub stagnacja. Skumulowany wynik za okres dziesięciu miesięcy wygląda zdecydowanie lepiej, ale to głównie efekt dobrej dynamiki z poprzednich miesięcy, przede wszystkim ze stycznia, maja, lipca, sierpnia i września. Mamy nadzieję, że spodziewany boom w zakresie odbiorów pojazdów przez miasta pod koniec roku poprawi wynik kluczowego segmentu autobusów miejskich, który po październiku musi ponownie gonić zeszłoroczny rezultat.



Segment po segmencie

W październiku 2025 roku na polskim rynku zarejestrowano 224 nowe autobusy, wobec 260 sztuk rok wcześniej, co oznacza spadek o 36 szt. (-13,9% r/r). Wynik ten jest efektem wyraźnych spadków w segmencie miejskim i turystycznym, częściowo skompensowanych bardzo mocnym wzrostem w segmencie międzymiastowym.

Natomiast **w całym okresie styczeń-październik 2025 r.** na polskim rynku zarejestrowano **2067** fabrycznie nowych autobusów, wobec 1837 sztuk w analogicznym okresie 2024 r. Oznacza to

wzrost całego rynku o **+230 szt. (+12,5% r/r)**. Za tym wzrostem stoi przede wszystkim bardzo silne odbicie w segmentach międzymiastowym i turystycznym oraz dalsza rozbudowa minibusów, przy jednoczesnym wyraźnym osłabieniu segmentu szkolnego i lekkim spadku w segmencie miejskim. W zakresie strukturalnym oznacza to, że rynek autobusowy w Polsce cały czas zależy w największym stopniu od segmentu MINI (1074), natomiast po październiku mamy przesunięcie ciężaru sprzedaży i awans segmentu miejskiego (398), który minimalnie wyprzedził kategorię turystyczną (402).

Segment MINI urósł w tym okresie z 984 do **1074 rejestracji, co oznacza +90 szt. (+9,2% r/r)**. To wciąż największy wolumenowo fragment rynku, będący podstawą rozwoju wielu przewoźników lokalnych i komercyjnych. Liderem w tym segmencie pozostaje **Mercedes-Benz**, który w okresie I-X 2025 zarejestrował 716 minibusów i odpowiada za ok. dwie trzecie sprzedaży w tej klasie. Za nim plasują się Ford (174 szt.) oraz MAN (112 szt.), które pełnią rolę głównych konkurentów w segmencie lekkich i średnich autobusów. Wsparciem dla tego segmentu pozostają programy PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład.

W kategorii **autobusów miejskich** rynek zanotował lekkie cofnięcie - z 431 do **398 sztuk, czyli -33 szt. (-7,7% r/r)**. Mimo ujemnej dynamiki segment ten pozostaje strategiczny dla producentów ze względu na kontrakty przetargowe i projekty niskoemisyjne. Najsilniejszą pozycję ma **Solaris**, który w okresie I-X 2025 zarejestrował 163 autobusy miejskie i odpowiada za ok. 41% wolumenu w tej klasie. Drugą pozycję zajmuje ... czeski SOR (48 szt., ok. 12,1% udziału), a trzeci jest MAN (36 szt., ok. 9%). W praktyce oznacza to, że mimo lekkiego schłodzenia rynku miejskiego, konkurencja między Solarisem, MAN-em i markami czeskimi pozostaje bardzo intensywna. Naszym zdaniem nie jest to ostatnie słowo autobusów miejskich i spodziewamy się jeszcze wyraźniejszego finiszu w listopadzie i grudniu, 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.

Najbardziej spektakularne wzrosty widać w **segmencie międzymiastowym**, który urósł z 84 do **188 sztuk, czyli o +104 szt. (+123,8% r/r)**. To najszybciej rosnący segment rynku, co dobrze pokazuje rosnące potrzeby w przewozach regionalnych i dalekobieżnych. Bezkonkurencyjnym liderem jest tu **Iveco** - 144 rejestracje w okresie I-X 2025, co daje ok. 76,6% udziału w tym segmencie. Za nim plasują się MAN (18 szt.) oraz SOR (10 szt.), które pełnią raczej uzupełniającą rolę wobec dominującej pozycji Iveco. Dalsze prognozy są tutaj bardzo optymistyczne - 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.

Segment turystyczny urósł z 319 do **402 rejestracji, czyli +83 szt. (+26,0% r/r)**. To drugi najdynamiczniej rosnący obszar rynku, napędzany modernizacją flot autokarowych oraz powrotem popytu na przewozy wycieczkowe i liniowe premium. W tym segmencie najwięcej rejestracji zanotował **MAN** (95 szt., ok. 23,6% udziału), bardzo blisko za nim jest Mercedes-Benz (92 szt., ok. 22,9%), a trzecie miejsce zajmuje Setra (66 szt., ok. 16,4%). W praktyce oznacza to silną koncentrację rynku turystycznego wokół trzech marek, z których dwie należą do tej samej grupy - Daimler Buses. Gdyby połączyć te udziały okazałoby się, że niemiecki koncern ma prawie 30%

udziału w naszym rynku autokarowym. Do tego cały czas jest to trzeci najważniejszy segment rynku. Po minibusach i pojazdach miejskich. 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.

Zdecydowanie najsłabszy wynik odnotowała **kategoria szkolna**, który spadł z 10 do 4 autobusów (w tym 3 szt. matki **Isuzu**), co oznacza -6 szt. (-60,0% r/r). To bardzo mały fragment rynku, który wydaje się być statycznie niedoszacowany. 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.

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

Segment	Nadwozie	1-10.2025		1-10.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	1 074	100% 52,0%	984	100% 53,6%	9,1%
DMC>=8T	MIEJSKI	398	40,1%	431	50,5%	-7,7%
	MIEDZYMIASTOWY	188	18,9%	84	9,8%	123,8%
	SZKOLNY	4	0,4%	10	1,2%	-60,0%
	TURYSTYCZNY	402	40,5%	319	37,4%	26,0%
	INNY	1	0,1%	9	1,1%	-88,9%
	OGÓŁEM	993	100% 48,0%	853	100% 46,4%	16,4%
RAZEM*		2 067	100%	1 837	100%	12,5%

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

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

Napędy alternatywne

W ciągu 10. miesięcy 2025 roku w Polsce zarejestrowano **334 autobusów z napędami alternatywnymi** (po wrześniu było ich 280), co stanowi ponad **16% 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.

Po 10. miesiącach br. „zielony” rozkład udziałów według segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- Autobusy miejskie: 241 sztuk, w tym 176 pojazdów zeroemisyjnych oraz 65 niskoemisyjne,

- Autobusy międzymiastowe: to aż 67 sztuk (dla porównania we wrześniu 21 sztuk), w tym 14 pierwszych zeroemisyjnych + 53 niskoemisyjnych.
- Minibusy: 26 sztuki - wszystkie w pełni zeroemisyjne

Lista rankingowa marek

Patrząc na marki, w samym okresie I-X 2025 pięciu najważniejszych graczy to: **Mercedes-Benz**, MAN, Iveco, Ford i Solaris. Mercedes-Benz zwiększył sprzedaż z 779 do **834 autobusów, co oznacza +55 szt. (+7,1% r/r)**. Jednocześnie jego udział w rynku spadł z 42,4% do 40,4%, czyli o - 2,0 pkt. proc., co oznacza, że choć marka nadal rośnie wolumenowo i pozostaje zdecydowanym liderem, konkurenci rosną szybciej. Mercedes zdecydowanie dominuje w segmencie MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 716 sztuk minibusów z gwiazdą. Z tej liczby aż 579 pojazdów stanowią zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej - 225 sztuk zrealizował mazowiecki producent minibusów Mercus. Dodajmy, że Mercedes bardzo dobrze radzi sobie również w segmencie autobusów turystycznych (92 sztuk).

MAN poprawił wynik z 200 do **261 autobusów, czyli o +61 szt. (+30,5% r/r)**. Jego udział w rynku wzrósł z 10,9% do 12,6%, co daje +1,7 p.p. To wyraźny awans, głównie dzięki bardzo dobrym wynikom w segmencie turystycznym oraz stabilnej obecności w miejskim i MINI. MAN staje się coraz silniejszym numerem dwa rynku.

Iveco zanotował jeden z najbardziej dynamicznych wzrostów - ze 162 do **238 rejestracji, czyli +76 szt. (+46,9% r/r)**. Udział marki urósł z 8,8% do 11,5%, co oznacza +2,7 p.p. To największy przyrost udziału rynkowego wśród głównych graczy, napędzany przede wszystkim dominacją w segmencie międzymiastowym plus minibusy (60) i autobusy turystyczne (24).

Ford zwiększył sprzedaż ze 147 do **174 minibusów, czyli +27 szt. (+18,4% r/r)**. Udział marki wzrósł lekko - z 8,0% do 8,4%, czyli o +0,4 p.p. Ford działa tylko w segmencie mini, gdzie jest jednym z konkurentów dla Mercedes-Benz i MAN-a.

Solaris urósł ze 150 do **163 rejestracji, co oznacza +13 szt. (+8,7% r/r)**, jednak przy jednoczesnym niewielkim spadku udziału w rynku - z 8,2% do 7,9%, czyli -0,3 p.p. Wolumenowo marka wciąż rośnie, ale rynek jako całość rośnie szybciej, zwłaszcza w innych segmentach niż miejski, w których konkurenci - jak Iveco czy MAN - są bardziej aktywni. Jednocześnie Solaris pozostaje miejskim liderem, gdzie jego udział jest wyraźnie wyższy niż w całym rynku. Co warto podkreślić, wszystkie te rejestracje mieszczą się w kategorii pojazdów powyżej 8 ton DMC. W tej właśnie klasie wagowej, Solaris z wynikiem 163 sztuk jest liderem - przed Iveco (150) i MAN (149). 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 - październik 2025**

Pozycja	Marka	1-10.2025		1-10.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	834	40,3%	779	42,4%	7,1%
2	MAN	261	12,6%	200	10,9%	30,5%
3	IVECO	238	11,5%	162	8,8%	46,9%
4	FORD	174	8,4%	147	8,0%	18,4%
5	SOLARIS	163	7,9%	150	8,2%	8,7%
	inni	397	19,2%	399	21,7%	-0,5%
	OGÓŁEM**	2 067	100%	1 837	100%	12,5%

*/ 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 354 autobusów „made in Poland”, co przekłada się na 17,1% udziału w rynku (po wrześniu 280 szt. z udziałem 15,2%). 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. ■ Stellantis Polska ■ 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 ■