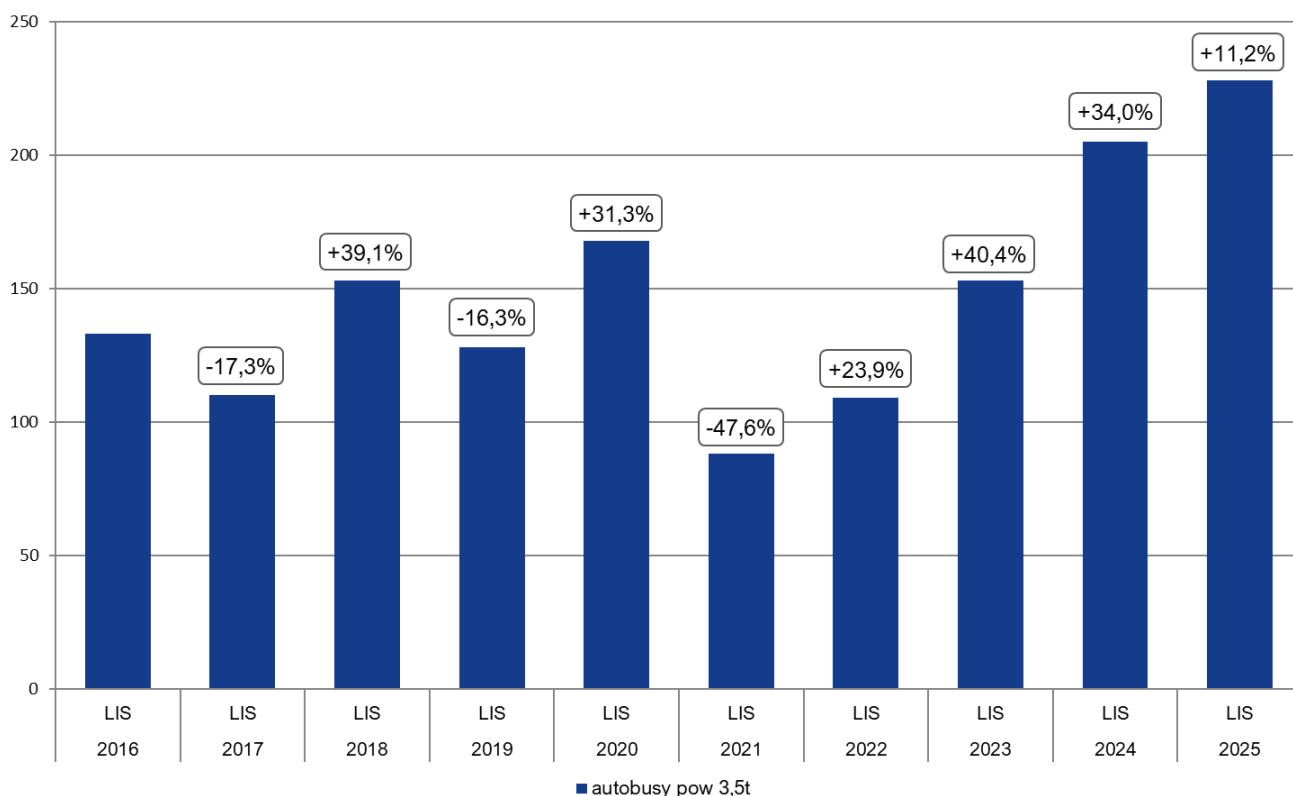


Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-LISTOPAD 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Po 11. miesiącach 2025 roku, polski rynek nowych autobusów jest cały czas w ofensywie i przekroczył poziom 2,2 tys. rejestracji.

Sam listopad natomiast zakończył się w zakresie nowych rejestracji bez przełomu (+23 szt. / +11,2% r/r), ponieważ rynek odnotował wzrost tylko w kategorii autobusów MINI i miejskich, a we wszystkich pozostałych segmentach pojawiły się spadki. Skumulowany wynik za okres styczeń-listopad wygląda zdecydowanie lepiej (+252 szt. / +12,3% r/r), 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 na koniec roku wynik kluczowego segmentu autobusów miejskich, który po słabych rezultatach września i października musi ponownie gonić zeszłoroczny rezultat.



Segment po segmencie

W listopadzie 2025 roku na polskim rynku zarejestrowano 228 nowych autobusów, wobec 205 sztuk rok wcześniej, co oznacza wzrost o 23 sztuki (+11,2%) wobec roku poprzedniego oraz o 4 sztuki (+1,8%) wobec października. Wynik ten jest efektem wzrostów w strategicznych

segmentach MINI i miejskim oraz spadków wśród pojazdów międzymiastowych, turystycznych i szkolnych.

Patrząc na rynek szerzej, to w całym okresie styczeń-listopad 2025 r. na polskim rynku zarejestrowano 2295 fabrycznie nowych autobusów - wobec 2042 sztuk w analogicznym okresie 2024 r. (+253 szt. / +12,4% r/r). Za tym wzrostem stoi przede wszystkim bardzo silne odbicie w segmentach międzymiastowym (+101 szt.) i turystycznym (+75 szt.) oraz utrzymująca się hossa wśród minibusów (+109 szt.). Jednocześnie obserwujemy osłabienie segmentu szkolnego (-7 szt.) i lekki spadek w segmencie miejskim (-16 szt.). W zakresie strukturalnym oznacza to, że rynek autobusowy w Polsce cały czas zależy w największym stopniu od segmentu MINI (1172), natomiast po listopadzie mamy przesunięcie ciężaru sprzedaży i awans segmentu miejskiego (506), który wyprzedził kategorię turystyczną (419). Coraz wyraźniejszą rolę na rynku odgrywa kategoria międzymiastowa (191) co nas bardzo cieszy i mamy nadzieję, że nie jest to tylko incydentalna zasługa unijnego dofinansowania.

Segment MINI urosł do **1172 rejestracji po listopadzie, co oznacza +109 szt. (+10,3% 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-XI 2025 zarejestrował 779 minibusów i odpowiada za ok. dwie trzecie sprzedaży w tej klasie (66,5% udziału). Za nim plasują się Ford (192 szt.), który notuje coraz lepsze wyniki oraz MAN (123 szt.), który zamyka podium w segmencie lekkich autobusów. Wsparciem dla tego segmentu pozostają programy PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”), Polski Ład (coraz rzadziej) i mocno aktywny w tym roku CUPT-KPO wspierający pojazdy pozamiejskie.

W kategorii **autobusów miejskich** rynek zanotował po listopadzie **506 sztuk, czyli o 16 mniej niż przed rokiem**, kiedy mieliśmy tutaj poziom 522 szt. (-3,1% r/r). Ta niewielka różnica to zasługa lepszych wyników w listopadzie (108). 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-XI 2025 zarejestrował 226 autobusów miejskich i odpowiada za ok. 45% wolumenu w tej klasie. Drugą pozycję zajmuje MAN, a trzeci jest czeski SOR. Naszym zdaniem nie jest to ostatnie słowo autobusów miejskich i spodziewamy się jeszcze wyraźniejszego finiszu w grudniu, co ma związek z kulminacją odbiorów autobusów zamawianych tradycyjnie w ramach przetargów na początku roku oraz kulminacją zakupów pojazdów spalinowych. Od 2026 r. zacznie obowiązywać 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. Dodatkowo do połowy 2026 roku należy rozliczyć projekty z KPO z którego zakontraktowano zakup prawie 1800 autobusów. W tej sumie mamy 1159 pojazdów miejskich (elektrycznych i wodorowych) z programu Zielony Transport Publiczny z budżetem 3,379 mld zł oraz ok. 600 pozamiejskich. Do tego wysokiej sprzedaży pojazdów miejskich będą sprzyjać dotacje z EFRR i PEPW.

Najbardziej dynamiczny segment w tym roku na rynku nowych autobusów, to bez wątpienia **kategoria międzymiastowa, który urosła z 90 szt. w 2024 roku do 191 szt., czyli o +101 szt. (+112,2% r/r)**. To dobrze pokazuje rosnące potrzeby w przewozach regionalnych i dalekobieżnych, które mamy po zamknięciu KPO będą zaspokajane w ramach środków własnych przewoźników czy samorządów. Bezkonkurencyjnym liderem jest tu Iveco – 145 rejestracje w okresie I-XI 2025, co daje ok. 76% udziału w tym segmencie. Za nim plasują się MAN oraz Otocar i SOR. Dalsze prognozy są tutaj bardzo optymistyczne - w 2026 roku może zostać tutaj ok. 400 sztuk, głównie za sprawą

dofinansowania z konkursu CUPT (KPO, zadanie E1.1.2), które obejmie 579 autobusów pozamiejskich, w tym 159 bezemisyjnych.

Segment turystyczny to po listopadzie 419 rejestracji, czyli zdecydowanie więcej niż przed rokiem (**+75 szt. / +21,8% 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 ponownie Mercedes (98 szt. / ok. 23,4% udziału), który minimalnie wyprzedził MAN (97 szt. i ok. 23,1%). Trzecie miejsce zajmuje Setra, co w praktyce oznacza 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 ok. 40% udziału w naszym rynku autokarowym. Do tego cały czas jest to trzeci najważniejszy segment rynku - po minibusach i pojazdach miejskich. Uzyskany w tym roku wynik przez autokary to solidna baza do poprawy zeszłorocznego wyniku, natomiast cały czas barierami dla dalszego, dynamicznego wzrostu są tutaj ograniczenia produkcyjne i wydłużone terminy dostaw.

Zdecydowanie najślabszy wynik odnotowała **kategoria szkolna, który spadł z 12 do 5 autobusów**. 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 mocno wspiera program regionalny „Mazowsze - autobusy szkolne”, który zakłada zakup ponad 100 takich 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. Ranking marek jest również tutaj dość oryginalny to cztery autobusy marki Isuzu oraz dwa Iveco.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce według segmentów
styczeń - listopad 2025

Segment	Nadwozie	1-11.2025		1-11.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	1 172	100%	1 063	100%	10,3%
			51,1%		52,1%	
DMC>=8T	MIEJSKI	506	45,1%	522	53,3%	-3,1%
	MIĘDZYMIASTOWY	191	17,0%	90	9,2%	112,2%
	SZKOLNY	5	0,4%	12	1,2%	-58,3%
	TURYSTYCZNY	419	37,3%	344	35,1%	21,8%
	INNY	2	0,2%	11	1,1%	-81,8%
	OGÓŁEM	1 123	100%	979	100%	14,7%
			48,9%		47,9%	
RAZEM*		2 295	100%	2 042	100%	12,4%

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

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

Napędy alternatywne

W ciągu 11. miesięcy 2025 roku w Polsce zarejestrowano **407 autobusów z napędami alternatywnymi** (po październiku było ich 363 szt.), co stanowi 18,7% całego rynku (po październiku - 16%). To wynik zbliżony do rezultatu osiągniętego w całym 2024 roku (19% udziału), ale z mocną tendencją rosnącą. Przypomnijmy, że rekordowy poziom w zakresie tego wskaźnika osiągnęliśmy 2023 roku, gdy zarejestrowano 585 pojazdów alternatywnych, co stanowiło aż 32,1% udziału w rynku. W tym roku liczbowo mamy szansę go jeszcze pobić.

Po 11. miesiącach br. „zielony” rozkład udziałów według segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- Autobusy miejskie: 314 szt. (62% udziału w tym segmencie), w tym 249 pojazdów zeroemisyjnych oraz 65 niskoemisyjne,
- Autobusy międzymiastowe to aż 67 szt. (35% udziału w tym segmencie), w tym 14 zeroemisyjnych + 53 niskoemisyjne.
- Minibusy: 26 sztuki (2% udziału w tym segmencie) - wszystkie w pełni zeroemisyjne

Lista rankingowa marek

Patrząc na marki w okresie I-XI 2025 najważniejszym graczem na rynku nowych autobusów w Polsce jest **Mercedes-Benz, który zwiększył sprzedaż do 911 szt.**, co oznacza wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem o +78 szt. (+9,3% r/r). Jednocześnie udział marki w rynku wyniósł 39,7%, czyli o +1,1 pkt. proc. r/r. Mercedes zdecydowanie dominuje w segmencie MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 779 sztuk minibusów z gwiazdą. Z tej liczby aż 494 pojazdów stanowią zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej - 232 sztuki zrealizował mazowiecki producent minibusów Mercus. Dodajmy, że Mercedes bardzo dobrze radzi sobie również w segmencie autobusów turystycznych (98) i miejskich (29). Razem daje to niekwestionowany tytuł lidera na rynku w Polsce.

MAN zanotował po listopadzie br. wynik 287 autobusów, czyli o +68szt. (+31% r/r) więcej niż przed rokiem. Jego udział w rynku wzrósł do 12,5%, co daje +1,8 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 na rynku.

Iveco zanotował jeden z najbardziej dynamicznych wzrostów w okresie styczeń-listopad – ze 180 szt. w 2024 r. do 245 rejestracji w 2025 r., czyli +65 szt. (+36,1% r/r). Udział marki urósł z 8,8% do 10,7%, co oznacza +1,9 p.p. To największy przyrost udziału rynkowego wśród głównych graczy, napędzany przede wszystkim dominacją w segmencie międzymiastowym (165) plus minibusy (65) i autobusy turystyczne (24).

Solaris zamyka stawkę graczy z ponad 200 rejestracjami na koncie po jedenastu miesiącach. Z wynikiem **226 szt. (- 2 szt. / -0,9% r/r)** zajmuje czwarte miejsce przy jednoczesnym niewielkim spadku udziału w rynku - z 11,1% w 2024 r. do 9,9% w 2025 r., czyli -1,3 p.p. 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 226 sztuk zdecydowanie prowadzi - przed MAN (164) i Iveco (151). Zakładamy, że ten rok producent z Bolechowa zakończy efektownym finiszem w grudniu i kto wie – może wróci na pozycję wicelidera całego rynku.

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

Pozycja	Marka	1-11.2025		1-11.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	911	39,7%	833	40,8%	9,4%
2	MAN	287	12,5%	219	10,7%	31,1%
3	IVECO	245	10,7%	180	8,8%	36,1%
4	SOLARIS	226	9,8%	228	11,2%	-0,9%
5	FORD	192	8,4%	158	7,7%	21,5%
	inni	434	18,9%	424	20,8%	2,4%
	OGÓŁEM**	2 295	100%	2 042	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 460 autobusów „made in Poland”, co przekłada się na 20% udziału w rynku (po październiku 17%). 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 ■ Omoda Auto 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 (Zipp) ■ Volvo Cars Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Middle Europe ■