

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W styczniu 2025 r. sprowadzono do Polski 310 szt. używanych autobusów, czyli zarówno mniej niż rok wcześniej (-84 szt. / -21,3% r/r), jak i mniej niż w grudniu 2024 r. (-49 szt. / 13,6% r/r).

Przypomnijmy, że poprzedni rok rynek wtórny zakończył z rekordowym rezultatem 4 163 autobusów używanych, czyli o 67 szt. więcej niż rok wcześniej (1,6% r/r.) To do tej pory najwyższy odnotowany poziom, także porównujemy się z kolosem, który jak na razie łapie w styczniu lekki falstart – z serią „minusów” we wszystkich segmentach funkcjonalnych. Czy to jest sygnał ostrzegawczy? Zobaczmy w dalszej części roku, ale patrząc przez pryzmat ubiegłych lat i sukcesywnego wzrostu importu pojazdów – na razie się na to nie zanosz.

Autobusowy styczeń

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja wyglądała następująco:

- autobusy **MINI** zanotowały w styczniu poziom 94 szt., co oznacza spadek o 11 szt. (-10,5% r/r). Tytuł najczęściej importowanego minibusu na wtórnym rynku 2024 otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (44).
- autobusy **miejskie** za styczeń to 21 sztuk, czyli o 25 szt. (-54,4% r/r) mniej niż rok wcześniej. To kolejny spadek w tym segmencie, który jest jednym z najsłabszych na wtórnym rynku autobusów w Polsce. Najbardziej popularny model w tej kategorii to Solaris Urbino 12 (6).
- autobusy **międzymiastowe** osiągnęły w pierwszym miesiącu roku poziom 96 szt., co oznacza wynik niższy niż rok wcześniej (-40 szt. / -29,4% r/r) i to kolejny taki spadek po grudniu i listopadzie. Na razie bez większych konsekwencji. Najczęściej importowany model autobusu intercity to Iveco Crossway 12 (33).
- autobusy **turystyczne** w styczniu to rejestracje na poziomie 88 szt., czyli 6 szt. (-6,4%) mniej niż przed rokiem. Biorąc pod uwagę ostatnie miesiące, widać wzrost wolumenu - porównywalny z segmentem międzymiastowym, co może być m.in. spowodowane sporym popytem na fabrycznie nowe autokary i długimi terminami oczekiwaniemi. Numerem jeden na turystycznym rynku wtórnym jest autokar Mercedes-Benz Tourismo (15).
- autobusy **szkolne** czyli „zero” zarówno za styczeń, jak i za cały 2024 r. Jak widać, tego typu pojazdy to żaden biznes dla firm sprowadzających pojazdy do naszego kraju. Podobnie wygląda to na rynku autobusów fabrycznie nowych.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce według segmentów
styczeń 2025**

Segment		Nadwozie	1.2025		1.2024		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI		0,0%	1	1,0%	-100,0%
	BUS>3,5T		94	100,0%	104	99,0%	-9,6%
DMC<8T	OGÓŁEM		94	100%	105	100%	-10,5%
				30,3%		26,6%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	21	9,7%	46	15,9%	-54,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	96	44,4%	136	47,1%	-29,4%
		SZKOLNY		0,0%		0,0%	
		TURYSTYCZNY	88	40,7%	94	32,5%	-6,4%
		b.d./inny	11	5,1%	13	4,5%	-15,4%
DMC>=8T	OGÓŁEM		216	100%	289	100%	-25,3%
				69,7%		73,4%	
OGÓŁEM			310	100%	394	100%	-21,3%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki za styczeń 2025 dla autobusów nowych (245) i używanych (310) na razie widać przewagę rynku wtórnego, podobnie jak to było w poprzednim roku. Różnica wynosi obecnie 65 szt. Na koniec 2024 wzrosła ona do 1 862 szt., co procentowo stanowi 80,9% na korzyść autobusów używanych. To pokazuje, że kryzys wywołany pandemią wciąż napędza rozwój rynku wtórnego w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych rozwiązań na odnowę taboru, a brak systemowych działań rządowych sprzyja importowi starszych i mniej ekologicznych pojazdów.

Poszczególne segmenty rynku w analizie „nowe vs używane” wykazują takie różnice:

- Autobusy **międzyzmiastowe**: w styczniu br. zarejestrowano 96 pojazdów używanych wobec 5 nowych, co wyraźnie pokazuje dominację rynku wtórnego.
- Autobusy **turystyczne**: w styczniu br. sprowadzono 88 autokarów używane wobec 76 nowych.
- segment **MINI** – w styczniu zarejestrowano 105 nowych pojazdów wobec 94 używanych.
- autobusy **miejskie**, gdzie wyraźnie jest więcej nowych pojazdów (58) niż używanych (21).

Normy emisji

W styczniu 2025 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały stosunkowo młode roczniki z lat 2010–2019, które stanowią 54% udziału. Drugą najliczniejszą grupę tworzą pojazdy z normą emisji Euro IV, produkowane w latach 2005–2009 (26% udziału). Na trzecim miejscu znalazły się autobusy z lat 2000–2004 (2% udziału), spełniające normę Euro III.

Najstarszym zarejestrowanym autobusem w tym roku jest Ikarus 280 z 1985 roku, który – miejmy nadzieję – został sprowadzony w celach kolekcjonerskich. Z kolei najmłodsze pojazdy to 10 egzemplarzy z rocznika 2024 – głównie autobusy Mercedes-Benz sprinter – oraz 4 sztuki z rocznika 2023.

W zakresie napędów w styczniu na wtórnym rynku wciąż dominuje diesel, jednak w 2024 roku zauważalny był import pierwszych używanych elektrobusów do Polski. Były to zarówno pojazdy demonstracyjne marek King Long i Ikarus, jak i pierwsze egzemplarze przeznaczone na sprzedaż marki Solaris. Dodatkowo sprowadzono siedem autobusów CNG, głównie marek Van Hool, Mercedes i Iveco. Jak na razie w 2025 roku w zakresie alternatywnych napędów mamy „zero”.

**Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń 2025**

Rok produkcji	liczba	udział
2011	32	10,3%
2010	27	8,7%
2014	27	8,7%
2009	25	8,1%
2008	23	7,4%
2012	22	7,1%
2007	20	6,5%
2015	19	6,1%
2013	18	5,8%
2019	16	5,2%
2016	14	4,5%
2017	13	4,2%
2018	11	3,5%
2006	10	3,2%
2024	10	3,2%
Pozostałe	23	7,4%
Razem	310	100%

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

Lista rankingowa marek

W styczniu 2025 roku podium listy rankingowej rynku autobusów używanych w Polsce pozostaje bez zmian. Liderem już od trzech lat jest Iveco, które zarejestrowało 100 pojazdów, czyli o 14 szt. mniej niż przed rokiem (-12,3% r/r). Udział marki w rynku wzrósł o 3,3 pkt proc., osiągając 32,3 – dla porównania w 2024 roku było to 32,8%.

Drugie miejsce zajmuje Mercedes-Benz z wynikiem 87 zarejestrowanych pojazdów (-5 szt. / -5,4% r/r). Udział marki wynosi 28,1 % (dla porównania po 2024 było to 26,2%), co oznacza spadek o 3,7 pkt proc. Razem z drugą marką koncernu Daimler Buses – Setrą – mają na polskim rynku prawie 40% udziału we wtórnym rynku.

Trzecie miejsce to wymieniona wyżej Setra, co można uznać za fenomen, biorąc pod uwagę, że marka jest obecna wyłącznie w segmentach międzymiastowym i turystycznym. Do tego te pojazdy najlepiej trzymają swoją wartość na rynku. Setra odnotowała w styczniu 32 rejestracje (+6 szt. / +23,1% r/r), co daje jej 10,3% udziału (dla porównania po 2024 roku było to 7,9%), czyli o 3,7 pkt proc. więcej niż rok temu.

Listę kluczowych graczy na rynku używanych autobusów w Polsce zamykają marki: SOR – 14 pojazdów oraz MAN – 13 pojazdów. Układ tabeli utrzymuje się od początku roku bez zmian, w przeciwieństwie do rynku pojazdów fabrycznie nowych. To po raz kolejny potwierdza stabilność rynku wtórnego w Polsce.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń 2025

Pozycja	Marka	1.2025		1.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	100	32,3%	114	28,9%	-12,3%
2	MERCEDES-BENZ	87	28,1%	92	23,4%	-5,4%
3	SETRA	32	10,3%	26	6,6%	23,1%
4	SOR	14	4,5%	24	6,1%	-41,7%
5	MAN	13	4,2%	21	5,3%	-38,1%
6	TEMSA	10	3,2%	10	2,5%	0,0%
	inni	54	17,4%	107	27,2%	-49,5%
	OGÓŁEM	310	100%	394	100%	-21,3%

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

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 ■ Ssangyong Auto 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 ■