

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-PAŹDZIERNIK 2025

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Spowolnienie, w które wszedł rynek autobusów używanych sprowadzanych do Polski po rekordowym roku 2024, wciąż się utrzymuje i coraz wyraźniej kształtuje statystyki kolejnych miesięcy.

W październiku 2025 roku zarejestrowano w Polsce **287 używanych autobusów**, co potwierdza wyraźne obniżenie tempa importu. Skumulowany wynik po dziesięciu miesiącach wyniósł **2955 pojazdów**, wobec **3494 sztuk** z analogicznego okresu roku poprzedniego. Przypomnijmy, że w całym 2024 roku zarejestrowano aż 4163 używane autobusy, co było najwyższym wynikiem w historii (+1,6% r/r). W tym kontekście obecna korekta może być postrzegana raczej jako stabilizacja tempa niż jako głęboki kryzys. Niemniej jednak, z miesiąca na miesiąc różnice te się pogłębiają.

Ogólna sytuacja

Październikowy spadek na polskim rynku autobusów używanych o **549 szt. (-15,7% r/r)** pokazuje, że import wyraźnie słabnie i traci dynamikę, ale nadal pozostaje większy od rynku nowych pojazdów. Segmenty **międzymiastowy**, **mini** oraz **turystyczny** odpowiadają za wielkość sprowadzanego wolumenu, ale każdy z nich notuje spadki. Tymczasem segmenty finansowane publicznie - **miejskie** oraz częściowo **MINI** - coraz częściej kierują się ku zakupom nowych autobusów, a przewaga nowych pojazdów w tych kategoriach będzie rosnąć.

Rok 2026, wraz z wejściem w życie nowych zasad FRPA oraz uruchomieniem dużych środków KPO, może być momentem przełomowym - pierwszym, w którym rynek autobusów nowych zacznie realnie konkurować z wtórnym na wszystkich kluczowych segmentach.

Odnotowana w tym roku korekta może wydawać się głęboka, ale należy pamiętać, że zestawiamy bieżące wyniki z absolutnie rekordowym 2024 rokiem, w którym liczba rejestracji używanych autobusów osiągnęła historyczne maksimum.

Rynek wtórny wciąż funkcjonuje w środowisku praktycznie nieograniczonego importu, jednak zaczyna być wrażliwy na zapowiadane zmiany regulacyjne, zwłaszcza te dotyczące Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Planowane ograniczenia wiekowe oraz obowiązek wyposażenia pojazdów w systemy geolokalizacji mogą w kolejnych latach przynieść istotne przetasowania w strukturze importu, szczególnie w segmencie międzymiastowym.

Październik na rynku autobusów szczegółowa analiza segmentów

Październik 2025 przyniósł łącznie **287 rejestracji**, co jest wynikiem nieznacznie niższym od średniej rocznej (296). Najlepszy rezultat odnotował segment **międzymiastowy**, w którym zarejestrowano aż **114 autobusy**, potwierdzając jego dominującą rolę na rynku wtórnym. Mimo tak dobrego pojedynczego miesiąca, patrząc w ujęciu skumulowanym, właśnie ten segment notuje największy spadek r/r. Od stycznia do października zarejestrowano **1081 takich pojazdów**, podczas gdy w tym samym okresie 2024 roku było ich **1345**, co oznacza różnicę **264 szt. (19,6% r/r)**. Silne uzależnienie tego segmentu od mechanizmów FRPA sprawia, że zapowiadane zmiany legislacyjne mają tu szczególnie duże znaczenie i już dziś wpływają na decyzje importerów. Najczęściej importowanym modelem inter city jest Iveco Crossway (237 szt.).

Segment **MINI** zakończył październik wynikiem **78 rejestracji**, co jest poziomem umiarkowanym, ale typowym dla tego okresu. Skumulowana liczba **743 pojazdów** za okres 01–10.2025 oznacza spadek o **153 szt. (17,1% r/r)** w porównaniu z rokiem ubiegłym. To nadal jeden z filarów rynku wtórnego, choć wyraźnie widać, że część popytu przesuwają się w stronę zakupu pojazdów nowych - zwłaszcza w przypadku flot realizujących przewozy lokalne i komercyjne. Najważniejszym modelem pozostaje niezmiennie **Mercedes-Benz Sprinter (291)**.

W segmencie **miejskim** w październiku zarejestrowano **37 autobusów**, co wpisuje się w widoczny od początku roku trend osłabienia tego obszaru importu. Łączna liczba **284 rejestracji** od początku roku oznacza spadek o **17 szt. (5,7% r/r)** względem wyniku z 2024 roku. Jest to obszar, w którym przewoźnicy zdecydowanie częściej inwestują w pojazdy nowe - szczególnie w kontekście KPO, programu ZTP oraz pojawiających się wymogów zeroemisyjnych. Symbolicznym liderem niezmiennie pozostaje **Mercedes-Benz Citaro**, model od lat dominujący w segmencie miejskim na rynku wtórnym (47).

Autobusy **turystyczne** zakończyły październik na poziomie **47 rejestracji**, co jest typowym wynikiem po zakończeniu wysokiego sezonu. Skumulowany rezultat **731 autokarów** od początku roku oznacza spadek o **87 szt. (10,6% r/r)** wobec poprzedniego roku. To segment, który szczególnie mocno odczuwa rosnące zapotrzebowanie na pojazdy nowe oraz stopniowe wyczerpywanie rynku atrakcyjnych, nowszych używanych autokarów. Najczęściej sprowadzanym modelem po październiku pozostaje **Mercedes-Benz Tourismo (118)**.

Segment **szkolny** pozostaje marginalny. W październiku nie zarejestrowano ani jednego takiego pojazdu, a skumulowane **5 rejestracji** w okresie styczeń–październik 2025 roku wypada wyraźnie poniżej **10 sztuk** z analogicznego okresu 2024 r. To jeden z najmniejszych i najmniej aktywnych segmentów na rynku wtórnym.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH 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	743	100% 25,1%	896	100% 25,6%	-17,1%
DMC>=8T	MIEJSKI	284	12,8%	301	11,5%	-5,6%
	MIĘDZYMIASTOWY	1 081	48,9%	1 345	51,6%	-19,6%
	SZKOLNY	5	0,2%		0,0%	
	TURYSTYCZNY	731	33,0%	818	31,4%	-10,6%
	INNY	111	5,0%	144	5,5%	-22,9%
	OGÓŁEM	2 212	100% 74,9%	2 608	100% 74,4%	-15,2%
RAZEM*		2 955	100%	3 504	100%	-15,7%

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

Normy emisji

W ciągu 10 miesięcy 2025 roku dominowały pojazdy z roczników 2010–2019 (62% importu). Drugą grupą były autobusy spełniające normę Euro IV (2005–2009) – 30% udziału. Trzecie miejsce zajęły pojazdy z lat 2000–2004 (Euro III) – 2%.

Najstarszym zarejestrowanym autobusem był Ikarus 280 z 1985 roku - miejmy nadzieję, że trafił do Polski jako egzemplarz kolekcjonerski. Najmłodsze pojazdy to 39 egzemplarzy z rocznika 2025, w tym głównie marki Iveco (27) oraz Mercedes-Benz (7). W bazie znalazły się także 32 pojazdy z 2024 roku i 20 z 2023 roku. Październik nie przyniósł tutaj praktycznie żadnych większych zmian.

Pod względem napędu rynek wtórny pozostaje zdominowany przez jednostki wysokoprężne. Od początku roku zarejestrowano jedynie jeden elektrobus oraz cztery gazowe autobusy używane, co pokazuje dużą „eko-przepaść” między rynkiem pierwotnym a wtórnym.

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

Rok produkcji	liczba	udział
2009	298	10,1%
2008	250	8,5%
2015	240	8,1%
2013	228	7,7%
2010	227	7,7%
2014	220	7,4%
2011	219	7,4%
2012	189	6,4%
2016	179	6,1%
2007	161	5,4%
2017	136	4,6%
2006	105	3,6%
2018	103	3,5%
2019	89	3,0%
2005	62	2,1%
Pozostałe	249	8,4%
Razem	2955	100%

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

Nowe kontra używane

Po dziesięciu miesiącach 2025 roku w Polsce zarejestrowano **2067 autobusy nowe** i **2955 używanych**. Daje to przewagę rynku wtórnego na poziomie 888 **pojazdów** (po wrześniu 1093), ale warto podkreślić wyraźną zmianę proporcji. Udział autobusów używanych w rynku wynosi dziś ok. **59%**, podczas gdy w poprzednich latach było to znacznie więcej. Rynek nowych autobusów rośnie - napędzany funduszami unijnymi, KPO oraz rosnącym znaczeniem pojazdów zeroemisyjnych - natomiast import używanych wyhamowuje.

Największa przewaga używanych wobec nowych widoczna jest w segmentach **międzymiastowym (1081 do 188)** oraz **turystycznym (731 do 402)**, podczas gdy w segmentach **miejskim (398 do 284)** i **MINI (1074 do 743)** coraz częściej obserwujemy tendencję odwrotną - rynek pierwotny zaczyna przejmować inicjatywę.

Lista rankingowa marek

Po dziesięciu miesiącach 2025 roku liderem rynku używanych autobusów zostało ponownie **Iveco**, odzyskując pozycję, którą na chwilę przejął Mercedes-Benz. Wynik **857 rejestracji** oznacza spadek o **314 szt. (26,8% r/r)** względem analogicznego okresu 2024 roku. Mimo spadku wolumenu, Iveco pozostaje marką o największej dominacji w segmencie **międzymiastowym**, gdzie modele **Crossway** nie mają realnej konkurencji.

Na drugiej pozycji znalazł się **Mercedes-Benz**, z wynikiem **790 rejestracji**, co również oznacza spadek r/r - **110 szt. (12,2% r/r)**. Mercedes jest marką o najbardziej zrównoważonej strukturze importu - mocną zarówno w segmencie MINI, gdzie Sprinter od lat prowadzi zestawienia, jak i w segmencie **turystycznym**, za sprawą modelu **Tourismo**, a także w segmencie **miejskim**, gdzie Citaro jest drugim najpopularniejszym wyborem.

Trzecie miejsce zajmuje **Setra** z wynikiem **277 sprowadzonych pojazdów**, bardzo zbliżonym do rezultatu z 2024 roku (282 szt.). Spadek jest minimalny (-1,8% r/r), a marka pozostaje jednym z filarów segmentu **turystycznego**, zwłaszcza wśród większych, komfortowych autokarów.

Na czwartej pozycji uplasował się **MAN**, który z wynikiem **171 rejestracji** odnotował spadek o **37 szt. (17,8% r/r)**. MAN ma mocną pozycję w segmencie **międzymiastowym** oraz stabilną, choć umiarkowaną obecność w segmentach **miejskich** i **MINI**.

Pierwszą piątkę zamyka **SOR**, który jako jedyna marka w czołówce zanotował wzrost r/r. Po dziesięciu miesiącach roku zarejestrowano **167 używanych autobusów SOR**, wobec **147** rok wcześniej, co daje wynik **+13,6% r/r**. To głównie zasługa rosnącej popularności czeskich konstrukcji w segmencie **miejskim** i **międzymiastowym**, szczególnie wśród mniejszych przewoźników.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń-październik 2025**

Pozycja	Marka	1-10.2025		1-10.2024		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	857	29,0%	1 171	33,4%	-26,8%
2	MERCEDES-BENZ	790	26,7%	900	25,7%	-12,2%
3	SETRA	277	9,4%	282	8,0%	-1,8%
4	MAN	171	5,8%	208	5,9%	-17,8%
5	SOR	167	5,7%	147	4,2%	13,6%
6	TEMSA	78	2,6%	62	1,8%	25,8%
	inni	615	20,8%	734	20,9%	-16,2%
	OGÓŁEM	2 955	100%	3 504	100%	-15,7%

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 ■ 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 ■