

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ 2026

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W styczniu 2026 r. zarejestrowano w Polsce 318 używanych autobusów. To o 13 szt. mniej niż w grudniu 2025 (-3,9% m/m), ale o 8 szt. więcej niż w styczniu 2025 (+2,6% r/r). Tym samym rynek wtórny pozostaje stabilny, a jego struktura wyraźnie różni się od rynku nowych pojazdów – dominuje segment międzymiastowy oraz importowane konstrukcje z napędem diesla.

Rynkowe podsumowanie

MINI Segment ten jest drugim filarem rynku wtórnego. W ujęciu miesięcznym notuje wzrost, jednak w relacji rocznej lekko traci. To kategoria silnie powiązana z importem pojazdów używanych do przewozów lokalnych, szkolnych i pracowniczych. W styczniu 2026 zarejestrowano 89 używanych autobusów MINI (28% rynku). To mniej niż rok wcześniej o 5 szt. (-5,3% r/r), ale więcej niż w całkiem dobrym grudniu (+11 szt. / +14,1% m/m). Najpopularniejszy model: Mercedes-Benz Sprinter (34 szt.).

MIEJSKIE W styczniu 2026 zarejestrowano 30 autobusy miejskie (9% rynku). To całkiem wysoki wynik, co z kolei może wskazywać na większą dostępność kilkuletnich autobusów miejskich z Europy Zachodniej. Segment ten pozostaje relatywnie mały w rynku wtórnym, jednak w ujęciu rocznym notuje wyraźny wzrost: +9 szt. (+42,9% r/r). Z kolei w porównaniu z grudniem jest słabiej: -15 szt. / -33,3% m/m. Najpopularniejszy model w styczniu 2026: MAN Lion's City 12 (8 szt.).

MIĘDZYMIASTOWE To największy segment rynku wtórnego – odpowiada za ponad jedną trzecią wszystkich rejestracji. W relacji rocznej kategoria rośnie wyraźnie, co może oznaczać zwiększoną aktywność przewoźników regionalnych w zakresie wymiany taboru. W styczniu 2026 zarejestrowano 119 autobusy międzymiastowe (37% rynku). To więcej niż rok wcześniej o +23 szt. (+24% r/r) i jednocześnie mniej niż w grudniu 2025 r. i to 18 szt. (-13,1% m/m). To efekt bardzo mocnego grudnia. Najpopularniejszy model w styczniu 2026: Iveco Crossway (16 szt.).

TURYSTYCZNE Segment turystyczny wykazuje dużą zmienność. W relacji miesięcznej rośnie, natomiast rok do roku notuje wyraźny spadek. Może to oznaczać mniejszą podaż sprowadzanych autokarów lub przesunięcie decyzji zakupowych przewoźników. W styczniu 2026 zarejestrowano 68 autokarów turystycznych (21,4% rynku). To podobnie jak w MINI – mniej niż rok wcześniej (-20 szt. / -22,7% r/r)

i lepiej niż w poprzedni miesiąc (+7 szt. / +11,5% m/m) Najpopularniejszy model: Mercedes-Benz Tourismo (13 szt.).

SZKOLNE Wpływ tego segmentu na rynek pozostaje marginalny. W styczniu 2025 roku zarejestrowano 1 autobus, a w rok wcześniej zero. Niski wolumen wynika nie tylko z ograniczonego popytu, ale również z klasyfikacji CEP – wiele autobusów wykorzystywanych do przewozów szkolnych rejestrowanych jest jako MINI, międzymiastowe lub turystyczne.

Podsumowując: Rynek wtórny funkcjonuje wciąż w warunkach praktycznie nieograniczonego importu, jednak coraz wyraźniej zaczyna reagować na zapowiadane zmiany regulacyjne, zwłaszcza te związane z Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Planowane – choć przesunięte.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce według segmentów
styczeń - styczeń 2026**

Segment	Nadwozie	1-1.2026		1-1.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	89	100% 28,0%	94	100% 30,3%	-5,3%
DMC>=8T	MIEJSKI	30	13,1%	21	9,7%	42,9%
	MIĘDZYMIASTOWY	119	52,0%	96	44,4%	24,0%
	SZKOLNY	1	0,4%		0,0%	
	TURYSTYCZNY	68	29,7%	88	40,7%	-22,7%
	INNY	11	4,8%	11	5,1%	0,0%
	OGÓŁEM	229	100% 72,0%	216	100% 69,7%	6,0%
RAZEM*		318	100%	310	100%	2,6%

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

Co napędza używane autobusy?

Struktura wieku używanych autobusów zarejestrowanych w styczniu 2026 pokazuje wyraźną dominację pojazdów z drugiej dekady XXI wieku. Największą grupę stanowią autobusy wyprodukowane w latach 2010–2019 – 216 szt. (68,0% rynku). Drugą grupą są pojazdy z lat 2005–2009 – 65 szt. (20,4%). Autobusy z roczników 2020–2026 to 33 szt. (10,4%), natomiast konstrukcje sprzed 2005 roku mają marginalny udział – łącznie 4 szt. (1,3%), w tym 3 egzemplarze z rocznika 1999.

W przekładzie na normy emisji oznacza to, że:

- EURO VI (roczniki ok. 2014+): łącznie ok. 125 szt. (szacunkowo 39–40% rynku w ramach grupy 2010–2026),
- EURO V / EEV (głównie 2009–2013): ok. 116 szt. (ok. 36,5%),
- EURO IV (2005–2008): ok. 43 szt. (13,5%),

- EURO II/III (≤ 2004): 4 szt. (1,3%).

Zdecydowana większość rynku wtórnego mieści się więc dziś w standardach EURO V i EURO VI, co oznacza wyraźne odmłodzenie struktury emisyjnej w porównaniu do sytuacji sprzed kilku lat, gdy dominowały normy EURO III i IV.

Z kolei od strony napędowej rynek wtórny w styczniu 2026 jest niemal całkowicie oparty na silnikach wysokoprężnych – 303 szt., czyli 95,9% wszystkich rejestracji. Napędy alternatywne mają charakter uzupełniający: 12 autobusów hybrydowych (3,8%) oraz jednym autobusem na CNG.

Oznacza to, że w przeciwieństwie do rynku nowych autobusów, gdzie udział zeroemisyjnych konstrukcji przekracza 25%, rynek wtórny pozostaje praktycznie w całości oparty na dieslu. Struktura ta jest bezpośrednio powiązana z wiekiem pojazdów – dominują roczniki 2010–2019, czyli konstrukcje projektowane jeszcze w okresie przed dynamicznym rozwojem elektromobilności w transporcie publicznym.

Podsumowując strukturę napędów:

- Diesel – 305 szt. (95,9%)
- Hybryda – 12 szt. (3,8%)
- CNG – 1 szt. (0,3%)

**Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń-styczeń 2026**

Rok produkcji	liczba	udział
2016	38	11,9%
2010	27	8,5%
2015	26	8,2%
2013	23	7,2%
2011	22	6,9%
2009	22	6,9%
2012	22	6,9%
2008	21	6,6%
2020	19	6,0%
2018	19	6,0%
2014	18	5,7%
2007	14	4,4%
2019	11	3,5%
2017	10	3,1%
2006	5	1,6%
Pozostałe	21	6,6%
Razem	318	100%

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

Nowe kontra używane

W styczniu 2026 roku w Polsce zarejestrowano 267 autobusy nowe oraz 318 używanych, co daje przewagę rynku wtórnego na poziomie 51 pojazdów. Dla porównania, w 2025 roku w Polsce zarejestrowano 2683 autobusy nowe oraz 3568 używanych, co dało przewagę rynku wtórnego na poziomie 885 pojazdów. Po listopadzie przewaga ta wynosiła 942, a po październiku 888.

Największa przewaga rynku wtórnego widoczna jest w styczniu br. w segmentach międzymiastowym (119 używane do 7 nowych) oraz turystycznym (68 do 39). Z kolei w segmentach miejskim (90 nowych do 30 używanych) oraz MINI (130 nowych do 89 używanych) coraz wyraźniej inicjatywę przejmuje rynek pierwotny.

Lista rankingowa marek

Iveco – 103 szt. (32,4% udziału). Lider rynku z nieznacznym wzrostem +3 szt. / +3% r/r. Pozycja marki wynika przede wszystkim z bardzo silnej obecności w segmencie międzymiastowym, gdzie dominuje seria Crossway. Mercedes-Benz – 85 szt. Wicelider rynku wtórnego, choć z niewielkim spadkiem (-2 szt. / -2,3% r/r), co pokazuje w relacji rocznej jak bardzo stabilna sprzedaż w tym segmencie. Marka obecna jest głównie w segmentach MINI oraz turystycznym. Najmocniejszym modelem pozostaje Mercedes-Benz Sprinter, a w autokarach Mercedes-Benz Tourismo. Trzecie miejsce oto legendarna już marka Setra, która z wynikiem 26 sprowadzonych pojazdów w styczniu, co oznacza to symboliczny spadek o 6 autobusów (-18,75% r/r). Marka pozostaje jednym z filarów segmentu turystycznego, szczególnie wśród bardziej komfortowych i droższych autokarów, gdzie popyt jest mniej wrażliwy na wahania koniunktury, a większe znaczenie mają jakość, marka i standard wyposażenia. Na czwartej i piątej pozycji znalazły się tradycyjnie te same dwie marki: MAN (24) i SOR (15).

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń - styczeń 2026

Pozycja	Marka	1-1.2026		1-1.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	103	32,4%	100	32,3%	3,0%
2	MERCEDES-BENZ	85	26,7%	87	28,1%	-2,3%
3	SETRA	26	8,2%	32	10,3%	-18,8%
4	MAN	24	7,5%	13	4,2%	84,6%
5	SOR	15	4,7%	14	4,5%	7,1%
6	VDL BOVA	9	2,8%	4	1,3%	125,0%
	inni	56	17,6%	60	19,4%	-6,7%
	OGÓŁEM	318	100%	310	100%	2,6%

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 ■ 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 ■