

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ - LUTY 2026

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W okresie styczeń-luty 2026 r. zarejestrowano w Polsce 604 używane autobusy. To o 17 szt. więcej niż w analogicznym okresie 2025 (+2,9% 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

Sprawdzamy sytuację na rynku sprowadzanych autobusów do Polski analizując wszystkie segmenty funkcjonalne:

MINI Segment ten jest drugim filarem rynku wtórnego, jednak po dwóch miesiącach 2026 jego udział jest niższy niż rok wcześniej. To kategoria silnie powiązana z importem pojazdów używanych do przewozów lokalnych, szkolnych i pracowniczych. W okresie styczeń-luty 2026 zarejestrowano 157 używanych autobusów MINI (26,0% rynku). To mniej niż rok wcześniej o 23 szt. (-12,8% r/r). Najpopularniejszy model: Mercedes-Benz Sprinter (72 szt.).

MIEJSKIE W okresie styczeń-luty 2026 zarejestrowano 61 autobusów miejskich (10,1% rynku). To wyraźnie lepszy wynik niż rok wcześniej, co 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: +24 szt. (+64,9% r/r). Najpopularniejszy model w okresie styczeń-luty 2026: Mercedes-Benz Citaro O530 (11 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 okresie styczeń-luty 2026 zarejestrowano 221 autobusów międzymiastowych (36,6% rynku). To więcej niż rok wcześniej o 35 szt. (+18,8% r/r). Najpopularniejszy model w okresie styczeń-luty 2026: Iveco Crossway (43 szt.).

TURYSTYCZNE Segment turystyczny po dwóch miesiącach 2026 notuje spadek rok do roku, mimo że nadal pozostaje jednym z filarów rynku wtórnego. Może to oznaczać mniejszą podaż sprowadzanych autokarów lub ostrożniejsze decyzje zakupowe przewoźników. W okresie styczeń-luty 2026 zarejestrowano 143 autokary turystyczne (23,7% rynku). To mniej niż rok wcześniej o 21 szt. (-12,8% r/r). Najpopularniejszy model: Mercedes-Benz Tourismo O350 (8 szt.).

SZKOLNE Wpływ tego segmentu na rynek pozostaje marginalny. W okresie styczeń-luty 2026 roku zarejestrowano 1 autobus szkolny, podczas gdy rok wcześniej nie odnotowano żadnej takiej rejestracji. 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 widać utrzymującą się dominację segmentów międzymiastowego i turystycznego. Jednocześnie po dwóch pierwszych miesiącach roku mocniej niż przed rokiem rośnie segment miejski, co może być sygnałem zwiększonej podaży autobusów z Europy Zachodniej.

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

Segment	Nadwozie	1-2.2026		1-2.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	157	100% 26,0%	180	100% 30,7%	-12,8%
DMC>=8T	MIEJSKI	61	13,6%	37	9,1%	64,9%
	MIĘDZYMIASTOWY	221	49,4%	186	45,7%	18,8%
	SZKOLNY	1	0,2%		0,0%	
	TURYSTYCZNY	143	32,0%	164	40,3%	-12,8%
	INNY	21	4,7%	20	4,9%	5,0%
	OGÓŁEM	447	100% 74,0%	407	100% 69,3%	9,8%
RAZEM*		604	100%	587	100%	2,9%

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

Co napędza używane autobusy?

Struktura wieku używanych autobusów zarejestrowanych w okresie styczeń-luty 2026 pokazuje wyraźną dominację pojazdów z drugiej dekady XXI wieku. Największą grupę stanowią autobusy wyprodukowane w latach 2010–2019 – 403 szt. (66,7% rynku). Drugą grupą są pojazdy z lat 2005–2009 – 129 szt. (21,4%). Autobusy z roczników 2020–2026 to 62 szt. (10,3%), natomiast konstrukcje sprzed 2005 roku mają marginalny udział – 10 szt. (1,7%), w tym pojedyncze egzemplarze z lat 1987 oraz 1999–2004.

W przekładzie na normy emisji oznacza to, że:

- EURO VI (roczniki ok. 2014+): łącznie ok. 293 szt. (ok. 48,5% rynku),
- EURO V / EEV (głównie 2009–2013): ok. 223 szt. (ok. 36,9%),
- EURO IV (2005–2008): ok. 78 szt. (12,9%),
- EURO II/III (≤2004): 10 szt. (1,7%).

Zdecydowana większość rynku wtórnego mieści się więc dziś w standardach EURO V i EURO VI, co oznacza wyraźnie młodszą strukturę emisyjną niż jeszcze kilka lat temu, kiedy większy udział miały konstrukcje spełniające normy EURO III i IV.

Z kolei od strony napędowej rynek wtórny w okresie styczeń-luty 2026 jest niemal całkowicie oparty na silnikach wysokoprężnych - 589 szt., czyli 97,5% wszystkich rejestracji. Napędy alternatywne mają charakter uzupełniający: 11 autobusów hybrydowych (1,8%) oraz po jednym autobusie na CNG, benzynę, FCEV i PHEV.

Oznacza to, że w przeciwieństwie do rynku nowych autobusów, gdzie szybko rośnie udział konstrukcji zeroemisyjnych, 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 – 589 szt. (97,5%)
- Hybryda – 11 szt. (1,8%)
- CNG – 1 szt. (0,2%)
- Benzyna – 1 szt. (0,2%)
- FCEV – 1 szt. (0,2%)
- PHEV – 1 szt. (0,2%)

Nowe kontra używane

W okresie styczeń-luty 2026 roku w Polsce zarejestrowano 487 autobusów nowych oraz 604 używane, co daje przewagę rynku wtórnego na poziomie 117 pojazdów. Dla porównania, w 2025 roku w Polsce zarejestrowano 2683 autobusy nowe oraz 3568 używanych, co dało przewagę rynku wtórnego na poziomie 885 pojazdów.

Największa przewaga rynku wtórnego widoczna jest po dwóch miesiącach br. w segmentach międzymiastowym (221 używanych do 44 nowych) oraz turystycznym (143 do 54). Z kolei w segmentach miejskim (168 nowych do 61 używanych) oraz MINI (218 nowych do 157 używanych) wyraźnie silniejszy pozostaje rynek pierwotny.

Lista rankingowa marek

Cały czas numerem jeden na autobusowym rynku wtórnym jest **Iveco** – 185 szt. (30,6% udziału). Lider rynku ze wzrostem +11 szt. / +6,3% r/r. Pozycja marki wynika przede wszystkim z bardzo silnej obecności w segmencie międzymiastowym, gdzie dominuje seria Crossway.

Mercedes-Benz – 173 szt. Wicelider rynku wtórnego, z nieznacznym spadkiem (-3 szt. / -1,7% r/r), co pokazuje jak stabilna pozostaje sprzedaż tej marki 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 to legendarna marka **Setra**, która z wynikiem 60 sprowadzonych pojazdów w okresie styczeń-luty notuje symboliczny wzrost o 1 autobus (+1,7% 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** (39) i **SOR** (20).

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń - luty 2026**

Pozycja	Marka	1-2.2026		1-2.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	185	30,6%	174	29,6%	6,3%
2	MERCEDES-BENZ	173	28,6%	176	30,0%	-1,7%
3	SETRA	60	9,9%	59	10,1%	1,7%
4	MAN	39	6,5%	28	4,8%	39,3%
5	SOR	20	3,3%	30	5,1%	-33,3%
6	VDL BOVA	15	2,5%	14	2,4%	7,1%
	inni	112	18,5%	106	18,1%	5,7%
	OGÓŁEM	604	100%	587	100%	2,9%

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 ■