

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ - KWIECIEŃ 2026

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Polski rynek autobusów używanych po czterech miesiącach 2026: 1174 rejestracje i lekki spadek wobec poprzedniego roku

W porównaniu z analogicznym okresem 2025 roku zarejestrowano o 32 autobusy mniej, co oznacza spadek na poziomie 2,7% r/r. Tym samym rynek wtórny pozostaje relatywnie stabilny wolumenowo, ale po kwietniu 2026 widać wyraźniejsze przesunięcie przewagi na stronę autobusów nowych. Struktura rynku używanych autobusów nadal różni się zdecydowanie od rynku pierwotnego – dominują segmenty międzymiastowy oraz turystyczny, a podstawą rejestracji pozostają importowane konstrukcje z napędem diesla.

Segment po segmencie

MINI: Segment ten pozostaje jednym z filarów rynku wtórnego, ale po czterech miesiącach 2026 utrzymuje się praktycznie na poziomie sprzed roku. W okresie styczeń-kwiecień 2026 zarejestrowano 317 takich pojazdów, czyli o 1 mniej niż rok wcześniej (-0,3% r/r), przy udziale na poziomie 27,0%. Najpopularniejszym modelem pozostaje Mercedes-Benz Sprinter, który od lat dominuje w tej kategorii i stanowi podstawę rynku wtórnego w segmencie najmniejszych autobusów.

MIEJSKIE: Kategoria ta pozostaje relatywnie niewielka, ale nadal rośnie najszybciej wśród głównych segmentów rynku wtórnego. W pierwszych czterech miesiącach 2026 zarejestrowano 118 takich pojazdów, co oznacza wzrost o 23 szt. (+24,2% r/r) i udział na poziomie 10,1%. Najpopularniejszym modelem w tej grupie był Iveco Crossway LE, przed Mercedes-Benz Citaro O530.

MIĘDZYMIASTOWE: Największym segmentem rynku wtórnego pozostają autobusy międzymiastowe. W okresie styczeń-kwiecień 2026 zarejestrowano ich 366, co odpowiada za 31,2% całego rynku i oznacza spadek o 12 szt. (-3,2% r/r). Segment ten jest bezpośrednio powiązany z działalnością przewoźników regionalnych, dla których zakup używanego taboru nadal pozostaje najbardziej racjonalnym ekonomicznie rozwiązaniem. Kluczowym modelem pozostaje Iveco Crossway, który od lat stanowi fundament tej kategorii i jeden z najważniejszych produktów całego rynku wtórnego autobusów.

TURYSTYCZNE: Kategoria turystyczna, mimo że pozostaje jednym z filarów rynku, odnotowała największy spadek wśród głównych segmentów. W pierwszych czterech miesiącach 2026 zarejestrowano 330 autokarów, czyli o 38 mniej niż rok wcześniej (-10,3% r/r). Udział tej kategorii wyniósł 28,1%. Spadek może wynikać zarówno z ograniczonej podaży pojazdów na rynkach zachodnich, jak i z większej ostrożności inwestycyjnej przewoźników. Wśród modeli najczęściej rejestrowano Setrę S416 GT-HD, a w ścisłej czołówce znalazły się także Mercedes-Benz Tourismo oraz nowsze modele Setry serii 500.

Segment autobusów szkolnych pozostaje marginalny – w całym okresie styczeń-kwiecień odnotowano jedną rejestrację.

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

Segment	Nadwozie	1-4.2026		1-4.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	317	100%	318	100%	-0,3%
DMC>=8T	MIEJSKI	118	13,8%	95	10,7%	24,2%
	MIĘDZYMIASTOWY	366	42,7%	378	42,6%	-3,2%
	SZKOLNY	1	0,1%	1	0,1%	0,0%
	TURYSTYCZNY	330	38,5%	368	41,4%	-10,3%
	INNY	42	4,9%	46	5,2%	-8,7%
	OGÓŁEM	857	100%	888	100%	-3,5%
RAZEM*		1 174	100%	1 206	100%	-2,7%

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

Co napędza używane autobusy?

Struktura wieku pojazdów zarejestrowanych w pierwszych czterech miesiącach 2026 potwierdza stabilny charakter rynku wtórnego. Dominują autobusy wyprodukowane w latach 2010-2019, których zarejestrowano 804 szt., co odpowiada za 68,5% rynku. Drugą najważniejszą grupą są pojazdy z lat 2005-2009 – 244 szt. (20,8%). Autobusy z najnowszych roczników 2020-2026 stanowią 108 szt. (9,2%), natomiast pojazdy najstarsze, sprzed 2005 roku, mają marginalny udział – 18 szt. (1,5%).

Taka struktura oznacza, że rynek wtórny opiera się głównie na autobusach kilku- i kilkunastoletnich, które pozostają atrakcyjne kosztowo i eksploatacyjnie dla przewoźników. Jednocześnie przekłada się to bezpośrednio na strukturę napędową rynku, która pozostaje praktycznie niezmienna od lat. W okresie styczeń-kwiecień 2026 zdecydowaną dominację utrzymują pojazdy z silnikami wysokoprężnymi – 1150 sztuk, czyli 98,0% wszystkich rejestracji.

Napędy alternatywne mają charakter marginalny. Zarejestrowano 10 autobusów hybrydowych HEV, 5 na CNG, 3 benzynowe oraz pojedyncze egzemplarze MHEV, PHEV, FCEV i BEV. Pokazuje to wyraźnie, że rynek wtórny pozostaje poza głównym nurtem transformacji energetycznej, która dynamicznie rozwija się na rynku nowych autobusów. Wynika to przede wszystkim z wieku dostępnych pojazdów – większość z nich została zaprojektowana i wyprodukowana przed okresem intensywnej elektryfikacji transportu publicznego.

Nowe kontra używane

W okresie styczeń-kwiecień 2026 roku w Polsce zarejestrowano 1266 autobusów nowych oraz 1174 używane, co oznacza przewagę rynku pierwotnego na poziomie 92 pojazdów. Jest to istotna zmiana względem pierwszego kwartału, po którym rynek wtórny był jeszcze nieznacznie większy od rynku nowych autobusów.

Struktura segmentowa pokazuje, że rynek wtórny dominuje przede wszystkim w segmentach międzymiastowym i turystycznym, natomiast w segmentach MINI i miejskim coraz większą przewagę uzyskują nowe pojazdy. Oznacza to, że rynek używanych autobusów pełni dziś rolę uzupełniającą wobec rynku nowych, odpowiadając głównie na potrzeby przewoźników działających poza systemami silnie wspieranymi środkami publicznymi.

Lista rankingowa marek

Po czterech miesiącach 2026 na rynku wtórnym wyraźnie widać silną koncentrację wokół kilku kluczowych producentów.

Pierwsze miejsce zajmuje **Iveco** z wynikiem 353 zarejestrowanych pojazdów i udziałem na poziomie 30,1%. Marka poprawiła wynik o 34 szt. (+10,7% r/r), a jej siła wynika przede wszystkim z dominacji w segmencie międzymiastowym, gdzie model Crossway pozostaje standardem rynkowym z dwoma olbrzymimi atutami: uniwersalność zastosowania i dostępność.

Drugą pozycję zajmuje **Mercedes-Benz** z wynikiem 339 pojazdów i udziałem 28,9%. To najbardziej wszechstronny producent na rynku wtórnym, obecny we wszystkich kluczowych segmentach. Sprinter dominuje w kategorii MINI, Citaro jest jednym z najczęściej spotykanych autobusów miejskich, a Tourismo pozostaje jednym z najważniejszych modeli w segmencie turystycznym. Analizując wynik marki, widać lekką korektę względem 2025 roku (-9 szt.; -2,6% r/r), ale bez zmiany jej strategicznej pozycji.

Trzecie miejsce zajmuje **Setra** z wynikiem 128 pojazdów i udziałem 10,9%. Marka koncentruje się niemal wyłącznie na segmencie turystycznym, gdzie pełni rolę produktu premium. Jej obecność na rynku wtórnym pokazuje, że w tej części rynku istotne znaczenie mają nie tylko cena, ale także jakość, komfort i prestiż.

Na kolejnych miejscach znajdują się **MAN** oraz **SOR** z wyraźnie niższymi wolumenami – odpowiednio 70 i 34 pojazdy. MAN utrzymuje stabilną obecność, natomiast SOR odnotował wyraźny spadek rok do roku. Dalej w rankingu znalazły się m.in. Van Hool, Volvo, VDL Bova, Temsa, Scania, Neoplan i Otokar.

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

Pozycja	Marka	1-4.2026		1-4.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	353	30,1%	319	26,5%	10,7%
2	MERCEDES-BENZ	339	28,9%	348	28,9%	-2,6%
3	SETRA	128	10,9%	130	10,8%	-1,5%
4	MAN	70	6,0%	72	6,0%	-2,8%
5	SOR	34	2,9%	69	5,7%	-50,7%
6	VAN HOOL	29	2,5%	20	1,7%	45,0%
	inni	221	18,8%	248	20,6%	-10,9%
	OGÓŁEM	1 174	100%	1 206	100%	-2,7%

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.

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 ■ JAC Polska ■ 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 ■ Temared ■ 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 ■