

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ - MAJ 2026

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Polski rynek autobusów używanych po pięciu miesiącach 2026: 1445 rejestracji i lekki spadek wobec poprzedniego roku

W okresie styczeń-maj 2026 roku zarejestrowano w Polsce 1445 używanych autobusów. W porównaniu z analogicznym okresem 2025 roku oznacza to o 47 pojazdów mniej, czyli spadek na poziomie 3,2% r/r. Tym samym rynek wtórny pozostaje relatywnie stabilny wolumenowo, ale po maju 2026 coraz wyraźniej widać przewagę rynku nowych autobusów, który w tym samym czasie osiągnął 1655 rejestracji.

Segment po segmencie

Struktura rynku używanych autobusów nadal różni się zdecydowanie od rynku pierwotnego. Dominują segmenty międzymiastowy i turystyczny, a podstawą rejestracji pozostają importowane konstrukcje z napędem diesla. Jednocześnie w danych za pięć miesięcy widać wzrost kategorii miejskiej, co może być efektem rotacji taboru w przewozach komunalnych oraz dostępności kilku- i kilkunastoletnich pojazdów z rynku wtórnego.

W otoczeniu rynku warto odnotować, że nowe przepisy i programy finansowania coraz mocniej kierują inwestycje samorządowe w stronę autobusów zeroemisyjnych. Dotyczy to przede wszystkim rynku nowych pojazdów, ale pośrednio wpływa też na rynek wtórny: używane autobusy nadal pozostają ważnym rozwiązaniem dla przewoźników regionalnych i turystycznych, natomiast w dużych miastach ich rola jest coraz bardziej ograniczana przez wymogi emisyjne i dostępność dofinansowań do taboru nowego.

MINI: Segment ten pozostaje jednym z filarów rynku wtórnego. W okresie styczeń-maj 2026 zarejestrowano 380 takich pojazdów, czyli o 2 więcej niż rok wcześniej (+0,5% r/r), przy udziale na poziomie 26,3%. Najpopularniejszym modelem pozostaje Mercedes-Benz Sprinter, który od lat dominuje w tej kategorii i stanowi podstawę rynku wtórnego w segmencie najmniejszych autobusów. Po pięciu miesiącach można mówić o stabilizacji tej części rynku, bez wyraźnego przełomu wolumenowego.

MIEJSKIE: Kategoria ta pozostaje relatywnie niewielka, ale nadal rośnie najszybciej wśród głównych segmentów rynku wtórnego. W pierwszych pięciu miesiącach 2026 zarejestrowano 167 takich pojazdów, co oznacza wzrost o 41 szt. (+32,5% r/r) i udział na poziomie 11,6%. Najpopularniejszym modelem w tej grupie był Iveco Crossway Low Entry, przed Mercedes-Benz Citaro oraz Solarisem Urbino 12. Wzrost segmentu miejskiego jest widoczny, ale nadal nie zmienia podstawowej struktury rynku wtórnego, zdominowanej przez autobusy międzymiastowe i turystyczne.

MIĘDZYMIASTOWE: Największym segmentem rynku wtórnego pozostają autobusy międzymiastowe. W okresie styczeń-maj 2026 zarejestrowano ich 446, co odpowiada za 30,9% całego rynku i oznacza spadek o 27 szt. (-5,7% 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, a w czołówce utrzymują się także Crossway Low Entry oraz Recreo.

TURYSTYCZNE: Kategoria turystyczna, mimo że pozostaje jednym z filarów rynku, odnotowała największy spadek wśród głównych segmentów. W pierwszych pięciu miesiącach 2026 zarejestrowano 404 autokary, czyli o 52 mniej niż rok wcześniej (-11,4% r/r). Udział tej kategorii wyniósł 28,0%. Spadek może wynikać zarówno z ograniczonej podaży pojazdów na rynkach zachodnich, jak i z ostrożności inwestycyjnej przewoźników przed pełnym sezonem przewozów dalekobieżnych. Wśród modeli najczęściej rejestrowano Iveco Magelys oraz Mercedes-Benz Tourismo, a wysoko pozostawały także modele Setry serii 400.

Segment autobusów szkolnych pozostaje marginalny – w całym okresie styczeń-maj odnotowano jedną rejestrację. Kategoria „inne” osiągnęła 47 szt., co oznacza spadek względem analogicznego okresu 2025 roku.

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

Segment	Nadwozie	1-5.2026		1-5.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	380	100%	378	100%	0,5%
			26,3%		25,3%	
DMC>=8T	MIEJSKI	167	15,7%	126	11,3%	32,5%
	MIĘDZYMIASTOWY	446	41,9%	473	42,5%	-5,7%
	SZKOLNY	1	0,1%	1	0,1%	0,0%
	TURYSTYCZNY	404	37,9%	456	40,9%	-11,4%
	INNY	47	4,4%	58	5,2%	-19,0%
	OGÓŁEM	1 065	100%	1 114	100%	-4,4%
			73,7%		74,7%	
RAZEM*		1 445	100%	1 492	100%	-3,2%

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

Co napędza używane autobusy?

Struktura wieku pojazdów zarejestrowanych w pierwszych pięciu miesiącach 2026 potwierdza stabilny charakter rynku wtórnego. Dominują autobusy wyprodukowane w latach 2010-2019, których zarejestrowano 980 szt., co odpowiada za 67,8% rynku. Drugą najważniejszą grupą są pojazdy z lat 2005-2009 – 315 szt. (21,8%). Autobusy z najnowszych roczników 2020-2026 stanowią 128 szt. (8,9%), natomiast pojazdy najstarsze, sprzed 2005 roku, mają marginalny udział – 22 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-maj 2026 zdecydowaną dominację utrzymują pojazdy z silnikami wysokoprężnymi. Aktualna struktura napędów jest następująca:

- DIESEL – 1416 szt. (98,0%)
- HEV – 10 szt. (0,7%)
- CNG – 8 szt. (0,6%)
- BENZYNA – 4 szt. (0,3%)
- BEV – 2 szt. (0,1%)
- MHEV – 1 szt. (0,1%)
- PHEV – 1 szt. (0,1%)
- FCEV – 1 szt. (0,1%)

Łącznie autobusy z napędem diesla odpowiadają za 98,0% wszystkich rejestracji używanych autobusów. Napędy alternatywne mają charakter marginalny: zarejestrowano 10 autobusów hybrydowych HEV, 8 na CNG, 2 elektryczne BEV oraz pojedyncze egzemplarze MHEV, PHEV i FCEV. To wyraźnie pokazuje, że rynek wtórny pozostaje poza głównym nurtem transformacji energetycznej, która dynamicznie rozwija się na rynku nowych autobusów.

Nowe kontra używane

W okresie styczeń-maj 2026 roku w Polsce zarejestrowano 1655 autobusów nowych oraz 1445 używanych, co oznacza przewagę rynku pierwotnego na poziomie 210 pojazdów. To istotna zmiana wobec sytuacji z początku roku, kiedy rynek wtórny pozostawał jeszcze bardzo blisko 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.

W 2026 roku ten rozdział może się pogłębiać. Dofinansowania do zeroemisyjnego transportu miejskiego oraz obowiązek zakupu autobusów zeroemisyjnych przez największe miasta wzmacniają rynek nowych pojazdów, podczas gdy rynek używany pozostaje oparty głównie na dostępności diesla z importu oraz na decyzjach inwestycyjnych mniejszych przewoźników.

Lista rankingowa marek

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

Pierwsze miejsce zajmuje **Iveco** z wynikiem 425 zarejestrowanych pojazdów i udziałem na poziomie 29,4%. Marka poprawiła wynik o 35 szt. (+9,0% r/r), a jej siła wynika przede wszystkim z dominacji w segmencie międzymiastowym. Model Crossway pozostaje standardem rynkowym z dwoma najważniejszymi atutami: uniwersalnością zastosowania i dostępnością.

Drugą pozycję zajmuje **Mercedes-Benz** z wynikiem 415 pojazdów i udziałem 28,7%. 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 korektę względem 2025 roku (-27 szt.; -6,1% r/r), ale bez zmiany jej strategicznej pozycji.

Trzecie miejsce zajmuje **Setra** z wynikiem 146 pojazdów i udziałem 10,1%. 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 ... Van Hool** – odpowiednio 81 i 43 pojazdy. MAN utrzymuje stabilną obecność, choć z wynikiem niższym niż rok wcześniej, natomiast Van Hool wyraźnie poprawił rezultat. Dalej w rankingu znalazły się m.in. SOR, Volvo, VDL Bova, Temsa, Scania, Solaris, Neoplan i Otokar.

Podsumowując listę rankingową: Iveco, Mercedes-Benz i Setra odpowiadają łącznie za 986 rejestracji, czyli 68,2% całego rynku używanych autobusów. Koncentracja jest więc wysoka, ale niższa niż na rynku nowych pojazdów, gdzie większą rolę odgrywają aktualne kontrakty i dostawy flotowe.

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

Pozycja	Marka	1-5.2026		1-5.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	425	29,4%	390	26,1%	9,0%
2	MERCEDES-BENZ	415	28,7%	442	29,6%	-6,1%
3	SETRA	146	10,1%	157	10,5%	-7,0%
4	MAN	81	5,6%	91	6,1%	-11,0%
5	VAN HOOL	43	3,0%	24	1,6%	79,2%
6	SOR	42	2,9%	80	5,4%	-47,5%
	inni	293	20,3%	308	20,6%	-4,9%
	OGÓŁEM	1 445	100%	1 492	100%	-3,2%

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 ■