

Pierwsze rejestracje Autobusów Używanych STYCZEŃ - LIPIEC 2026

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Polski rynek autobusów używanych po siedmiu miesiącach 2026: 1 911 rejestracji i spadek o 1,7% r/r

W okresie styczeń-lipiec 2026 roku zarejestrowano w Polsce 1 911 używanych autobusów. W porównaniu z analogicznym okresem 2025 roku oznacza to o 33 pojazdy mniej, czyli spadek na poziomie 1,7% r/r. Po pierwszym kwartale, który zakończył się praktycznie takim samym wynikiem jak rok wcześniej – 925 wobec 923 szt. – drugi kwartał przyniósł wyraźniejsze osłabienie: 725 wobec 781 rejestracji. Lipiec odwrócił jednak ten trend, przynosząc 261 autobusów wobec 240 przed rokiem, czyli wzrost o 8,8% r/r.

Od początku roku rynek rozwijał się nierównomiernie. Styczeń i luty zakończyły się niewielkimi wzrostami r/r, natomiast od marca do czerwca miesięczne wyniki pozostawały poniżej poziomów z 2025 roku. Lipcowe odbicie zmniejszyło skumulowany spadek z 3,2% po sześciu miesiącach do 1,7% po siedmiu miesiącach.

Segment po segmencie

Struktura rynku używanych autobusów nadal wyraźnie różni się od rynku pierwotnego. Największym segmentem pozostają autobusy międzymiastowe, przed turystycznymi i MINI. Po siedmiu miesiącach 2026 roku widać jednocześnie wzrost kategorii miejskiej i MINI oraz słabsze wyniki autobusów międzymiastowych i turystycznych.

MINI: W okresie styczeń-lipiec 2026 zarejestrowano 491 autobusów MINI, czyli o 14 więcej niż rok wcześniej (+2,9% r/r). Segment odpowiada za 25,7% całego rynku wtórnego. Początek roku był nierówny: po 89 rejestracjach w styczniu i 68 w lutym marzec przyniósł 94 szt. W drugim kwartale wyniki stopniowo spadały z 66 w kwietniu do 44 w czerwcu, ale lipiec zakończył się odbiciem do 67 szt., wobec 57 rok wcześniej (+17,5% r/r). Najpopularniejszą rodziną modelową pozostaje Mercedes-Benz Sprinter – 231 szt.

MIEJSKIE: Segment autobusów miejskich nadal jest najmocniej rosnącą dużą kategorią rynku wtórnego. Od stycznia do lipca zarejestrowano 216 pojazdów, o 30 więcej niż w analogicznym okresie 2025 roku (+16,1% r/r), co daje 1% udziału w całym rynku. Pierwszy kwartał był bardzo mocny – 93 wobec 66 szt. rok wcześniej – natomiast w drugim kwartale dynamika wyhamowała do 94 wobec 93 szt. W maju odnotowano tegoroczne maksimum na poziomie 49 rejestracji, po czym czerwiec spadł do 20 szt., a lipiec przyniósł poprawę do 29. Najpopularniejsza była rodzina Iveco Crossway – 32 szt., w tym 28 pojazdów zapisanych jako Crossway LE.

MIĘDZYMIASTOWE: To nadal największy segment używanych autobusów. W okresie styczeń-lipiec 2026 zarejestrowano 616 pojazdów, czyli o 20 mniej niż rok wcześniej (-3,1% r/r). Udział tej kategorii wynosi 32,2%. Początek roku był mocny: 119 rejestracji w styczniu i 102 w lutym. Pierwszy kwartał

zakończył się wynikiem 300 szt., wobec 288 rok wcześniej. W drugim kwartale sytuacja odwróciła się – 220 wobec 260 szt. (-15,4% r/r). Lipiec przyniósł jednak odbicie do 96 autobusów, wobec 88 rok wcześniej. Kluczowym modelem pozostaje Iveco Crossway. Łącznie niehybrydowe odmiany rodziny Crossway osiągnęły 200 rejestracji, w tym podstawowy Crossway 136 szt. i Crossway LE 55 szt.

TURYSTYCZNE: W ciągu siedmiu miesięcy 2026 zarejestrowano 516 autokarów, czyli o 45 mniej niż rok wcześniej (-8,0% r/r). Segment odpowiada za 27,0% rynku. Najmocniejszym miesiącem był marzec ze 109 rejestracjami. W drugim kwartale wolumen spadł do 207 szt., wobec 231 rok wcześniej, natomiast lipiec zakończył się dokładnie takim samym wynikiem jak w 2025 roku – 57 autobusów. Najpopularniejszą rodziną modelową pozostaje Mercedes-Benz Tourismo – 83 szt.

Segment autobusów szkolnych pozostaje marginalny – od stycznia do lipca zarejestrowano 2 pojazdy, tyle samo co rok wcześniej. Były to po jednym MAN 18.480 HOC i Mercedes-Benz Vario 818.

Kategoria „inne” osiągnęła 70 rejestracji, czyli o 12 mniej niż w analogicznym okresie 2025 roku (-14,6% r/r). Najpopularniejszą rodziną modelową był tutaj Iveco Crossway – 19 szt.

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

Segment	Nadwozie	1-7.2026		1-7.2025		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
DMC<8T	MINI	491	100%	477	100%	2,9%
DMC>=8T	MIEJSKI	216	15,2%	186	12,7%	16,1%
	MIĘDZYMIASTOWY	616	43,4%	636	43,4%	-3,1%
	SZKOLNY	2	0,1%	2	0,1%	0,0%
	TURYSTYCZNY	516	36,3%	561	38,2%	-8,0%
	INNY	70	4,9%	82	5,6%	-14,6%
OGÓŁEM		1 420	100%	1 467	100%	-3,2%
RAZEM*		1 911	100%	1 944	100%	-1,7%

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

Co napędza używane autobusy?

Struktura rocznikowa pojazdów zarejestrowanych w okresie styczeń-lipiec 2026 potwierdza dalsze odmładzanie importowanego taboru. Największą grupę tworzą autobusy wyprodukowane w latach 2010-2019 – 1 284 szt. (67,2% rynku). Pojazdów z lat 2005-2009 było 412 (21,6%), autobusów z roczników 2020-2026 – 182 (9,5%), a najstarszych, wyprodukowanych przed 2005 rokiem – 33 (1,7%).

W porównaniu z analogicznym okresem 2025 roku liczba autobusów z roczników 2020-2026 wzrosła ze 113 do 182 szt., czyli o 69 pojazdów (+61,1%). Grupa z lat 2010-2019 zwiększyła się z 1 202 do 1 284 szt. (+6,8%). Jednocześnie liczba autobusów wyprodukowanych w latach 2005-2009 spadła z 565 do 412 szt. (-27,1%), a pojazdów sprzed 2005 roku z 64 do 33 szt. (-48,4%).

Średni rok produkcji zarejestrowanego używanego autobusu przesunął się z około 2012,1 do 2013,4, natomiast mediana z 2012 do 2013 roku. Kierunek zmian jest więc jednoznaczny – importowany tabor stopniowo staje się młodszy.

Pod względem rodzaju napędu rynek wtórny nadal pozostaje niemal całkowicie oparty na silnikach wysokoprężnych. Aktualna struktura napędów jest następująca:

- DIESEL – 1 879 szt. (98,3%)
- HEV/MHEV – 12 szt. (0,6%)
- CNG – 8 szt. (0,4%)
- BENZYNA – 7 szt. (0,4%)
- BEV/FCEV/PHEV – 5 szt. (0,3%)

Liczba autobusów z silnikami Diesla spadła z 1 929 do 1 879 szt., czyli o 50 pojazdów (-2,6% r/r), a ich udział zmniejszył się z 99,2% do 98,3%.

Pojazdów z napędem innym niż diesel było łącznie 32, wobec 15 rok wcześniej. Nadal są to jednak bardzo niewielkie wolumeny. Wśród napędów alternatywnych najliczniejsze są hybrydy HEV i MHEV – łącznie 12 szt. – oraz CNG – 8 szt. Od początku roku zarejestrowano także 3 używane autobusy BEV, 1 FCEV i 1 PHEV.

Miesięczny przebieg rejestracji nie wskazuje jeszcze na trwałą transformację napędową rynku wtórnego. W styczniu pojawiło się 14 autobusów z napędem innym niż diesel, natomiast w lipcu były to zaledwie trzy pojazdy – dwa benzynowe i jeden BEV. Diesel nadal zdecydowanie dominuje w każdym segmencie funkcjonalnym.

Nowe kontra używane

W okresie styczeń-lipiec 2026 roku w Polsce zarejestrowano 2 501 autobusów nowych oraz 1 911 używanych, co oznacza przewagę rynku pierwotnego na poziomie 590 pojazdów. Rok wcześniej sytuacja była odwrotna. W pierwszych siedmiu miesiącach 2025 roku zarejestrowano 1 444 nowe autobusy i 1 944 używane, czyli rynek wtórny wyprzedzał pierwotny o 500 pojazdów. W ciągu roku liczba nowych autobusów wzrosła o 73,2%, podczas gdy rynek używanych zmniejszył się o 1,7%.

Różnice szczególnie dobrze widać w poszczególnych segmentach. W autobusach miejskich rynek nowych pojazdów osiągnął 1 225 szt., wobec 216 używanych. W MINI było to odpowiednio 804 i 491 szt. Odwrotna relacja utrzymuje się w przewozach międzymiastowych, gdzie zarejestrowano 616 używanych autobusów wobec 221 nowych, oraz w turystyce – 516 używanych wobec 248

nowych autokarów. Rosnące dostawy fabrycznie nowych autobusów miejskich, w tym przede wszystkim pojazdów zeroemisyjnych, coraz mocniej odróżniają strukturę obu części rynku.

Lista rankingowa marek

Po siedmiu miesiącach 2026 roku rynek wtórny pozostaje bardzo mocno skoncentrowany wokół Iveco, Mercedes-Benz, Setry, MAN i SOR. Jednocześnie walka o pierwsze miejsce jest wyjątkowo wyrównana – Iveco wyprzedza Mercedes-Benz zaledwie o dwa pojazdy.

Pierwsze miejsce zajmuje **Iveco** – 554 szt. (29,0% rynku). Marka poprawiła rezultat o 38 autobusów (+7,4% r/r). Najmocniejszy był styczeń ze 103 rejestracjami. W kolejnych miesiącach wynik stopniowo spadał, osiągając 58 szt. w czerwcu, natomiast lipiec przyniósł odbicie do 71 pojazdów. Główną siłą marki pozostaje segment międzymiastowy, gdzie Iveco zarejestrowało 278 autobusów, przede wszystkim z rodziny Crossway.

Drugą pozycję zajmuje **Mercedes-Benz** – 552 szt. (28,9%), o 8 więcej niż rok wcześniej (+1,5% r/r). Marka miała bardzo stabilny pierwszy kwartał – 85 szt. w styczniu, 88 w lutym i 95 w marcu. Po czerwcowym minimum na poziomie 58 rejestracji lipiec przyniósł 79 pojazdów. Dzięki temu Mercedes-Benz zmniejszył stratę do Iveco z 10 autobusów po czerwcu do zaledwie dwóch po lipcu. Marka pozostaje najbardziej wszechstronnym graczem rynku wtórnego: Sprinter dominuje w MINI, Citaro jest w czołówce autobusów miejskich, a Tourismo w segmencie turystycznym.

Trzecie miejsce zajmuje **Setra** – 185 szt. (9,7%). Wynik jest o 21 pojazdów niższy niż rok wcześniej (-10,2% r/r). Najmocniejszym miesiącem był marzec z 44 rejestracjami. Od kwietnia miesięczny wolumen utrzymuje się wyraźnie niżej, na poziomie 18-24 szt. Marka nadal opiera wynik przede wszystkim na autokarach turystycznych, których zarejestrowano 119.

Czwarte miejsce zajmuje **MAN** – 105 szt. (5,5%), o 6 mniej niż rok wcześniej (-5,4% r/r). Po 24 rejestracjach w styczniu kolejne miesiące przynosiły już wyniki od 10 do 19 szt., a lipiec zakończył się 14 pojazdami. Rejestracje MAN są rozłożone pomiędzy segment turystyczny, międzymiastowy i miejski.

Piątą pozycję zajmuje **SOR** – 57 szt. (3,0%). To o 55 autobusów mniej niż w pierwszych siedmiu miesiącach 2025 roku (-49,1% r/r). Miesięczne wyniki były niskie i zmienne – od 3 do 15 rejestracji. Aż 50 z 57 pojazdów marki przypadło na segment międzymiastowy.

Trzy czołowe marki – Iveco, Mercedes-Benz i Setra – odpowiadają łącznie za 1 291 rejestracji, czyli 67,6% rynku. Pięciu największych graczy skupia 1 453 pojazdy, co daje 76,0% wszystkich rejestracji używanych autobusów w Polsce.

Warszawa, 27 sierpnia 2026

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 ■