



# INDICATA Market Watch

Raport dotyczący używanych  
samochodów

Rynek używanych pojazdów elektrycznych  
potrzebuje więcej benefitów niż tylko obniżki cen

**Wydanie 57** | Listopadr 2024



# Podsumowanie

- Udział pojazdów benzynowych w październiku na rynku wtórnym spadł do 41,9%, a udział diesli nieznacznie wzrósł do 33,6%.
- Sprzedaż używanych pojazdów elektrycznych (BEV) wzrosła drugi miesiąc z rzędu, osiągając poziom 5,8%.
- Łączny udział pojazdów hybrydowych w rynku wzrósł do 18,7%, w tym udział PHEV/HEV wzrósł do 9,9%, a udział MHEV poprawił się do 8,9%.
- Ograniczając analizę do samochodów osobowych w wieku do czterech lat widać dalszy spadek udziały aut z silnikiem benzynowym do poziomu 41,7% i diesli do poziomu 17,5%.
- Nasz wskaźnik szacowanego czasu sprzedaży (MDS) w październiku uległ dalszemu skróceniu, dla wszystkich jednostek napędowych. Diesle i auta benzynowe nadal osiągają najlepsze wyniki z MDS wynoszącym odpowiednio 56 i 59 dni, a auta elektryczne (BEV) mają ten wskaźnik najślabszy na poziomie 81 dni.
- MDS pojazdów hybrydowych poprawił się do 70 dni, podczas gdy MDS pojazdów PHEV/HEV spadł do 67 dni.
- Udział pojazdów BEV w całej dostępności aut jest na poziomie 7,6%, czyli znacznie przewyższa udział BEV w sprzedaży wynoszący 5,8%. Ta nadpodaż przyczyniła się do dalszego spadku cen aut BEV w naszym indeksie o 0,9 punktu procentowego do poziomu 67,3.
- W październiku w zestawieniu najlepiej sprzedających się pojazdów w wieku poniżej czterech lat VW Golf pozostał na szczycie, 208 zajął drugie miejsce a T-ROC pozostaje na trzeciej pozycji.
- Tesla Model 3 pozostaje najszybciej sprzedającym się samochodem używanym w wieku poniżej czterech lat, na drugim i trzecim miejscu znalazły się Opel/Vauxhall Corsa i Grandland X.
- Nasz indeks cen opiera się na stałej puli pojazdów reindeksowanych w stosunku do stycznia 2023 r., co spowodowałoby typową krzywą spadkową średnich cen w ciągu roku.
- Wysoka inflacja w Turcji spowodowała wzrost średnich cen o 3,6 p.p. m/m, utrzymując je o 68,9 p.p. wyższe niż na początku 2023 roku.
- Średnie ceny na europejskich rynkach LHD spadły o 0,2 p.p. m/m, co oznacza że są one o 6,6 p.p. niższe niż na początku 2023 roku. Wszystkie te rynki odnotowały miesięczny spadek średnich cen.
- Ceny w Wielkiej Brytanii spadły o 0,6 p.p. m/m, i są one teraz o 18,1 p.p. niższe niż na początku 2023 roku.

Kraj	Procentowy wzrost cen samochodów używanych Zmiana względem stycznia 2023
Turkey	68.9pp
Poland	-10.2pp
Spain	-10.7pp
Sweden	-11.8pp
Portugal	-12.6pp
The Netherlands	-12.8pp
Italy	-13.0pp
Belgium	-13.1pp
France	-14.1pp
Austria	-14.1pp
Germany	-14.8pp
United Kingdom	-18.1pp
Denmark	-20.5pp
Średnia	-7.5pp
Region UE	-13.8pp

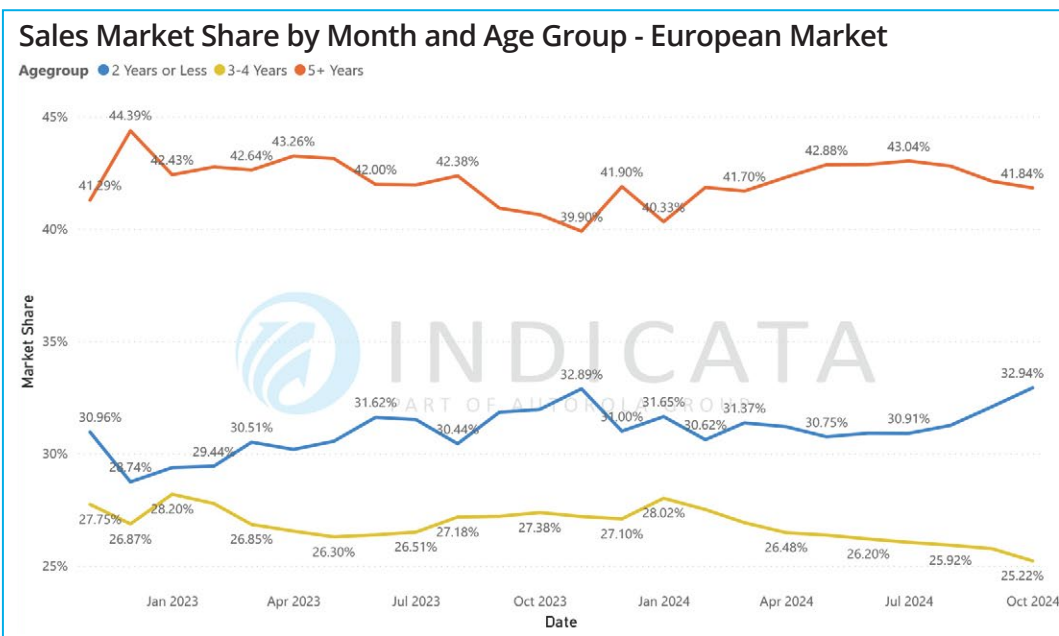
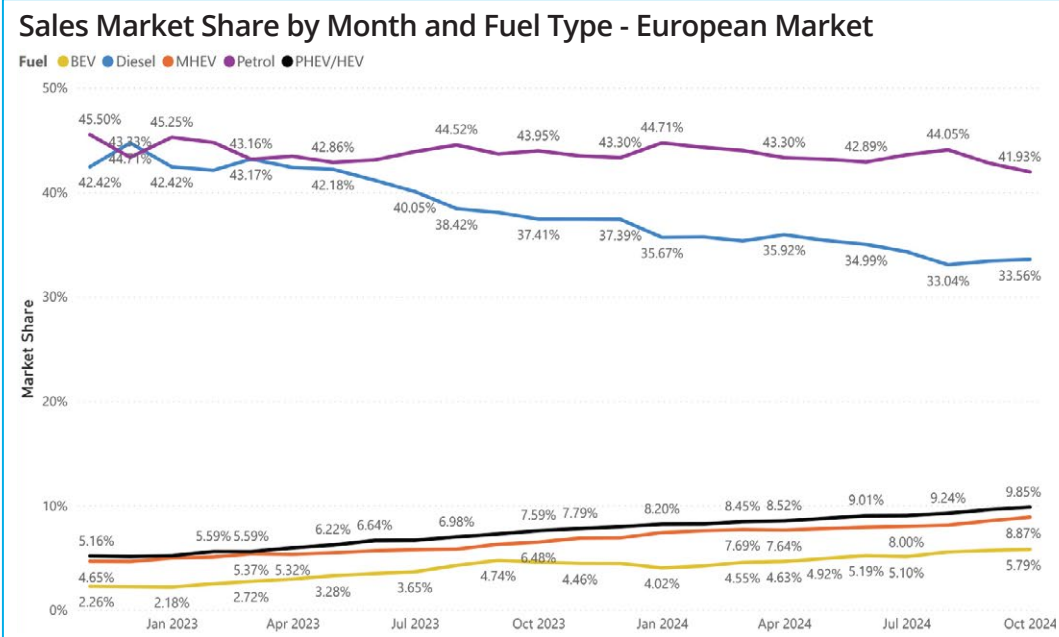
# Rynki europejskie - trendy sprzedażowe

## BEV poprawiają się powoli, ale używane LCV w końcu potrzebują wsparcia

Trend spadkowy diesla na rynku samochodów używanych zatrzymał się. Trzeci miesiąc z rzędu udział tych aut oscyluje około 33% z nieznacznie pozytywnym trendem. Jeszcze na początku 2023 r. 42,4% sprzedawanych samochodów używanych było nadal napędzanych silnikami wysokoprężnymi. Udział MHEV z silnikiem wysokoprężnym nie został tutaj uwzględniony. Spojrzenie na młode samochody używane w wieku do 2 lat daje wyobrażenie o tym jaki jest los diesli na rynku wtórnym w kolejnych latach. W przypadku tej najmłodszej grupy wiekowej diesle stanowią tylko 17,6% sprzedaży i wkrótce zostaną wyprzedzone przez PHEV/HEV. Kryzys podaży nowych aut zakończył się w 2022 i 2023 r., obecnie rośnie również napływ używanych pojazdów w wieku poniżej 2 lat, co znajduje odzwierciedlenie w sprzedaży. Ich udział wzrósł o kolejne 0,8 punktu procentowego w ujęciu miesięcznym, osiągając obecnie prawie jedną trzecią.

Pojazdy BEV nadal stanowią niewielką część rynku, z udziałem w sprzedaży na poziomie 5,8%, ich udział jest tylko o 0,1 punktu procentowego wyższy niż w poprzednim miesiącu. Nawet jeśli wykluczyć pojazdy starsze niż 5 lat, zaledwie 9,2% nabywców decyduje się na model w pełni elektryczny. Potencjał do wzrostu tkwi w modelach z nadwoziem kombi. Ze względu na brak różnorodności modeli, jak dotąd tylko 2,1% samochodów kombi jest w pełni zelektryfikowanych. Nowe modele, takie jak ID.7, i5, MG5, Astra i 308, poszerzą grę samochodów używanych.

Sytuacja w przypadku dostawczych elektryków jest jeszcze gorsza. Stanowią one niecałe 4% sprzedaży aut w wieku poniżej 4 lat lub 5,8% dla aut w wieku poniżej 2 lat. Z wyjątkiem Nissana, uznani producenci pojazdów użytkowych mają tylko jednocyfrowe udziały w sprzedaży pojazdów elektrycznych nawet w tej najmłodszej grupie wiekowej. Jednak niektóre z modeli, zwłaszcza kombivany i średnie samochody dostawcze, wykazują już nieco większe udziały aut elektrycznych sięgające nieco ponad 10%. Docelowo jednak, nie należy zapominać o zaostrażających się celach na emisję CO2 aut dostawczych, która ma spaść z około 185 do 153,9 g/km od 2025 r., następnie do 90,6 g/km od 2030 r. i dalej do 0 od 2035 r.



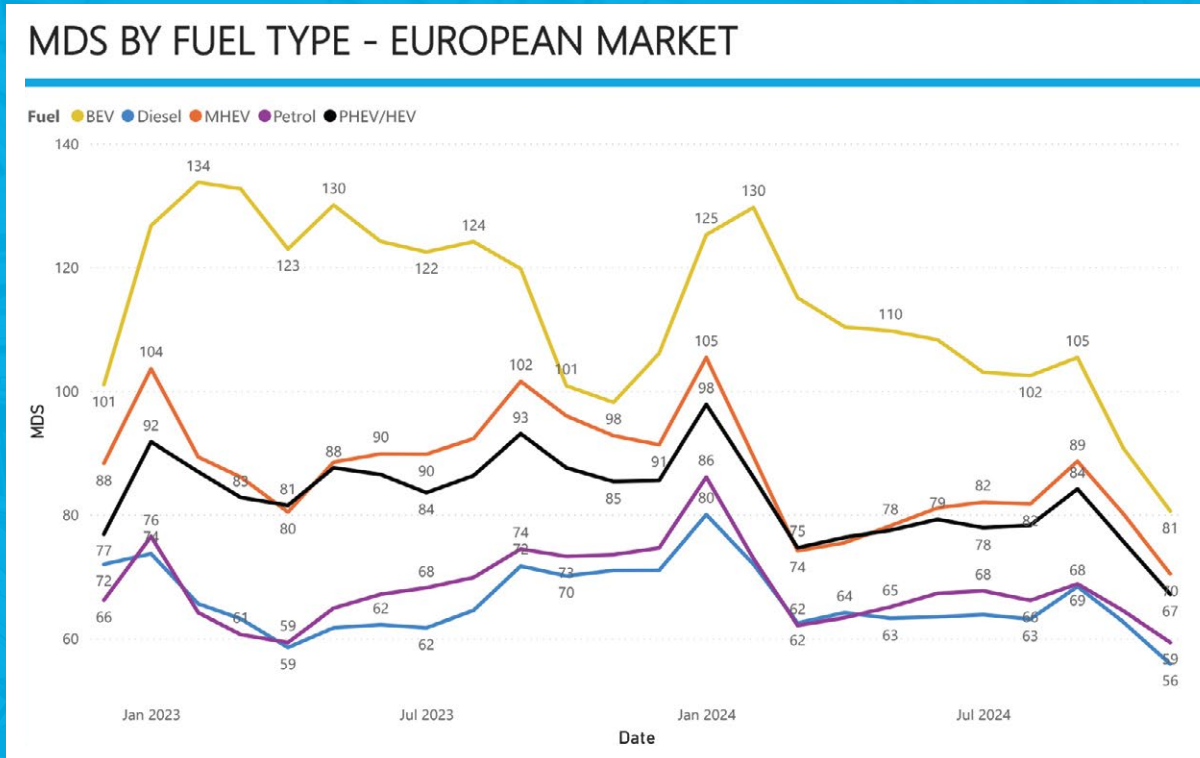
## Auta używane sprzedają się coraz szybciej

Po raz drugi z rzędu nasz wskaźnik szacowanego czasu sprzedaży MDS poprawił dla wszystkich rodzajów napędów i grup wiekowych na wszystkich monitorowanych rynkach.

Tradycyjnie najniższy MDS mają samochody BEV na poziomie 81,6. Z czysto metodologicznego punktu widzenia, poprawa wynika z zmniejszenia dostępności, albo z większego wolumenu sprzedaży a czasem z obu tych przyczyn.

Rosnący popyt jest oczywisty, ale w przypadku BEV to tylko niewielka część prawdy. Popyt jest stymulowany przez znaczne obniżki cen, które zmniejszają premię cenową BEV w porównaniu z silnikami spalinowymi, czego dobrym przykładem jest Wielka Brytania. Nie należy również zapominać, że MDS dla BEV często nadal znacznie przekracza 100, w zależności od rynku, grupy wiekowej i modelu. Rozrzut jest ogromny. Można zauważyć, że w przypadku starszych roczników, premia cenowa między BEV a ICE zmniejsza się.

W przypadku pojazdów z silnikiem Diesla dalszy spadek podaży znacząco przyczynił się do osiągnięcia obecnej wartości szczytowej 55,8. Odpowiada to poprawie o 6,8 punktu w ciągu jednego miesiąca.



Top selling car models up to 4-years-old by volume							
All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	59.8	Volkswagen Golf	59.3	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9
Renault Clio	46.3	Volkswagen T-ROC	57.3	Fiat 500	51.9	Volkswagen ID.3	52.7
Volkswagen T-ROC	57.3	Renault Clio	45.2	Ford Puma	74.2	Renault Zoe	56.9

Fastest selling car models up to 4-years-old by Market Days Supply							
All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	35.9	Opel/Vauxhall Crossland X	36.7	Hyundai IONIQ	37.6	Opel/Vauxhall Corsa	30.7
Opel/Vauxhall Corsa	36.1	Opel/Vauxhall Corsa	36.9	Fiat Panda	39.5	Volkswagen Golf	35.7
Opel/Vauxhall Grandland X	36.7	Dacia Duster	38.9	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9

# Ceny detaliczne

## Nadzieje na stabilizację cen BEV były przedwczesne

Trend cen detalicznych samochodów używanych od początku 2023 r. odpowiada opinii publicznej i sceptycyzmowi wobec pojazdów BEV w Europie.

Indeks BEV stracił od tego czasu prawie jedną trzecią, dla porównania w tym samym okresie hybrydy straciły około jednej piątej.

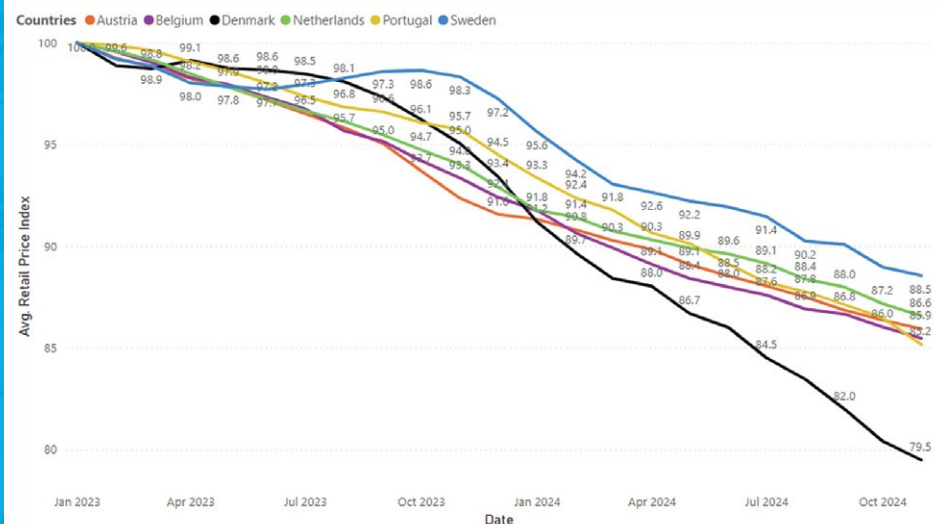
Po początkowych oznakach stabilizacji cen używanych BEV we wrześniu, na wielu rynkach ceny poszły nieznacznie nadal w dół

Biorąc pod uwagę europejski wzrost liczby nowych rejestracji o ponad 130 000 Tesli w samym 2023 r vs 2022r, bez stymulacji popytu istnieje ryzyko, że trend spadkowy zostanie utrzymany lub wzmocniony.

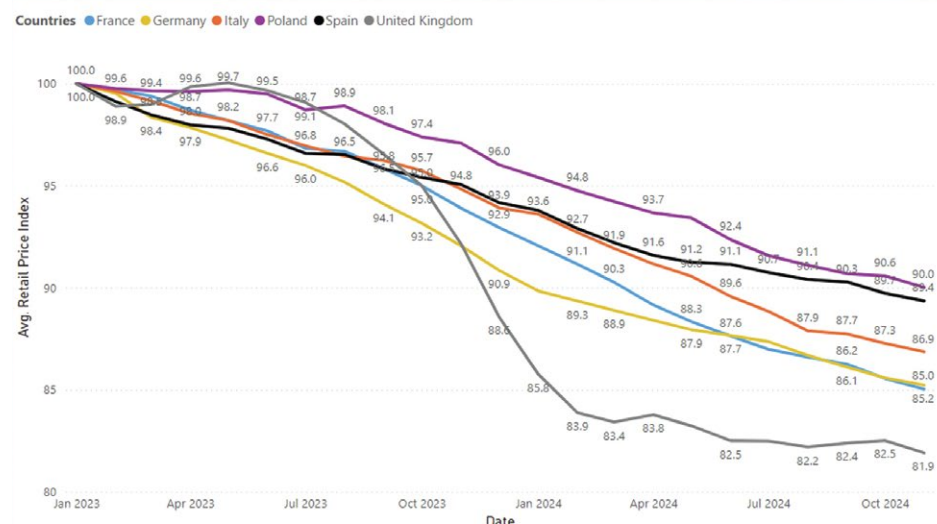
Parytet cen BEV-ICE podobny do brytyjskiego może zostać osiągnięty w innych krajach na podobnie niskim poziomie. Obecny średni wskaźnik cenowy dla BEV wynoszący 67,3 dla wszystkich obserwowanych rynków niestety nadal wymaga poprawy, z wartością najniższą dla Wielkiej Brytanii gdzie index ten wynosi obecnie 56,7 i nieznacznie odbija się od dna.

Ponadto, o ile w najbliższej przyszłości nie zostaną podjęte dodatkowe środki regulacyjne stymulujące popyt na BEV lub jeśli będą one skierowane wyłącznie do sektora nowych pojazdów, MDS może się nie ustabilizować i nie utrzymać tego trendu aż do osiągnięcia parytetu cen.

Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - AT,BE,DK,NE,PT,SE ⓘ



Retail Price(weighted avg.) Index 100 = Jan - FR,DE,IT,PL,ES,GB ⓘ



Należy pamiętać, że INDICATA jest obecnie w trakcie ulepszania Indeksu Cen Detalicznych Marketwatch. W rezultacie mogą wystąpić różnice w porównaniu z wersjami dostępnymi w poprzednich miesiącach. Dziękujemy za wyrozumiałość, ponieważ staramy się zapewnić lepszą spójność danych

## Import samochodów spalinowych ponownie rośnie

Podczas gdy Polska jest stosunkowo niewielkim rynkiem dla nowych samochodów - mniej więcej wielkości Belgii lub Holandii - dorównuje Hiszpanii w zakresie wielkości rynku samochodów używanych. Sprzyja temu rosnący wolumen importu samochodów używanych oraz focus klientów na starsze pojazdy w wieku powyżej 5 lat.

Kryzys podażowy, który w minionych latach gwałtownie zmniejszył podaż importowanych aut i przyczynił się do wzrostu cen, odcisnął swoje piętno również na Polsce. Spowodowało to gwałtowny spadek wolumenu używanych samochodów w 2022 roku.

Od 2023 r. widzimy ponowny wzrost importu, a rosnąca liczba nowych rejestracji nowych aut obiecuje również wzrost dostępności w młodszych grupach wiekowych, dzięki czemu pojazdy używane w wieku do 2 lat doganiają 3-4-latki pod względem wolumenu i udziału w rynku na poziomie nieco ponad 22%.

Stabilny udział starszych pojazdów - głównie z silnikami spalinowymi - zapewnia względną stabilność w porównaniu z innymi głównymi rynkami europejskimi. Ceny względem zeszłego miesiąca nieznacznie się obniżyły dla aut benzynowych, diesli i w nieco mniejszym stopniu dla MHEV. Warto jednak zauważyć, że wciąż jest to rynek na którym od 2023 ceny spadły relatywnie niewiele względem innych krajów.

Co ciekawe, BEV-y utrzymujące obecnie indeks cenowy na poziomie zaledwie 72,2 a wartość MDS spadła do 99,5. To wskazuje, że nawet relatywnie niewielka dostępność używanych BEV w Polsce to wciąż zbyt dużo jak na tak niski popyt. Taka sytuacja nie powinna dziwić, skoro gęstość punktów ładowania w Polsce wynosi zaledwie 1,1 na 100 kilometrów (dla porównania Niemcy 51,4, Czechy 2,2 i Słowacja 4,3).

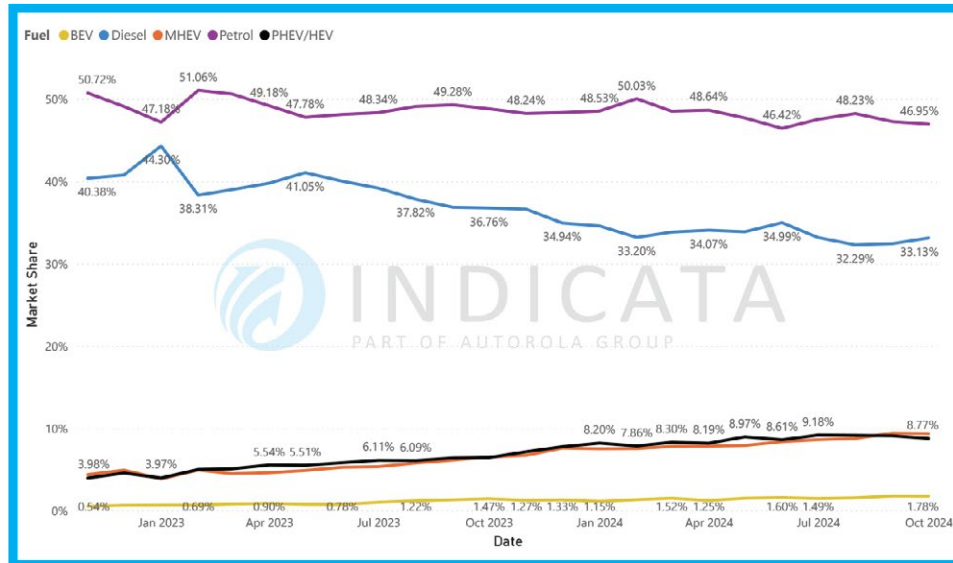
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	44.5
Škoda	Octavia	41.9
BMW	3 Series	53.6

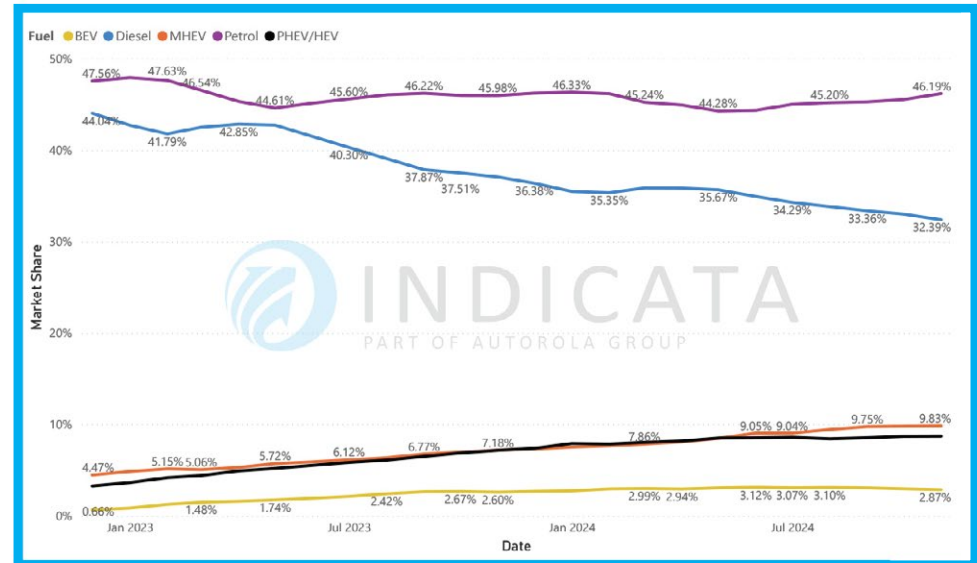
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo X	12x	29.2
Citroën	C3	9x	38.5
Škoda	Octavia	9x	41.9

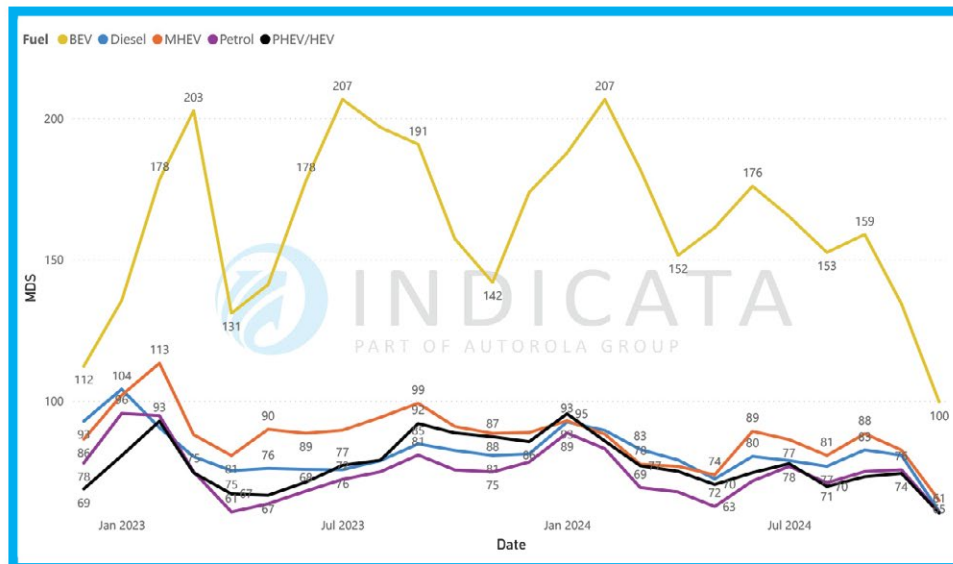
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



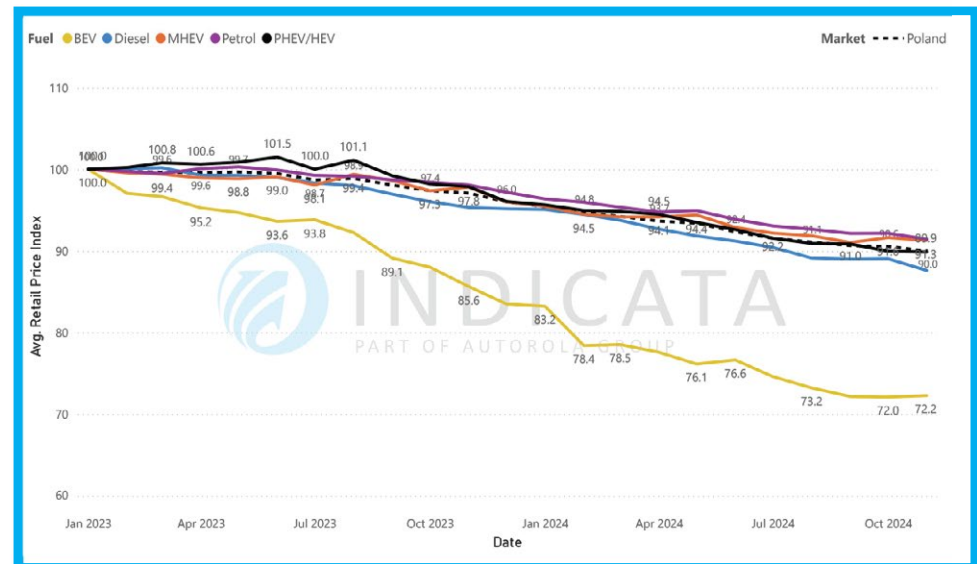
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



## MDS BY FUEL TYPE - POLAND



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - POLAND



# INDICATA Osoby kontaktowe

Jeśli są Państwo zainteresowani kontaktem z INDICATA, prosimy o zapoznanie się z poniższą listą kontaktów w poszczególnych krajach lub zarejestrowanie się poprzez stronę [indicata.com](https://indicata.com)

**Krzysztof Stańczak – Poland**

Indicata Business Development Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: [kst@indicata.pl](mailto:kst@indicata.pl)

# Kontekst

24 marca 2020 Indicata opublikowała biuletyn **"COVID-19 W jakim stopniu wpłynie to na rynek samochodów używanych (i jak to przetrwać)?"**.

W dokumencie tym zbadano:

- **Wczesne tendencje rynkowe** - początkowy wpływ wirusa i wdrożone środki dystansu społecznego.
- **Scenariusze rynkowe** - zakres skutków w oparciu o rozwój wskaźnika infekcji i historyczne dane rynkowe.
- **Łagodzenie skutków** - ocena ryzyka według sektorów wraz z potencjalnymi działaniami naprawczymi.

Zobowiązaliśmy się do utrzymywania rynku na bieżąco z danymi na żywo, wolumenem i ceną, aby być na bieżąco z szybko zmieniającym się środowiskiem.

W związku z tym mamy przyjemność ogłosić **"INDICATA Market Watch"**.

# Co to jest INDICATA Market Watch?

INDICATA Market Watch przyjmuje 2 formy:

## 1. Regularny PDF

Regularne przeglądy rynku dostępne dla wszystkich na stronach internetowych Indicata (niniejszy dokument).

## 2. Bezpłatne raporty internetowe

Dostępne dla wyższej kadry zarządzającej we wszystkich głównych grupach leasingowych, wynajmu, OEM i dealerów.

# Jak tworzymy nasze dane?

Każdego dnia INDICATA analizuje 9 milionów ogłoszeń pojazdów używanych w całej Europie. Aby zapewnić integralność danych, nasz system przechodzi przez obszerne procesy oczyszczania danych.

Dane dotyczące sprzedaży (deinstalacji) w tym raporcie oparte są na ogłoszeniach uznanych sprzedawców motoryzacyjnych prawdziwych pojazdów używanych. W związku z tym nie zawiera on danych związanych z ogłoszeniami prywatnymi (P2P).

Jeżeli ogłoszenie zostaje usunięte z Internetu, jest klasyfikowane jako "Sprzedaż".



[www.indicata.com](http://www.indicata.com)