



INDICATA Market Watch

Raport dotyczący używanych
samochodów

Czy popyt na pojazdy PHEV/HEV zaczyna słabnąć?

50th WYDANIE

Kwiecień 2024



Podsumowanie

- Udział samochodów benzynowych w całości sprzedaży aut używanych spadł w marcu do 43,61%, a udział diesli pozostał stabilny na poziomie 35,48%.
- Sprzedaż używanych pojazdów elektrycznych (BEV) odnotowała nieznaczną poprawę, osiągając 4,68% udziału.
- Udział aut hybrydowych wzrósł do 16,23%. W tym PHEV/HEV poprawił się do 8,54%, a udział w sprzedaży MHEV wzrósł do 7,69%.
- Drugi miesiąc z rzędu poprawia się rotacja stokiem dla wszystkich układów napędowych.
- Używane pojazdy z silnikiem Diesla niemal zrównały się z pojazdami benzynowymi jako najszybciej sprzedające się układy napędowe; szacowany czas sprzedaży diesla (MDS) wynosił w marcu 59 dni wobec 58 dni dla aut benzynowych.
- Średnie ceny używanych samochodów BEV nadal spadają, spadając do 73,8 punktu w naszym indeksie, z MDS wynoszącym 99 dni i udziałem w zapasach rosnącym miesiąc do miesiąca o 1,95% m/m do poziomu 7,29%.
- W marcu w rankingu sprzedających się pojazdów Golf utrzymał pierwszą pozycję, drugie miejsce zajął model Clio, spychając T-Roc na trzecie miejsce.
- W rankingu najszybciej sprzedających się samochodów używanych w wieku poniżej czterech lat Opel/Vauxhall Mokka X zajął pierwszą pozycję, za nim uplasował się Grandland X, a na trzecim miejscu znalazła się Toyota Prius+.
- Nasz indeks cen opiera się na stałej puli pojazdów reindeksowanych względem stycznia 2023 r., co spowodowałoby typową krzywą spadkową średnich cen w ciągu roku.

- Średnie ceny w Turcji wzrosły o 3,1 punktu procentowego m/m, co oznacza, że są obecnie o 60,4 p.p. wyższe niż na początku 2023 roku.
- Wszystkie europejskie rynki LHD odnotowały miesięczne obniżki cen o kolejne 0,6 punktu procentowego w ujęciu miesięcznym, co oznacza, że są one o 8,2 punktu procentowego niższe niż na początku 2023 roku.
- Ceny w Wielkiej Brytanii spadły o 0,1 p.p. m/m, a względem stycznia 2023 są one niższe o 15,3 p.p.

Kraj	Procentowy wzrost cen samochodów używanych zmiana cen względem stycznia 2023
Turkey	60.4pp
Sweden	-5.4pp
Poland	-5.6pp
The Netherlands	-7.4pp
Portugal	-8.1pp
Austria	-8.1pp
Spain	-8.5pp
Italy	-8.7pp
Belgium	-9.4pp
Denmark	-9.4pp
Germany	-9.8pp
France	-10.0pp
United Kingdom	-15.3pp
Średnia	-3.5pp
EU Region	-8.2pp

Spadający udział używanych aut z silnikami benzynowymi

W ostatnich miesiącach widzieliśmy mniejsze zainteresowania autami z silnikami wysokoprężnymi na rzecz rosnącego zainteresowania autami benzynowymi. Istnieją jednak wyraźne oznaki, że sytuacja obecnie odwraca się na niekorzyść benzyny.

W marcu udział pojazdów benzynowych w całym rynku wtórnym wyniósł tylko 43,61%, co oznacza spadek o 5,4% w ciągu ostatnich dwóch lat i spadek o 1,6% miesiąc do miesiąca.

Podczas gdy pojazdy BEV odnotowały wzrost o 10,1% m/m do 4,68%, nadal pozostają w tyle za hybrydami, gdzie pojazdy MHEV nadal wypełniają lukę w stosunku do pojazdów PHEV/HEV.

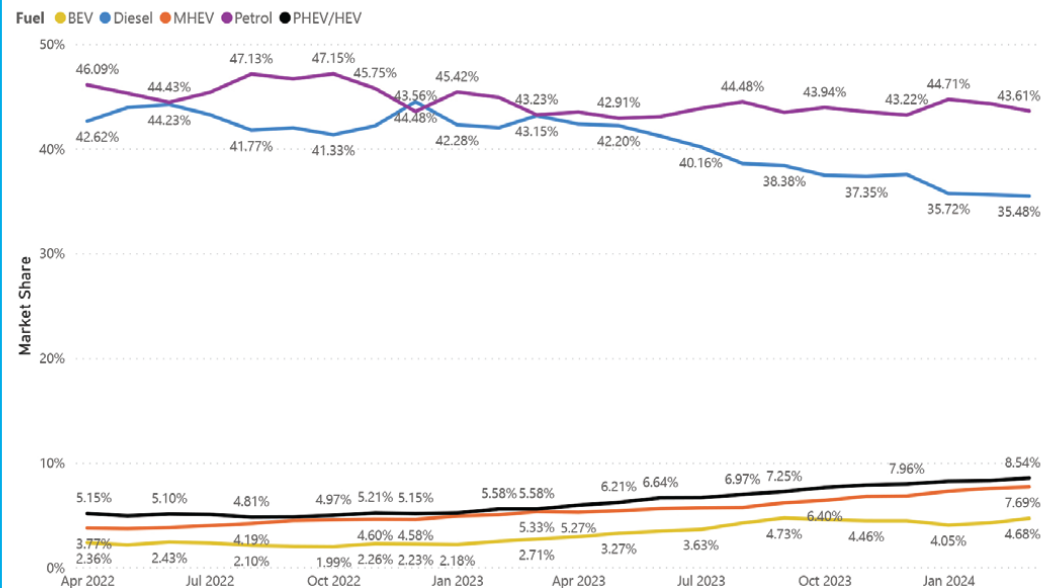
Podczas gdy rynek używanych pojazdów użytkowych nadal jest zdominowany przez pojazdy z silnikiem Diesla, które w marcu stanowiły 94,24% marcowej sprzedaży, warto zauważyć, że o drugie miejsce toczy się zacięta walka między pojazdami benzynowymi z udziałem 2,87% a pojazdami BEV, które stanowią 2,12% rynku.

Odejście od aut benzynowych jest bardziej zauważalne na w segmencie aut w wieku do czterech lat, gdzie udział aut z tym napędem w ciągu ostatnich dwóch lat spadł o 17,0%, do poziomu 45,32%. Spadek udziału diesli jest również bardziej widoczny w tej grupie, ponieważ w marcu spadł on do poziomu 20,3%, co jest wartością tylko nieznacznie większą niż udział MHEV (13,42%) i PHEV/HEV (13,28%).

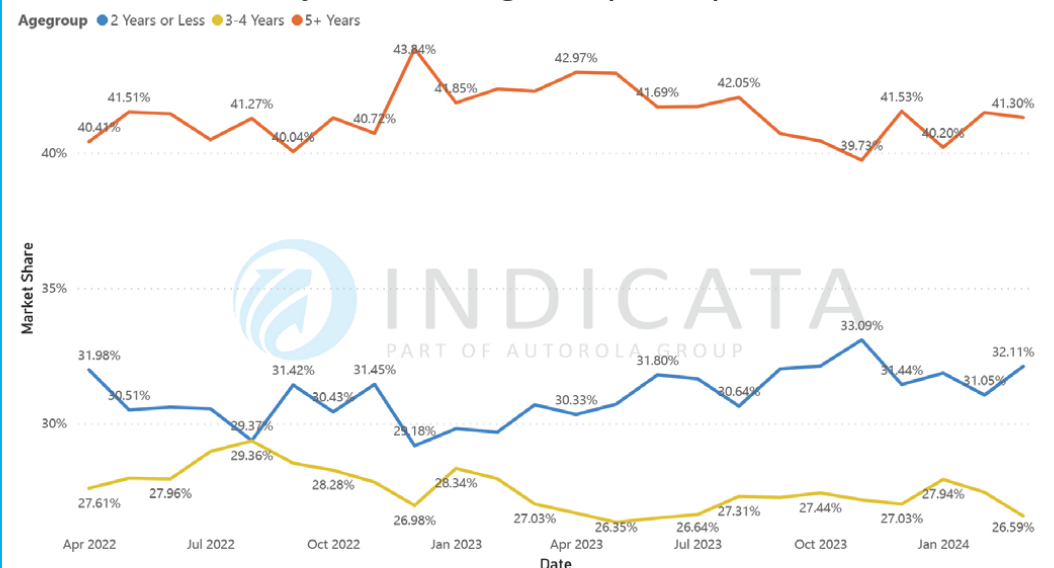
Sprzedaż aut w wieku do dwóch lat wzrosła o 8,78% m/m i o 12,87% rok do roku.

Wzrost sprzedaży taktycznej przyczynia się do zmiany struktury rynku samochodów używanych, w grupie aut do dwóch lat udział diesli spadł do 13,71%, co plasuje je na czwartym miejscu i szybko zmierza w kierunku BEV na poziomie 9,93%. W tej grupie wiekowej najmłodszej grupie wiekowej aut nabywcy coraz częściej wybierają MHEV które w marcu stanowiły 17,34% sprzedaży i PHEV/HEV z udziałem 14,72%.

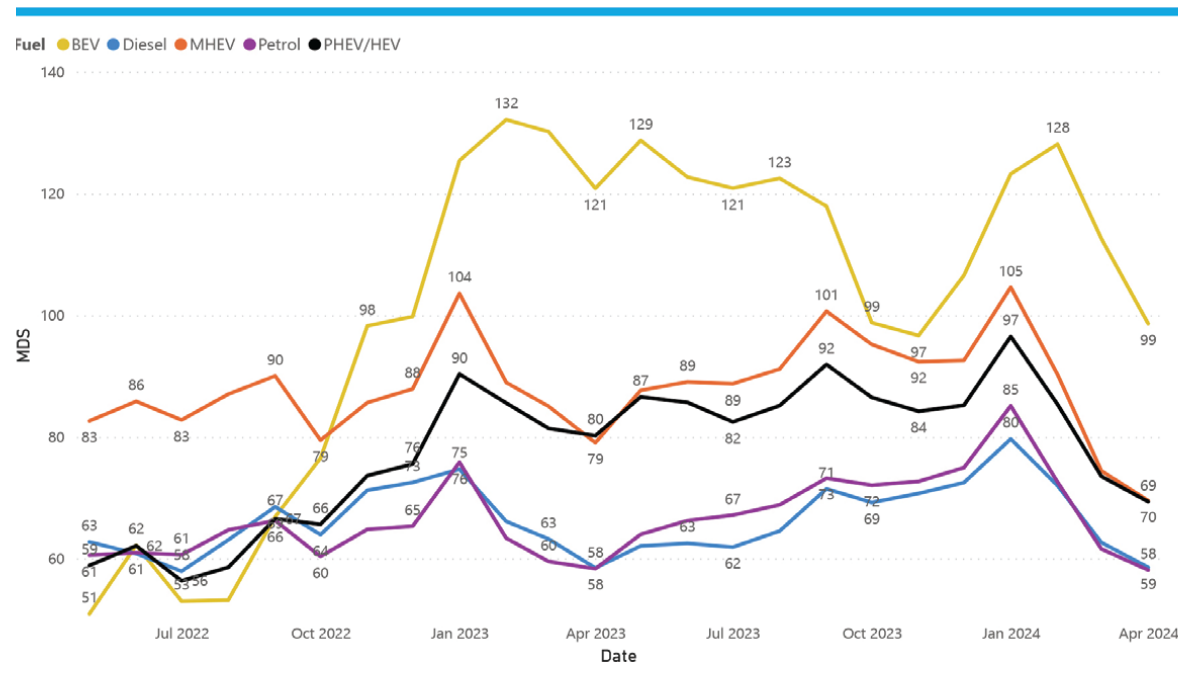
Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



MDS BY FUEL TYPE - EUROPEAN MARKET



Nadpodaż używanych pojazdów BEV utrzymuje się

Na rynku pojazdów używanych widoczne są trzy odrębne grupy, charakteryzujące się różnym czasem potrzebnym na ich sprzedaż. Mierzmy to za pomocą naszego wskaźnika MDS, czyli szacowanego czasu sprzedaży.

Auta z silnikami benzynowymi i diesla mają najniższą wartość MDS wynoszącą odpowiednio 58 i 59 dni. PHEV/HEV odnotowały w marcu MDS na poziomie 69 dni, co było tylko o jeden dzień niższe niż wskaźnik dla MHEV (70 dni), podczas gdy czas sprzedaży aut BEV pozostaje nadal najdłuższy, z MDS wynoszącym 99 dni.

Głównym czynnikiem wpływającym na wysoki MDS dla BEV jest duża ilość dostępnych ofert. W grupie aut osobowych w wieku do dwóch lat, udział BEV w sprzedaży jest tylko 4% niższy niż udział diesla. Patrząc natomiast po udziałach w dostępności ofert dla tej grupie wiekowej auta BEV stanowią 13,56% całej dostępności wobec podobnego udziału (12,94%) dla diesla. Dla porównania, auta PHEV/HEV stanowią 15,6% całości ofert w tej grupie wiekowej.

Rynek samochodów osobowych w wieku do czterech lat wykazuje podobny trend. Benzyna i diesle mają najlepszy MDS na poziomie 61 dni, następnie MHEV na poziomie 70 dni i PHEV/HEV na poziomie 71 dni, a BEV na poziomie 97 dni.

Dopiero patrząc na najmłodszy przedział wiekowy dla samochodów do dwóch lat, można zauważyć zmianę trendów. W tym młodym przedziale wiekowym benzyna nadal osiąga najlepsze wyniki z MDS wynoszącym 70 dni, diesel spada do 73 dni, nieznacznie wyprzedzając MHEV z wartością 76 dni. PHEV/HEV nie radzą sobie tak dobrze jak ich hybrydowi koledzy ze stajni z MDS na poziomie 82 dni, ale nadal znacznie wyprzedzają BEV z 106 dniami, podkreślając nadpodaż zapasów BEV w stosunku do popytu ten rodzaj napędu.

Top selling car models up to 4-years-old by volume

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	61.0	Volkswagen Golf	61.2	Toyota Corolla	58.1	Tesla Model 3	42.3
Renault Clio	56.4	Volkswagen T-ROC	54.3	Toyota C-HR	58.5	Renault Zoe	95.1
Volkswagen T-ROC	54.3	Renault Clio	55.6	Ford Puma	63.9	Hyundai Kona	91.1

Fastest selling car models up to 4-years-old by Market Days Supply

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Opel/Vauxhall Mokka X	27.7	Opel/Vauxhall Grandland X	27.1	Toyota Prius +	31.7	Opel/Vauxhall Mokka X	28.7
Opel/Vauxhall Grandland X	27.8	Opel/Vauxhall Mokka X	27.2	Opel/Vauxhall Grandland X	36.4	Tesla Model Y	34.7
Toyota Prius+	31.7	Opel/Vauxhall Corsa	30.7	Kia Optima	39.1	BYD ATTO 3	41.2

Ceny detaliczne

Pomimo spadków ceny aut używanych pozostają powyżej poziomu sprzed pandemii

Wzrost cen aut używanych obserwowany od pandemii zakończył się w początkach roku 2023, od tego momentu obserwujemy spadki. W marcu poza Turcją i Wielką Brytanią ceny spadły średnio o 0,6 punktu procentowego.

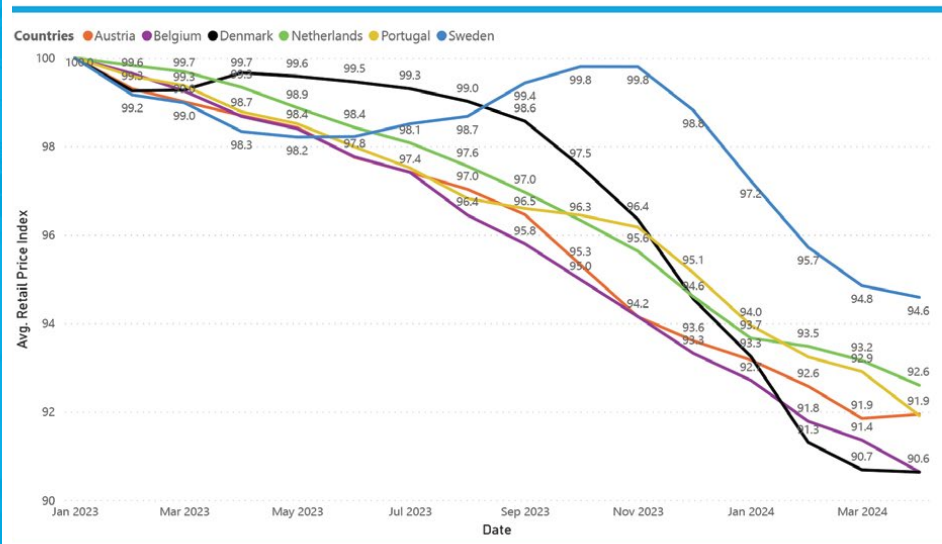
Jedynym wyjątkiem była Austria, gdzie ceny wzrosły o 0,1 punktu procentowego miesiąc do miesiąca. Inne rynki, które osiągnęły lepsze wyniki niż średnia, to Dania, gdzie ceny spadły zaledwie o 0,1 punktu procentowego w ciągu miesiąca, oraz Szwecja, która odnotowała spadek o 0,3 punktu procentowego w ujęciu miesięcznym. Niektóre rynki mają jednak jeszcze wiele do zrobienia, zanim ich ceny zbliżą się do poziomów sprzed pandemii COVID-19, stąd też kraje takie jak Polska i Portugalia odnotowały spadek o 1,0 pkt proc. m/m. Podobnie wygląda sytuacja w Belgii, Włoszech i Hiszpanii, gdzie ceny spadły w marcu o 0,7 pp.

Wysoki poziom ogólnej inflacji w Turcji nadal napędza dalszy wzrost cen używanych samochodów, które wzrosły o kolejne 3,1 p.p. m/m, pozostawiając je o 60,4 p.p. wyższe niż na początku 2023 roku.

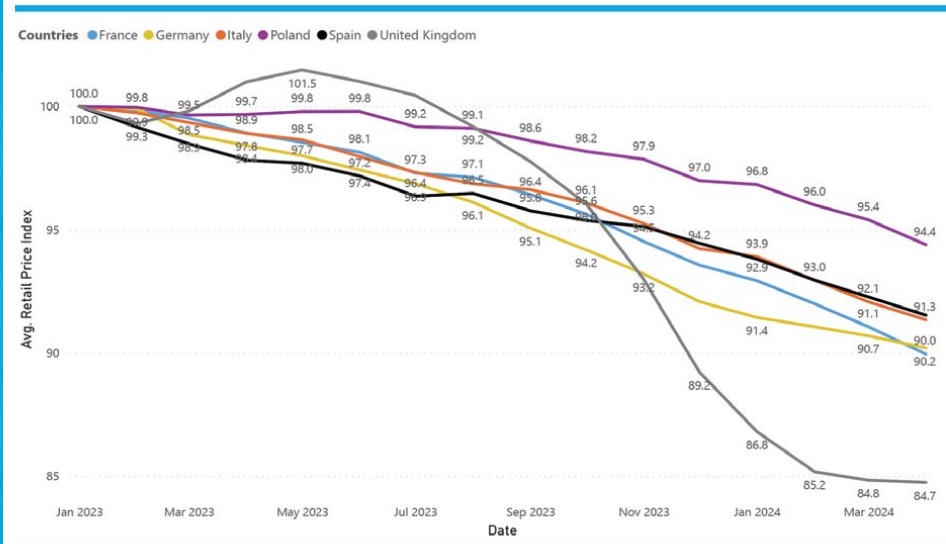
W Wielkiej Brytanii gdzie w trakcie pandemii wcześniej rosły w zawrotnym tempie, w ostatnich latach obserwujemy ich ciągły spadek. Ostatnie trzy miesiące wskazują jednak, że ceny w Wielkiej Brytanii mogą w końcu ustabilizować się dla wszystkich układów napędowych z wyjątkiem pojazdów BEV, przy czym ceny w Wielkiej Brytanii w kwietniu były zaledwie o 0,1 pp. niższe niż na początku poprzedniego miesiąca.

Wyłączając zakłócenia spowodowane inflacją w Turcji, średnie ceny wszystkich układów napędowych spadły miesiąc do miesiąca i rok do roku.

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



Hybrydy zastępują diesle na rynku samochodów używanych

W marcu auta z konwencjonalnymi napędami przełamały swoje długoterminowe trendy; udział aut benzynowych w sprzedaży spadł, a diesli podczas gdy udział wzrósł. Trzeba pamiętać że jest to tylko chwilowa zmiana, w długim terminie udział aut z silnikami diesla będzie się nadal kurczył.

Wyłączając sektor pojazdów użytkowych, gdzie diesle stanowił 94,0% rynku, udział diesli wśród samochodów osobowych w marcu wyniósł 32,5% w porównaniu do 49,08% dla aut benzynowych i 16,59% dla wszystkich hybryd.

Hybrydy są głównymi beneficjentami upadku diesla, co staje się bardziej widoczne, gdy spojrzymy na rynek samochodów w wieku do czterech lat. W tym przedziale wiekowym auta benzynowe nadal dominują z 44,41% sprzedaży, ale diesel spada do 19,38%, nieznacznie wyprzedzając MHEV z 16,04% i PHEV/HEV z 14,78%.

BEV pozostają niszowe, zdobywając zaledwie 3,38% samochodów w wieku do czterech lat, choć odsetek ten wzrasta do 5,3% rynku samochodów w wieku do dwóch lat, gdzie zbliża się do udziału diesli na poziomie 8,07%. W tym najmłodszym przedziale wiekowym MHEV stają się drugim najpopularniejszym układem napędowym, stanowiąc 22,75% sprzedaży,

PHEV/HEV na poziomie 18,37%, a benzyna pozostaje dominującym układem napędowym, stanowiąc 45,52% sprzedaży.

W marcu pojawiła się sprzedaż taktyczna wspierana przez producentów, przy czym sprzedaż bardzo młodych samochodów używanych w wieku poniżej jednego roku w marcu była o 5,43% wyższa miesiąc do miesiąca i o 28,12% wyższa niż w marcu 2023 roku.

Nasz internetowy indeks cen detalicznych samochodów używanych opiera się na stałej puli pojazdów, które są obecnie indeksowane w stosunku do stycznia 2023 r. i zazwyczaj obserwuje się krzywą spadkową średnich cen spowodowaną cyklem życia. Średnie ceny na początku kwietnia były o 1,0 punkt procentowy niższe niż na początku poprzedniego miesiąca. Jest to drugi co do wielkości miesięczny spadek w regionach, którymi się zajmujemy, równy miesięcznemu spadkowi obserwowanemu w Portugalii.

Wszystkie układy napędowe wykazywały podobny trend, choć ceny BEV spadły nieco mocniej, ponieważ konsumenci nadal nie byli przekonani do tego układu napędowego.

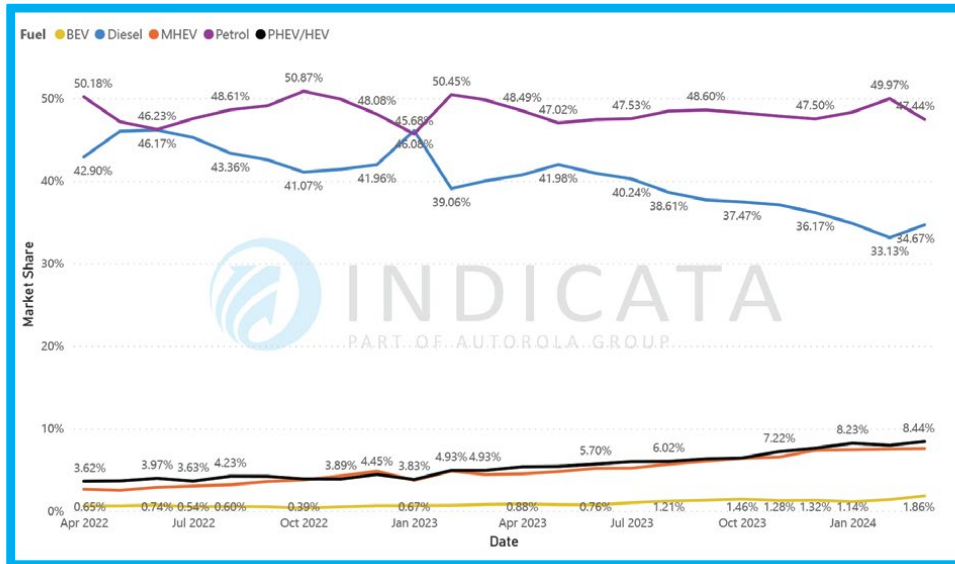
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	46.9
Škoda	Octavia	46.6
Hyundai	i10	47.2

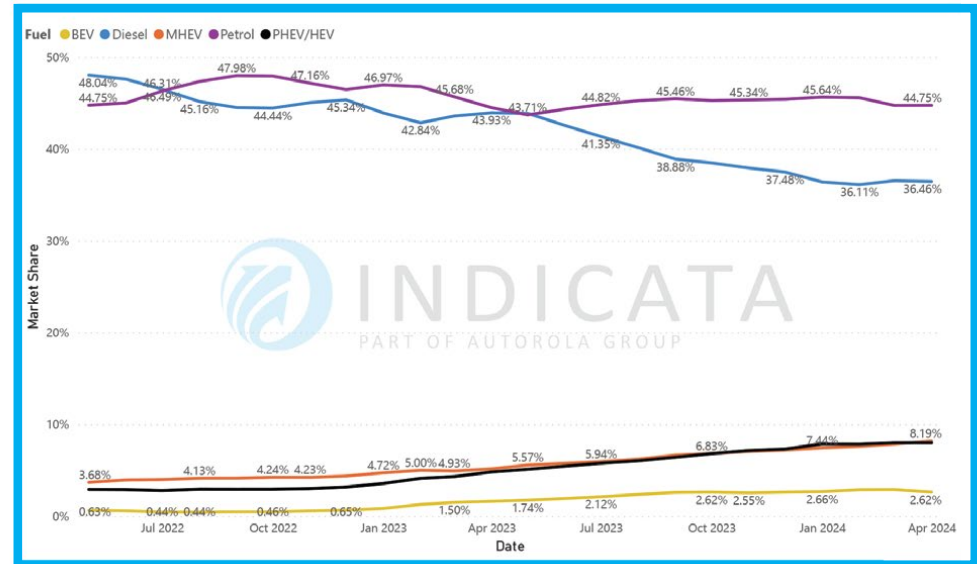
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Nissan	X-Trail	48x	7.6
Suzuki	Swift	14x	25.9
Mazda	CX-5	11x	32.1

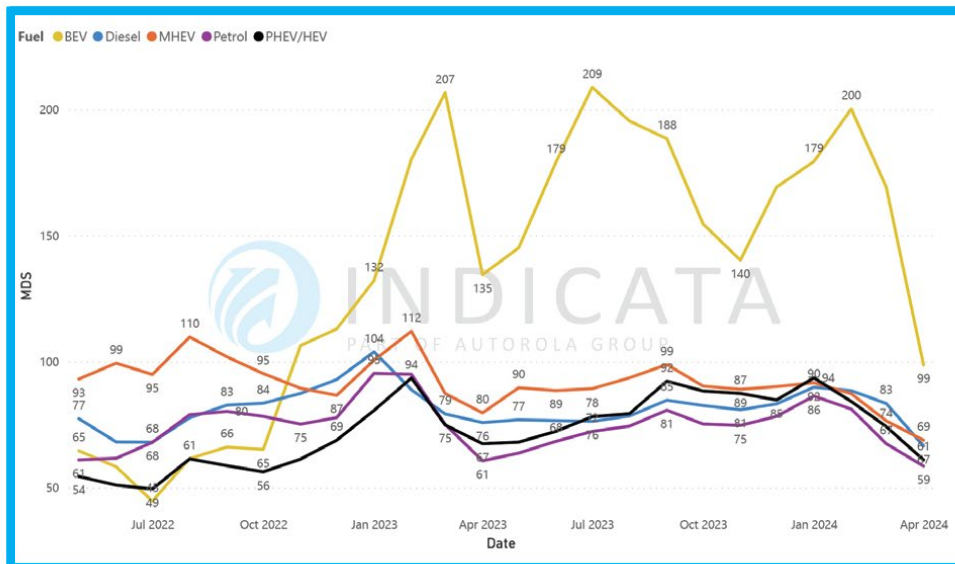
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



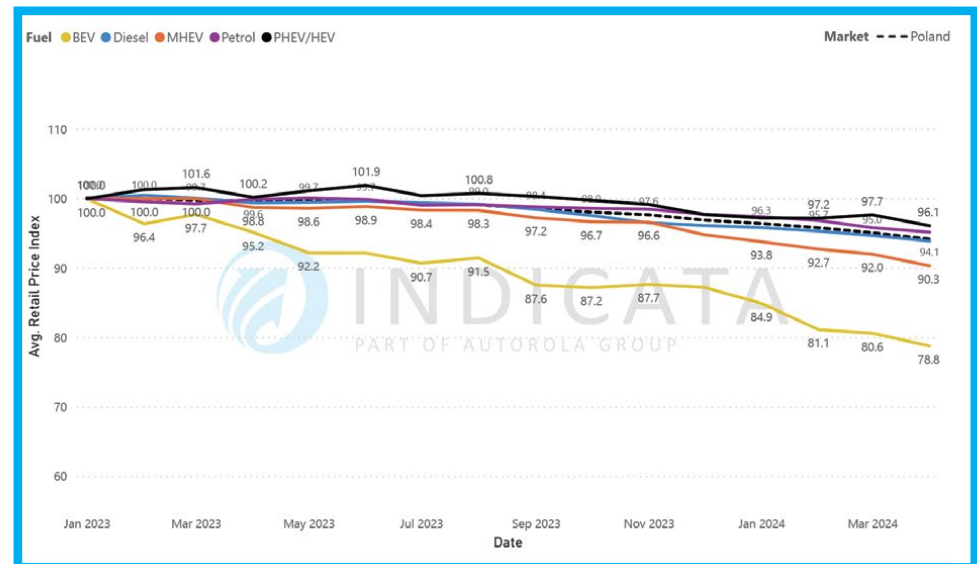
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



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

Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Paweł Grabarczyk – Poland

Indicata Business Development Manager

Mobile: +48 531 323 280

Email: pgr@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.

Jeśli chcesz otrzymać bezpłatny do INDICATA Market Watch w wersji on-line (i jesteś Senior Managerem w branży automotive) skontaktuj się z lokalnym biurem Indicaty.

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".



INDICATA
PART OF AUTOROLA GROUP

www.indicata.com