

Indicata
Market Watch™
Gebrauchtwagen Insights



Februar 2025 | Ausgabe 60

Ruhiger Jahresstart und Potenzial bei Hybriden

indicata
Part of Autorola



Benziner bleiben mit 45% die wichtigste Treibstoffart bei gebrauchten PKW in Europa.

Auswirkungen von Chipkrise und Verkäufermarkt verabschieden sich auch am Gebrauchtwagenmarkt mehr und mehr. Jeder dritte PKW und fast 30% aller gebrauchten leichten Nutzfahrzeuge sind jünger als 2 Jahre.

Besonders profitieren momentan Vollhybride hinsichtlich ihrer Marktattraktivität und erzielen im Durchschnitt Bestwerte auf Niveau der immer noch beliebten Verbrenner.

Für leichte Nutzfahrzeuge sinkt wieder die Marktgängigkeit von elektrifizierten Antrieben und es bauen sich MDS-Werte über 100 auf.

Der dramatische Neuwageneinbruch von -30% Diesel in Belgien 2024 gegenüber 2023 trägt aktuell zur Preisstabilität gebrauchter Diesel bei.

Der Verkaufsanteil bei PKW im jüngsten Alterssegment unter 2 Jahren in Dänemark hat längst die 75% überschritten und lässt fast alle anderen Treibstoffarten im einstelligen Prozentbereich zurück.

While most of the fuel types in France have seen their MDS improving, or stabilising in the case of PHEV, BEVs are strongly deteriorating, taking an average 18 additional days, which is around the double than for diesel and Petrol.

Der Anteil von eLCV in Deutschland erreicht nicht einmal 6% der unter 2 Jahren alten Verkäufe.

Polen hat Anfang Februar ein neues Programm gestartet, das Zuschüsse von bis zu 40.000 Zloty (ca. 9.500 €) für Kauf oder Leasing von Elektrofahrzeugen bereitstellt. Es beinhaltet auch Anteile einer Abwrackprämie.

Der 2023 kurzfristig auf 5,4% BEV-Marktanteil angeschwollene Neuwagen-PKW-Markt in Spanien verharrt weiterhin bei 5,6%.

In Summe hat etwa jedes zweite neue PKW in Schweden einen Stecker (PHEV und BEV).

Erstmals ein Benziner-Modell der Chery-Submarke Omoda C5 unter den Top3-Fast-Sellern in der Türkei.

Auch im Alterssegment der 3-4jährigen ist zuletzt die Angebotsmenge von BEV in den britischen Gebrauchtwagenportalen auf über 10% angewachsen.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	78.3pp
Poland	-6.4pp
Spain	-7.7pp
Sweden	-8.4pp
Portugal	-10.9pp
The Netherlands	-9.0pp
Italy	-11.2pp
Belgium	-10.7pp
France	-11.1pp
Austria	-11.2pp
Germany	-10.1pp
United Kingdom	-12.9pp
Denmark	-10.1pp
Average	-3.8pp
EU Region	-10.6pp

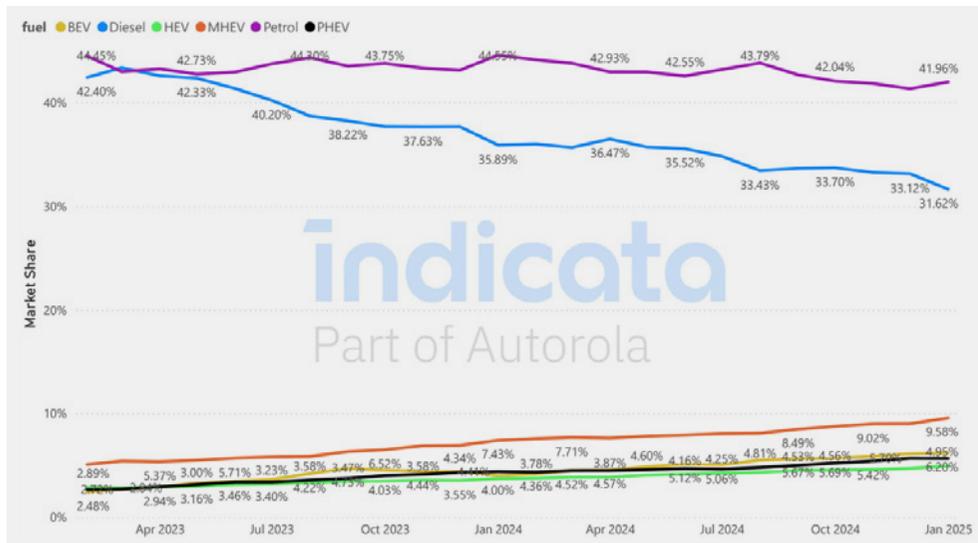
Verbrenner dominieren den Gebrauchtwagenmarkt, EVs die Gebrauchtwagenstrategien

Nimmt man alle beobachteten Märkte zusammen, sind in der Entwicklung der Verkaufsmarktanteile nach Treibstoffarten lineare Entwicklungen zu beobachten. Benziner bleiben auch aktuell mit 45% die wichtigste Treibstoffart bei gebrauchten PKW in Europa und erfahren auch weiterhin ausreichenden Nachschub aus den Neuzulassungsjahrgängen der vergangenen Jahre. Diesel-PKW erhalten durch die lang nachwirkenden Folgen von Dieselgate und der legislativ geförderten Elektrifizierung des Marktes immer weniger Nachschub, liegen aber immer noch bei 27%. Mildhybride unterstützen diesen Trend und ersetzen mit allerdings eher geringem CO2-Minderungseffekt überwiegend ihre Verbrennerpendants. Die unterschiedlichen elektrisch angetriebenen Varianten machen aus Gesamtmarktsicht noch immer einstellige Marktanteile in Bestand und Verkauf aus und bräuchten gezielte Stimulation für

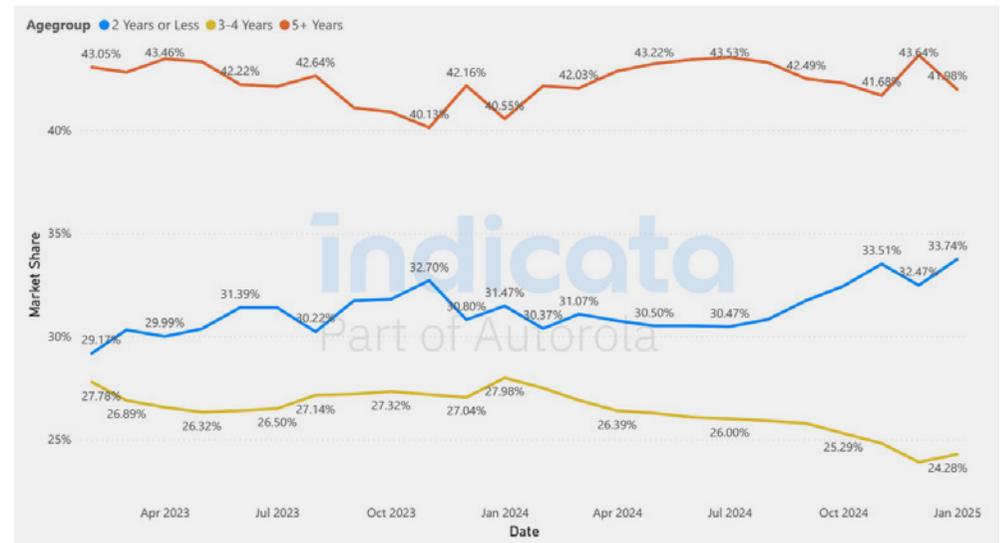
gebrauchte Modelle, um nicht nur Restwerte zu stabilisieren und die Attraktivität zu erhöhen, sondern vor allem auch den Neuwagenabsatz wirksam z.B. durch niedrigere Leasingraten zu unterstützen. Die meisten Förderprogramme, sofern sie noch gelten, zielen allerdings auf den Neuwagenabsatz und schaden in der Regel dem Gebrauchtwagengeschäft durch Überangebot und Preisdruck von oben und damit indirekt dem ursprünglichen Ziel. Gut und recht zügig funktioniert die Transformation zur Elektromobilität in Märkten, wo nicht nur das Angebot an Fahrzeugen durch unterschiedliche Maßnahmen wächst, sondern auch die sonstigen Rahmenbedingungen, wie ausreichende Infrastruktur, vorteilhafte Energiepreise und unterstützende rechtliche Grundlagen, stimmen und ein breiter gesellschaftlicher Konsens über den Weg des Wandels herrscht. Oft bedarf es allerdings noch des gezielten oder getriebenen

Absenkens des Preisniveaus von E-Fahrzeugen, um den alternativen Antrieb auch zur echten Alternative für die tägliche individuelle Mobilität zu machen. Dass im Gesamtmarkt der jüngste Alterscluster seit Mitte letzten Jahres anteilig am Verkauf wieder wächst, hat neben der Elektrifizierung natürlich zunächst mit einem Erstarren des Angebotes in diesem Alterssegment zu tun. Es zeigt aber auch, dass die Auswirkungen von Chipkrise und Verkäufermarkt sich auch am Gebrauchtwagenmarkt mehr und mehr verabschieden. Jeder dritte PKW und fast 30% aller leichten Nutzfahrzeuge in den Angebotsportalen sind derzeit jünger als 2 Jahre. Eine Begleiterscheinung dessen, dass zunehmend privat genutzte Neuwagen und kleingewerbliche Transporter mit kurzlaufenden Leasingverträgen in den Markt gebracht werden und in kürzeren Zyklen als Gebrauchte wieder vermarktet werden müssen.

Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart – Europäischer Markt



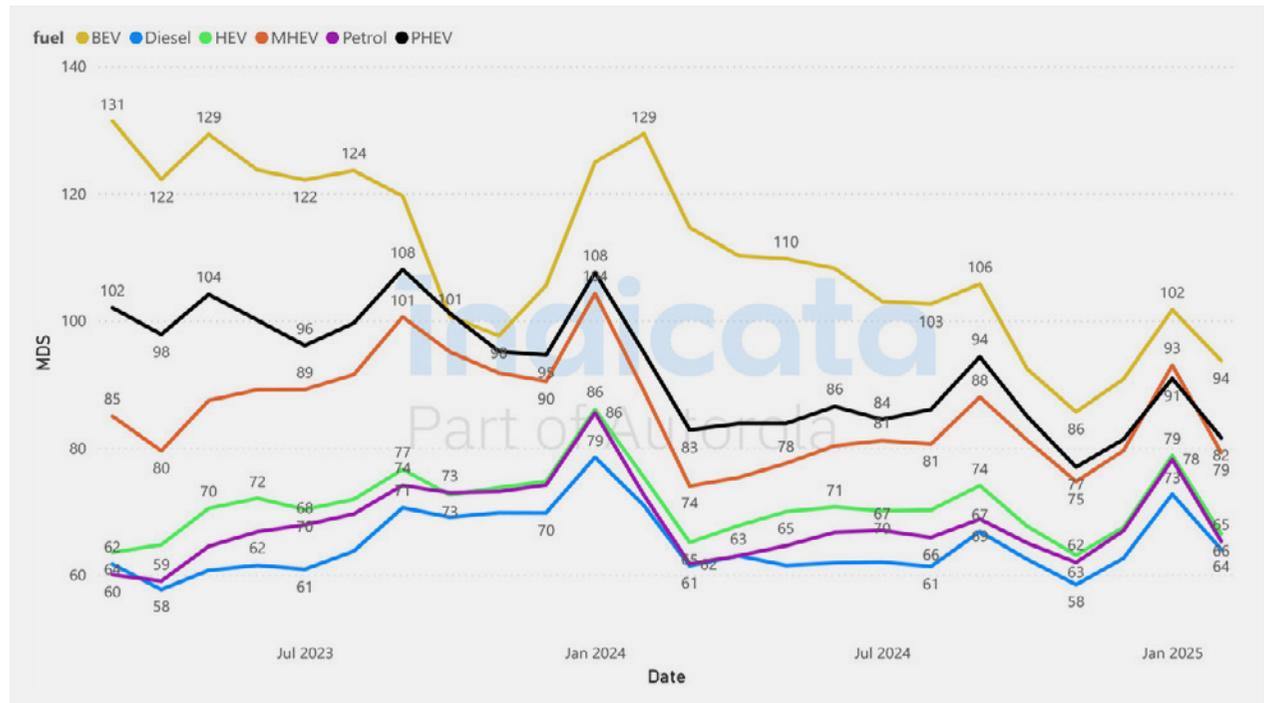
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Altersgruppen – Europäischer Markt



Nachfrage nach Vollhybriden steigert die

Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage auf den gesamten beobachteten Markt bezogen, zeigt nach dem üblichen Anschwellen um den Jahreswechsel wieder eine positive Tendenz. Entscheidend dazu tragen zum einen allgemein sinkende Gebrauchtwagenpreise und Verbesserungen hinsichtlich Inflation und Kaufkraft nach mehreren krisenbedingten Problemjahren bei. Die aktuelle wirtschaftliche Unsicherheit innerhalb Europas wird allerdings durch die jüngsten politischen Ereignisse und den andauernden Krieg in der Ukraine wieder Auswirkungen auf Kaufverhalten und Nachfrage nach Investitionsgütern wie Automobile haben. Besonders profitieren momentan Vollhybride hinsichtlich ihrer Marktattraktivität und erzielen im Durchschnitt Bestwerte auf Niveau der immer noch beliebten Verbrenner. Zum einen machen HEV auf der Angebotsseite nur einen kleinen Anteil des Marktes aus und zum anderen wird die Nachfrage unterstützt durch nur geringe Technologieaufpreise beim Neuwagen und die Skepsis zahlreicher potenzieller konservativer Käufer, denen das niederschwellige Angebot, elektrisch zu fahren ohne ‚Reichweitenangst‘ zu haben, sehr entgegen kommt. Mildhybride bewegen sich im Schnitt immer noch auf dem Level von PHEV und leiden unter dem gleichen Problem, dass beide Treibstoffarten aufgrund der aufwändigeren Technik zunächst höhere Preise verlangen. Da alle Hybridarten allerdings für die Hersteller bei der Problematik der CO2-Reduzierung und Strafen nur bedingt hilfreich sind, ist andererseits der Druck der Hersteller Zulassungen zu generieren insbesondere in diesem Jahr begrenzt. Für deren Restwerte in den kommenden Jahren ist das eine gute Nachricht, da die Angebotsmengen am Gebrauchtwagenmarkt nicht unnötig aufgeblasen werden und die Preise zusätzlich belasten. Für leichte Nutzfahrzeuge sinkt derzeit wieder die Marktgängigkeit von elektrifizierten Antrieben und es bauen sich MDS-Werte über 100 auf. Am schwierigsten tun sich eLCV mit einem Wert von 150, da hier immer weiter wachsende Mengen neu in den Markt gedrückt werden und damit als junge Gebrauchte in den kommenden Jahren ausgeworfen werden. Das Käuferpotenzial für gebrauchte Transporter ist darüber hinaus auch besonders preissensibel und alles, was eine Komplikationslosigkeit im täglichen Einsatz in bezweifeln lässt, führt eher zum Griff nach Bewährtem, sprich Diesel-Nfz.

Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart– Europäischer Markt



Meistverkaufte Automodelle bis zu einem Alter von 4 Jahren nach Volumen

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	72.9	Volkswagen Golf	73.1	Toyota Yaris	50.5	Tesla Model 3	42.7
Peugeot 208	74.1	Volkswagen T-ROC	73.7	Toyota C-HR	62.1	Volkswagen ID.3	68.2
Volkswagen T-ROC	73.7	Peugeot 208	67.9	Toyota Corolla	60.4	Fiat 500	102.8

Am schnellsten verkaufte Automodelle bis zu 4 Jahre alt nach angebotenen Markttagen (MDS)

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	42.7	Renault Twingo	43.8	Toyota RAV 4	47.4	Tesla Model 3	42.7
Tesla Model Y	43.0	Dacia Duster	45.6	Hyundai IONIQ	48.7	Tesla Model Y	43.0
Polestar	46.3	Volvo XC40	47.0	Toyota Yaris	50.5	Polestar	46.3

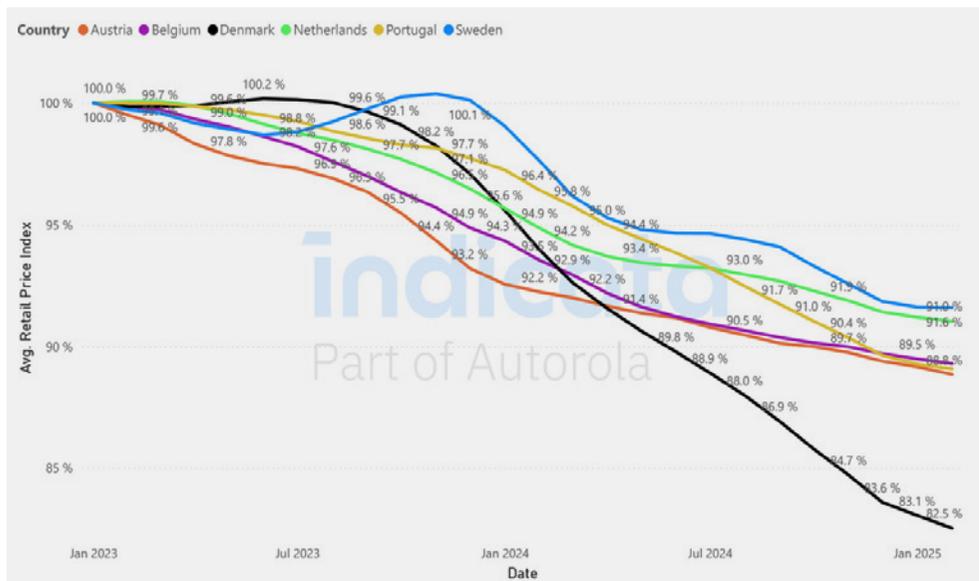
Die Europäischen Märkte diversifizieren sich

Über den Jahreswechsel tendieren Preisänderungen immer etwas schwächer zu werden. So auch zu Beginn 2025. Das hat unterschiedlichste Ursachen, bis hin zu simpler Inaktivität der Händler anlässlich von Inventur, Urlaub, und Feiertagen. Insgesamt hat das vergangene Jahr im Durchschnitt zwar mit negativer Tendenz abgeschlossen, besonders in den großen Märkten, aber es sind mittlerweile einige stabilisierende und teils positive Einzeleffekte zu erkennen. UK beispielsweise erscheint im Vergleich mit dem Beginn von 2023 sehr deutlich im Minus, hat aber in 2024 keine weiteren vergleichbar drastischen Preiskorrekturen wie in 2023 erleben

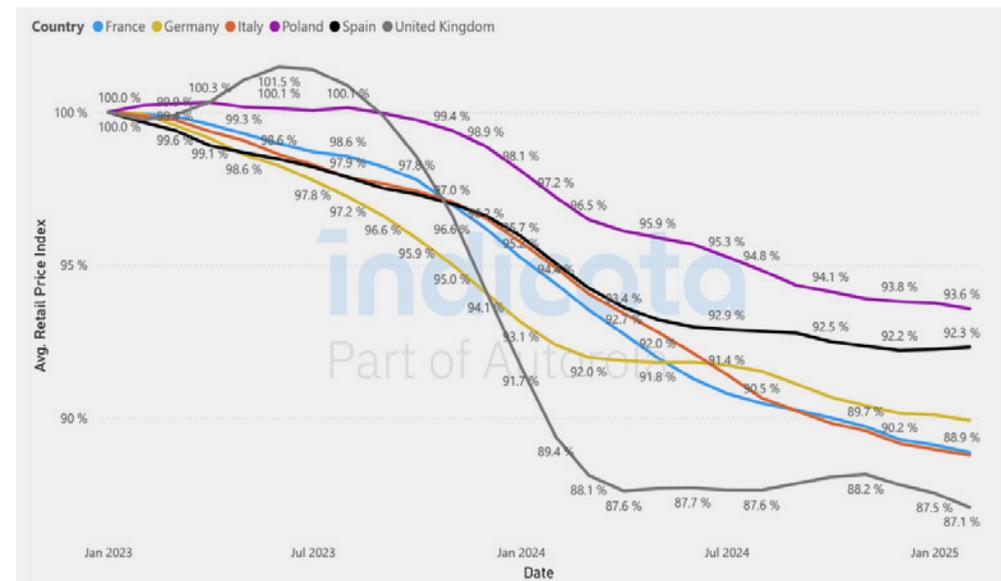
müssen. Nichtsdestotrotz sind die Aussichten dort durchwachsen und die Resilienz des britischen Handels lässt spürbar nach. Ähnlich entwickelt es sich in Deutschland. Frankreich und Italien sind preislich kontinuierlich erheblich unter Druck und das nicht nur bei Elektrofahrzeugen. Spanien hat sich im vergangenen Jahr gefangen und geht mit leichtem Aufwärtstrend ins neue Jahr. Treiber sind hier tatsächlich EVs. Dänemark dagegen gerät aufgrund der stärker werdenden Durchdringung des Marktes vor allem mit BEV unter fortgesetztes Abwärtspricing. Da MDS, Turn rate und Standzeiten der BEV allerdings recht positiv ausfallen, scheint

die Preisentwicklung eine Eigendynamik entwickelt zu haben, die eher von Befürchtungen getrieben ist, als von Notwendigkeiten. Schweden wiederum, als größter nordischer Automarkt, weist überwiegend positive Preisindizes auf, aber bei den vollelektrischen Modellen schafft es das sinkende Preisniveau bisher nicht, die Nachfrage für eine Stabilisierung ausreichend zu stimulieren. Belgien und Österreich haben nach einem schwierigen Jahr 2023 mehr Preisstabilität im letzten Jahr erlebt, was sich auch ins aktuelle Jahr fortgesetzt hat.

Retail Preis (durchschnitt) Index 100 = Jan – AT, BE, DK, NE, PT, SE



Retail Preis (durchschnitt) Index 100 = Jan – FR, DE, IT, PL, ES, GB



Bitte beachten Sie, dass Indicata derzeit den Market Watch Retail Price Index weiterentwickelt. Aus diesem Grund kann es zu Abweichungen im Vergleich zu den Versionen der Vormonate geben. Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis, da wir uns bemühen, eine bessere Erfahrung zu liefern.

Starker Focus auf junge gebrauchte BEV

Die Angebotsbestände und Verkaufsteile von Gebrauchtfahrzeugen stagnieren weiter bei etwa 10% bzw. 7-8%. Bei den jungen Gebrauchten unter 2 Jahren Alters ist der Trend weiter rückläufig, sicher nicht zuletzt aufgrund des schwachen Neuzulassungsjahrgangs 2024. Da immer noch über 80% des Angebotsvolumens batterieelektrischer Gebrauchtfahrzeuge aus diesem Alterscluster stammen, besteht in Österreich verglichen mit ca.

Bei den Verkäufen ist das Verhältnis etwas ausgeglichener, liegt aber immer noch bei marktüberdurchschnittlichen 70% statt dem sonst üblichen Durchschnitt von ca. 58%. Die Preisindizes verhalten sich nach dem Jahreswechsel über alle Treibstoffarten recht stabil. Zwar ist das generell nichts Ungewöhnliches, da der Januar ein Monat mit wenig Vertriebsaktivität ist. Allerdings gibt die Preisentwicklung speziell der Elektromodelle etwas Grund zur Hoffnung, einen vorläufigen Boden erreicht zu haben. Während diese Antriebsart gemessen am Januar 2023 innerhalb dieses Jahres fast 18 Prozentpunkte einbüßte, fiel das Jahr 2024 gemessen am gleichen Startpunkt mit weniger als 10 Prozentpunkten Verlust schon wesentlich moderater aus und der

Jahresbeginn 2025 blieb in den ersten beiden Monaten preislich sogar nahezu unverändert. Umso erstaunlicher, da Angebot und Nachfrage auch weiterhin in einem vergleichbar ungünstigen Verhältnis stehen. Im Durchschnitt liegen alle per Treibstoffart gemessenen MDS-Werte abgesehen von Diesel-Modellen jenseits der 100er-Schwelle und reichen bei Elektrofahrzeugen bis 141, bei sehr jungen Gebrauchten sogar bis 164! Bei den alten Modellen jenseits 5 Jahren Alters fließen die vorhandenen und nachkommenden Modelle dagegen erheblich zügiger ab. Tesla-Modelle beispielsweise mit einem recht guten aktuellen MDS-Wert von 54. Bei den leichten Nutzfahrzeugen haben sich die beobachteten Verkaufsteile von BEV auf über 5-6% hochgekämpft jedoch mit leicht rückläufiger Tendenz. Währenddessen wachsen die Bestandsanteile wieder und stellen mittlerweile fast jeden achten Transporter im jüngsten Alterscluster unter 2 Jahren. Insbesondere vollelektrische Stadtlieferwagen wie bspw. Kangoo Z.E., e-Berlingo etc. spielen trotz wieder sinkendem Anteil eine große Rolle.

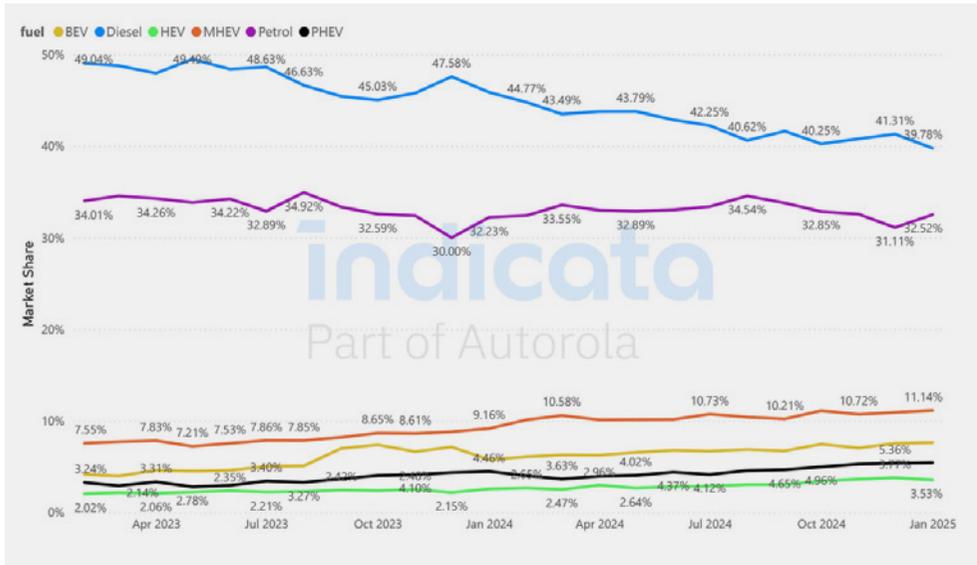
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	67.7
Volkswagen	Golf	100.7
BMW	3 Series	88.5

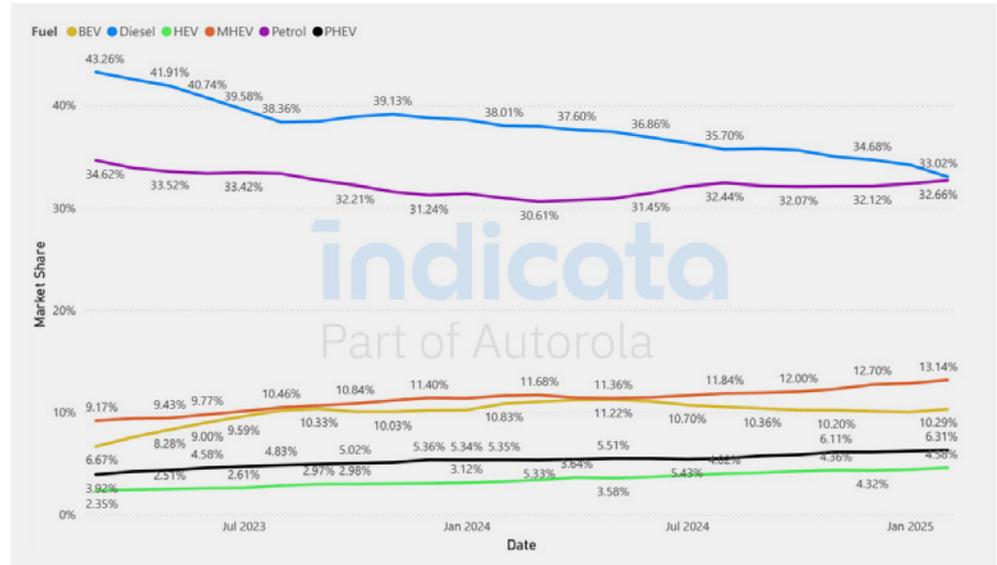
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Citroën	C3	8x	43.5
Tesla	Model 3	7x	50.5
Dacia	Duster	6x	59.8

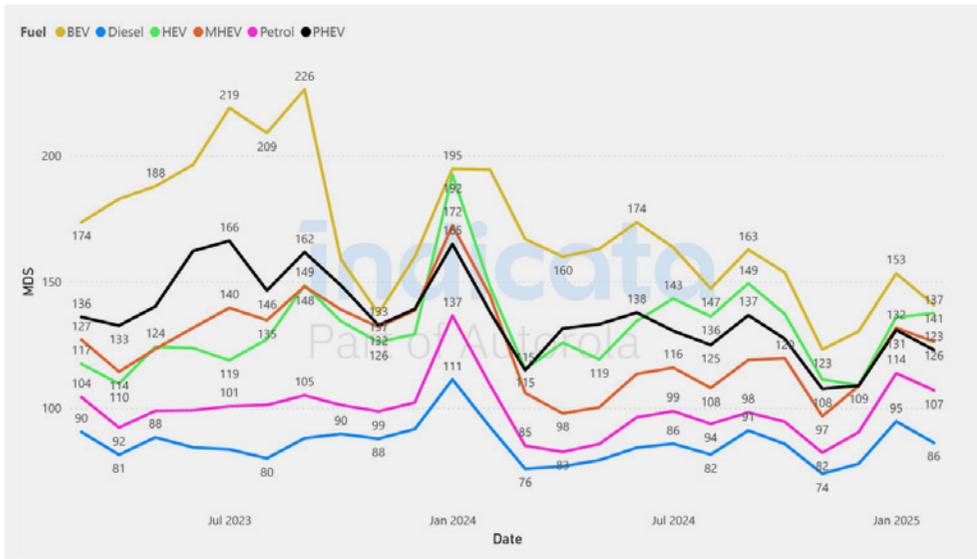
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



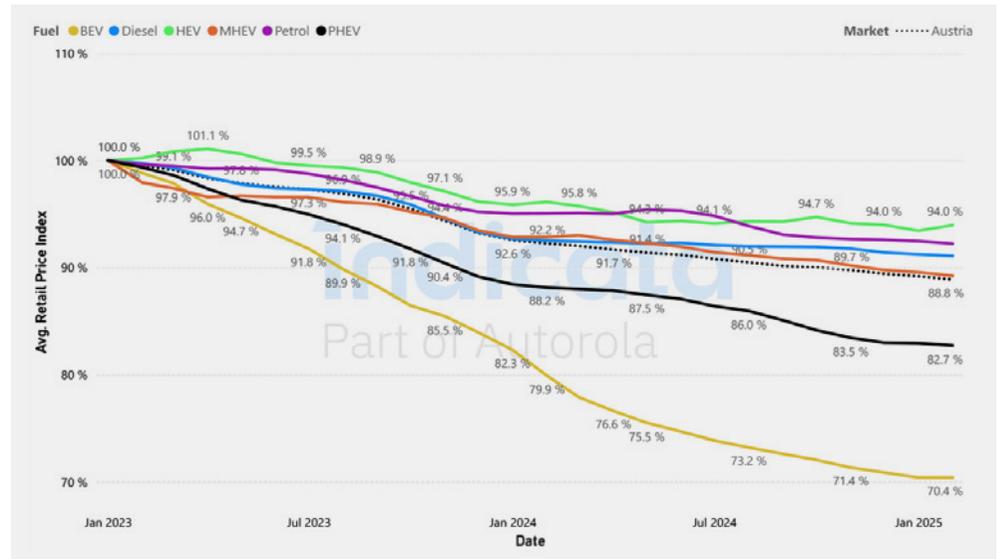
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Gebrauchte Dieselfahrzeuge werden immer noch ausgemustert

Der Verkauf von batterieelektrischen Fahrzeugen am Gebrauchtwagenmarkt ist auch im elektroaffinen Belgien zu Beginn des Jahres weiter stagnierend. Etwas über 6% Gesamtverkaufsanteil und nicht viel mehr als 11% bei den sehr jungen Gebrauchten, während der PKW-Neuzulassungsanteil in den vergangenen Jahren auf über 28% in 2024 hochschnellte.

Ungewöhnlich, dass selbst die Bestandsanteile kein großes Anschwellen zeigen. Weiterhin ein Zeichen für einen scheinbar funktionierenden ‚Druckausgleich‘ über die Grenzen in andere Märkte hinein. Die gemessene Marktattraktivität, also das Angebots- und Nachfrageverhältnis ist nach der zum Jahreswechsel üblichen temporären Verschlechterung wieder auf dem Weg der Besserung und zeigt mit MDS-Werten zwischen 56 und 85 auch für die am oberen Rand des Spektrums zu findenden BEVs, dass sich der inländische Marktdruck in Grenzen hält. Der Preisindex für Elektrofahrzeuge zeigt wie Mitte letzten Jahres erneut Erholungs- und Stabilisierungstendenzen, während Plug-In Hybride im Angebotspreisniveau weiter sinken. Vollhybride dagegen werden von den Händlern mit immer mehr Optimismus eingepreist, was angesichts sehr guter MDS-Werte von 57 auch aufgeht. Im

Alterscluster bis maximal 2 Jahre stellt dieses Treibstoffart sogar den Bestwert. Der Trend weg vom gebrauchten Diesel hält indes weiter an. Gerade im Bestand der jungen Gebrauchten sind die Selbstzünder, nimmt man die Mildhybride aus, mittlerweile von vollelektrischen Modellen mengenmäßig eingeholt worden. In den Verkaufsanteilen haben sie aber aufgrund der noch vorhandenen Nachfrage die Nase vorn. Dazu hat sicher der dramatische Neuwageneinbruch von -30% gegenüber Vorjahr in 2023 beigetragen. Entsprechend preisstabil laufen gebrauchte Diesel und werden von den Händlern mit gesundem Selbstbewusstsein eingepreist und verkauft. Benziner machen immer noch einen Gesamtanteil von über 40% in Bestand und Verkauf aus, sind aber angesichts des Anwachsens alternativer Antriebsarten, momentan noch in erster von Mildhybriden, leicht rückläufig. Marktattraktivität und Angebotspreisverhalten zeigen aber keine Zeichen von Schwäche. Ebenso eher konservativ zeigt sich derzeit noch der belgische Gebraucht-Nutzfahrzeugmarkt. Zwar haben die Verkaufsanteile in der Langfristbetrachtung eine Aufwärtstendenz, aber selbst im jüngsten Alterssegment liegt der Marktanteil bei unter 5% also halb so groß wie bei den PKWs.

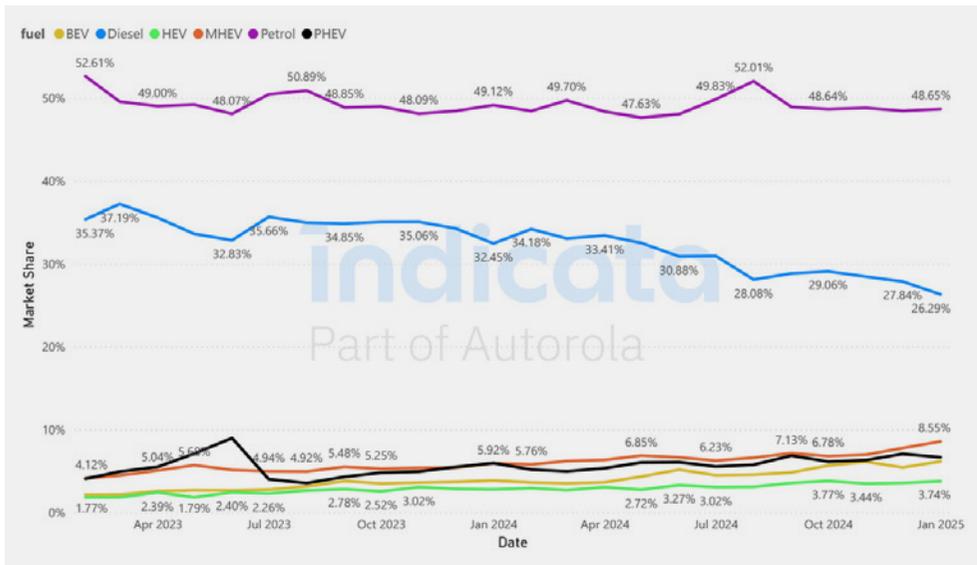
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	62.1
BMW	1 series	75.2
Opel	Corsa	36.5

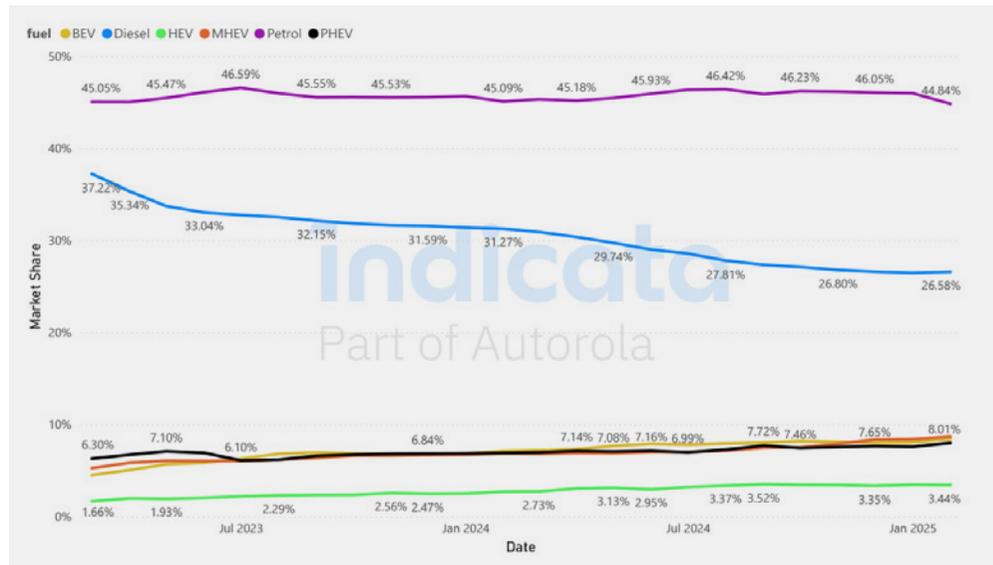
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Jogger	19x	19.4
Dacia	Sandero	15x	23.5
MG	ZS	13x	28.7

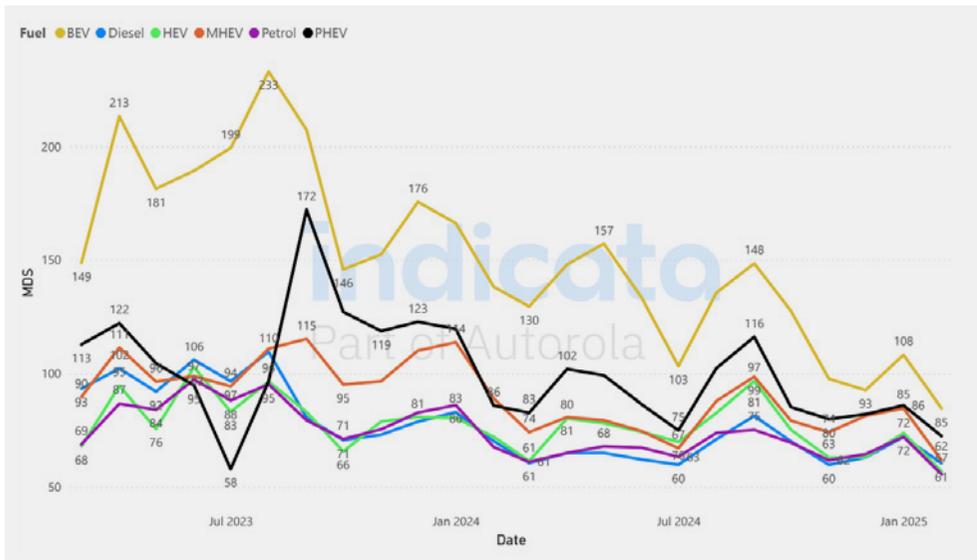
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



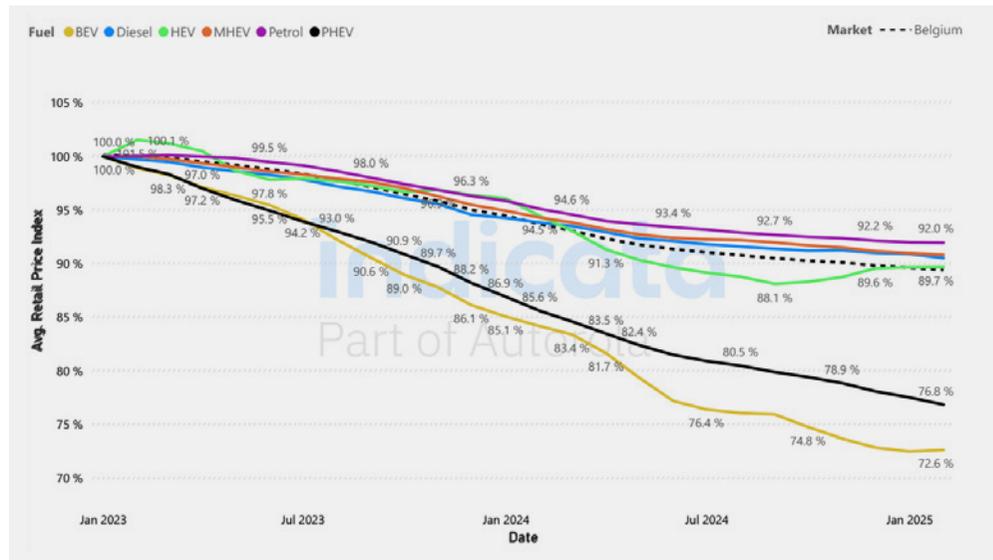
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Anteil junger gebrauchter BEV steigt auf mehr als 75%

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	32.4
Volkswagen	ID.4	51.7
Škoda	Enyaq	39.7

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

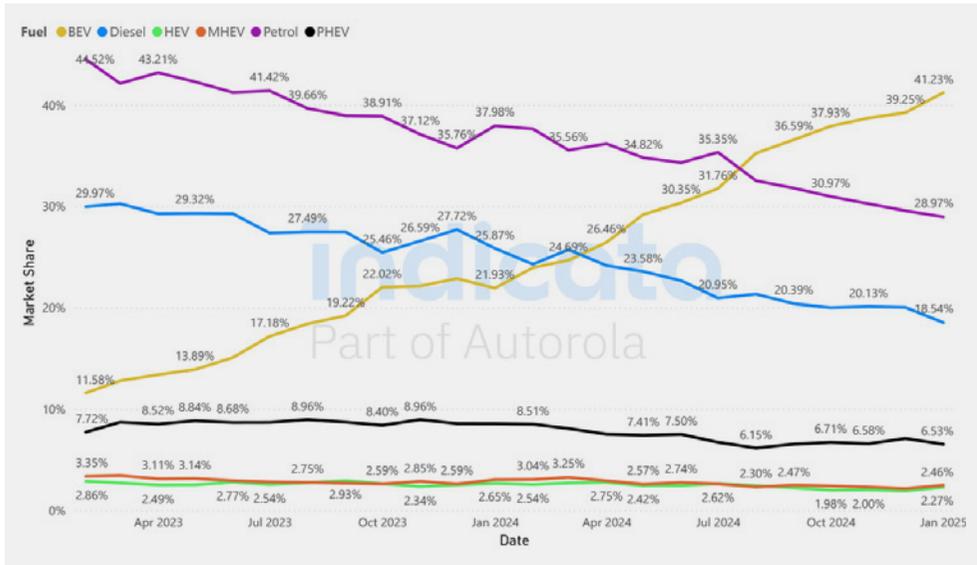
Make	Model	Stock turn	MDS
MG	4	16x	22.0
MG	ZS	14x	26.0
Volkswagen	ID.7	13x	28.7

In Dänemark setzen sich mit großer Vehemenz vollelektrische gebrauchte Modelle in den Verkäufen der Händler weiter durch. Der Verkaufsanteil bei PKW im jüngsten Alterssegment unter 2 Jahren hat längst die 75% überschritten und lässt fast alle anderen Treibstoffarten im einstelligen Prozentbereich zurück. Lediglich Benzinern halten sich noch knapp an der 10%-Schwelle.

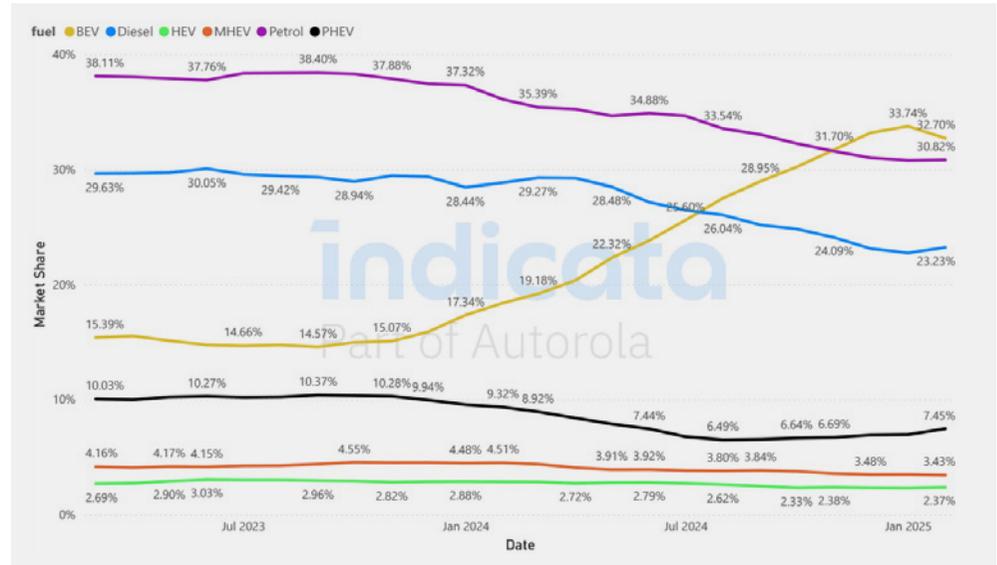
Entsprechend finden sich unter den Topsellern ID.3 und ID.4 sowie deren Konzerngeschwister Enyaq. Auch bei den verkauften leichten Nutzfahrzeugen ist mittlerweile jeder dritte Gebrauchte ein eLCV. Besonders ID.Buzz und e-Citan finden sich zunehmend unter den Verkäufen. In der Marktattraktivität liegen die BEVs mit einem Messwert von durchschnittlich 51 ebenfalls weit vor dem übrigen Feld. Die drei ersten Plätze im MDS-Ranking belegen folgerichtig 3 elektrifizierte Modelle, darunter 2 von MG sowie der VW ID.7. Im jüngsten Alterscluster von bis zu 2 Jahren liegen Dieselfahrzeuge am anderen Ende der Skala und zeigen mit einem Wert von 145, dass trotz geringem Angebotsbestand die Nachfrage selbst dafür nicht auszureichen scheint. Das Preisverhalten im Handel für gebrauchte Diesel bleibt davon im Durchschnitt allerdings relativ

unbeeinflusst. Zwar hat diese schwindende Treibstoffart in den vergangenen Jahren stärker an Preis verloren, als Verbrenner und Hybride, aber weniger stark als BEV und in den vergangenen Monaten ist sogar Resilienz zu erkennen. Ähnlich preisstabil mit Aufwärtstrend werden Vollhybride gehandelt. Der Verkaufs- und Bestandsanteil von unter 3% und moderate MDS-Werte liefern aber auch keinen Anlass für Preiskämpfe, um Fahrzeuge vom Hof zu bekommen. Eine komfortable Situation insbesondere für Toyota, die mit hohem Hybridanteil stark davon profitieren. Noch solider sehen die Preisindizes von Benzinern und Dieseln der Marke aus. Im mittleren Alterssegment von 3-4 Jahren ist die Elektrifizierung ebenfalls weit fortgeschritten. Der BEV-Anteil am Gebrauchtwagenangebot liegt bei über 40% und Verbrenner sind innerhalb des vergangenen Jahres von über 40% bei Benzinern und über 30% bei Dieseln auf nunmehr 18%, bzw. 15% geschrumpft, aber auch PHEVs legten anteilmäßig auf 16% zu.

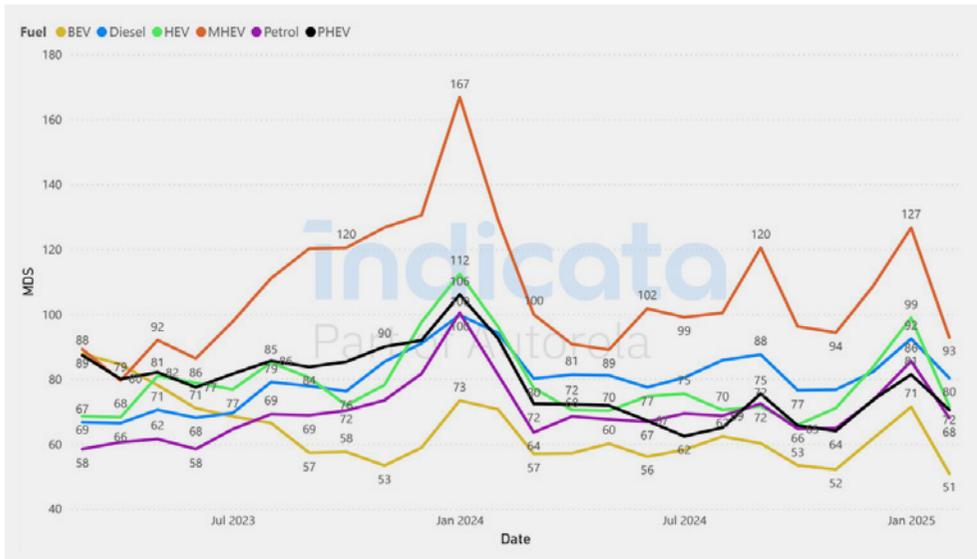
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



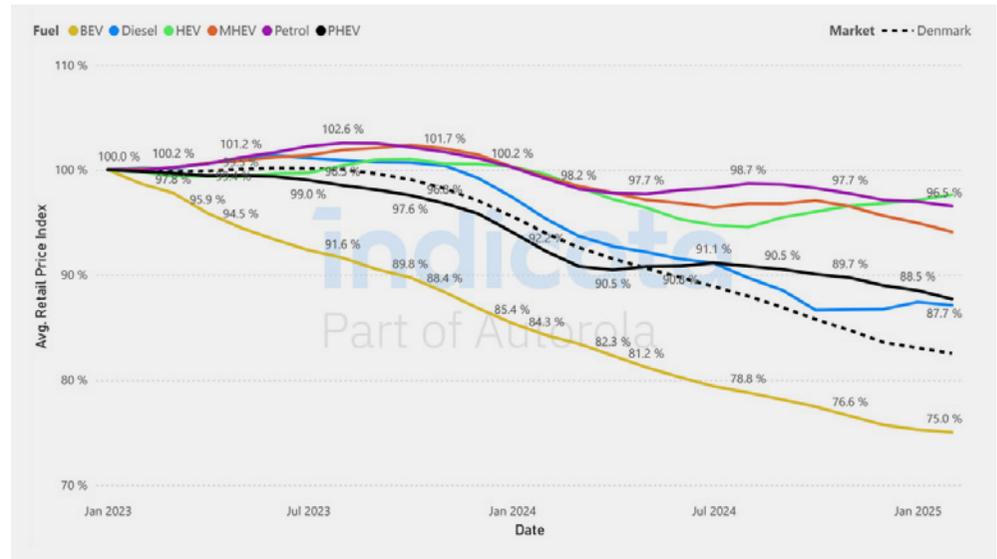
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Attraktivität von PHEVs und BEVs leidet weiter unter Überangebot

Benzin- und Dieselfahrzeuge dominieren die Gebrauchtwagenverkäufe in Frankreich im Januar 2025 weitgehend. Insgesamt bleiben die Verkäufe für die verschiedenen Kraftstoffarten im Januar im Vergleich zum Dezember 2024 stabil, mit Ausnahme der BEVs, deren Verkäufe zurückgingen.

BEVs werden als zu teuer angesehen. Gleichzeitig nimmt der Bestand an gebrauchten Fahrzeugen stetig zu und erreicht im Vergleich zum Herbst 2024 ein ähnlich hohes Niveau. Daher sinken die Preise für BEV-UC stetig.

Während sich die MDS bei den meisten Kraftstoffarten verbessert oder im Falle von PHEV stabilisiert hat, verschlechtert sich die MDS bei BEV stark und beträgt im Durchschnitt 18 zusätzliche Tage, was etwa doppelt so viel ist wie bei Diesel und Benzin. Wenn also niedrigere Preise den Lagerumschlag bei fast allen Kraftstoffarten begünstigen, was zu stabileren Gebrauchtwagenpreisen führen würde, wird die MDS-Verschlechterung bei BEVs trotz der UC-Preissenkungen in den kommenden Wochen und Monaten zweifellos zu einem starken Rückgang der Transaktionspreise führen.

Darüber hinaus könnten 2025 viele taktische BEV-Zulassungen in Frankreich erfolgen, um den Marktanteil von 25 % zu erreichen, der zur Vermeidung von Strafen erforderlich ist, und zwar in Verbindung mit starken Rabatten auf

dem Neu- und Gebrauchtwagenmarkt, was den gebrauchten BEV-Wohnmobilen schaden wird. Die Preisnachlässe für BEVs haben in den letzten Monaten stark zugenommen und die Reduzierung des Bonus ab Dezember 2024 hat diesen Trend noch verstärkt.

Wenn die Regeln für den Gewichts-Malus 2025 ähnlich wie 2024 bleiben, unterliegen PHEVs nun diesem Malus (trotz spezifischer Kürzungen) und wir können weniger PHEVs als Neuwagen erwarten, insbesondere von Flottenbesitzern, was das Angebot auf dem UC-Markt potenziell reduzieren könnte. Es ist jedoch nicht sicher, dass sich dies positiv auf die Gebrauchtwagenpreise auswirkt, vor allem, da die neue Generation von PHEVs, die eine größere Autonomie bieten, auf den UC-Markt kommt.

Der CO2-Malus wird im Jahr 2025 strenger sein. Infolgedessen werden die 53 % der Neufahrzeuge, die 2024 für den Malus in Frage kommen, auf 66 % im Jahr 2025 ansteigen. Dies könnte sich jedoch positiv auf die UC-Preise für die betroffenen Modelle auswirken. In der Tat könnte es bei einigen Modellen zu einer Verlagerung vom Neuwagen- auf den Gebrauchtwagenmarkt kommen, so dass die Nachfrage nach Gebrauchtwagen steigt und das Angebot an NCs sinkt, was zu einer möglichen Stabilisierung der Gebrauchtwagenpreise für die vom Malus betroffenen Modelle führen könnte, insbesondere für Benzin- und Dieselfahrzeuge.

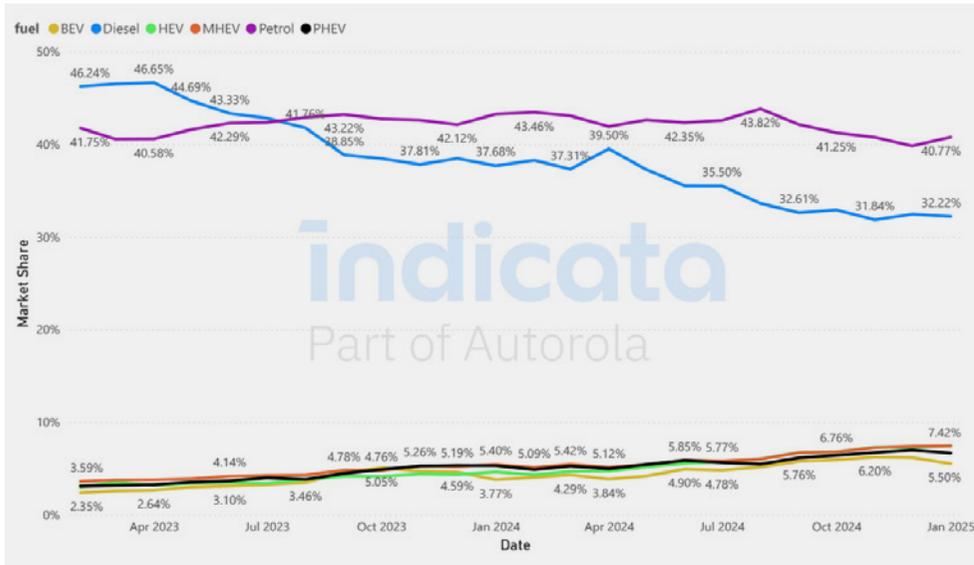
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	208	81.0
Renault	Clio	47.4
Peugeot	2008	75.6

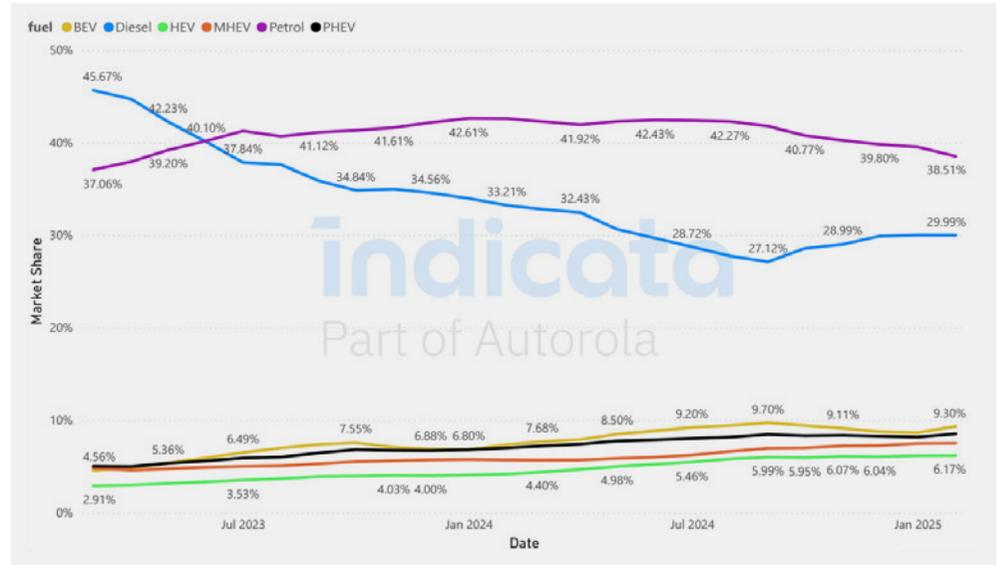
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	34.6
Dacia	Duster	10x	34.7
Volkswagen	Touran	9x	39.5

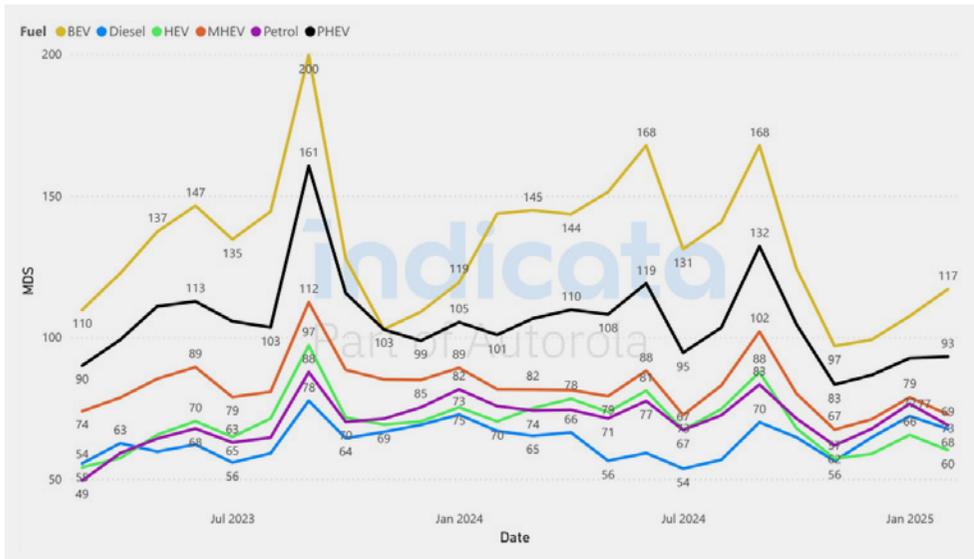
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



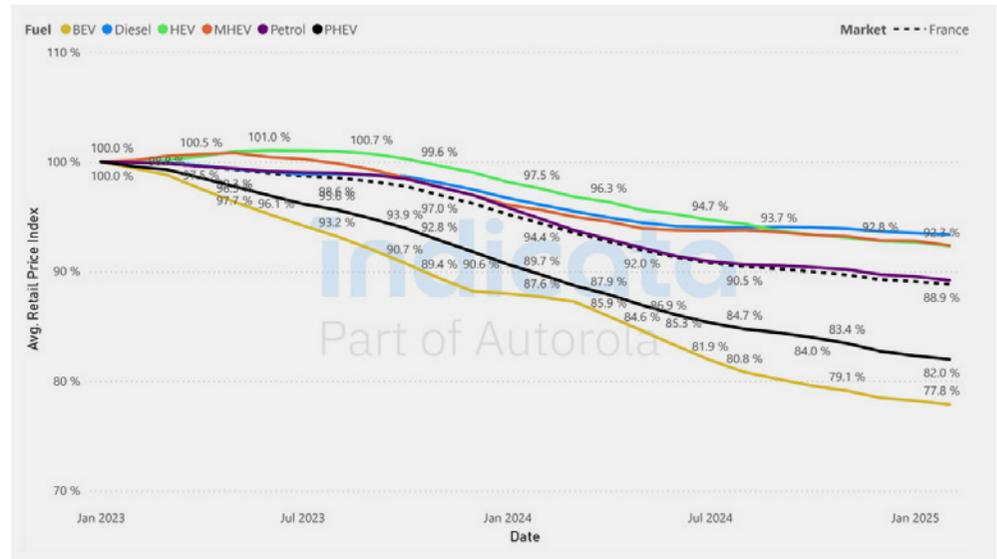
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



BEVs verkaufen sich schneller, aber unter Preiseinbußen

Während der Januar im Neuwagensegment Nachzieheffekte aus bewusst verzögerten BEV-Neuzulassungen verzeichnet, zeigt sich Deutschland kurz vor der Bundestagswahl am Gebrauchtwagenmarkt weiterhin eher konservativ. Auch im jüngsten Alterscluster fahren laut Angebotsbestand gebrauchter PKW nur knapp 10,6% vollelektrisch. Deutlich weniger als im Durchschnitt der beobachteten Märkte, die trotz aller Inhomogenität fast 13% erreichen.

Ähnlich sieht es bei den leichten Nutzfahrzeugen aus, wo ein Angebotsbestand der jüngsten Alterskategorie mit knapp unter 10% BEV im europäischen Vergleich zwar schon eher wettbewerbsfähig erscheint, aber auch nicht wirklich einen nennenswerten Erfolg in puncto CO₂-Reduktion darstellt. Der Verkauf von eLCV hinkt noch weiter hinterher und kann nicht einmal 6% der Transporter-Verkäufe unter 2 Jahren Alter für sich in Anspruch nehmen. Die Verhältnisse zwischen Angebot und Nachfrage - in MDS gemessen – liegen nach dem Jahreswechsel zwar weiterhin in einem verbesserungswürdigen Bereich zwischen 73 und 110, bei sehr jungen Fahrzeugen sogar zwischen 100 und 129. Aber die Werte für EVs aller Arten, insbesondere der batterieelektrischen Modelle, haben sich

stabilisiert. So finden sich sogar in den Top3 der Fast-Seller ausschließlich Elektromodelle. Das Angebotspreisniveau hat sich schon fast das ganze vergangene Jahr über stabilisiert, allerdings ziehen BEV und PHEV die Gesamtbilanz im Schnitt nach unten und haben noch immer eine Negativtendenz. Der geringste Volumendruck herrscht bei sehr jungen gebrauchten Dieseln. Sie weisen das beste Angebots- und Nachfrageverhältnis auf und haben sich im vergangenen Jahr in der bereinigten Betrachtung außerordentlich preisstabil erwiesen, während BEVs beispielsweise fast 10 Indexpunkte verloren haben. Einen ähnlich resistenten Verlauf in der Preisentwicklung wie Verbrenner zeigen weiterhin Vollhybride in Deutschland. Sie weisen zwar ein ungünstiges Angebots- und Nachfrageverhältnis auf, generieren sich aber zu über 85% aus dem Alterssegment unter 2 Jahren, sodass relativ viele teure Fahrzeuge auf eine langsamer anwachsende Nachfrage treffen. Insbesondere Renault-Modelle drängen als junge Gebrauchte in den Markt. Die Verkäufer sehen dies aufgrund der überschaubaren Gesamtmengen offenbar noch gelassen und verzichten auf allzu drastische Preisanpassungen. Angesichts der stetigen Neuzulassungszuwächse bei Hybriden auch im vergangenen Jahr ist allerdings mit einer Eintrübung im weiteren Verlauf des Jahres zu rechnen.

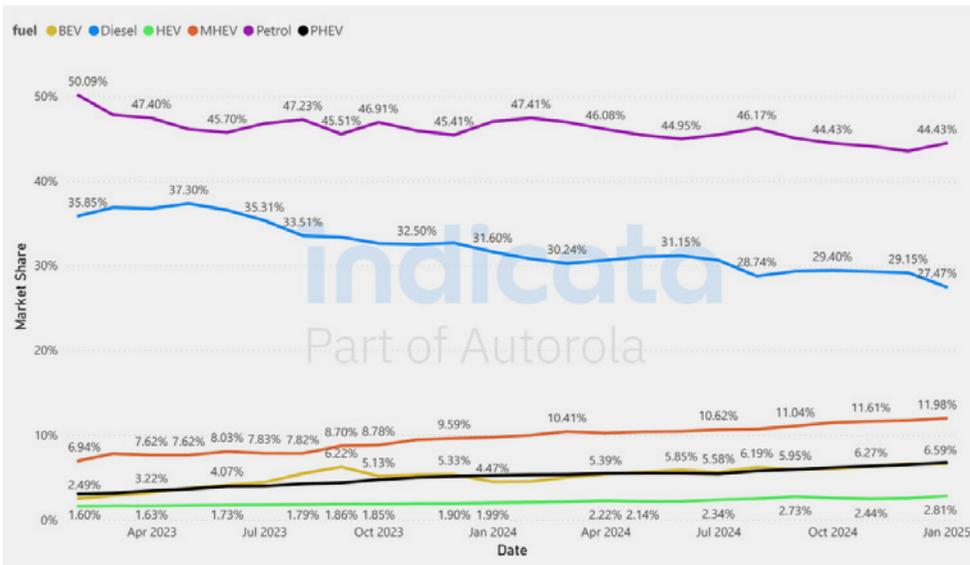
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	88.5
Volkswagen	T-ROC	91.4
Opel	Corsa	73.2

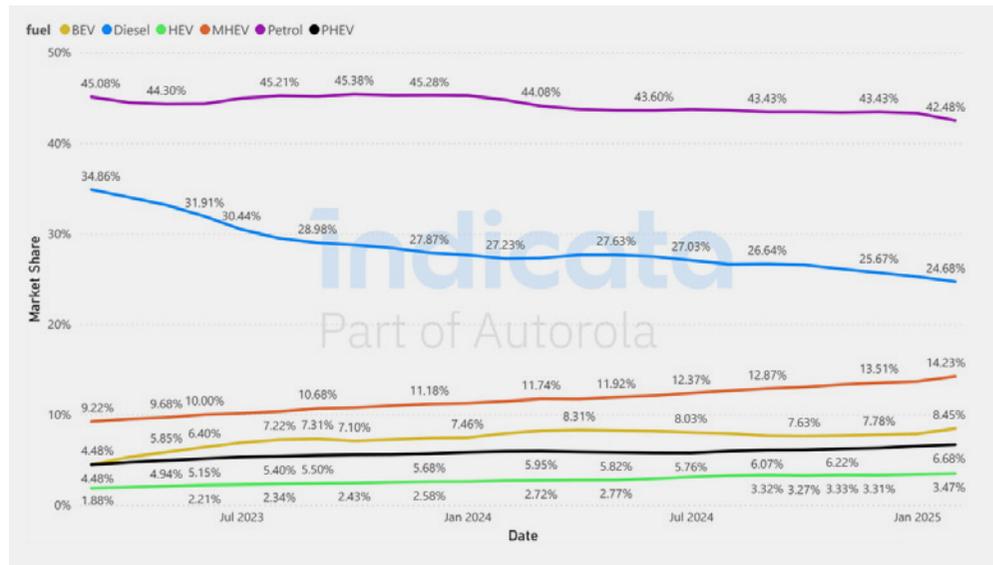
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.5
Tesla	Model Y	12x	29.4
Mercedes-Benz	EQB	10x	36.1

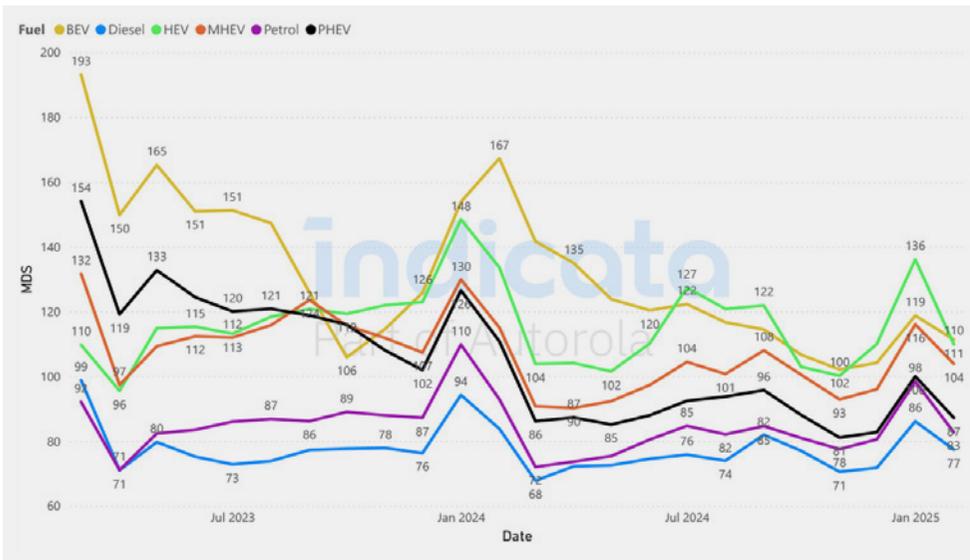
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



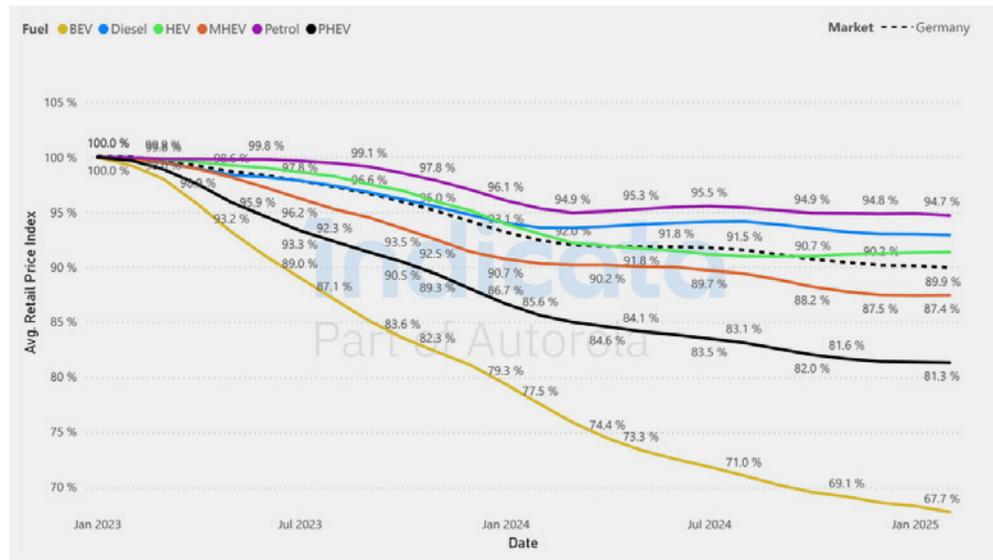
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Die Elektrifizierung kommt nicht in Schwung

Mit dem Ende der Neuwagenprämien in Italien im Dezember und dem Umschwenken auf die finanzielle Unterstützung der heimischen Produktion von BEV und zugehöriger Technologien, endete auch der wenig erfolgreiche Versuch, lokal mehr emissionsfreie Neufahrzeuge auf Italiens Straßen zu bekommen. Leider werden auch die neuen Maßnahmen das schwache Gebrauchtwagengeschäft mit reinen Elektrofahrzeugen nicht ankurbeln.

Unverändert liegt seit Monaten der PKW-Verkaufsanteil im jüngsten Alterssegment bei knapp über 3%. Der Angebotsbestand und Preise sind weiter rückläufig und die Marktattraktivität pendelt seit zwei Jahren zwischen MDS-Werten von 100 und 200 oberhalb aller anderen Treibstoffarten. Das Hauptaugenmerk für den Gebrauchtwagenhandel liegt also noch stärker auf Verbrennern und zunehmend Mild- und Vollhybriden. Die Mildhybride haben dabei kontinuierlich Dieselanteile ersetzt und stellen nun mehr als 20% der bis zu 4jährigen Gebrauchten. Ihre Preisentwicklung ist aufgrund des üblichen Aufpreises etwas stärker belastet als die der klassischen Verbrenner. Die Elektrifizierung der leichten Nutzfahrzeuge ist ähnlich schwach ausgeprägt wie die der PKW.

Lediglich 4% der Verkäufe und 7% des Angebotsbestands an jungen gebrauchten Transportern sind vollelektrisch, Tendenz seit Monaten kaum verändert. Selbst Fiat stellt da auf dem Heimatmarkt keine Ausnahme dar. Lediglich Stadtlieferwagen wie Citan, Berlingo und Proace City bauen derzeit Bestand als BEV auf, der bislang aber noch kaum Abnehmer findet. Angesichts des schwach ausgeprägten Angebots und ebenso geringer Nachfrage, verwundert es nicht, wenn in den Top3 der meistverkauften Modelle mit Fiat Panda und 500 zwei nationale Ikonen als Verbrenner sowie der VW T-ROC ihre Plätze einnehmen und der VW ein weiteres Stellantis-Konzernprodukt, den Jeep Renegade, um wenige Einheiten auf den vierten Platz verweist. Bei den Fast-Sellern hätte eigentlich der Tesla Model 3 das Treppchen erklommen, ist allerdings aufgrund noch zu geringer Gebrauchtwagenverkaufszahlen noch nicht in die Wertung aufgenommen worden. Das wird sich vermutlich im weiteren Lauf des Jahres ändern.

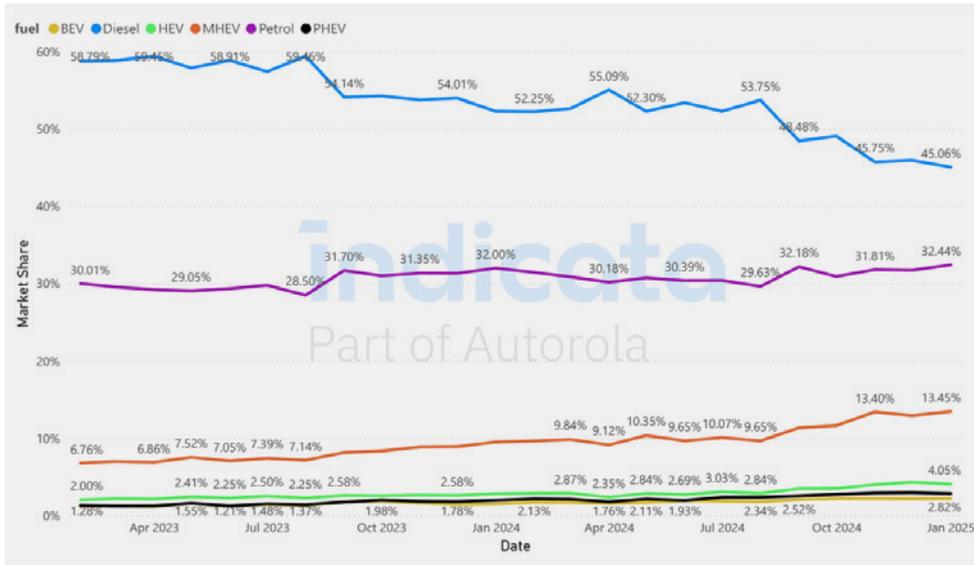
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	60.5
Fiat	500	74.8
Volkswagen	T-ROC	71.0

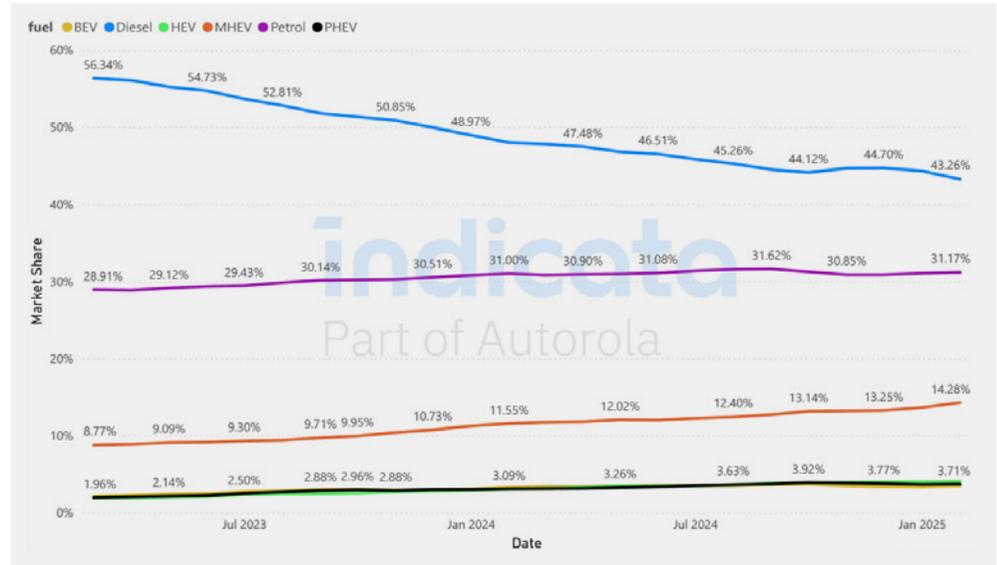
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	i10	10x	37.5
MG	ZS	9x	38.9
Volvo	XC40	9x	39.9

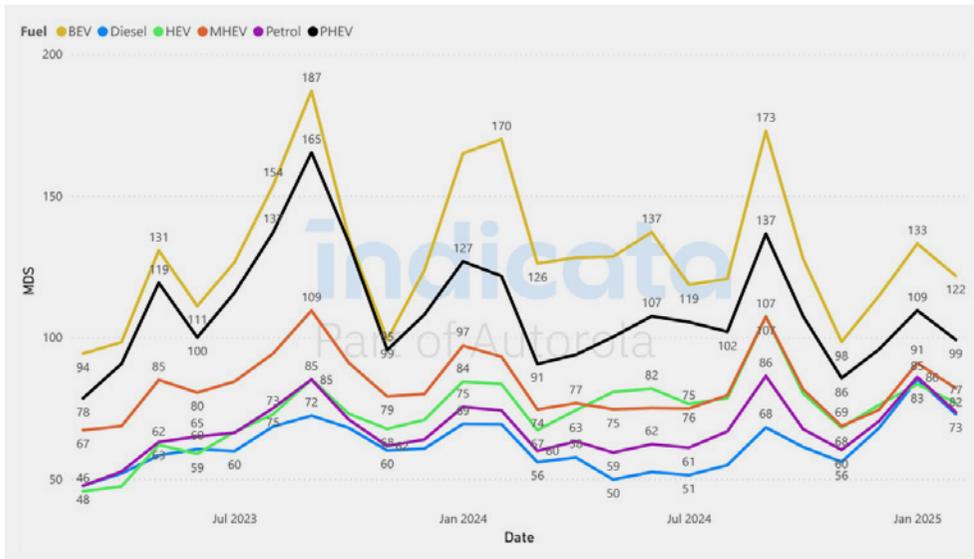
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



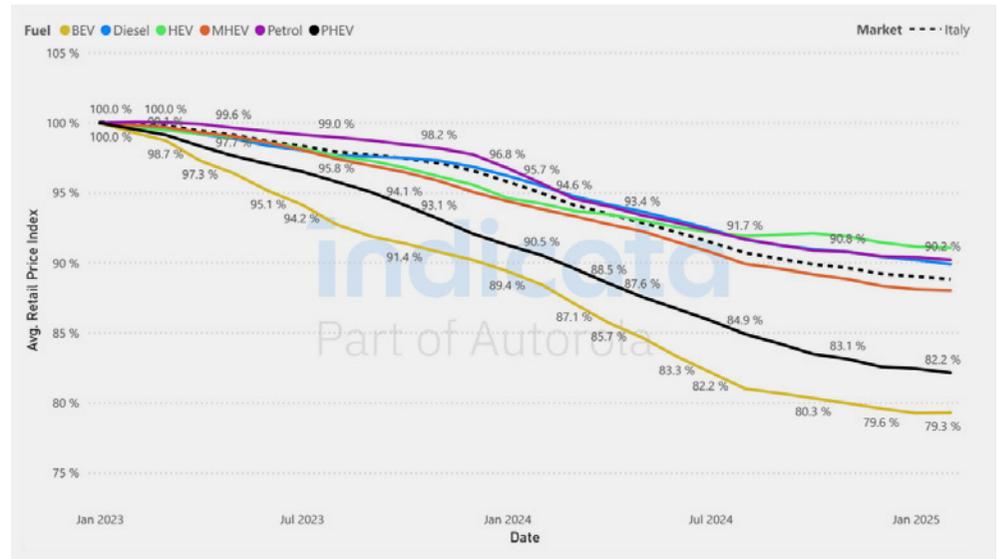
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Trotz Elektro-Affinität, Gebrauchtwagenmarkt weniger entwickelt als Neuwagen

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.6
Volkswagen	Polo	60.0
Lynk & Co	01	40.4

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

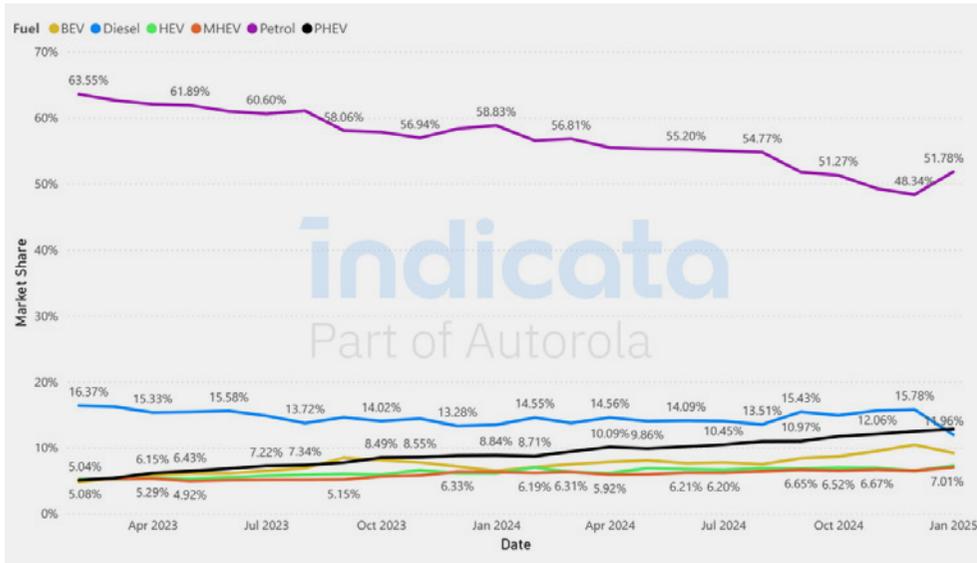
Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	32x	11.3
Cupra	Terramar	13x	27.8
Tesla	Model 3	9x	39.1

Obwohl der Neuwagenanteil von batterieelektrischen Fahrzeugen in den Niederlanden letztes Jahr bereits bei mehr als einem Drittel lag, finden sich in den Gebrauchtwagenbeständen der jungen Gebrauchtk-PKW nur zwischen 18% und 20% Marktanteil wieder. In den Verkäufen spiegelt sich ein ähnliches Bild bei einem Anteil von 14% bis zuletzt knapp über 18%. Die leicht positive Verkaufsentwicklung der jungen Gebrauchten unter 2 Jahren Alter hat dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage dieser jungen BEV in der zweiten Jahreshälfte 2024 sehr geholfen und den MDS-Wert unter 100 gedrückt.

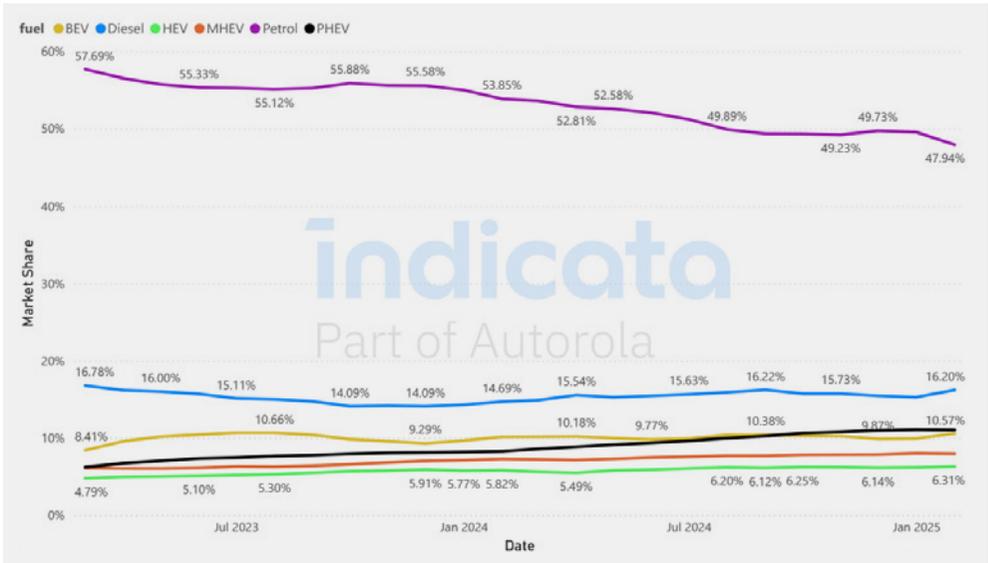
Auslöser ist nach Datenlage allerdings weniger ein plötzliches Anwachsen der Nachfrage, sondern eher der anhaltende Preisverfall, der diese Antriebsart nun auch für ein immer breiteres Publikum interessant macht. Das im europäischen Vergleich sehr gute öffentliche Ladenetz und die verhältnismäßig kurzen nationalen Fahrstrecken machen den Betrieb in den Niederlanden zusätzlich interessant. Zwar sind seit Jahresbeginn BEVs nicht mehr vollständig von der Zulassungssteuer MRB befreit, aber ein Nachlass von 25% besteht weiter. Zudem sind mögliche staatliche Neuwagenprämien nun auch offiziell für

2025 abgelehnt worden, sodass interessierte Käufer nun eher in Richtung bereits subventionierter junger Gebrauchter gelenkt werden und tendenziell mehr Gebrauchtwagen nachfrage entsteht. Der zusätzliche Preisdruck solcher Prämien auf das Jungwagensegment entfällt zunehmend und lässt mehr Preisstabilität zu. Erste Anzeichen hierfür sind angesichts des recht stabilen Preisindexverlaufs über den Jahreswechsel zu erkennen. Der Markt für gebrauchte eLCV tut sich, wie in vielen anderen europäischen Märkten auch, selbst in den elektroaffinen Niederlanden immer noch schwer. Rückläufige Verkaufsanteile von etwa 10% und 11% im Bestand deuten zwar auf ein verträgliches Angebots-/Nachfrageverhältnis hin, aber ein Fortschritt in puncto Elektrifizierung ist nicht zu erkennen. Der Aufholbedarf ist hier erheblich größer als bei PKW. Kleinere Nutzfahrzeugmarken wie Toyota und Nissan erzielen hier zwar mit geringen Stückzahlen und recht hohen Verkaufsanteilen Achtungserfolge, aber die größeren Player wie VW, Renault und Mercedes verkaufen anteilig immer noch im einstelligen Prozentbereich elektrisch.

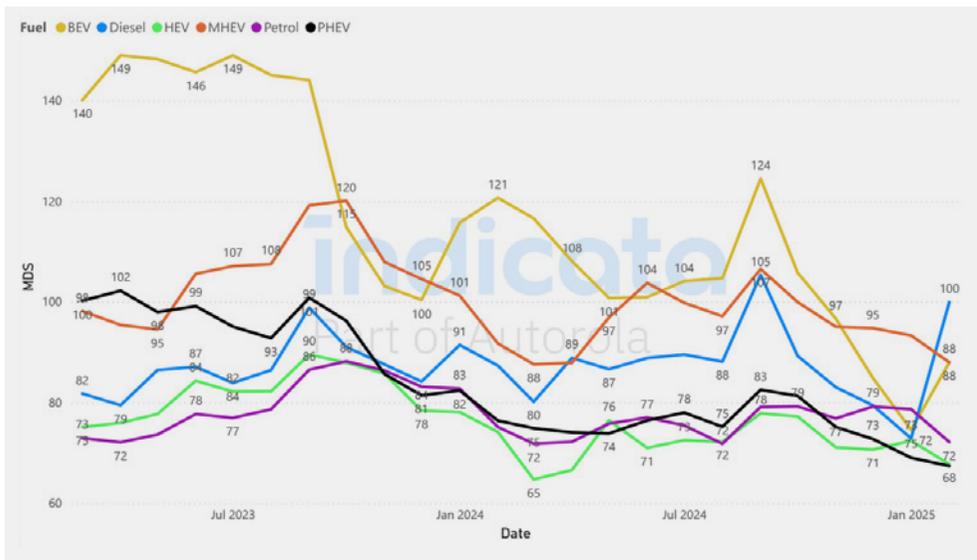
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



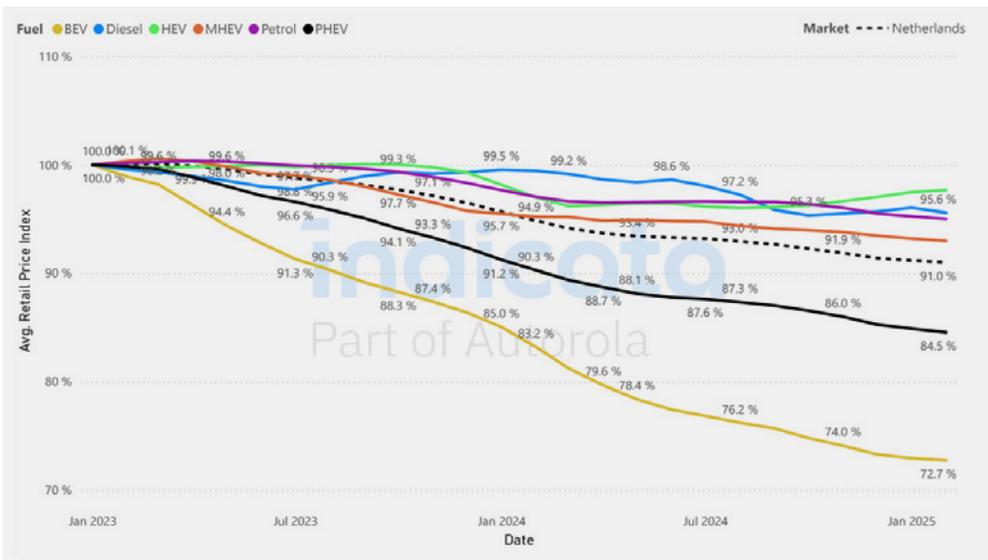
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Stimulation des Neuwagenmarktes für BEV ohne Gebrauchtwagen- Nachfrage

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	54.3
Toyota	CH-R	68.9
Škoda	Octavia	55.4

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

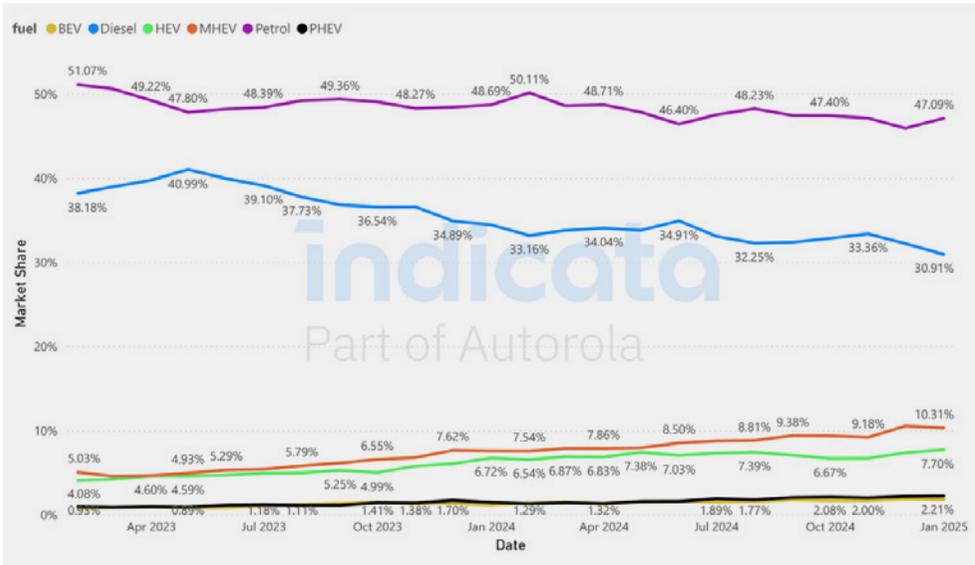
Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	9x	39.8
Toyota	Aygo X	8x	43.8
Škoda	Kodiaq	8x	45.6

Polen hat Anfang Februar ein neues Programm gestartet, das Zuschüsse für Kauf oder Leasing von Elektrofahrzeugen bereitstellt. Das Programm bietet bis zu 40.000 Zloty (ca. 9.500 €) pro Fahrzeug, wobei das Geld aus EU-Mitteln stammt und für vollelektrische Neufahrzeuge bis zu einem Nettopreis von maximal 225.000 Zloty (ca. 54.000€) gilt. Es beinhaltet auch Anteile einer Abwrackprämien für alte Verbrenner und soll den schwachen Elektrifizierungsgrad von Polens Neuwagenmarkt zügig verbessern.

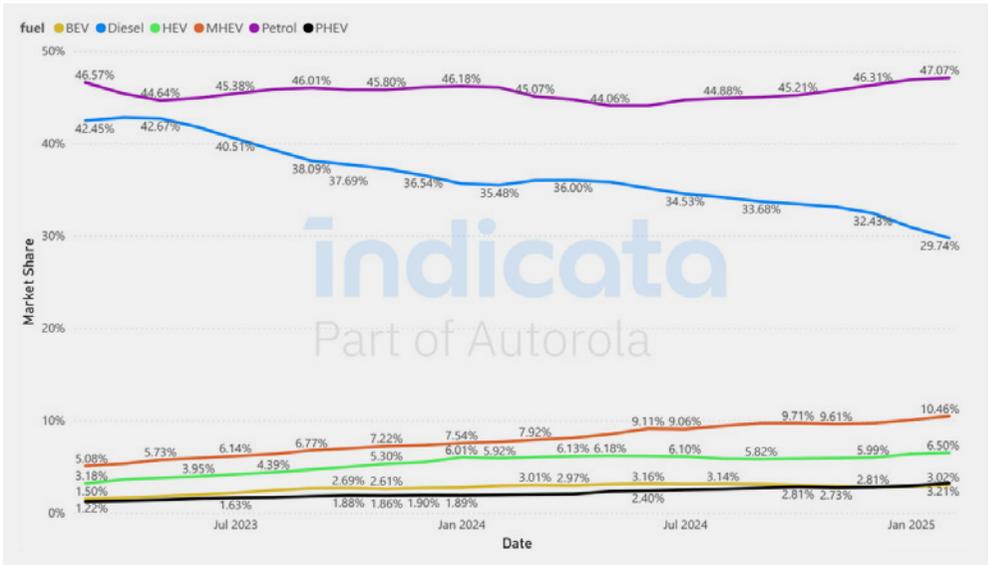
Aus Erfahrungen mit Abwrackprämien größeren Umfangs z.B. im Nachgang der Finanzkrise 2009/2010 in Deutschland sind Negativeffekte für den Gebrauchtwagenmarkt zu erwarten. Zum einen entziehen die deutlich reduzierten Transaktionspreise von Neuwagen dem Jungwagenmarkt Kundenpotenzial und üben zum anderen einen direkten Preisdruck auf dieses Alterssegment aus, da deren Preise nach unten ausweichen müssen, um noch attraktiv für Interessenten zu sein. Entsprechendes gilt dann kaskadisch für die darunter liegenden Alter. Darüber hinaus wird perspektivisch das zukünftige Gebrauchtwagenangebot stimuliert, ohne adäquate Stimulation der Gebrauchtwagenachfrage nach BEV vorzusehen, also ein Überangebot in den

kommenden Jahren provoziert. Der seit einem halben Jahr verhältnismäßig auf niedrigem Niveau stabile Preisindex für Elektrofahrzeuge dürfte damit spätestens im kommenden Jahr wieder deutlicher leiden. Ein wichtiger Hemmschuh für Kunden neuer, sowie gebrauchter E-Fahrzeuge ist immer noch das schlecht ausgebaute öffentliche Ladenetz. Im Flächenland Polen gibt es nur wenige Tausend Ladepunkte insgesamt, darunter beispielsweise lediglich 15 Tesla Supercharger. Insgesamt erheblich erfolgreicher bleiben Vollhybride in Polen. Die Angebotsbestände haben sich auf mittlerweile 13% bei den jüngsten Gebrauchtwagen aufgebaut und zeigen sich mit über 15% Verkaufsanteil in dem Alterssegment als begehrt. Das zeigt auch der Marktgängigkeitsindex MDS der in allen Altersclustern unter allen Treibstoffarten den Bestwert darstellt. Und das bei einem sehr stabilen Preisindex seit über zwei Jahren. Dieselmodelle, noch vor wenigen Jahren die dominante Größe am Gebrauchtwagenmarkt nehmen mittlerweile selbst im ältesten Cluster von mehr als 5 Jahren weiter ab. Bei ganz jungen Gebrauchtfahrzeugen liegt der Marktanteil bei unter 10% und die Preise geben ebenfalls zunehmend nach. Benziner sind allerdings auch insofern eine bezahlbare Alternative, da für den Liter Benzin an polnischen Tankstellen nur 3 Cent mehr als für Diesel verlangt wird.

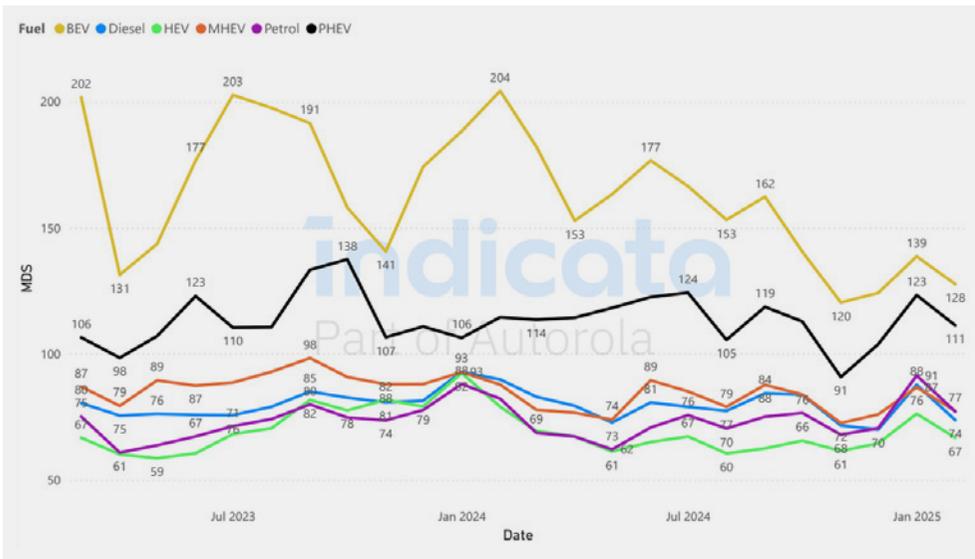
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



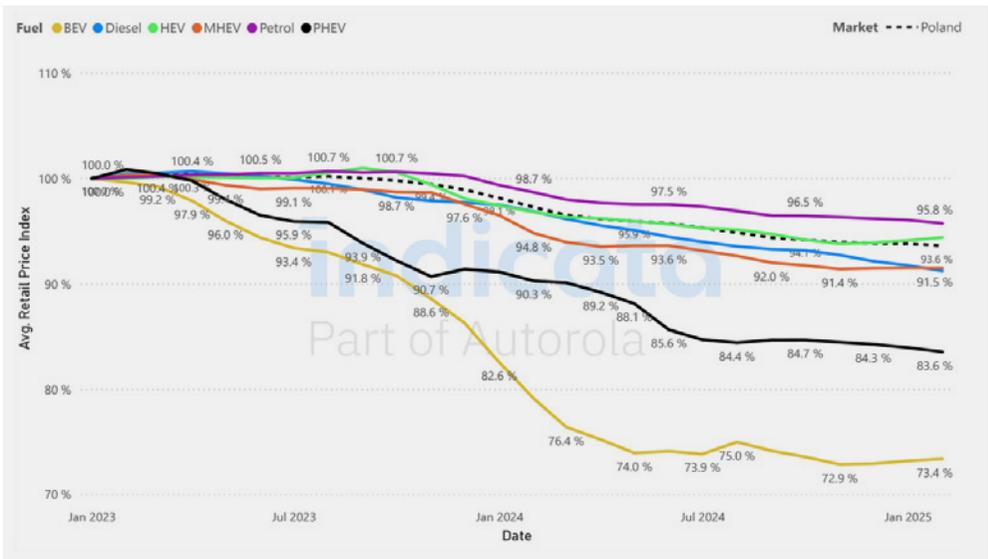
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Der ‘Hidden Champion’ Europas in puncto BEV-Durchdringung

Am Neuwagenmarkt setzte der Jahresauftakt den Weg zur Elektrifizierung in Portugal weiter fort. 22,5% Marktanteil von BEVs bei PKW und ein Wachstum von über 40% im Januar gegenüber Vorjahr sind das Ergebnis eines breiten Spektrums an staatlichen Fördermaßnahmen. Dass sich BYD gemeinsam mit Tesla und BMW unter den Top3-BEV-Marken im Januar befindet und Dacia als Marke mit dem einzigen E-Modell Spring an Platz 6, zeigt, dass ungeachtet der Importzölle Potenzial für Chinesen in Europa gesehen wird und Preise ein wichtiges Thema sind.

Der Verkaufsanteil am Gebrauchtwagenmarkt hinkt jedoch mit derzeit knapp 14% noch etwas hinterher. Allerdings sinken die Angebotsbestandsanteile bei den jungen Gebrauchten, sodass davon auszugehen ist, dass die nachfließende Menge die Nachfrage nicht überfordert. Hinzu kamen im Januar mehr als 1.600 importierte gebrauchte BEVs, was einem Zuwachs von 80% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die durchschnittlichen MDS-Werte für batterieelektrische Gebrauchte haben sich dabei in allen Altersklassen weiter verbessert und liegen im mittleren Alterssegment von 3 bis 4 Jahren momentan sogar an der Spitze aller

Treibstoffarten. Selbst der Jahreswechsel hat nicht zum saisonal üblichen Überangebot geführt. Wie in anderen Märkten auch wird diese Attraktivität und damit ein schnellerer Verkauf aber insbesondere durch starke Preiskorrekturen in den vergangenen zwei Jahren befördert, die stärker als die Gesamtmarktentwicklung ausgeprägt waren. Dennoch bleibt Portugal als Importland für gebrauchte Elektromodelle interessant. Und anders als in vielen anderen Märkten finden hier auch ältere E-Fahrzeuge Abnehmer. So liegt der Anteil von BEV im Alterssegment 5 Jahre und älter bei über 20% sowohl bei Verkauf als auch im Angebotsbestand. Ebenfalls interessant - und aus Sicht der lokalen Emissionen erfreulich - ist, dass bei jungen gebrauchten eLCV unter 2 Jahren Alter die Verkaufsanteile fast mit den vollelektrischen PKW gleichgezogen haben und bei 13% liegen. Den Hauptbestandteil des Marktes machen aber weiterhin Verbrenner aus. Diesel mit abnehmenden Marktanteilen, vor allem bei jüngeren Fahrzeugen, und Benziner mit wachsenden Anteilen, nur wenig negativer Preistendenz sowie einer soliden Marktattraktivität.

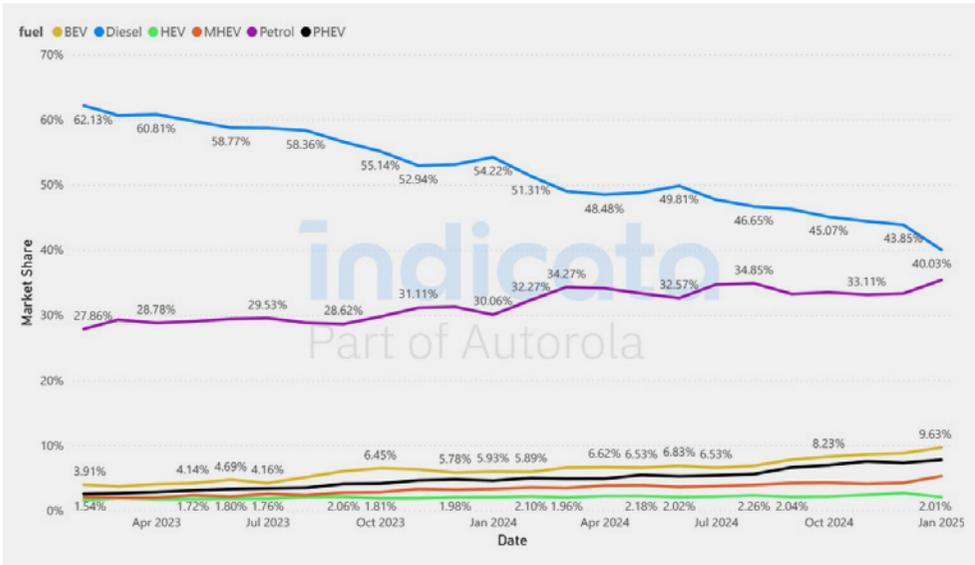
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	208	60.7
Mercedes-Benz	A-Class	61.9
Peugeot	2008	67.0

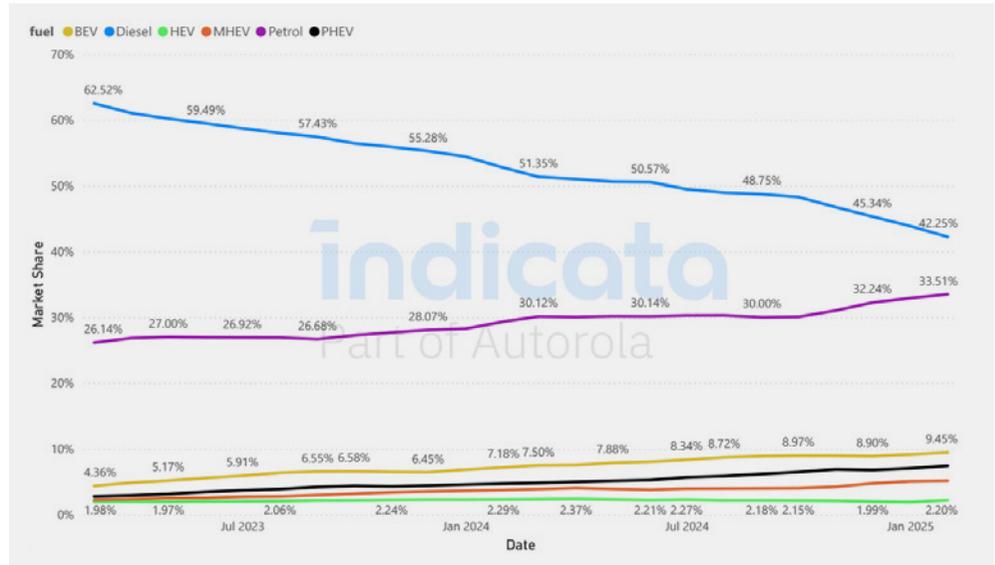
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BYD	ATTO 3	12x	30.8
Mitsubishi	ASX	11x	32.1
Hyundai	Tucson	9x	38.7

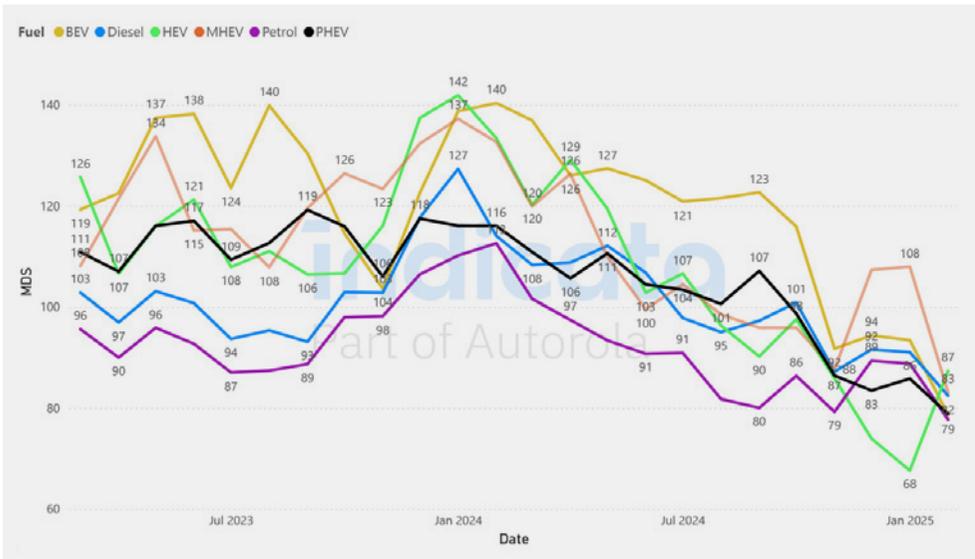
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Elektro-Nutzfahrzeuge fassen besser Fuß als PKW

Um die Elektrifizierung des spanischen Automobilmarktes auf das Niveau anderer großer europäischer Märkte zu bringen, bräuchte es verstärkte staatliche Maßnahmen, vor allem im Bereich des Infrastrukturausbaus. Das vor allem auf die Neuwagennachfrage ausgerichtete Moves III Programm, das Ende 2023 noch einmal bis Juli 2024 verlängert wurde, soll in Kürze durch ein neues Programm wiederbelebt werden, das u.a. auch Programmbestandteile für Gebrauchtwagen enthalten soll.

Die Regierung Kataloniens ist sogar mit einem 1.4bn€-Programm vorangegangen. Bisher haben die Maßnahmen am Gebrauchtwagenmarkt zwar für ein erhöhtes Angebot an BEV gesorgt, die nun bei etwas über 9% bei den sehr jungen beobachteten Fahrzeugen verharren, aber die Verkäufe erreichen nicht einmal 7% des Jungwagenmarktes unter 2 Jahren Alter. Selbst der 2023 kurzfristig auf 5,4% Anteil BEV angeschwollene Neuwagen-PKW-Markt verharrte im vergangenen Jahr weiterhin bei 5,6%. Entsprechend ungünstig ergibt sich derzeit noch die Marktattraktivität von BEV gemessen in MDS von über 150 für das jüngste Alterscluster und fast 140 im Durchschnitt aller Alter. Der Preisindex hat unterdes über den Jahreswechsel wenig

Veränderung angezeigt, allerdings ist so früh im Jahr noch nicht erkennbar, ob es sich um reine Inaktivität und Zurückhaltung der Händler bei der Einpreisung handelt, oder tatsächlich bewusst und aktiv die über zwei Jahre abwärts treibenden Preise endlich gehalten werden können. Vollhybride halten hingegen ihre viel vorteilhafteren Marktanteile bei sehr jungen Fahrzeugen. 9,6% im Verkauf gegenüber 7,8% im Angebotsbestand schlagen sich nicht nur in den besten Attraktivitätswerten des spanischen Marktes nieder, sondern bescheren dieser Treibstoffart sogar seit einer Weile wieder positiv getrimmte Preistendenzen. Deutlich progressiver zeigt sich der Markt für gebrauchte leichte Nutzfahrzeuge. Der Verkaufsanteil von über 15% bei Transportern unter 2 Jahren Alter wird unter den beobachteten Märkten sonst nur von Dänemark und Schweden getoppt! Hier ziehen abgesehen von Fiat alle relevanten Marken mit und erzielen solide Verkaufsanteile. Bei den vom Handel angebotenen Gebrauchttreibern jüngeren Alters sind allerdings die Bestände mittlerweile bei relevanten zweistelligen eLCV-Anteilen angelangt, was trotz des anziehenden Verkaufs zu immer noch schwierigen Marktattraktivitätswerten führt.

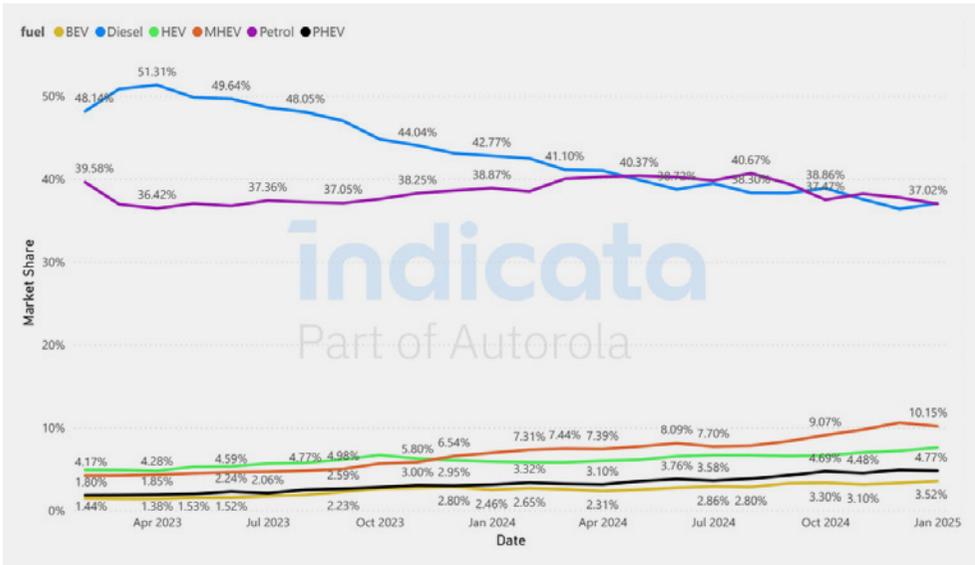
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Toyota	CH-R	55.1
Hyundai	Tucson	58.6
Nissan	Qashqai	95.6

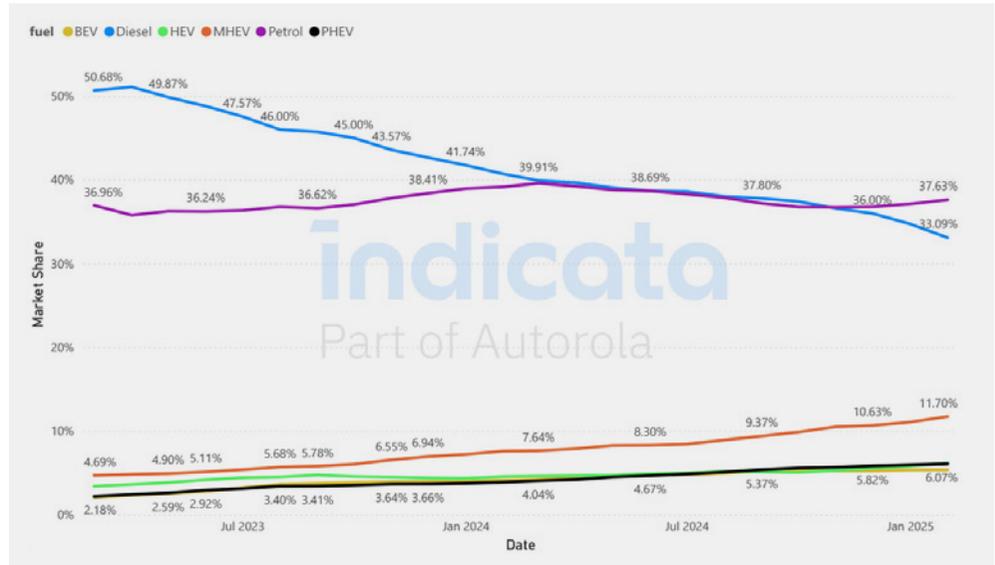
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	7x	48.5
Toyota	RAV 4	7x	49.7
Toyota	Yaris Cross	7x	54.9

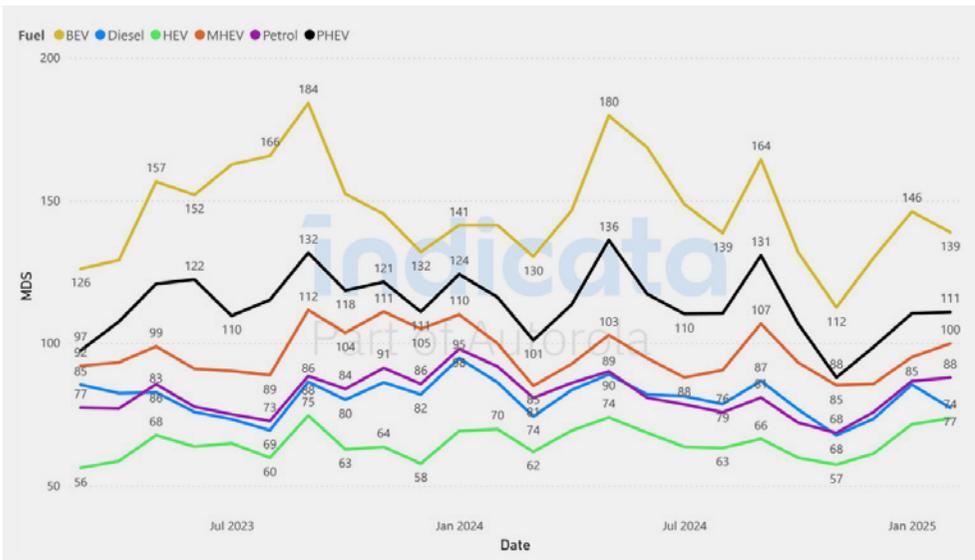
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



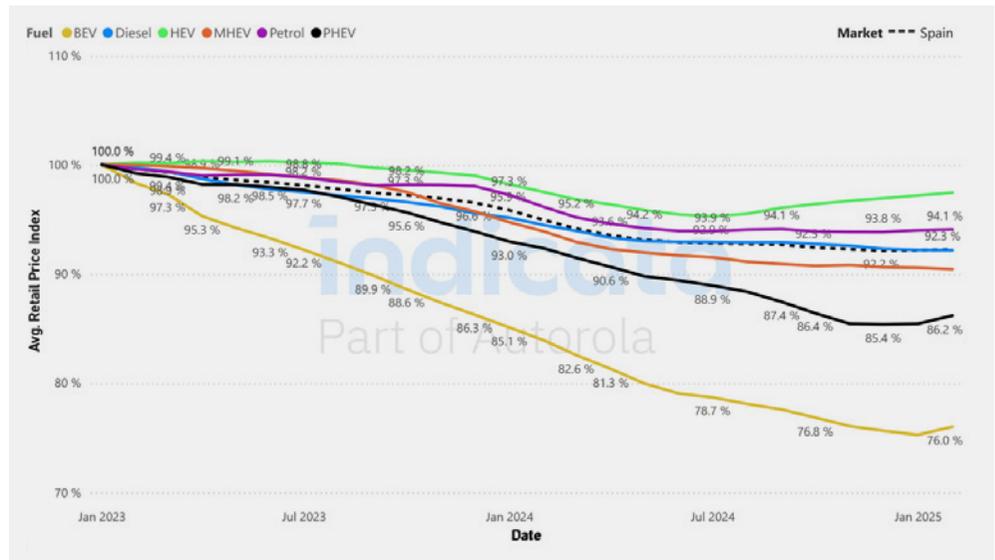
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Unaufgeregt in die Elektrifizierung

Schweden ist wie seine nordischen Nachbarländer Norwegen und Dänemark auf dem konsequenten Weg zur breiten automobilen Elektrifizierung. Neben dem starken und leicht verbesserten vollelektrischen Neuwagenanteil von 28,8% im Januar 2025 machen aber auch PHEV noch immer einen stattlichen, leicht rückläufigen Anteil von 22,7% aus. In Summe hat also etwa jedes zweite neue PKW einen Stecker.

Das Jahr 2024 endete allerdings zuvor mit einem Rückgang von fast 16% bei neuen BEVs unter das Niveau von 2022, das noch vom bis dahin letztmalig gültigen ‚Klimatbonus‘ für BEVs und PHEVs geprägt war. Entsprechend haben sich batterieelektrische Fahrzeuge über die vergangenen zwei Jahre im jüngsten Alterscluster als größte Gruppe mit über 30% aller Gebraucher etabliert. Angesichts eines nicht ganz so schnell nachgezogenen Verkaufsanteils von aktuell soliden 27% entsteht immer noch ein Überangebot, das die Nachfrage überfordert. Eine Marktgängigkeit von immer noch über 100 bei den jungen Gebrauchten BEVs ist ein Symptom hierfür. Und deren noch immer stetig fallende Angebotspreisindex stellt Händler vor Herausforderungen. Für leichte Nutzfahrzeuge hat die Schwedische Regierung im Februar 2024 ein

Incentive-Programm aufgelegt, das im Oktober diesen Jahres auslaufen wird, aber in seinem Verlauf zusätzlichen Volumen- und Preisdruck erzeugt hat. Der ansteigende Verkaufsanteil von eLCV an den jüngsten Transportern auf aktuell über 20% steht einem Angebotsanteil von mehr als 28% gegenüber und konnte nur über Preissenkungen für eine Erhöhung der Marktattraktivität sorgen. Interessant in diesem Zusammenhang ist auch die Vorreiterrolle der Schweden im Bereich von Ladeinfrastruktur. Nicht nur treten in diesem Jahr weitere rechtliche Bedingungen für die Einrichtung von Ladepunkten im Zusammenhang mit Wohneinheiten in Kraft. In 2025 soll auch der erste Streckenabschnitt der ersten permanent elektrifizierten Straße fertiggestellt werden, der perspektivisch vor allem Transportfahrzeuge mit entsprechender kabelloser Ladetechnik auf einer der für die Logistik zentralen Autobahnen, der E20 versorgen könnte. Eine Teststrecke auf öffentlichen Straßen gibt es in Schweden bereits seit 2018. Bei den Verbrennerfahrzeugen setzt sich der positive Preistrend weiter fort. Seit zwei Jahren durchgängig über dem Niveau von Anfang 2023, erleben insbesondere Dieselfahrzeuge den ständigen Rückgang des Angebotsbestandsanteils auf derzeit etwas unter 27% während der Verkaufsanteil noch bei knapp unter 30% liegt.

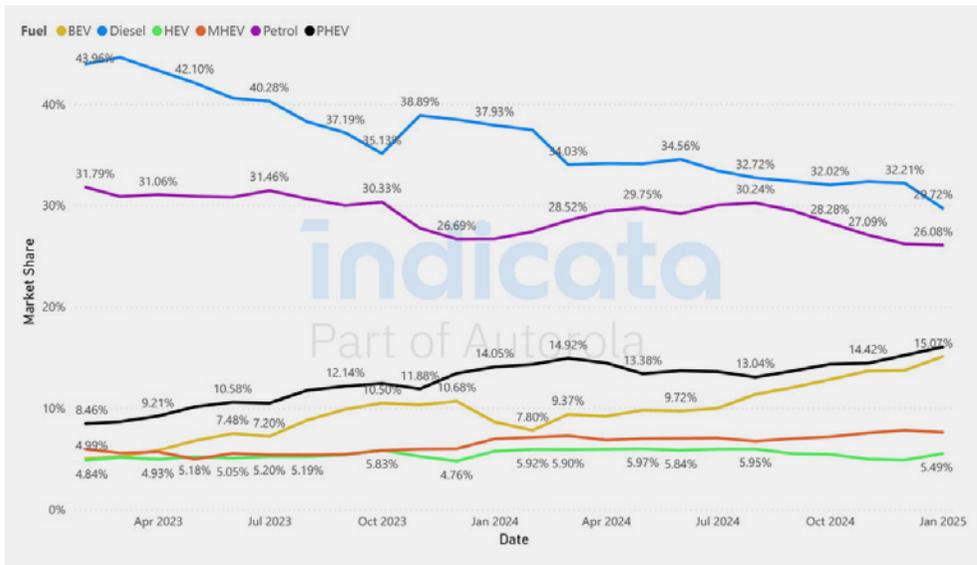
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volvo	V60	55.9
Volvo	XC60	60.7
Volvo	XC40	64.3

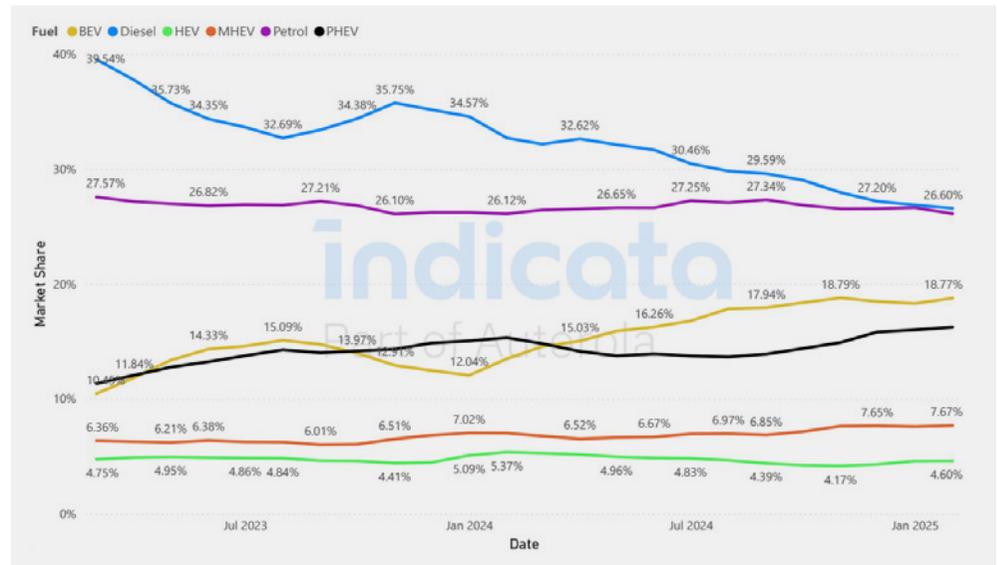
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	10x	35.8
Renault	Clio	10x	37.5
Škoda	Kodiaq	9x	38.6

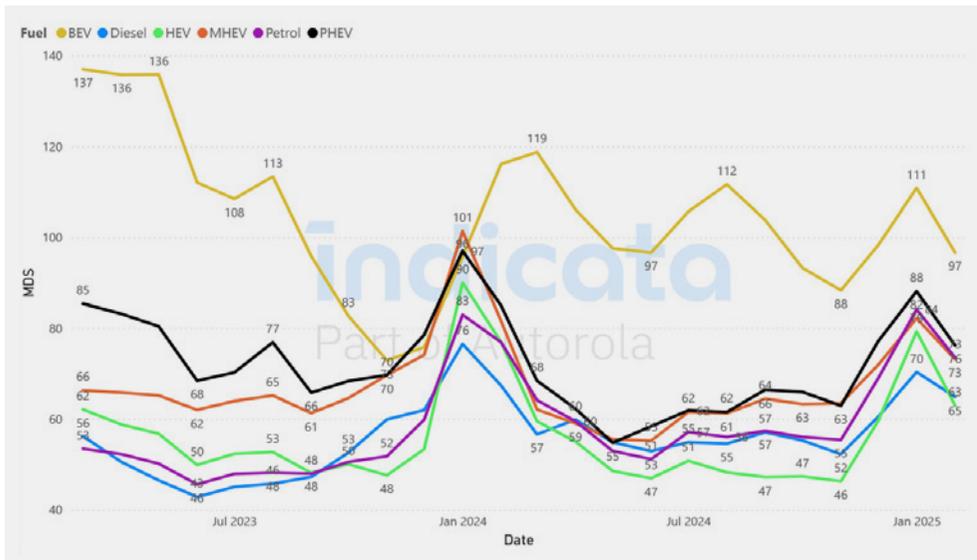
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



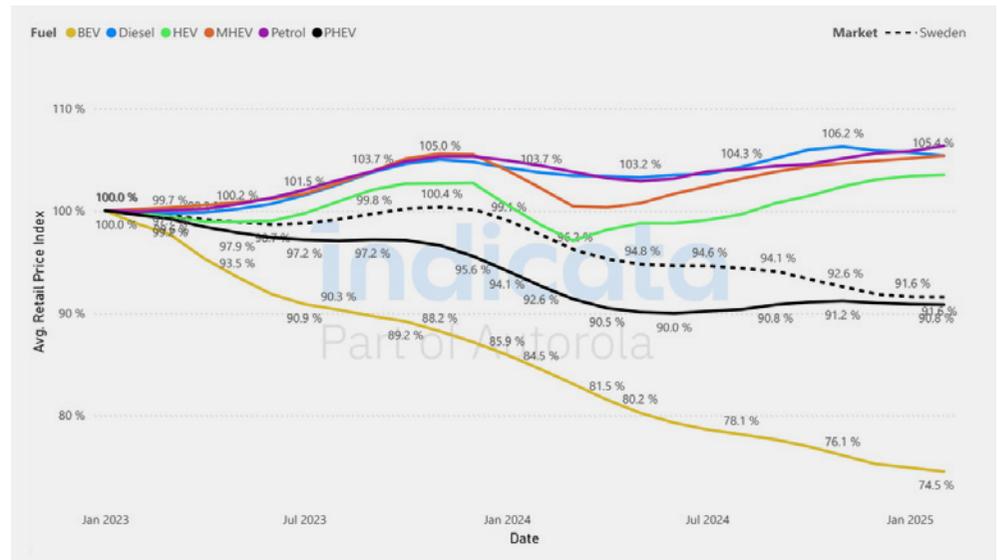
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Ende der Hyperinflation in Sicht?

Einer der stärkste Einflussfaktoren des türkischen Gebrauchtwagenmarktes, die Hyperinflation, hat sich in den vergangenen Monaten etwas abgeschwächt. Für das laufende Jahr hat die türkische Zentralbank allerdings ihre Prognose der jährlichen Verbraucherpreisinflation auf 24% in 2025 erhöht. Langfristig gehe man aber von Inflationsabbau und ab 2027 von einem einstelligen Zielwert aus.

Entsprechend der bisherigen Geldentwertung haben sich die Gebrauchtwagen-Preise seit 2023 im Durchschnitt um ca. 75% erhöht, während für BEV der Preisindex, seit mehr als einem Jahr nahezu unverändert bei nur etwa einem Drittel mehr gegenüber dem Bezugspunkt liegt. Die mit einem Marktanteil von unter 2% noch sehr kleine Gruppe von Vollhybridfahrzeugen dagegen konnte einen indizierten Preiszuwachs von mittlerweile mehr als 100% verbuchen. Interessant, dass Anfang des Jahres erstmalig ein Chery der Submarke Omoda C5 in der Liste der Top3-Fast-Seller auftaucht. Anders als man von chinesischen Marken erwarten würde, sind diese SUV keineswegs vollelektrisch oder überhaupt elektrifiziert, sondern in der Türkei als sehr günstige reine Benziner unterwegs. Seit

2013 werden dort jährlich fünfstelligen Zulassungszahlen erzeugt und sind seit kurzem sowohl als Verbrenner als auch mit abweichendem Design als E5 BEV auch in Spanien und UK zu haben. Die immer noch sehr populären Dieselmotorisierungen repräsentieren am Gebrauchtwagenmarkt selbst in der jüngsten Altersgruppe noch immer knapp 30% des Angebotsvolumens und sind nach den 44% Benzinern die zweithäufigste Treibstoffart, weit vor den nun auf fast 9% angewachsenen Elektrofahrzeugen. Die Verkaufsanteile liegen ebenfalls etwas über 30%, sodass die Marktgängigkeit von sehr jungen Dieseln bei einem sehr guten MDS-Wert von 37,8 liegt. Der Preisindex für Dieselfahrzeuge ist mit +80 Punkten gegenüber Anfang 2023 entsprechend stark und dominiert die Gesamtmarktentwicklung. Allerdings entfaltet sich die Wirkung auf das Preisniveau durch besonders hohe Drehgeschwindigkeit, die versucht mit der inflationsbedingten Geldentwertung Schritt zu halten. PHEV wiederum fristen in der Türkei weiterhin ein absolutes Nischendasein und können weder mit Marktanteilen, noch stabilen Preisen oder einem gesunden Angebots-/Nachfrageverhältnis aufwarten.

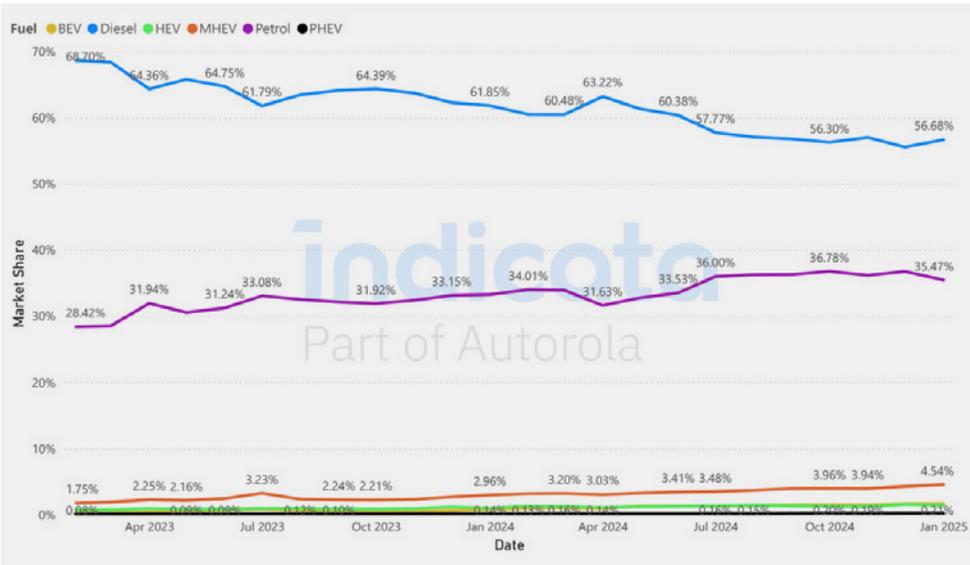
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.7
Renault	Clio	28.3
Renault	Mégane	34.1

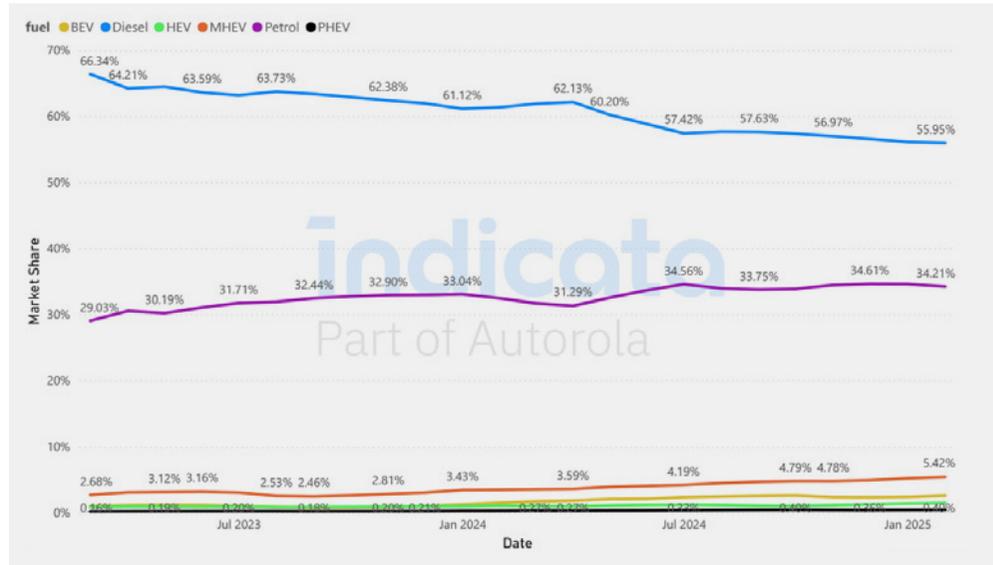
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	A-Class	15x	24.3
Kia	Stonic	15x	24.4
Chery	Omoda 5	14x	25.2

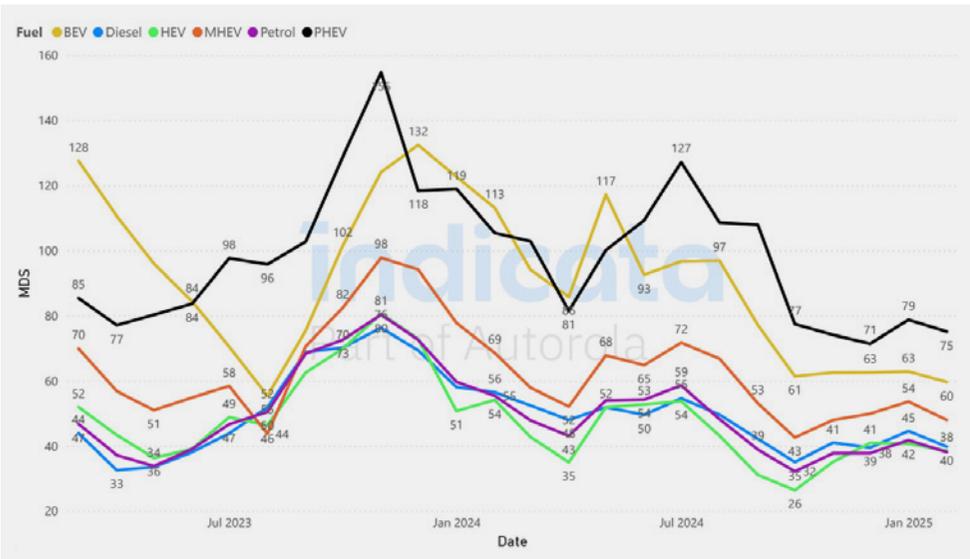
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



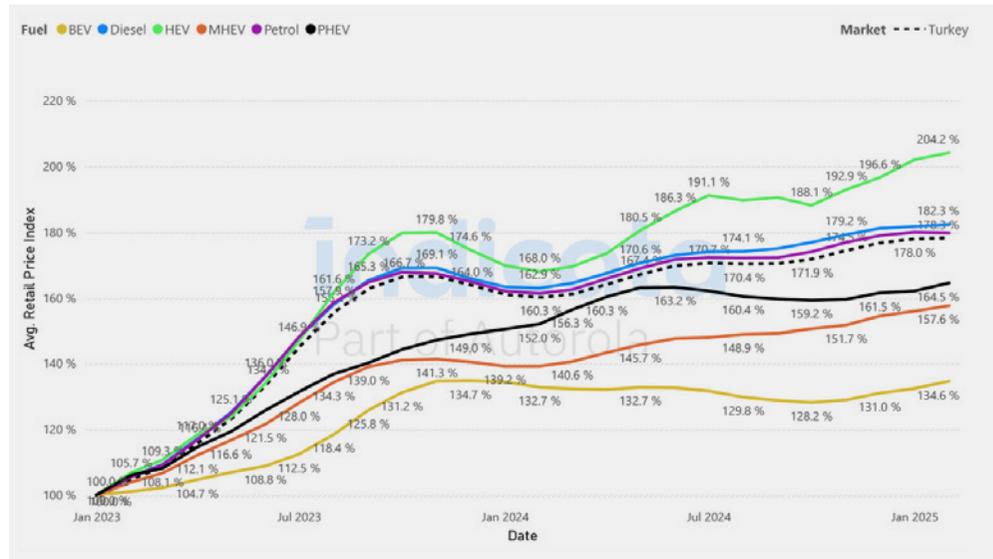
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Hybride retten das ZEV-Mandats-Ziel und finden bei Kunden Anklang

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.2
Ford	Puma	37.3
Nissan	Qashqai	44.0

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

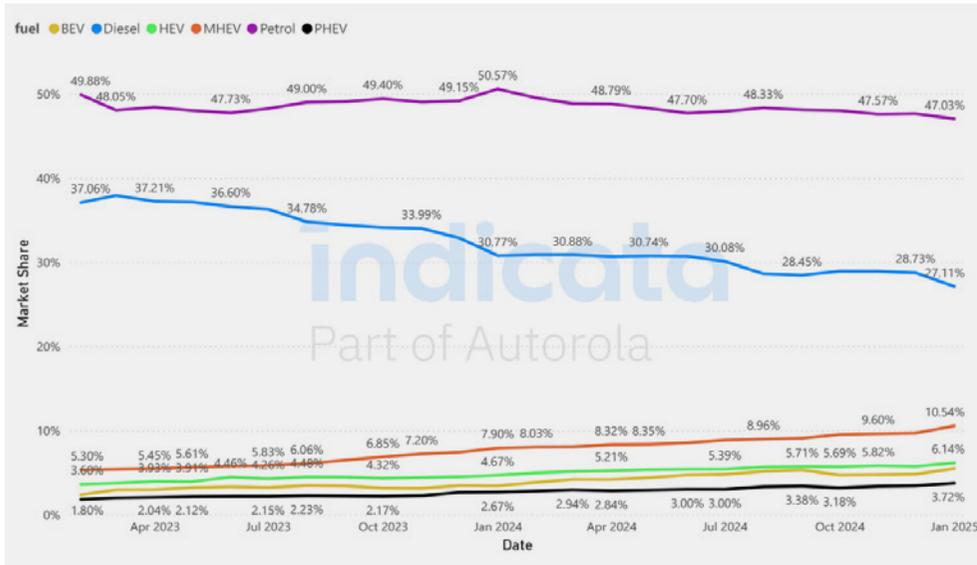
Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	12x	29.9
Audi	Q2	12x	30.8
Hyundai	i30	12x	31.0

Trotz des stark wirkenden ZEV-Mandats und aller bisheriger Anstrengungen werden bei den Neuzulassungen von PKW in UK die Primärziele trotz einer massiven Anstrengung Ende vergangenen Jahres weiterhin nicht erreicht. Im Januar waren zwar über 21% der PKW-Neuzulassungen vollelektrisch, lagen aber damit immer noch unter dem Vorjahresziel von 22% und deutlich niedriger als die für dieses Jahr geforderten 28% Marktanteil.

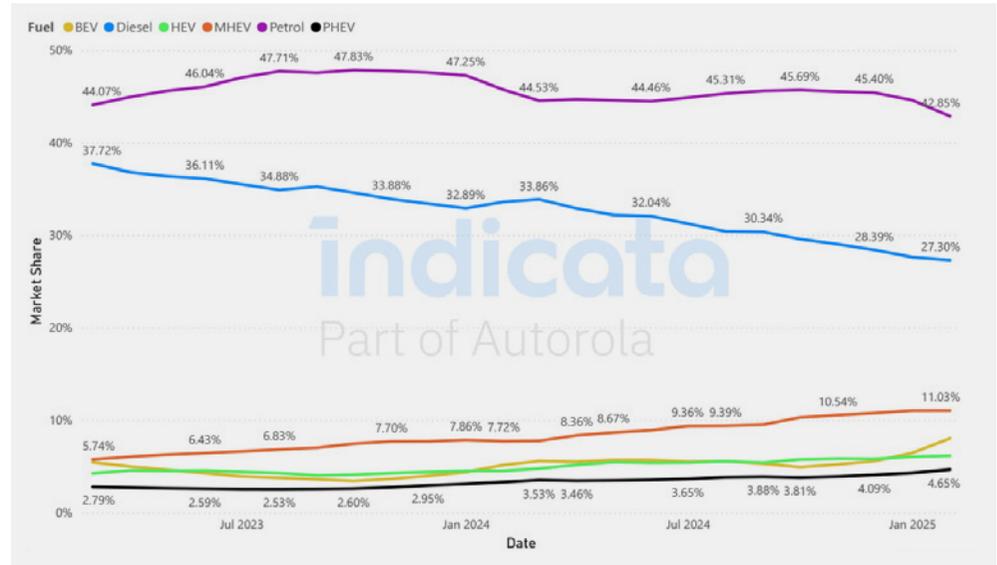
Bei leichten Nutzfahrzeugen war die Diskrepanz noch stärker. Vom Ziel 10% Marktanteil bei LCV in 2024 wurden lediglich 4,9% erreicht. Der Start ins Jahr 2025, für das eine Erhöhung auf 20% Elektromarktanteil bei den Transportern benötigt wird, ist mit 7% zwar ein Fortschritt, zeigt aber, dass hier eine noch größere Aufholjagd stattfinden wird, als bei den PKW. All das hat massive Auswirkungen auf den Gebrauchtwagen- und -nutzfahrzeugmarkt. Aktuell 15% des Angebotsbestandes an jungen, maximal 2 Jahre alten gebrauchten PKW sind bereits batterieelektrisch und erhalten kontinuierlich weiter Nachschub aus den Neuzulassungen der vergangenen beiden Jahre. Auch im Alterssegment der 3-4jährigen ist zuletzt die Angebotsmenge von BEV in den Portalen auf über 10% angewachsen. Das verglichen mit 2023 erheblich gesunkene Preisniveau hält dabei das Angebot-/Nachfrageverhältnis in allen

Altersclustern in einem moderaten Bereich und kommt auch nach dem Jahreswechsel ohne weitere Negativkorrekturen aus. Bei den anderen Treibstoffarten setzt sich die Entwicklung weiter fort, dass Diesel linear weiter an Marktanteilen verlieren. In der ältesten Altersgruppe über 5 Jahren sind aktuell noch 46%, bei 3-4jährigen unter 20% und bei den sehr jungen Gebrauchten nur noch etwas mehr als 10% an Selbstzündern. Die Marktgängigkeit liegt insbesondere bei den älteren Jahrgängen in einem attraktiven Bereich unter 50, aber mit einem aktuellen MDS-Wert von 63 zeigen ganz junge Diesel eine leichte Nachfrageschwäche. Plug-In-Hybride und Vollhybride sind mit wachsenden Neuwagenmarktanteilen willkommene und am Gebrauchtwagenmarkt besser zu vermarktende Beiträge zur ZEV-Gesamtzielerreichung. Über das britische Punktesystem, das auch Emissionsreduzierungen bei Nicht-BEV honoriert, können auch diese Zulassungen einen Beitrag leisten. Deren Gebrauchtwagenpreisindex liegt zwar nicht auf Verbrennerniveau, hat sich aber ebenfalls seit Mitte letzten Jahres stabilisiert und liegt im Mittelfeld zwischen dem guten Ergebnis von Benzinern und Dieseln und andererseits dem wieder leicht belasteten Wert der BEV. Gleiches gilt für die Marktattraktivität. Hier können insbesondere Vollhybride gut mithalten und erzielen aktuell einen altersdurchschnittlichen MDS-Wert von 46.

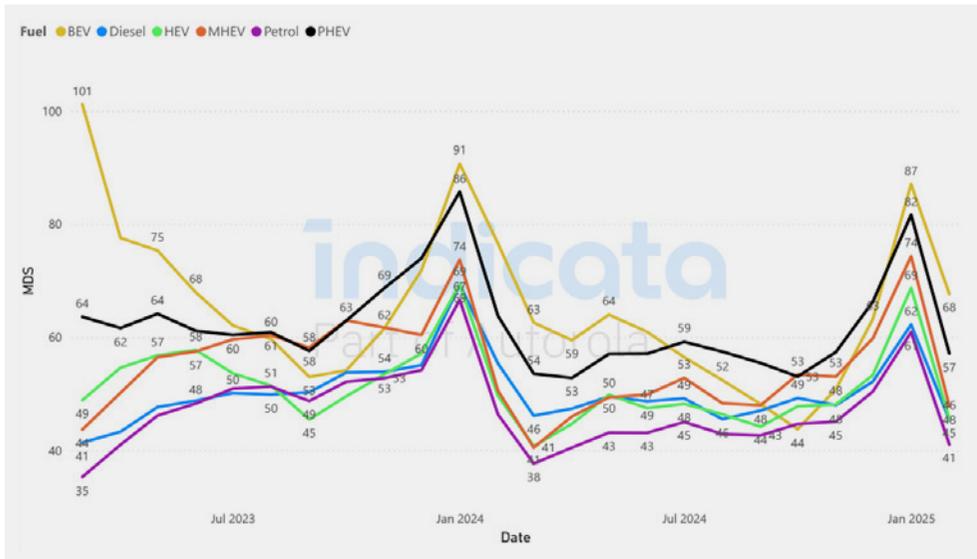
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



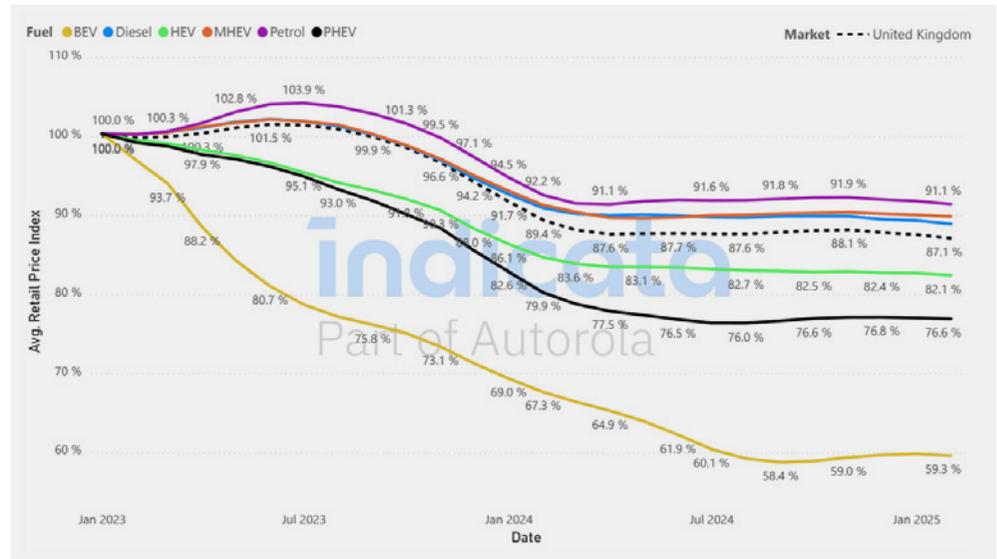
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Wenn Sie daran interessiert sind, mit INDICATA in Kontakt zu treten, sehen Sie bitte unten eine Liste der Länderkontakte oder registrieren Sie sich über [Indicata.com](https://indicata.com)

Austria

Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

Office: +43 1 2700 211-90

Mobile: +43 664 411 5642

Email: ash@autorola.at

Belgium

Filip Dobbeleir

Senior Manager Indicata

Mobile: +32 (0)475/40 40 47

Phone: +32 (0)3/887 19 00

Email: fdo@autorola.be

Denmark

Palle Elgaard

Email: pel@indicata.com

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy

Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Jan Jaap Koops

Head of Indicata Netherlands

indicata.nl

Mobile: +31 (0)6 47 52 1686

Email: jjk@autorola.nl

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business Unit Manager

Phone: +351 271 528 135

Mobile: +351 925 299 243

Email: sas@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: yjn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Turkey

Aslı GÖKER

Deputy General Manager - Indicata

Phone: +90 212 290 35 30

Mobile: +90 533 157 86 05

Email: asl@indicata.com.tr

UK

Dean Merritt

Head of Sales - Indicata

Mobile: +44 (0)7739 047706

Email: dm@autorola.co.uk

Am 24. März 2020 veröffentlichte Indicata sein White Paper *"COVID-19 Inwieweit wird der Gebrauchtwagenmarkt betroffen sein (und wie kann man überleben)?"*.

Dieses Dokument untersuchte:

Erste Markttrends

Die ersten Auswirkungen des Virus und die eingeleiteten Maßnahmen zur sozialen Distanzierung.

Marktszenarien

Eine Reihe von Auswirkungen auf der Grundlage der Entwicklung der Infektionsrate und historischer Marktdaten.

Risikominderung

Risikobewertung nach Sektoren in Verbindung mit potenziellen Abhilfemaßnahmen.

Wir sind bestrebt, den Markt mit Live-Daten zu aktualisieren und Informationen über Verkäufe, Bestände und Preise bereitzustellen, um Sie über das sich schnell verändernde Umfeld auf dem Laufenden zu halten.

Wir freuen uns, Ihnen unsere neueste Ausgabe der **"Indicata Market Watch"** vorstellen zu können.

Was ist Indicata Market Watch?

Indicata Market Watch gibt es in zwei Formen:

1. Ein regelmäßiges PDF

Regelmäßige Marktübersichten für alle auf den Indicata-Länderwebseiten (dieses Dokument).

2. Frei zugängliches webbasiertes Reporting

Verfügbar für das Senior Management in allen wichtigen Leasing-, Vermietungs-, OEM- und Händlergruppen.

Wie erzeugen wir unsere Daten?

Indicata analysiert täglich 14 Millionen Gebrauchtwagenanzeigen in ganz Europa, und unser System durchläuft umfangreiche Datenbereinigungsverfahren, um die Datenintegrität zu gewährleisten.

Die Verkaufsdaten (Deinstallationsdaten) in diesem Bericht basieren auf Anzeigen von anerkannten Automobilhändlern für tatsächliche Gebrauchtwagen. Er enthält daher keine Daten zu privaten (P2P-) Anzeigen.

Wenn eine Anzeige aus dem Internet entfernt wird, wird sie als "Verkauf" eingestuft.



Indicata

Market Watch™

Gebrauchtwagen Insights



Für weitere Einblicke
Informationen zu
B2B-Markttrends
finden Sie hier
indicata.com/market-watch

indicata
Part of Autorola