

## ¿Desestabilizará (también) Elon Musk el mercado de coches usados?

Tesla ha anunciado, a principios de enero, una importante reducción del precio de sus vehículos nuevos. Esta medida ha hecho temer una caída simultánea del precio de los coches eléctricos usados.

Sobre todo, esta noticia demuestra la creciente proporción de vehículos ecológicos dentro del parque automovilístico y los cambios potencialmente radicales que los BEV pueden aportar a un mercado de segunda mano -hasta ahora- conocido por su estabilidad.



El 13 de enero de 2023, Tesla causó sensación al anunciar un recorte de los precios de sus vehículos nuevos en Europa, que iban de -3.000 euros a -11.000 euros.

Apenas tres meses después, los precios del fabricante estadounidense volvieron a bajar, esta vez de -2.000 a -10.000 euros.

En el mismo periodo, marcas como Volkswagen, MG y Citroën anunciaron precios más agresivos en sus modelos eléctricos actuales y futuros.

### Coches de ocasión: un mercado amplio y estable

Más allá del impacto en el mercado de vehículos nuevos, esta evolución ha causado inquietud en el mercado de segunda mano.

Ya en febrero, la prensa británica informaba de fuertes ajustes a la baja de los precios de todos los modelos eléctricos de ocasión.

Hasta ahora, este mercado se había mostrado resistente y estable. Con

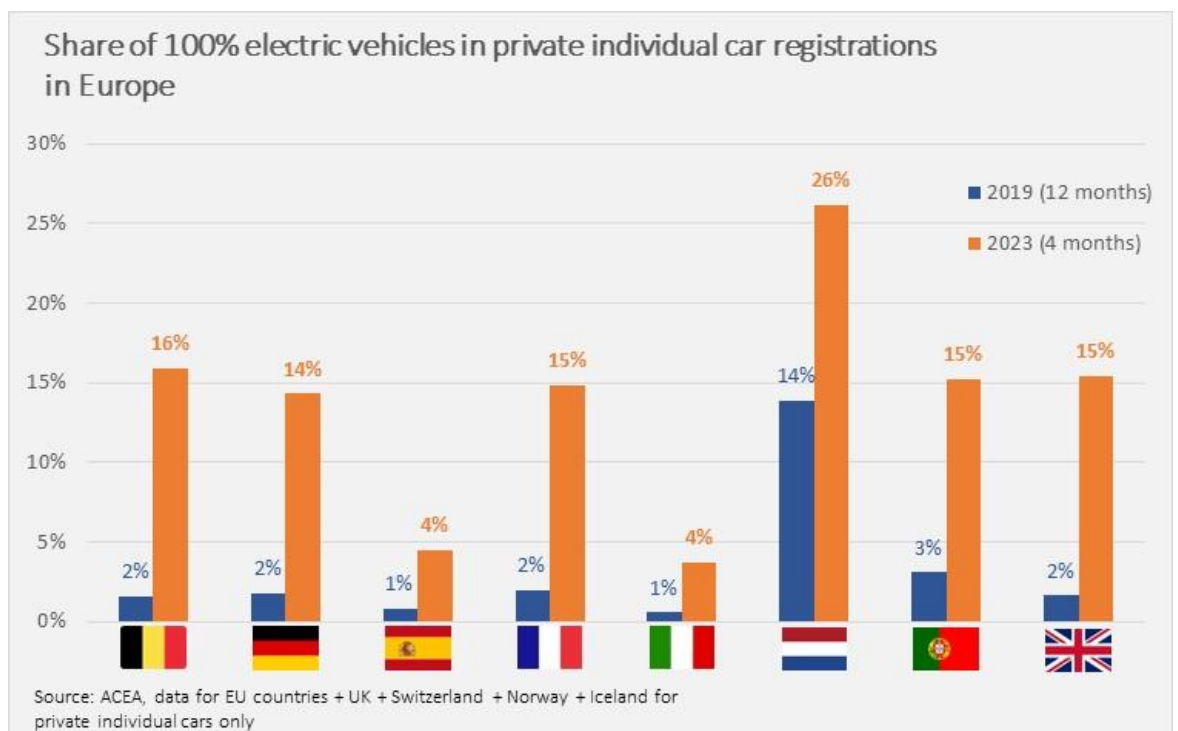
más de 4 millones<sup>(1)</sup> de vehículos en línea cada día en Europa, y más de 100 millones de visitantes mensuales<sup>(2)</sup>, el sector del vehículo de ocasión es particularmente fluido, y posteriormente se equilibra rápida y eficazmente con sus precios.

Esto lleva a preguntarse si el movimiento iniciado por Tesla ha desequilibrado realmente la oferta y la demanda en toda Europa.

Más allá del bombo y platillo, parece crucial abordar los posibles cambios estructurales que el mercado de coches usados puede esperar encontrar ante la llegada del vehículo eléctrico.

### Los coches eléctricos se están convirtiendo en una realidad en el mercado de vehículos nuevos..

Impulsado por el reglamento europeo 2019/631 -que entró en vigor a principios de 2020<sup>(3)</sup>-, los esfuerzos industriales de los OEM, así como los incentivos fiscales nacionales, el mercado de vehículos



nuevos se orienta cada vez más hacia los coches 100% eléctricos. Mientras que en 2019 solo representaron el 1% de las matriculaciones, estos coches representaron el 13,3% de las ventas europeas en los 4 primeros meses de 2023<sup>(4)</sup>.

Los mayores mercados del continente, como Alemania, Francia y Reino Unido, se sitúan en un nivel superior a la media (15%). Algunos países, como los Países Bajos, donde la geografía es favorable y la inversión en instalaciones de recarga está mucho más consolidada, están incluso por delante (el 25% de las ventas son 100% eléctricas). Otros grandes países, sin embargo, están mucho más rezagados, en particular España e Italia (menos del 5% del mercado en 2023).

### ... y coches de ocasión aún más recientes

La explosión de las ventas desde 2020 está empezando a tener una influencia significativa en el

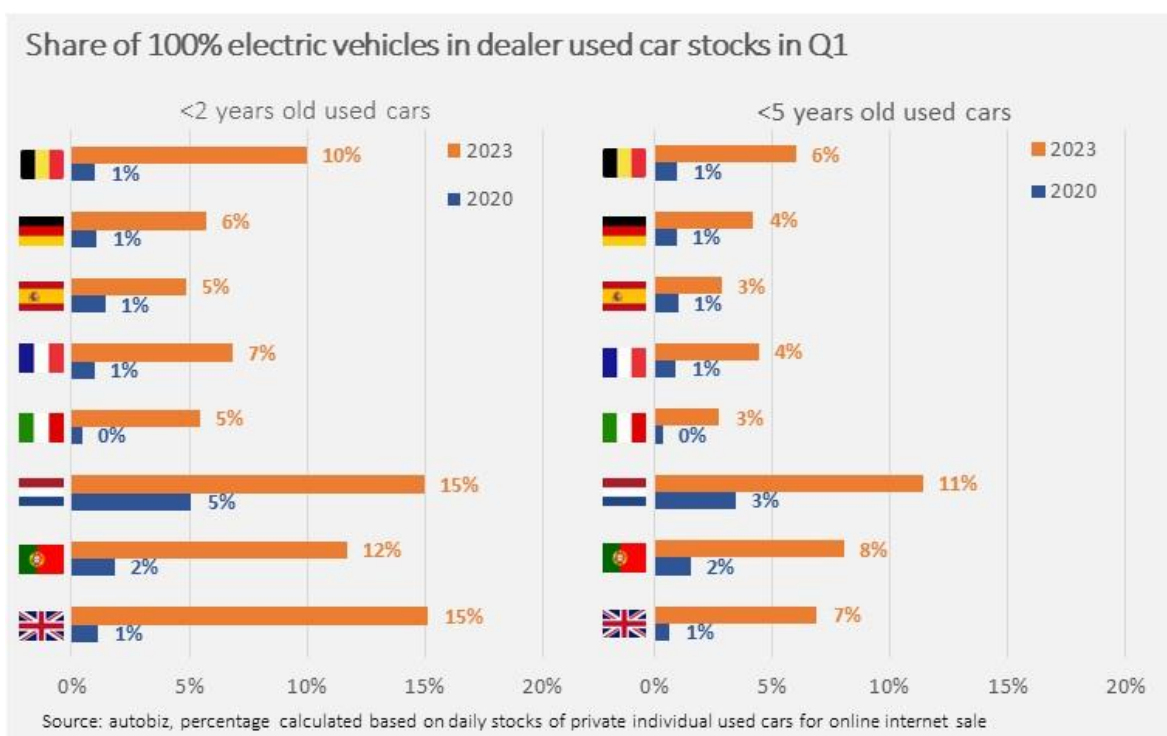
mercado de coches de segunda mano.

En los países más maduros, como Portugal, Países Bajos y Reino Unido, la proporción de coches de ocasión 100% eléctricos de menos de 2 años a la venta supera el 12% o incluso el 15% de las existencias<sup>(5)</sup>.

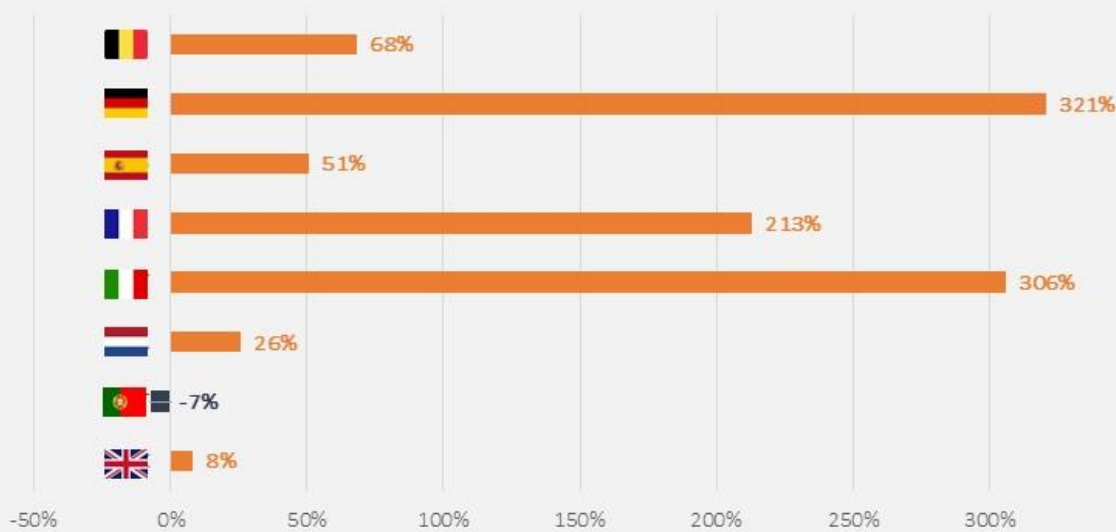
Si el análisis se amplía a los modelos de hasta 5 años -la edad típica a la que se venden coches nuevos en los concesionarios oficiales de la marca-, el nivel se mantiene por debajo del 10%. La única excepción es, una vez más, los Países Bajos.

No obstante, la oleada de matriculaciones de vehículos eléctricos nuevos cambiará matemáticamente -y de forma muy significativa- el mercado de vehículos de ocasión al inyectar en él volúmenes de modelos eléctricos nunca vistos hasta ahora.

### Aumento de la demanda...



## BEVs request progress compared with other energies between Q4 2019 and Q1 2023



Source: Google trends, data for Sept-Dec 2019 compared with Jan-Apr 2023 for BEV-related requests compared with requests for petrol, diesel, and hybrid vehicles.

Ante esta mayor oferta de modelos BEV, ¿cómo reaccionan los consumidores?

Según los datos facilitados por Google<sup>(6)</sup>, las búsquedas de palabras clave sobre este tema se han disparado en comparación con otras energías desde 2020, sobre todo en Alemania, Italia y Francia (de más del 200%).

Este aumento también se observa en Bélgica y España, aunque en menor medida.

En cambio, el crecimiento es mucho menor -aunque sigue siendo

importante destacarlo- en el Reino Unido y los Países Bajos. Portugal, en comparación, registra sin embargo un -7% (frente a 2020).

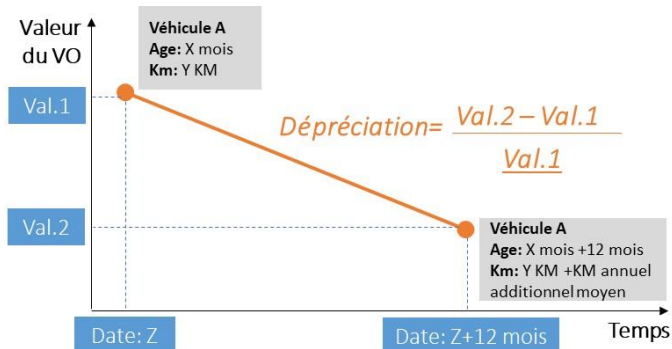
### ...lo que no contribuye a estabilizar el mercado

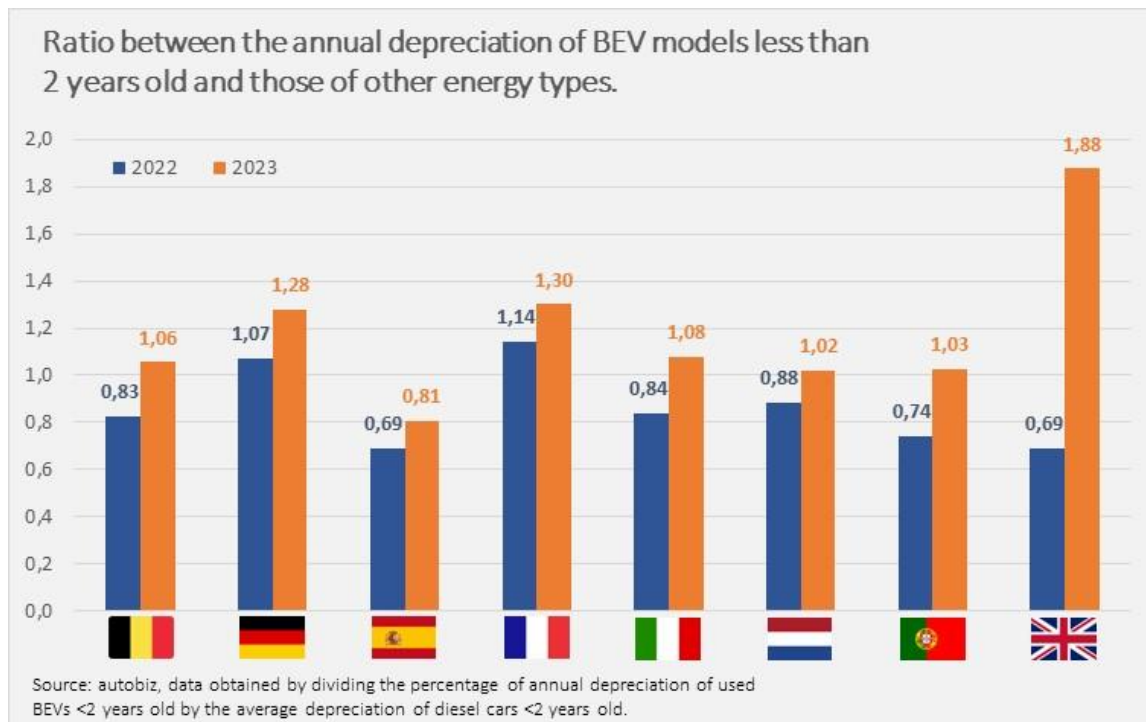
En el caso concreto de los vehículos eléctricos, si bien la demanda crece, no parece poder cubrir totalmente el aumento de las existencias disponibles.

En cualquier caso, esto es lo que sugiere el estudio de depreciación. Este concepto clave en el mundo

## Depreciación de los coches usados

La depreciación es uno de los conceptos centrales en la valoración de vehículos. Mide la pérdida de valor de un vehículo durante un periodo de un año que se ha conducido con normalidad. Esta cifra se expresa en porcentaje de pérdida de valor del vehículo al cabo de 12 meses y se calcula por tramos de antigüedad, siendo los vehículos más recientes los que tienden a perder más valor en comparación con los coches más antiguos.





de los coches de ocasión (ver recuadro) ilustra un ligero descenso del precio de los coches eléctricos frente a otras energías para los vehículos de menos de 2 años durante el 1er trimestre de 2023. Como hemos visto, este grupo de edad representa la mayor parte de la oferta de vehículos eléctricos.

Esta caída es especialmente evidente en el Reino Unido, como señaló la prensa local a principios de este año (los BEV se deprecian de media 1,9 veces más rápido que otras energías, frente a 0,7 veces en 2022).

El movimiento, aunque significativo, sigue siendo mucho más modesto en Alemania, Francia, Italia y los demás grandes países occidentales del continente.

Esto refuta el fuerte impacto directo de los anuncios de Tesla, pero pone de relieve, no obstante, un hecho importante: que la transformación en curso del mercado, con una afluencia masiva de vehículos eléctricos, tendrá un efecto duradero en el mercado de coches de ocasión durante los próximos 5 años.

### Compromisos de autobiz

Con la notable excepción del Reino Unido, mercados con niveles de madurez bastante diferentes -en términos de volúmenes y demanda de BEV- han registrado tendencias de precios similares y, hasta la fecha, todavía limitadas.

Acostumbrado a una oferta estable en términos de volúmenes y energías, es probable que el sector vea cambios de precios más frecuentes y sustanciales a medida que el mercado encuentre su equilibrio.

autobiz continuará vigilando diariamente estos fenómenos para seguir cualquier cambio en la oferta y la demanda a través de los tres puntos clave siguientes:

- 1- **El impacto en los precios de los coches usados nuevamente en venta** en las semanas siguientes a los anuncios significativos de recortes de precios para los BEV nuevos.
- 2- **Los cambios mensuales en la depreciación** para medir el impacto de cualquier crecimiento importante en la gama de vehículos eléctricos nuevos sobre el atractivo y la demanda de coches usados.
- 3- **Los volúmenes de BEV UC nuevamente puestos en el mercado**, para medir hasta qué punto coinciden con las tendencias de búsqueda de BEV UC en Google cada mes.



Desde 2004, autobiz ha estado apoyando a todos los implicados en la industria europea del automóvil, proporcionando soluciones de intercambio y canje.

Un servicio basado en 19 años de historia de web, software y datos, junto con el saber hacer empresarial de los 280 empleados de la empresa.

Con sede actual en París, autobiz cuenta también con oficinas en Berlín, Valencia (España) y Milán.

autobiz presta asistencia a más de 20 líderes de la recomercialización de vehículos de ocasión (fabricantes, bancos, arrendadores, subastadores, etc.), así como a 5.000 puntos de venta en 22 países europeos



**Julie UZAN**

Press Relations Partner  
Les Nouvelles RP  
+33 (0)1 42 26 84 87  
julie@lesnouvellesrp.com



**Solène ARIOLI**

Marketing and  
Communications Manager  
autobiz  
+33 (0)7 64 54 55 78  
s.arioli@autobiz.com

Fuentes:

(1) Fuente: **autobiz**, número medio diario de coches de ocasión disponibles en línea en el primer cuatrimestre de 2023 en las 100 mayores páginas web de los países de la UE, Reino Unido, Noruega, Suiza e Islandia.

(2) Fuente: **SimilarWeb** para los 100 mayores sitios web de segunda mano en Europa durante los 4 primeros meses de 2023.

(3) En concreto, este reglamento prevé importantes sanciones económicas para los fabricantes que no reduzcan el impacto de CO<sup>2</sup> de sus ventas de vehículos nuevos, a partir de 2020.

(4) Fuente: **ACEA** para una zona que incluye la Unión Europea, el Reino Unido, Noruega, Suiza e Islandia.

(5) Fuente: **autobiz** ver gráfico página 3

(6) Fuente: **Google trends** - ver gráfico página 4

### **Gráfico 1: Traducción del texto**

Proporción de vehículos 100% eléctricos en las matriculaciones de vehículos particulares en Europa

Fuente: ACEA, datos de los países de la UE + Reino Unido + Suiza + Noruega + Islandia sólo para coches particulares individuales

### **Gráfico 2: Traducción de texto**

Porcentaje de vehículos 100% eléctricos en las existencias de coches usados en el 1er trimestre

Fuente: autobiz, porcentaje calculado en base a las existencias diarias de coches particulares usados para venta online por internet

### **Gráfico 3: Traducción de texto**

Progreso de la solicitud de BEVs en comparación con otras energías entre el cuarto trimestre de 2019 y el primer trimestre de 2023

Fuente: Google trends, datos de septiembre-diciembre de 2019 comparados con enero-abril de 2023 para las solicitudes relacionadas con BEV en comparación con las solicitudes de vehículos de gasolina, diésel e híbridos.

### **Gráfico 4: Traducción de texto**

Relación entre la depreciación anual de los modelos BEV de menos de 2 años y los de otros tipos de energía.

Fuente: autobiz, datos obtenidos dividiendo el porcentaje de depreciación anual de los BEV usados de <2 años entre la depreciación media de los coches diésel de <2 años.