

Rueda de prensa

Balance mercado 2025

Previsiones y retos 2026

13/01/2026

anesdor

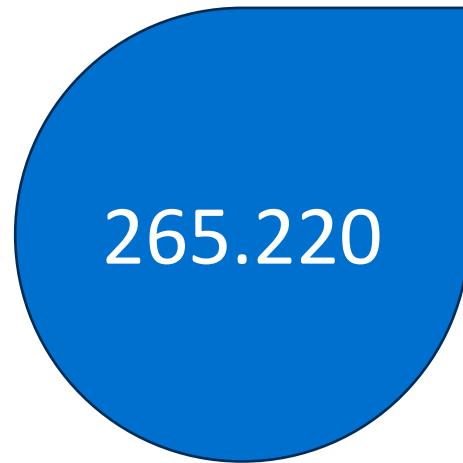
Balance mercado 2025



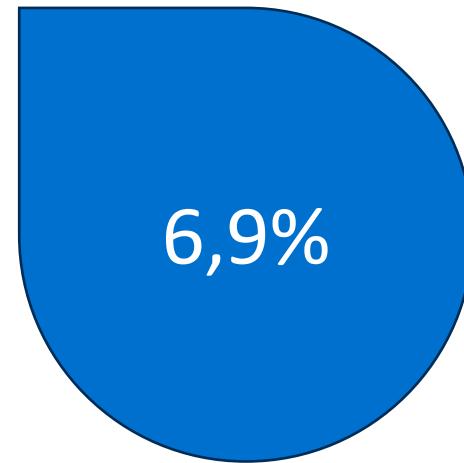
Balance mercado 2025

Matriculaciones del sector de vehículos de la categoría L

Unidades



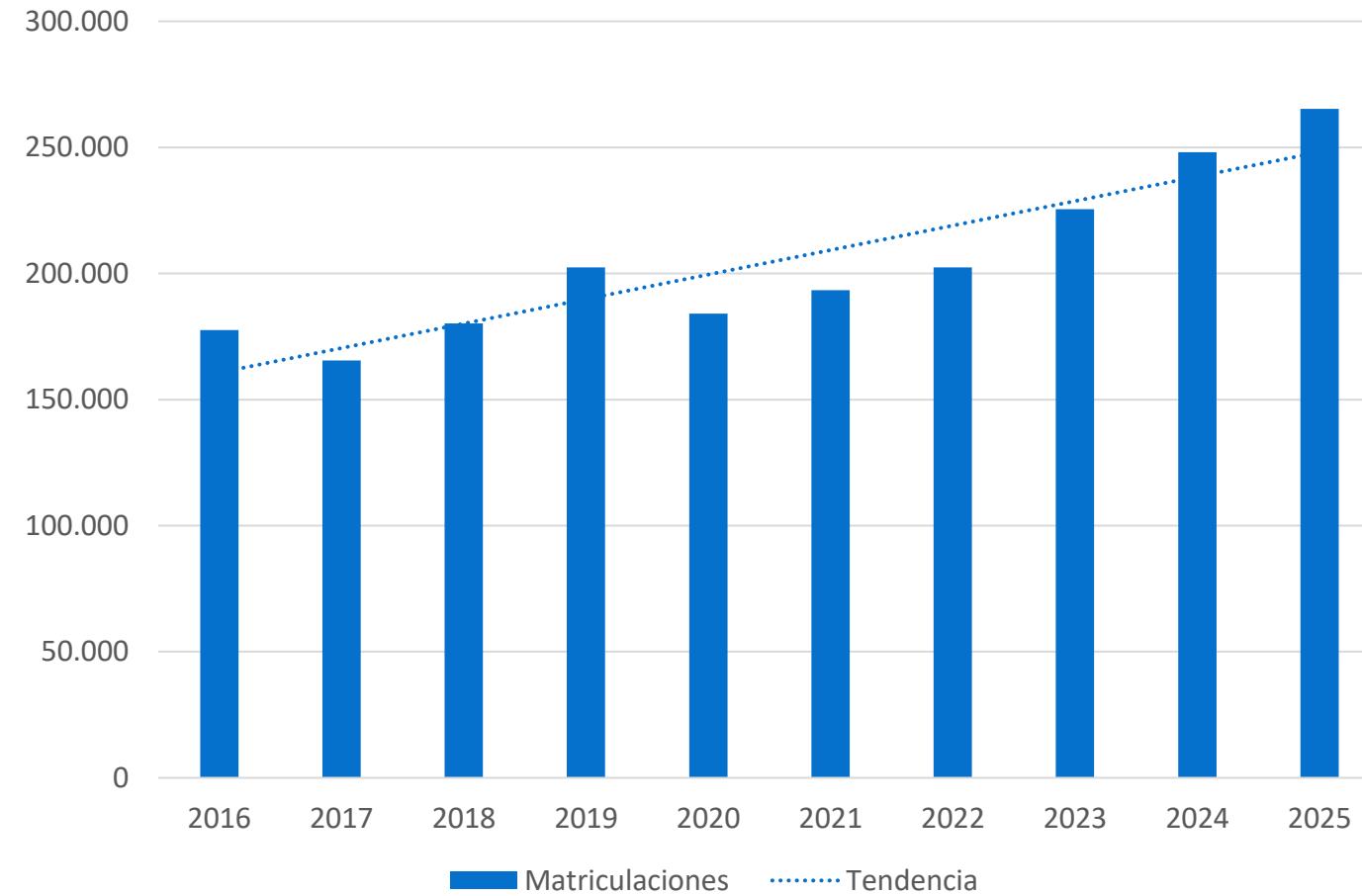
Variación



A pesar del efecto del final de etapa Euro5,
2025 ha sido el mejor año desde 2008 (309.170 unidades)

Evolución de la década

Tendencia sólida creciente



Fuente: elaboración propia

Automoción 2025

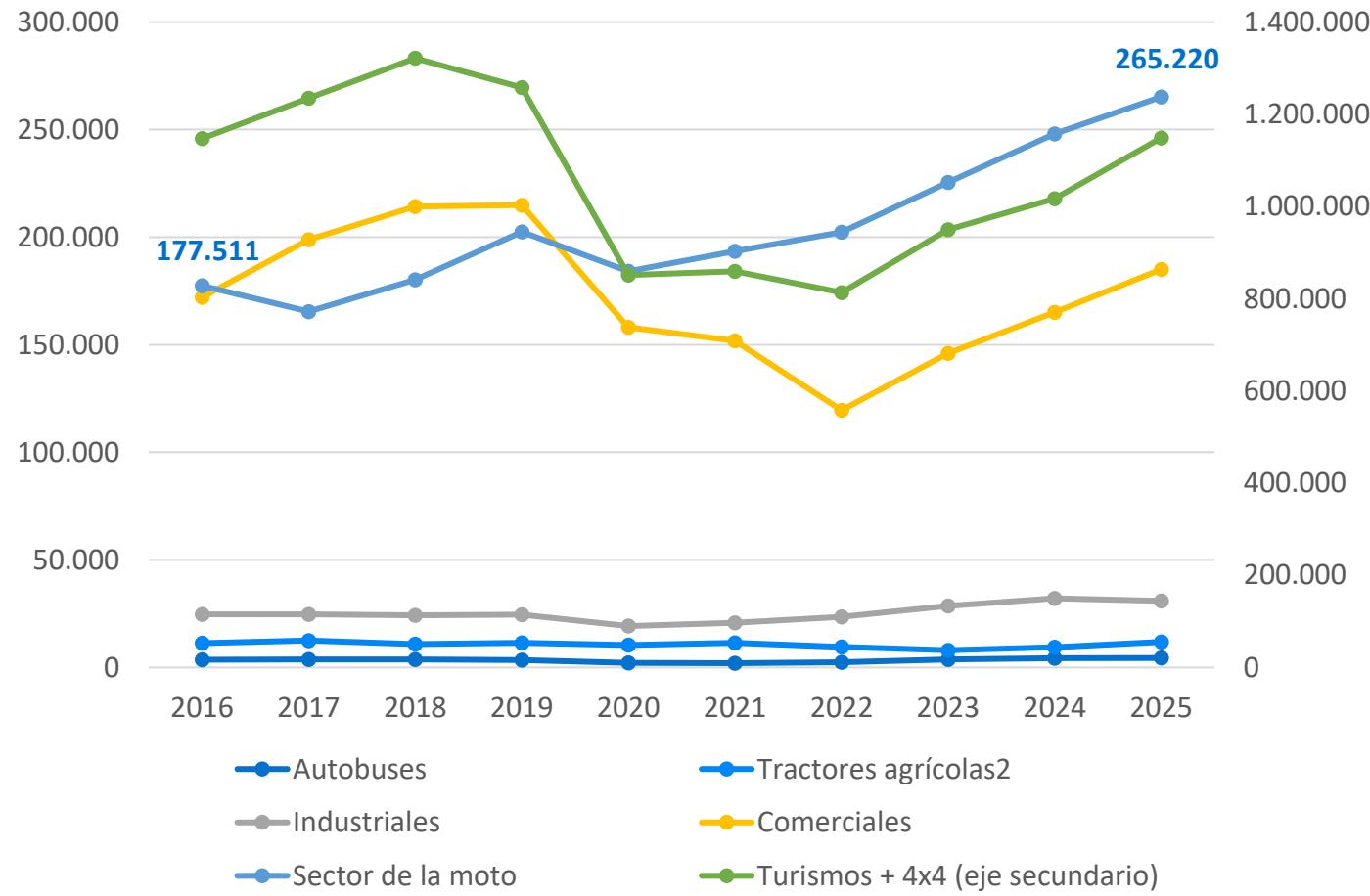
Subsectores de automoción

	Turismos 4x4	Moto y ligeros (categoría L)	Comerciales	Industriales	Tractores	Autobuses
Unidades	1.148.611	265.220	185.056	30.989	11.873	4.400
Variación	12,9%	6,9%	11,6%	-3,6%	26,8%	0,7%
Cuota	69,8%	16,1%	11,2%	1,9%	0,7%	0,3%

Fuente: elaboración propia

Evolución de la década

Subsectores de automoción

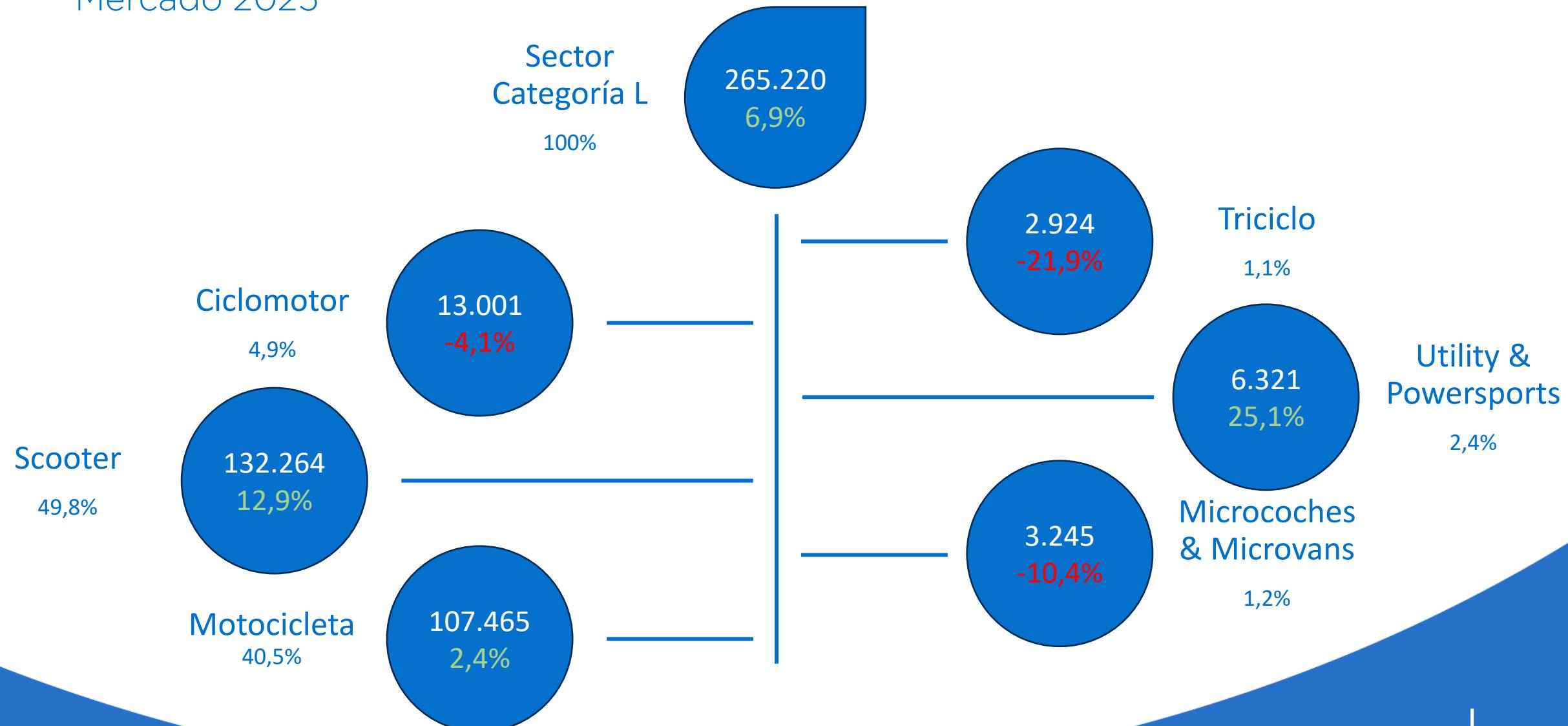


La categoría L tiene el ritmo de crecimiento anual más alto: 4,6%

Fuente: elaboración propia

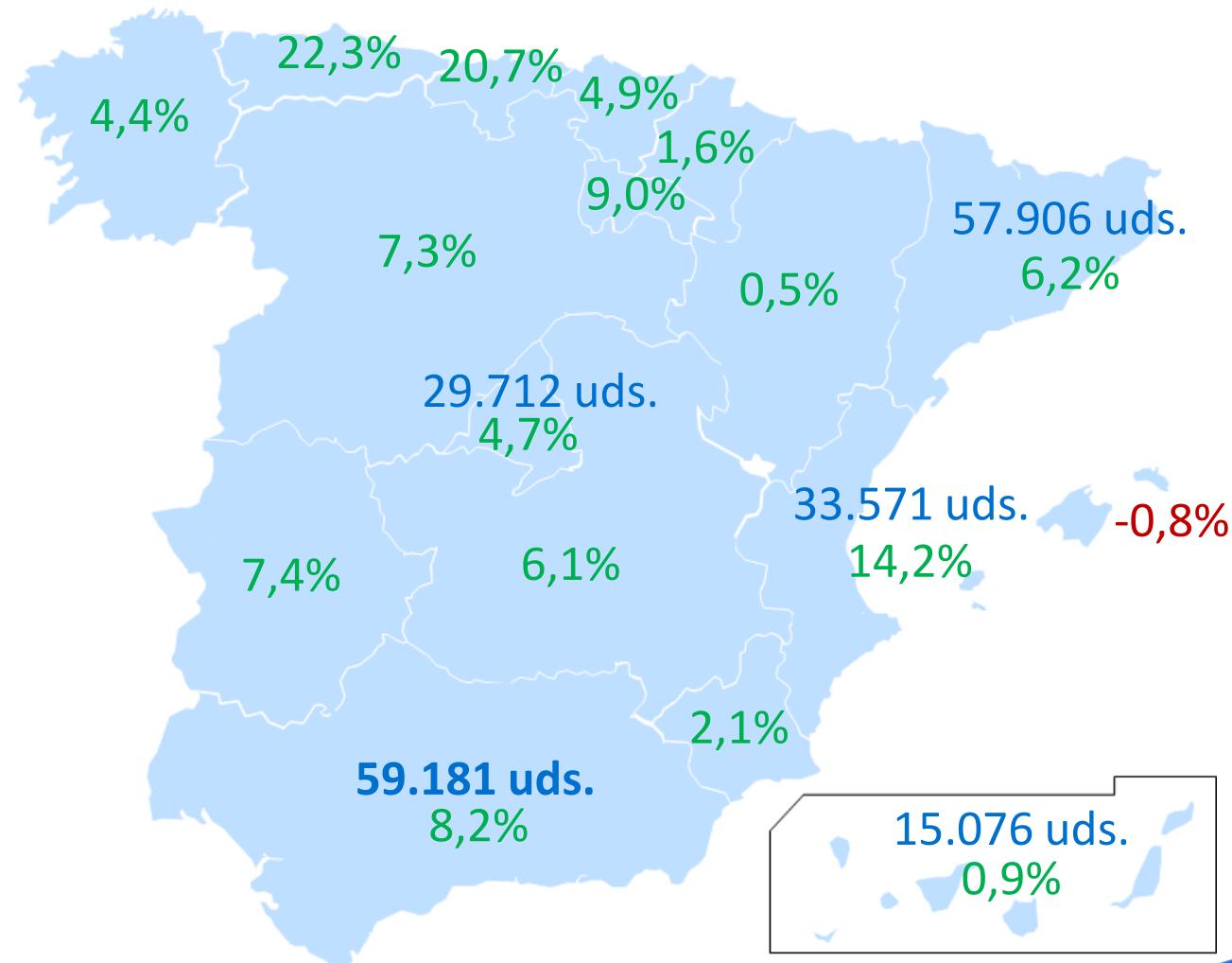
Vehículos nuevos

Mercado 2025



Mercado autonómico

Prácticamente todas las CC.AA. crecen



Mercado autonómico

Andalucía sigue siendo la región con más matriculaciones

	Matriculaciones	Variación	Ranking
Andalucía	59.181	8,2%	➊ 1
Aragón	4.929	0,5%	➋ 12
Asturias	4.119	22,3%	➌ 13
Baleares	12.228	-0,9%	➍ 6
Canarias	15.076	0,9%	➋ 5
Cantabria	2.883	20,7%	➎ 15
Castilla la Mancha	6.466	6,1%	➏ 11
Castilla y León	6.693	7,3%	➏ 10
Cataluña	57.906	6,2%	➊ 2
Ciudades Autónomas	1.878	28,1%	➏ 17
Extremadura	3.890	7,4%	➌ 14
Galicia	7.955	4,34	➏ 7
La Rioja	1.162	9,0%	➏ 18
Madrid	29.712	4,7%	➋ 4
Murcia	7.550	2,1%	➏ 9
Navarra	2.124	1,6%	➏ 16
País Vasco	7.897	4,9%	➏ 8
Valencia	33.571	14,2%	➋ 3

Ceuta y Melilla, Asturias, Cantabria, Valencia y La Rioja son las que más crecen

Mercado provincias y municipios

Provincias

	Matriculaciones	Variación	Ranking
Barcelona	44.577	7,1%	➊ 1
Madrid	29.712	4,7%	➋ 2
Valencia	17.943	24,9%	➌ 3
Málaga	17.029	7,0%	➍ 4
Alicante	12.947	1,9%	➋ 5
Cádiz	12.457	9,5%	➌ 6
Islas Baleares	12.228	-0,8%	➍ 7
Sevilla	10.394	8,9%	➋ 8
Santa Cruz de Tenerife	8.149	0,1%	➋ 9
Murcia	7.550	2,1%	➋ 10

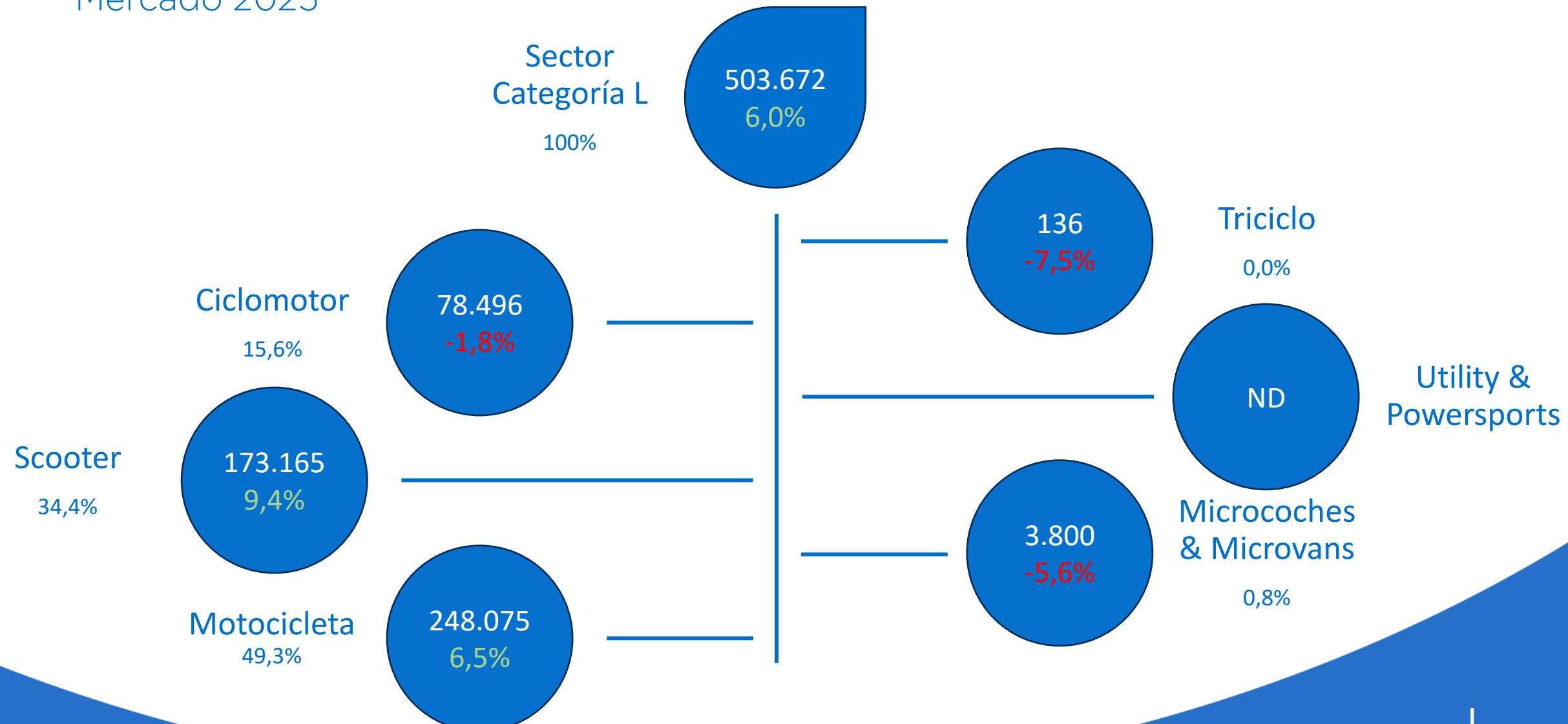
Municipios

	Matriculaciones	Variación	Ranking
Barcelona	15.939	8,8%	➊ 1
Madrid	15.195	3,8%	➋ 2
Málaga	6.141	8,2%	➋ 3
Valencia	5.175	19,1%	➋ 4
Palma de Mallorca	4.814	12,0%	➋ 5
Sevilla	4.261	5,3%	➋ 6
Zaragoza	2.897	-0,5%	➋ 7
Las Palmas de GC	2.834	8,2%	➌ 8
Jerez de la Frontera	2.656	-0,7%	➋ 9
Alicante	2.643	-7,0%	➍ 10

Aproximadamente 3.000 matriculaciones nuevas
por el efecto de la DANA en Valencia

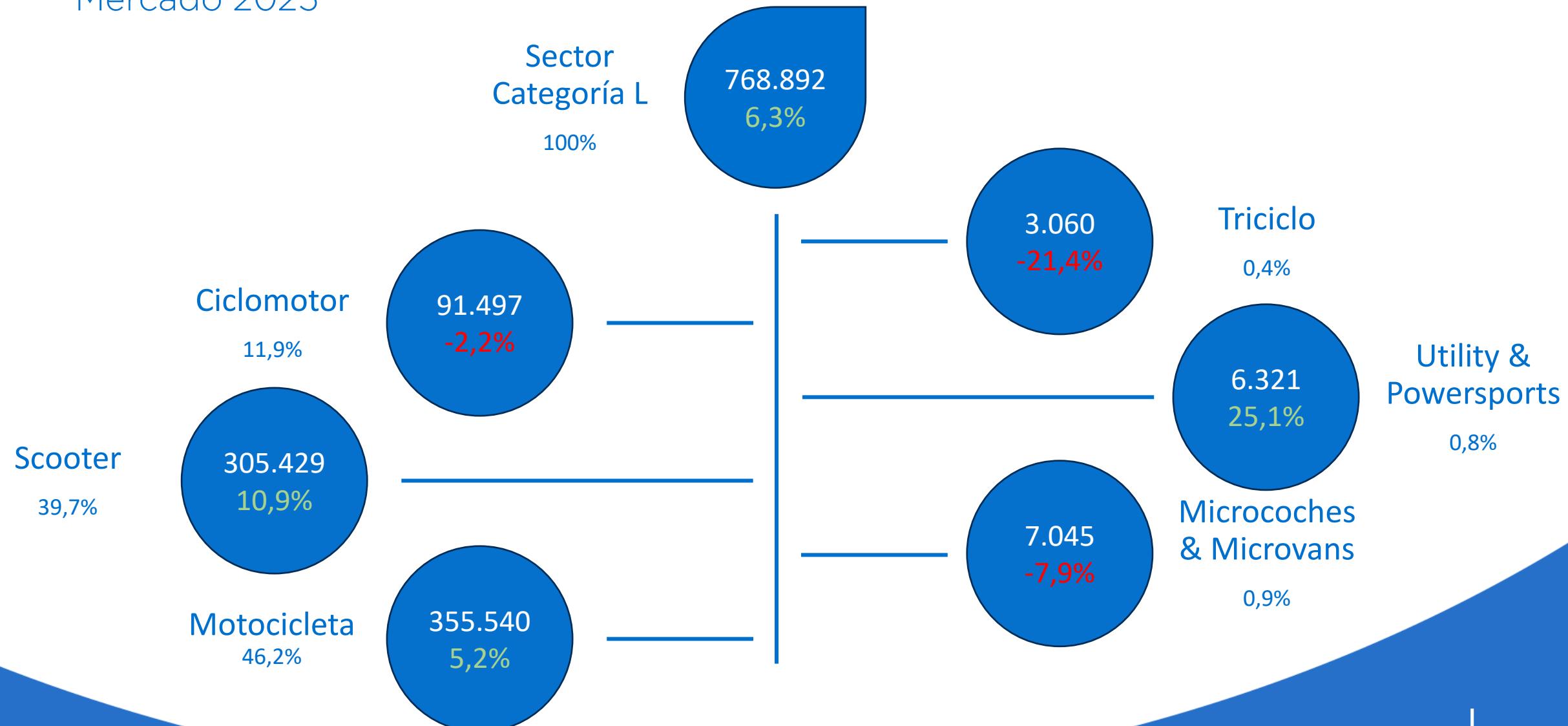
Vehículos usados

Mercado 2025



Demanda

Mercado 2025

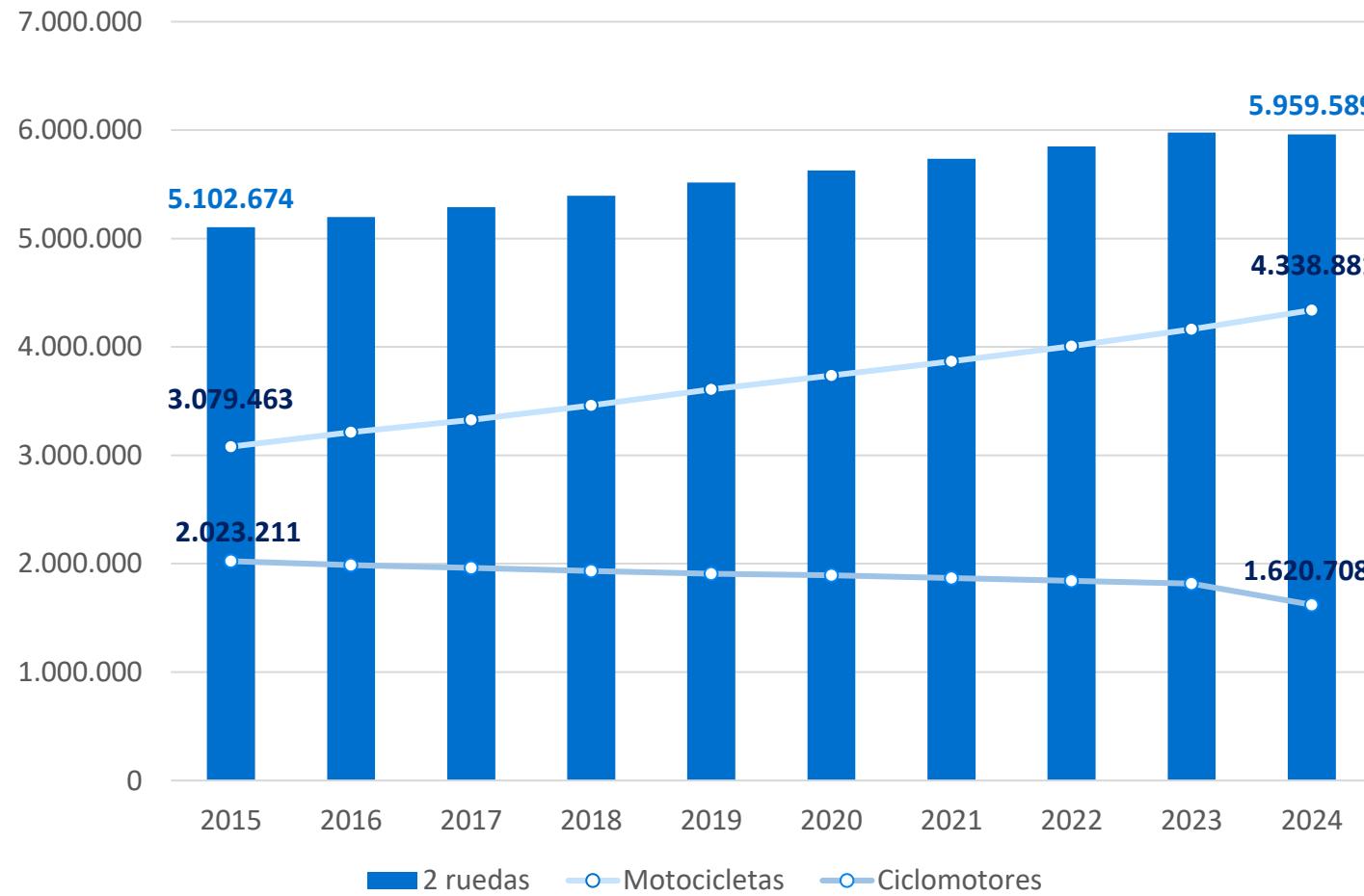


Ratio VO/VN

Por cada vehículo nuevo se venden casi 2 usados

	Ratio VO/VN
Sector Categoría L	1,9
Ciclomotor	6,0
Scooter	1,3
Motocicleta	2,3

Evolución del parque



Motocicleta: 4,2%
Ciclomotor: -10,7%
Total motos: -0,3%

Fuente: elaboración propia con datos DGT

Parque de vehículos

Se agrava el problema de la antigüedad del parque

	Matriculaciones	Edad
Turismos	25.244.531	15,1
Motocicletas	4.338.881	17,9
Furgonetas	2.741.010	18,8
Camiones	2.462.425	19,4
Ciclomotores	1.620.708	19,2
Remolques y semirremolques	554.592	17,6
Tractores agrícolas	259.417	12,1
Autobuses	67.432	15,5



Fuente: elaboración propia a través de datos DGT

Ciclomotores



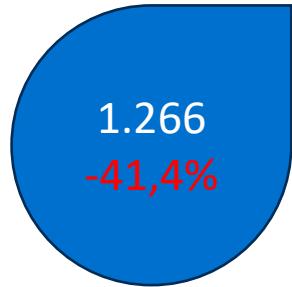
Ciclomotor

Continúa la reducción del mercado



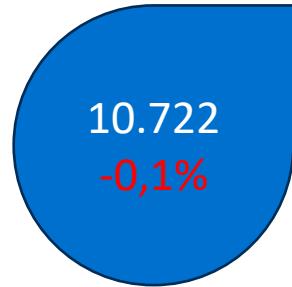
Empresa

9,7%



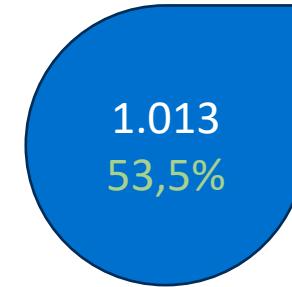
Particular

82,5%



Rent a bike

7,8%



Ciclomotor

Agravio comparativo en la micromovilidad



	Bicicleta	VMP	Ciclomotor
Homologación/ Certificación	✗	Certificación Nacional DGT	Homologación europea Cat-L
ITV	✗	✗	✓
Matriculación/ Registro	✗	Registro DGT	Matriculación DGT
Permiso de conducción	✗	✗	✓
Equipo de protección/casco	En carretera	✗	✓
Seguro	✗	✓	✓



Marca

		2.270 3,9%
		1.709 26,7%
		1.379 7,2%
		1.104 -43,2%
		1.048 14,0%

Modelo

	Rieju MRT 50	2.232 3,7%
	Sherco 50 SM	906 14,1%
	Sym Jet 14-50	832 22,5%
	Peugeot Kisbee 50 4T	769 53,8%
	Kymco Agility 50	697 -%

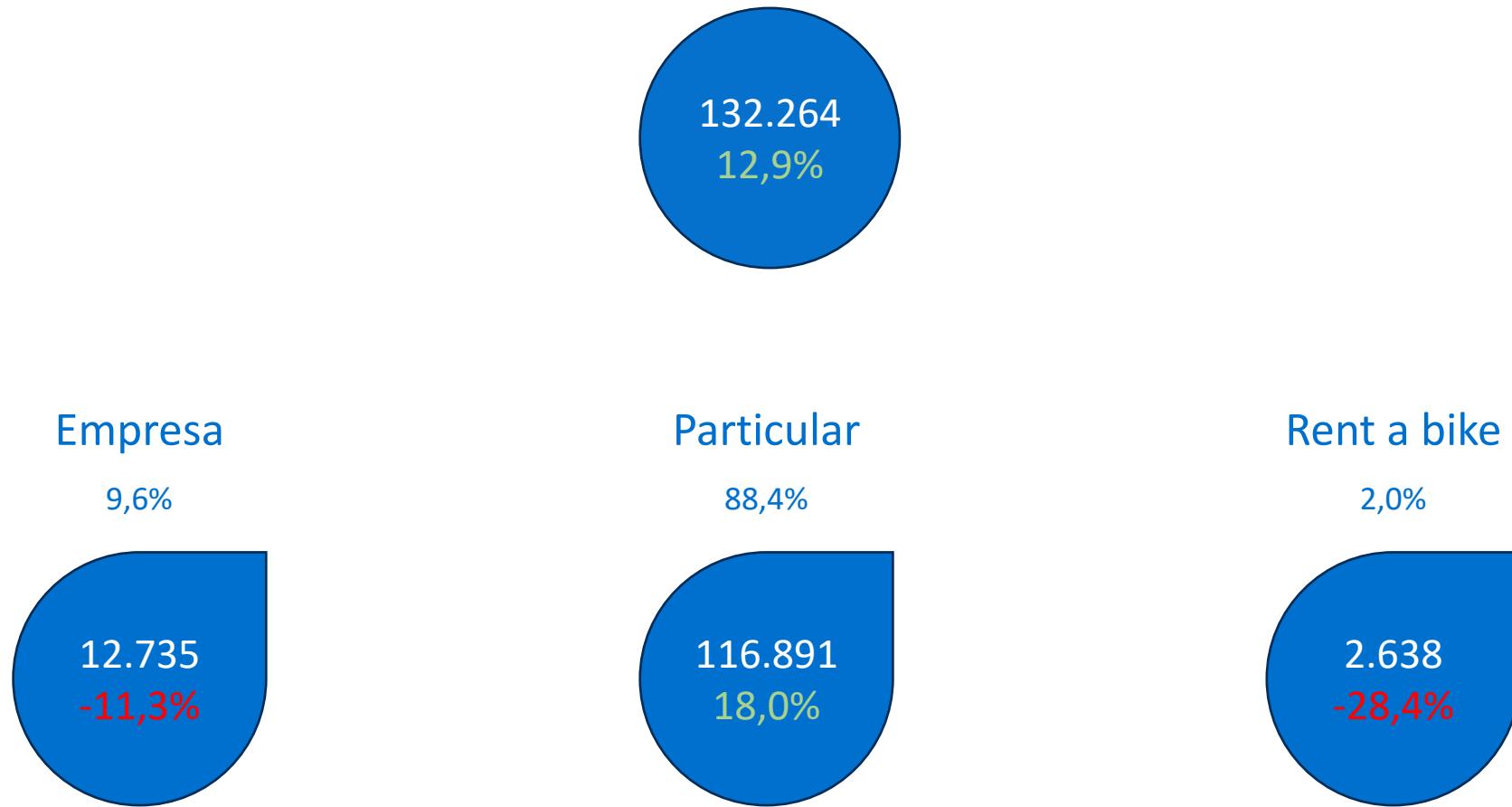
Scooter



Scooter



Principal mercado y el que más crece



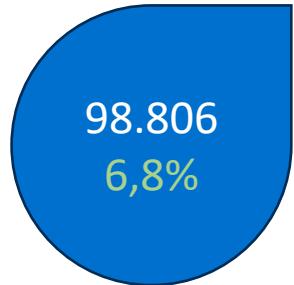
Scooter

Segmentos de cilindrada



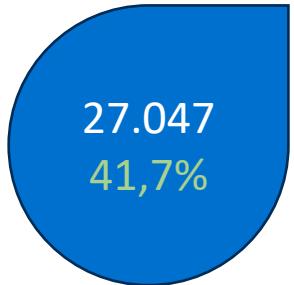
Hasta 125 cc y
asimilados

74,7%



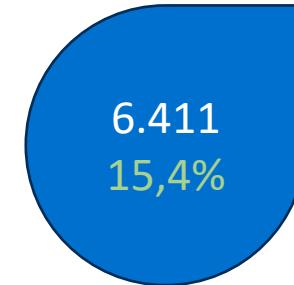
125-500 cc y
asimilados

20,4%



Superior a
500 cc

4,8%





Segmentos de permisos de conducción





Marca

		36.660 11,9%
		24.487 17,7%
		13.714 1,3%
		12.612 11,4%
		12.215 199,2%

Modelo

	Yamaha NMAX 125	12.620 42,1%
	Honda PCX 15	9.849 10,2%
	Zontes 368 G	7.479 -%
	Sym SYMPHONY 125	6.224 10,8%
	Honda Forza 125	5.313 13,2%

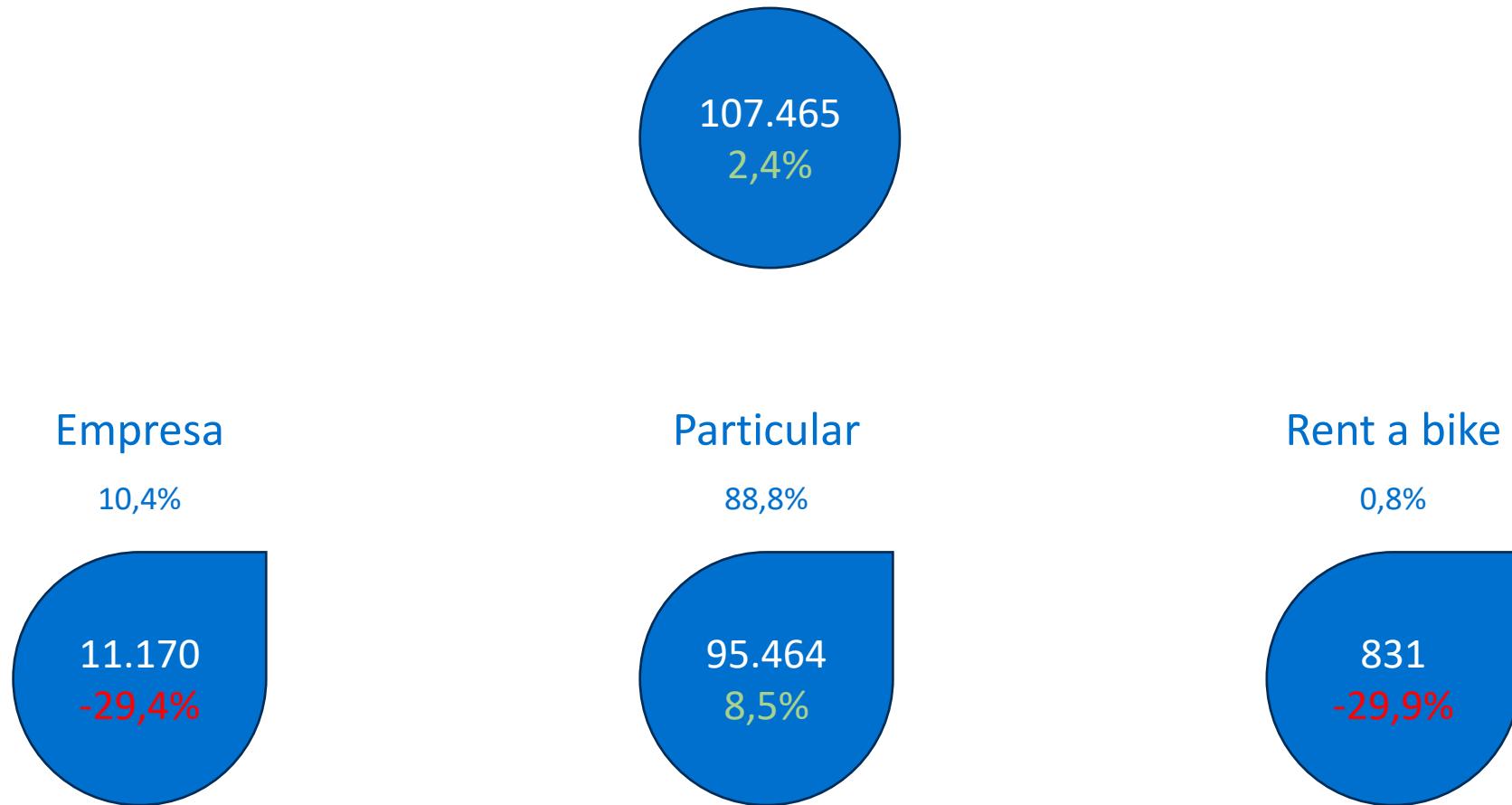
Motocicleta



Motocicleta



Segundo mercado, también concentrado en el canal particular



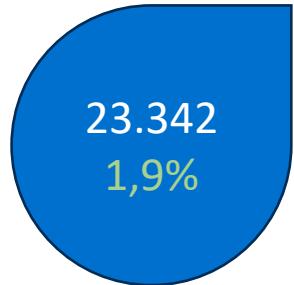
Motocicleta

Segmentos de cilindrada



Hasta 125 cc y
asimilados

21,7%



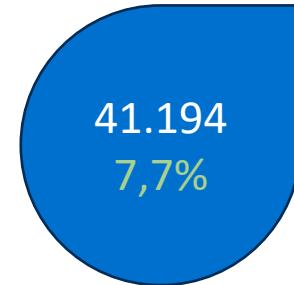
125-750 cc y
asimilados

39,9%



Superior a
750 cc

38,3%



Motocicleta

Segmentos de permisos de conducción





Marca

		17.395	12,5%
		12.724	108,1%
		12.018	5,2%
		10.883	-12,6%
		8.800	1,2%

Modelo

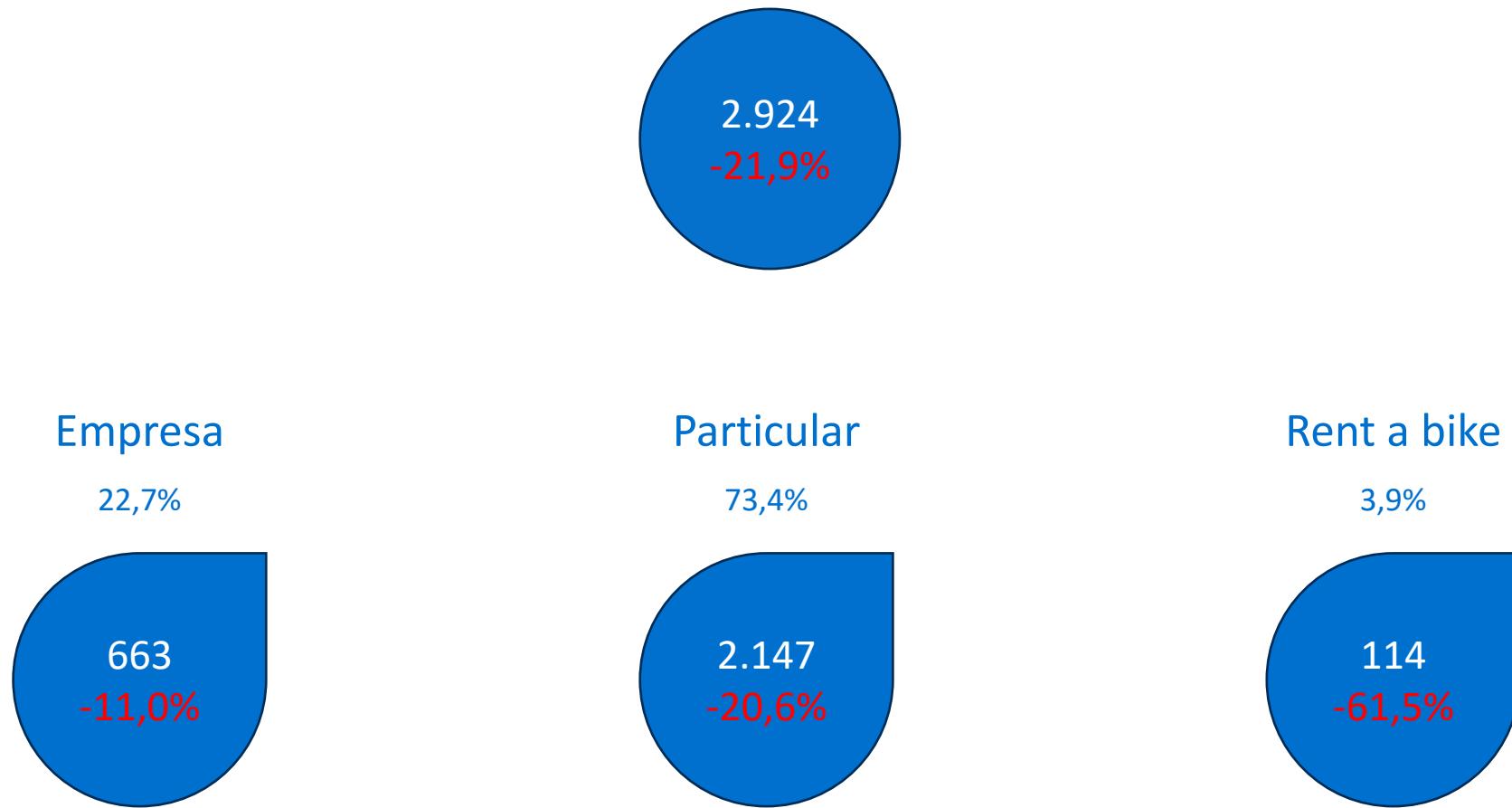
	Voge 900 DSX	5.447	131,2%
	Kawasaki Z 900	2.577	-2,5%
	Yamaha MT 07	2.547	-17,8%
	Honda CB 500 X	2.172	107,6%
	Voge 625 DSX	2.130	-%

Triciclo





Descenso principalmente motivado por el efecto fin de serie Euro5





Marca

		1.123 -30,7%
		882 -33,5%
		289 14.350,0%
		204 9,1%
		177 16,4%

Modelo

	Yamaha TRICITY 300	1.123 -30,7%
	Piaggio MP3 310	386 757,8%
	Piaggio MP3 530 HPE	334 -32,5%
	Kymco CV3	289 14.350,0 %
	Peugeot METROPOLIS	204 9,1%

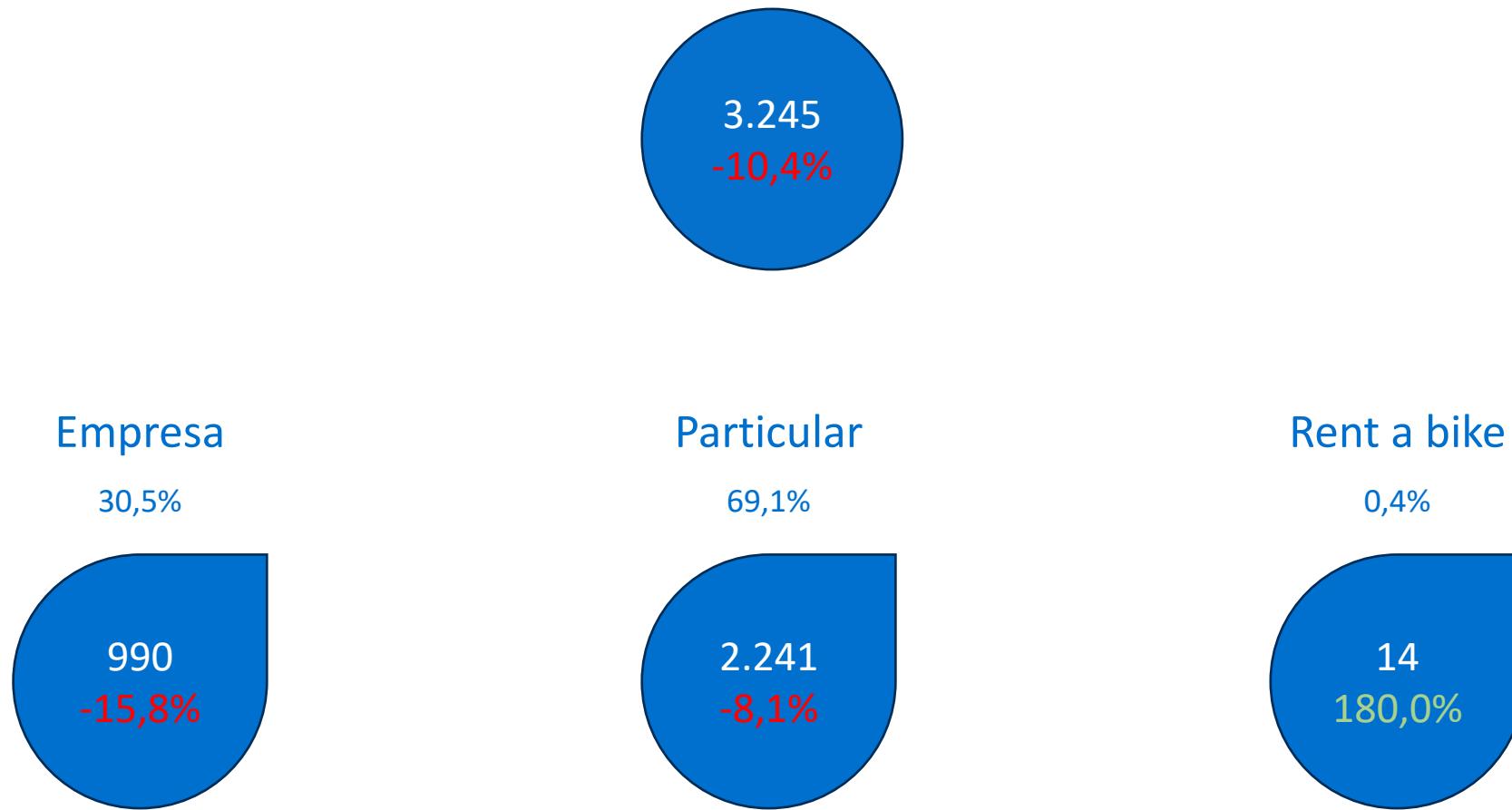
Microcoche & Microvan



Microcoche & microvan



Descenso también motivado por el efecto fin de serie Euro5



Ranking

Ranking TOP 5



Marca



759
-19,9%



724
-40,4%



473
-4,4%



SILENCE 
421
304,8%



GOUPIL 
158
25,4%

Modelo



Citroën
AMI

476
-4,4%



Ligier
JS50 DCI

395
-30,5%



Silence
S04 LIGERO

293
5.760,0%



Aixam
CITY

255
275,0%



Goupil
G4

145
31,8%

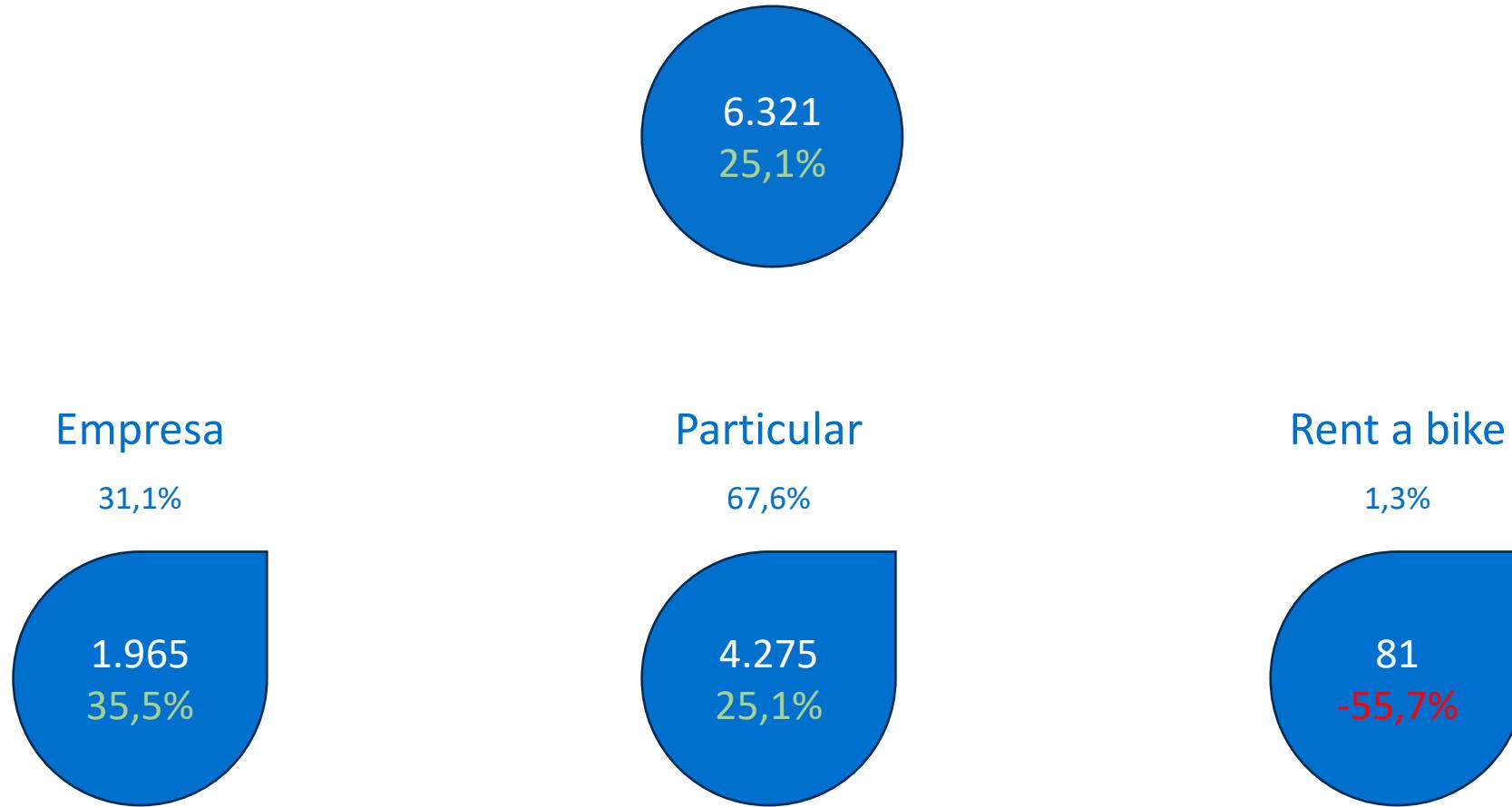
Utility & Powersports



Utility & Powersports



Fuerte crecimiento motivado por el incremento de uso profesional



Utility & Powersports

Ranking TOP 5



Marca

		2.432 20,7%
		580 20,8%
		466 48,4%
		445 87,0%
		416 30,8%

Modelo

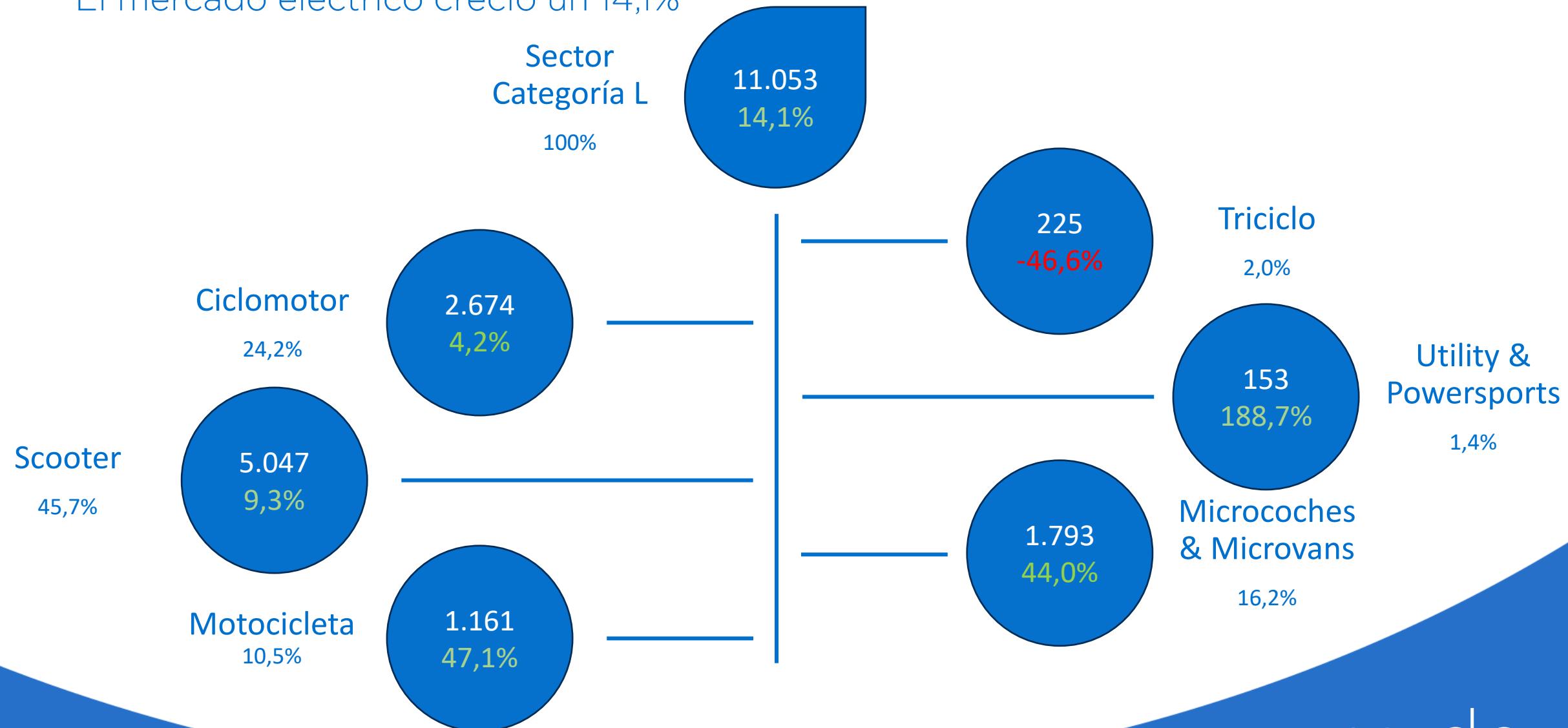
	CF MOTO CF500-2	697 -38,8%
	CF MOTO CFORCE 520	654 -%
	CF MOTO CF625-6	520 28,4%
	Polaris SPORTSMAN 570	323 39,2%
	Odes PATHCROSS 650	308 167,8%

Mercado eléctrico



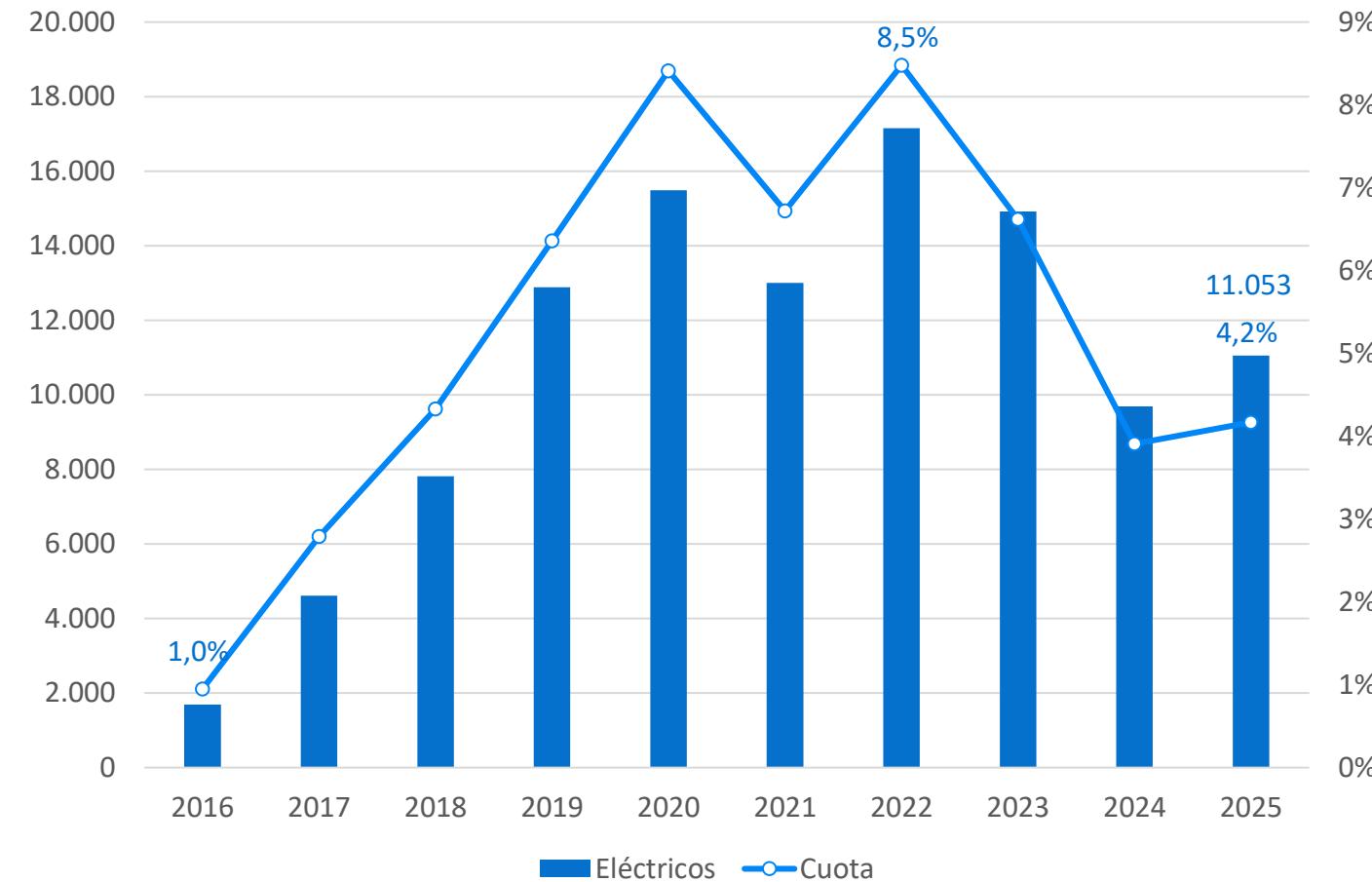
Mercado eléctrico

El mercado eléctrico creció un 14,1%



Mercado eléctrico

Matriculaciones y cuota



Fuente: elaboración propia

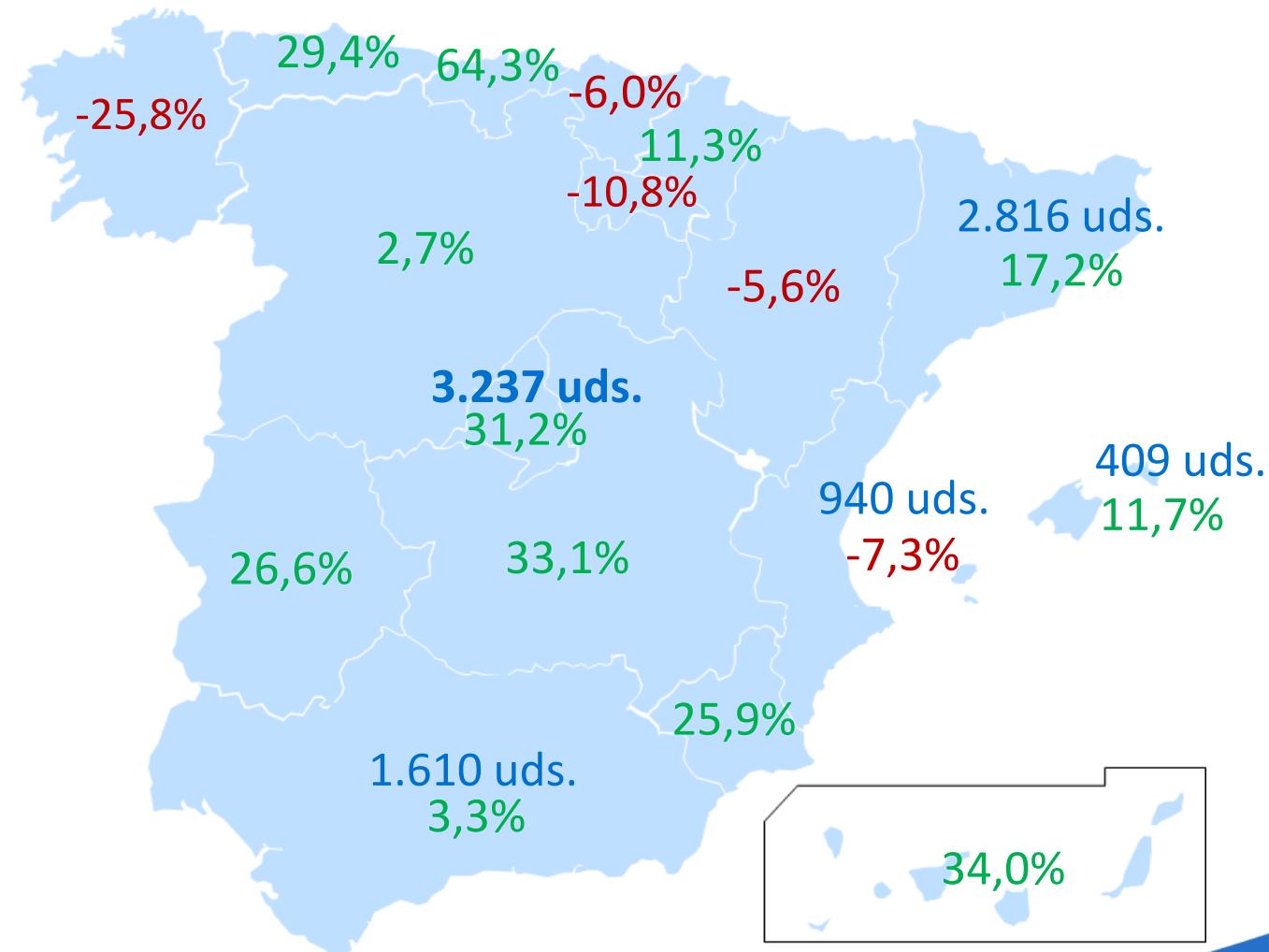
Mercado eléctrico

Canales

	Ciclomotor	Scooter	Motocicleta	Triciclo	Microcoche & Microvan	Utility & Powersports
Particular	1.210	2.211	768	14	1.090	47
	5,8%	-26,9%	51,2%	-65,9%	86,0%	291,7%
Empresa	601	2.139	389	120	690	100
	-39,4%	-50,4%	44,6%	-25,5%	5,0%	163,2%
RAB	863	697	4	91	13	6
	100,7%	307,6%	-66,7%	-58,4%	550,0%	100,0%

Mercado eléctrico

Comunidades autónomas



Mercado eléctrico

Madrid es la región con más matriculaciones

	Matriculaciones	Variación	Ranking
Andalucía	1.610	3,3%	➊ 3
Aragón	119	-5,6%	➋ 12
Asturias	88	29,4%	➋ 15
Baleares	409	11,8%	➋ 5
Canarias	335	34,0%	➌ 6
Cantabria	115	64,3%	➌ 13
Castilla la Mancha	181	33,1%	➋ 11
Castilla y León	232	2,7%	➌ 10
Cataluña	2.816	17,2%	➋ 2
Ciudades Autónomas	13	-31,6%	➋ 18
Extremadura	100	26,6%	➌ 14
Galicia	247	-25,8%	➌ 8
La Rioja	33	-10,8%	➋ 17
Madrid	3.237	31,2%	➊ 1
Murcia	243	25,9%	➌ 9
Navarra	69	11,3%	➋ 16
País Vasco	266	-6,0%	➋ 7
Valencia	940	-7,3%	➋ 4

Cantabria, Canarias, Castilla La Mancha, Asturias y Extremadura las que más crecen

El volumen se concentra en las grandes áreas metropolitanas y zonas turísticas

Mercado eléctrico

Problemática de la moto eléctrica

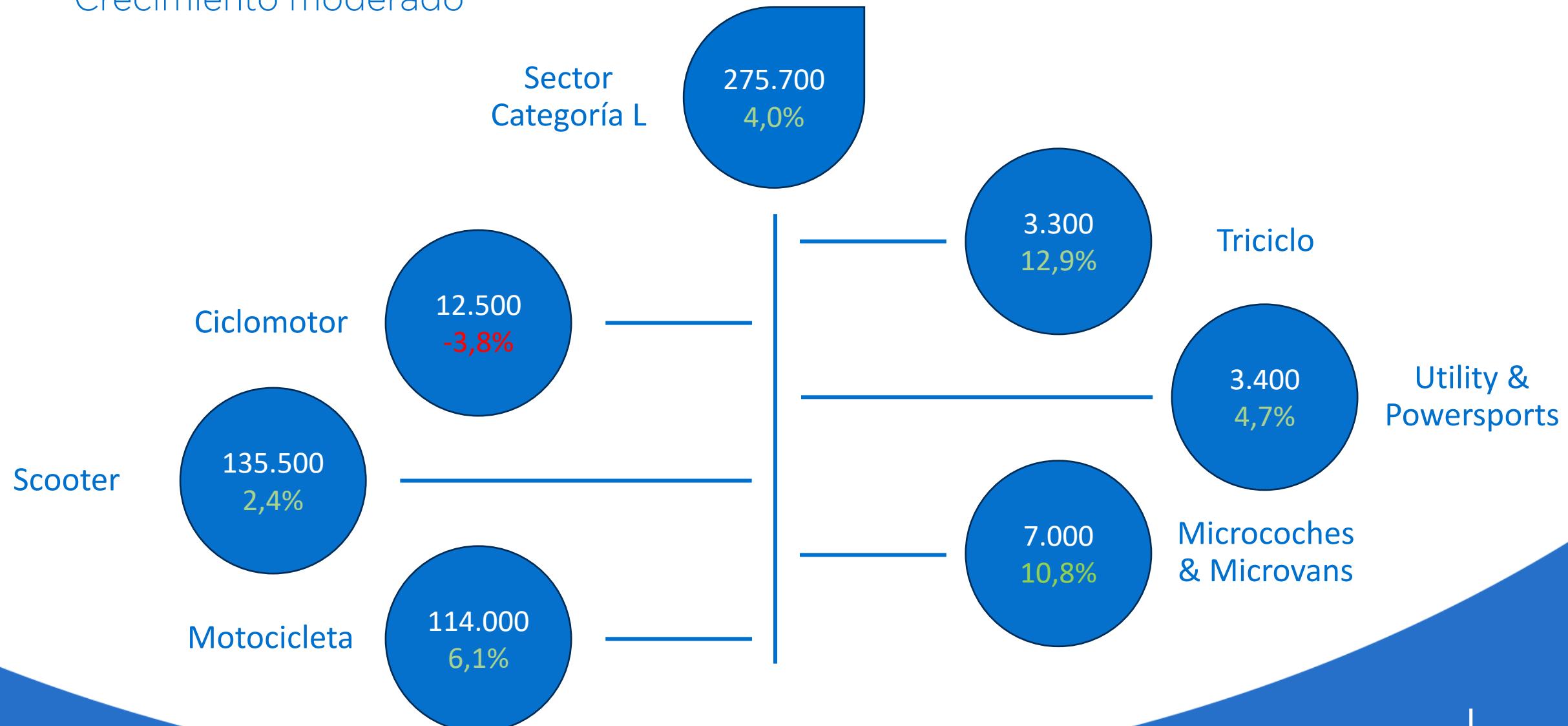
- No toda la categoría L es susceptible de electrificación con la tecnología actual
- Los planes de incentivos no recogen bien estos vehículos
 - Exclusión del ciclomotor
 - Límites de precio absurdos
 - Cuantías insuficientes y no proporcionales a otras categorías
 - Burocracia y plazos de cobro lastran todavía más en rangos de precio más bajo
- El despliegue de infraestructura de recarga no atiende a las necesidades de la moto
- Ventajas fiscales insuficientes

Previsiones 2026



Previsiones 2026

Crecimiento moderado



Retos del sector 2026



Seguridad vial

La máxima prioridad del sector

Balance provisional DGT 2025

“Indicador Avanzado” (fallecidos en carretera contabilizados a 24h)

	2016	2019	2023	2024	2025
Peatón	120	118	120	107	103
Bicicleta	33	40	45	48	40
VMP	n.d.	n.d.	1	3	4
Ciclomotor	22	19	13	11	16
Motocicleta	214	267	287	288	288
Colectivos y medios vulnerables	389	444	466	457	451
Turismo	603	508	555	553	531
Furgoneta	58	71	40	77	55
Camión hasta 3.500 Kg	18	6	8	12	17
Camión más 3.500 Kg	48	52	37	35	41
Autobús	18	0	1	2	2
Otro vehículo	26	20	32	17	22
Se desconoce	1	0	1	1	0
Pdte. confirmación	0	0	0	0	0
Total	1.161	1.101	1.140	1.154	1.119

En 2025 fallecieron 304
motoristas

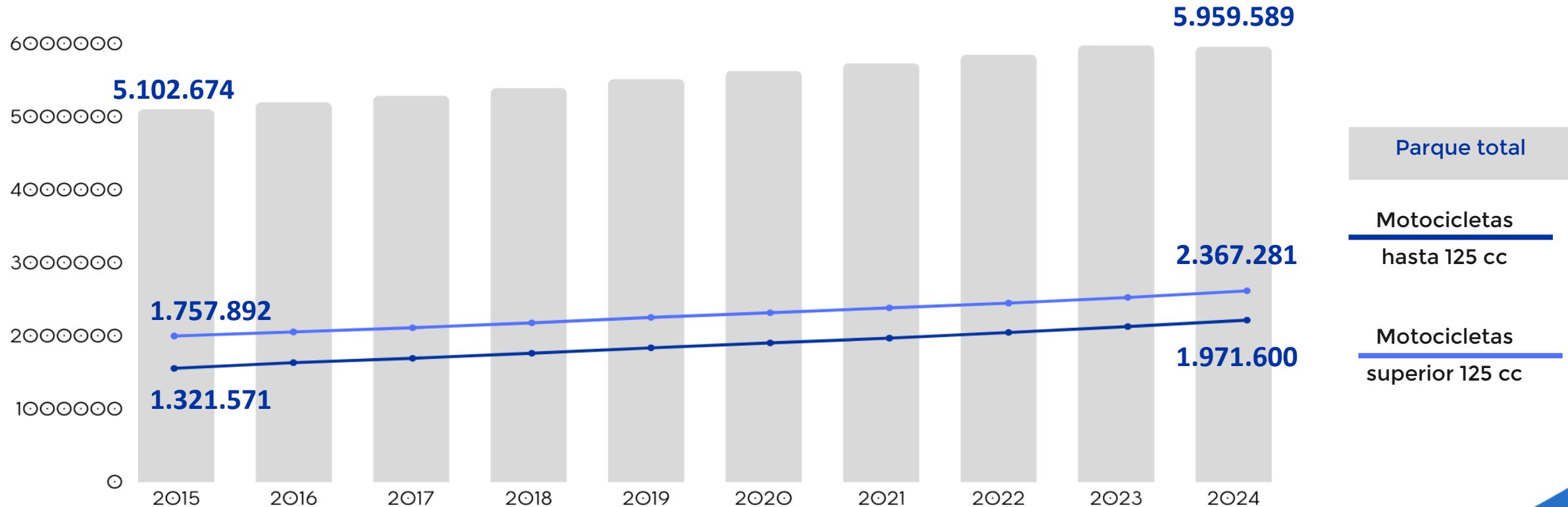
- Cinco más en ciclomotor
- Misma cifra en motocicleta

Parque de moto y vehículo ligero

Evolución en la última década

Moto y vehículo ligero

L

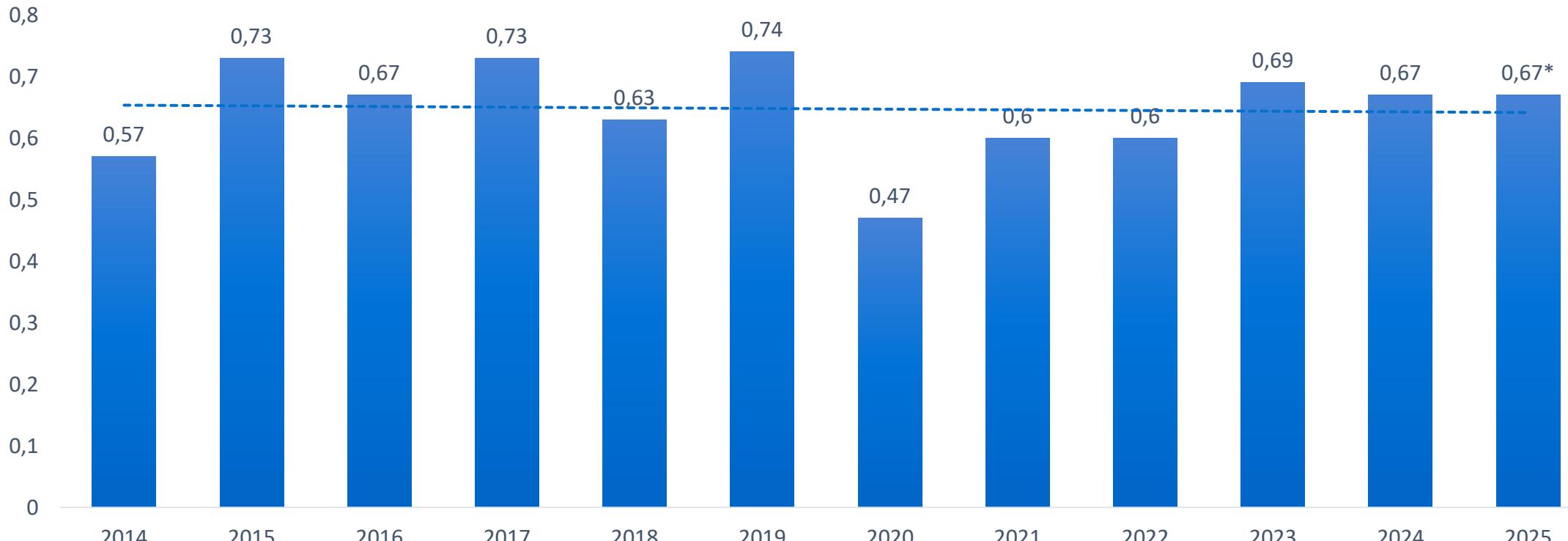


En la última década, el parque de motos ha crecido un 16,8%.

Las motocicletas hasta 125 cc (11 kW) ha crecido un 48,9%

Evolución tasa siniestralidad

Tasa de víctimas mortales/10.000 motocicletas (fallecidos en carretera contabilizados a 24h)



*Dato 2025 calculado con base en los últimos datos de parque de motocicletas (2024)

Considerando el crecimiento de parque, conviene conocer la tasa para saber evolución real

Mejorar la seguridad vial

Enfoque del Sistema Seguro

- La reducción de la siniestralidad sigue siendo la prioridad del sector
- La Administración pone el foco en el motorista, pero los resultados reales requieren un enfoque más amplio y actuaciones sobre cada elemento del **sistema seguro**
- ANESDOR continúa impulsando **medidas eficaces y orientadas a resultados**



Mejorar la seguridad vial

Políticas integradoras



- **Presupuesto proporcional a la magnitud del problema**
- Medidas basadas en **evidencia y mejor recopilación de datos de siniestralidad motorista**
- **Integración plena la moto** en la planificación de las políticas de movilidad y seguridad vial
- Evaluación y recopilación de **buenas prácticas**
- **Más vigilancia y control**

Mejorar la seguridad vial

Usuarios seguros

- **Formación voluntaria** post-carnet certificada e incentivada
- Promoción **cursos de conducción en empresas** en el marco de PRL
- Promoción del **uso voluntario del airbag**
- Vigilancia del **uso correcto del casco**
- IVA reducido para el equipamiento básico



Mejorar la seguridad vial

Infraestructuras seguras

- 
- Identificación de **tramos de concentración de accidentes de moto**
 - Realización de **auditorías con perspectiva motorista en carretera y vías urbanas**
 - Plan de **sustitución de guardarraíles por SPM**
 - Extender la **señalización de “trazada segura”**

Mejorar la seguridad vial

Vehículos seguros

- **Inversión y desarrollo** de conectividad y automatismos
- **Renovación del parque** (revisión de la fiscalidad de la automoción, plan de achatarramiento)
- **Divulgación sistemas de seguridad avanzados (ARAS)**
- **Campañas de control** (ITV, neumáticos...)



Etiquetado ambiental

Se agrava la discriminación de la moto y los vehículos ligeros

Situación etiquetado ambiental

Confusión generalizada sobre el sistema de etiquetado ambiental

- En abril de 2016 se introdujo el etiquetado ambiental de vehículos para las categorías M y N
- En julio de 2018 se incorporó el sistema de etiquetado específico para vehículos de la categoría L
- Las etiquetas de la categoría L **no son equivalentes** a las de las categorías M y N
- **No representan los mismos factores de contaminación**



Ø 97 mm



Ø 87 mm

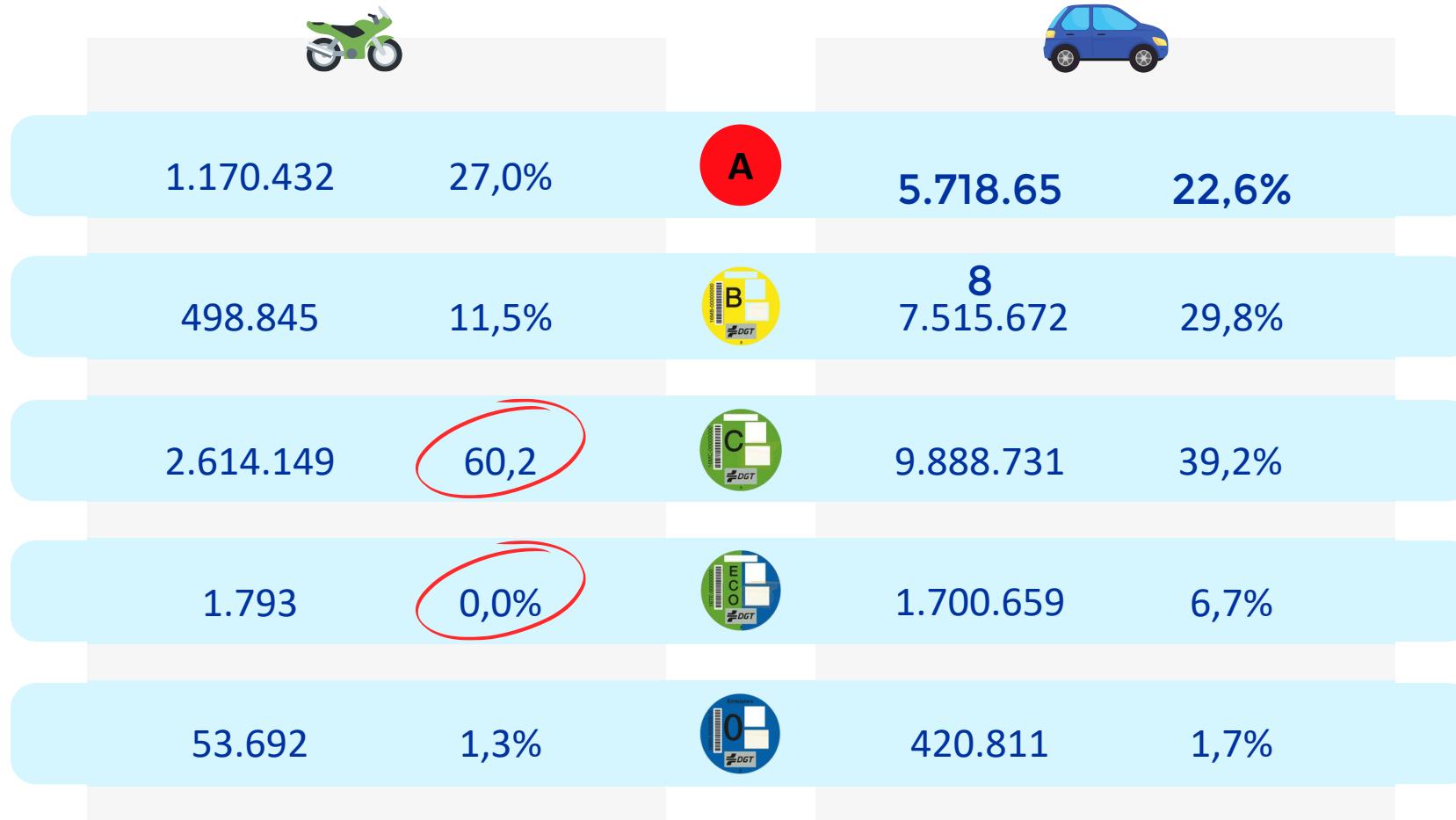
Situación etiquetado ambiental

Confusión generalizada sobre el sistema de etiquetado ambiental

- Desde entonces...
 - No hay nuevas etapas Euro en categorías M y N
 - **Dos nuevas etapas Euro en categoría L (Euro 5 y Euro 5+)**
- Las etapas **Euro 5 y Euro 5 + están en vacío legal**
- Hay **más de un millón de vehículos** en esta situación. Reciben la etiqueta C, **sin cobertura legal**
- La **etiqueta ECO está desierta** en la categoría L. No hay híbridos salvo casos anecdóticos

Situación etiquetado ambiental

Parque móvil de vehículos por etiquetado ambiental



Fuente: DGT (datos 2024)

Agravio comparativo

Evidente discriminación de la categoría L

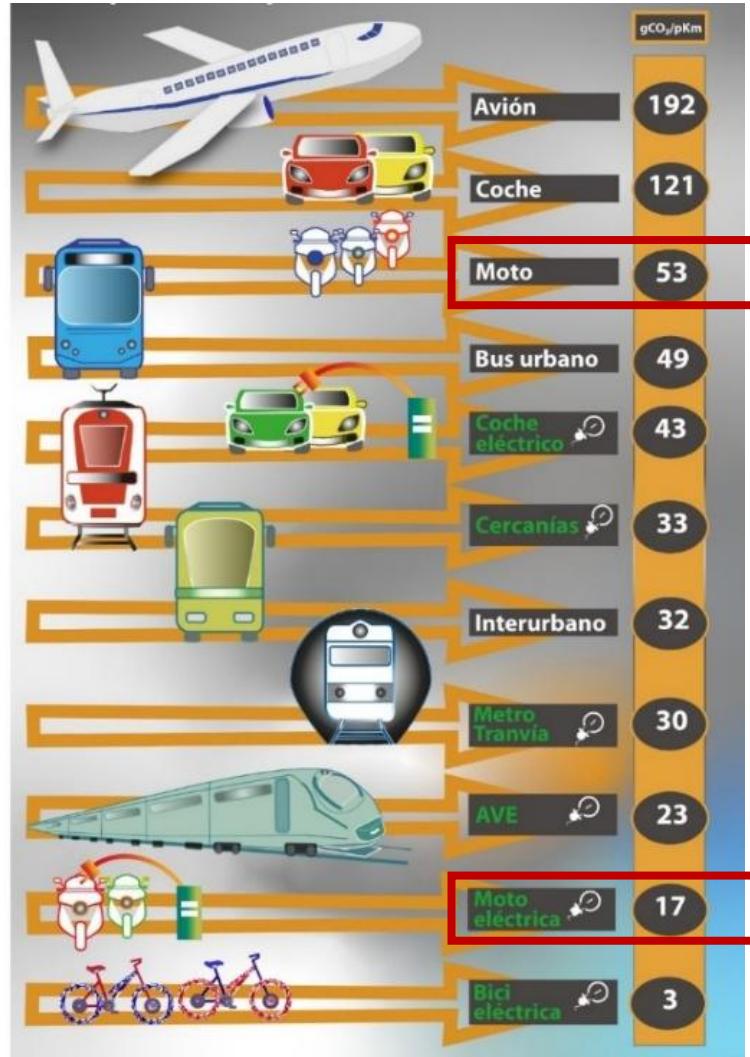


Emisiones contaminantes	Etiqueta ECO Cat. M y N	Etiqueta C Cat. L Euro 5	Diferencia
CO (g/km)	1,4085	0,5303	-62%
NOx (g/km)	0,2831	0,0324	-89%
PM (g/km)	0,0025	0,0006	-75%

Fuente: AEMA (datos COPERT 5.8, año 2024)

Descarbonización

Emisiones CO₂ por pasajero y kilómetro recorrido

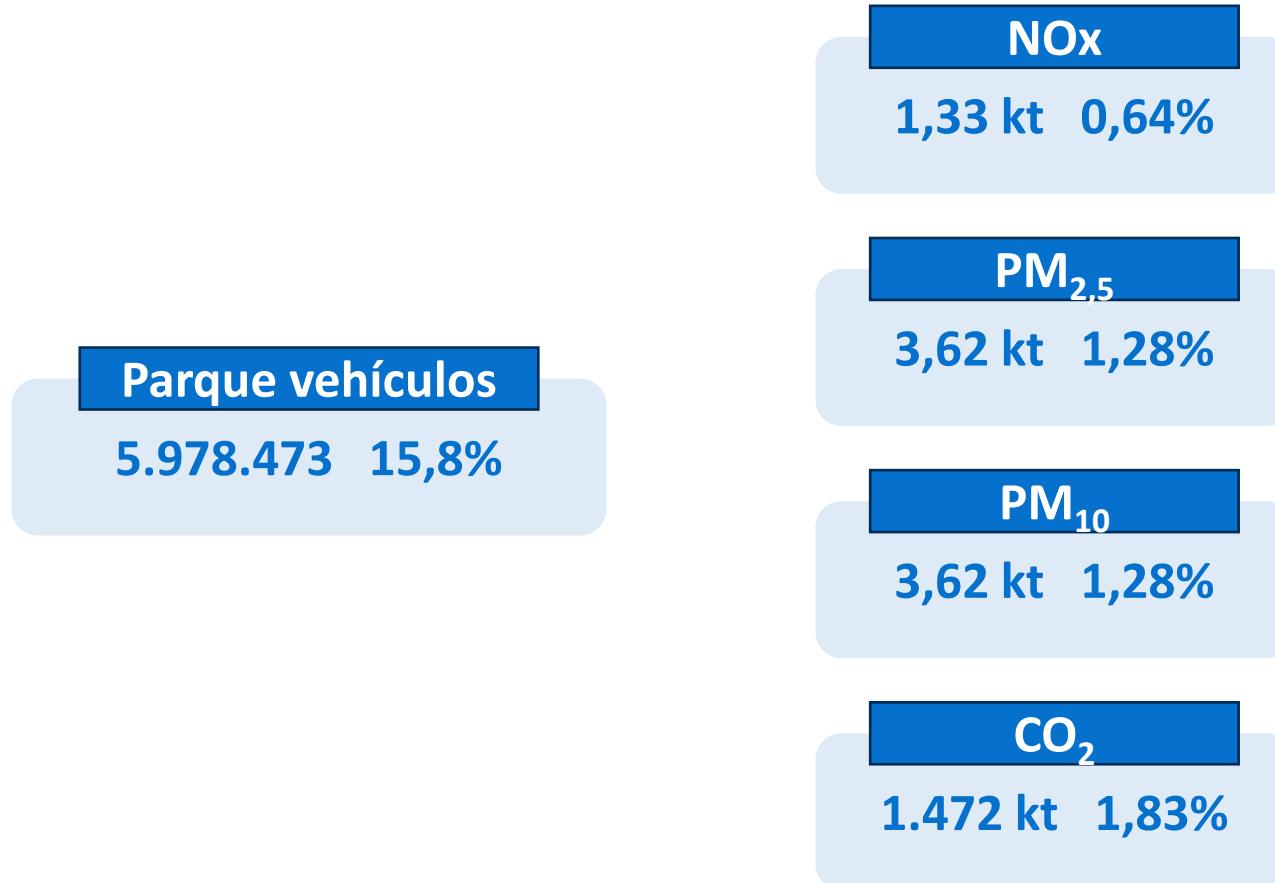


La moto de combustión tiene un dato **próximo** al del autobús urbano

La moto eléctrica tiene el **dato más bajo** de los transportes motorizados

Calidad del aire y descarbonización

Contribución de la categoría L al total de las emisiones del tráfico



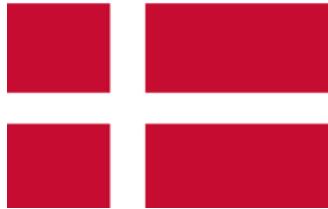
Fuente: Inventario emisiones MITECO 2025

Situación excepcional en Europa

Correcta interpretación del etiquetado ambiental



Francia otorga la **etiqueta Crit'Air** a vehículos de categoría L con etapas Euro 4, 5, y 5+



Dinamarca les otorga la mejor calificación ambiental



La Unión Europea no obliga a etiquetar los vehículos de categoría L
La moto y los vehículos ligeros acceden libremente a las Zonas de Bajas Emisiones

Solución del etiquetado ambiental

Acabar con la discriminación con un ajuste lógico del sistema

- Discriminación en accesos a diferentes ZBE (Zonas de Bajas Emisiones)
- Discriminación en diferentes planes de ayudas e incentivos
- Discriminación en licitaciones públicas (p.ej. compra de flotas)

- **No pedimos reformar el sistema de etiquetado actual, sino completarlo**
- Simplemente requiere **asignar la etiqueta ECO a las etapas Euro en vacío legal (Euro5 y Euro5+)**

Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Es necesario atender la singularidad de la moto en los
PMUS

Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Movilidad en España 2026: avances en la regulación

La motocicleta continúa siendo la gran olvidada en las políticas de movilidad, a pesar de los avances normativos recientes:

- La Ley de Movilidad Sostenible regula por primera vez la movilidad a nivel nacional
- Además, se están desarrollando nuevas leyes autonómicas

Los PMUS adoptados por los ayuntamientos desde 2021 comenzarán a actualizarse progresivamente

- La nueva ley amplía la obligación: los municipios de 20.000 a 50.000 habitantes deberán contar con un PMUS simplificado
- A nivel europeo, los 49 municipios considerados “nodos urbanos” deberán alinear sus PMUS con el Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

La moto: un actor clave en la movilidad urbana

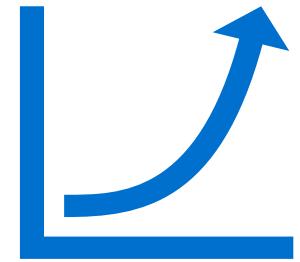
Las características de la moto **justifican un trato diferenciado** con respecto a otros vehículos en los PMUS:



Promueve un uso más eficiente del espacio público por su menor tamaño, tanto en aparcamiento como en circulación



Descongestiona el tráfico urbano, siendo una alternativa ágil para los desplazamientos diarios



Contribuye a la consecución de objetivos medioambientales (ZBEs, calidad del aire, descarbonización...)



www.anesdor.com

