



# INDICATA Market Watch

Observatorio sobre el mercado  
de vehículos de ocasión

El mercado europeo de BEV de segunda mano necesita  
resiliencia y otros incentivos distintos a recortes de precios

**Edición 57** | Noviembre 2024



# Resumen

- La cuota de los VO de gasolina en el mercado online B2C en octubre cayó hasta el 41,9%, mientras que la de los diésel mejoró ligeramente hasta el 33,6%.
- Las ventas de BEV usados aumentaron por segundo mes consecutivo, hasta el 5,8%.
- La cuota de mercado de los vehículos híbridos mejoró hasta el 18,7%. La cuota de los PHEV/HEV aumentó hasta el 9,9%, y la de los MHEV mejoró hasta el 8,9%.
- En las ventas online B2C de VO de octubre, la cuota de los gasolina retrocedió durante el mes hasta el 44,9% de las ventas y cayó hasta el 41,7% en el caso de los coches de menos de cuatro años.
- La cuota del diésel en el mercado VO se mantuvo relativamente estable en el 28,9%, con un 17,5% para los coches de menos de cuatro años.
- Todos los sistemas de propulsión mejoraron su oferta en octubre. Los VO diésel y gasolina siguen siendo los que mejores resultados obtienen, con un MDS de 56 y 59 días respectivamente, mientras que los BEV son los peores, con 81 días.
- El índice MDS de los MHEV mejoró hasta los 70 días, mientras que el MDS de los PHEV/HEV cayó hasta los 67 días.
- El stock de los BEV del 7,6% está muy por encima de su cuota de ventas del 5,8%, y esto contribuyó a una caída adicional de 0,9 puntos porcentuales en el mes hasta los 67,3 puntos en nuestro índice.
- Los vehículos más vendidos de octubre por volumen con menos de cuatro años una vez más vieron al Peugeot 208 saltar por encima del Volkswagen T-ROC para ocupar el segundo lugar, con el Volkswagen Golf manteniéndose en primer lugar.
- El Tesla Model 3 sigue siendo el VO de menos de cuatro años que más rápido se vende, seguido de sus antiguos y ya conocidos competidores, el Opel/Vauxhall Corsa y el Grandland X en segundo y tercer lugar.
- La elevada inflación en Turquía hizo que los precios medios aumentaran 3,6 puntos porcentuales intermensuales, situándose 68,9 puntos porcentuales por encima de los de principios de 2023.
- Los precios medios en Europa continental disminuyeron 0,2 puntos porcentuales intermensuales, situándose 6,6 puntos porcentuales por debajo de los registrados a principios de 2023. Todos estos mercados registraron una caída mensual de los precios medios.
- En el Reino Unido, los precios medios bajaron 0,6 puntos porcentuales intermensuales, es decir, 18,1 puntos menos que a principios de 2023.
- Nuestro índice de precios se basa en un conjunto adecuado de vehículos indexados a enero de 2023, que vería entonces una curva descendente típica impulsada por el ciclo de vida en los precios medios a lo largo del año.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	68.9pp
Poland	-10.2pp
Spain	-10.7pp
Sweden	-11.8pp
Portugal	-12.6pp
The Netherlands	-12.8pp
Italy	-13.0pp
Belgium	-13.1pp
France	-14.1pp
Austria	-14.1pp
Germany	-14.8pp
United Kingdom	-18.1pp
Denmark	-20.5pp
<b>Average</b>	<b>-7.5pp</b>
<b>EU Region</b>	<b>-13.8pp</b>

# Mercados europeos - Evolución de las ventas

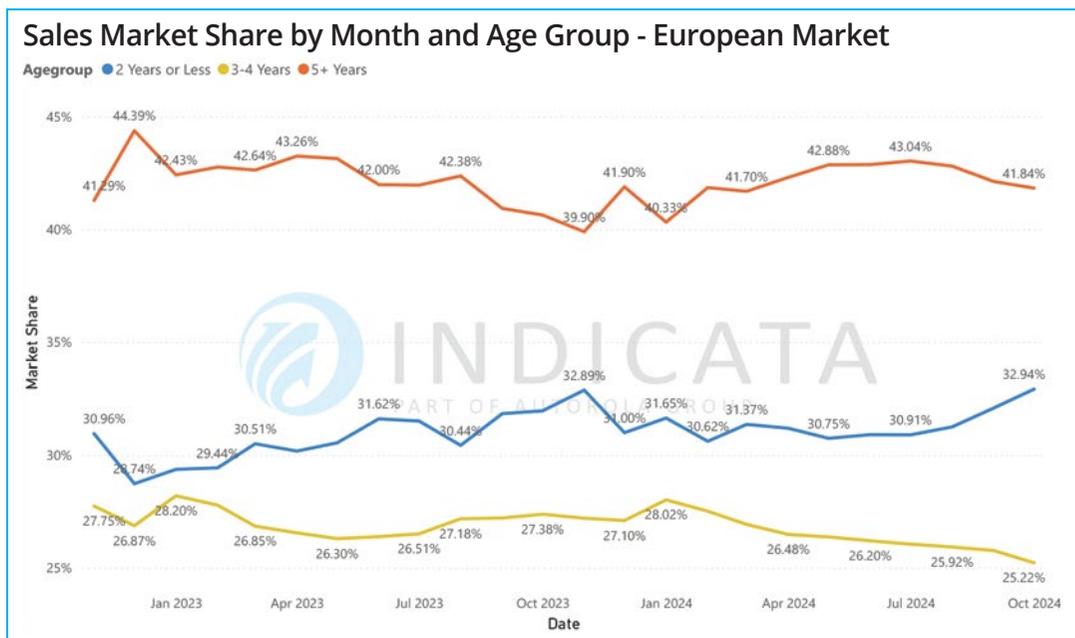
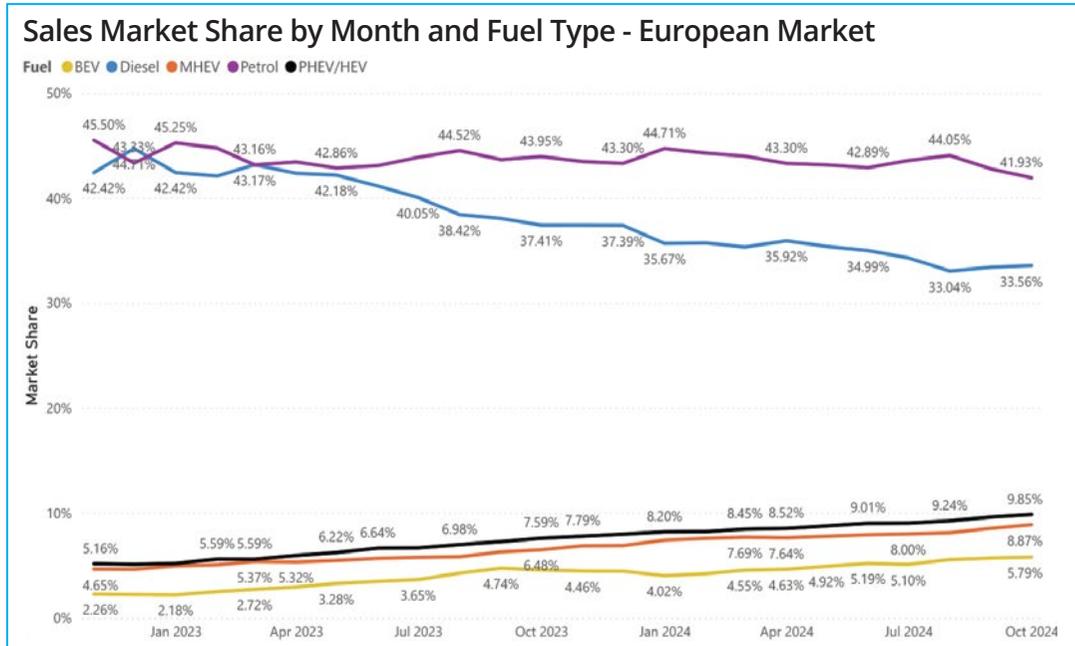
## Los BEV mejoran lentamente, pero los LCV eléctricos usados necesitan aún un impulso

La tendencia a abandonar los modelos diésel en el mercado de VO se ha detenido en todos los países. Por tercer mes consecutivo, la cuota de mercado se sitúa en torno a un tercio con una tendencia ligeramente positiva. A principios de 2023, sin embargo, el 42,4% de las ventas de VO seguían siendo motores de combustión. No incluimos aquí los diésel MHEV. Si miramos los coches usados de hasta 2 años de antigüedad tendremos una idea de la evolución futura.

Los VO diésel sólo representan el 17,6% de las ventas y tienden a ser superados en breve por los PHEV/HEV. Como la fabricación de vehículos se ha comenzado a recuperar y la crisis de suministros acabó en 2022 y 2023, tenemos una creciente afluencia de vehículos usados de menos de 2 años, lo que se refleja en las ventas. Su cuota creció otros 0,8 puntos porcentuales en el total intermensual, hasta casi un tercio. Los BEV siguen sin ganar impulso y, con una cuota de ventas del 5,8%, sólo aumentan 0,1 puntos porcentuales respecto al mes anterior. Incluso si se excluyen los vehículos de más de 5 años, sólo el 9,2% de los compradores optan por un modelo totalmente eléctrico. Los modelos familiares son una especialidad con potencial de crecimiento. Debido a la falta de diversidad de modelos, hasta ahora sólo el 2,1% de los vehículos familiares están totalmente electrificados. Nuevos modelos como el ID.7, el i5, el MG5, el Astra y el 308 ampliarán la gama de coches usados.

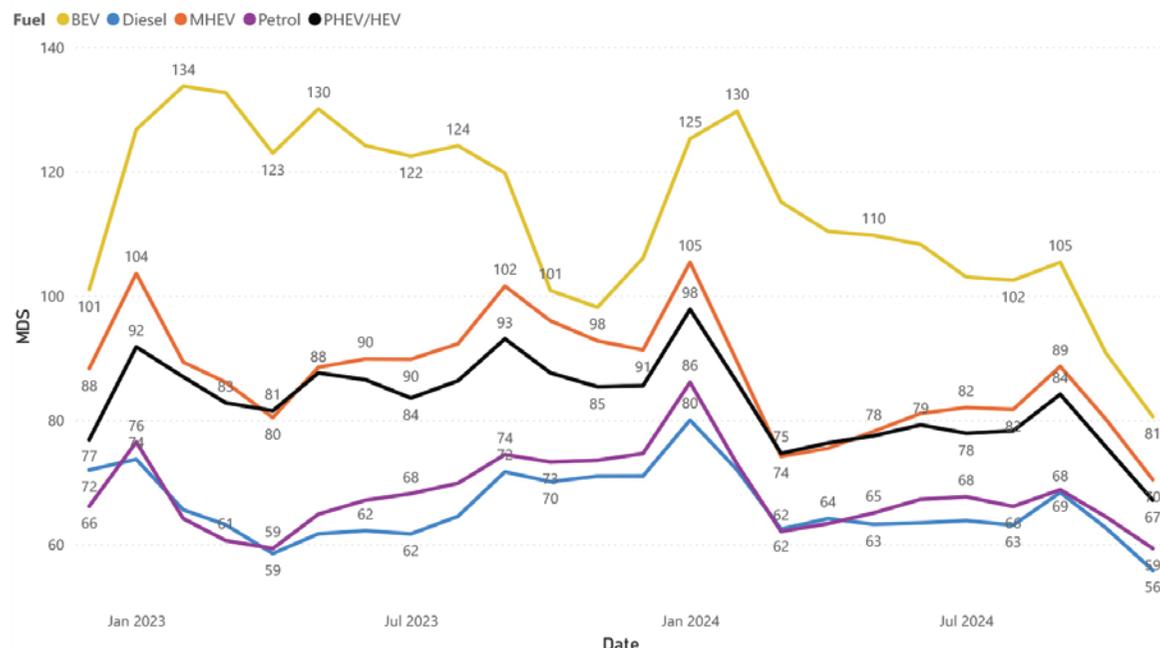
La situación de los vehículos comerciales ligeros es aún peor que la de los turismos. Algo menos del 4% para los menores de 4 años o del 5,8% para los menores de 2 años son expresión de un mercado de eLCV usados apenas existente. Excepto Nissan, los fabricantes de vehículos comerciales establecidos sólo tienen cuotas de ventas de eléctricos de un dígito incluso en el grupo de edad más joven.

Sin embargo, algunos modelos conocidos, especialmente los CDV (Comerciales derivados de vehículos de pasajeros) y las furgonetas medianas, ya muestran cuotas del 10-20% de BEVs y dan esperanzas de crecimiento. Esto también debería haberse hecho hace tiempo para impulsar las ventas de vehículos nuevos gracias al potencial del segundo ciclo de vida. Por último, no hay que olvidar que también afecta a los vehículos industriales ligeros la reducción obligatoria y penalizada de CO2 de aproximadamente 185 a 153,9 g/km a partir de 2025, 90,6 g/km a partir de 2030 y cero emisiones a partir de 2035.



# “Market Days Supply” (MDS) y Modelos más vendidos

## MDS BY FUEL TYPE - EUROPEAN MARKET



### Mejora el atractivo comercial (MDS) en todos los países.

Por segunda vez consecutiva, los valores MDS de todos los tipos de combustible y grupos de edad en los mercados analizados han mejorado significativamente tras el pico estacional de vacaciones en agosto.

Sin embargo, los BEV siguen a la cola con un 80,6. En términos puramente metodológicos, las mejoras se deben a la reducción de existencias o a un mayor volumen de ventas en un periodo más corto, y a veces a ambas cosas. Las razones pueden ser múltiples.

El aumento de la demanda es una obviedad, pero sólo una pequeña parte de la verdad en el caso de los BEV. Sin embargo, la demanda se ve estimulada por las considerables reducciones de precios, que erosionan el nivel de precio de los BEV en comparación con los motores de combustión, siendo el Reino Unido un buen ejemplo de ello. Tampoco hay que olvidar que el MDS de los BEV suele estar todavía muy por encima de 100, dependiendo del mercado, el grupo de edad y el modelo. Para algunos es todo lo contrario, como puede verse entre los modelos que más rápido se venden. La diferencia es enorme.

También puede verse aquí que los modelos más antiguos, donde la diferencia de precio entre los BEV y los ICE se está suavizando y los volúmenes absolutos de BEV son menores, tienen un mejor valor MDS.

En el caso de los vehículos diésel, el descenso continuado de la oferta ha contribuido significativamente al valor máximo actual de 55,8 puntos. Esto corresponde a una mejora de 6,8 puntos en un mes.

Los coches de gasolina mejoran a un ritmo similar, pero van acompañados de una tendencia de precios cada vez más bajos, aunque todavía moderada, y de unas cuotas de mercado que siguen siendo elevadas. La combinación con otras observaciones muestra una saludable relación oferta-demanda y un crecimiento sin estímulos.

Los PHEV y HEV, por su parte, han generado un importante crecimiento del volumen por diversas razones. Esto está ejerciendo presión sobre el MDS y manteniéndolo en un nivel peor que el de los motores de combustión. El bajo umbral que se ofrece a los compradores potenciales para pasarse a la electrificación ha generado más demanda, pero ha ido acompañado principalmente de una gama más amplia de modelos. Sin embargo, un valor medio de 67,1 en todos los mercados observados no es una señal alarmante; y la mejora de 8,6 puntos en el último mes es más bien una señal positiva.

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	59.8	Volkswagen Golf	59.3	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9
Renault Clio	46.3	Volkswagen T-ROC	57.3	Fiat 500	51.9	Volkswagen ID.3	52.7
Volkswagen T-ROC	57.3	Renault Clio	45.2	Ford Puma	74.2	Renault Zoe	56.9

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	35.9	Opel/Vauxhall Crossland X	36.7	Hyundai IONIQ	37.6	Opel/Vauxhall Corsa	30.7
Opel/Vauxhall Corsa	36.1	Opel/Vauxhall Corsa	36.9	Fiat Panda	39.5	Volkswagen Golf	35.7
Opel/Vauxhall Grandland X	36.7	Dacia Duster	38.9	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9

# Precio al por menor

## Las recientes esperanzas de estabilización de los precios de los BEV eran prematuras

La tendencia de los precios retail de los coches usados desde principios de 2023 se corresponde con la opinión pública y el escepticismo sobre los BEV en Europa.

Los BEVs han perdido casi un tercio desde entonces y los híbridos sufren una pérdida de alrededor de una quinta parte en el mismo periodo. Tras los primeros indicios de estabilidad de los precios de los BEV en septiembre, el éxito de la demanda que los propietarios a riesgo de BEV usados lograron gracias a las reducciones de precios parece que les motivó erróneamente a continuar la espiral y no alcanzaron el punto en el que ambos se estabilizan mutuamente, el «precio de equilibrio».

En vista de un aumento de nuevas matriculaciones en Europa de más de +130.000 unidades más de Tesla en 2023 frente a 2022, sin una estimulación de la demanda crece el riesgo de que se mantenga o refuerce la tendencia a la baja.

La paridad de precios BEV-ICE similar a la del Reino Unido podría alcanzarse en otros países a un nivel igualmente bajo. Lamentablemente, el índice BEV medio actual de 67,3 para todos los mercados observados todavía tiene margen de mejora, en comparación con el 56,7 del Reino Unido.

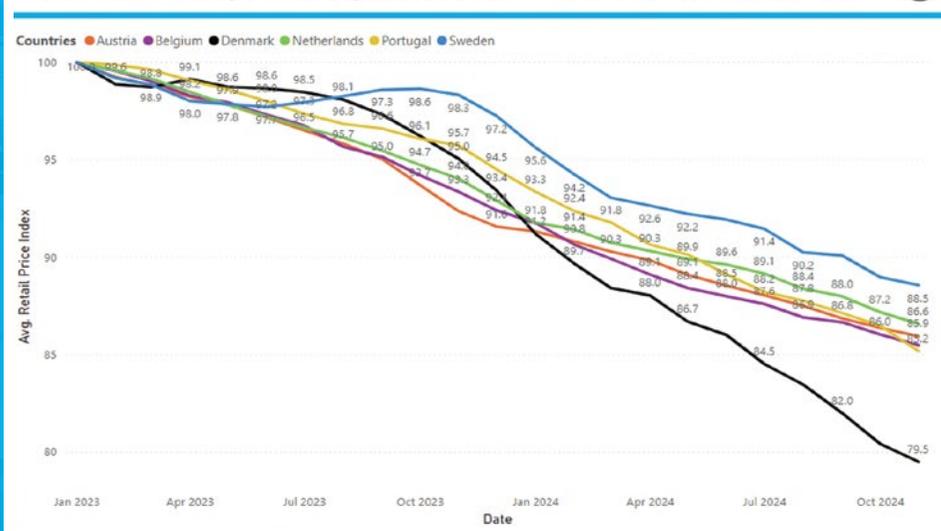
Además, a menos que en un futuro próximo se adopten normativas adicionales

que estimulen la demanda de los BEV, o en caso de que éstas sólo se dirijan al sector de los vehículos nuevos, es posible que el MDS no se estabilice y mantenga esta tendencia hasta alcanzar la paridad.

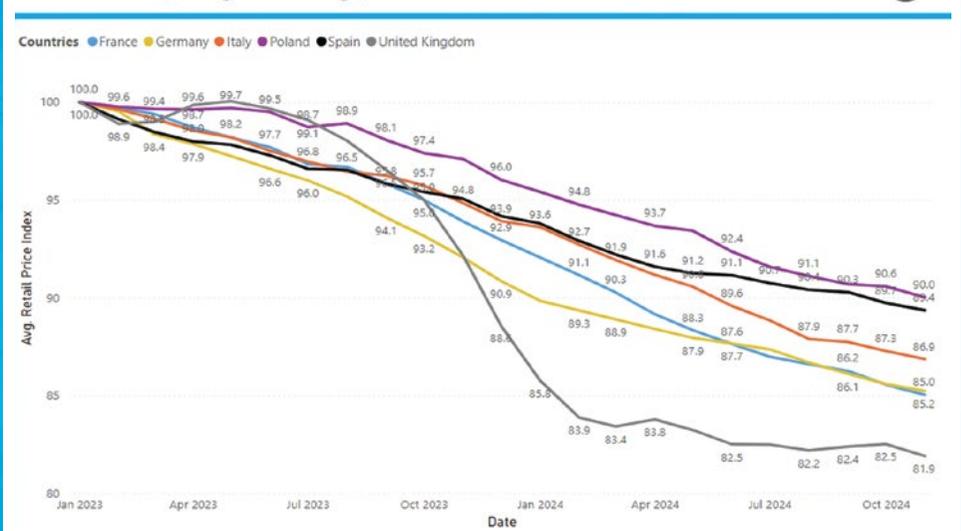
Por otro lado, los VO de combustión, especialmente los diésel, siguen teniendo una demanda suficiente en vista de la reducción de la oferta por las pocas matriculaciones en los años de crisis. Sin embargo, han tenido y tienen que renunciar a parte del crecimiento antinatural de los precios de estos tiempos en favor de una corrección racional y moderada, aunque sólo sea para compensar el todavía debilitado poder adquisitivo debido al aumento de la inflación de los dos últimos años. Todas las categorías de motores de combustión, incluidos los MHEV, se encuentran actualmente en un sólido índice de precios de 87% o más, referenciado a enero de 2023, y aún no han caído por debajo del nivel pre-pandémico para los coches diésel y gasolina.

Los híbridos siguen la tendencia general de precios, con un índice que se sitúa actualmente entre los demás tipos de propulsión, en 80,0%. Las razones para no comprar son menos pronunciadas aquí que en el caso de los BEV, pero el recargo por «más tecnología» por coche parece disuadir a algunos compradores y sigue motivando a los vendedores a seguir una estrategia de precios más agresiva.

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



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



Please note that INDICATA is currently in the process of enhancing the Marketwatch Retail Price Index. As a result, there may be variations compared to the versions available in previous months. We appreciate your understanding as we strive to deliver a better experience.

## ¿un mercado joven que sigue dando tumbos con los BEV?

Con un 47,1%, Austria es el país de la UE con mayor proporción de VO jóvenes (<2 años). Esto significa que casi uno de cada dos VO vendidos tiene como máximo 2 años y es, por tanto, caro. El stock del que proceden las ventas representa casi el 60% de la oferta actual. Tradicionalmente los vehículos muy jóvenes siempre han representado más de la mitad en este mercado, pero volvieron a aumentar significativamente a mediados del año pasado.

En general, las existencias siguen sufriendo la crisis del Coronavirus y de la crisis de oferta de los años 2020 a 2022, pero están encontrando un interés de compra cada vez más débil. 119,8 es el peor MDS, es decir, la peor relación entre oferta y demanda de BEV en todos los mercados analizados. Peor incluso que en España y Polonia, que no son precisamente famosos por abrazar la electrificación. Sin embargo, los BEV ya han vivido tiempos más difíciles en Austria y ahora están muy lejos de valores por encima de 200 (sólo como recordatorio: un valor muy bueno es alrededor de 45 -

actualmente todavía hay casi 3 veces más stock en este mercado de lo que ha salido en 45 días en las condiciones de venta actuales), principalmente impulsado por BEV jóvenes de menos de 2 años de edad.

Los índices de precios con respecto a enero de 2023 se encuentran en el tercio inferior para la mayoría de los tipos de combustible en una comparación europea, pero los motores diésel y los modernos mild-hybrid han estabilizado su caída de precios del último año y medio mejor en Austria que en el resto de Europa.

Dado que los vehículos diésel pudieron beneficiarse de la crisis de suministro de los años anteriores, su nivel de precios actual es alto. Aunque siguen representando sólo algo más de un tercio de las existencias, siguen una tendencia a la baja, lo que sin duda contribuye a la estabilidad de los precios y a un atractivo comercial relativamente bueno (MDS) de 70,9.

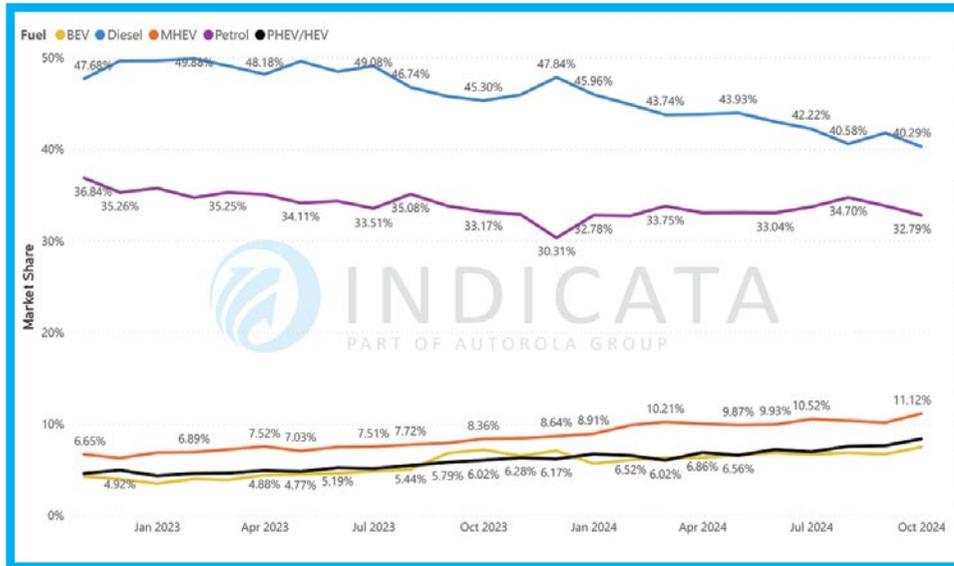
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.2
Škoda	Octavia	63.4
Volkswagen	Passat	61.8

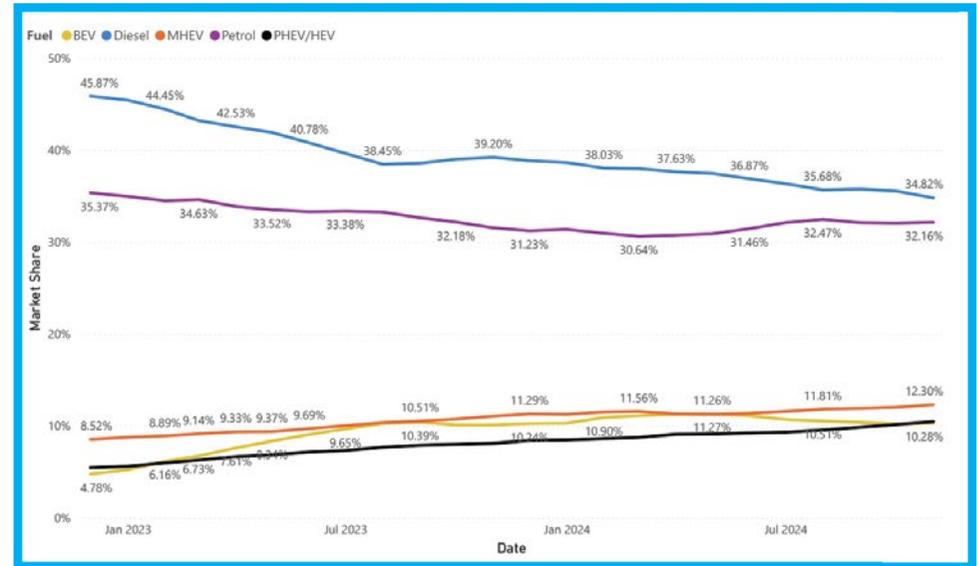
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Jimny	22x	16.4
Dacia	Duster	11x	33.3
Mercedes-Benz	EQS	8x	45.0

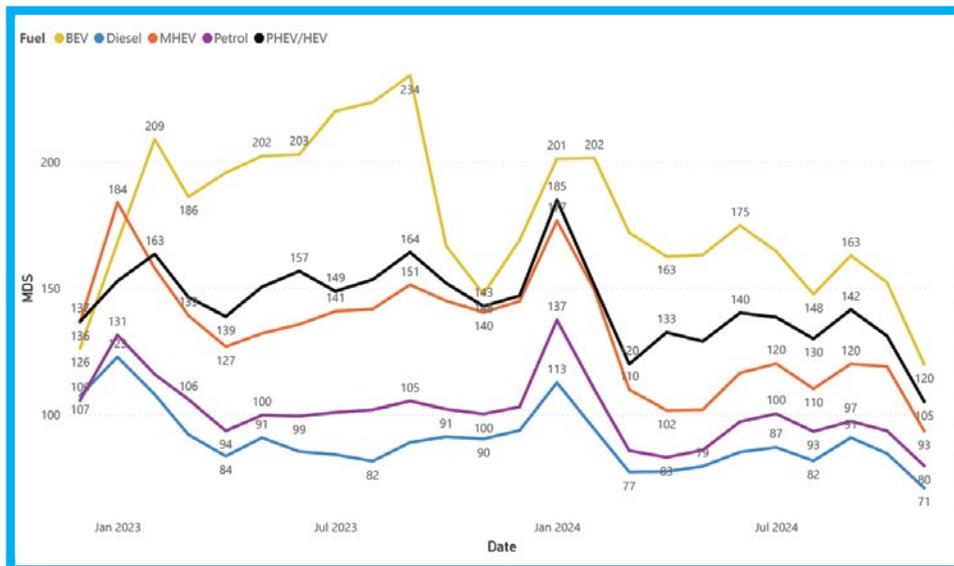
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - AUSTRIA



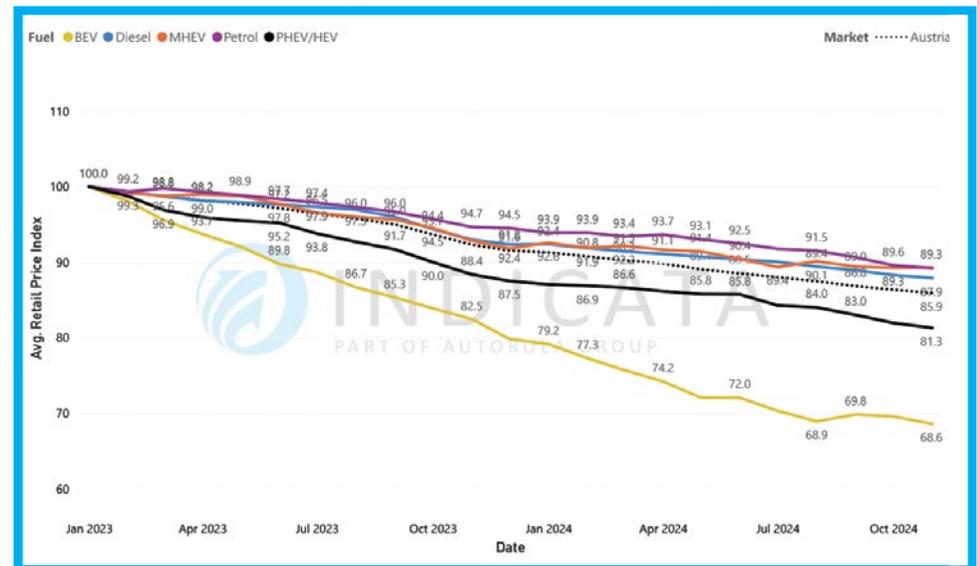
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - AUSTRIA



## MDS BY FUEL TYPE - AUSTRIA



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



## Estabilización de precios de los BEV

Desde hace más de un año, la cuota de mercado de los BEV en la oferta de VO de menos de 2 años está estancada, con un aumento de las cuotas de venta en Bélgica (24 de octubre: 11,9% frente al 8,1% del 23 de octubre). La presión del volumen (medida en MDS) es afortunadamente inferior a 100, a diferencia de los mercados vecinos de Francia, Alemania y Países Bajos.

Aunque más de tres de cada cuatro BEV vendidos tienen menos de 2 años, cifra elevada para los estándares europeos (mercados observados: 58,7%). En Bélgica, los BEV de 3-4 años sólo representan el 16,4% del volumen total de ventas de BEV. En cambio, en los demás mercados europeos observados, el reparto es más amplio, con alrededor de un tercio procedente del grupo de mediana edad. Por tanto, las ventas de modelos totalmente eléctricos siguen dependiendo en gran medida de vehículos muy jóvenes y caros para perseverar.

En general, sin embargo, el índice de precios de los BEV (todas las edades) sigue siendo uno de los más estables en comparación con los mercados europeos más pequeños, con un 78,0% en comparación con enero de 2023.

Los PHEV/HEV, por su parte, ocupan el último lugar en este grupo de comparación con un 80,4%.

Los vehículos de combustión interna belgas (incluidos los MHEV), se encuentran en la media para el conjunto de Europa con un valor medio de 87,9, pero están en la parte inferior del grupo en mercados más pequeños. Si se tiene en cuenta que los ICE usados belgas pudieron beneficiarse menos de la falta de suministro en términos de precio en los años de crisis 2020-2022, esto se traduce en una debilidad relativa de los vehículos de gasolina y diésel con una continua tendencia negativa de los precios.

Los modelos diésel usados están perdiendo gradualmente cuota de mercado. Mientras que los coches de gasolina han representado más del 45% de la oferta en los últimos dos años (actualmente el 46,2%), los diésel (excluyendo los MHEV) cayeron del 38,1% en enero de 2023 al 26,8% recientemente y ahora son el grupo de oferta más pequeño entre los coches usados de hasta 2 años con un 13,5%.

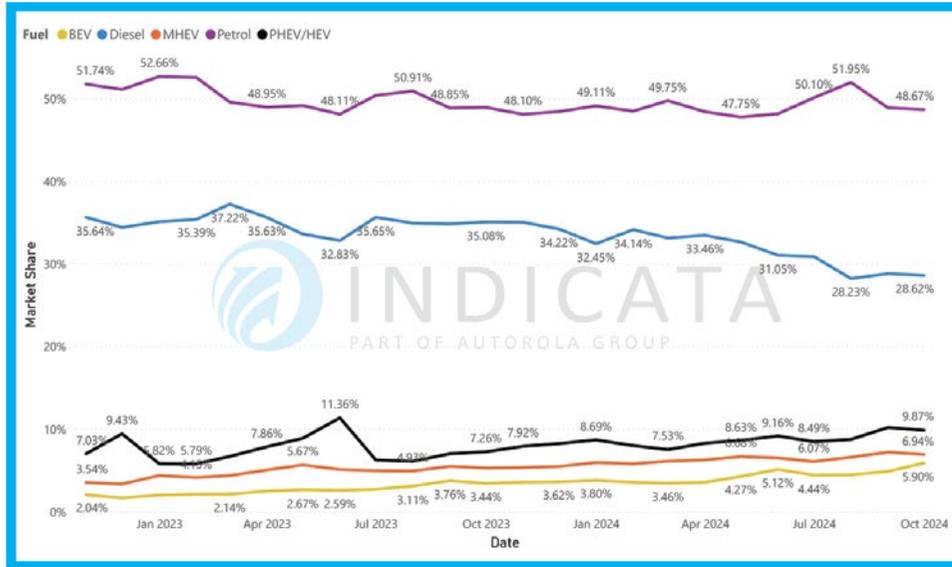
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	67.0
BMW	1 series	70.7
BMW	3 series	72.8

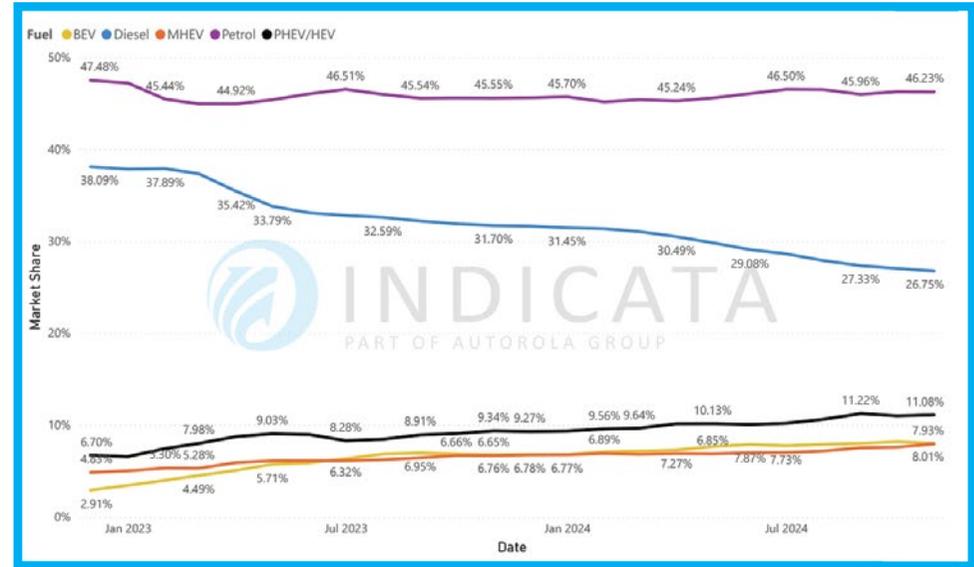
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo	12x	29.1
Dacia	Sandero	12x	30.2
Toyota	RAV 4	11x	33.1

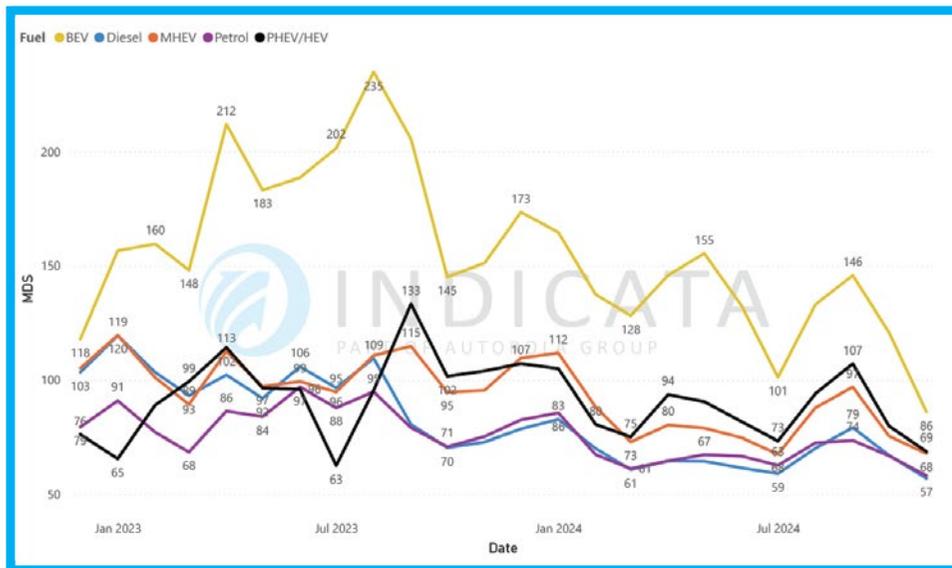
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



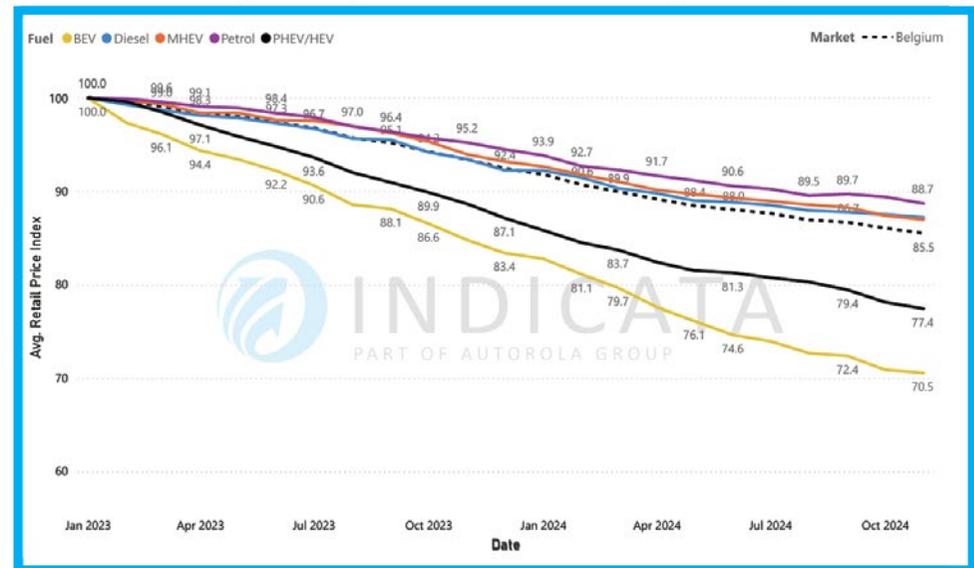
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



## MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



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



## La transformación está en pleno apogeo

El segundo mayor mercado de coches nuevos de los países nórdicos, después de Suecia, está experimentando una rápida transformación también en el segmento del VO. En octubre, casi el 70% de todas las ventas de coches de hasta 2 años eran totalmente eléctricos y, en el segmento de 3 a 4 años, uno de cada dos coches vendidos era totalmente eléctrico. Incluso uno de cada dos Porsche usados vendidos fue un Taycan.

En términos de vehículos comerciales ligeros, los daneses también están superando claramente a los mercados europeos continentales orientados a los VE, como Bélgica y los Países Bajos. Cuando se trata de VO vendidos, también están muy por delante de los suecos. Los impuestos de matriculación correspondientes están contribuyendo al cambio en la movilidad.

En el conjunto de todos los grupos de edad, los vehículos de ocasión totalmente eléctricos están incluso a la par de los de gasolina en términos de volumen, a pesar del fuerte crecimiento de las ventas tras una rápida afluencia en 2024, pero han tenido que hacer considerables sacrificios en

términos de valor a la vista de un índice de precios de 69,4% para no perder atractivo frente a la competencia.

A pesar de la gran cuota de volumen, el atractivo comercial de los BEV medida en MDS en Dinamarca es, por tanto, el único de los mercados analizados que sigue siendo líder nacional en comparación con los demás tipos de combustible. Con 50,7, ningún mercado, aparte del Reino Unido, está más cerca del valor ideal de 45, y el grupo de 3 a 4 años está incluso por debajo.

Los vehículos diésel, por su parte, tienen una cuota de mercado en descenso pero aún relevante en stock y ventas de VO del 24,1% y 19,9% respectivamente, pero con un índice de precios de 84,7%, tienen uno de los descensos más fuertes en valor de los mercados analizados. Siguen sin poder influir suficientemente en la demanda en proporción a la oferta. El MDS se sitúa en un pobre valor específico de país de 75 y los de menos de 2 años ocupan el último lugar en una comparación europea con bastante más de 100.

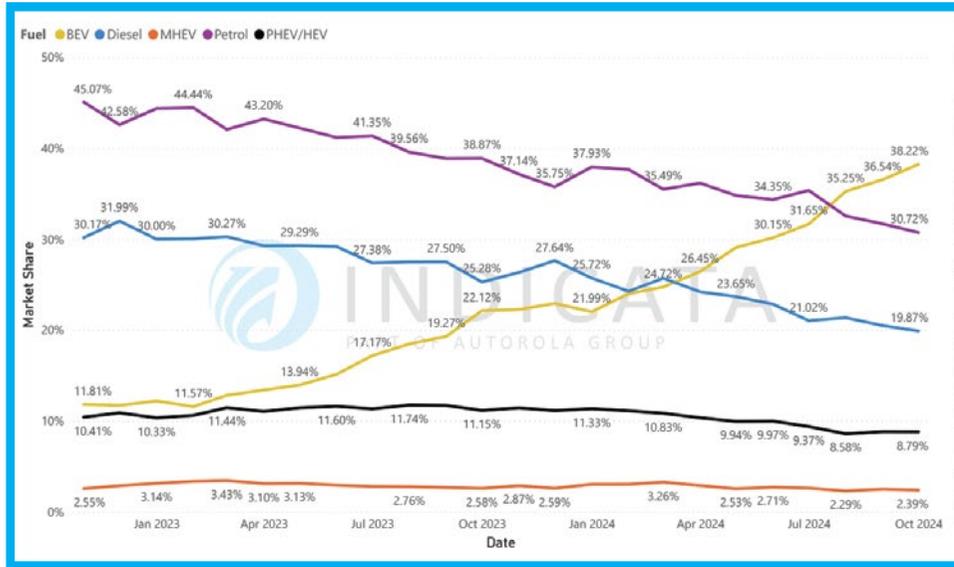
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	40.1
Volkswagen	ID.4	39.2
Škoda	Enyaq	47.5

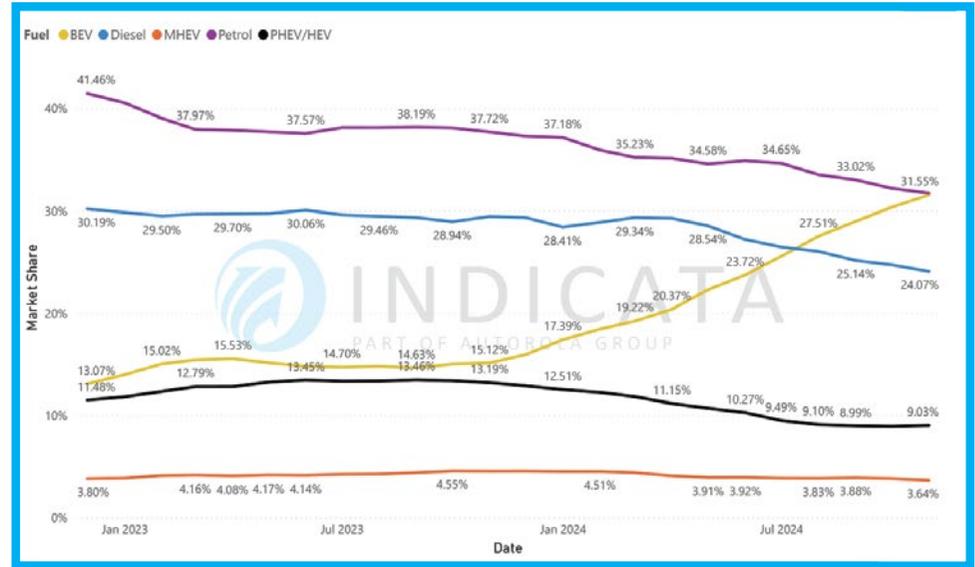
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	500	18x	20.2
Renault	Zoe	15x	23.8
BYD	Atto 3	12x	29.0

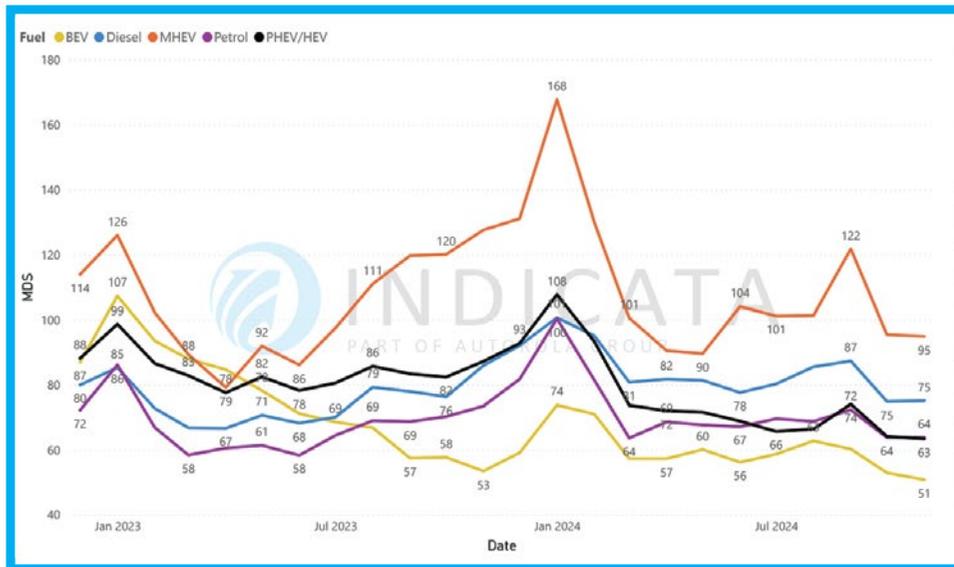
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



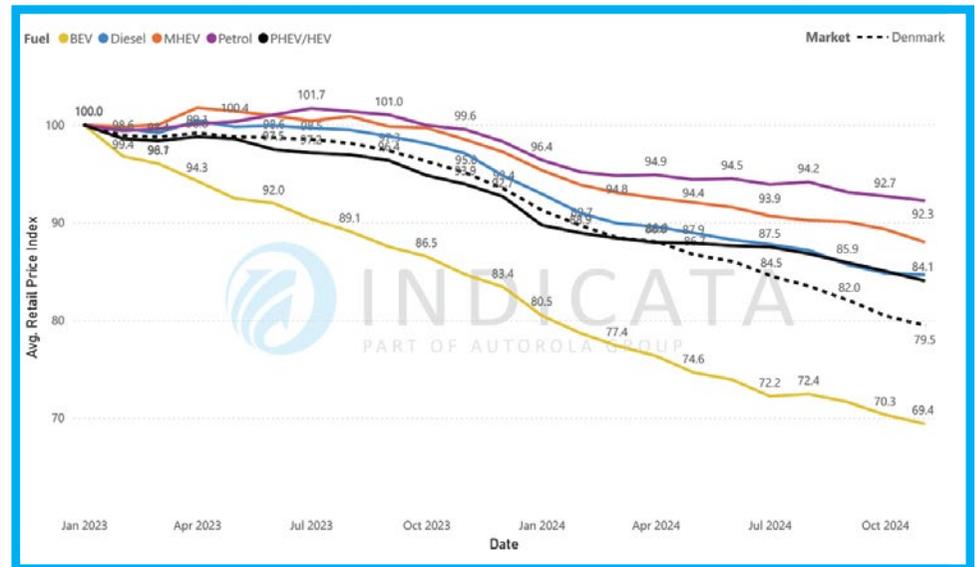
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



## MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



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



## A little diesel renaissance

En Francia, los vehículos usados PHEV/HEV de menos de 2 años superaron por primera vez en octubre la proporción de vehículos diésel vendidos. Aunque este último no incluye los MHEV, la tendencia es clara y también se mantiene en el grupo de edad de 3-4 años. La oferta de PHEV/HEV muy jóvenes ya está considerablemente por delante y, con una cuota de más del 20% de híbridos, ha dejado a los diésel más de 7pp por detrás.

El crecimiento de la cuota se debe tanto a los enchufables de los fabricantes premium como, cada vez más, a los híbridos completos de, por ejemplo, Renault/Dacia. La mejor situación de oferta/demanda del país desde mayo de 2023, de sólo 56,8 MDS en octubre, por ejemplo, vino acompañada de una reducción moderada del precio de los diésel usados en comparación con el resto de Europa.

Esto significa que apenas se ha generado ninguna presión innecesaria. Sin embargo, desde septiembre, más vehículos diésel de todos los grupos de edad han vuelto al mercado francés de VO en un cambio de tendencia y, a pesar del aumento de las ventas de diésel especialmente muy jóvenes, amenazan con ejercer presión tanto sobre la oferta y la demanda como

sobre el nivel de precios.

Los coches de gasolina se han visto ligeramente más afectados en precio desde principios de 2023, aunque con una situación de oferta/demanda menos favorable (MDS de 61,3).

Los BEV están sufriendo un exceso de oferta de vehículos, especialmente en el grupo de edad de menos de 2 años, como en la mayoría de los otros grandes mercados, lo que se refleja en un MDS aún superior a 110.

Sin embargo, la evolución positiva de los BEV más antiguos no debe pasar desapercibida. Después de las vacaciones de verano, con un MDS de 74,9, los modelos de más de 3 años que entran en el mercado VO han recuperado mucho terreno frente a sus homólogos de motor de combustión y también han sido capaces de mantenerse muy por encima de 75 en el índice de precios en comparación con el inicio de 2023.

Las existencias de BEV de distintas edades también parecen mantenerse bastante estables y una mayor salida de BEV más antiguos en particular está ayudando a regular la oferta.

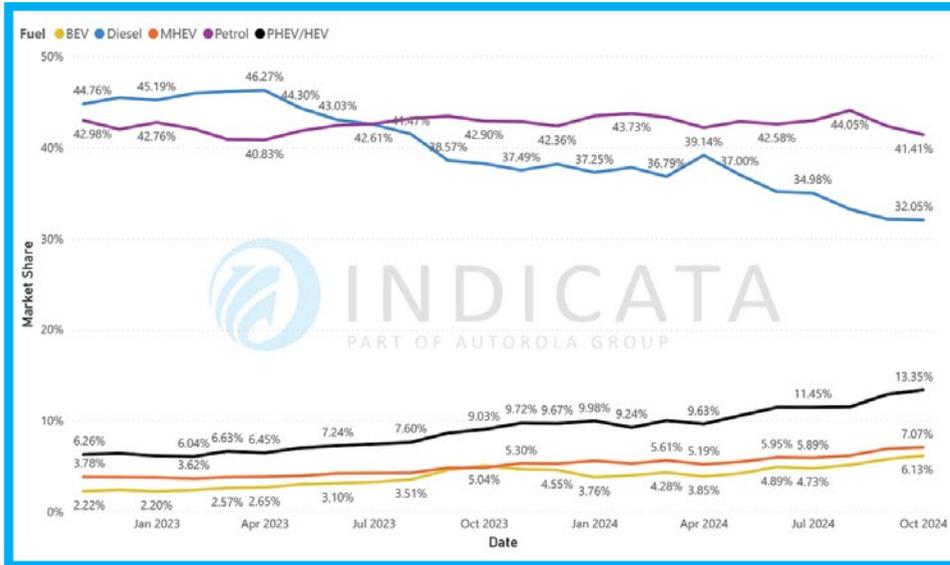
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	64.1
Renault	Clio	42.0
Peugeot	2008	68.4

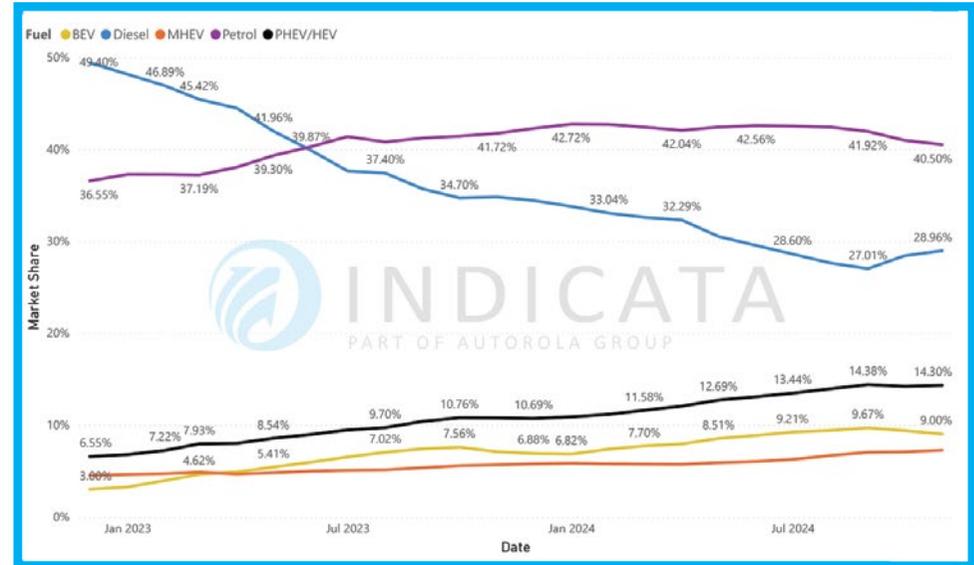
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	11x	31.3
Kia	Rio	11x	33.7
Dacia	Sandero	11x	33.7

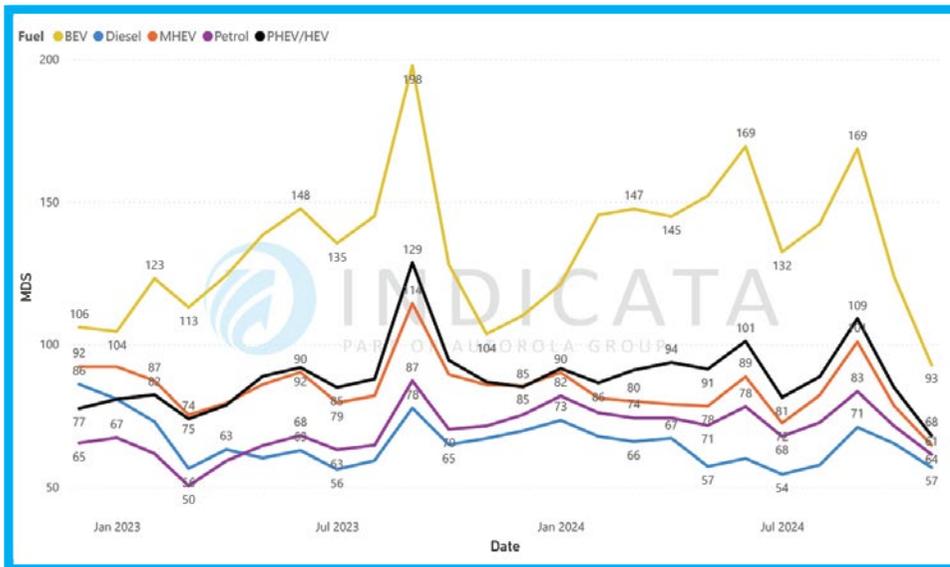
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



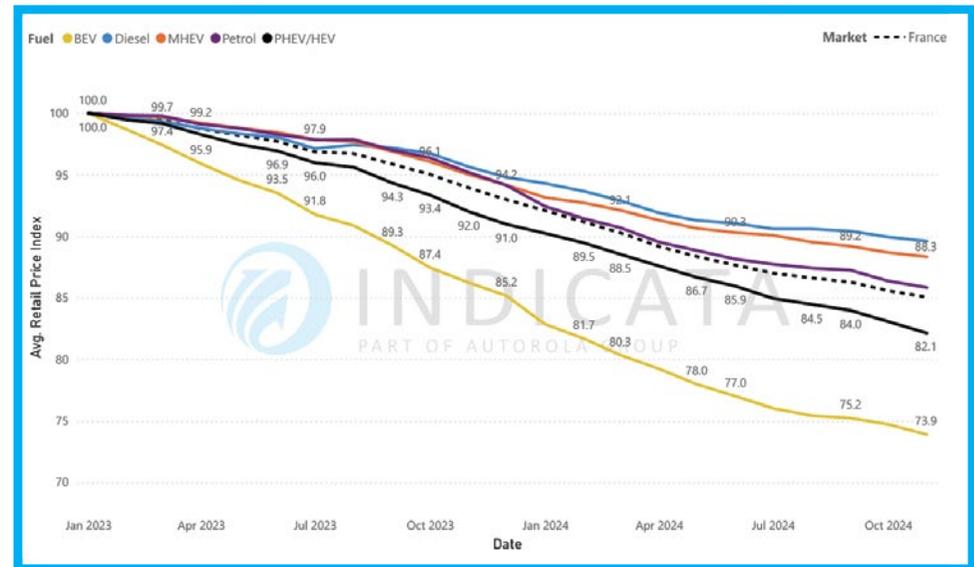
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



### MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



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



## Hybrids are on the rise?

Mientras que los MHEV están complementando y sustituyendo gradualmente a los motores de combustión en las ventas del mercado de coches usados, las ventas de BEV y PHEV/HEV sólo están ganando impulso lentamente (6,1% y 8,7% de cuota de mercado respectivamente). Incluso en el grupo de hasta 2 años, la cuota de mercado combinada en las ventas de coches usados apenas supera el 20%. Impulsada principalmente por los BEV, que casi han duplicado su cuota de mercado, pasando del 4,9% en enero de 2023 al 9,3% actual.

Sin embargo, los PHEV/HEV jóvenes también se estancan en poco más del 11% de la oferta debido a la supresión de la prima estatal de matriculación en 2023. El importante grupo de los híbridos de 3-4 años ha aumentado masivamente, pasando de menos del 2% a principios de 2023 al 13,3% y, junto con el 7,9% de BEV, representa ahora más del 21% de la oferta total. En comparación con enero de 2023, la cuota de mercado de los BEV se ha multiplicado casi por ocho.

La alineación inicial de la oferta y la demanda de los grupos más jóvenes, de hasta 4 años, se ha saldado con considerables correcciones negativas de los precios. El resultado fue un índice de precios de 77,7% (PHEV/HEV) y

66,0% (BEV) en comparación con enero de 2023, pero ahora al menos dan la tenue impresión de estabilización.

En consecuencia, el atractivo comercial, medido en MDS, ha mejorado recientemente hasta situarse por debajo de 100, especialmente para los grupos de edad ligeramente superiores, y los vehículos más jóvenes también se están acercando a ella (111,4 en octubre de 2024).

El hecho de que los PHEV/HEV más antiguos a partir de 3 años estén ahora al mismo nivel que los diésel en cuanto a su MDS e incluso hayan superado a los MHEV en general puede considerarse un éxito notable.

Sin embargo, aparte del Reino Unido, la caída de precios de los dos segmentos de VE es especialmente pronunciada en comparación con los principales mercados europeos y, sin duda, no se debe en menor medida a la creciente incertidumbre y recepción de los compradores potenciales como resultado de la información negativa.

Por una razón similar, los coches de gasolina parecen capaces de mantener sus precios (índice 90,5) y su atractivo en el mercado (MDS 73,8) en comparación con los principales mercados europeos y a pesar de sus ya elevadas cuotas de mercado.

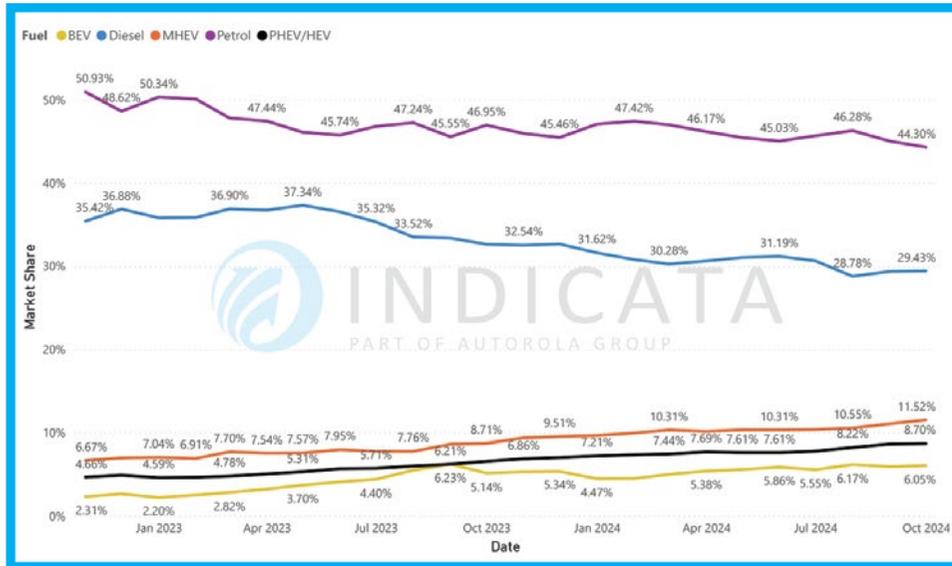
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.7
Volkswagen	T-ROC	66.1
Volkswagen	Tiguan	71.1

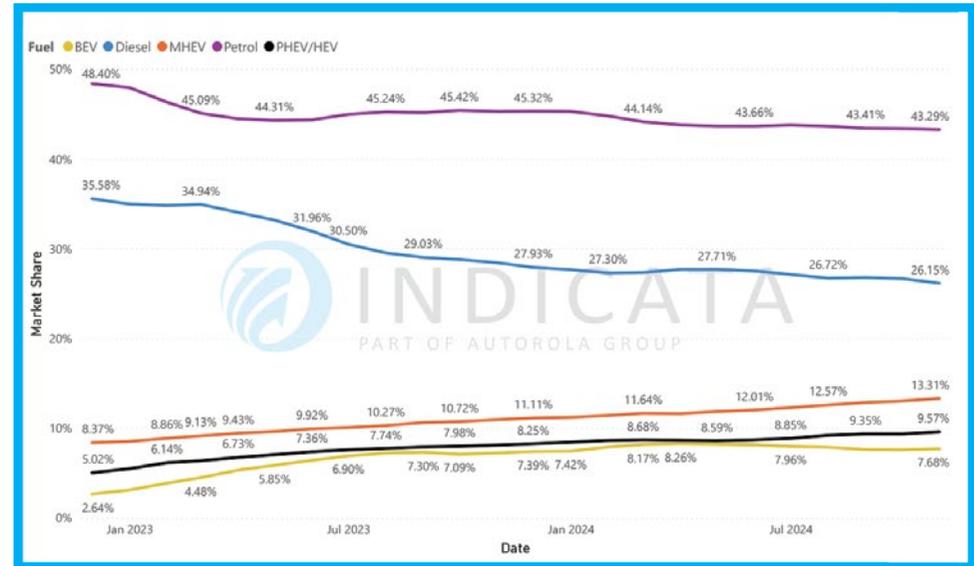
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.1
Tesla	Model Y	13x	26.8
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.2

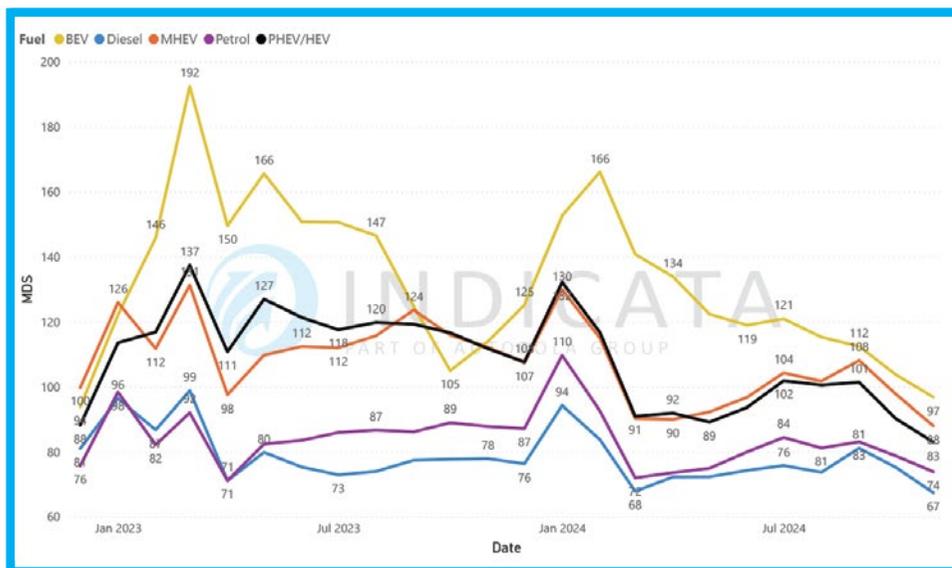
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



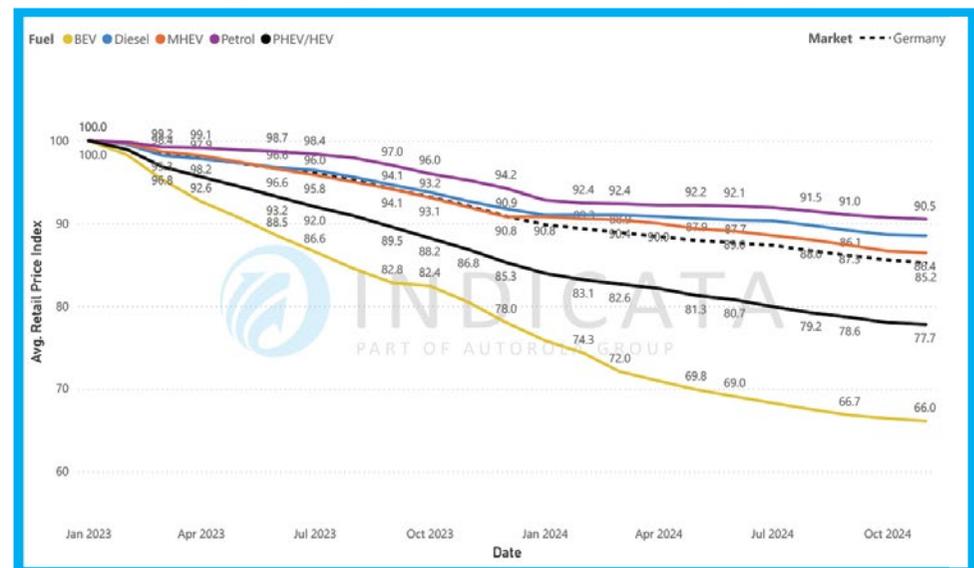
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



## MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



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



## Los BEV tienen una chispa de esperanza

Italia es uno de los mercados de VO más conservadores de Europa y aún genera más del 90% de sus ventas a partir de modelos con motor de combustión.

La cuota de BEV en octubre fue de sólo el 3,9%, incluso en el grupo de edad de menos de 2 años, lo que está a la par con Polonia e incluso por debajo de Turquía.

El parque está envejeciendo, lo que no significa inicialmente una mala comercialización medida en MDS, sino que la cuota del grupo de edad de 5 años o más está aumentando constantemente y ahora supera el 40%. Esto incluye todavía 2 de cada 3 con motores diésel, es decir, el 68,3% frente al 46,4% de media en todos los mercados observados.

En los demás grupos de edad, hasta los 4 años, los diésel son sustituidos a menudo por los MHEV, mientras que los coches de gasolina siempre han rondado una cuota de mercado de alrededor de un tercio en los últimos años.

El éxito de los MHEV se debe no en último lugar al icono nacional Fiat 500, donde el inusual concepto de motor mild hybrid con su autonomía eléctrica corta y ahora la única alternativa al BEV ya representa más de la mitad de todos los 500 ofrecidos y vendidos. Representan más de tres cuartas partes en la población de coches usados de menos de 2 años.

Sin embargo, el predominio global del mercado de usados de combustión en términos de volumen tiene consecuencias. Aunque sus valores MDS han vuelto a un buen nivel de oferta y demanda tras el parón veraniego, la tendencia y el índice de precios de los diésel, gasolina y mild híbridos italianos sigue descendiendo y también se sitúa ligeramente por debajo de la media en una comparación europea.

Los BEV, en particular, están teniendo un comportamiento bastante sólido en términos de depreciación debido a los bajos volúmenes en comparación con otros grandes mercados europeos. Con un índice de precios de 77,7% desde enero de 2023 y un MDS actual de 81,6, no muestran signos de debilidad.

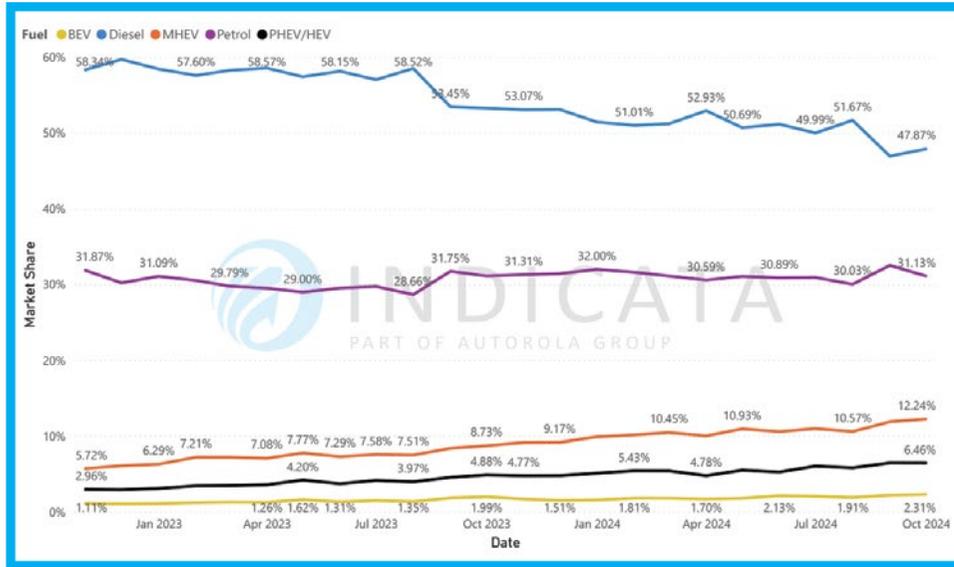
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	30.2
Fiat	500	38.8
Jeep	Renegade	47.6

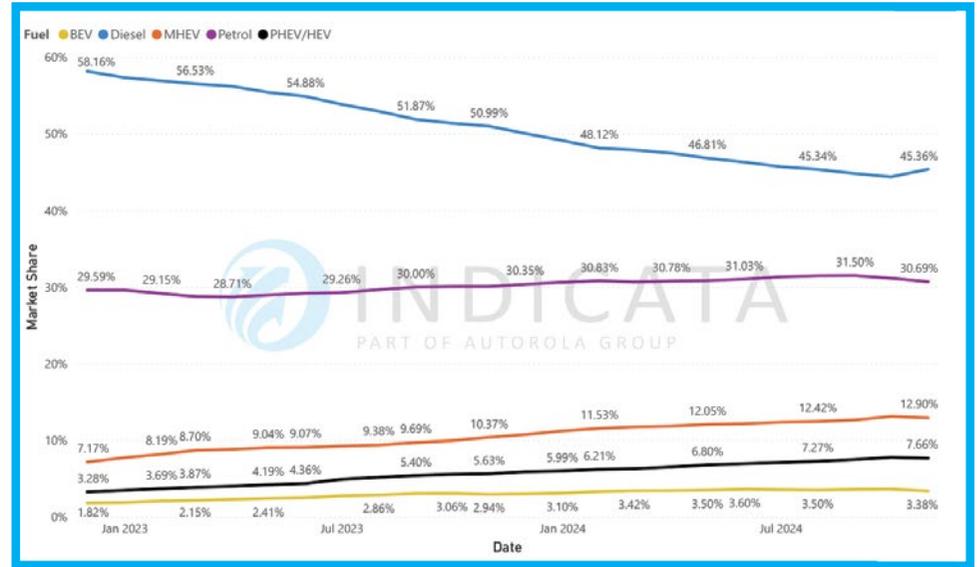
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	Panda	12x	30.2
Citroën	C3	10x	36.5
Tesla	Model 3	10x	37.3

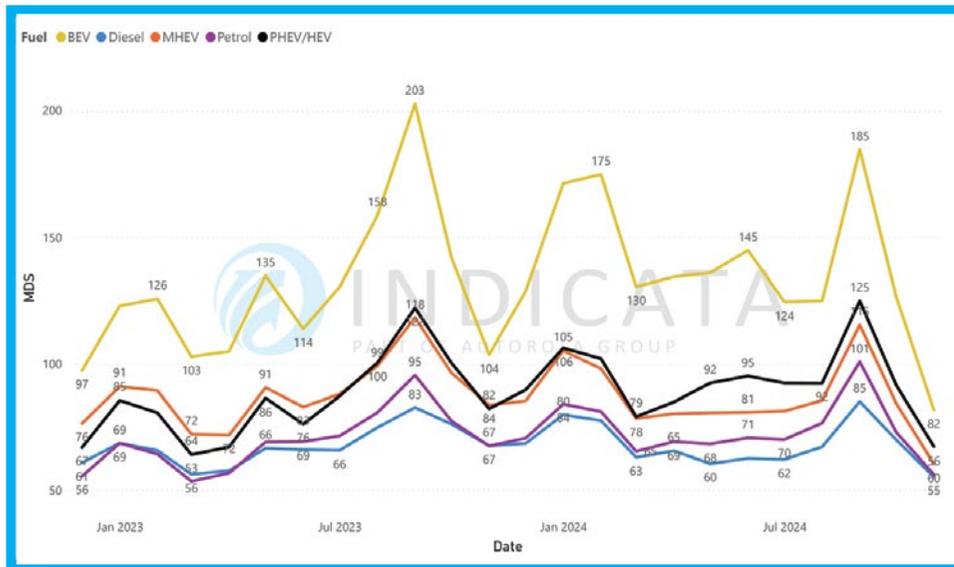
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



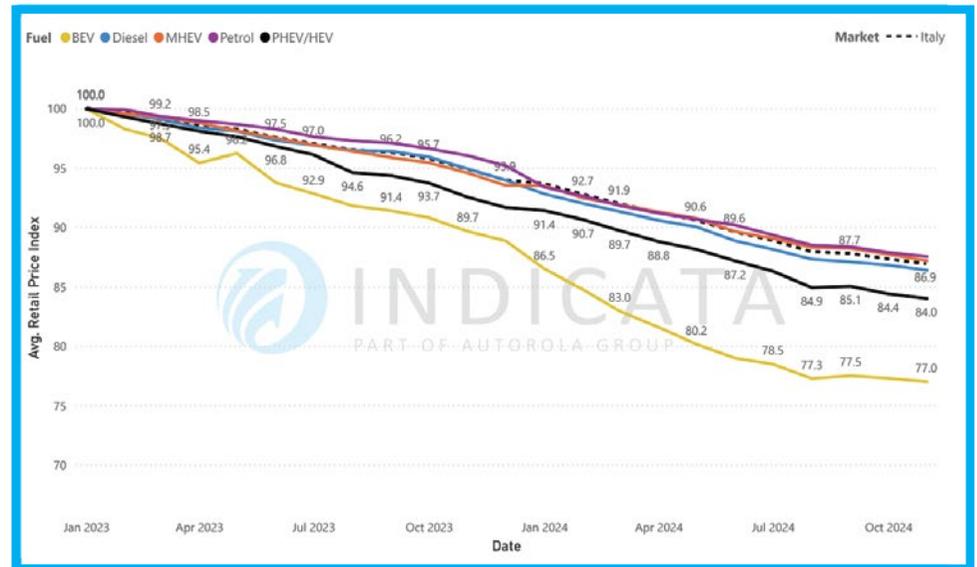
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



### MDS BY FUEL TYPE - ITALY



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



## Los híbridos superan por primera vez a los gasolina

A pesar de que la cuota de vehículos nuevos totalmente eléctricos superara el 30 % en 2023, el mercado de coches usados de los Países Bajos sigue predominado actualmente por los PHEV/HEV. En las ventas de coches de hasta 2 años, los híbridos han superado por primera vez a los de gasolina (28,3%) con un 30,7%, mientras que los BEV se mantienen en torno al 15%.

En octubre, uno de cada cuatro coches del mismo grupo de edad tenía propulsión híbrida, mientras que los vehículos totalmente eléctricos llevan rondando la barrera del 19% desde principios de año.

En términos de volumen, los híbridos se acercan así a la cuota decreciente de los coches de gasolina jóvenes, que se sitúa en el 28,4%. Sin embargo, los diésel jóvenes también están experimentando un tímido renacimiento y vuelven a representar el 13,4% del stock de VO jóvenes, tras haberse estancado en torno al 10% durante muchos meses.

Por último, con una comercialización media (MDS) de 94,9 y de 125,7 para los vehículos jóvenes eléctricos de ocasión de menos de 2 años, ya se aprecia muy claramente un exceso de oferta y una carga más pesada en comparación con sus países vecinos inmediatos.

Además, el inminente retorno de los grandes volúmenes de BEV supone un mayor riesgo. A la vista de los valores MDS para 2023 - regularmente por encima de 140 - el nivel ha mejorado por el momento. El descuento de los BEV sigue siendo limitado y se mantiene dentro de la tendencia negativa de los precios que, por desgracia, se ha convertido en algo habitual.

El índice de precios de octubre para los modelos eléctricos de batería terminó en un casi moderado 73,0%. Los PHEV/HEV, están muy por delante a nivel local en el MDS a pesar del fuerte crecimiento del volumen en sentido positivo, pero también se caracterizan por una tendencia de debilitamiento de los precios que sólo conoce una dirección este año.

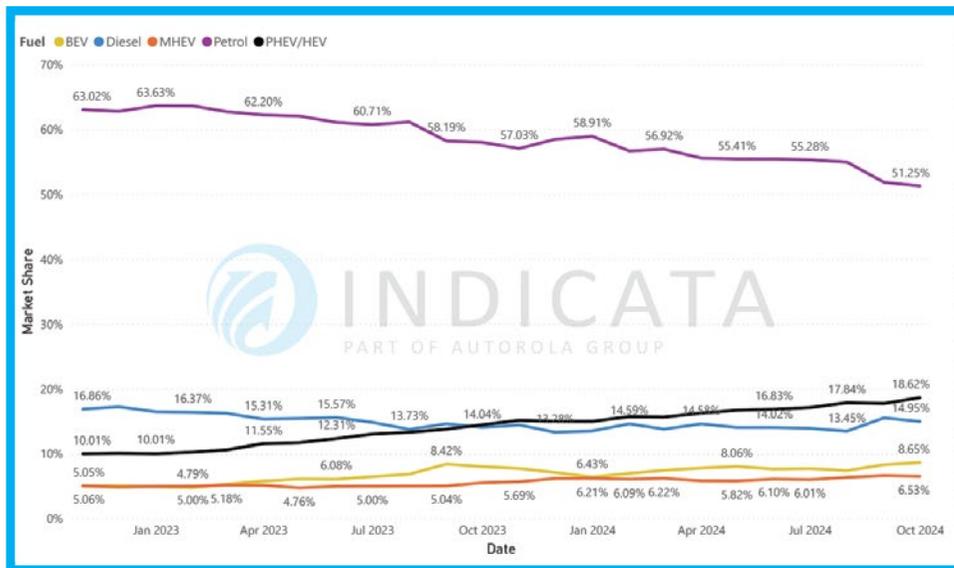
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	63.9
Volvo	XC40	47.8
VW	Polo	60.8

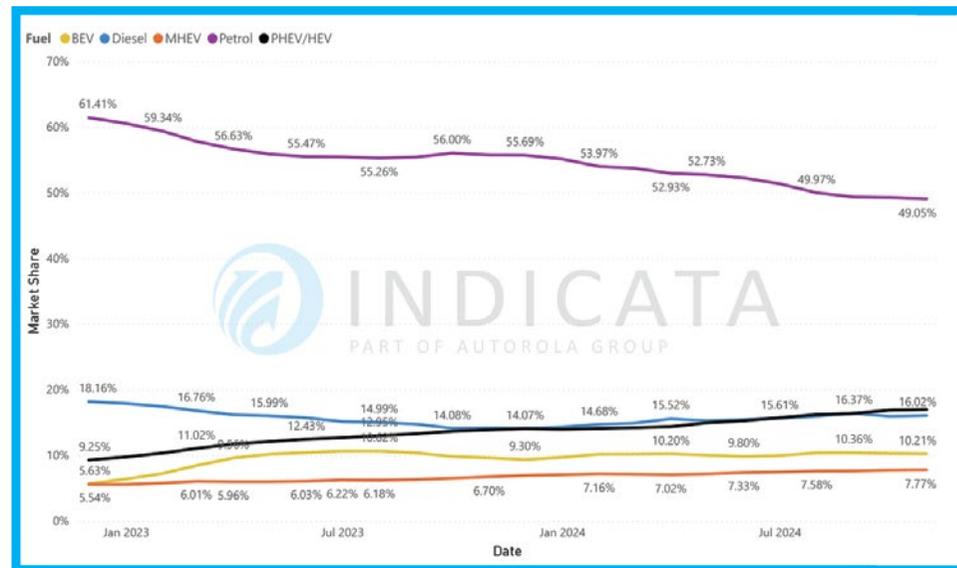
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	11x	33.8
Tesla	Model Y	9x	40.0
Cupra	Born	8x	45.0

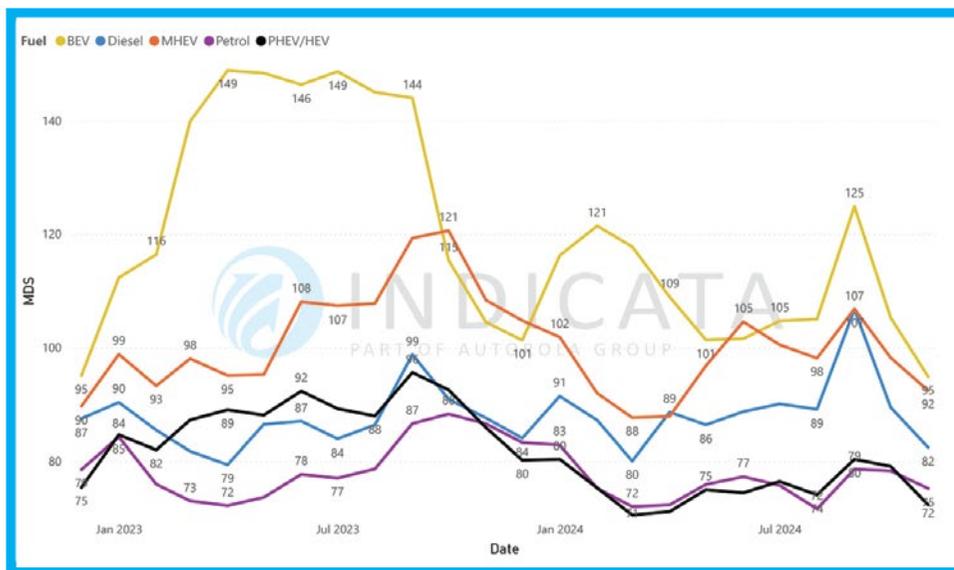
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



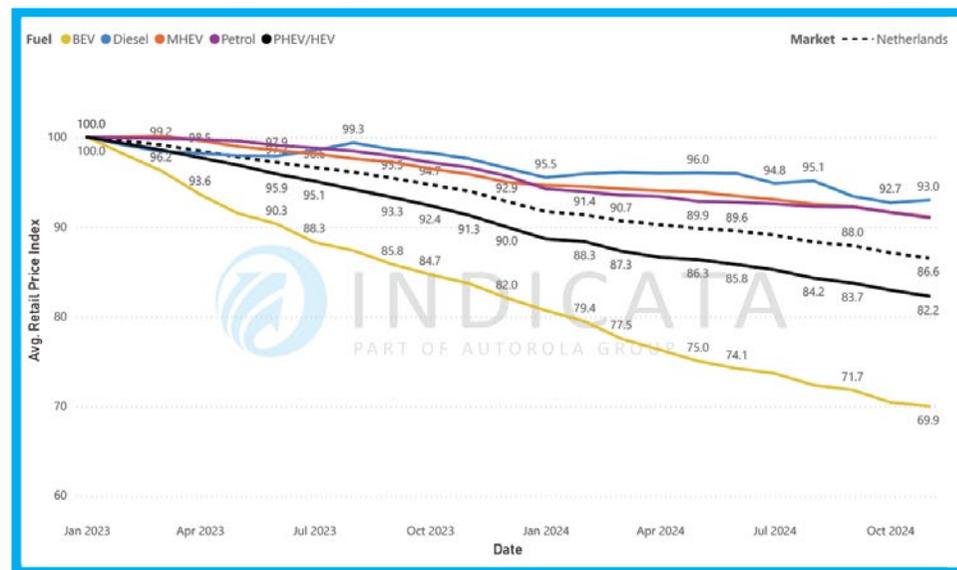
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



## MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



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



## Las importaciones de ICE vuelven a ganar terreno, dejando atrás a los BEV

Aunque Polonia es un mercado europeo pequeño para los coches nuevos -aproximadamente del tamaño de Bélgica o los Países Bajos-, está a la par con España en el sector de los VO, con más de 2 millones de vehículos en 2023.

Al igual que en Turquía, la fortaleza de las importaciones de coches usados genera una proporción continuamente elevada de vehículos en stock y ventas de más de 5 años.

La crisis de suministros, que redujo rápidamente la oferta importada de los anteriores países de origen, hizo subir los precios allí hasta cotas insospechadas y también dejó su huella en Polonia. Provocó una fuerte caída de los volúmenes de coches usados en 2022.

Desde 2023, las señales apuntan de nuevo al crecimiento y el creciente número de nuevas matriculaciones también promete un crecimiento en los grupos de edad más jóvenes, de modo que los vehículos usados de

hasta 2 años están alcanzando a los de 3-4 años en términos de volumen y una cuota de mercado ligeramente superior al 22%.

La cuota estable de los vehículos más antiguos -en los que predominan los motores de combustión- garantiza una relativa estabilidad en comparación con los demás grandes mercados europeos. Aunque la pérdida de un punto de índice para los diésel, gasolina y MHEV desde el mes pasado no es baladí, con 90,2% respecto a principios de 2023, ¡Polonia es uno de los líderes en los mercados de coches usados de gran volumen!

Sin embargo, los BEV, que actualmente mantienen un índice de precios de sólo 72,2% y un valor MDS de 99,5, indican claramente que incluso un 2,9% de cuota de mercado en el volumen de existencias puede ser demasiado y satisfacer muy poca demanda. No es de extrañar con una densidad de puntos de recarga en el país de sólo 1,1 por cada 100 kilómetros (Alemania 51,4, República Checa 2,2 y Eslovaquia 4,3).

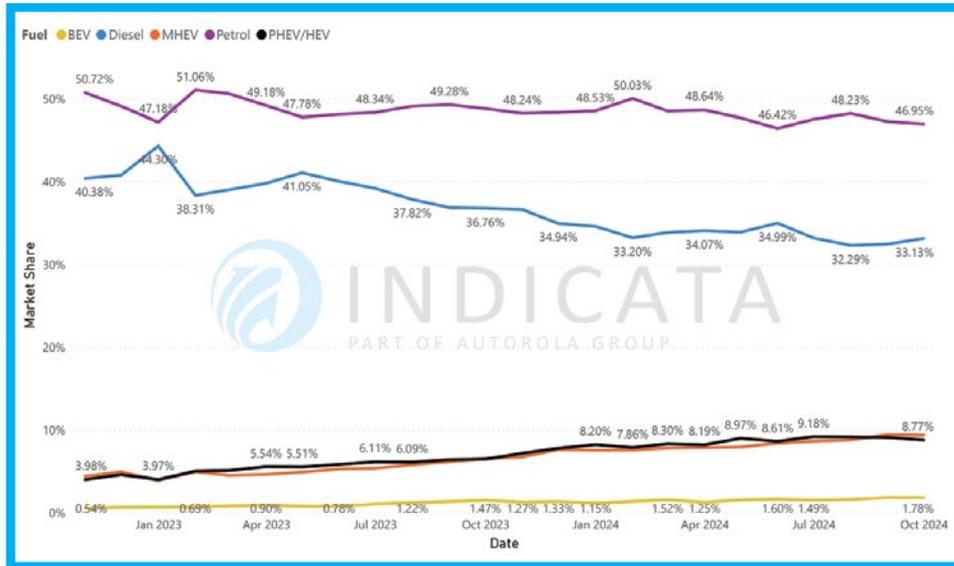
### Top selling < 4-years-old by volume

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

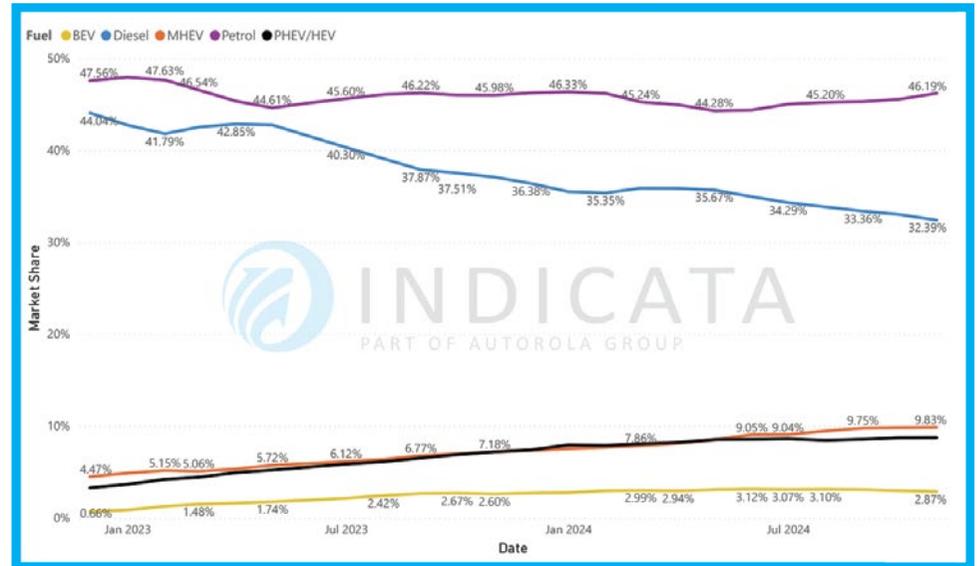
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

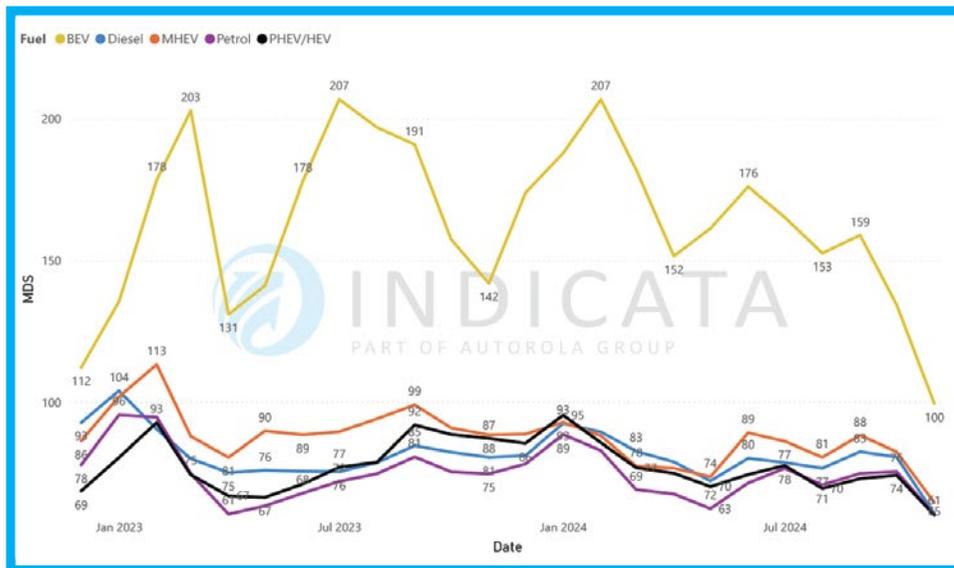
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



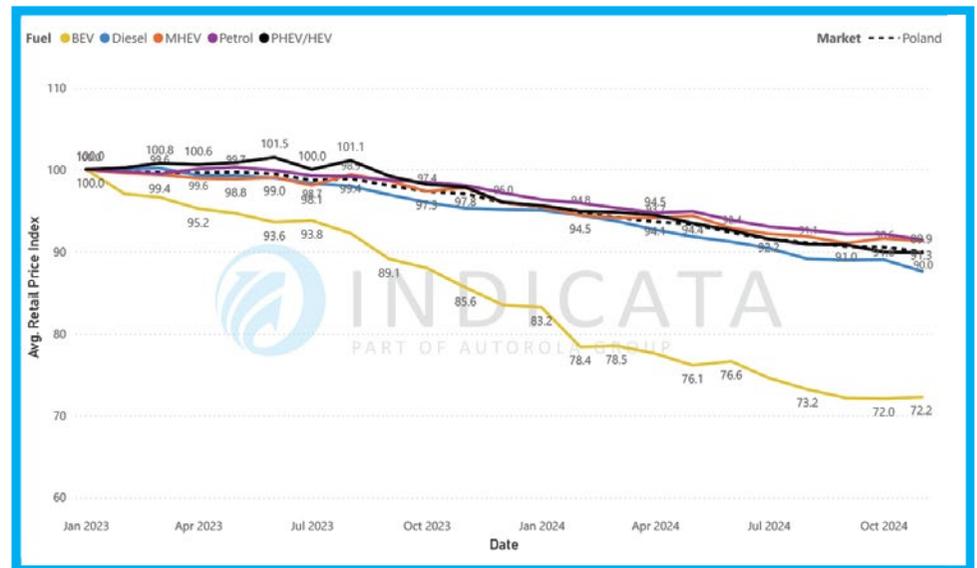
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



## MDS BY FUEL TYPE - POLAND



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



## Ganar cuota de mercado de BEV aceptando la deflación de precios

El más pequeño de los mercados automovilísticos considerados en este informe puede presumir de vender proporcionalmente más BEV usados (8,4% en octubre) que su gran vecino ibérico.

Esto significa que los portugueses también están superando a otros países de la UE5 como Alemania, Reino Unido, Francia e Italia, a pesar de una red de recarga pública muy poco desarrollada.

En todos los grupos de edad, la cuota del diésel está cayendo tanto en vehículos en stock como en ventas y ha pasado del 42,6% al 30,7% desde enero de 2023.

Desafortunadamente, el mercado se ha visto sobrecargado en el lado de la oferta por el creciente número de BEV, lo que se ha reflejado en

valores MDS de más de 120 en el pasado. Entretanto, los habituales ajustes negativos de precios han supuesto un alivio y, con un atractivo comercial (MDS) de 83,3, se acercan a los demás tipos de combustible.

Los BEV de mediana edad, 3-4 años, destacan entre la multitud. A pesar del creciente comercio de coches de gasolina, la situación de la oferta y la demanda en este segmento de combustible no parece más tensa que en otros tipos de propulsión.

En los grupos de edad más jóvenes, en particular, los coches de gasolina ya representan el 44,0% de los menores de 2 años y los BEV ya son tan comunes como los coches diésel. Dada su elevada cuota de mercado, la tendencia de los precios de los coches de gasolina es sorprendentemente estable, con un índice medio de 90,4 con respecto a enero de 2023.

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

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	57.8
Mercedes-Benz	A-Class	69.5
Renault	Clio	81.8

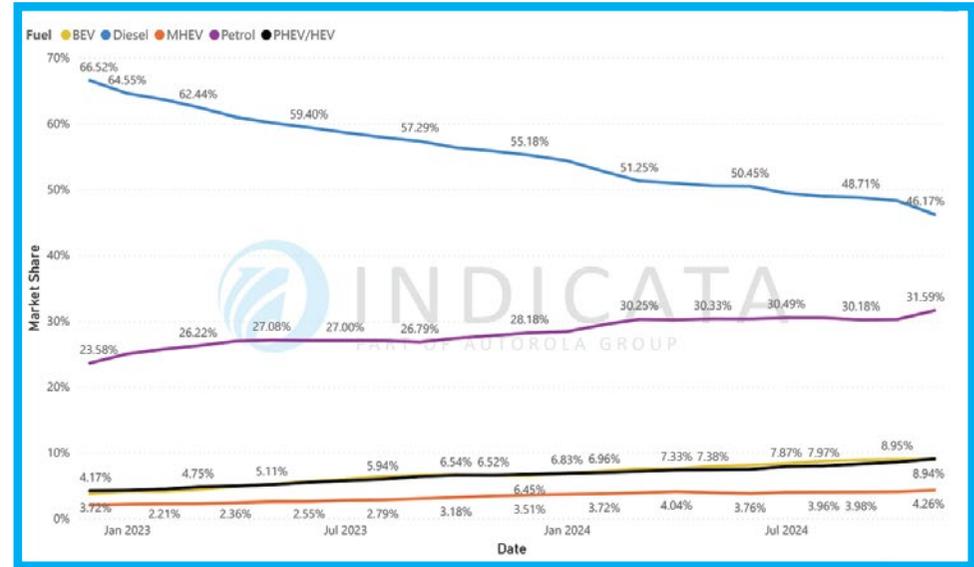
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	9x	41.3
Volkswagen	Taigo	9x	41.8
Mitsubishi	Space Star	9x	42.1

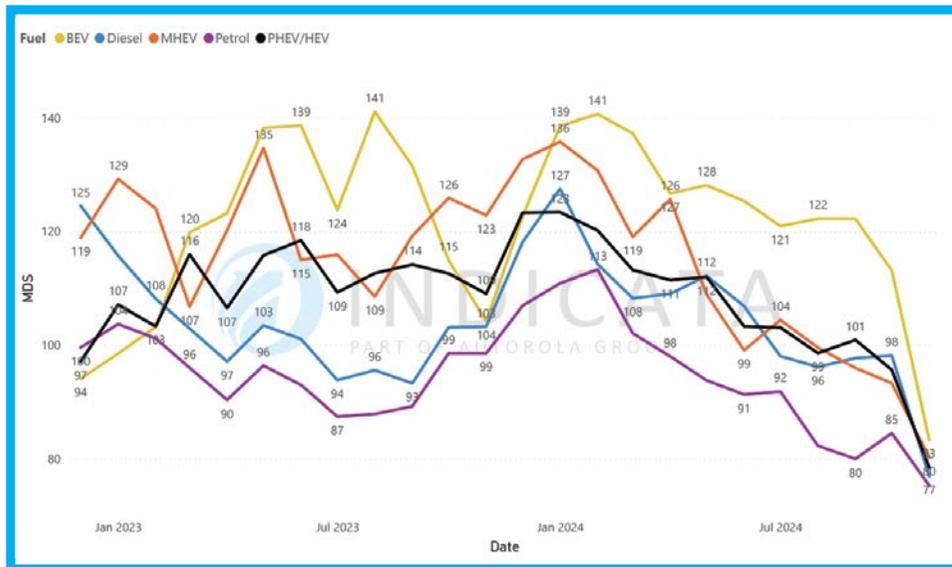
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



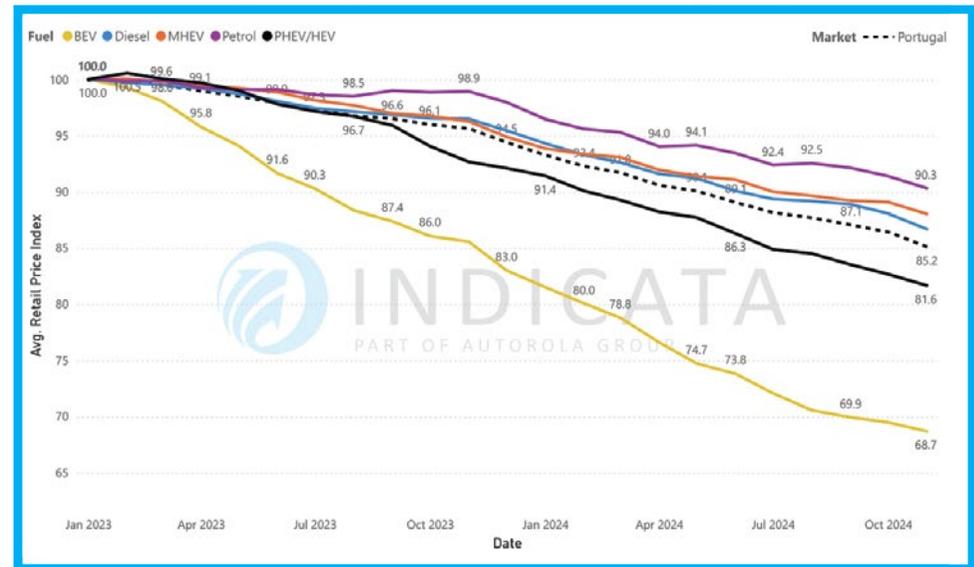
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



## MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



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



## Una tragedia humana que ha perjudicado al mercado de VO

Con algo menos de 1 millón de matriculaciones de vehículos nuevos, el mercado español de VO es el más pequeño de la UE5. Polonia ha superado a España en número de coches nuevos y usados en 2023.

La grave catástrofe meteorológica ocurrida en el sureste del país, cerca de Valencia, a finales de octubre, no sólo causó terribles tragedias y pérdidas humanas, sino también alrededor de 100.000 pérdidas totales de vehículos y 500.000 vehículos dañados. Sin contar los cerca de 18.000 coches nuevos sin matricular y los 500 vehículos industriales ligeros afectados en los almacenes de los concesionarios.

Los efectos en el mercado español de vehículos de ocasión aún no pueden deducirse de los datos de octubre, pero sin duda influirán en los próximos meses, con una demanda creciente y una oferta escasa.

Considerando que los compradores de coches españoles están luchando con la electrificación y el nivel de precios más alto asociado, incluso sin o a pesar de los desastres ambientales.

Una proporción comparativamente alta de híbridos (11,1% de ventas y 10,9% de stock) es el resultado de la afinidad por los modelos híbridos completos

sin enchufe. Esto da a la categoría PHEV/HEV el mejor valor MDS español, es decir, la relación oferta/demanda, de todos los tipos de combustible para coches usados de más de 3 años, con 56,3 en la actualidad.

Con un valor medio de 118,9 y 91,3 respectivamente, los BEV usados se encuentran con una demanda demasiado escasa en el grupo de comparación por edad. No es de extrañar con una de las redes de recarga peor desarrolladas de Europa (1,2 puntos de recarga por cada 100 kilómetros de carretera, comparable con Bulgaria, por ejemplo), según el ADAC.

En cuanto a la evolución de los precios, España se encuentra sorprendentemente más bien en el centro del campo europeo con los BEV en un valor aceptable del índice de 73,5% en comparación con enero de 2023, lo que habla de una masa aún no crítica de vehículos eléctricos usados.

Se puede observar que el mercado español de VO es el que está experimentando una mayor transformación como resultado del rápido abandono de los diésel en favor de los coches de gasolina. Esto ya ha ocurrido en la mayoría de los demás mercados de la UE5 y en Polonia. Sólo Italia se aferra con más obstinación a sus VO de combustión.

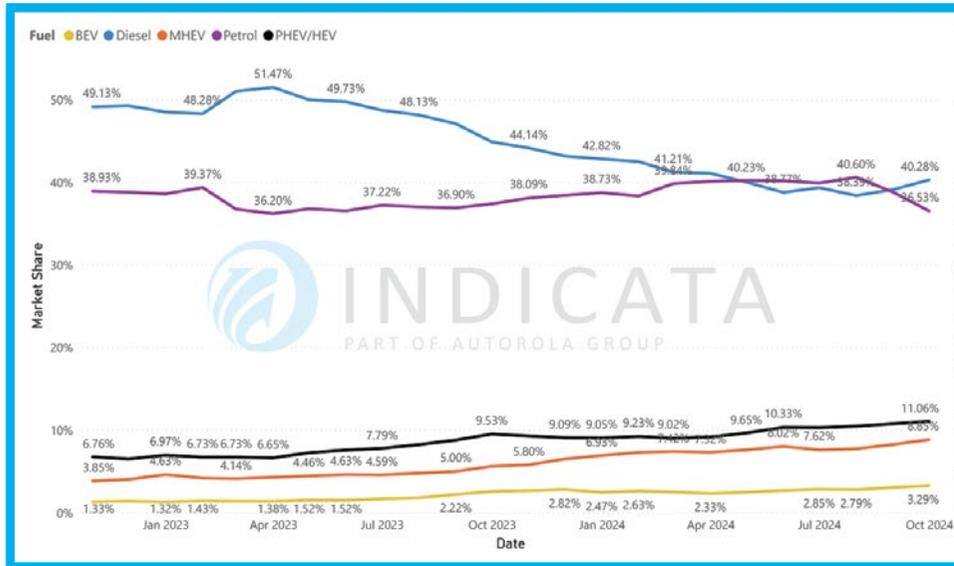
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	65.0
Toyota	CH-R	52.1
Fiat	500	72.8

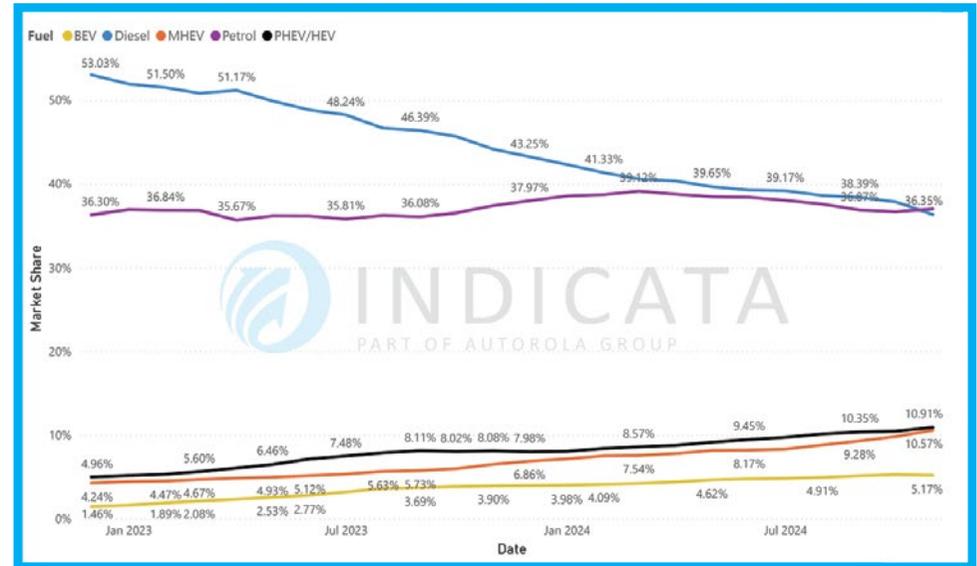
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	13x	28.7
BMW	X1	9x	38.5
Toyota	RAV 4	9x	39.0

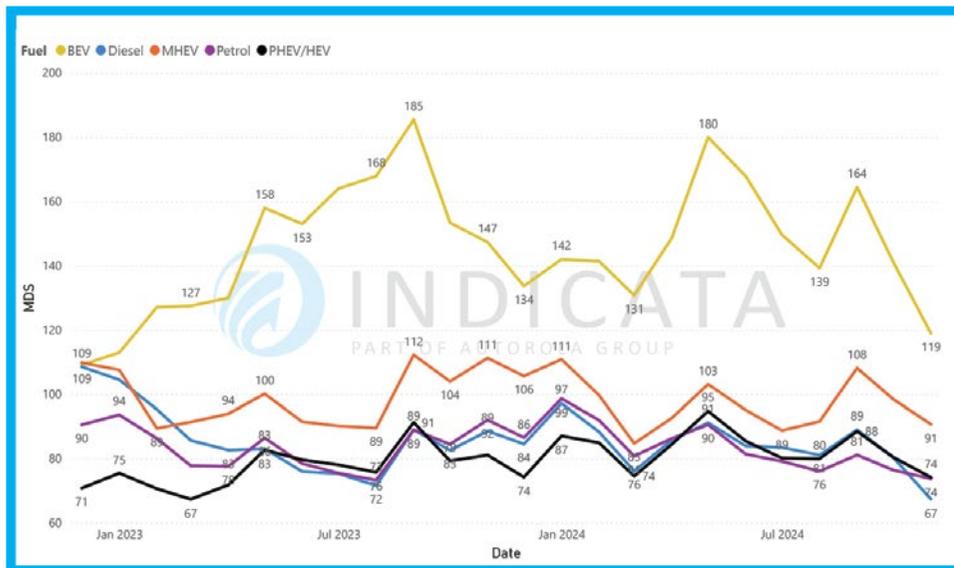
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



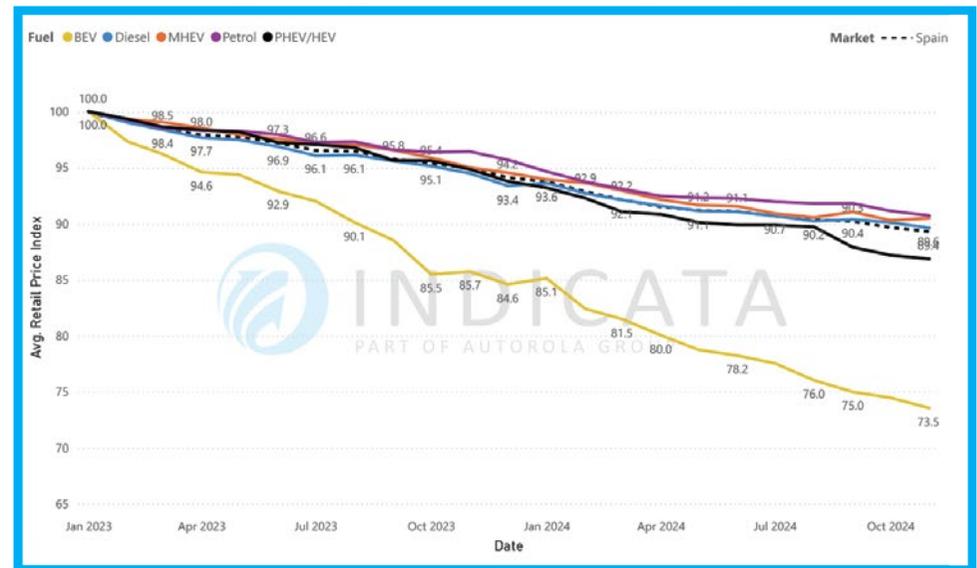
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



## MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



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



## Tras los pasos del mercado automovilístico noruego

Suecia es el segundo mercado más fuerte de Europa en matriculaciones de nuevos VE después de Noruega. Casi un 39% de BEV, un 21% de PHEV y un 8% de HEV en 2023, a pesar de una reducción de las subvenciones a finales de 2022, están en línea con el cambio de tendencia de la movilidad en Noruega y Dinamarca.

Por supuesto, la transformación del mercado de coches usados tardará un poco más debido a los periodos de retención y a la dispersión, pero está mostrando claros signos de cambio. En términos de ventas, las cifras entre los coches usados de hasta 2 años de antigüedad han pasado del 14,7% al 26,3% ¡desde principios de 2023!

Los PHEV/HEV registraron un ligero crecimiento del 27,4% al 30,5% en el mismo periodo y, por tanto, ¡ahora representan el grupo más numeroso en ventas del grupo de edad más joven (menos de 2 años)!

Si se añaden al grupo los de 3-4 años, los BEV acaban de superar a los coches de gasolina y, junto con los híbridos, representan una de cada dos ventas. Sólo en el grupo de más de 5 años los motores de combustión siguen representando más del 90% de los contratos de venta. La situación es similar para los vehículos existentes. Con una cuota de mercado del

9,4%, los diésel son sólo un nicho de mercado entre los coches usados muy jóvenes. Pero, a la vista de un valor MDS de oferta de 82,2, es más difícil encontrar una demanda suficiente en comparación directa, a pesar del bajo volumen.

En el conjunto del mercado, los vehículos diésel tienen un MDS de 47,2, que es excelente.

Los BEV, con un valor de 78,7, no lo alcanzan, pero a la vista de los crecientes volúmenes, es un valor muy respetable.

En cuanto al precio, los motores de combustión usados suecos gozan de una tendencia de valor inusualmente estable, ¡e incluso están por encima del nivel de enero de 2023 de media a principios de noviembre!

Sin embargo, no hay que olvidar que los precios en Suecia no se beneficiaron tanto de la pandemia y la crisis de suministros de estos años atrás.

A pesar de la fuerte caída de los precios en los últimos meses, la electrificación no puede detenerse. La proximidad y permeabilidad al mercado de VE más avanzado de nuestro vecino también contribuirán a ello.

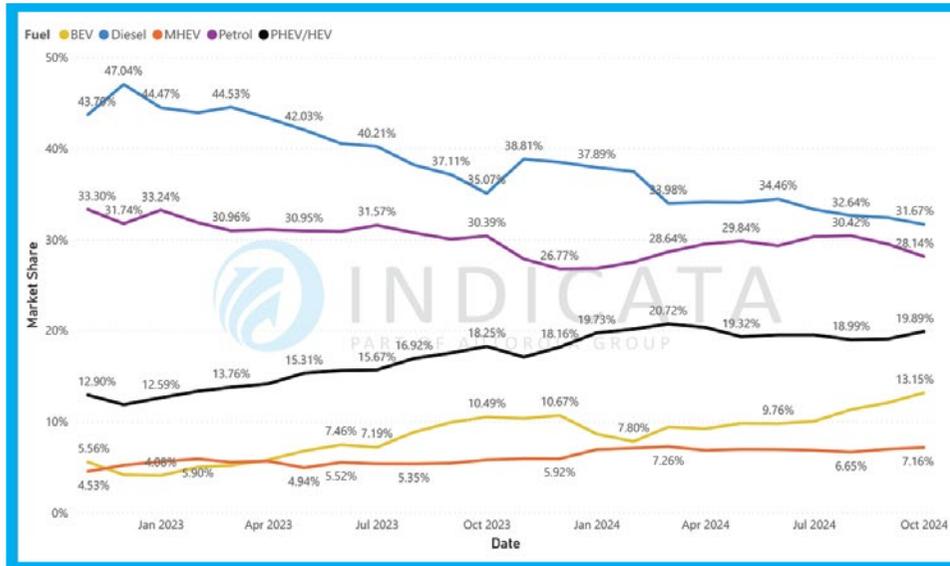
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	42.0
Volvo	XC60	37.7
Volvo	XC40	44.4

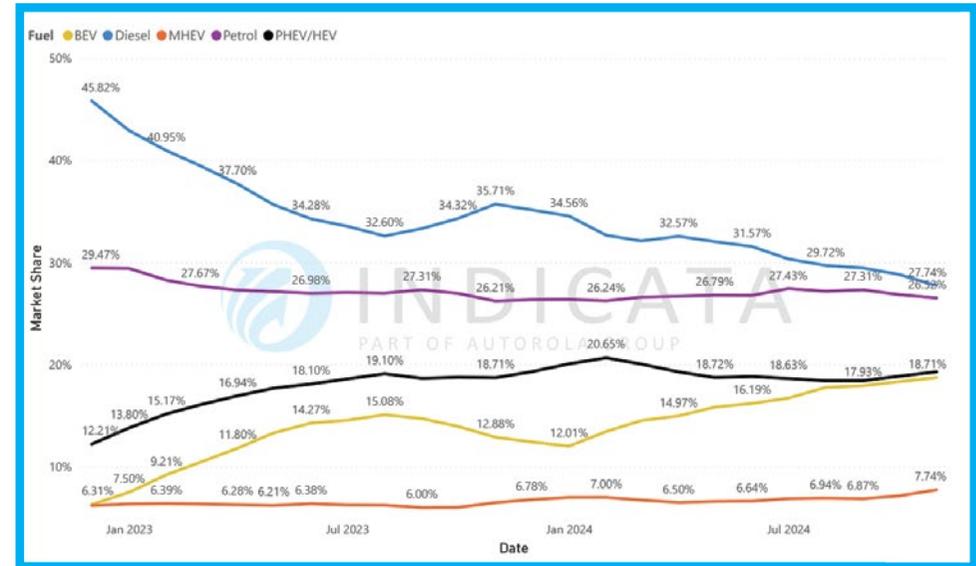
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volvo	EX30	15x	24.8
Lynk & Co	01	14x	26.2
Renault	Captur	13x	26.7

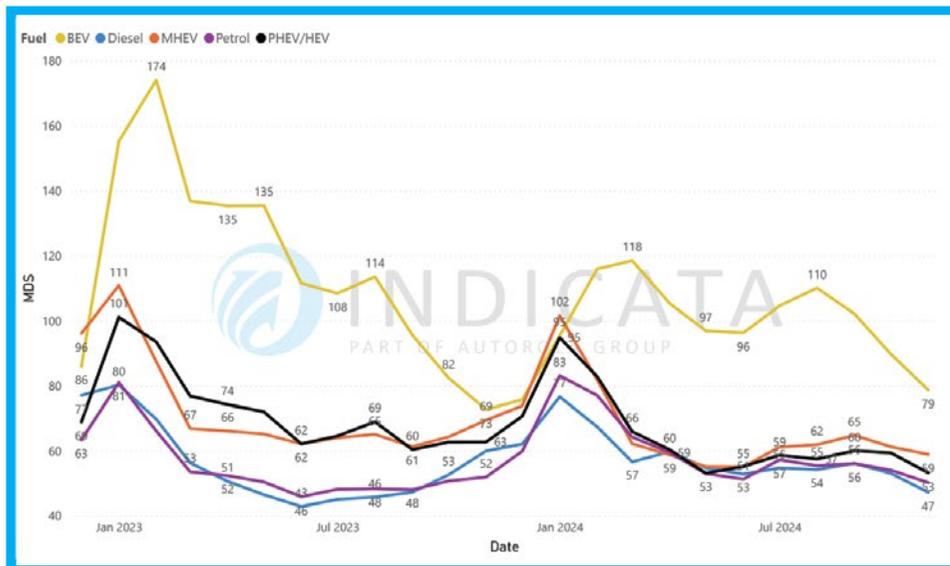
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



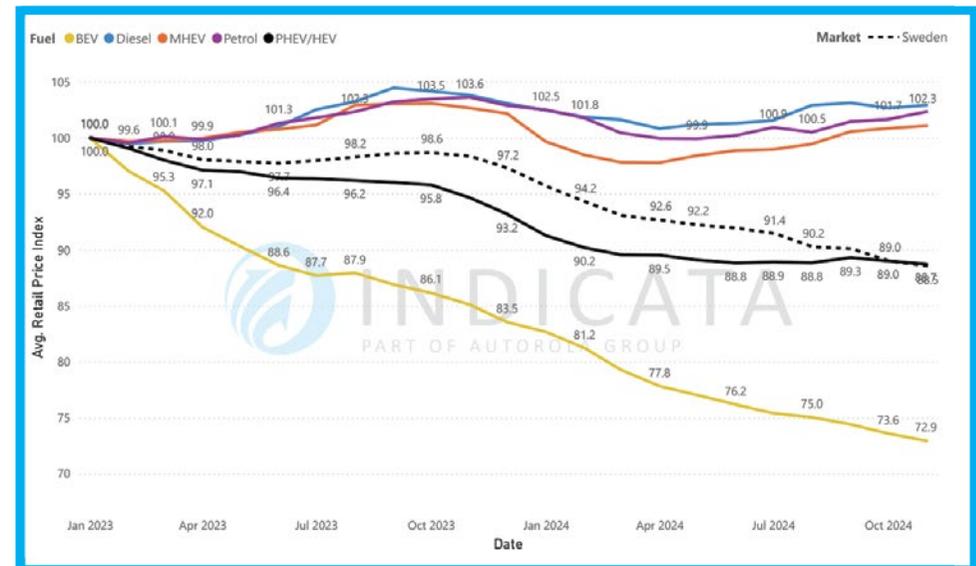
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



## MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



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



## ¿Cuándo se acabará la fiesta? Los BEV están en alza

Los mercados turcos de coches nuevos y usados han dado saltos asombrosos de 2022 a 2023. 967.000 coches nuevos -más que en España- y casi 7 millones de coches usados, lo que la convierte en el número 2 de Europa/Asia Extranjera después del Reino Unido y por delante de Alemania. Semejante crecimiento no fue casual ni genérico. Ante una inflación elevada, superior al 70% en algunos momentos, los coches no sólo se utilizaban para garantizar la movilidad, sino también como inversión u objeto de especulación.

El impuesto de lujo de los últimos años no hizo nada para frenar el comercio. Los índices de precios -ya ajustados a la inflación- evolucionaron en consecuencia con fuerza. Incluso los BEV, que aquí siguen considerándose problemáticos, están logrando aumentos de precio en una proporción de 1:1,24 en relación con enero de 2023.

Sin embargo, todavía no representan más del 2,3% y el 1,6% del número total de vehículos actualmente en stock y ventas, respectivamente.

La electrificación se está abriendo camino y el Tesla Model Y alcanzó el 4º puesto en las estadísticas globales de matriculación de modelos en septiembre. El fabricante nacional Togg arrancó con fuerza en octubre y se situó a la cabeza con más de 3.000 nuevas unidades de su modelo eléctrico T10X en las carreteras turcas.

Las medidas para frenar la inflación, las subidas de los tipos de interés y la limitación del precio de los VN, en vigor desde mediados del año pasado, aún no han tenido un efecto rotundo en la evolución de los precios.

Además del entusiasmo inicial de los turcos, todavía se está produciendo un cambio de gran calado. La cuota de mercado de los diésel en la oferta está cayendo rápidamente, en cascada a través de los grupos de edad.

Entre los mayores de 5 años, el 70,9% siguen siendo diésel, entre los de 3-4 años sólo uno de cada dos modelos es diésel y entre los menores de 2 años, sólo se encuentra un motor diésel en algo menos de un tercio.

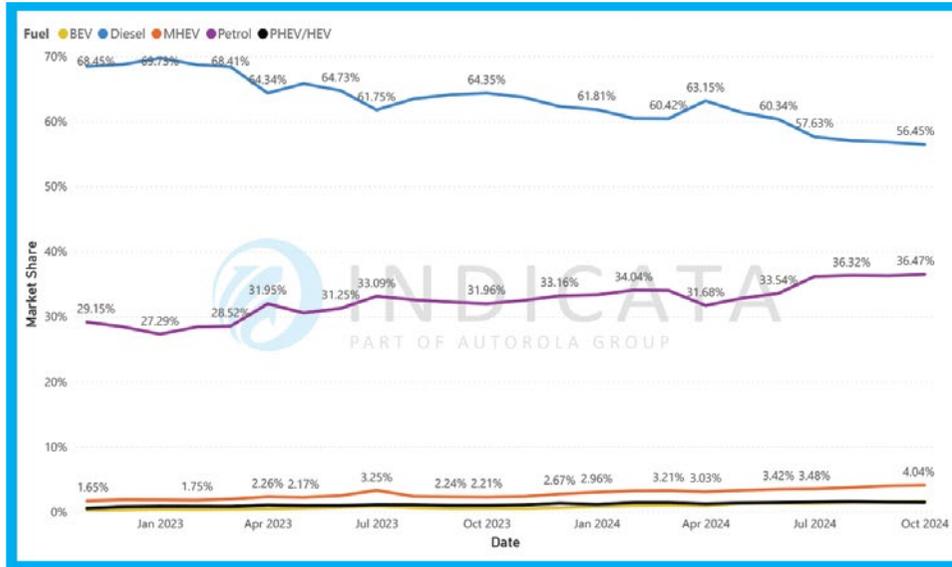
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.2
Renault	Clio	27.8
Renault	Mégane	29.9

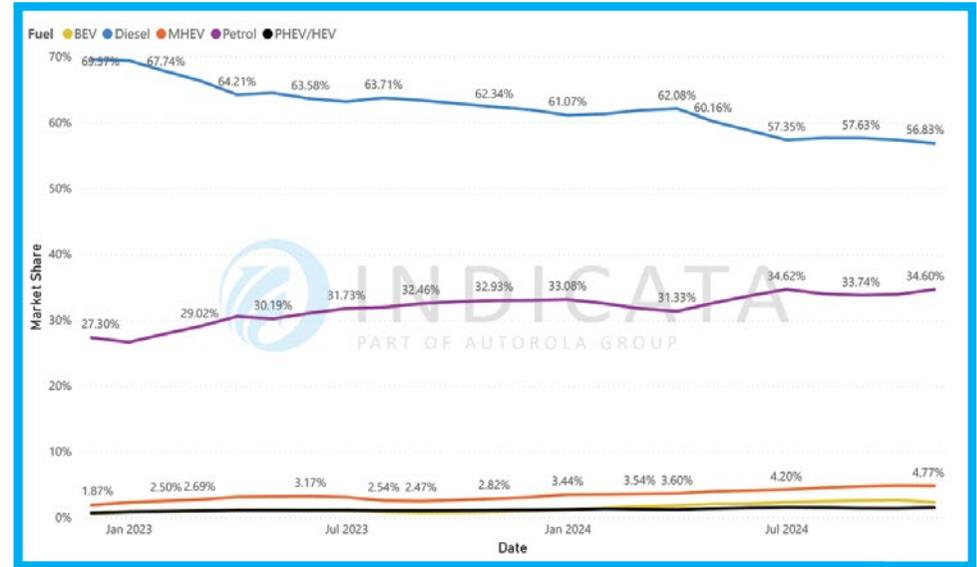
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Captur	16x	22.4
Kia	Stonic	15x	23.4
Honda	City	15x	24.5

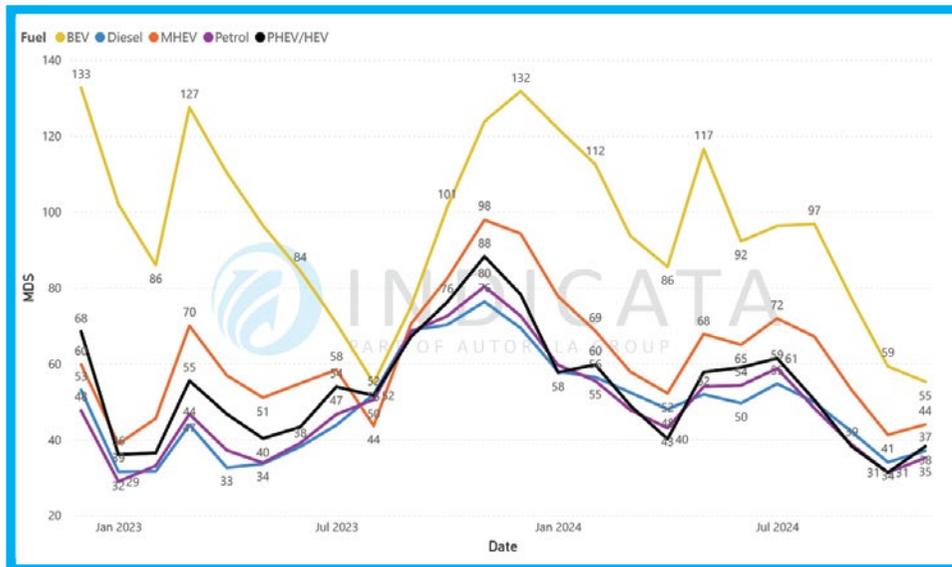
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



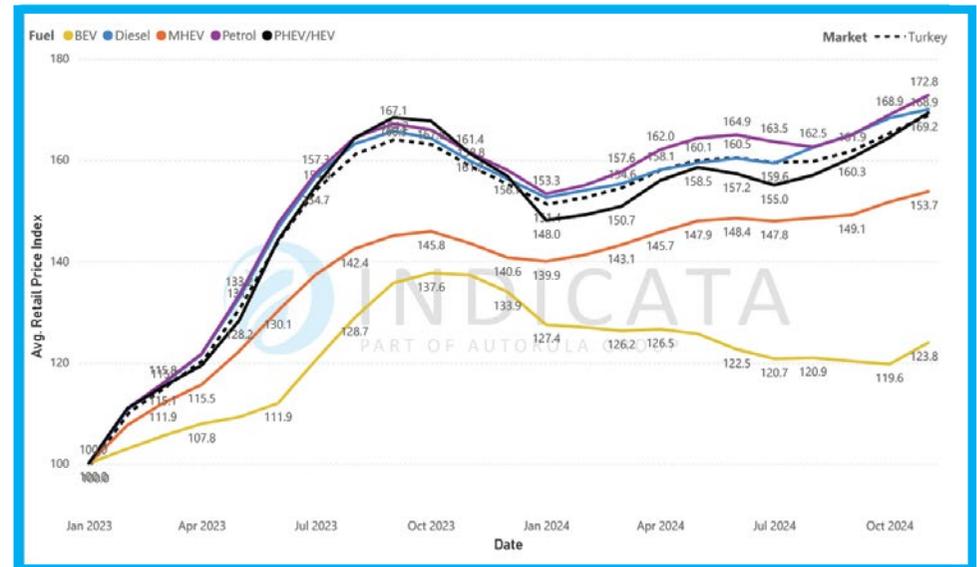
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



### MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



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



## Un respiro en la caída de precios de los BEV de ocasión

Octubre mantuvo la tendencia del mayor mercado europeo de VO. Este siguió caracterizándose por unos valores MDS excepcionalmente buenos en todos los grupos de edad y tipos de conducción. Indican una relación muy equilibrada entre oferta y demanda. Sin embargo, los principales impulsores son las fuertes reducciones de precios de los BEV usados, de más del 40% en algunos casos desde principios de 2023. Por otro lado, los índices se han estabilizado durante algunos meses consecutivos, con una demanda igualmente estable. Por lo tanto, parece un respiro y los BEV podrían incluso ver una ligera mejora en la tendencia de los precios. El mandato ZEV tiene y seguirá teniendo una influencia significativa en el mercado de VO durante los próximos 11 años y también empujará masivamente a los BEV al mercado de VO a través de cuotas de coches nuevos en constante crecimiento.

En el grupo de edad de 3-4 años, ya se ha observado desde 2023 que los motores de combustión están siendo sustituidos cada vez menos por ofertas posteriores. Los híbridos ocupan entonces cada vez más su lugar.

Y entre los vehículos de serie aún más jóvenes, los modelos diésel son cada vez más raros, con una cuota de mercado que apenas supera el 10%.

De todos modos, la transición a la electrificación es muy lenta y no puede seguir el ritmo de los objetivos de cuota de mercado de BEV del mandato ZEV para las nuevas matriculaciones de automóviles. No lo olvidemos: ¡en 2025 se requiere un 28% de nuevos coches eléctricos de batería! El reto no se deberá a la falta de producción, sino a las caras tarifas de leasing. Éstas, por tanto, tendrán que ser fuertemente subvencionadas en vista del debilitamiento de los valores residuales y alimentarán de nuevo el carrusel de los precios.

Lamentablemente, la exportación a mercados receptivos para aliviar la presión tampoco es una opción para los Brexiteers RHD (Vehículos con volante a la derecha), por lo que el problema se agravará mientras la demanda siga sin estimularse.

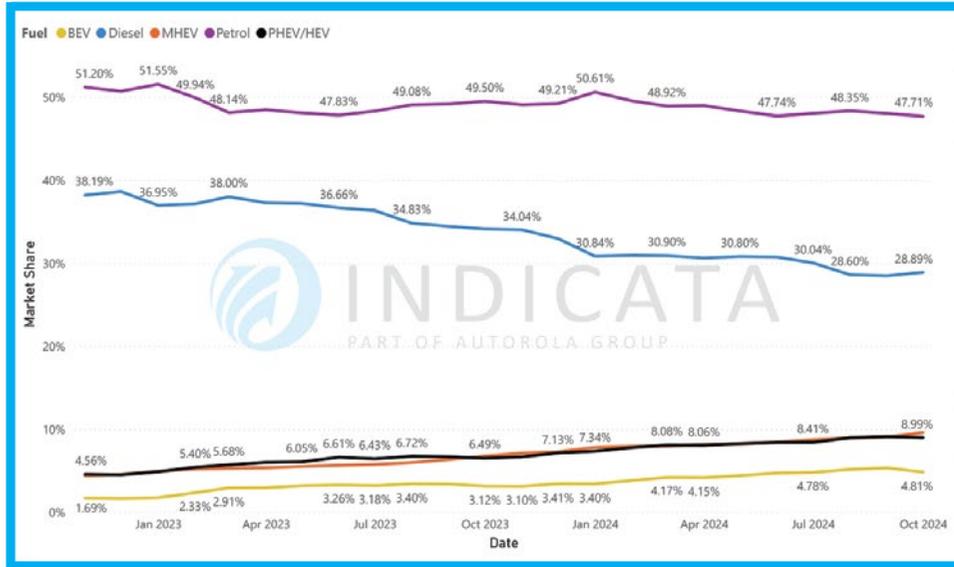
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	36.1
Volkswagen	Golf	37.2
Mercedes-Benz	A-Class	36.5

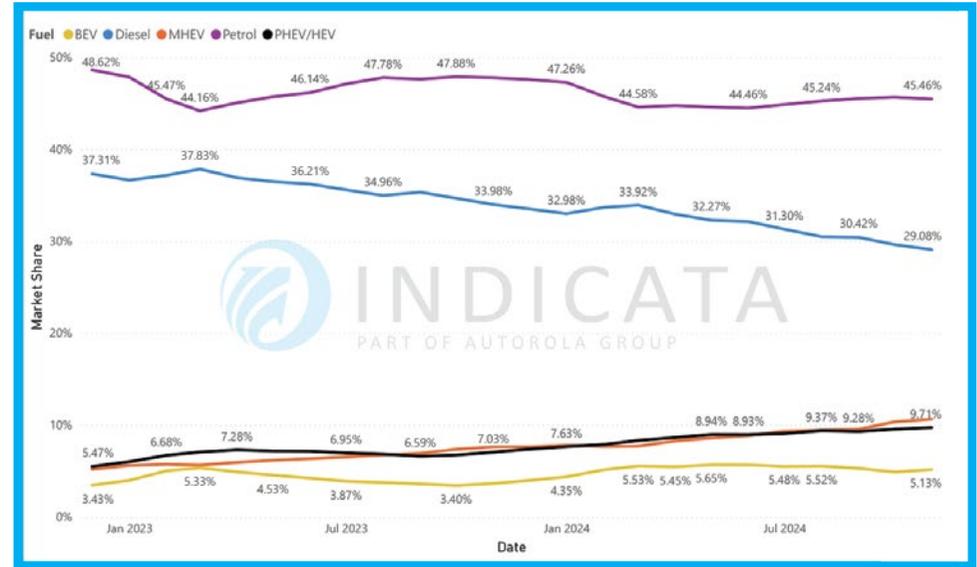
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.0
Renault	Zoe	13x	26.9
Hyundai	IONIQ	13x	26.9

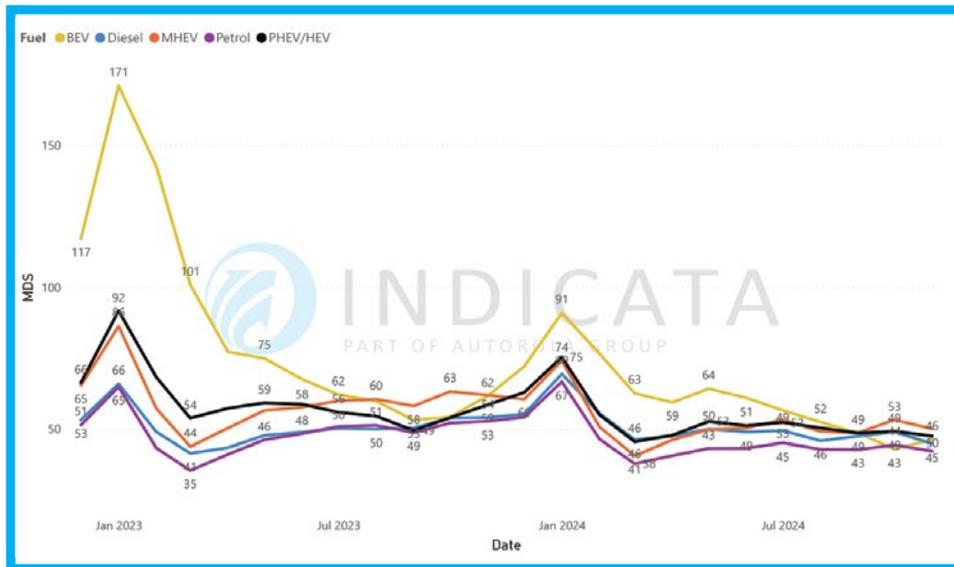
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



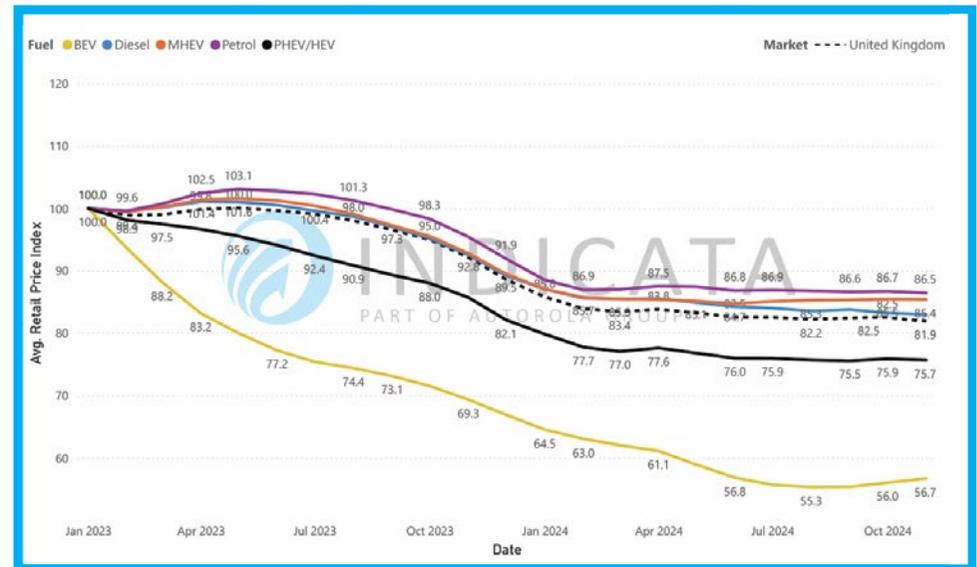
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



## MDS BY FUEL TYPE - UK



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



# Contactos de países INDICATA

Si está interesado en contactar con INDICATA, consulte a continuación una lista de países contactos o registrarse a través de [Indicata.com](https://indicata.com)

## Dean Merritt – UK

Head of Sales ~ INDICATA  
Mobile: +44 (0)7739 047706  
Email: [dm@autorola.co.uk](mailto:dm@autorola.co.uk)

## Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director  
Email: [jrt@autorola.fr](mailto:jrt@autorola.fr)

## Customer Services – Spain

INDICATA Business Consultant  
Phone: +34 917811529

## Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & INDICATA Business  
Unit Manager  
Phone: +351 271 528 135  
Mobile: +351 925 299 243  
Email: [sas@autorola.pt](mailto:sas@autorola.pt)

## Davide Ghedini – Italy

Key Account Manager INDICATA Italy  
[Autorola.it](https://autorola.it)  
Phone: +39 030 9990459  
Mobile: +39 331 1343893  
Email: [dag@indicata.it](mailto:dag@indicata.it)

## Pietro Sportelli – Italy

[Autorola.it](https://autorola.it)  
Mobile: +39 3332495899  
Email: [psp@indicata.it](mailto:psp@indicata.it)

## Andreas Steinbach – Austria

Autorola | Market Intelligence |  
INDICATA  
Office: +43 1 2700 211-90  
Mobile: +43 664 411 5642  
Email: [ash@autorola.at](mailto:ash@autorola.at)

## Jonas Maik – Germany

Senior Key Account Manager  
Mobile: +49 151-402 660 18  
Email: [jmk@indicata.de](mailto:jmk@indicata.de)

## Filip Dobbeleir – Belgium

Senior Manager INDICATA  
Mobile: +32 (0)475/40 40 47  
Phone: +32 (0)3/887 19 00  
Email: [fdo@autorola.be](mailto:fdo@autorola.be)

## Jan Jaap Koops – The Netherlands

Head of INDICATA Netherlands  
[indicata.nl](https://indicata.nl)  
Mobile: +31 (0)6 47 52 1686  
Email: [jjk@autorola.nl](mailto:jjk@autorola.nl)

## Yngvar Paulsen – Sweden

[Autorola.se](https://autorola.se)  
Email: [ypn@autorola.se](mailto:ypn@autorola.se)

## Palle Elgaard

Head of INDICATA, Nordic  
Mobile: +45 2927 0640  
Email: [pel@indicata.com](mailto:pel@indicata.com)

## Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development  
Manager  
Mobile: +48 505 029 381  
Email: [kst@indicata.pl](mailto:kst@indicata.pl)

## Aslı GÖKER - Turkey

Deputy General Manager, INDICATA  
Phone: +90 212 290 35 30  
Mobile: +90 533 157 86 05  
Email: [asl@indicata.com.tr](mailto:asl@indicata.com.tr)

# Historial

El 24 de marzo, Indicata publicó su Libro Blanco **«COVID-19 ¿En qué medida se verá afectado el mercado de vehículos de ocasión (y cómo sobrevivir)?»**.

Este documento exploraba:

- **Primeras tendencias del mercado** - Impacto inicial del virus y las medidas de distanciamiento social aplicadas.
- **Escenarios de mercado** - Una serie de impactos basados en la evolución de la tasa de infección y los datos históricos del mercado.
- **Mitigación** - Evaluación del riesgo por sectores y posibles medidas correctoras.

Nos comprometemos a actualizar el mercado con datos en tiempo real y a facilitar información sobre ventas, existencias y precios para mantenerle al corriente de un entorno en rápida evolución.

Nos complace presentar nuestro último número de **«INDICATA Market Watch»**.

# ¿Qué es Indicata Market Watch?

INDICATA Market Watch se ofrece en dos formatos:

1. **Un PDF normal** - Panorama periódico del mercado disponible para todos en los sitios web de los países de Indicata (este documento).
2. **Informes online de acceso gratuito** - Disponible para la dirección de los principales grupos de Leasing, Renting, Rent-a-car, Aseguradoras, Bancos, Fabricantes de Vehículos y Concesionarios.

## ¿Cómo elaboramos nuestros datos?

INDICATA analiza diariamente 14 millones de anuncios de VO en toda Europa, y nuestro sistema les somete a exhaustivos procesos de depuración de datos para garantizar la integridad de estos.

Las ventas recogidas en este informe (vehículos retirados de la web) se basan en anuncios de concesionarios reconocidos para VO reales. Como tal, no incluye datos relacionados con anuncios privados (P2P).

Cuando un anuncio se retira de Internet, se clasifica como «Venta».



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