



INDICATA Market Watch

Observatorio sobre el mercado
de vehículos de ocasión

Europa se enfrenta a grandes retos en el sector
del Vehículo de Ocasión

Edición 59 | Enero de 2025



Resumen ejecutivo

- Una media de poco más del 10% de híbridos y el 6% de BEV de todas las ventas de VO no es un buen resultado.
- El 16% (híbridos) y el 11% (BEV) de cuota de mercado de ventas incluso en el segmento de coches usados jóvenes de hasta 2 años hablan más de una evolución que de un crecimiento exponencial.
- Volkswagen, como mayor marca de VO, tiene una cuota de ventas de híbridos muy por debajo de la media, con apenas un 3,0%.
- La deseabilidad media en los países observados ha cambiado hacia finales de año.
- Las ligeras mejoras de los BEV y la ralentización de los motores de gasolina no indican aún una inversión de las mejoras de los MDS lograda anteriormente.
- Los 3 modelos con mejores puntuaciones en el MDS pertenecen al segmento B o C, y algunos a generaciones de vehículos más antiguas, donde la deseabilidad tiende a fomentarse por el atractivo del precio y los descuentos del ciclo de vida.
- Tesla es la única otra marca entre las 3 mejores puntuaciones que logra un valor medio bajo de MDS de 41,5 en todos los mercados con su Model 3.
- Los VO más jóvenes, de menos de 2 años, muestran una mayor desviación respecto a los modelos electrificados.
- Minimizar el inventario y mejorar el balance mediante ajustes de precios es una táctica habitual de los vendedores de VO a final de año. Las expectativas de que los precios de los VE sigan bajando en 2025 pueden alimentar una guerra de precios anticipada.
- En contra de las expectativas generales, la mayor competencia de precios parece darse en el sector de los gasolina.

- La estabilidad del índice de precios de los híbridos se debe principalmente a su creciente popularidad, ya que atraen a compradores más sensibles al precio y más reacios a los eléctricos.
- En cuanto a los primeros volúmenes observables de coches usados de fabricantes chinos, no hay una tendencia significativa de reducción de precios.
- Aunque los vehículos industriales ligeros sólo representan una proporción menor en términos de cifras, se caracterizan por una relativa estabilidad de precios y una tendencia bastante positiva en todos los mercados.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	77.8pp
Poland	-10.5pp
Spain	-7.9pp
Sweden	-8.0pp
Portugal	-10.5pp
The Netherlands	-8.7pp
Italy	-10.9pp
Belgium	-10.4pp
France	-10.2pp
Austria	-10.5pp
Germany	-9.6pp
United Kingdom	-12.1pp
Denmark	-16.5pp
Average	-3.4pp
EU Region	-10.1pp

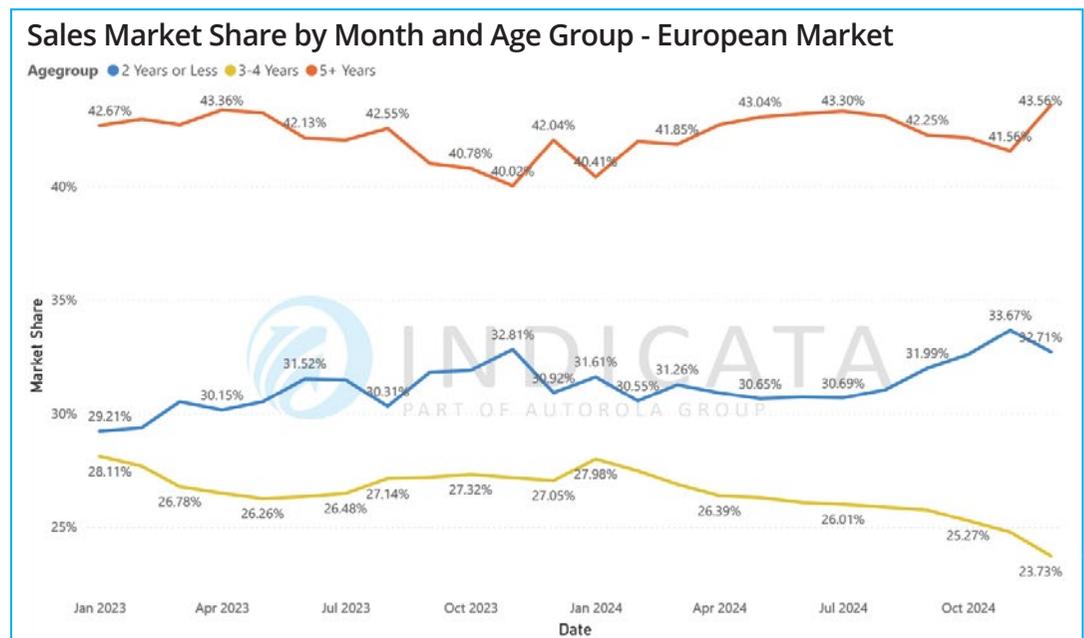
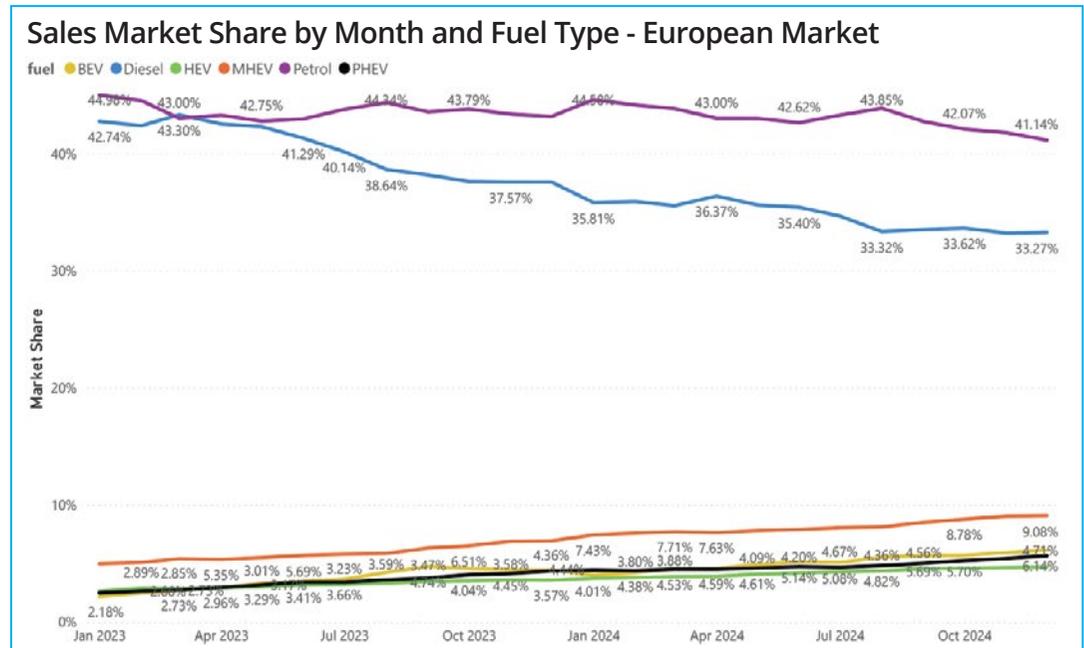
Mercados europeos - Tendencias de ventas

Los BEV se estancan: aumentan los híbridos no enchufables

Las nuevas matriculaciones en Europa han sufrido un ligero revés en el camino hacia la electrificación. En concreto, la debilidad de los coches totalmente eléctricos en el mercado alemán en diciembre y en el total del año (-38,6% y -27,4% respectivamente) es una de las principales razones del descenso del -5,9% en la UE. Si incluimos el Reino Unido, donde los BEV están ganando fuerza, la diferencia global respecto al año anterior se reduce al -1,3%.

El descenso, quizá temporal, ofrece al mercado del VO la oportunidad de relajarse cuando el año de matriculación 2024, más débil, aparezca en los concesionarios de VO para su comercialización. Actualmente se mantiene la tendencia de disminución del número de que los coches diésel y se sustituyen por sus homólogos mild-hybrid o, como en el caso de Renault, por híbridos completos. La cuota de los diésel en el total de VO vendidos sigue siendo algo inferior a un tercio. Los coches de gasolina mantienen una cuota de mercado media del 41% y siguen muy presentes incluso entre los usados muy jóvenes, con una cuota en torno al 38%. En cuanto a la distribución de las ventas por edades, el grupo de los coches de 3-4 años ha seguido perdiendo cuota de mercado desde principios del año pasado. En cambio, la cuota de los vehículos de ocasión más jóvenes está creciendo, ya que la superación de la crisis de los chips está impulsando la capacidad de producción y un mayor potencial de matriculaciones tácticas, que luego se encuentran como VO de demostración, de sustitución en taller, de alquiler, etc. en el segmento de edad más joven.

Además, está aumentando la proporción de contratos de renting que ya no duran el periodo estándar de 36 meses, sobre todo en el caso de los VE.

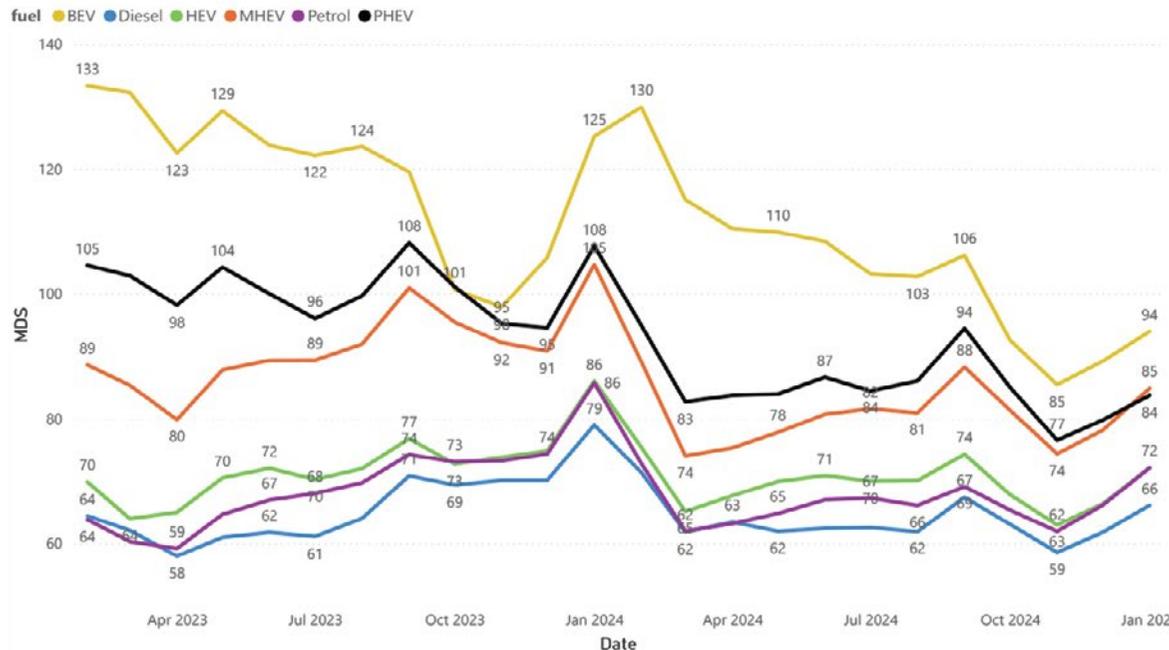


Disminución estacional de la deseabilidad: los BEV son más competitivos

Con el aumento estacional de los tiempos de stock a finales de año, la deseabilidad volvió a bajar, pero en general sigue mostrando una mejora media en comparación con el año anterior. Los distintos tipos de combustible también se han acercado en cuanto a su valor MDS. Los híbridos completos suelen estar entre los 3 primeros, sobre todo debido al bajo número de unidades combinado con una demanda adecuada, pero a veces también porque existe una afinidad general en el mercado por este tipo de propulsión, como ocurre con los híbridos en España, por ejemplo.

También llama la atención que solo un modelo alemán esté representado entre los "más vendidos", el BMW i3, y además se trata ya de un modelo bastante antiguo en cuanto a concepto. Como era de esperar, el Tesla Model 3 está en el podio en la categoría de los BEV más vendidos. Sin embargo, en breve se le unirá el Model Y, ya que el número de matriculaciones aumentó considerablemente en el último año y hace tiempo que han superado al Model 3 en términos de ventas de coches nuevos. Los híbridos completos siguen siendo dominio de Toyota, pero Renault en particular es un fabricante ambicioso que compite con híbridos que emiten bastante menos CO2 que los motores diésel.

MDS BY FUEL TYPE - EUROPEAN MARKET



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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	72.3	Volkswagen Golf	71.2	Toyota C-HR	64.9	Tesla Model 3	41.5
Peugeot 208	77.0	Volkswagen T-ROC	79.8	Toyota Yaris	59.6	Volkswagen ID.3	66.0
Peugeot 2008	77.0	Volkswagen Polo	64.1	Toyota Corolla	64.6	Fiat 500	96.3

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model Y	40.4	Opel/Vauxhall Corsa	47.3	Toyota Yaris Cross	50.5	Tesla Model Y	40.4
Tesla Model 3	41.5	Renault Twingo	50.3	Hyundai IONIQ	51.9	Tesla Model 3	41.5
Opel/Vauxhall Corsa	48.7	Dacia Duster	51.8	Toyota RAV 4	53.0	BMW i3	50.6

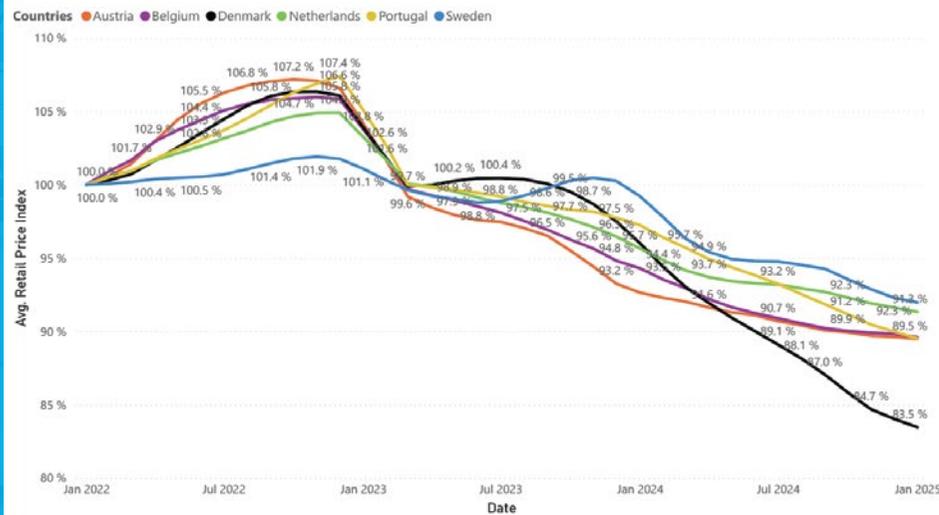
Los precios se toman un respiro

En los últimos meses, los mercados más grandes han experimentado predominantemente una estabilización de precios, lo que se debe principalmente a la sólida tendencia de los precios de los motores de combustión. La solidez de la demanda y la rapidez de las ventas permiten a los proveedores de este tipo de vehículos configurar su estrategia de precios sin que aumente la presión de una relación oferta/demanda desfavorable.

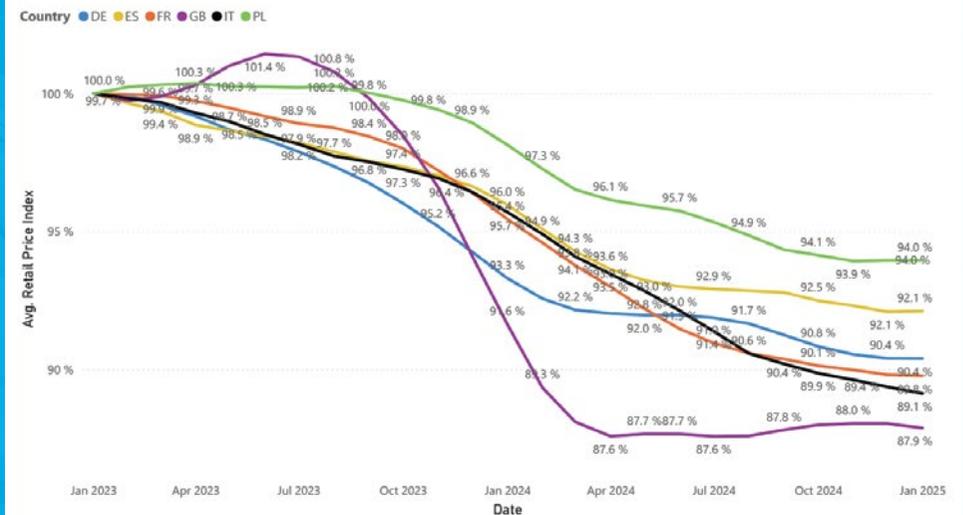
El descenso de las cuotas de mercado de los diésel respalda esta soberanía de precios en muchos países. Los índices de

los gasolina también han mostrado una tendencia moderada en los últimos meses. El comportamiento de los precios de los BEV es casi idéntico en la mayoría de los países. El escaso desarrollo de la demanda y una difícil evaluación realista del riesgo llevan a menudo a ajustes prematuros de los precios de los BEV por precaución y por el deseo de deshacerse rápidamente de estos vehículos. Los cambios en la cartera a lo largo del tiempo quedan ahora mejor reflejados en el índice de precios y dan una imagen más realista, con una influencia reducida de los ciclos de vida de los modelos.

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.

Precios estables con ligera debilidad de la deseabilidad

Mientras que el número de BEV nuevos en Austria volvió a caer ligeramente un -6,3% en 2024, todavía se observa un impulso algo más positivo en el segmento de los VO. Aquí, la cuota de ventas ha crecido lenta y constantemente durante casi un año, pasando de alrededor del 5,9% al 7,7% a finales de 2024. Al mismo tiempo, la cuota de los BEV en el parque está disminuyendo desde un máximo de alrededor del 11,5% a lo largo de 2024 hasta el 10,2% en diciembre. No obstante, la deseabilidad se resiente y, con la habitual hinchazón estacional del valor MDS a finales de año, alcanza el peor valor medio de los mercados observados con 144,9. Sin embargo, en comparación con los valores máximos negativos de 2023 y 2024, esto todavía puede considerarse una mejora. Los vehículos más antiguos en el grupo de edad de más de 5 años, en particular, siguen siendo más atractivos en la comparativa europea, y lo están haciendo mejor que los PHEV de la misma edad en su propio país, en el análisis de la oferta y la demanda. En cuanto a la evolución de los precios en comparación con principios de 2023, los vehículos totalmente eléctricos siguen estando bajo presión y tienden a sufrir más descuentos por parte de los proveedores.

Los precios medios de oferta de casi todos los demás tipos de combustible se mantuvieron relativamente estables a finales del año pasado.

Sólo los híbridos completos experimentaron correcciones de precios a la baja, pero siguen a la cabeza si se comparan con el nivel de precios de principios de 2023. Con una cuota de stock del 4,5% y una cuota de ventas del 3,8%, son el grupo de combustible más pequeño, lo que en realidad haría esperar una buena relación oferta/demanda.

Sin embargo, el segundo peor valor del MDS indica que el nivel de precios se está alcanzando con resiliencia por parte de los concesionarios que ofrecen estos vehículos. Los compradores potenciales no ven con buenos ojos los rápidos ajustes de precios, y aceptan tiempos de espera más largos. Esto significa un éxito en lo que respecta a los precios y presumiblemente también a los márgenes. Con una cuota de matriculaciones de más del 25% en 2024, los mild-hybrid y los híbridos completos representan juntos el segundo grupo de combustible más importante en Austria, después de los gasolina y, con un +26,6%, también mostraron el mayor crecimiento en volumen en comparación con 2023. Por tanto, la oferta futura en el mercado de VO está garantizada. Se mantiene la esperanza de que la demanda de este tipo de propulsión siga evolucionando positivamente. El número de vehículos diésel en el parque sigue disminuyendo y ya sólo representa algo más de un tercio.

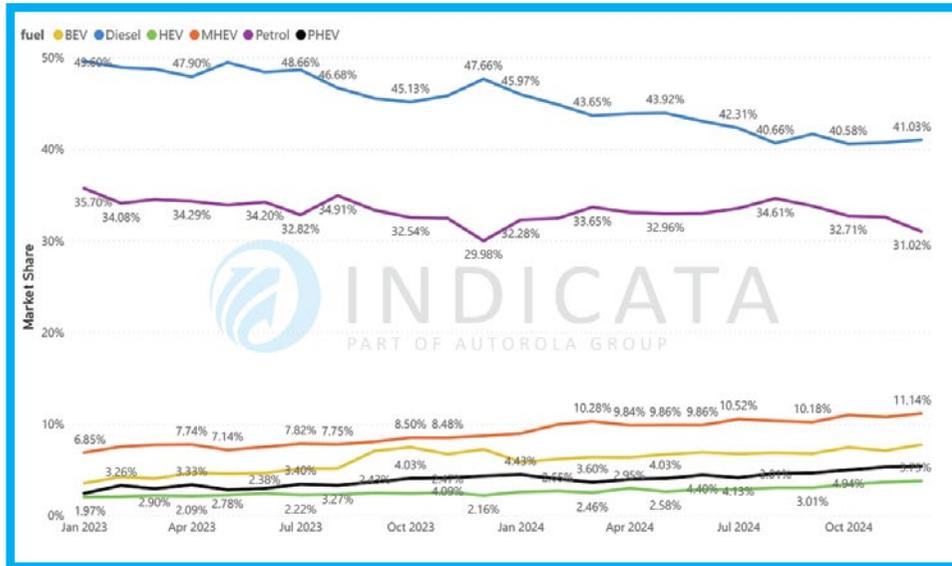
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	79.2
Volkswagen	Golf	85.7
Volkswagen	Passat	75.6

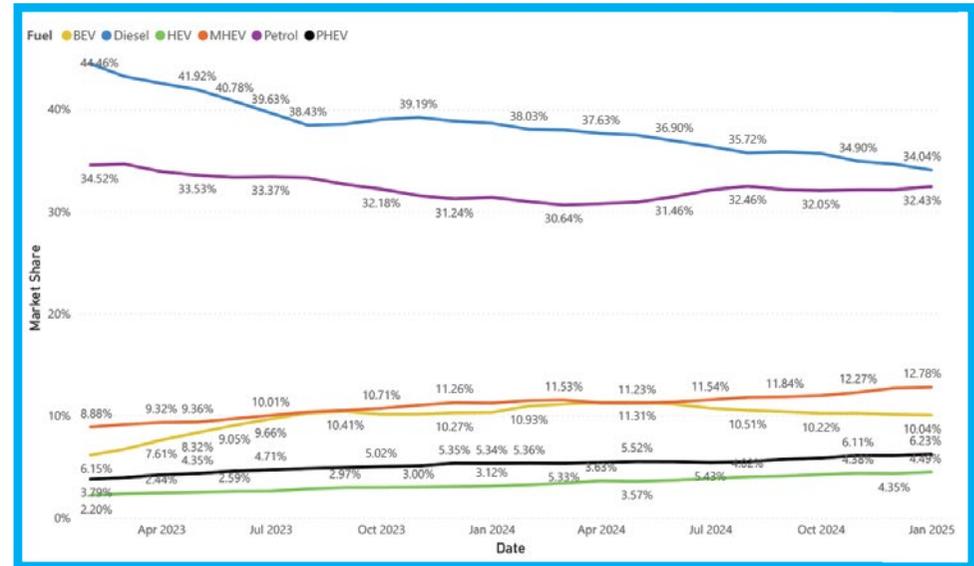
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	7x	52.0
Toyota	RAV 4	7x	52.2
Citroën	C3	6x	56.0

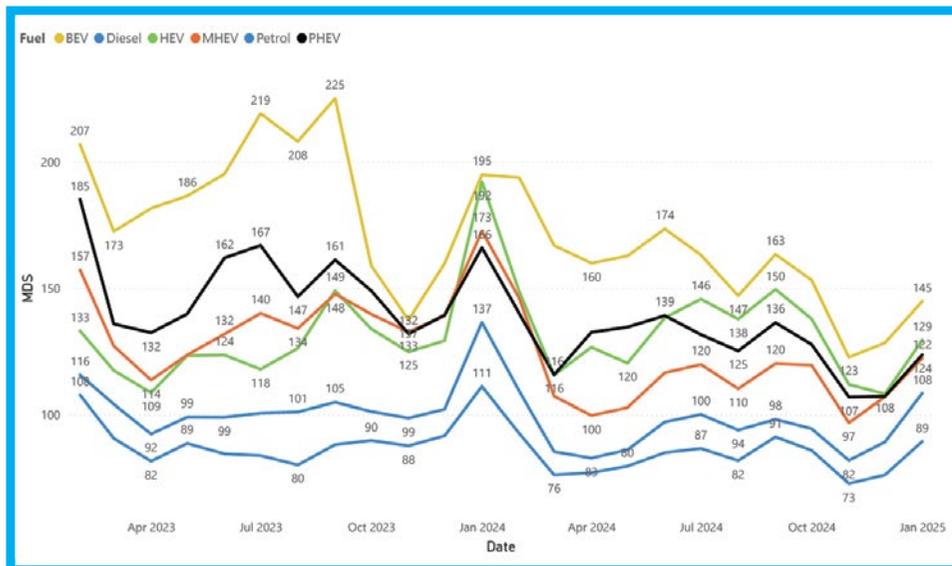
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - AUSTRIA



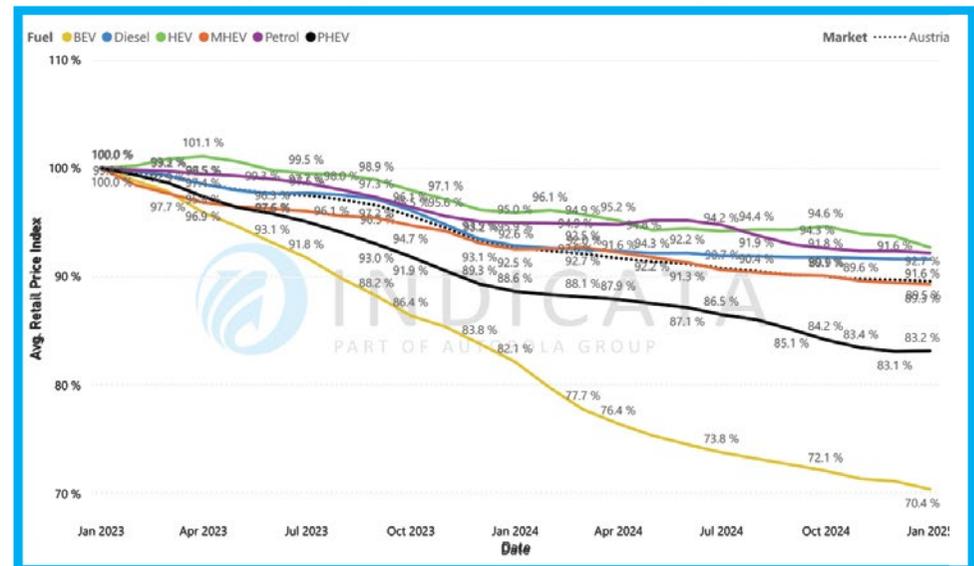
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - AUSTRIA



MDS BY FUEL TYPE - AUSTRIA



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



Cada vez más eléctricos entre los coches nuevos, pero no es lo mismo en los VO

Con un nuevo crecimiento de más del 37 %, las matriculaciones de BEV en Bélgica en 2024 ya han superado a Noruega en términos de volumen y cuentan con una impresionante cuota de mercado de turismos de más del 28 %. Esto les sitúa en quinto lugar en términos absolutos, por detrás del Reino Unido, Alemania, Francia y los vecinos Países Bajos. El mercado belga de vehículos de ocasión, sin embargo, no sólo está rezagado en términos de cuota de mercado, sino también en términos de crecimiento, ya que presenta una evolución muy moderada.

En la actualidad, solo el 8 % de los VO ofertados son totalmente eléctricos y solo han aumentado su cuota de mercado desde el 4 % desde principios de 2023 a la cifra de hoy. Incluso en el segmento de edad de los VO jóvenes, de hasta 2 años de antigüedad, la cuota de mercado existente es sólo algo inferior al 14% y actualmente incluso está disminuyendo con un estancamiento de la cuota de ventas, lo que indica un importante número de exportaciones. Los vehículos matriculados en 2023, que ahora se vende cada vez más como VO, pueden sufrir una creciente presión de volumen en los concesionarios debido al salto de Tesla de algo menos de 5.000 en 2022 a 16.000 unidades en 2023, o de la serie ID de VW de 2.600 en 2022 a 11.000 unidades. El todavía débil valor medio MDS de más de

100 es un síntoma correspondiente de esto y sólo se ha podido mantener y mejorar por las continuas reducciones de precios. Los PHEV van ligeramente mejor en Bélgica y siguen teniendo una penetración en el mercado más moderada que sus competidores totalmente eléctricos. No obstante, la caída de los precios es significativamente mayor que en el caso de los motores de combustión y los HEV, pero menos pronunciada que en el caso de los BEV.

Además, las cifras de nuevas matriculaciones de enchufables han ido disminuyendo en 2024, pero con una cuota de mercado de un buen 15%, siguen siendo lo suficientemente grandes como para garantizar la presión sobre los precios en los próximos años. Los híbridos completos, por su parte, también tienen actualmente una buena cuota en Bélgica. Al parecer, los volúmenes manejables y los buenos valores de atractivo del mercado para los VO han animado a los proveedores a aumentar ligeramente sus precios de venta en los últimos meses. Los diésel, que ni siquiera alcanzaron el 5% del mercado belga de coches nuevos en 2024 -sin incluir los mild-hybrid, se han reducido por debajo de la marca del 30% en la oferta de VO.

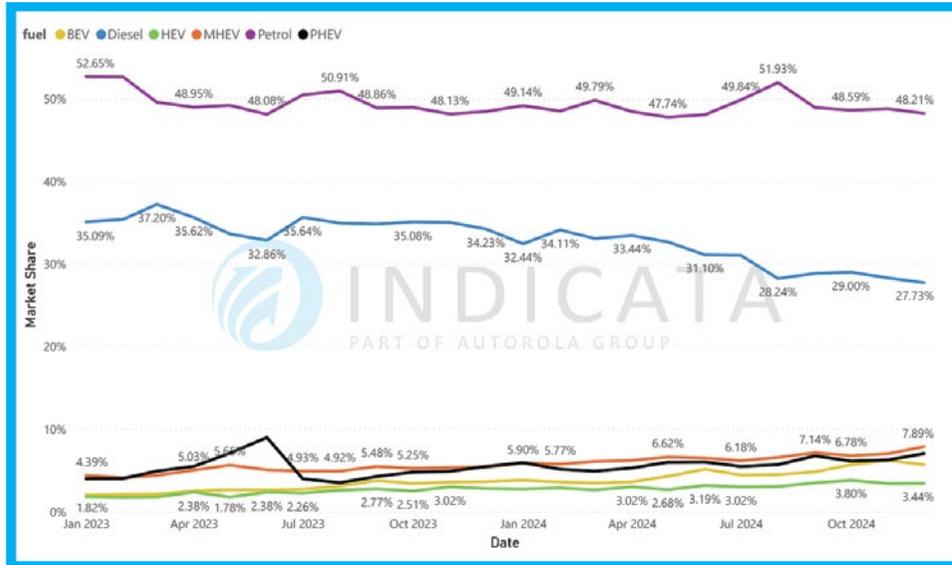
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	68.5
BMW	1 series	84.6
BMW	3 series	78.3

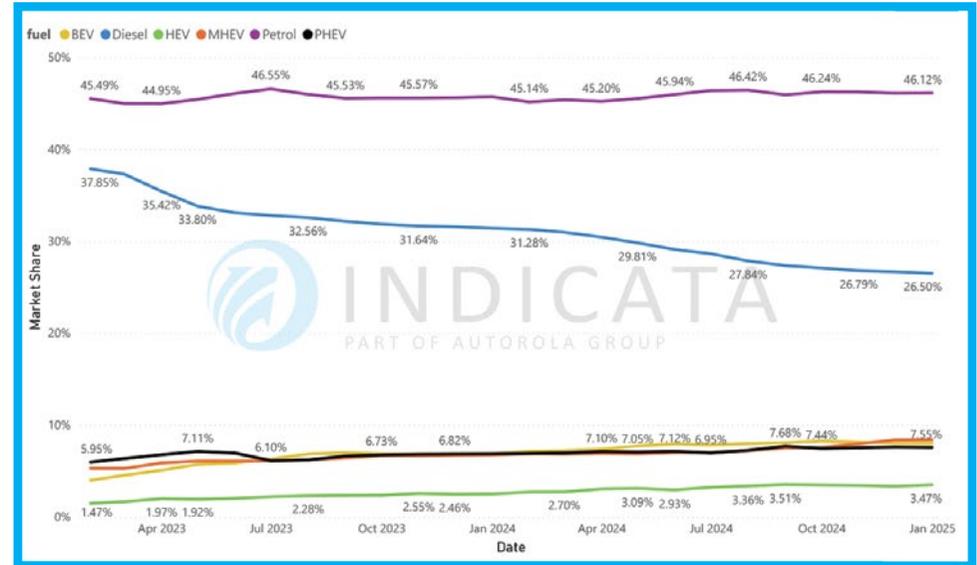
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	Tucson	10x	34.3
Dacia	Sandero	10x	35.4
Škoda	Kodiaq	10x	37.4

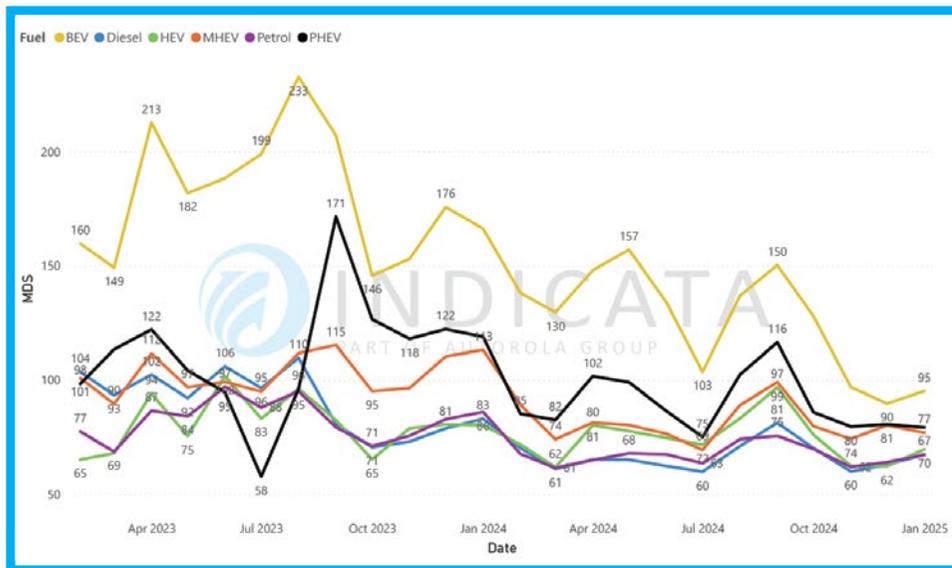
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



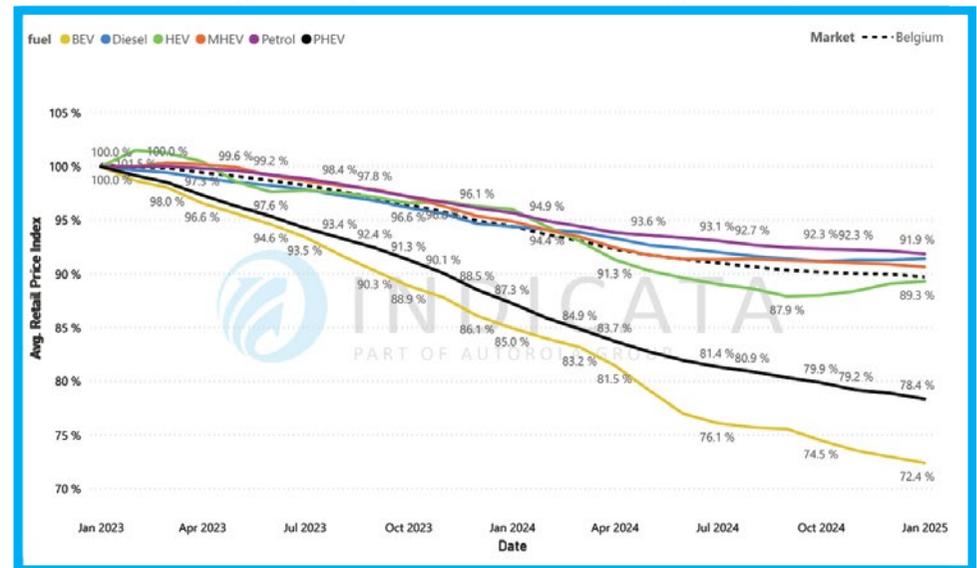
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



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



Electrificación rápida

Dinamarca sigue avanzando en la electrificación de su mercado de coches nuevos, de forma similar a Bélgica. Más de uno de cada dos coches nuevos matriculados en 2024 (51%) era BEV. Los PHEV y los diésel, con una cuota de nuevas matriculaciones inferior al 5% el año pasado, son cada vez menos relevantes. La oferta de VO jóvenes, de menos de 2 años, se ha movido en los últimos meses de forma imparable en el 9,9% (diésel) y el 8,1% (PHEV).

Por otra parte, los BEV ya representan más del 60% de la oferta de VO jóvenes en Dinamarca. En contraste con Bélgica, ya representan un tercio de todos los listados, entre otras cosas porque no hay un fuerte motor de exportación debido al nivel de precios absoluto. Las ventas han aumentado proporcionalmente, pasando de algo menos del 12% a principios de 2023 a casi el 40% en el grupo de edad más joven. La deseabilidad medida en MDS alcanza una media de 68, mejor que la de todos los demás tipos de combustible. Sin embargo, el índice de precios a la baja muestra que el atractivo de los VO eléctricos se ha estabilizado con el tiempo, debido principalmente a unos precios cada vez más favorables.

Por ejemplo, entre los 3 primeros figuran dos modelos de propulsión exclusivamente eléctrica y el Renault Mégane, casi el 90% de cuyas ventas aquí consideradas también fueron generadas por su versión BEV. Por otra parte, los diésel y los enchufables no sólo tienen una cuota de mercado comparable, sino que también muestran una tendencia de precios negativa similar. Sólo en términos de atractivo de mercado, los enchufables consiguen ganarse mejor a los clientes y actualmente ocupan el segundo mejor valor MDS nacional después de sus homólogos totalmente eléctricos.

Mientras tanto, los gasolina y los híbridos completos han podido mantener en gran medida su posición de precios desde 2023. Sin embargo, los híbridos no enchufables parecen tener un comportamiento más débil en la medición de la oferta y la demanda que los vehículos solo de gasolina. No obstante, el índice de precios de los VO de gasolina también ha mantenido en gran medida su nivel con respecto a 2023 y, por tanto, ocupa el primer lugar en comparación con todos los demás tipos de combustible.

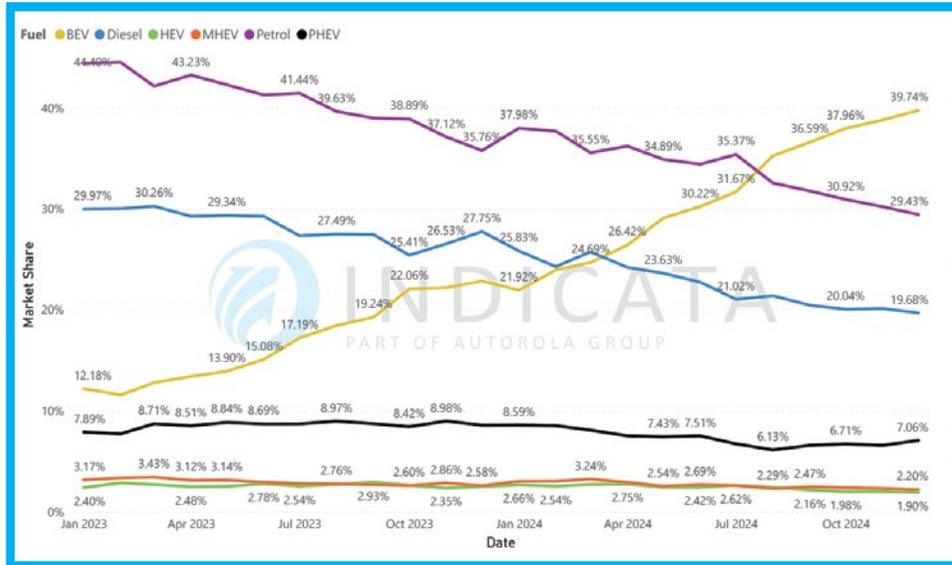
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	59.6
Volkswagen	ID.3	46.5
Škoda	Enyaq	63.3

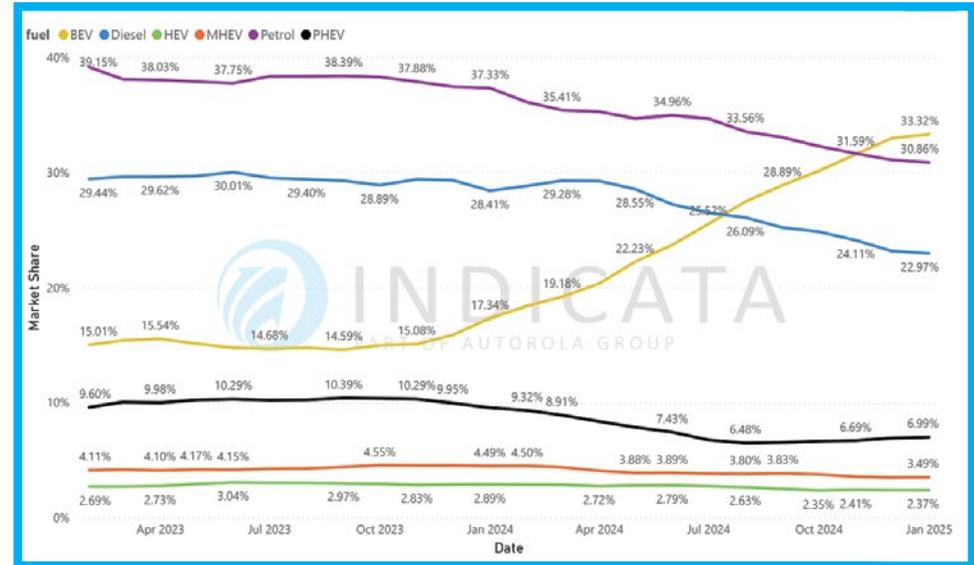
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	10x	36.2
Renault	Mégane	9x	39.7
MG	4	9x	40.3

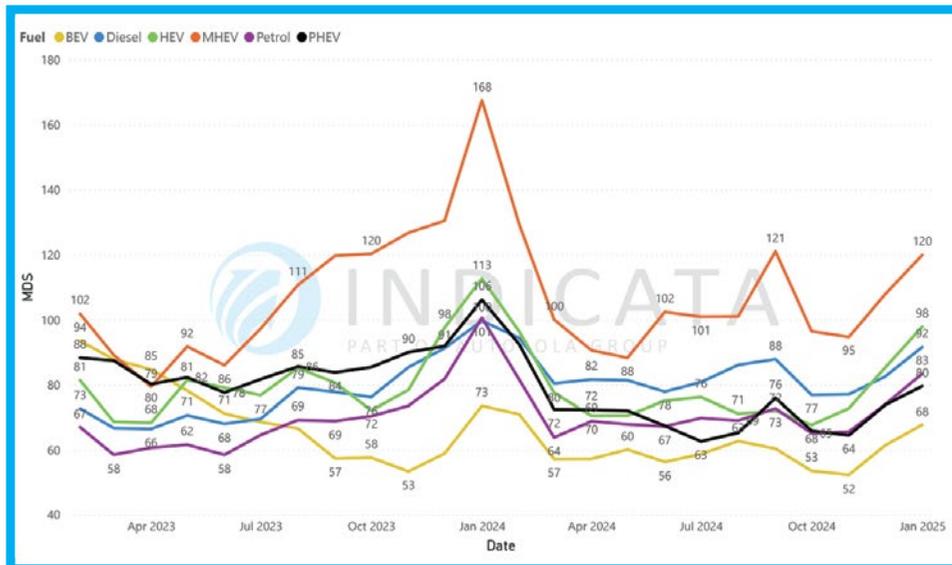
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



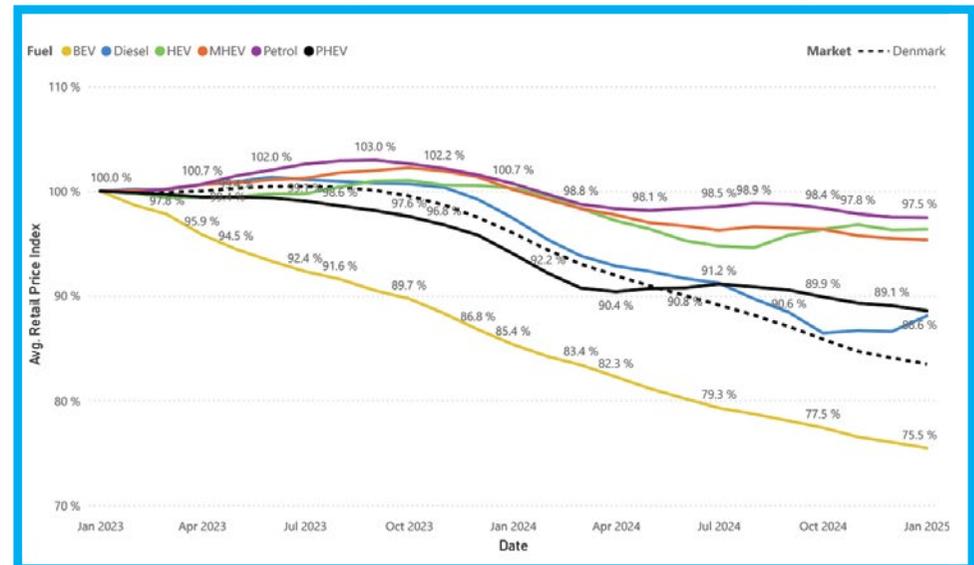
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



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



Un comienzo tranquilo del 2025

Mientras que el mercado de matriculación de vehículos nuevos en Francia se redujo en torno a un 3% en total en 2024, la composición del mercado de vehículos nuevos apenas cambió de forma significativa. Si se observa el crecimiento de los mild-hybrid se ve más bien como una sustitución de los motores de combustión por versiones más modernas. La situación fue muy diferente el año anterior y se saldó con un salto significativo de los BEV y PHEV. Aunque ambos tipos de propulsión registraron un ligero descenso de vehículos nuevos el año pasado, del -2,6% en el caso de los eléctricos y del -10,2% en el de los enchufables, siguen siendo superiores en términos absolutos a los de años anteriores.

Lo mismo cabe decir del sector del VO. Sin embargo, sigue observándose una tendencia negativa en la evolución de los precios de estos dos tipos de combustible. Todos los demás sistemas de propulsión entraron en una fase más estable en cuanto a precios a mediados del año pasado y mantuvieron su situación en diciembre. Aunque el atractivo en el mercado de los BEV y PHEV ha mejorado, se encuentran en la peor posición en comparación con los motores de combustión y los híbridos completos. Esto se aplica a todos los segmentos de edad. Como en

muchos otros mercados observados, los híbridos completos muestran un sólido desarrollo. No sólo el crecimiento de la cuota de mercado es constante y moderado, sino que también ha mejorado el atractivo del mercado, por lo que cabe suponer que la demanda ha podido seguir el ritmo de la afluencia de híbridos usados. En Renault, en concreto, la oferta observada (stock) y la cuota de ventas de vehículos usados jóvenes en el mercado nacional es ahora del 25% y va en aumento, mientras que los BEV de esta marca sólo representan alrededor del 5% de las ventas y el 7% del stock.

Los gasolina, que siguen representando casi el 40% de la oferta total francesa y más de un tercio de VO de menos de dos años, no muestran en general signos de excesiva presión sobre los precios. El índice de precios de la oferta incluso se recuperó a finales de año. La electrificación sigue siendo escasa en el segmento de los vehículos industriales ligeros de ocasión. A finales de año, ni siquiera el 9% de los vehículos más jóvenes en stock eran totalmente eléctricos, por no hablar del menos del 1% de HEV y PHEV cada uno. Por tanto, este mercado seguirá dominado por las furgonetas diésel en 2025.

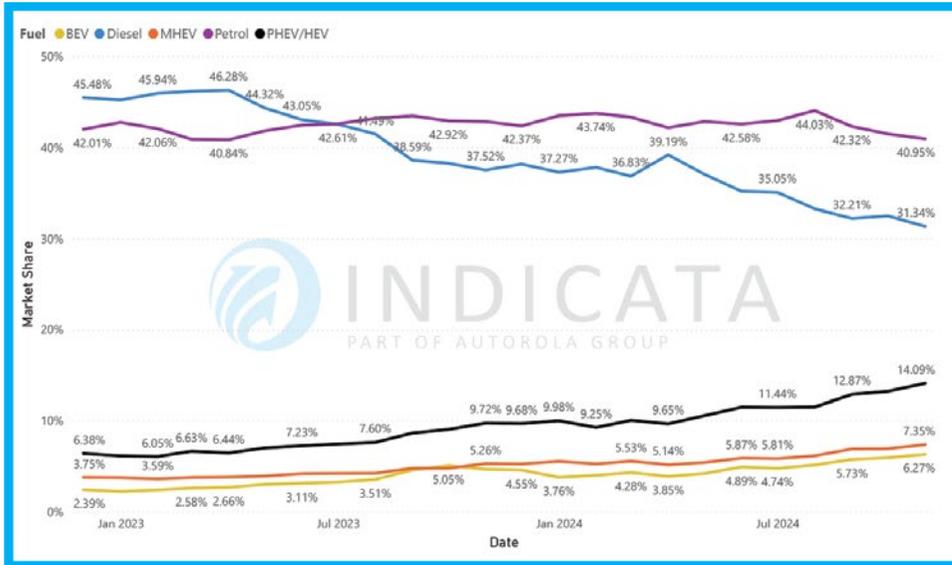
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	78.1
Renault	Clio	47.3
Peugeot	2008	75.8

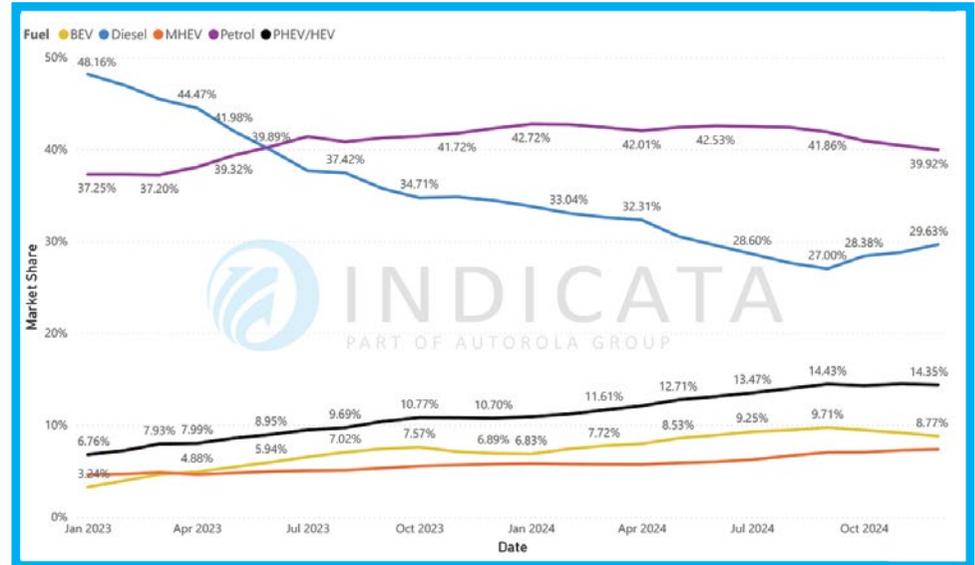
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	36.2
Dacia	Duster	10x	36.9
Tesla	Model Y	9x	39.7

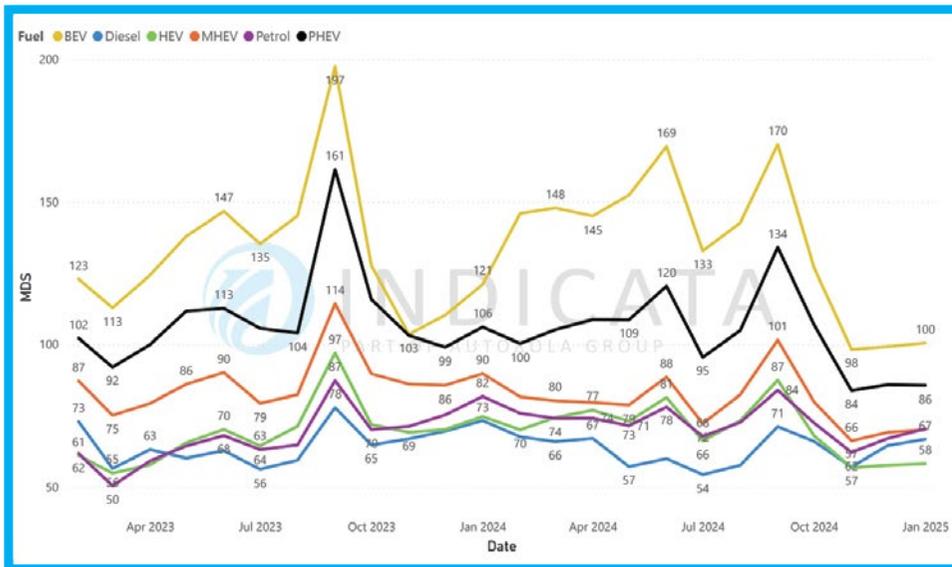
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



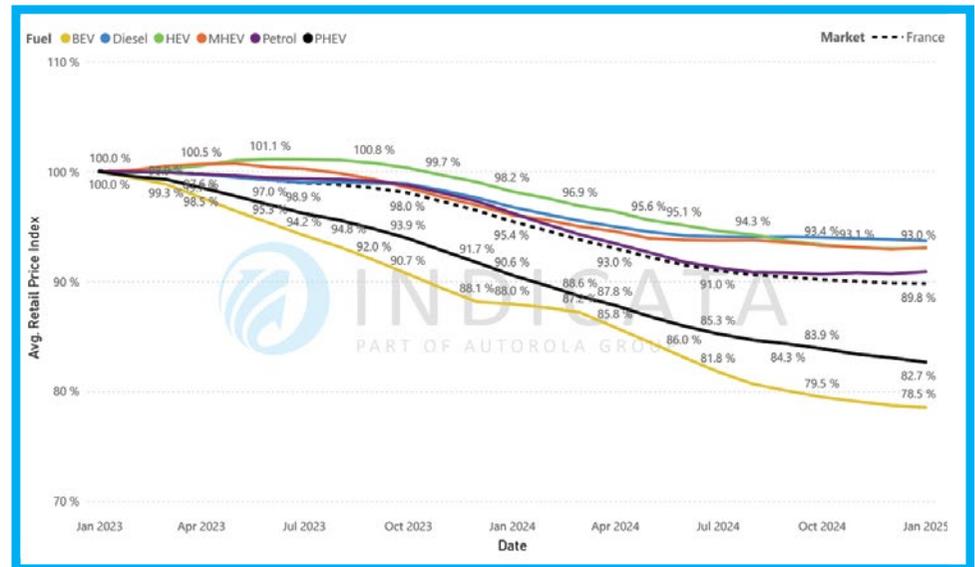
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



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



Se consolida el escepticismo de los clientes hacia la movilidad eléctrica

El mercado de coches nuevos de 2024 en Alemania cerró casi al mismo nivel que el año anterior, lo que sugiere una estabilidad en el -1,0%. Sin embargo, se produjeron cambios significativos en términos de tipos de propulsión. Las unidades totalmente eléctricas sufrieron una grave pérdida del -27,4% en comparación con el año anterior y diciembre no fue una excepción con un -38,6%. La pérdida se vio compensada en gran medida por el crecimiento de todos los tipos de híbridos y un ligero aumento de los vehículos de gasolina.

Con este acusado descenso, Alemania ocupa una posición especial en comparación con los demás grandes mercados europeos, que por lo demás cerraron con BEV entre un -2,6% (Francia) y un +21,4% (Reino Unido) respecto al año anterior. Siendo con diferencia el mayor mercado europeo de turismo, la pérdida de más de 140.000 unidades de coches nuevos totalmente eléctricos es ciertamente preocupante para los fabricantes, sobre todo en lo que respecta a sus objetivos de CO2 y posibles penalizaciones. Tesla en particular, con un descenso de 26.000 unidades, pero también Opel, con 20.000 Corsas y Mokka's menos, o 15.000 Fiat 500 menos. VW y Porsche sólo pudieron compensar parcialmente sus pérdidas globales con nuevos modelos: ID.7 y Macan.

Para el futuro mercado de VO, sin embargo, este descenso puede traer un agradecido alivio, reduciendo la presión de volumen sobre los BEV cuando los matriculados en 2024 lleguen a los operadores de VO. Actualmente, la cuota de mercado de los BEV en el comercio está estancada en torno al 10% tanto en ventas como en stock de vehículos jóvenes de menos de 2 años. El valor medio del MDS ha mejorado mucho en el último año, pero todavía se sitúa en el extremo negativo de la comparativa y sólo es superado por los híbridos completos. La mejora se debe, entre otras cosas, a los fuertes ajustes de precios, que han atraído más la atención de los potenciales compradores de coches usados hacia los vehículos eléctricos, al menos en términos económicos, aunque el valor volvió a deteriorarse ligeramente en diciembre, como es habitual en esta época.

Lo inusual, incluso en una comparación europea, es el escaso atractivo de los híbridos completos, cuyo nivel de precios, estable, se impone aparentemente frente a una relación oferta/demanda bastante desfavorable. Sin embargo, su cuota de mercado en la oferta apenas crece actualmente, por lo que no cabe esperar un deterioro repentino en un futuro próximo.

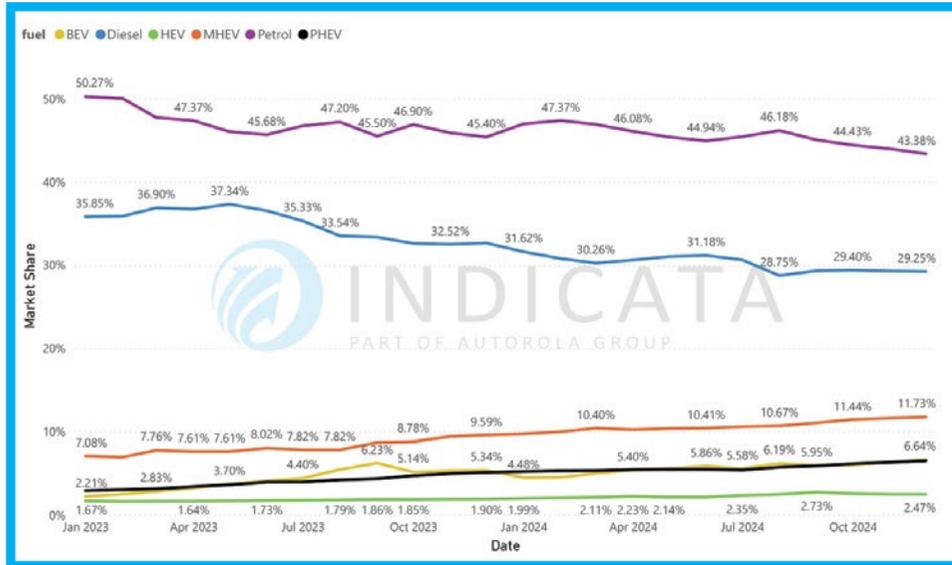
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	87.4
BMW	3 Series	65.4
Volkswagen	T-ROC	96.4

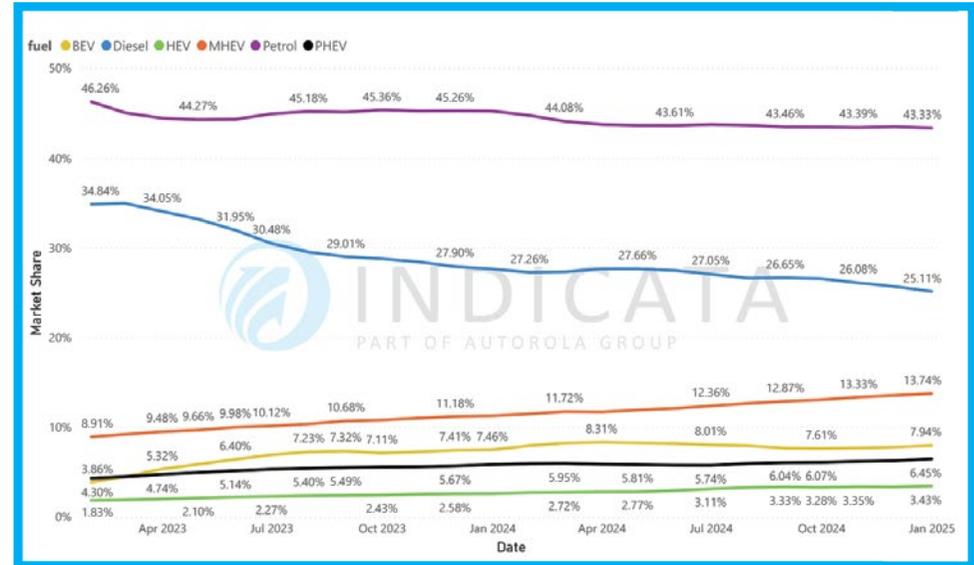
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	14x	26.4
Tesla	Model Y	11x	33.2
Tesla	Model 3	10x	34.4

SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



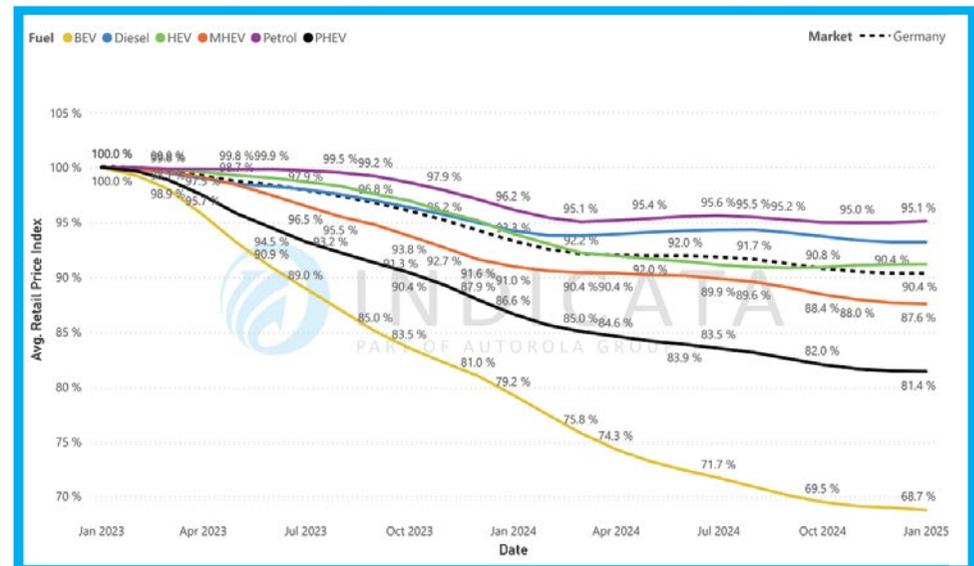
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



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



Aún no está preparada para los VE

Al igual que Alemania, el mercado italiano de coches nuevos cerró 2024 prácticamente al mismo nivel que el año anterior, tras un mes de diciembre algo más flojo. Sin embargo, a diferencia de su vecino del norte, esto también se aplica a los BEV nuevos, que hasta ahora sólo representan el 4,2% del mercado. La penetración de este tipo de combustible en el mercado de VO es correspondientemente baja, con un 3,2% y un 2,2% en existencias y ventas, respectivamente. Sin embargo, el MDS de 118 es una señal de que incluso estas cantidades relativamente pequeñas no encuentran compradores con la suficiente rapidez y de que se está intentando mantener un índice de rotación adecuado mediante precios más bajos.

Por tanto, no es de extrañar que no haya ningún vehículo eléctrico puro entre los 3 más vendidos. Los motores de combustión y los híbridos completos son igualmente atractivos en términos de valor MDS. Las tendencias de precios también están muy próximas. En los últimos años, sin embargo, el mercado italiano de VO de menos de dos años ha experimentado un desplazamiento del diésel a la gasolina en lugar de

hacia los eléctricos. Incluso las marcas nacionales del Grupo Stellantis sólo alcanzan algo más del 5% de cuota en los VO jóvenes de menos de 2 años. Los híbridos completos también desempeñan un papel muy secundario entre los VO muy jóvenes. Sólo el 4% del stock total en diciembre eran HEV e incluso en el grupo de edad más joven la cifra es apenas superior, del 4,8%. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los modelos Fiat 500 y Panda Hybrid, que están bien representados en Italia, se identifican como mild-hybrids en la clasificación INDICATA, no como HEVs.

La rápida venta de HEVs hasta la fecha, reconocible por sus buenos valores MDS, ha aportado la correspondiente estabilidad de precios a este tipo de combustible. Sin embargo, se espera que en los vehículos matriculados en los años 2022 y 2023 aumenten los Toyota Yaris Cross Hybrid y otros modelos de Renault, en particular. Estos últimos ya están en el mercado con una cuota de stock de casi el 40% de los VO de menos de 2 años, mientras que las ventas siguen muy rezagadas con una cuota ligeramente inferior al 15% en diciembre.

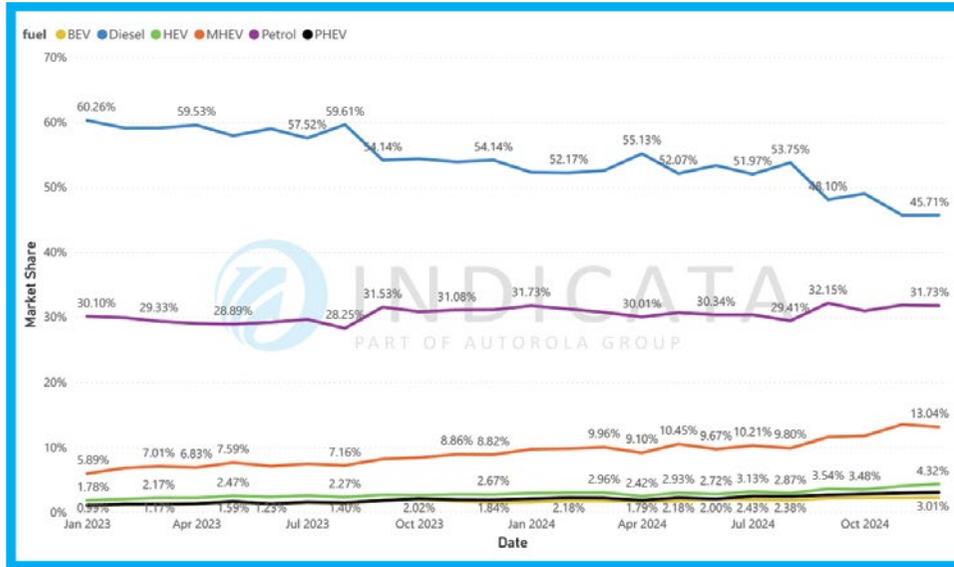
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	56.8
Fiat	500	72.7
Jeep	Renegade	78.6

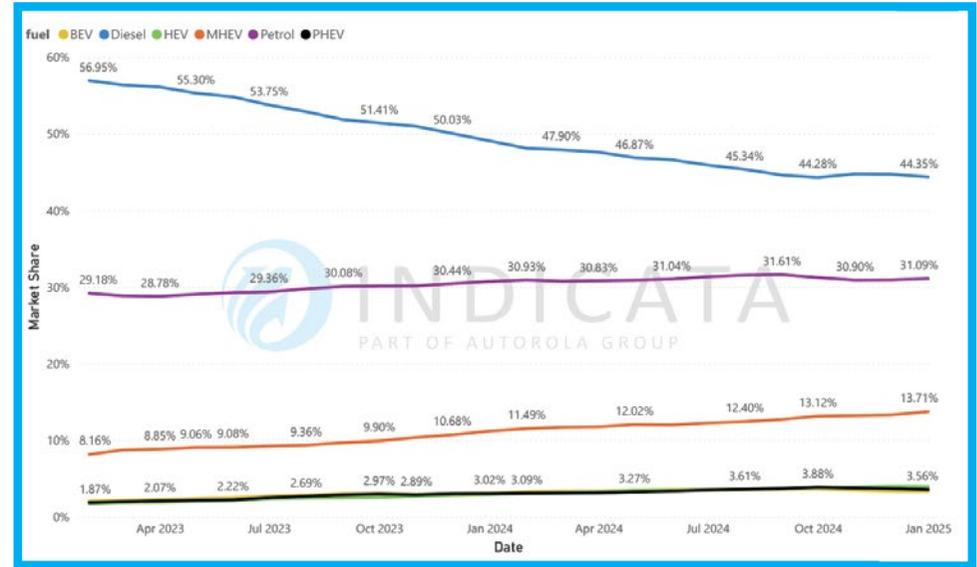
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mini	Countryman	11x	33.7
Mini	3-door / 5-door	10x	36.0
Hyundai	i10	8x	43.5

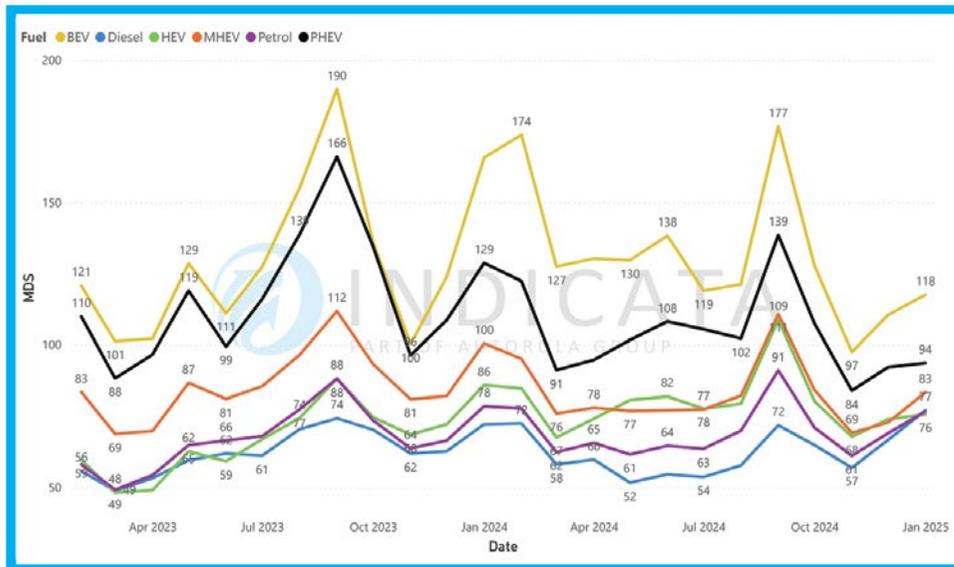
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



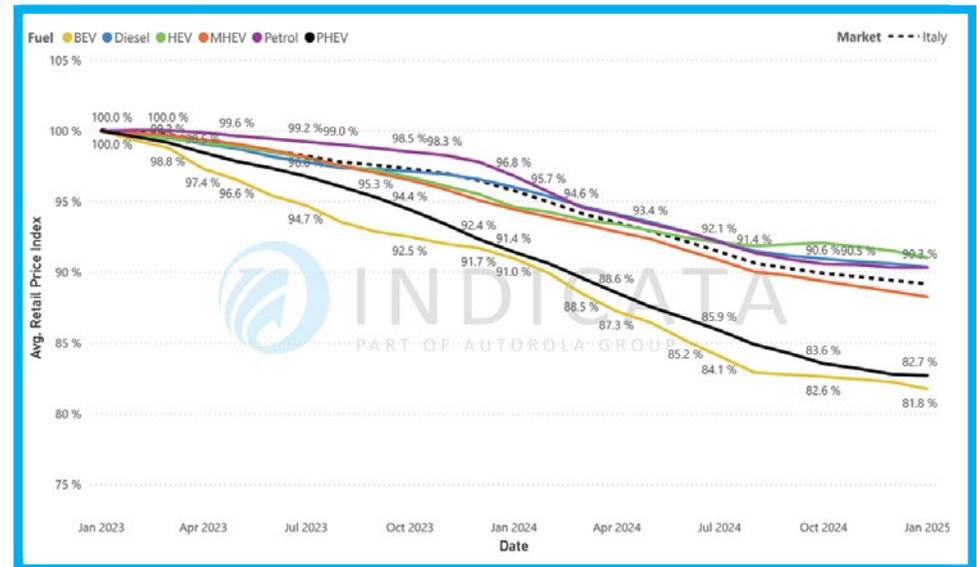
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



MDS BY FUEL TYPE - ITALY



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



Rápida transición a la electricidad

Las nuevas matriculaciones en los Países Bajos siguieron impulsando la transición hacia la electrificación con un fuerte diciembre para los BEV y PHEV. Casi un 35% de cuota de mercado de BEV para turismos y casi un 14% de PHEV en 2024 significa que casi uno de cada dos coches nuevos en los Países Bajos el año pasado puede cargarse a través de un enchufe. La red pública de recarga, excelentemente desarrollada, y las distancias de conducción comparativamente cortas dentro del país ofrecen buenas condiciones para ello.

En el mercado del VO, estas cifras llegan con el lógico retraso o son absorbidas por las exportaciones. La cuota de BEV entre los VO en stock ha alcanzado recientemente el 10% y se ha mantenido constante en torno al 19% para los VO de menos de dos años desde principios del 2024. Sin embargo, los volúmenes de ventas y las cuotas han aumentado en el mismo periodo, sobre todo en el grupo de edad más joven, hasta casi el 18% de todas las ventas en los últimos meses del 2024. La aceleración de los volúmenes de ventas ha mejorado significativamente la deseabilidad de los BEV jóvenes, pero va acompañada de una tendencia de precios que está frenando el éxito de ventas a pesar de la creciente demanda interna.

Sin embargo, no es sorprendente que el Cupra Tavascan, un atractivo recién llegado con volúmenes bastante respetables aparezca bastante pronto en la lista de los 3 más vendidos junto a los baratos y rápidos Tesla Model 3 y Model Y. El panorama de los KPI es comparable al de los BEV frente a los PHEV, que, a diferencia del actual mercado de coches nuevos, actualmente se siguen comercializando en números similares y a veces incluso mayores entre los VO debido al historial de nuevas matriculaciones.

Sin embargo, el descenso de precios desde 2023 ha sido bastante menos pronunciado en término medio en el caso de los modelos totalmente eléctricos. Los HEV apenas han podido afianzarse en los Países Bajos, principalmente debido a la falta de subvenciones. Las bajas cuotas de mercado, incluso en el grupo de edad más joven por debajo del 10%, con los valores MDS relativamente buenos, ofrecen la oportunidad de una política de precios sólida por parte del proveedor. El descenso de las ventas de coches de gasolina en el segmento de coches nuevos desde hace algún tiempo -el más reciente -25,7% en 2024 frente a 2023 a pesar de un fuerte diciembre- también ha provocado las correspondientes reducciones en la oferta y venta de VO.

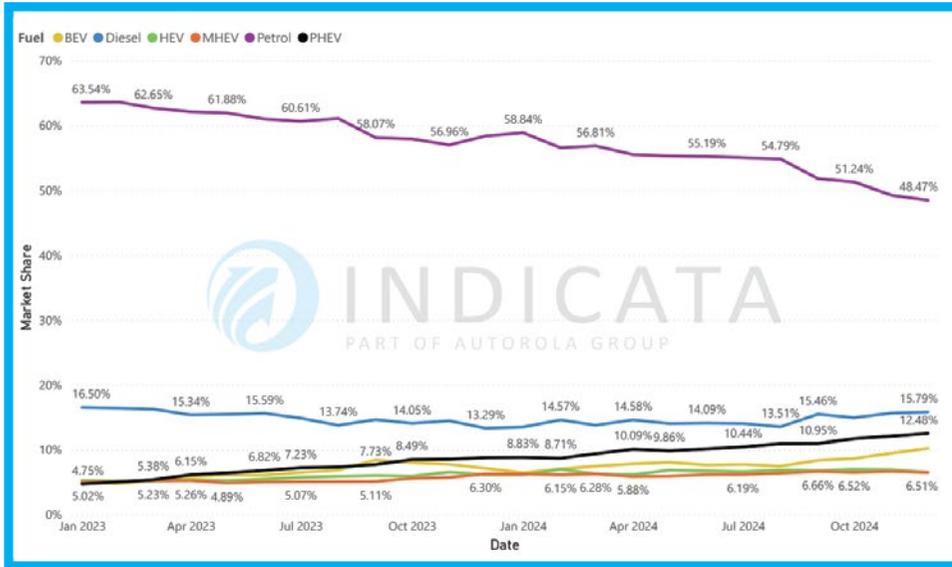
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.0
Lynk & Co	01	46.8
Volkswagen	Polo	65.4

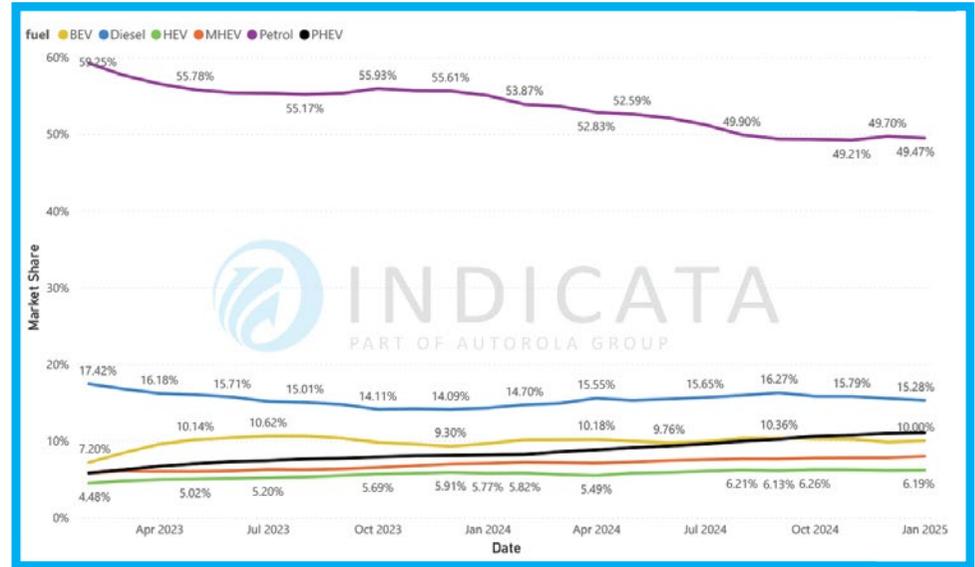
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	11x	31.9
Tesla	Model 3	11x	32.3
Tesla	Model Y	10x	35.5

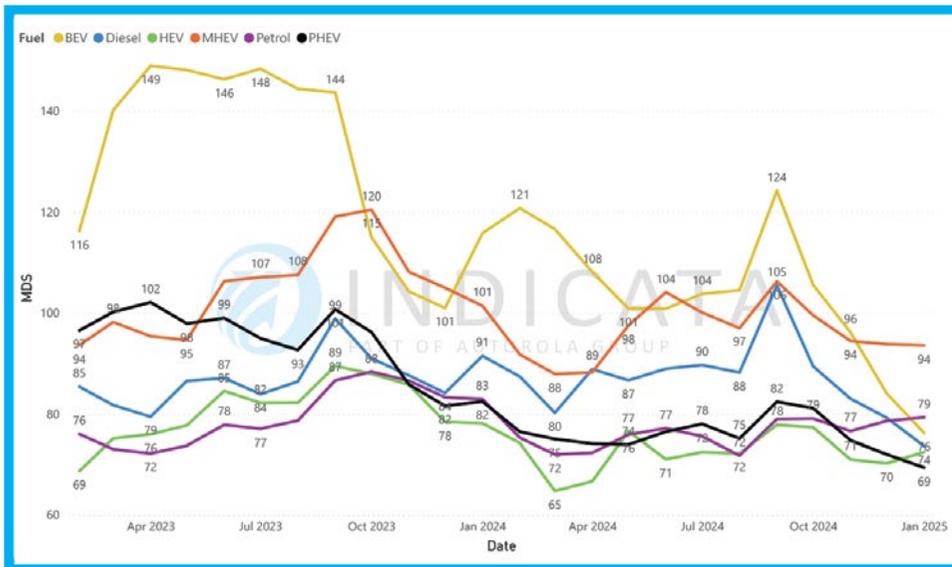
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



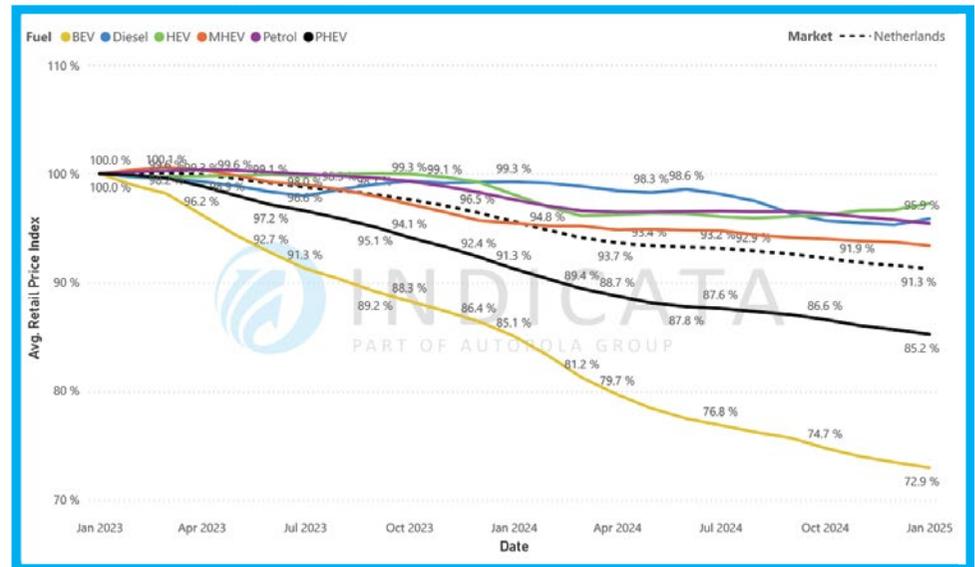
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



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



Los híbridos son una solución transitoria

En Polonia, el mercado de automóviles nuevos sigue estando muy poco desarrollado en cuanto a electrificación. Los turismos totalmente eléctricos representaron solo el 3 % de las nuevas matriculaciones en 2024, un -3 % menos que el año anterior. Esto significa que el año pasado se matricularon menos BEV en Polonia que en Irlanda. A pesar del crecimiento, los PHEV han sido ligeramente inferiores en 2024. Por el contrario, los HEV y los MHEV están alcanzando ahora una fuerte cuota. En conjunto, estos tipos de propulsión representan más del 45% de la cuota de mercado y un crecimiento del 30%.

El crecimiento se debió a la previsión del endurecimiento de los objetivos de CO2. Además, en Polonia, por ejemplo, las nuevas matriculaciones de vehículos con otros tipos de propulsión, principalmente de gas, se sitúan en una escala similar a la de los modelos totalmente eléctricos, que no analizamos aquí por separado. En el mercado polaco del VO, el cambio de motores de combustión a variantes MHEV y HEV ya se está produciendo en el grupo de edad más joven, de menos de 2 años, y en diciembre alcanzó una cuota de stock combinada de casi el 39%. Los distintos tipos de motor de combustión y los HEV también muestran una comercialización moderada. Entre los 3 más vendidos rápidamente hasta los 4 años, se encuentran lógicamente dos modelos clásicos con motor de

combustión, el Golf y el Kodiaq, pero también el Toyota RAV 4, del que se vendió un 70% con propulsión híbrida en la cantidad observada. La mejora significativa del valor MDS del stock de los BEV, sobre todo para los vehículos muy jóvenes, permite cierto optimismo con respecto a los vehículos eléctricos.

Sin embargo, el mercado del VO sigue dominado por los modelos de gasolina. Sin embargo, las ofertas de coches de gasolina más jóvenes están cada vez más tensionadas, lo que se refleja en el deterioro de los valores MDS. En promedio, sin embargo, los coches de gasolina siguen teniendo una buena relación oferta/demanda y están a la par con los diésel. La proporción de modelos diésel ha disminuido gradualmente en los últimos años y se situaba ligeramente por encima del 30% en diciembre.

Entre los coches usados de hasta cuatro años, los diésel representan sólo el 16%, y entre los más jóvenes sólo hay un 10% de modelos diésel. Tampoco se espera una oferta de vehículos nuevos generada a nivel nacional, con una cuota de mercado de vehículos nuevos en 2024 inferior al 9% de vehículos diésel. Sin embargo, la deseabilidad y el índice de precios siguen siendo sólidos y saludables y no deberían causar mayores problemas al mercado polaco del VO.

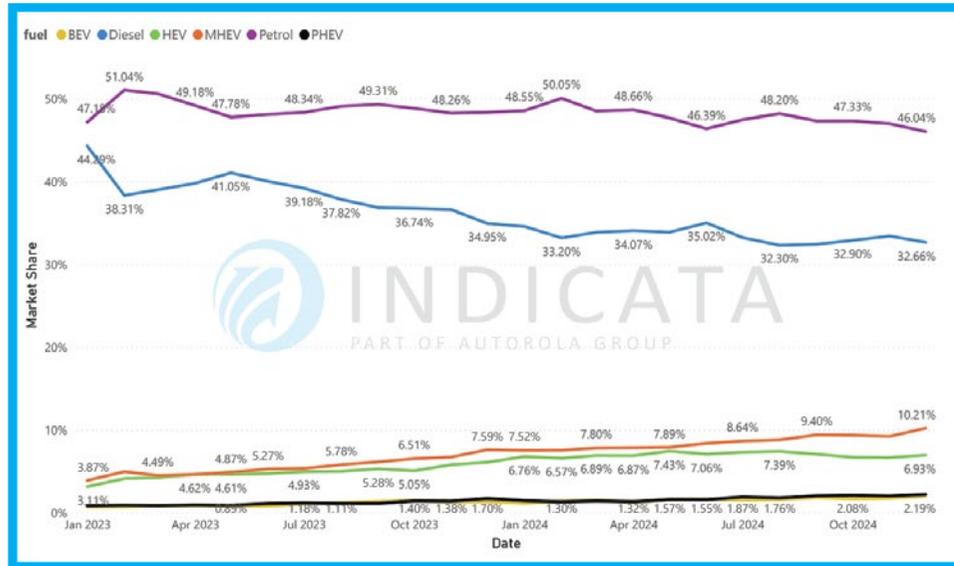
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	55.5
BMW	3 Series	69.7
Škoda	Octavia	59.7

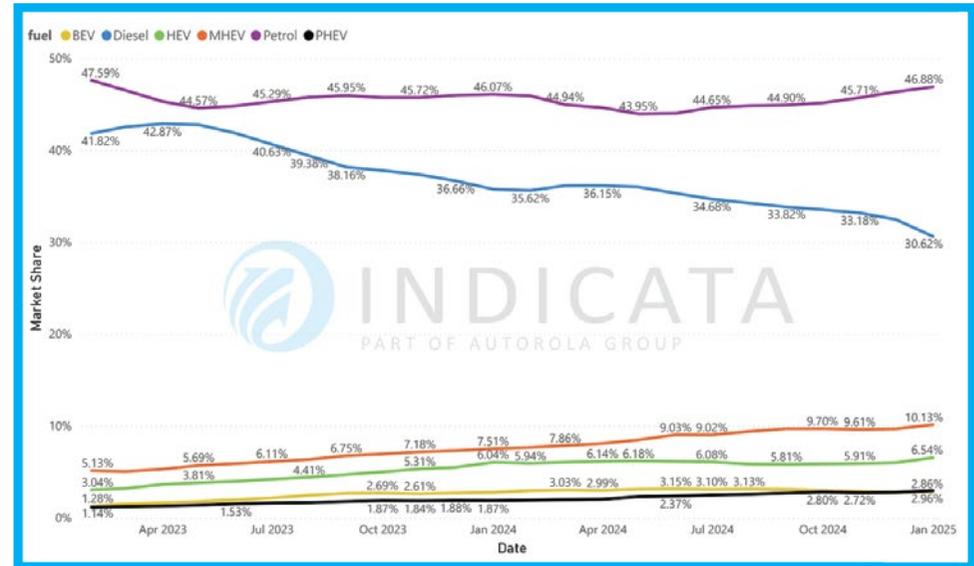
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	9x	41.4
Toyota	RAV4	8x	45.4
Volkswagen	Golf	8x	47.8

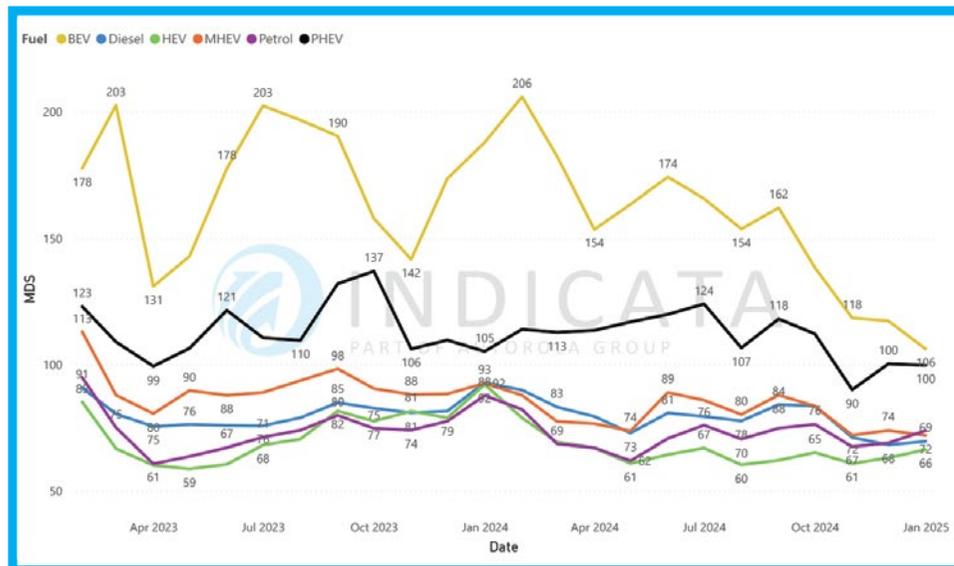
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



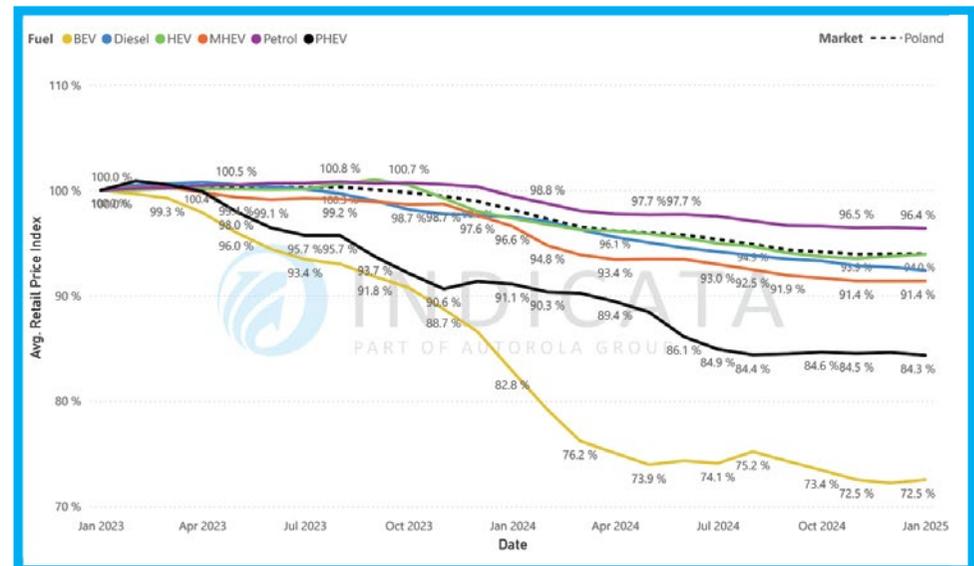
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



MDS BY FUEL TYPE - POLAND



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



Mayor adopción del BEV que España

Portugal está dando otro fuerte paso hacia la electrificación en el mercado VN, sobre todo con un fuerte mes de diciembre y un aumento mensual de casi el 30%, así como una cuota de mercado anual de casi el 20% con los BEV en 2024. Con una cuota de mercado del 14% y una tasa de crecimiento anual del +4,4%, es posible que los PHEV no igualen la tasa de crecimiento del +15% de los BEV, pero están mostrando un desarrollo mucho más ambicioso, especialmente en comparación con su gran vecino, España.

En diciembre, los BEV superaron a los modelos diésel en términos de volumen en el stock de VO de menos de 2 años, con más del 14% de los anuncios recogidos. El hecho de que las ventas en este grupo de edad se mantengan bien, con una cuota de mercado similar de casi el 14%, ha impulsado aún más el MDS de los BEV usados. La contrapartida es una caída significativa de los precios, que sólo parece haberse estabilizado a finales del año pasado.

Sin embargo, los modelos de VW y Audi se ven más afectados por estos

ajustes de precios que los Teslas. En Portugal, sin embargo, la lista de los 3 más vendidos sólo incluye modelos que se venden predominantemente como híbridos: Toyota CH-R y Yaris, así como el DS7, del que más del 90% se vendió como PHEV usado. En términos de MDS a finales del año pasado, los híbridos completos destacan positivamente. En todos los grupos de edad, están por delante a pesar de la estabilidad de los precios.

Sin embargo, con una cuota de mercado inferior al 2% de la oferta, el número de unidades por modelo es también más que insignificante. Los modelos diésel desempeñan un papel mucho más importante en el comercio portugués del VO. Aunque su cuota en el volumen observado de anuncios no ha dejado de disminuir desde hace tiempo, en diciembre seguían representando el 44%.

Los PHEV, con un 10% de cuota en los VO más jóvenes, ya están bastante cerca de la cuota de coches nuevos, pero les cuesta más encontrar un cliente a los precios estimados inicialmente. Como otras veces, su atractivo se consigue con precios más agresivos.

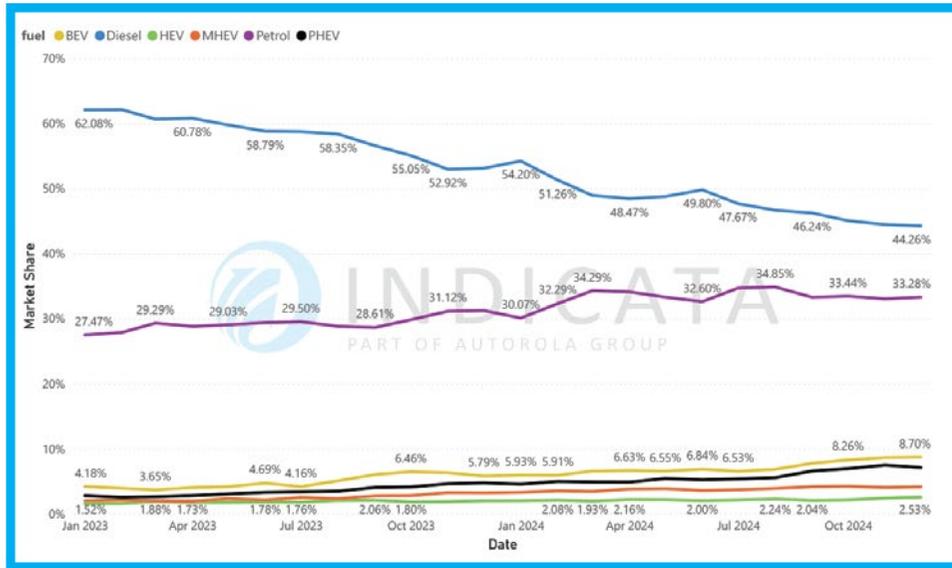
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	52.8
Peugeot	208	66.7
Renault	Clio	66.0

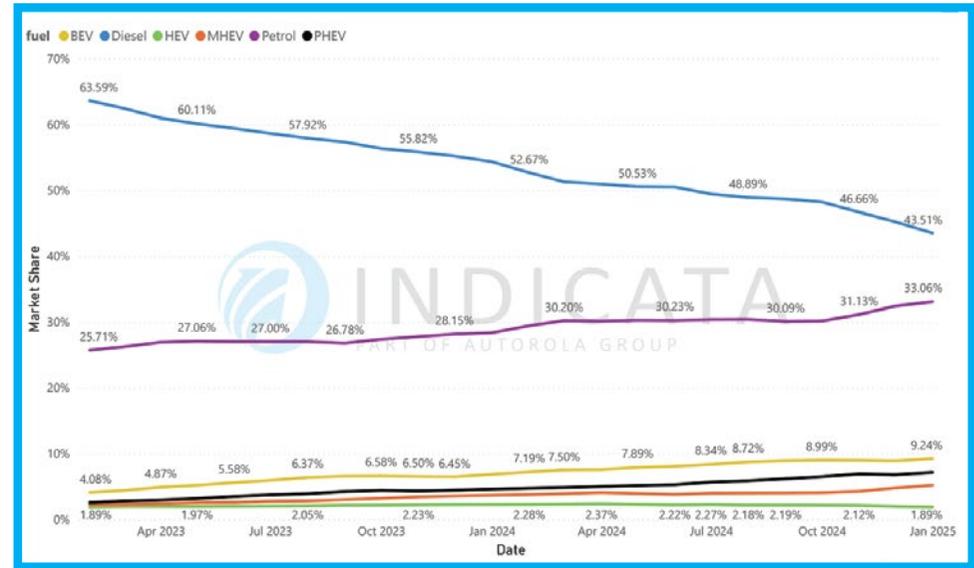
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
DS Automobiles	DS7/DS7 Crossback	11x	31.6
Toyota	CH-R	10x	35.5
Toyota	Yaris	10x	36.0

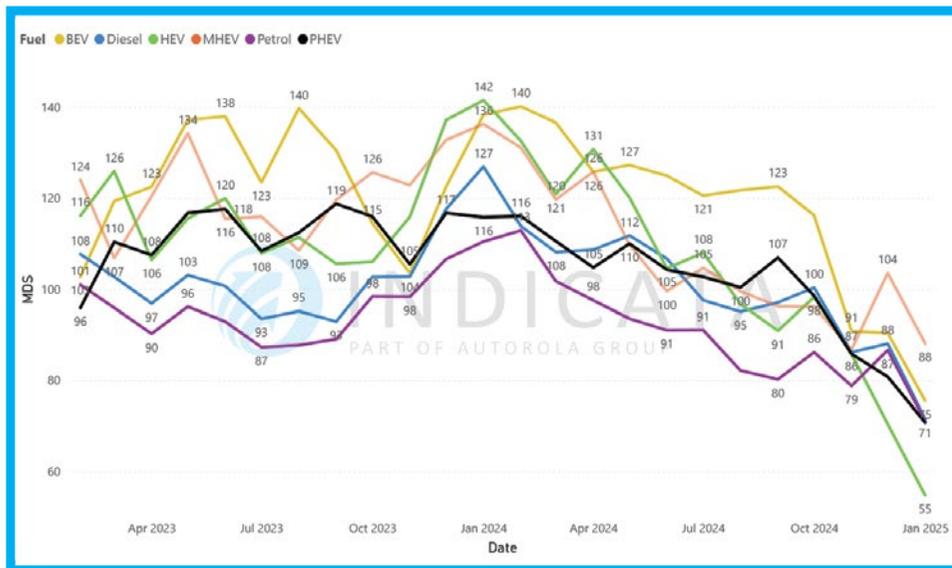
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



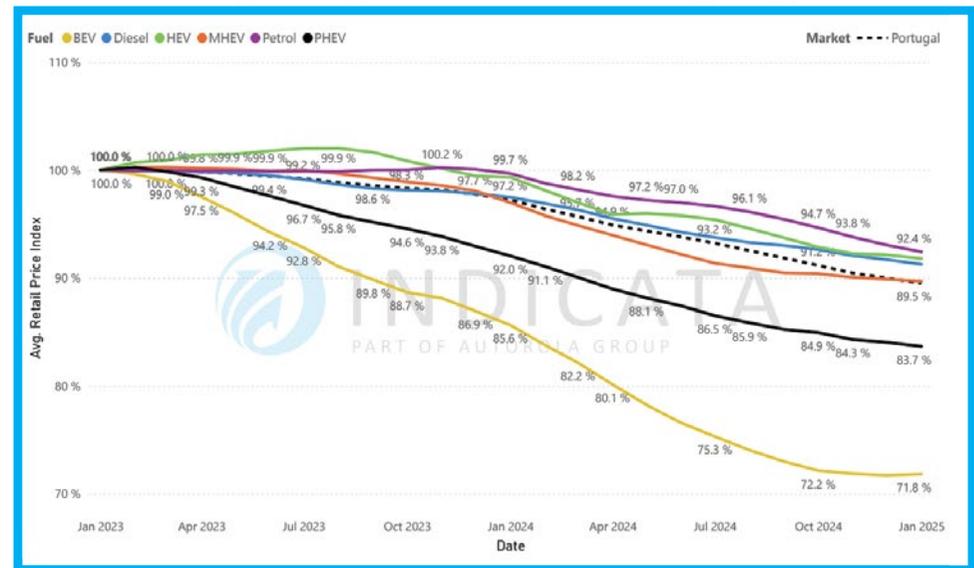
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



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



España prefiere los híbridos

En diciembre de 2024, España logró superar de nuevo el umbral del millón de nuevas matriculaciones con un diciembre casi un 30% más fuerte que el del año anterior. Aunque los turismos BEV muestran un crecimiento ligeramente superior a la media, la todavía baja cuota de mercado del 5,6% para los BEV y un ligeramente superior 5,8% para los PHEV significa que el mercado del VO seguirá centrándose en la sustitución de los coches con motor de combustión por MHEV, complementados por HEV, en el futuro cercano.

Por el lado de la oferta, los MHEV llevan tiempo ocupando cuota de mercado a los vehículos con motor de combustión en el grupo de menor edad, y los HEV están alcanzando poco a poco las ventas de unidades de BEV y PHEV. La evolución positiva y la mayor cuota de mercado en las ventas de HEV de segunda mano no sólo garantizan su atractivo constante en el mercado, sino también una estabilidad de precios superior a la media con tendencia al alza.

Tres modelos de Toyota vuelven a ocupar los tres primeros puestos entre los vehículos usados con más de 4 años de antigüedad. Sobre todo, en los

grupos de oferta de más de 3 años, los PHEV están desarrollando un índice MDS cercano al de los vehículos con motor de combustión. En cuanto al precio, los PHEV siguieron la tendencia general y, de media, perdieron más valor que los vehículos con motor de combustión y otros híbridos en los dos últimos años, pero menos que los BEV usados.

Nuestro índice de precios aún no muestra signos de estabilización, ni para los enchufables ni para los modelos eléctricos. En el caso de los BEV, las nuevas matriculaciones de 2023 experimentaron un salto de alrededor de 30.000 a más de 50.000 unidades y, con un nuevo aumento en 2024 a más de 57.000 turismos, existe la posibilidad de que continúe la tensión sobre los precios y la deseabilidad durante un tiempo. Si, mientras tanto, hay muy poca demanda de BEV usados, se prevé una recuperación de los precios de los VO de ID y Tesla. También será interesante ver más modelos MG ZS matriculados en 2023 llegando al mercado del VO. Este año, el modelo de bajo precio entró espontáneamente en el top 5 de nuevas matriculaciones en España tras su primer año en el mercado.

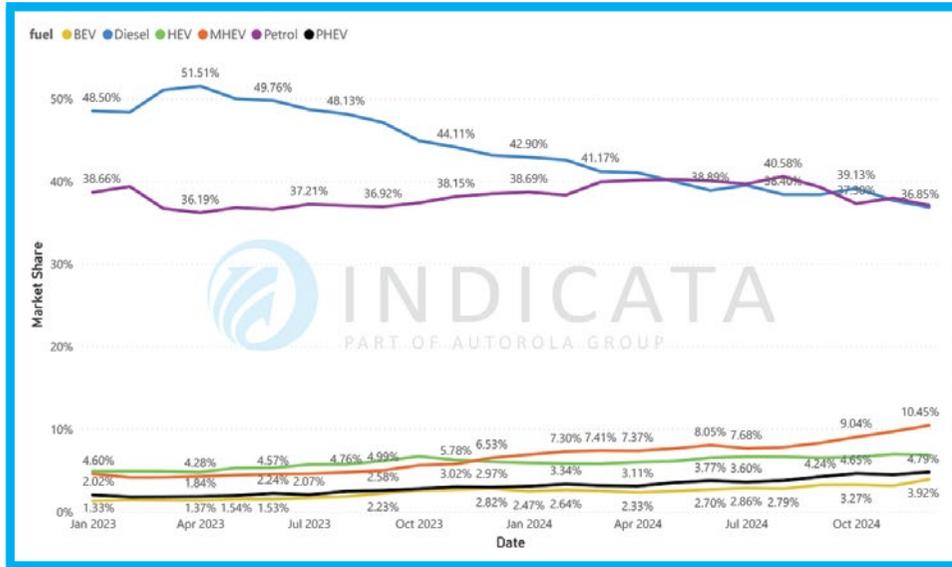
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	47.5
Nissan	Qashqai	81.6
Fiat	500	66.1

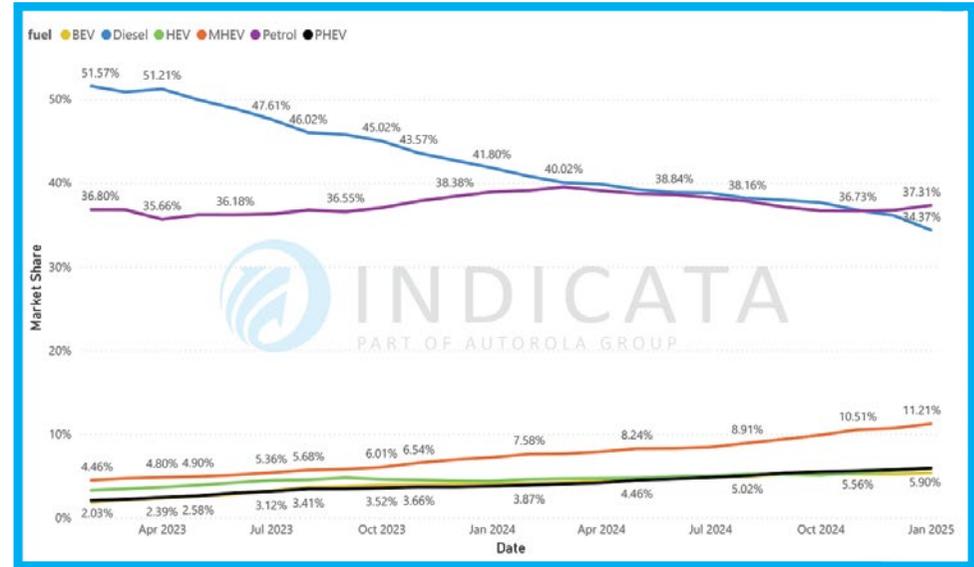
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	11x	32.5
Toyota	RAV 4	11x	33.0
Toyota	Corolla	9x	39.3

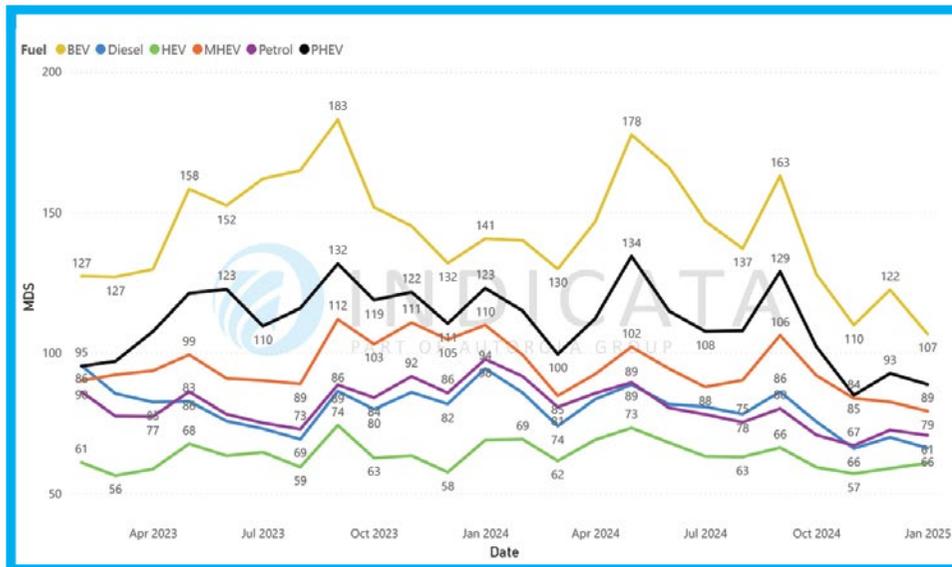
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



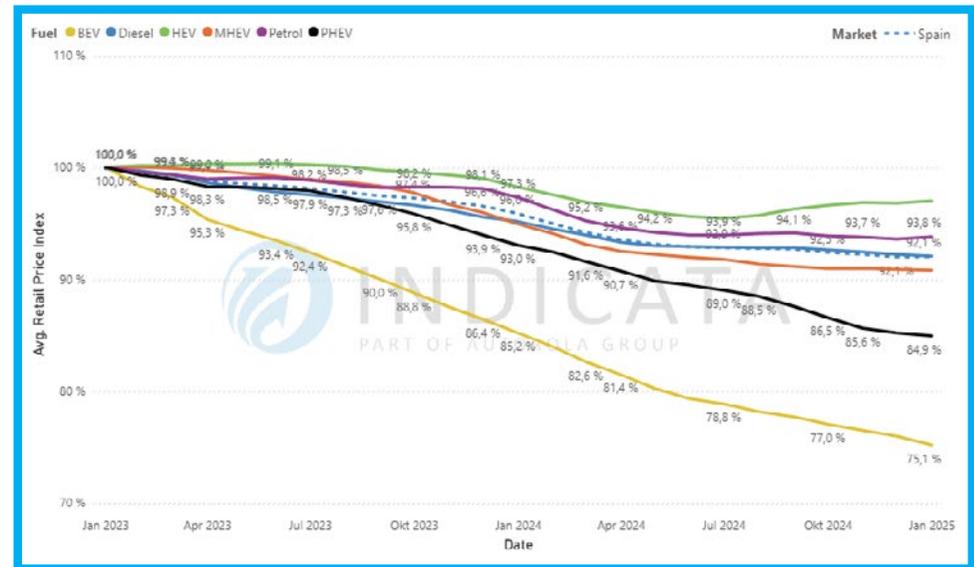
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



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



Continúa la transformación hacia los BEV

Aunque el nuevo Gobierno conservador de Suecia, que tomó posesión a finales de 2022, ha puesto fin a las subvenciones para los nuevos coches eléctricos, los suecos han seguido por la senda de la electrificación incluso sin esas subvenciones. En 2024, los turismos totalmente eléctricos volvieron a ser la mayor parte de las nuevas matriculaciones en Suecia, con una cuota de mercado de casi el 35%. Además, los PHEV representan más del 24%, lo que significa que casi el 60% de los coches nuevos en circulación son vehículos de bajas emisiones, enchufables, mejorando la huella de CO2 de los fabricantes en la UE.

Sin embargo, tras un fuerte 2023, los BEV sufrieron un descenso superior a la media de casi un -16% el año pasado, mientras que los PHEV pudieron mejorar ligeramente sus cifras de coches nuevos en un +3,4%. El continuo éxito de los vehículos eléctricos en los últimos años ha dejado su huella, como es natural, en el mercado del VO. En el grupo de VO de menos de 2 años, los BEV ya representaban alrededor del 30% en diciembre, mientras que los PHEV suponen casi el 23%. Pero también entre los de 3 a 4 años, la cuota de la oferta se ha disparado, pasando de

alrededor del 10% a principios de año al 25% a finales del año pasado. Aunque las ventas también han repuntado bien, siguen algo rezagadas, con una cuota de alrededor del 20% de todas las ventas. Es probable que el menor MDS en comparación con los demás tipos de combustible sea un síntoma de los rápidos cambios. Se está abriendo una brecha aún mayor entre los distintos tipos de motor en el índice de precios, ya que los motores de combustión y los HEV, en particular, han reducido sus existencias tan rápidamente en los dos últimos años. La demanda restante otorga a los operadores un poder de fijación de precios debido a la falta de disponibilidad adecuada, que están utilizando para mantener los precios estables y en ligero aumento.

Dos modelos con motor de combustión, el Kodiaq y el Taigo, figuran entre los 3 más rápidamente vendidos. Mientras tanto, los vendedores de BEV siguen el mantra del exceso de oferta y bajan continuamente sus niveles de precios. Más allá de los 4 años de antigüedad, el mercado sueco del VO sigue pareciendo bastante tradicional, con más de un 50% de diésel y un 37% de gasolina.

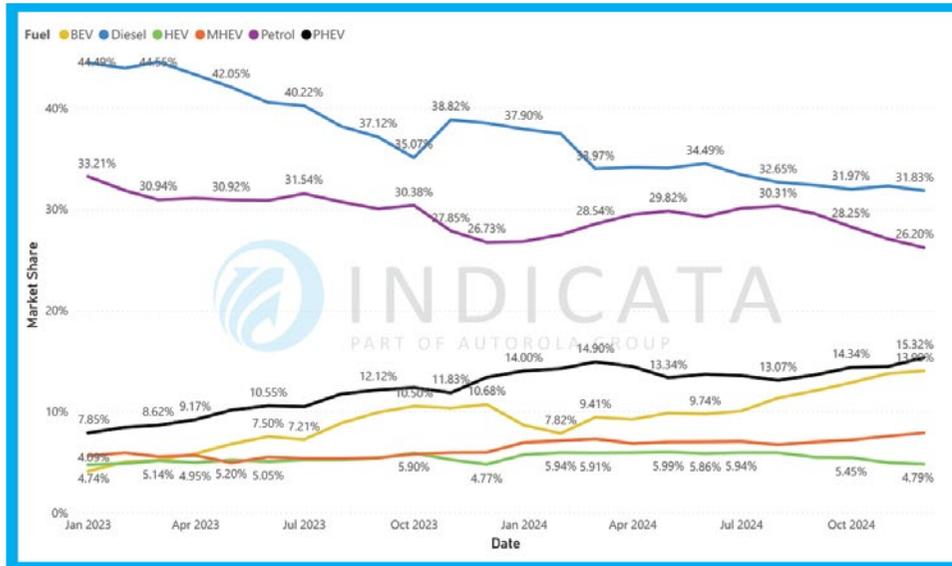
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	56.7
Volvo	XC60	60.1
Volvo	XC40	75.4

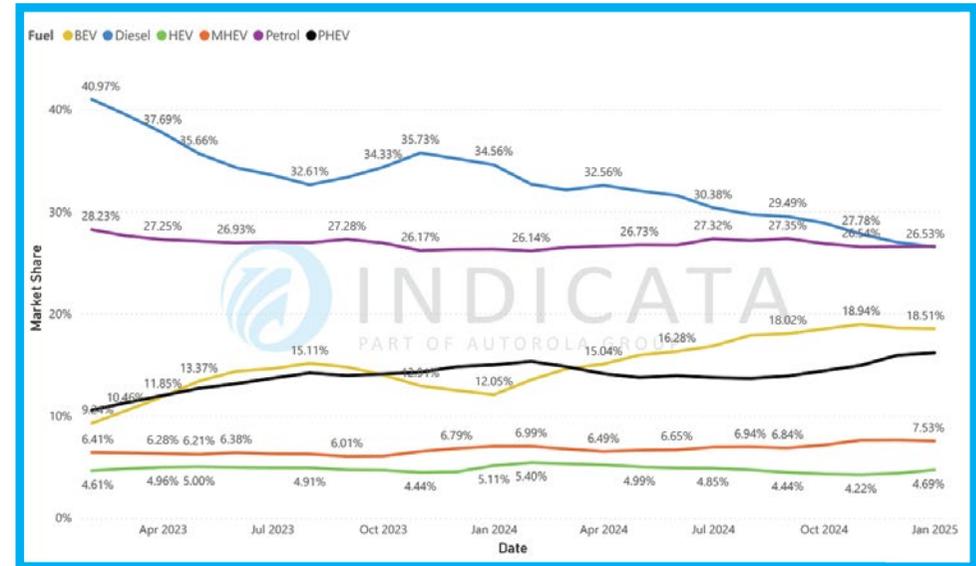
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	12x	29.1
Tesla	Model Y	11x	32.6
Volkswagen	Taigo	9x	39.5

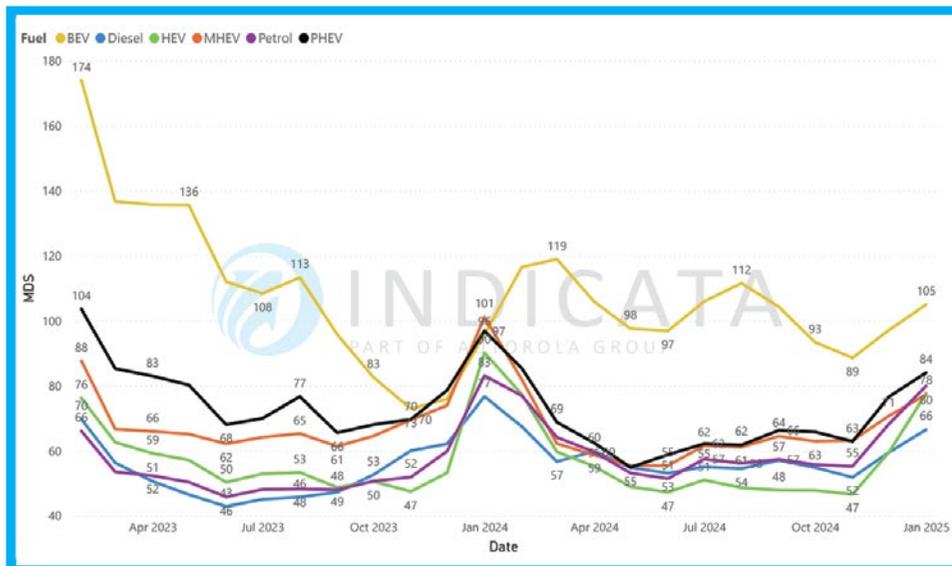
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



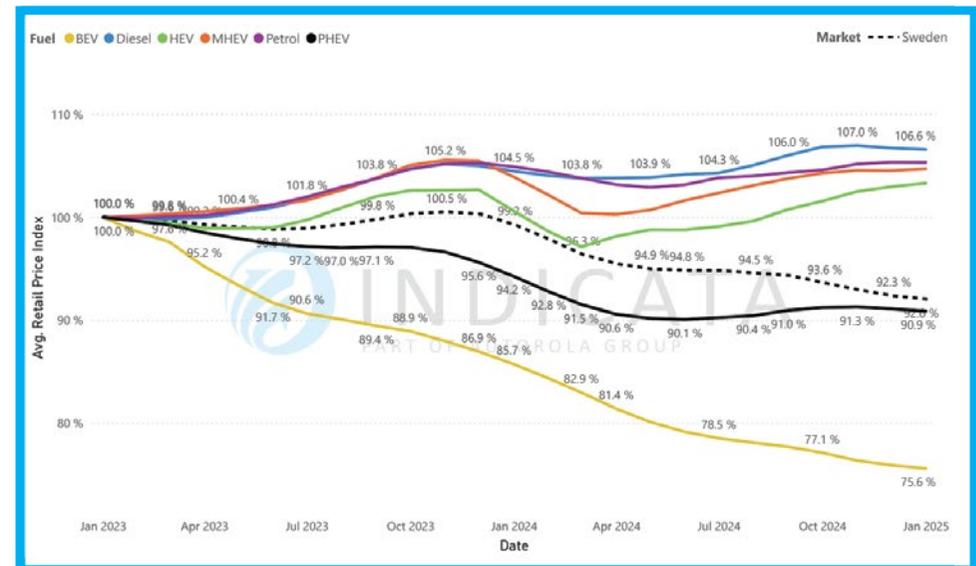
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



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



Electrificación con sabor local

A pesar de las dificultades encontradas hasta ahora para afianzar los vehículos eléctricos en Turquía, 2024 fue un éxito parcial en este sentido. Se matricularon más de 46% de coches totalmente eléctricos que el año anterior, alcanzando una cuota de mercado del 10,7%. El primer modelo del fabricante nacional Togg desempeñó un papel importante en este sentido, con algo más de 30.000 unidades, consiguiendo una notable cuota de mercado eléctrico de aproximadamente el 29%. El mercado del VO está siguiendo lentamente estos cambios con la vuelta de estos vehículos al proceso de recomercialización, y la cuota de BEV en los vehículos muy jóvenes de menos de 2 años es ya del 8,2%.

La cuota de ventas del 6,3%, algo rezagada, parece suficiente para seguir mejorando la comercialización en este segmento de edad. Aunque el índice de precios de los BEV está muy por encima de 100, sin duda no es suficiente para compensar la pérdida real de valor, dado que las tasas de inflación siguen siendo elevadas. Desde mayo de 2024, sin embargo, la inflación ha ido bajando a pequeños pasos y actualmente se sitúa en el 44,3%. En términos de precio, la evolución más pronunciada entre los tipos de combustible sigue siendo la de los HEV, pero incluso en el grupo

de los VO muy jóvenes, recientemente sólo representaban menos del 2% de la oferta, con cuotas de venta a un nivel comparable.

Sin embargo, la relación oferta/demanda parece correcta, lo que da a los HEV unos valores de MDS muy buenos, al nivel de los coches con motor de combustión que dominan el mercado. Los PHEV, aún más raros, han experimentado un aumento de precios en 2023, pero llevan estancados desde el año pasado, ya que la hiperinflación ha erosionado estos ajustes de precios. También alcanzan valores de MDS relativamente bajos a pesar del reducido número de unidades.

Por el contrario, los 3 más vendidos son modelos de combustión con valores impresionantes de entre 21 y 23 y una rotación de 16-17. La evolución de los precios de los motores diésel y de gasolina sigue más de cerca la continua devaluación de la moneda, pero no afecta al gran atractivo de los motores de combustión usados. En general, el mercado turco del VO se centra más en los vehículos más antiguos, en parte importados. A finales del año pasado, la proporción de vehículos de más de 5 años superaba ligeramente el 60%, frente a una media del 42% en los mercados europeos que observamos.

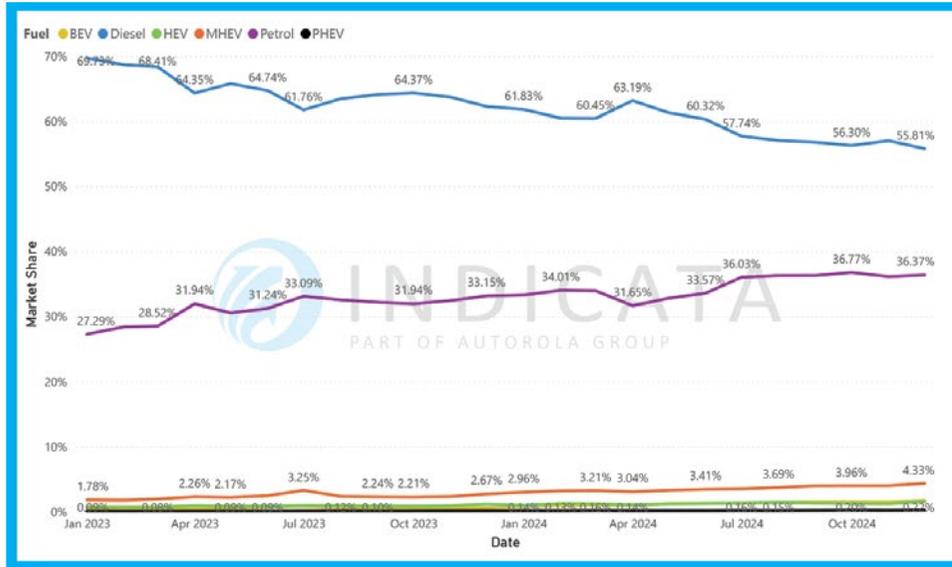
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.9
Renault	Clio	30.1
Renault	Mégane	33.9

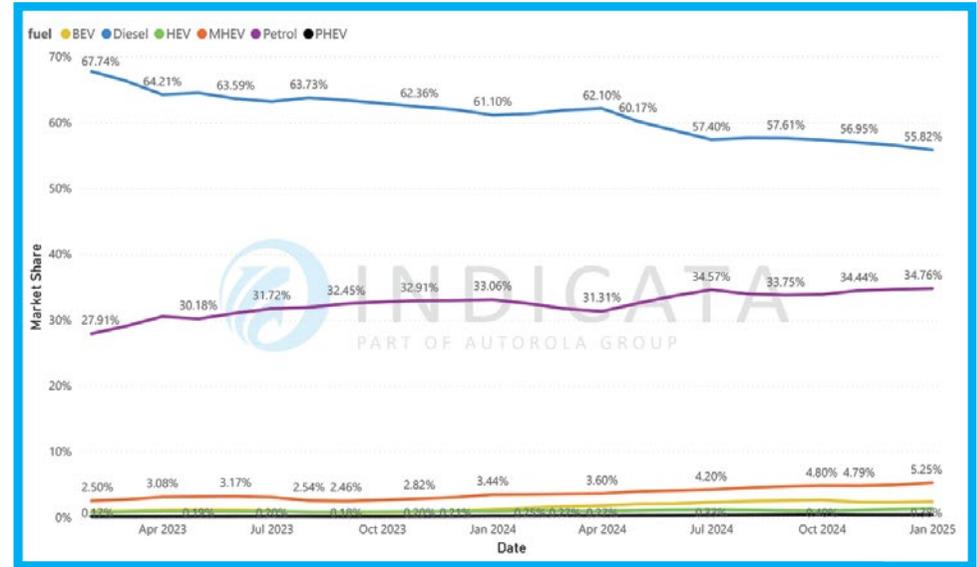
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Picanto	17x	21.3
MG	HS / EHS	16x	22.6
Škoda	Kamiq	15x	23.4

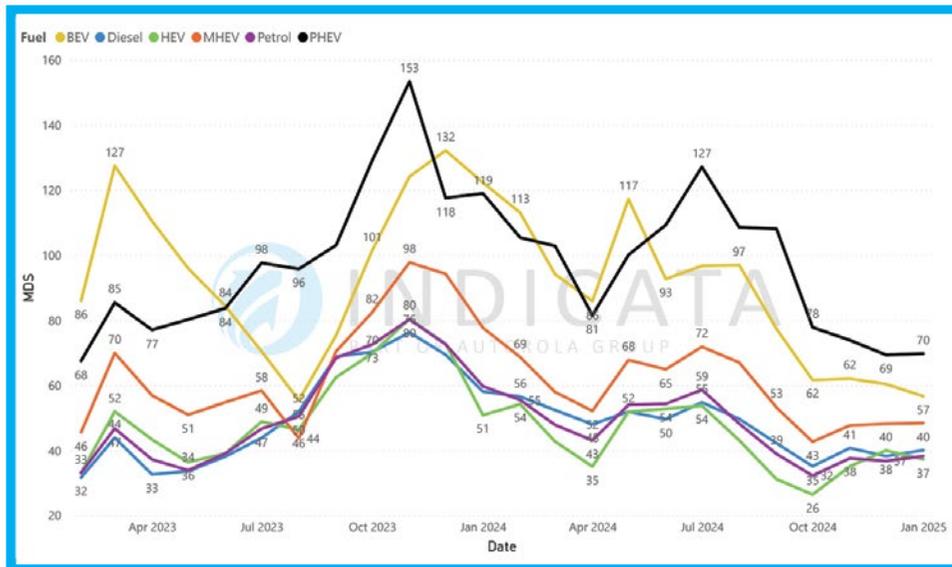
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



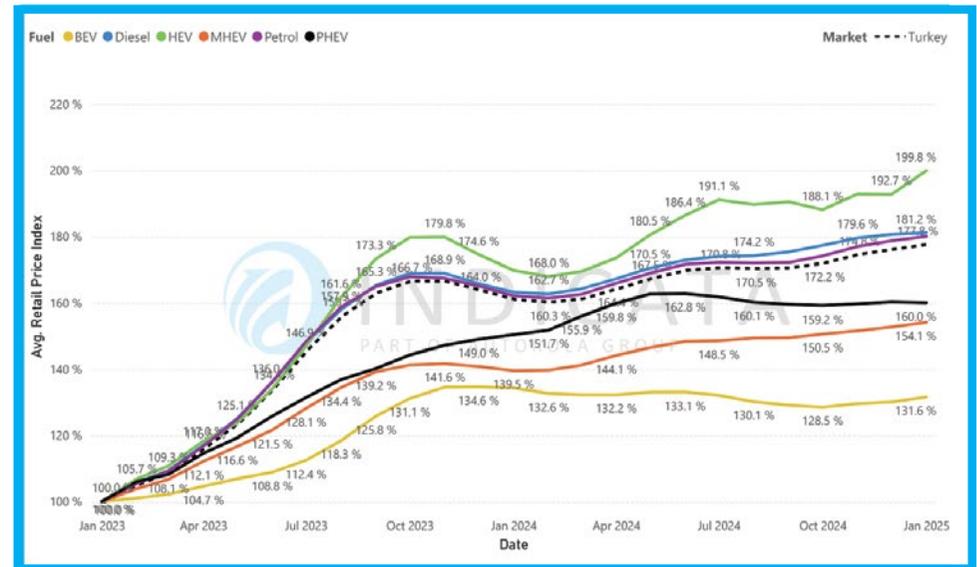
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



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



No se alcanzó el objetivo de los BEV, pero aún así es un éxito

El mercado automovilístico británico está muy influido por varios factores. Además del problema de poder vender casi exclusivamente vehículos con volante a la derecha, a partir de enero de 2024 se introdujo el mandato ZEV. Este mandato provocó un fuerte aumento de las matriculaciones de vehículos eléctricos sin emisiones locales, es decir, BEV, tanto durante como especialmente a finales del año pasado. Como era de esperar, diciembre cerró el año con un fuerte incremento interanual del 57%.

En conjunto, las nuevas matriculaciones de turismos BEV aumentaron +21,4% respecto a 2023. Pero como el reglamento también recompensa una reducción de las emisiones del parque para los otros tipos de combustible, los PHEV también tuvieron éxito con un +18,3% y los HEV y MHEV juntos con un +14,8%. La cuota de mercado total anual de los modelos totalmente eléctricos fue, por tanto, del 19,6%, por debajo del objetivo anual del 22% de BEV, pero aún así se considera que se ha

cumplido debido a la acreditación de otras reducciones de CO2.

Sin embargo, estos volúmenes crecientes aún no han llegado al mercado del VO, de modo que incluso entre los coches usados muy jóvenes en diciembre, la cuota en el stock de los BEV era sólo del 12%. La cuota de ventas era incluso inferior, en torno al 10%, lo que ya está provocando un mayor aumento del valor MDS, es decir, un debilitamiento de la comerciabilidad.

En cuanto a los precios, los BEV británicos se han estabilizado en un nivel bajo a pesar del final de año y han seguido mostrando signos de recuperación en diciembre. La paridad de precios, que se ha alcanzado en muchos casos, está dando aparentemente a los vendedores la suficiente confianza como para que no haya necesidad de ofrecer precios más bajos.

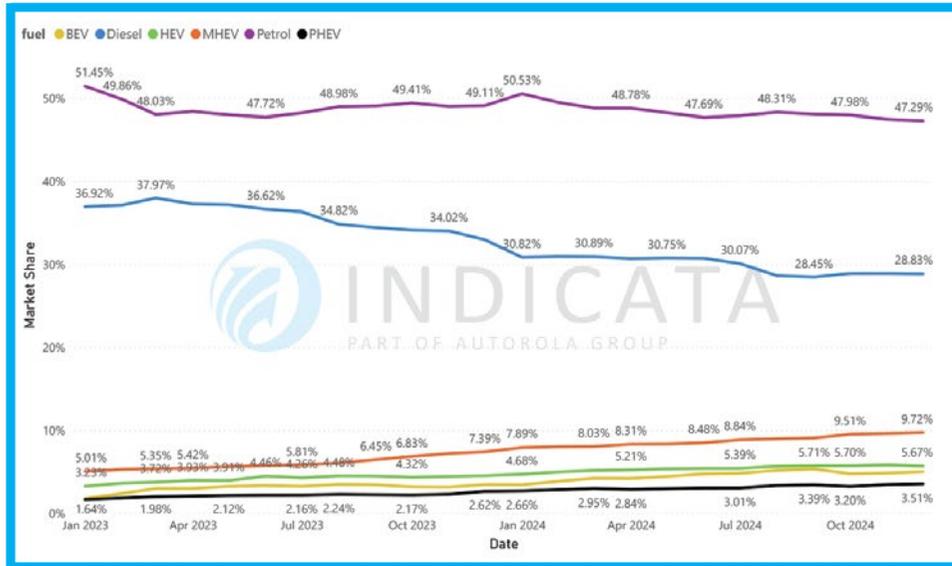
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	48.7
Volkswagen	Golf	45.9
Mercedes-Benz	A-Class	49.2

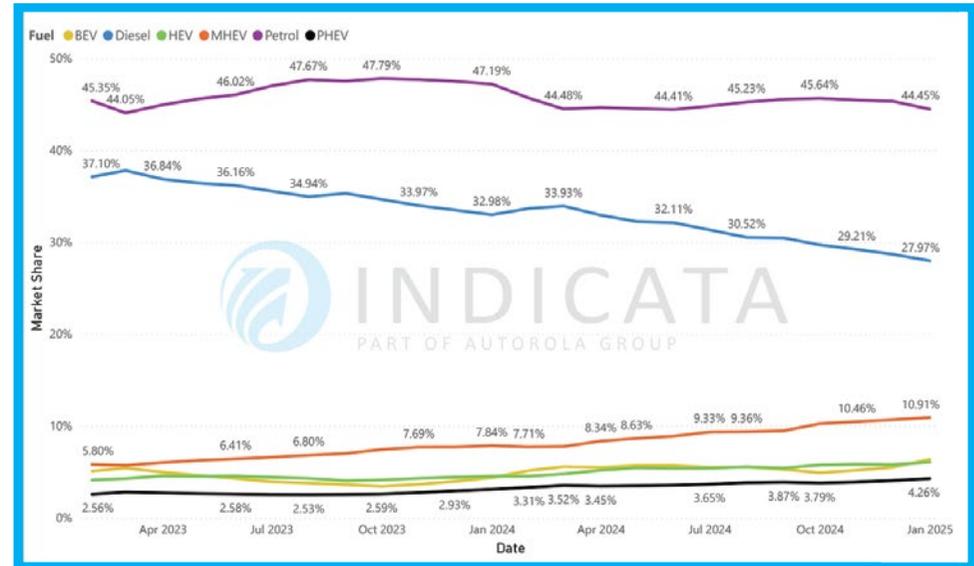
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	IONIQ	9x	38.5
Mitsubishi	Outlander	9x	40.6
Tesla	Model 3	8x	42.4

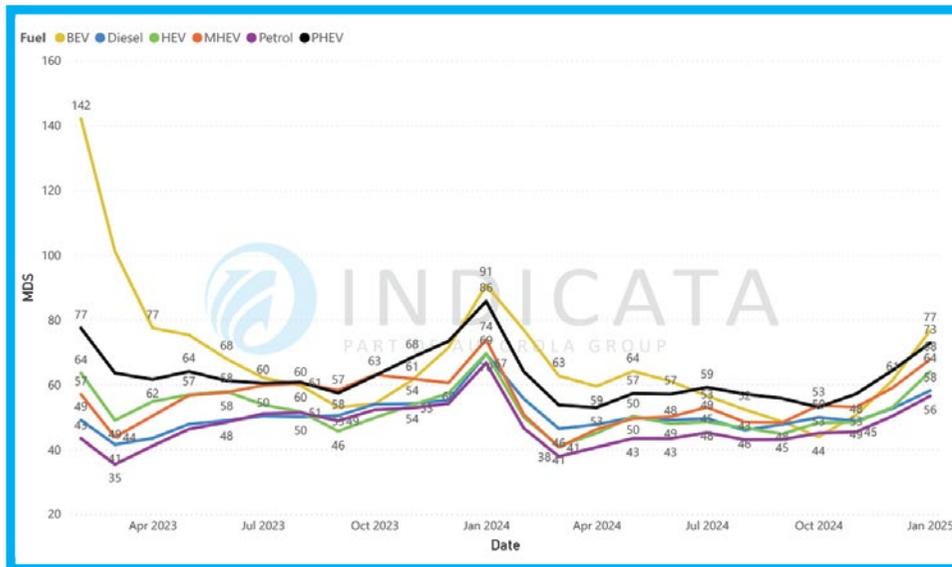
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



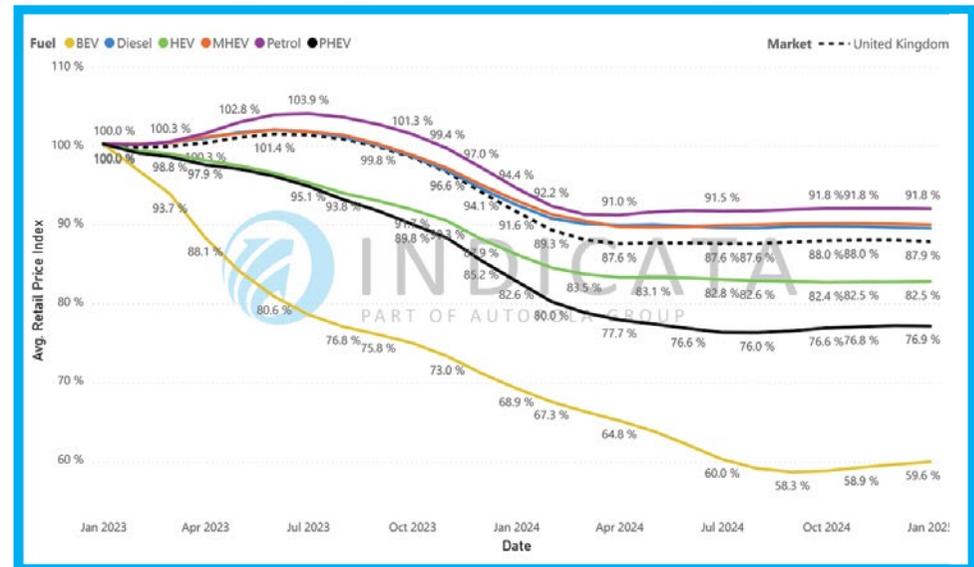
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



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

Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director
Email: jrt@autorola.fr

Juan Menor de Gaspar – Spain

INDICATA Business Consultant
Phone: +34 609 230 236
Email: jmd@autorola.es

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & INDICATA Business
Unit Manager
Phone: +351 271 528 135
Mobile: +351 925 299 243
Email: 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

Pietro Sportelli – Italy

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

Jonas Maik – Germany

Senior Key Account Manager
Mobile: +49 151-402 660 18
Email: 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

Jan Jaap Koops – The Netherlands

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

Yngvar Paulsen – Sweden

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

Palle Elgaard

Head of INDICATA, Nordic
Mobile: +45 2927 0640
Email: pel@indicata.com

Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development
Manager
Mobile: +48 505 029 381
Email: 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

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».



INDICATA
PART OF AUTOROLA GROUP

www.indicata.com