

Indicata
Market Watch™

Observatorio sobre el mercado de vehículos de ocasión



Febrero 2025 | Edición 60

Inicio tranquilo de 2025 y potencial para los híbridos usados

indicata
Part of Autorola



Los motores de gasolina siguen siendo el tipo de combustible más importante en los coches usados en Europa, con una cuota de mercado del 45%.

Los efectos de la crisis del chip y de la escasez de oferta están desapareciendo cada vez más del mercado de coches usados.

Uno de cada tres turismos y casi el 30% de todos los vehículos industriales ligeros usados tienen menos de 2 años.

Ahora, los híbridos completos se están beneficiando en cuanto a su atractivo en el mercado y están alcanzando valores medios máximos al nivel de los motores de combustión interna.

La deseabilidad de los vehículos comerciales ligeros eléctricos vuelve a caer y se acumulan los que tienen valores MDS superiores a 100.

En Bélgica, la drástica caída de los coches nuevos, un -30% interanual, está contribuyendo a la estabilidad de precios del mercado de usados.

En Dinamarca, la cuota de ventas de turismos eléctricos en el segmento de menos de 2 años ya superó el 75% y deja a casi todos los demás tipos de combustible en porcentajes de un solo dígito.

En Francia, mientras que la mayoría de los tipos de combustible han visto mejorar su MDS, o estabilizarse en el caso de los PHEV, los BEV están empeorando, tardando una media de 18 días adicionales en venderse, aproximadamente el doble que el diésel y la gasolina.

En Alemania, la cuota de los eLCV no llega al 6% de las ventas en vehículos de menos de 2 años.

Polonia puso en marcha a principios de febrero un nuevo programa que ofrece ayudas de hasta 40.000 zlotys (unos 9.500 euros) para la compra o el alquiler de vehículos eléctricos. También incluye un plan de desguace.

En España, el mercado de coches nuevos, que subió brevemente a una cuota de mercado BEV del 5,4% en 2023, se mantiene actualmente en el 5,6%.

En Suecia, alrededor de la mitad de los turismos nuevos tienen enchufe (PHEV y BEV).

En Turquía, por primera vez, un modelo de gasolina de la submarca Omoda de Chery -el C5- figura entre los 3 coches más vendidos.

En UK, la cantidad de BEV ofrecidos en los portales de coches usados ha aumentado hasta superar el 10% en el segmento de edad de 3 a 4 años.

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

Los motores de combustión interna dominan el mercado de VO, mientras que los vehículos eléctricos dominan las estrategias en este mercado.

Tomando en conjunto todos los mercados observados, vemos una evolución lineal en el desarrollo de las cuotas de mercado de ventas por tipo de combustible. Los motores de gasolina siguen siendo el tipo de combustible más importante para los coches usados en Europa, con un 45%, y siguen proporcionando un suministro suficiente a partir de las matriculaciones de coches nuevos de los últimos años. El suministro de diésel se está reduciendo debido a los efectos a largo plazo del Dieselgate y a la electrificación del mercado promovida por la legislación, pero sigue representando el 27%.

Los mild-hybrids apoyan esta tendencia sustituyendo a sus homólogos con motor de combustión, aunque con menores emisiones de CO2. Desde una perspectiva global del mercado, las variantes de propulsión eléctrica siguen representando cuotas de mercado de un solo dígito, tanto en términos de ventas como de número de vehículos en circulación. Necesitan incentivos específicos

para los modelos usados, no sólo para estabilizar los valores residuales y aumentar su atractivo, sino también, y lo que es más importante, para apoyar eficazmente las ventas de coches nuevos contribuyendo a reducir los precios en Renting.

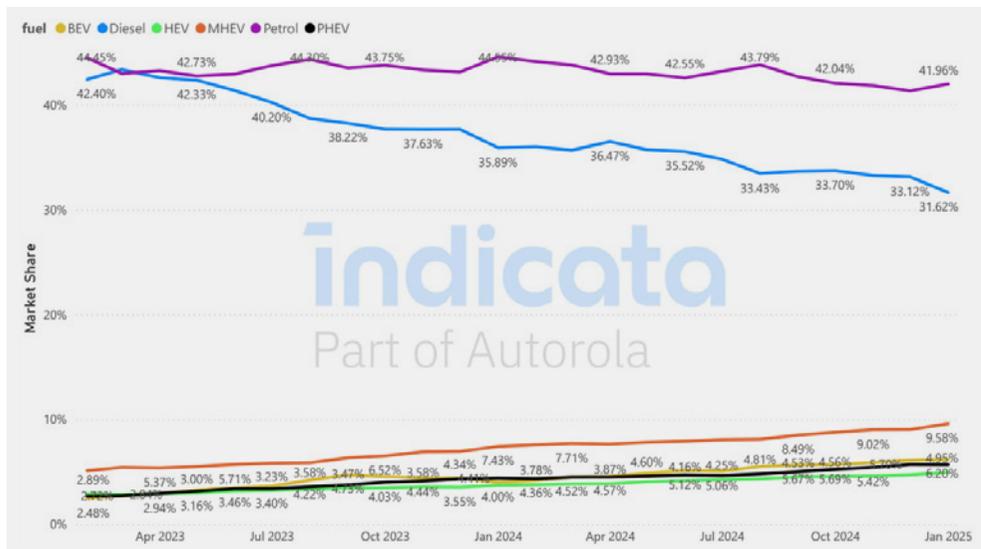
Sin embargo, la mayoría de los programas de subvenciones, en la medida en que siguen siendo válidos, se dirigen a la venta de coches nuevos y, en general, perjudican al negocio de VO debido al exceso de oferta y a la presión sobre los precios. La transformación hacia la movilidad eléctrica funciona bien y con rapidez en los mercados en los que la oferta de vehículos crece gracias a diversas medidas, pero también cuando se dan las demás condiciones marco, como infraestructuras adecuadas, precios favorables de la energía y marcos jurídicos de apoyo, y existe un amplio consenso social sobre este cambio.

Sin embargo, para que los vehículos eléctricos se conviertan en una alternativa real para la movilidad diaria

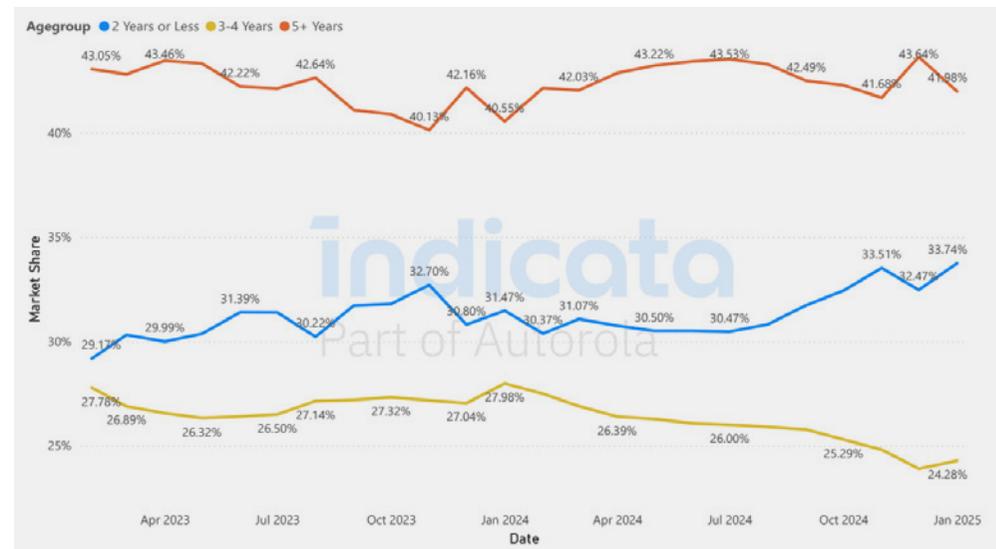
de las personas, a menudo sigue siendo necesaria una reducción dirigida o impulsada del precio de los vehículos eléctricos. El hecho de que el grupo de edad más joven del mercado global haya vuelto a crecer en términos de ventas desde mediados del año pasado se debe, por supuesto, inicialmente a un aumento de la oferta en este segmento de edad, además de a la electrificación.

Sin embargo, también muestra que los efectos de la crisis del chip y de la escasez de oferta se abandonan cada vez más también en el mercado VO. Uno de cada tres turismos y casi el 30% de todos los vehículos industriales ligeros que aparecen en los portales tienen actualmente menos de dos años. Esto es consecuencia de que cada vez salen al mercado más turismos nuevos y furgonetas comerciales pequeñas de uso privado con contratos de Renting a corto plazo que tienen que re-comercializarse como VO en ciclos más cortos.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



El interés por los híbridos mejora su comercialización

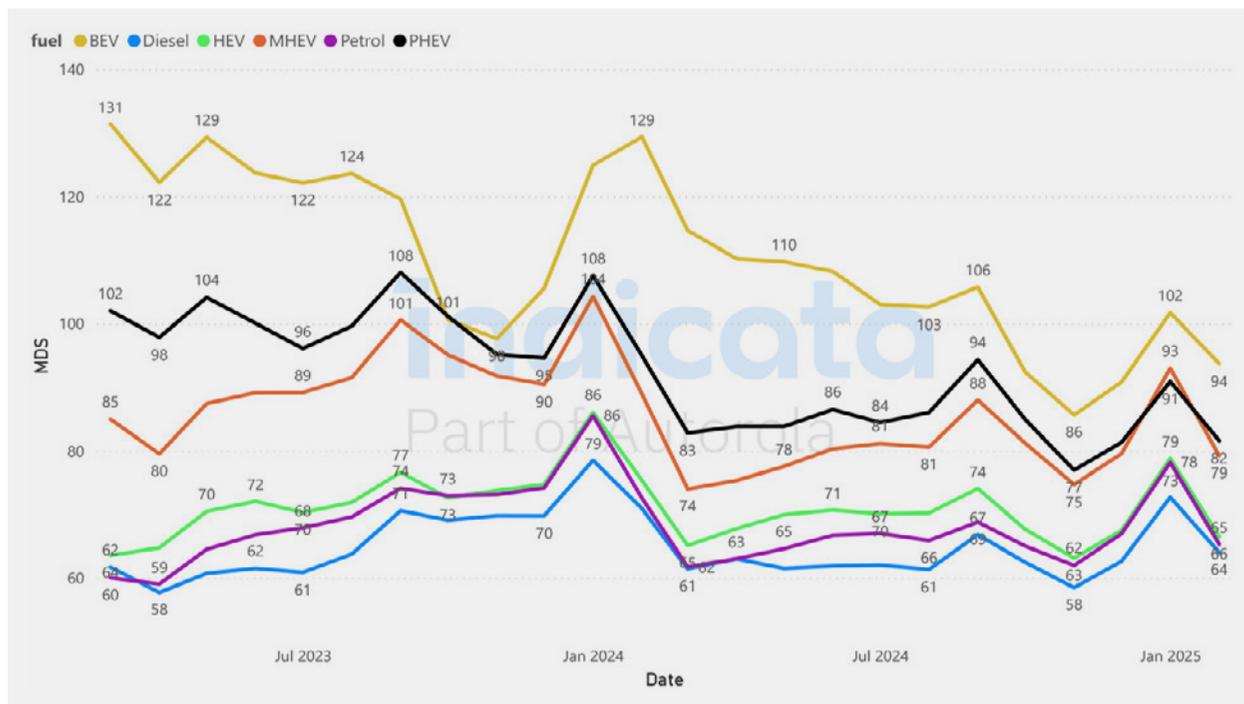
La relación entre la oferta y la demanda en el conjunto del mercado observado vuelve a mostrar una tendencia positiva tras la habitual caída de principios de año. A ello contribuyen el descenso general de los precios de los VO y la mejora de la inflación y el poder adquisitivo tras varios años de crisis. Sin embargo, la actual incertidumbre económica en Europa volverá a afectar al comportamiento de compra y a la demanda de bienes de equipo como los automóviles, debido a los últimos acontecimientos políticos y a la guerra en curso en Ucrania.

Ahora, los híbridos se están beneficiando especialmente en cuanto a su atractivo en el mercado y están alcanzando valores máximos al nivel del todavía popular motor de combustión. Por el lado de la oferta, los HEV sólo representan una pequeña parte del mercado. Por el lado de la demanda, la menores aportaciones tecnológicas de los coches nuevos y el escepticismo de muchos compradores potenciales que prefieren pecar de precavidos y se sienten atraídos por la oferta de conducción eléctrica sin "ansiedad de autonomía" están apoyando la demanda.

Los mild-hybrids suaves siguen estando por término medio al nivel de los PHEV y sufren el mismo problema de que ambos tipos de combustible exigen inicialmente precios más elevados debido a la mayor complejidad de la tecnología. Sin embargo, dado que todos los tipos de híbridos sólo son de ayuda limitada para los fabricantes en cuanto al problema de la reducción de CO2 y las penalizaciones, por otro lado, la presión sobre los fabricantes para generar matriculaciones es limitada, especialmente este año.

Esto es una buena noticia para sus valores residuales en los próximos años, ya que los volúmenes de oferta en el mercado de vehículos usados no se inflarán innecesariamente y ejercerán una presión adicional sobre los precios. En el caso de los vehículos industriales ligeros, la deseabilidad de los propulsores electrificados está volviendo a caer y los valores MDS están aumentando por encima de 100. La situación más difícil la afrontan los eLCV con un valor de 150, ya que se están introduciendo en el mercado cantidades cada vez mayores que saldrán como VO jóvenes en los próximos años. Además, el potencial comprador de furgonetas usadas es especialmente sensible al precio y todo lo que ponga en duda su buen funcionamiento en el uso diario es más probable que haga que los compradores vuelvan al 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	72.9	Volkswagen Golf	73.1	Toyota Yaris	50.5	Tesla Model 3	42.7
Peugeot 208	74.1	Volkswagen T-ROC	73.7	Toyota C-HR	62.1	Volkswagen ID.3	68.2
Volkswagen T-ROC	73.7	Peugeot 208	67.9	Toyota Corolla	60.4	Fiat 500	102.8

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

Los mercados europeos se diversifican

Las variaciones de precios tienden a debilitarse con el cambio de año. Lo mismo ocurrió a principios de 2025. Hay varias razones para ello, entre ellas la simple inactividad de los minoristas durante el inventario, los días festivos y las vacaciones. En general, el año pasado terminó con una tendencia negativa por término medio, sobre todo en los grandes mercados, pero ahora se observan algunos efectos estabilizadores e incluso positivos a título individual.

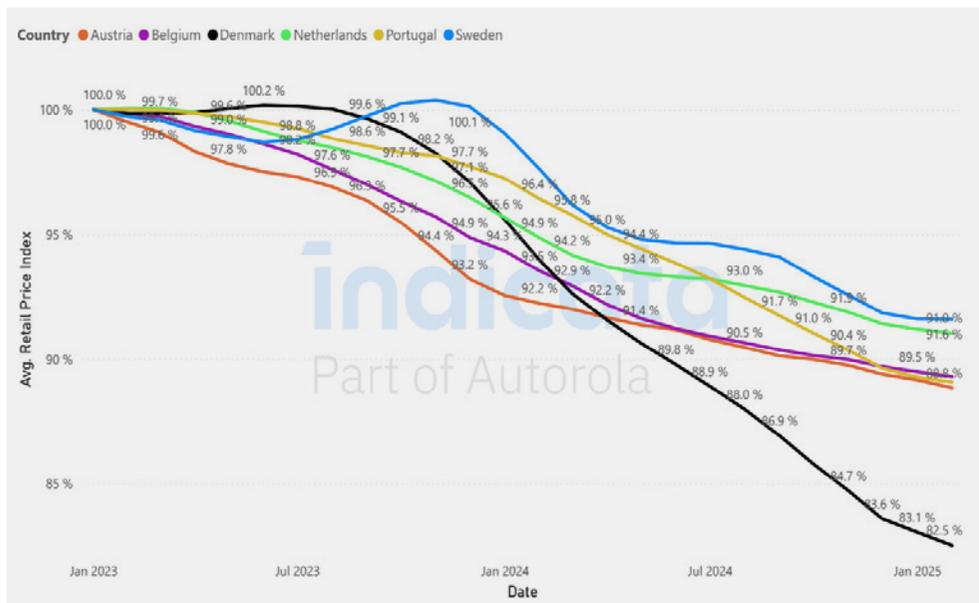
El Reino Unido, por ejemplo, parece encontrarse en territorio negativo claro en comparación con principios de 2023, pero no ha experimentado en

2024 nuevas correcciones drásticas de los precios como en 2023. No obstante, las perspectivas allí son mixtas y la resistencia del comercio británico disminuye notablemente. La situación es similar en Alemania. Francia e Italia también están sometidas a una considerable presión de precios, y no sólo en el caso de los VE.

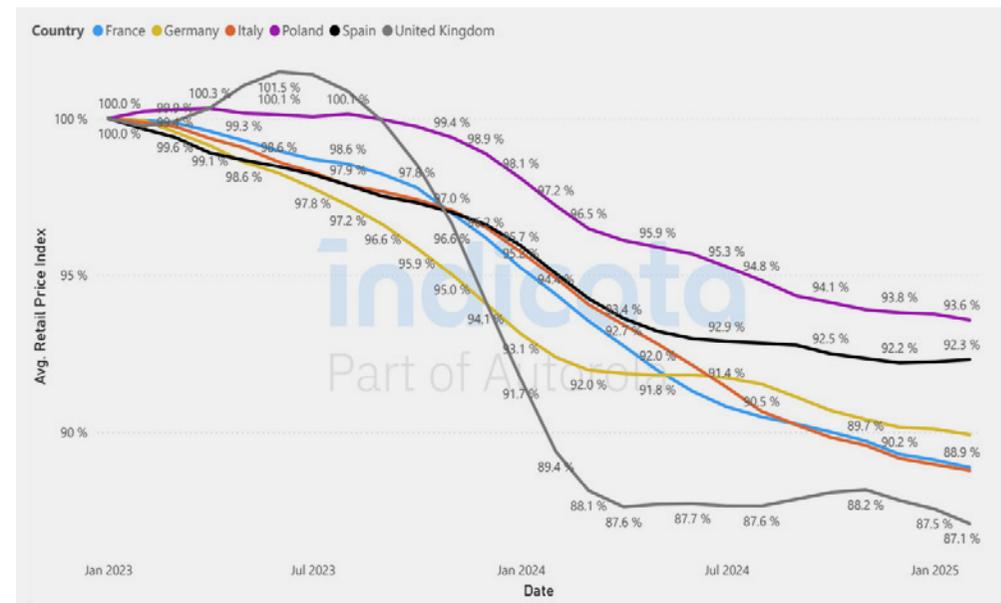
España se recuperó el año pasado y entró en 2025 con una ligera tendencia al alza. En este caso, los motores son los vehículos eléctricos. Dinamarca, por otro lado, está experimentando una continua bajada de precios debido a la creciente penetración en el

mercado de los BEV en particular. Sin embargo, dado que el MDS, el índice de rotación de existencias y el tiempo de inactividad de los BEV son bastante positivos, la evolución de los precios parece haber desarrollado un impulso propio apoyado más por el miedo que por la necesidad. Suecia, el mayor mercado automovilístico nórdico, presenta índices de precios mayoritariamente positivos, pero la caída del nivel de precios de los modelos eléctricos no ha bastado hasta ahora para estimular la demanda de estabilización. Bélgica y Austria experimentaron una mayor estabilidad de precios el año pasado, tras un difícil 2024, y esto ha continuado en el año en curso.

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.

Fuerte apuesta por los BEV jóvenes

Los niveles de oferta y las cuotas de ventas de VO BEV siguen estancados en torno al 10% y el 7-8%, respectivamente. La tendencia de los VO de menos de 2 años sigue disminuyendo, entre otras cosas debido a la reducción de nuevas matriculaciones en 2024. Dado que más del 80% del volumen de suministro de BEVs usados todavía proviene de este grupo de edad, existe una fuerte correlación entre las nuevas matriculaciones en el año anterior y el potencial de coches usados en Austria, en comparación con alrededor del 65% para BEVs en el resto de Europa.

La proporción es algo más equilibrada en el caso de las ventas, pero sigue siendo superior a la media del mercado (70%), en lugar de la media habitual (en torno al 58%). Los índices de precios de todos los tipos de combustible se han mantenido bastante estables desde principios de año. Esto no es inusual, ya que enero es un mes con poca actividad de ventas. Sin embargo, la evolución de los precios de los modelos eléctricos permite albergar ciertas esperanzas de que se haya tocado un fondo preliminar.

Mientras que los VE perdieron casi 18 puntos porcentuales en enero de 2023 en comparación con este año, la pérdida en

2024 fue mucho más moderada, con menos de 10 puntos porcentuales desde el mismo punto de partida. El comienzo de 2025 fue aún más sorprendente, ya que la oferta y la demanda siguen siendo desfavorables. De media, todos los valores de MDS medidos por tipo de combustible están por encima del umbral de 100, excepto en el caso de los modelos diésel, 141 en el caso de los VE y ¡hasta 164 en el caso de los coches usados muy jóvenes!

En cambio, los modelos de más de cinco años se venden mucho más rápido. Los modelos de Tesla, por ejemplo, tienen un muy buen valor MDS actual de 54. En los vehículos industriales ligeros, las cuotas de ventas observadas de los BEV han crecido hasta superar el 5-6%, pero con una ligera tendencia a la baja. Mientras tanto, las cuotas de stock están creciendo de nuevo y ahora representan casi una de cada ocho furgonetas en el grupo de edad más joven de menos de 2 años. Las furgonetas de reparto urbano totalmente eléctricas como la Kangoo Z.E., la e-Berlingo, etc. desempeñan un papel importante a pesar de que su cuota ha vuelto a caer.

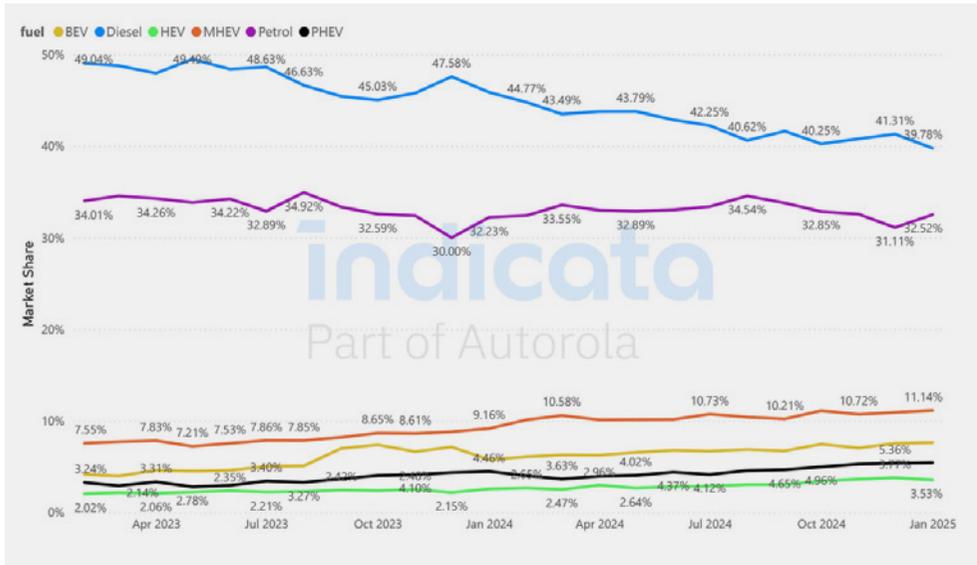
Top selling < 4-years-old by volume

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

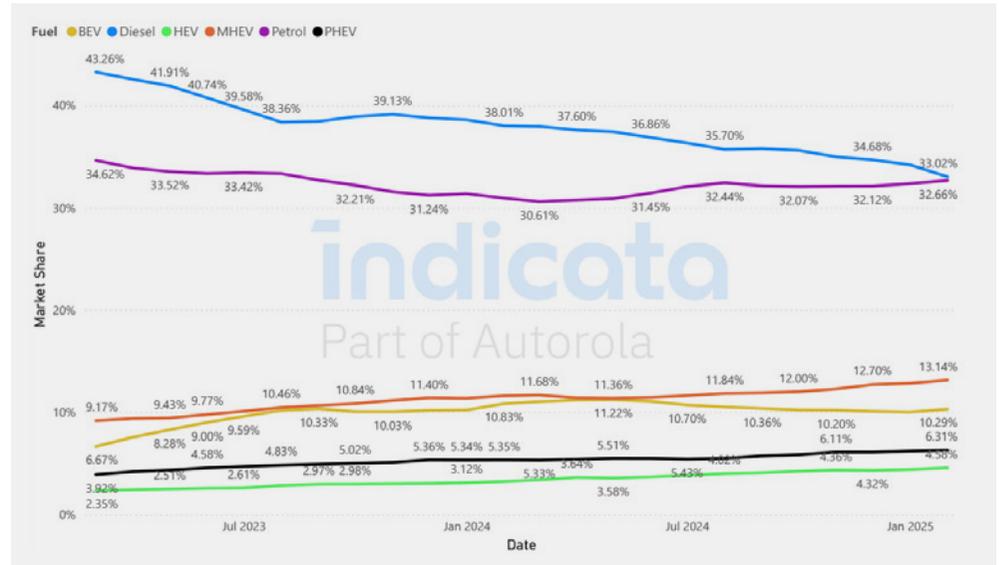
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

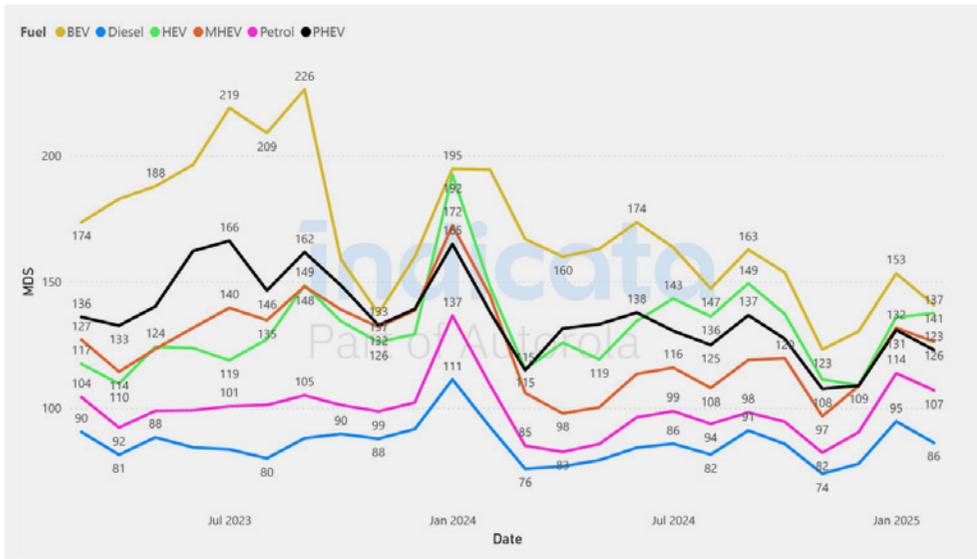
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



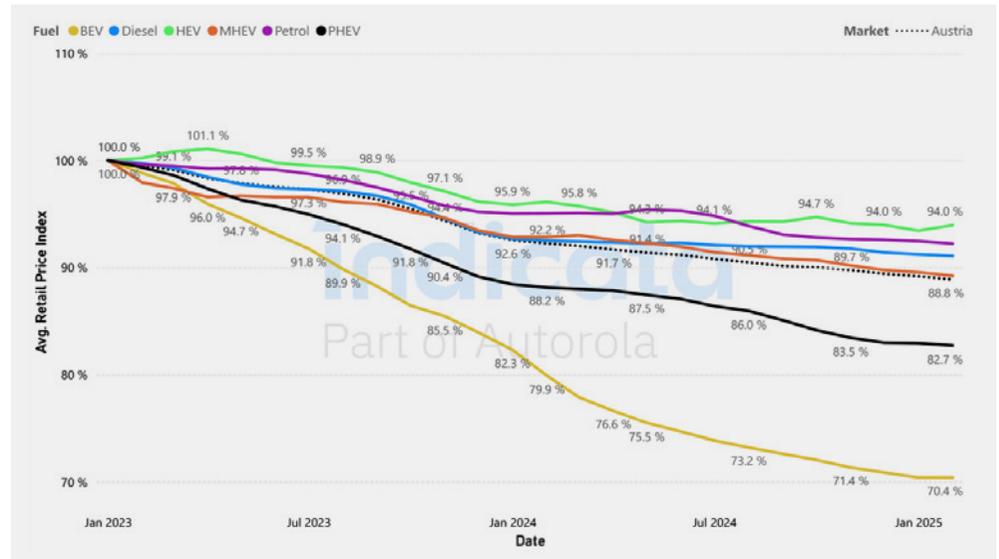
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



MDS by Fuel Type - Austria



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Austria



los diésel usados siguen desapareciendo

Las ventas de BEV en el mercado de coches usados siguen estancadas a principios de año, incluso en Bélgica, que tiene afinidad por los coches eléctricos con algo más del 6% de la cuota total de ventas y no mucho más del 11% de coches usados muy jóvenes. La cuota de matriculaciones de coches nuevos se ha disparado hasta superar el 28% en 2024 en los últimos años.

La relación entre oferta y demanda vuelve a estar en vías de recuperación tras el habitual deterioro temporal de principios de año. Al igual que a mediados del año pasado, el índice de precios de los VE vuelve a mostrar signos de recuperación y estabilización, mientras que los híbridos enchufables siguen cayendo en precios de oferta.

Por el contrario, los concesionarios valoran los híbridos con creciente optimismo, lo que está dando sus frutos a la vista de los muy buenos valores MDS de 57. En el grupo de edad de hasta un máximo de 2 años, este tipo de combustible consigue el mejor valor. Mientras tanto, continúa la tendencia a abandonar los diésel usados, que ya han sido superados por los modelos totalmente eléctricos en términos de volumen. Sin embargo, siguen por delante en cuanto a cuota de ventas debido a la demanda que todavía existe. A ello ha contribuido el

drástico descenso interanual del 30% en las ventas de coches nuevos en 2023. En consecuencia, los vehículos diésel de ocasión se mantienen estables en precio y los concesionarios los cotizan y venden con sana confianza en sí mismos. Los motores de gasolina siguen representando una cuota total de más del 40% en existencias y ventas, pero actualmente están en ligero declive debido al crecimiento de los tipos de propulsión alternativos, principalmente los híbridos suaves.

Sin embargo, el atractivo del mercado y el comportamiento de los precios de oferta no muestran signos de debilidad. El mercado belga de comerciales usados también sigue siendo conservador. Aunque las cuotas de ventas muestran una tendencia al alza en el análisis a largo plazo, incluso en el segmento de menor edad la cuota de mercado es inferior al 5%, la mitad que la de los turismos.

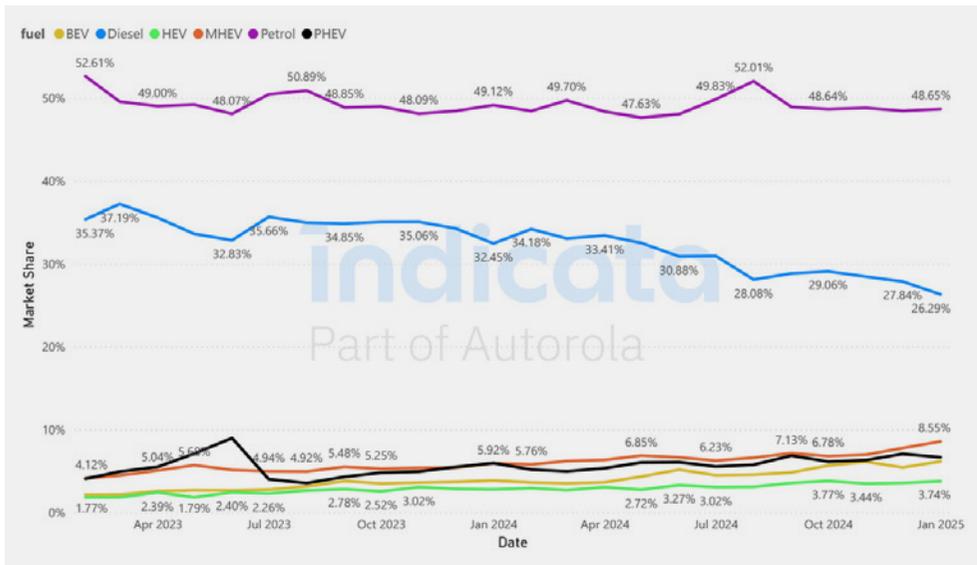
Top selling < 4-years-old by volume

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

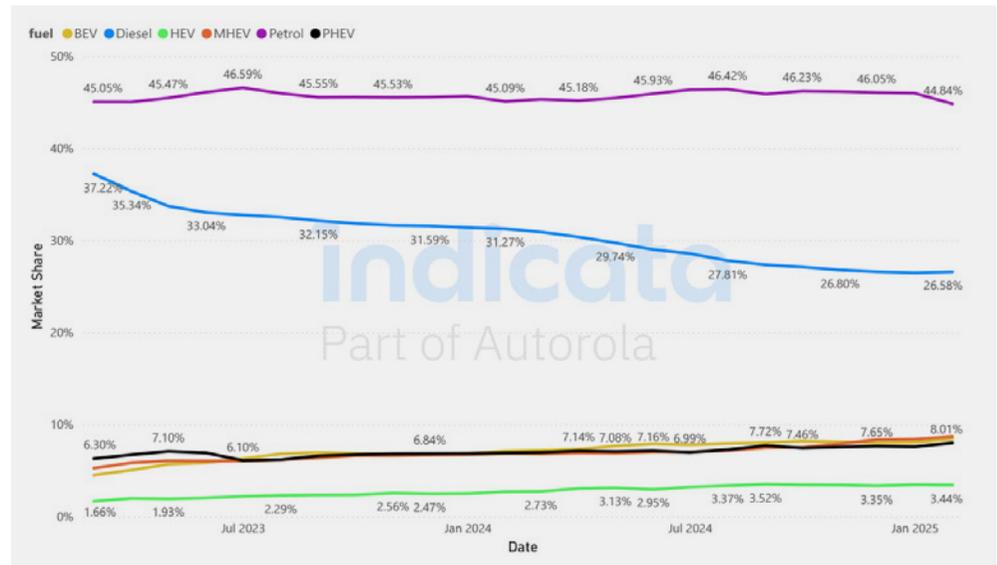
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

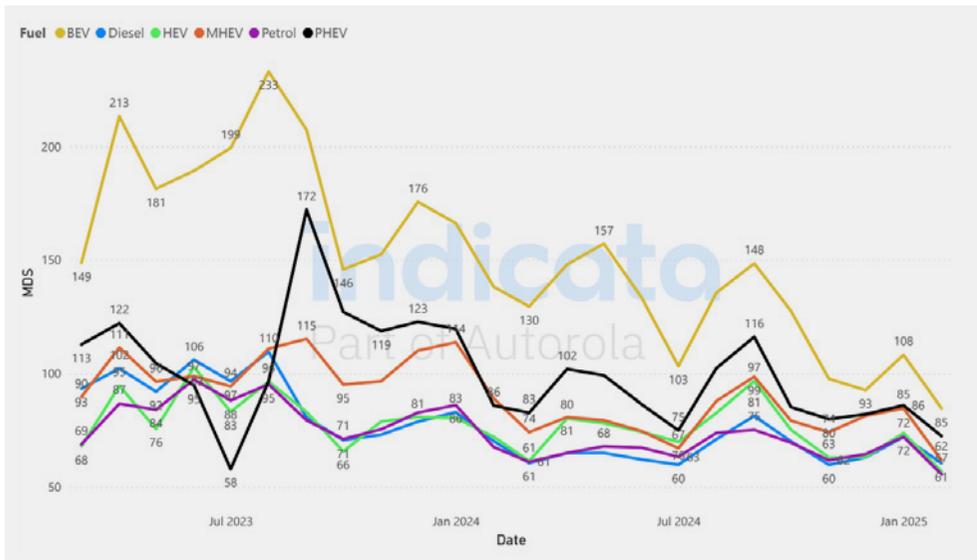
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



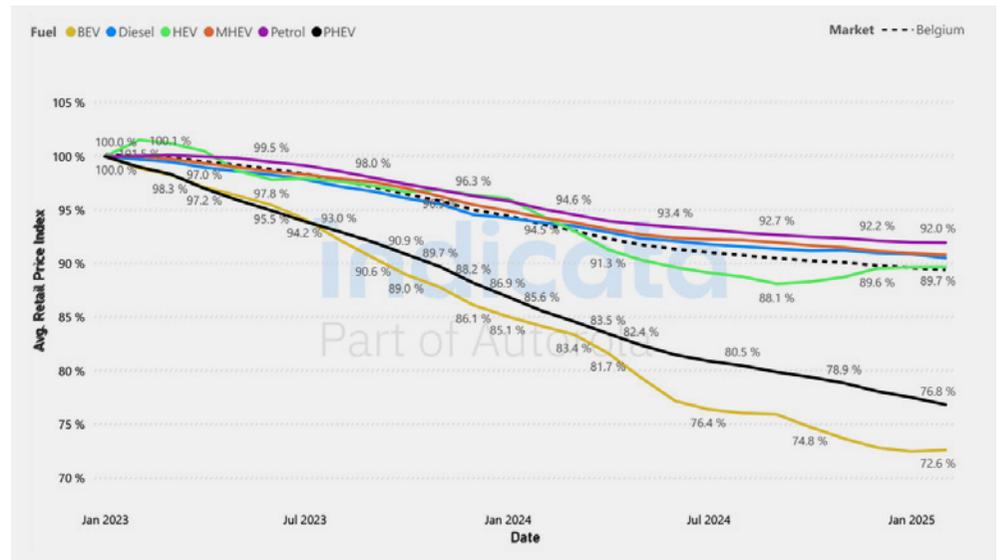
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



MDS by Fuel Type - Belgium



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Belgium



La cuota de BEV jóvenes usados supera el 75%.

En Dinamarca, los modelos usados totalmente eléctricos siguen entrando con fuerza en las ventas de los concesionarios. La cuota de ventas de coches en el segmento de los más jóvenes, de menos de 2 años, hace tiempo que superó el 75% y deja atrás a casi todos los demás tipos de combustible en porcentajes de un solo dígito. Sólo los coches de gasolina se mantienen por debajo del umbral del 10%.

De esta manera, entre los más vendidos figuran los ID.3 e ID.4, así como su hermano de grupo, el Skoda Enyaq. En consecuencia, los tres primeros puestos de la clasificación MDS están ocupados por tres modelos electrificados, entre ellos dos de MG y el VW ID.7. En el grupo de edad más joven, de hasta dos años, los vehículos diésel se sitúan en el otro extremo de la escala y, con un valor de 145, muestran que, a pesar de la escasa oferta, la demanda no parece ser suficiente para absorberla.

En promedio, sin embargo, esto tiene relativamente poco impacto en el comportamiento de los precios en el comercio de diésel usados. Aunque los precios han caído más bruscamente en los últimos años que los de los motores de combustión y los híbridos, lo han hecho menos que los de los BEV, y en los últimos meses incluso han dado muestras de

resistencia. Los precios de los híbridos se han mantenido igualmente estables, con una tendencia al alza.

Es una situación cómoda, especialmente para Toyota, que se beneficia de la elevada cuota de híbridos. Los índices de precios de los gasolina y los diésel de la marca parecen aún más sólidos. En el segmento medio de 3-4 años, la electrificación también está muy avanzada. La cuota de los BEV en el mercado de coches usados supera el 40%, y la de los vehículos con motor de combustión se ha reducido de más del 40% en gasolina y más del 30% en diésel al 18% y el 15%, respectivamente, en el último año.

Mientras tanto, uno de cada tres LCV usados vendidos es un eLCV, con el ID.Buzz y la e-Citan cada vez más populares. En cuanto al atractivo del mercado, los BEV están muy por delante del resto, con una puntuación media de 51.

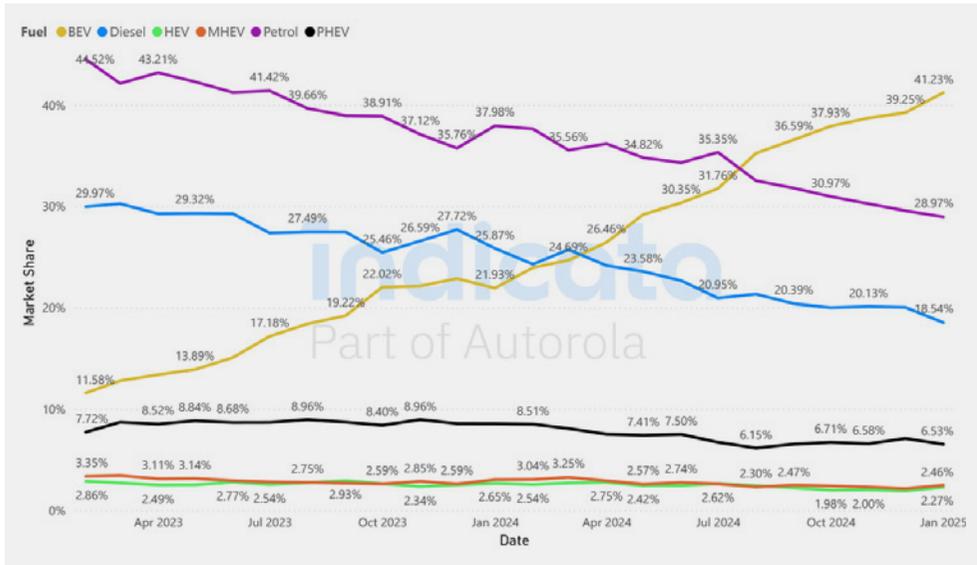
Top selling < 4-years-old by volume

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

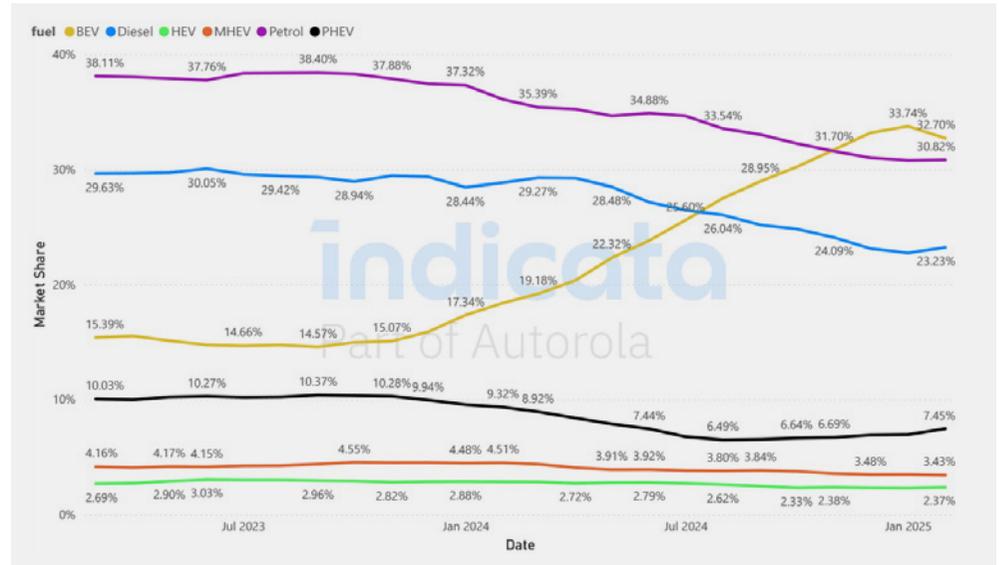
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

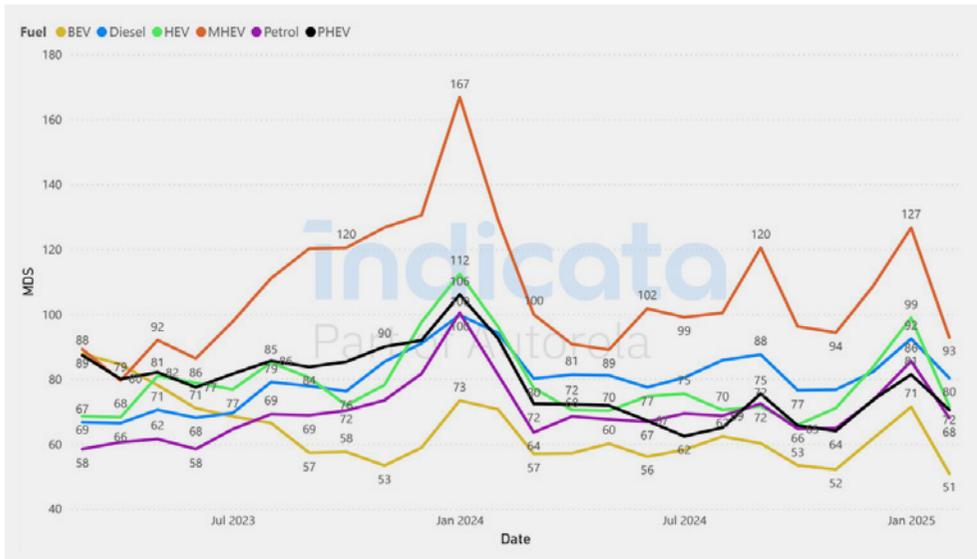
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



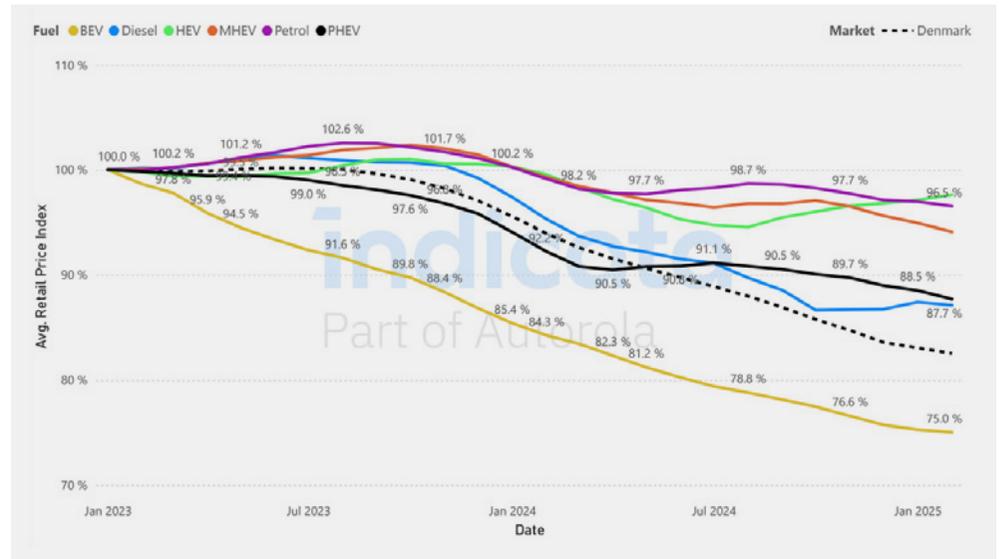
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



MDS by Fuel Type - Denmark



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Denmark



Los PHEV y BEV siguen sufriendo un exceso de oferta

Los coches de gasolina y diésel dominan las ventas de coches usados en Francia en enero de 2025. En general, las ventas de los distintos tipos de combustible se mantienen estables en enero en comparación con diciembre de 2024, excepto en el caso de los BEV, cuyas ventas disminuyeron.

En cuanto a los BEV, se consideran demasiado caros. Al mismo tiempo, las existencias de segunda mano aumentan de forma constante hasta alcanzar un nivel similar al del otoño de 2024, lo que provoca una caída constante de los precios de los BEV.

Mientras que la mayoría de los tipos de combustible han visto mejorar su MDS, o estabilizarse en el caso de los PHEV, los BEV están sufriendo un fuerte deterioro, tardando una media de 18 días adicionales, aproximadamente el doble que el diésel y la gasolina. Por lo tanto, si los precios más bajos están mejorando la rotación de existencias para casi todos los tipos de combustible, esto podría conducir a precios de coches usados más estables, en el caso de los BEV, a pesar de los recortes de precios, el aumento de MDS conducirá en el futuro a fuertes caídas de precios.

Además, es posible que en 2025 se produzcan muchas matriculaciones tácticas de BEV en Francia para alcanzar la cuota de mercado del 25% necesaria para evitar sanciones, junto con fuertes descuentos en los mercados de vehículos nuevos y usados, lo que perjudicará

a los BEV de ocasión. Los descuentos para los BEV han aumentado fuertemente durante unos meses y una reducción de la bonificación a partir de diciembre de 2024 ha reforzado esta tendencia.

Si en 2025 las normas sobre el peso de los vehículos de más de 1,6 toneladas siguen siendo similares a las de 2024, los PHEV estarán ahora sujetos a ellas y las ventas de coches nuevos podrían caer, especialmente las de flotas, lo que podría reducir la oferta de coches usados. No es seguro que vaya a tener efectos positivos en los precios de los usados, especialmente con la llegada al mercado de coches usados de la nueva generación de PHEV.

Las normas malus sobre el CO2 serán más estrictas en 2025. En consecuencia, el 53% de los coches nuevos que podrán acogerse a la malus en 2024 aumentará hasta el 66% en 2025. Sin embargo, podría tener un impacto positivo en los precios de los coches usados de los modelos afectados. Podríamos observar un desplazamiento del mercado de coches nuevos al de coches usados en el caso de algunos modelos y, por tanto, un aumento de la demanda de coches usados y una reducción de la oferta de coches nuevos, lo que podría dar lugar a una estabilización de los precios de los coches usados en el caso de los modelos afectados por el malus, especialmente los coches de gasolina y diésel.

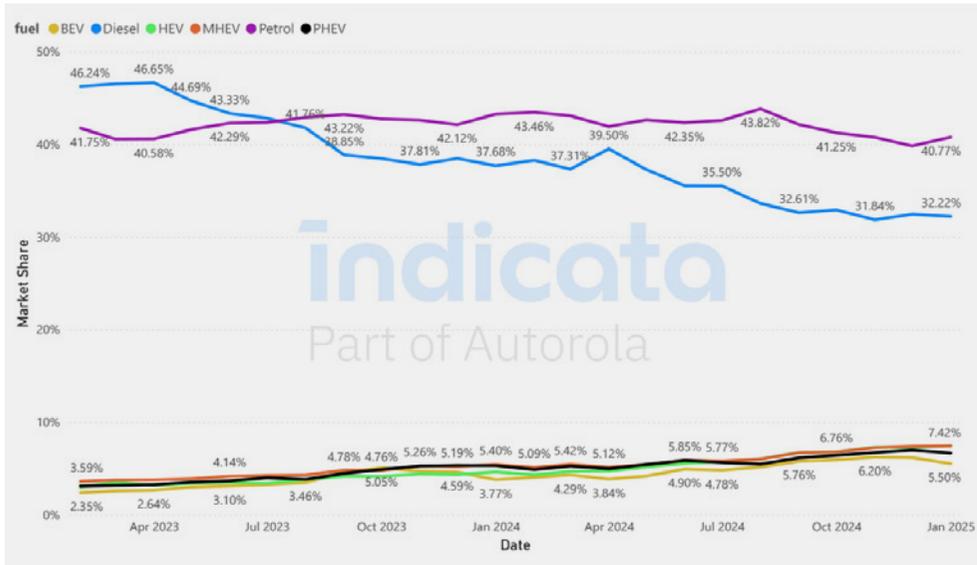
Top selling < 4-years-old by volume

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

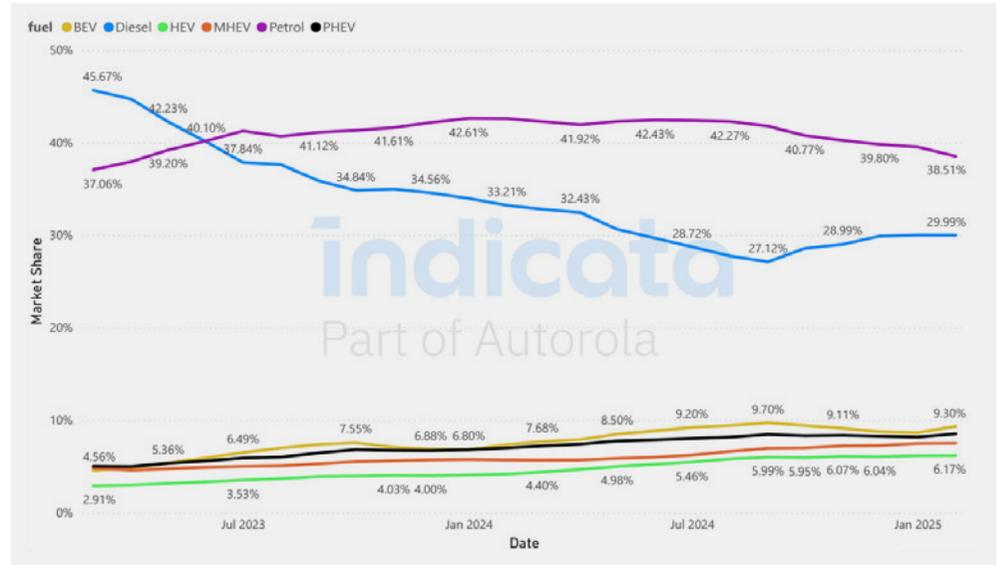
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

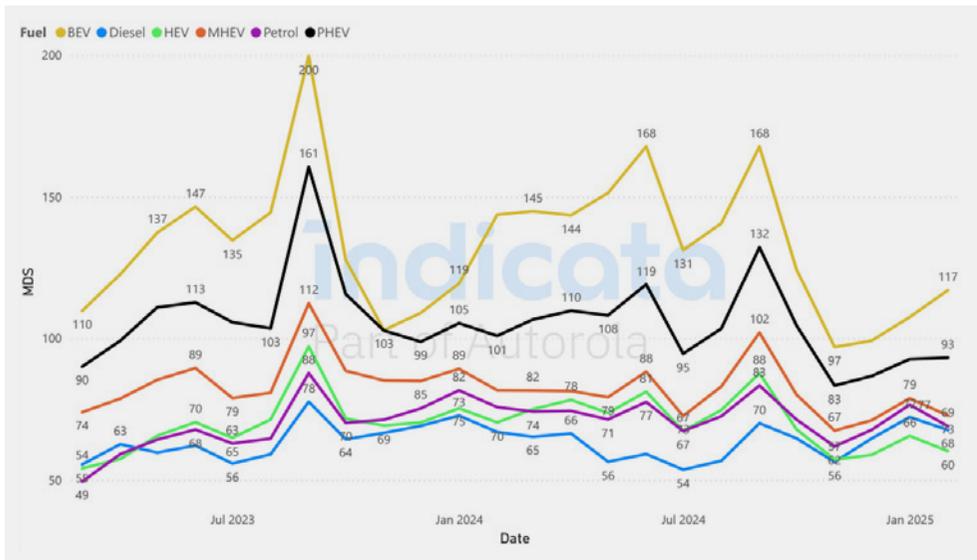
Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



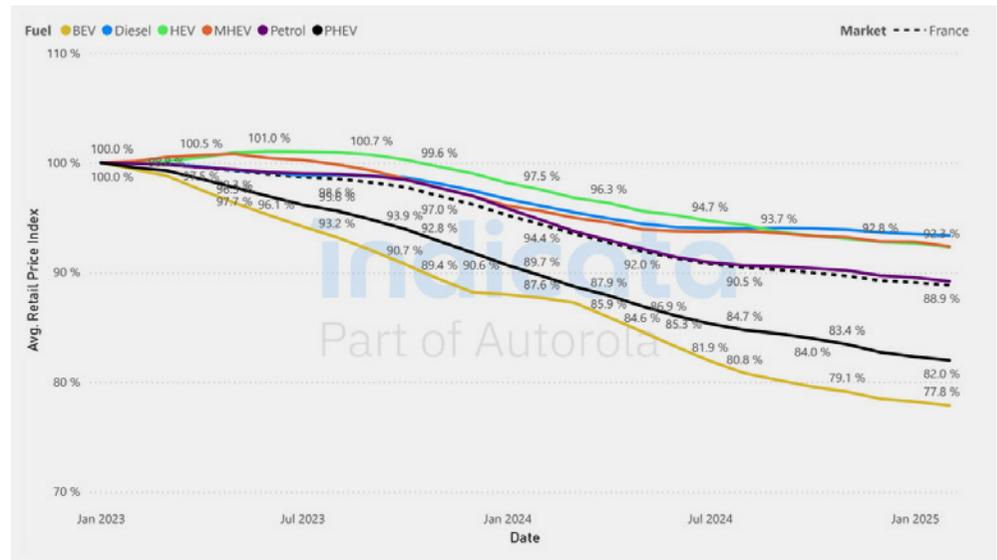
Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



MDS by Fuel Type - France



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - France



Los BEV se venden más rápido, pero a su precio

Mientras que el mes de enero en el segmento de coches nuevos muestra los efectos del retraso deliberado de las matriculaciones de nuevos BEV, Alemania sigue siendo bastante conservadora en el mercado de coches usados poco antes de las elecciones federales. Según la oferta de coches usados, sólo algo menos del 10,6% del grupo de menor edad son totalmente eléctricos. Esta cifra es significativamente inferior a la de la mayoría de los mercados europeos, que, a pesar de su falta de homogeneidad, alcanzan casi el 13%.

La situación es similar para los LCV, donde una oferta de algo menos del 10% de BEV en la categoría de menor edad parece ser más competitiva en una comparación europea, pero no representa ningún éxito significativo en términos de reducción de CO2. Las ventas de eLCVs están aún más rezagadas, con menos del 6% de las ventas correspondientes a furgonetas de menos de dos años.

Los ratios de oferta y demanda -medidos en MDS- siguen mejorando tras el cambio de año, oscilando entre 73 y 110, e incluso entre 100 y 129 para los vehículos muy jóvenes. Pero los valores de los VE de todo tipo, especialmente los modelos eléctricos de batería se han estabilizado. Los tres modelos

más vendidos son exclusivamente eléctricos. El nivel de precios de la oferta se ha estabilizado durante casi todo el año pasado, aunque los BEV y PHEV están arrastrando a la baja la media general y siguen presentando una tendencia negativa. La menor presión de volumen se encuentra entre los diésel usados muy jóvenes. Presentan la mejor relación entre oferta y demanda y han demostrado una extraordinaria estabilidad de precios en el análisis ajustado durante el último año, mientras que los BEV, por ejemplo, han perdido casi 10 puntos de índice.

Los híbridos completos siguen mostrando una resistencia a la evolución de los precios similar a la de los vehículos con motor de combustión. Aunque tienen una relación desfavorable entre oferta y demanda, más del 85% tienen menos de 2 años, por lo que un número relativamente grande de vehículos caros satisface una demanda de crecimiento más lento. Los modelos Renault, en particular, están entrando en el mercado como coches usados jóvenes. Los vendedores siguen relajados al respecto debido a las cantidades manejables, lo que evita ajustes drásticos de precios. Sin embargo, a la vista del aumento constante de nuevas matriculaciones de híbridos el año pasado, cabe esperar una desaceleración a finales de este año.

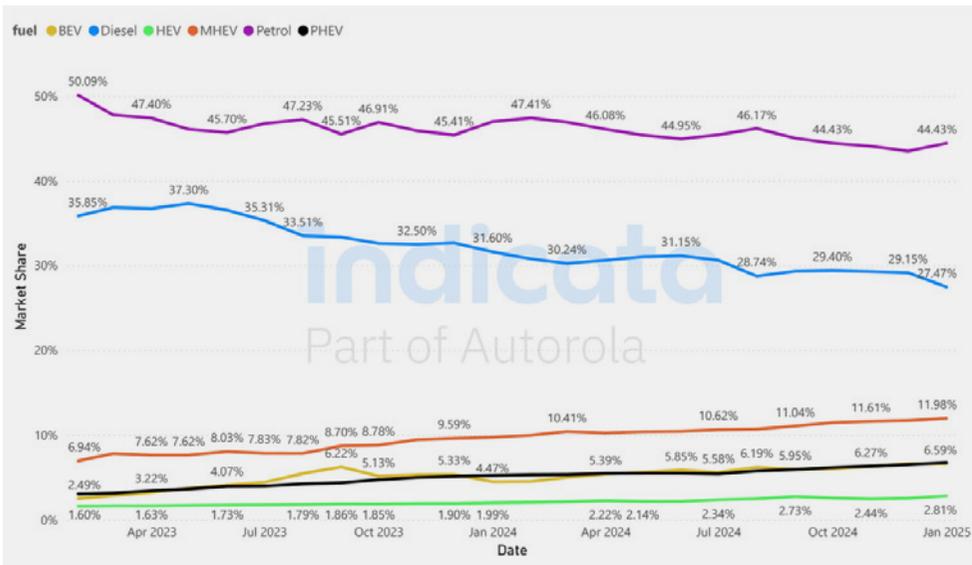
Top selling < 4-years-old by volume

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

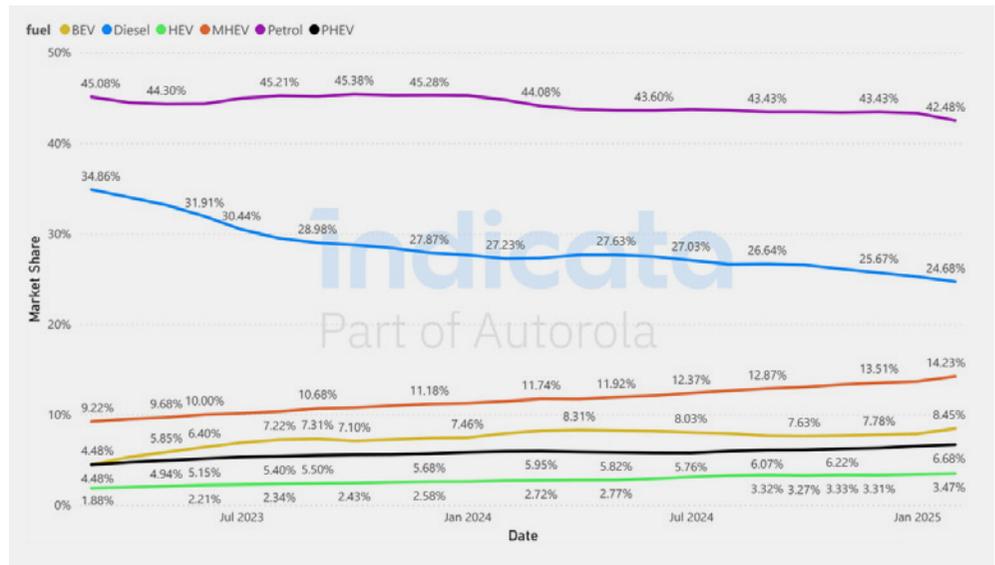
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

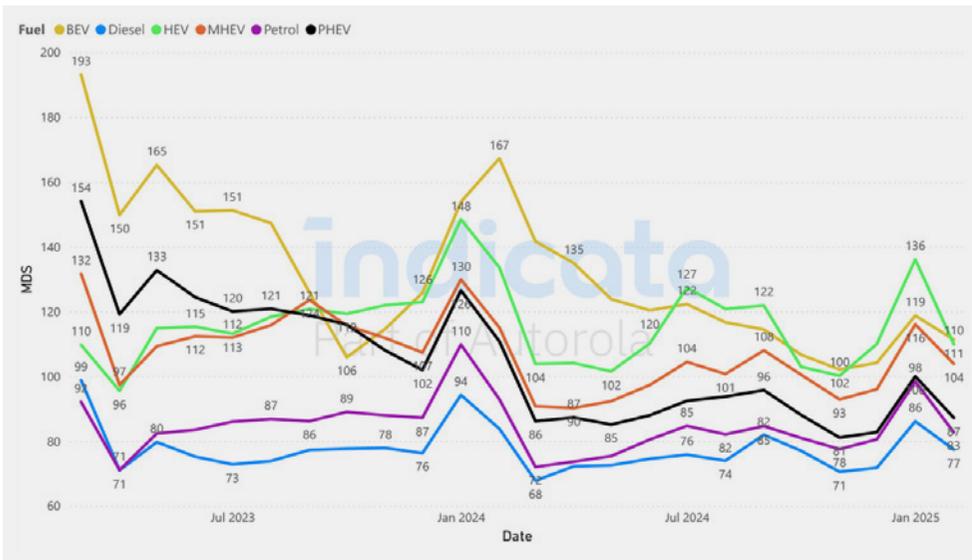
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



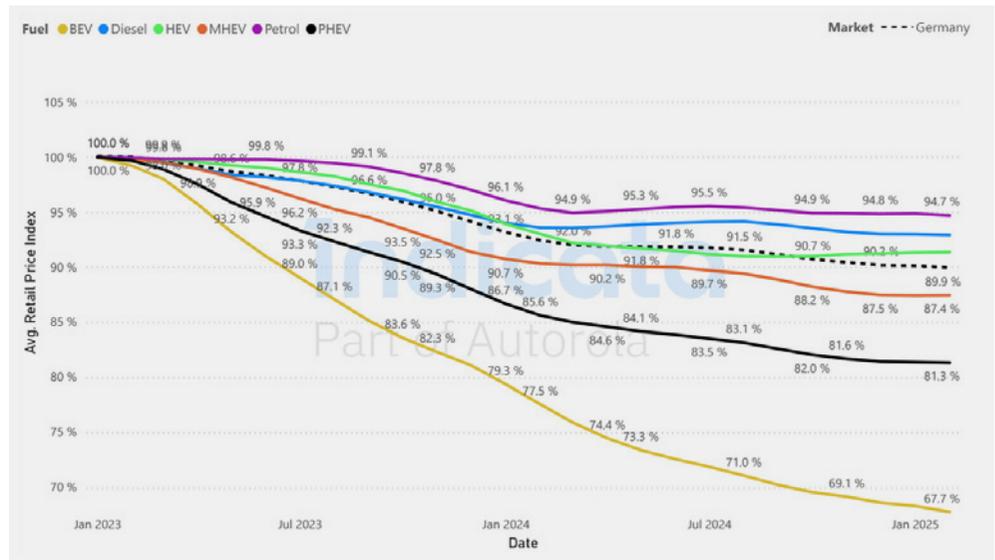
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



MDS by Fuel Type - Germany



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Germany



La electrificación no despegga

Con el fin de las subvenciones a los coches nuevos en Italia en diciembre y el cambio a la ayuda financiera para la producción nacional de BEV y tecnologías relacionadas, el infructuoso intento de conseguir más vehículos nuevos de emisiones cero en las carreteras italianas llegó a su fin. Por desgracia, las nuevas medidas tampoco impulsarán el débil negocio de los vehículos de ocasión con VE puros.

Durante meses, la cuota de ventas de coches en el segmento de menor edad se ha mantenido sin cambios en algo más del 3%. La oferta y los precios siguen bajando y el atractivo del mercado lleva dos años oscilando entre valores MDS de 100 y 200 por encima de todos los demás tipos de combustible. Por tanto, el comercio de coches usados se centra cada vez más en los motores de combustión interna y, cada vez más, en los mild-hybrids y los híbridos completos. Los mild-hybrid han ido sustituyendo a los diésel y ya representan más del 20% de los coches usados de hasta cuatro años.

Debido al recargo habitual, su evolución de precios es más tensa que la de los vehículos clásicos con motor de combustión. La electrificación de los vehículos industriales ligeros es igualmente débil que la de los turismos. Sólo el 4% de las ventas y el 7%

de la oferta de modelos jóvenes usados son totalmente eléctricos, y la tendencia apenas ha cambiado desde hace meses. Ni siquiera Fiat es una excepción en su mercado nacional. Sólo furgonetas de reparto urbano como la Citan, la Berlingo y la Proace City amplían actualmente su oferta como BEV, pero hasta ahora apenas han encontrado compradores.

A la vista de la débil oferta y la igualmente baja demanda, no es de extrañar que dos iconos nacionales, el Fiat Panda y el 500, como modelos con motor de combustión, y el VW T-ROC ocupen sus puestos entre los 3 modelos más vendidos, con el VW T-ROC superando al Jeep Renegade en el cuarto puesto. El Tesla Model 3 aún no se ha incluido en la evaluación debido a que las ventas de coches usados son todavía demasiado bajas. Es de suponer que esto cambiará a medida que avance el año.

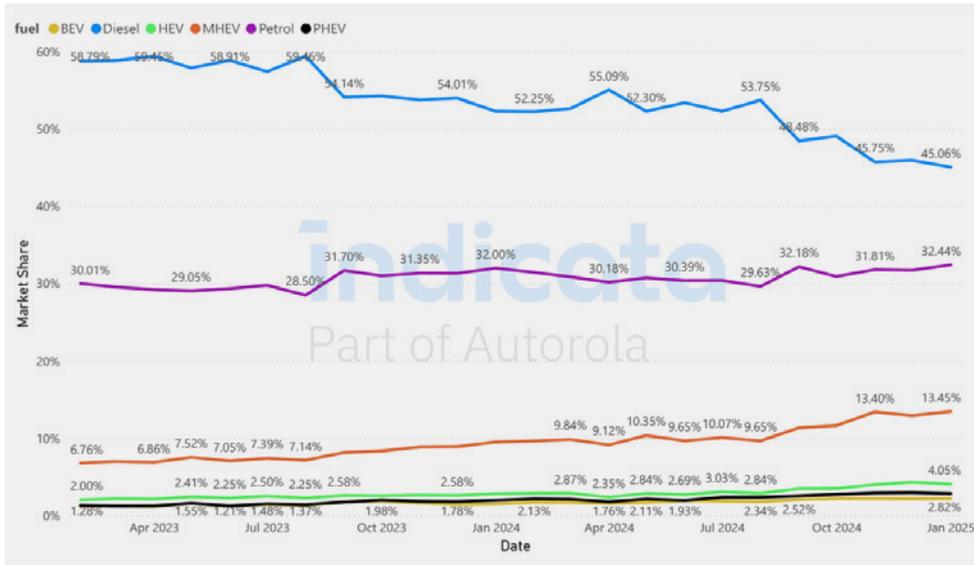
Top selling < 4-years-old by volume

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

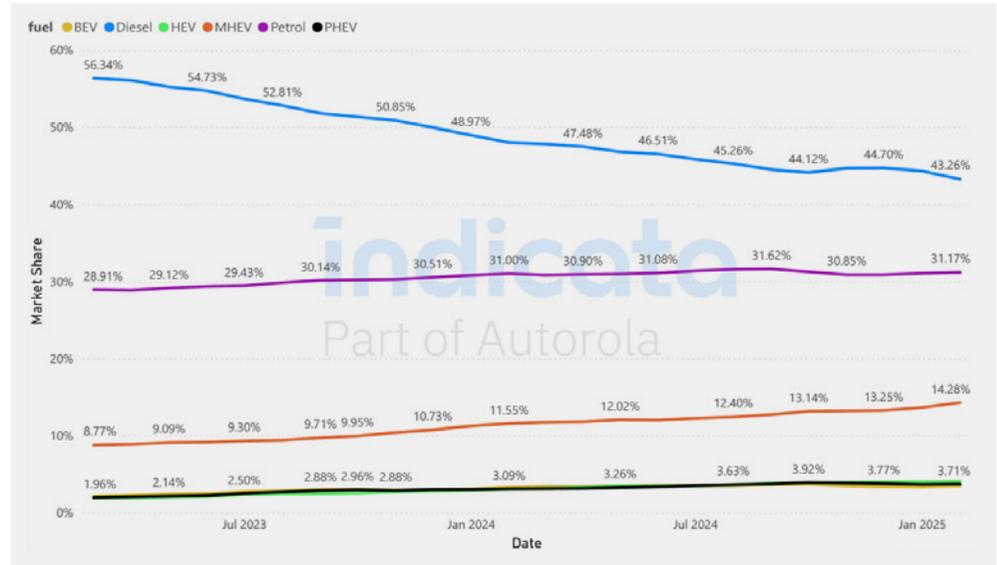
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

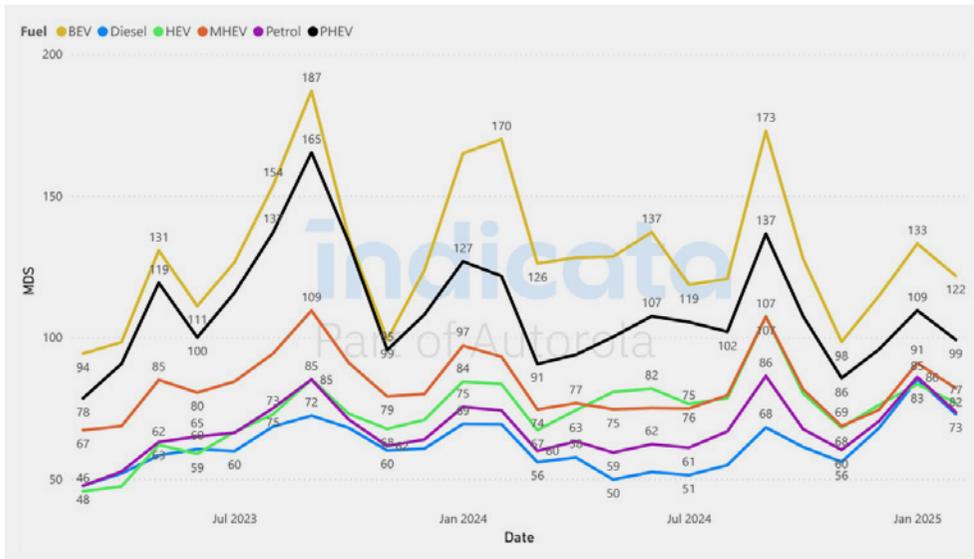
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



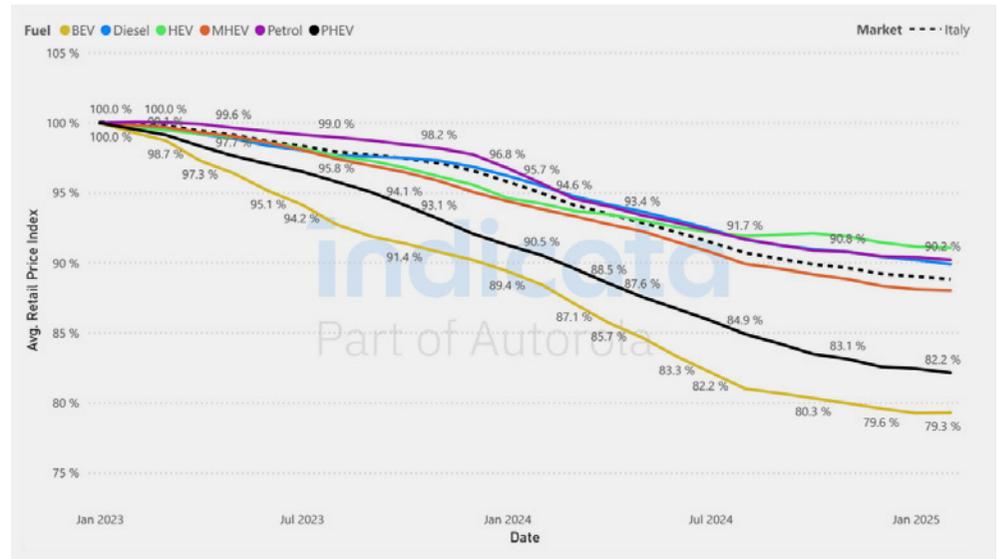
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



MDS by Fuel Type - Italy



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Italy



A pesar de la afición por los coches eléctricos, el mercado de coches usados está menos desarrollado que el de nuevos

Top selling < 4-years-old by volume

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

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

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

Aunque los BEV ya representaban más de un tercio de los coches nuevos en los Países Bajos el año pasado, sólo suponen una cuota de mercado de entre el 18% y el 20% de los coches usados jóvenes. Una imagen similar se refleja en las cifras de ventas, que han pasado del 14% a algo más del 18% en los últimos tiempos. La tendencia positiva de las ventas de coches usados de menos de dos años ayudó a la situación de la oferta y la demanda de BEV en la segunda mitad de 2024, empujando los valores de MDS por debajo de 100.

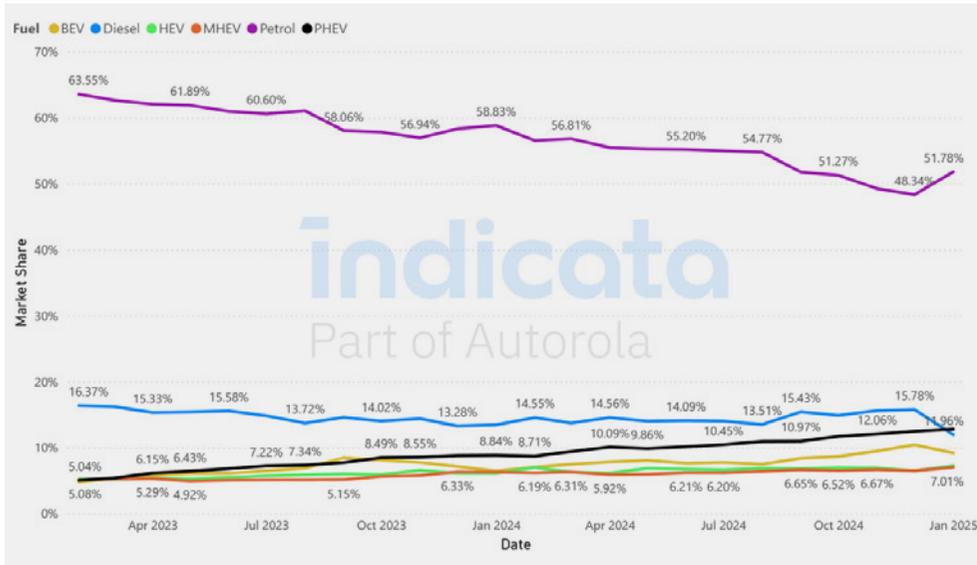
Sin embargo, según los datos, el desencadenante es la continua caída de los precios, que ahora hace que los BEV resulten interesantes para un público más amplio. Una buena red pública de recarga para los estándares europeos y las cortas distancias nacionales de conducción hacen que operar en los Países Bajos sea interesante.

Aunque los BEV ya no están totalmente exentos del impuesto de matriculación (MRB) desde principios de 2025, se sigue aplicando un descuento del 25%. Las subvenciones estatales a los coches nuevos se han rechazado oficialmente para 2025, por lo que los compradores interesados se orientan ahora más hacia los coches usados

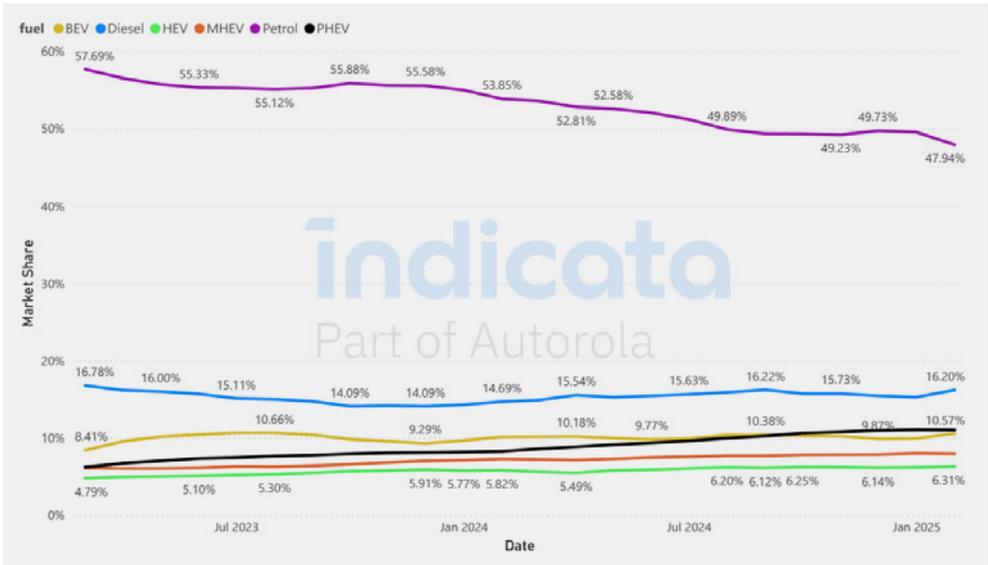
jóvenes ya subvencionados. La presión adicional sobre los precios que ejercen estas bonificaciones en el segmento de los coches nuevos se está eliminando cada vez más, lo que permite una mayor estabilidad de precios.

Como en muchos otros mercados europeos, el mercado de los eLCV usados sigue luchando, incluso en los Países Bajos, donde hay afinidad por los BEV. Aunque el descenso de las ventas en torno al 10% y el 11% de la población indica una relación oferta/demanda aceptable, no hay signos de progreso en términos de electrificación. La necesidad de ponerse al día es aquí mayor que en el caso de los turismos. Las marcas de Comerciales más pequeñas, como Toyota y Nissan, están logrando éxitos notables con un bajo número de unidades y cuotas de ventas bastante elevadas, pero los actores más grandes, como VW, Renault y Mercedes, siguen vendiendo BEV en porcentajes de un solo dígito.

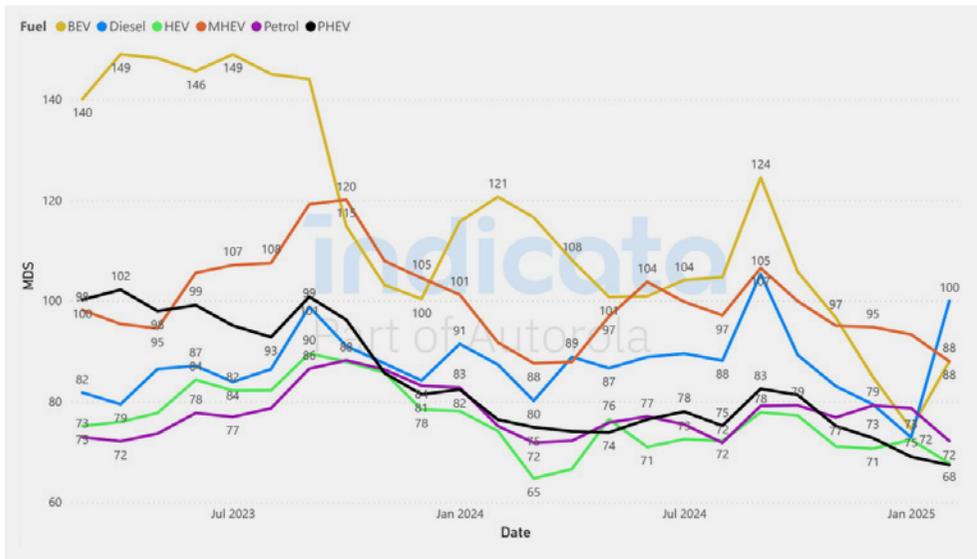
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



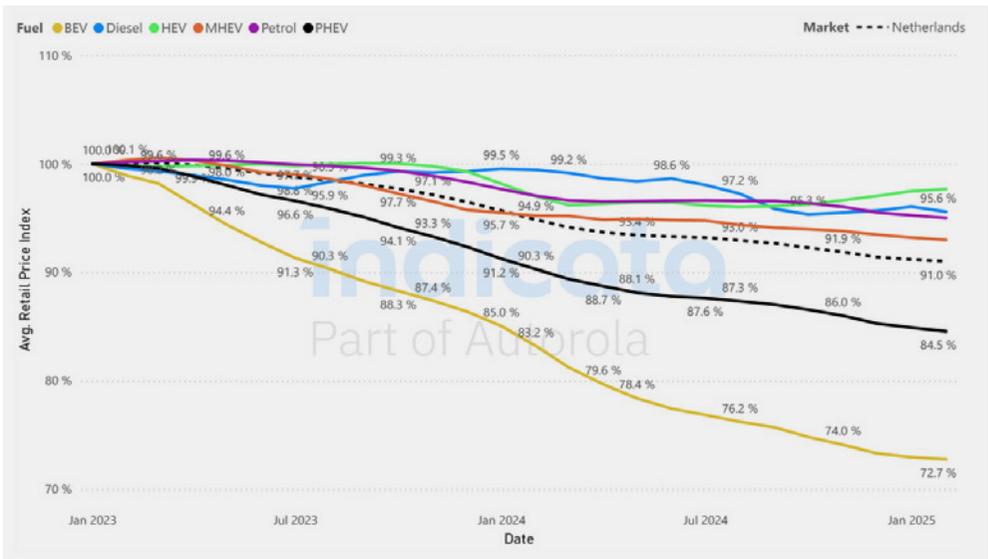
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



MDS by Fuel Type - Netherlands



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Netherlands



La estimulación del mercado de coches BEV nuevos reduce la demanda de coches usados

Top selling < 4-years-old by volume

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

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

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

Polonia puso en marcha a principios de febrero un nuevo programa de ayudas a la compra o el alquiler de vehículos eléctricos. El programa ofrece hasta 40.000 zlotys (unos 9.500 euros) por vehículo, con dinero procedente de fondos de la UE, y está disponible para vehículos nuevos totalmente eléctricos hasta un precio neto máximo de 225.000 zlotys (unos 54.000 euros). 225.000 zlotys (unos 54.000 euros). También incluye elementos de un plan de desguace para vehículos antiguos con motor de combustión y pretende mejorar rápidamente el bajo nivel de electrificación del mercado polaco de coches nuevos.

Sobre la base de las experiencias con programas de desguace a mayor escala, por ejemplo, la crisis financiera de 2009/2010 en Alemania, cabe esperar efectos negativos para el mercado de coches usados. Por un lado, la reducción significativa de los precios de transacción de los coches nuevos privará al mercado de coches jóvenes de clientes potenciales y ejercerá una presión directa sobre los precios en este segmento de edad, ya que los precios tendrán que ajustarse a la baja para seguir siendo atractivos para los compradores potenciales.

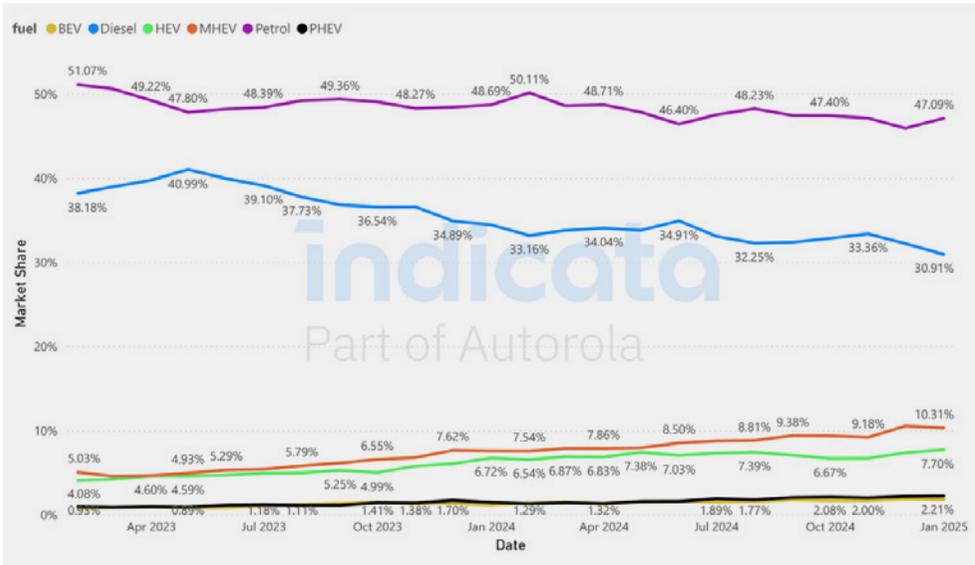
Lo mismo se aplica entonces en cascada a las edades inferiores. Además, se está estimulando la futura oferta de coches usados sin estimular adecuadamente la demanda de BEV usados, provocando así un

exceso de oferta en los próximos años. Es probable que el índice de precios de los BEV, que se ha mantenido relativamente estable en un nivel bajo durante los últimos seis meses, vuelva a sufrir de forma más significativa el año que viene a más tardar.

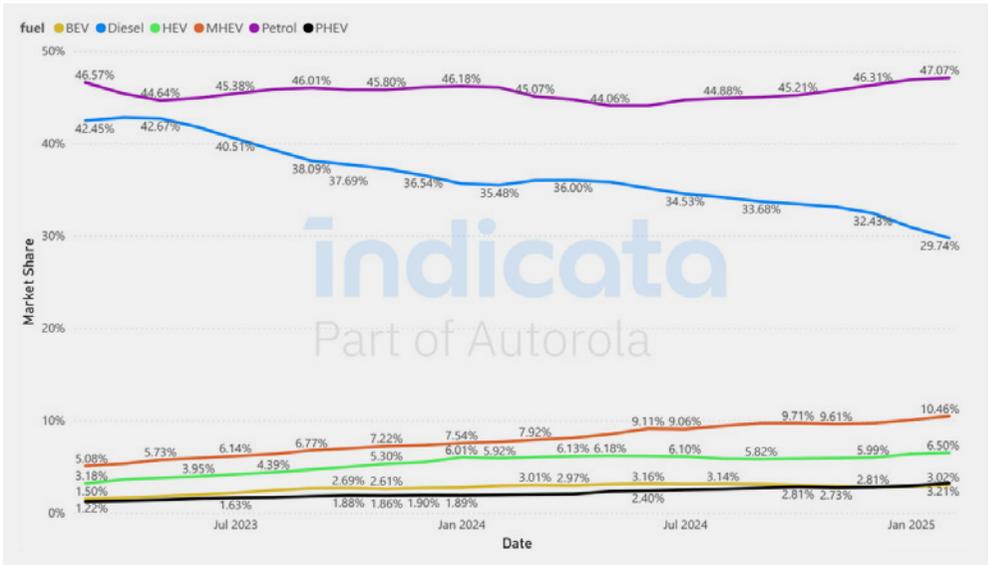
Un obstáculo importante para los clientes de vehículos eléctricos nuevos y usados sigue siendo el escaso desarrollo de la red pública de recarga. En Polonia, sólo hay unos pocos miles de puntos de recarga en total, incluidos sólo 15 Supercargadores Tesla. En general, los híbridos siguen teniendo más éxito, con un stock de oferta que ya ha aumentado hasta el 13% en el caso de los coches usados más jóvenes y, con una cuota de ventas de más del 15% en este segmento de edad. Esto también se muestra por el índice de deseabilidad MDS, que representa el mejor valor en todos los grupos de edad y para todos los tipos de combustible.

Los modelos diésel, que eran la fuerza dominante en el mercado de coches usados hace sólo unos años, siguen ahora en declive incluso con más de 5 años de antigüedad. En el caso de los vehículos usados muy jóvenes, la cuota de mercado está por debajo del 10% y los precios también bajan cada vez más. Sin embargo, los vehículos de gasolina son una alternativa asequible porque las gasolineras polacas cobran sólo 3 céntimos más por litro de gasolina que de diésel.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



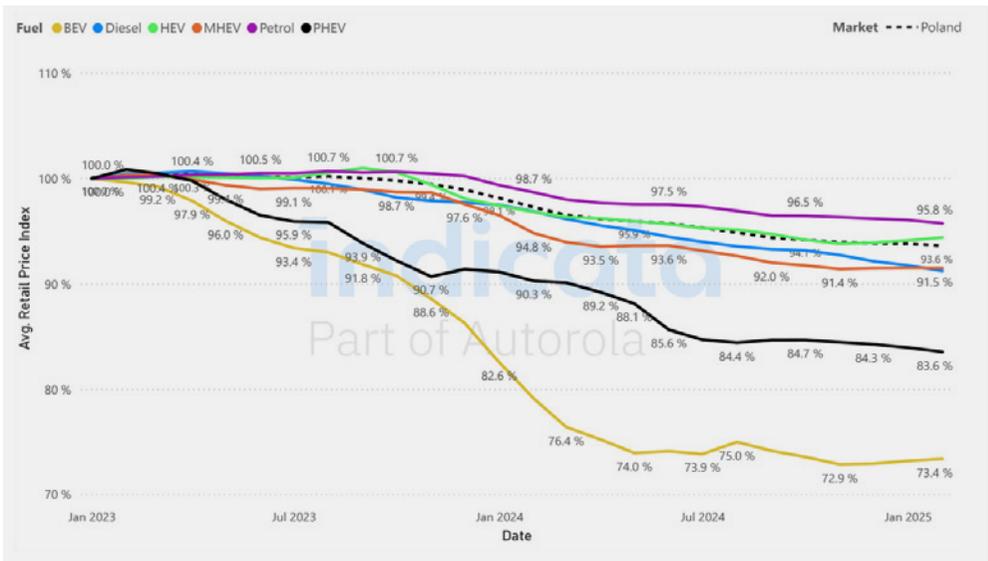
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



MDS by Fuel Type - Poland



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Poland



El campeón oculto de Europa en penetración de BEV

En el mercado de coches nuevos, la tendencia hacia la electrificación en Portugal continuó a principios de año. El 22,5% de cuota de mercado de BEVs en turismos y un crecimiento de más del 40% en enero en comparación con el año anterior son el resultado de una amplia gama de incentivos gubernamentales. El hecho de que BYD, junto con Tesla y BMW, esté entre las tres primeras marcas de BEV en enero y Dacia, como única marca con un modelo eléctrico, ocupe el sexto lugar, demuestra que, a pesar de los aranceles de importación, hay potencial para las marcas chinas en Europa y que los precios son una cuestión importante.

Sin embargo, la cuota de ventas en el mercado de coches usados sigue rezagada, con algo menos del 14%, y la cuota de la oferta de coches usados jóvenes está cayendo, lo que demuestra que la afluencia de vehículos no está desbordando la demanda. Además, en enero se matricularon más de 1.600 BEV usados importados, lo que supone un aumento del 80% respecto al año anterior. Los valores medios de MDS de los BEV usados han seguido mejorando en todas las categorías de edad y actualmente están incluso a la cabeza de todos los tipos de combustible en el segmento de edad media de 3 a 4 años.

Ni siquiera el cambio de año provocó el habitual exceso de oferta estacional.

Como en otros mercados, la aceleración de las ventas está siendo impulsada por las fuertes correcciones de precios de los dos últimos años, que han sido más pronunciadas que la evolución general del mercado. No obstante, Portugal sigue siendo un mercado interesante para los modelos eléctricos usados. Y, a diferencia de muchos otros mercados, los vehículos eléctricos más antiguos también encuentran compradores aquí.

Por ejemplo, los BEV representan más del 20% tanto de las ventas como de la oferta en el segmento de más de 5 años de antigüedad. Sin embargo, la mayor parte del mercado sigue estando formada por vehículos de combustión. Los vehículos diésel están perdiendo cuota de mercado, especialmente entre los más jóvenes, mientras que los vehículos de gasolina la están ganando, con una ligera tendencia negativa en los precios y un sólido atractivo en el mercado.

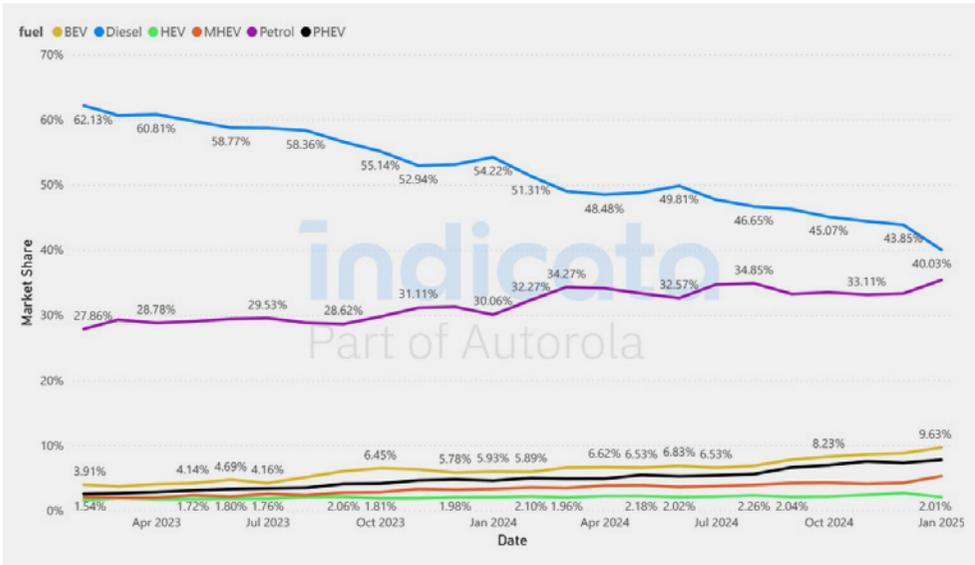
Top selling < 4-years-old by volume

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

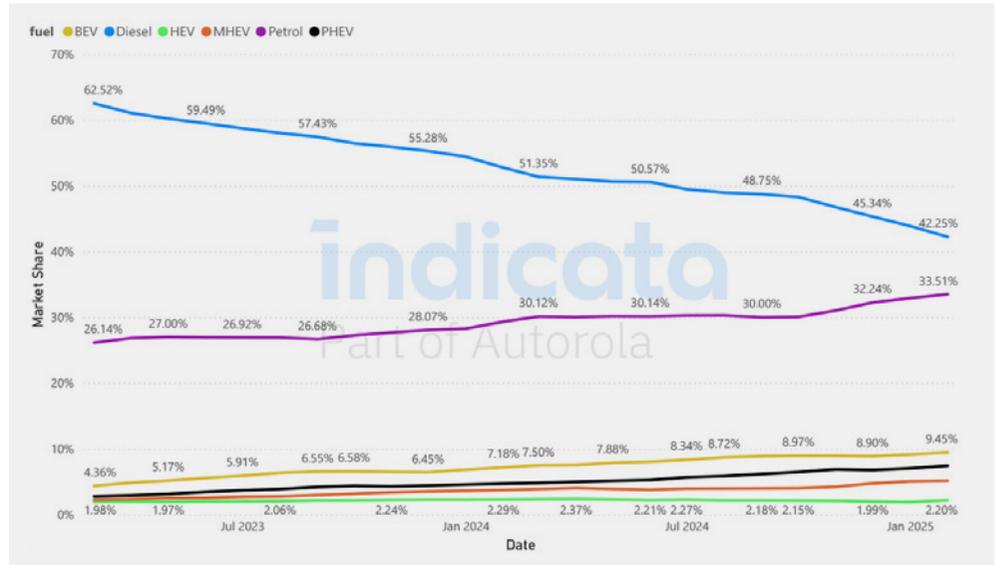
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

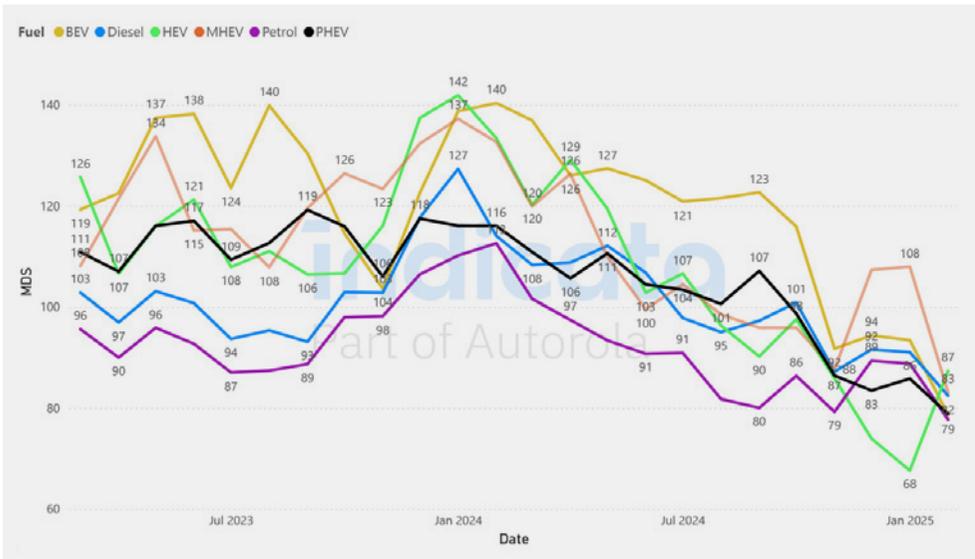
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



MDS by Fuel Type - Portugal



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Portugal



Los vehículos eléctricos comerciales se imponen a los turismos

Sería necesaria una mayor acción gubernamental, sobre todo en torno a la expansión de las infraestructuras, para que la electrificación del mercado automovilístico español alcance el nivel de otros grandes mercados europeos. El programa Moves III, dirigido principalmente a la demanda de coches nuevos y prorrogado de nuevo a finales de 2023 hasta julio de 2024, se reactivará en breve para incluir, entre otros, los coches usados.

El Gobierno catalán ha seguido adelante con un programa de 1.400 millones de euros. Hasta ahora, las medidas han aumentado la oferta de BEV en el mercado de coches usados, donde ahora representan algo más del 9% de los vehículos muy jóvenes, pero las ventas no llegan al 7% del mercado de coches jóvenes de menos de 2 años. Incluso en el mercado de coches nuevos, que creció brevemente hasta alcanzar una cuota del 5,4% del mercado de coches nuevos en 2023, se quedó en el 5,6% el año pasado. En consecuencia, el atractivo de mercado de los BEV sigue siendo desfavorable, medido en MDS de más de 150 para el grupo de edad más joven y casi 140 de media en todas las edades. Por su parte, el índice de precios apenas ha variado en lo que va de año.

Sin embargo, todavía no es posible saber tan pronto si esto se debe a la pura

inactividad y moderación de los concesionarios a la hora de fijar precios, o si en realidad se debe a un esfuerzo consciente y activo por mantener por fin unos precios que llevan bajando más de dos años. Por el contrario, los híbridos mantienen su cuota de mercado mucho más favorable en el segmento de vehículos muy jóvenes. El 9,6% de las ventas frente al 7,8% de las ofertas en el mercado no sólo da como resultado el mercado español más atractivo, sino que también ha dado a este tipo de combustible una tendencia de precios positiva desde hace tiempo.

El mercado de los vehículos industriales ligeros usados es claramente más progresista. La cuota de ventas de furgonetas de menos de 2 años, superior al 15%, sólo es superada por Dinamarca y Suecia entre los mercados observados. Aparte de Fiat, todas las marcas importantes obtienen buenos resultados y sólidas cuotas de ventas. Sin embargo, las existencias de furgonetas usadas más jóvenes ofrecidas por los concesionarios han alcanzado ya cuotas de eLCV de dos dígitos, lo que, a pesar del aumento de las ventas, está provocando un difícil atractivo del mercado.

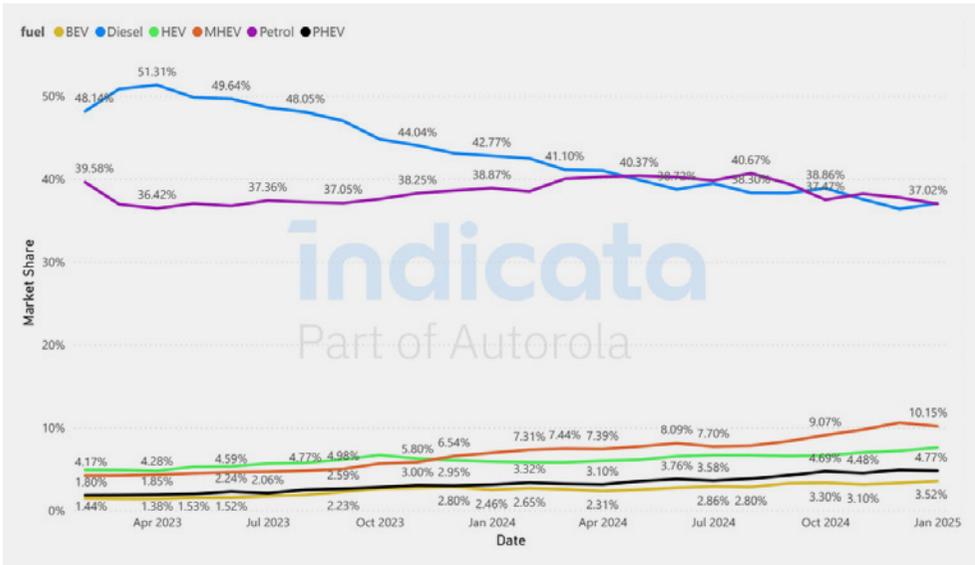
Top selling < 4-years-old by volume

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

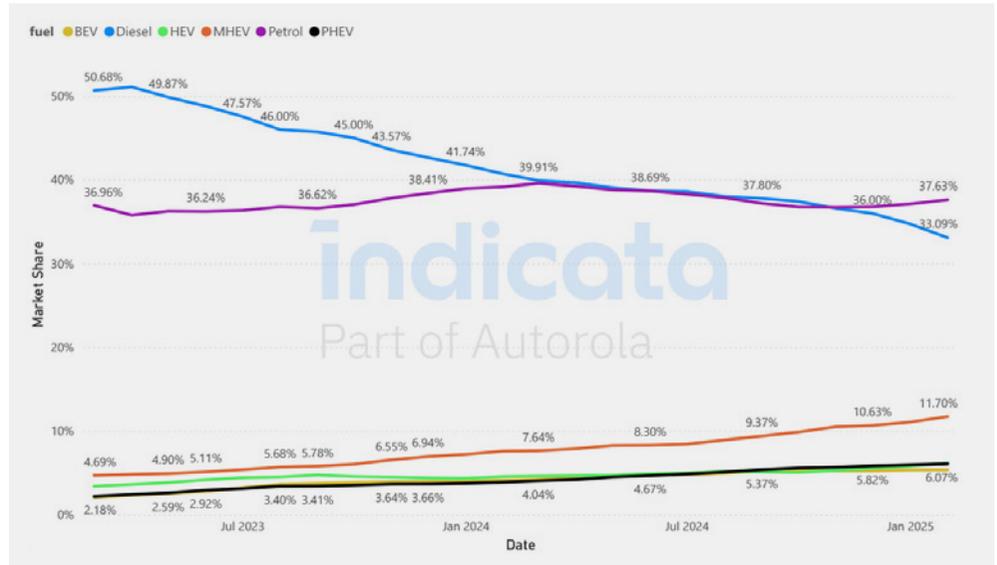
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

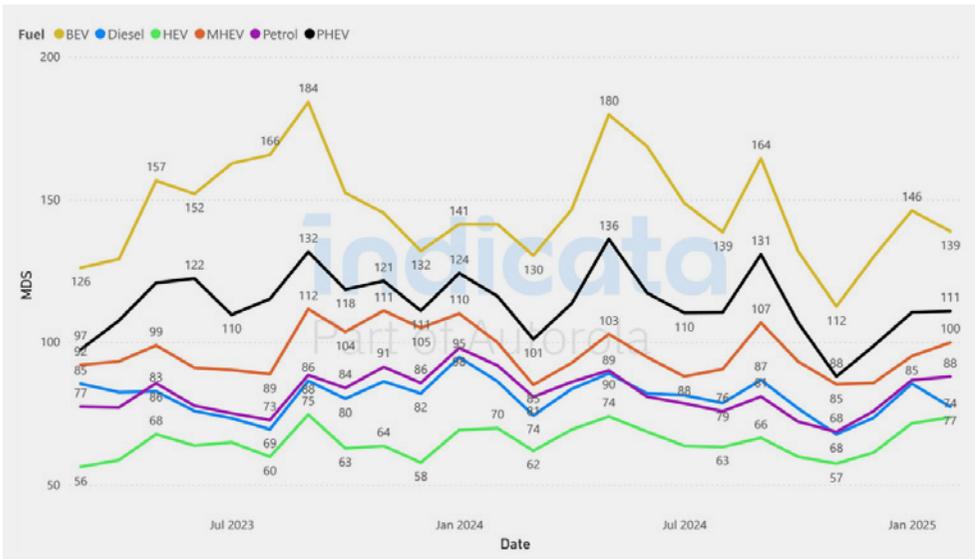
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



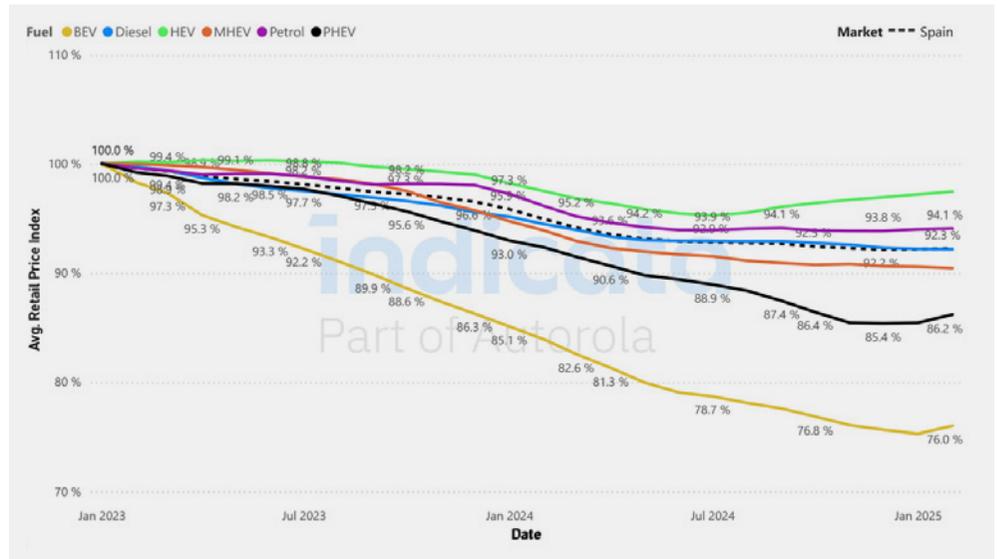
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



MDS by Fuel Type - Spain



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Spain



Abrazar con calma la electrificación

Suecia, al igual que sus vecinos nórdicos Noruega y Dinamarca, está firmemente encaminada hacia la electrificación generalizada del automóvil. Además de la fuerte y ligeramente mejorada cuota de coches nuevos totalmente eléctricos del 28,8% en enero de 2025, los PHEV siguen representando una cuota considerable y ligeramente decreciente del 22,7%. Así pues, en total, aproximadamente la mitad de los turismos nuevos tendrán un enchufe eléctrico.

Sin embargo, 2024 terminó con un descenso de casi el 16% de los BEV nuevos por debajo del nivel de 2022, que aún se caracterizaba por la "bonificación climática" para BEV y PHEV vigente hasta entonces. En consecuencia, los BEV se han establecido como el grupo más grande en el grupo de los más jóvenes en los últimos dos años, representando más del 30% de todos los coches usados. En vista de que la cuota de ventas no ha aumentado tan rápidamente, sigue habiendo un exceso de oferta que está desbordando la demanda.

Los valores MDS siguen siendo superiores a 100 para los BEV jóvenes usados. Y el índice de precios de oferta de estos vehículos, que sigue cayendo constantemente, plantea retos a los concesionarios. En febrero de 2024, el Gobierno sueco puso en marcha un

programa de incentivos para los vehículos industriales ligeros que expirará en octubre de 2025, pero que entretanto ha creado una presión adicional sobre el volumen y los precios. La creciente cuota de ventas de eLCV de las furgonetas más recientes, que ya supera el 20%, se ve contrarrestada por una cuota de oferta superior al 28%. En este contexto, también es interesante el papel pionero de los suecos en torno a la infraestructura de recarga.

No solo entrarán en vigor este año nuevas condiciones legales para la instalación de puntos de recarga dentro de las unidades residenciales, sino que está previsto que el primer tramo de la primera carretera electrificada de forma permanente esté terminado en 2025, lo que podría utilizarse potencialmente para suministrar tecnología de recarga inalámbrica en la autopista E20, crucial para la logística. Desde 2018 existe en Suecia una vía de pruebas en carreteras públicas.

La cuota de vehículos diésel no deja de disminuir hasta situarse en la actualidad ligeramente por debajo del 27%, mientras que la cuota de ventas sigue siendo algo inferior al 30%.

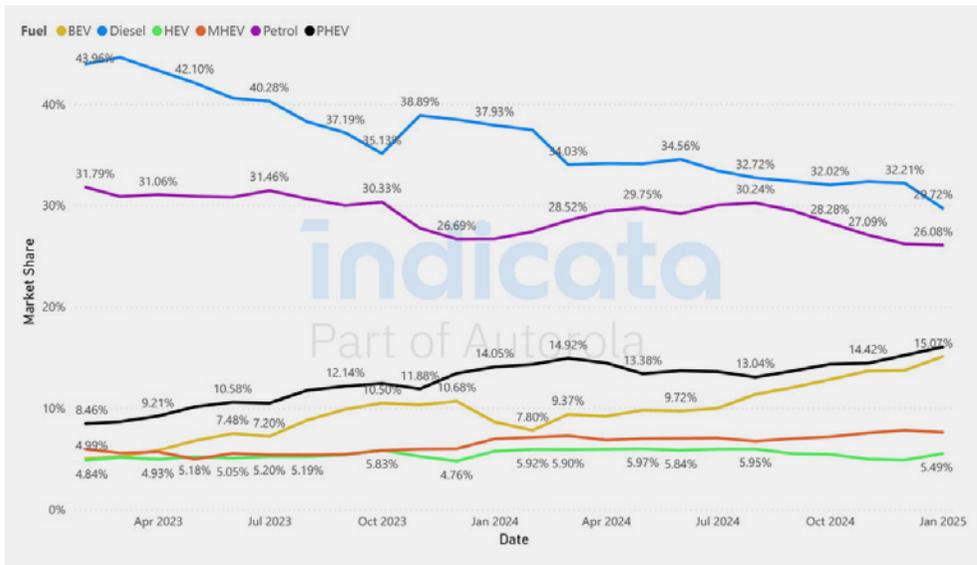
Top selling < 4-years-old by volume

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

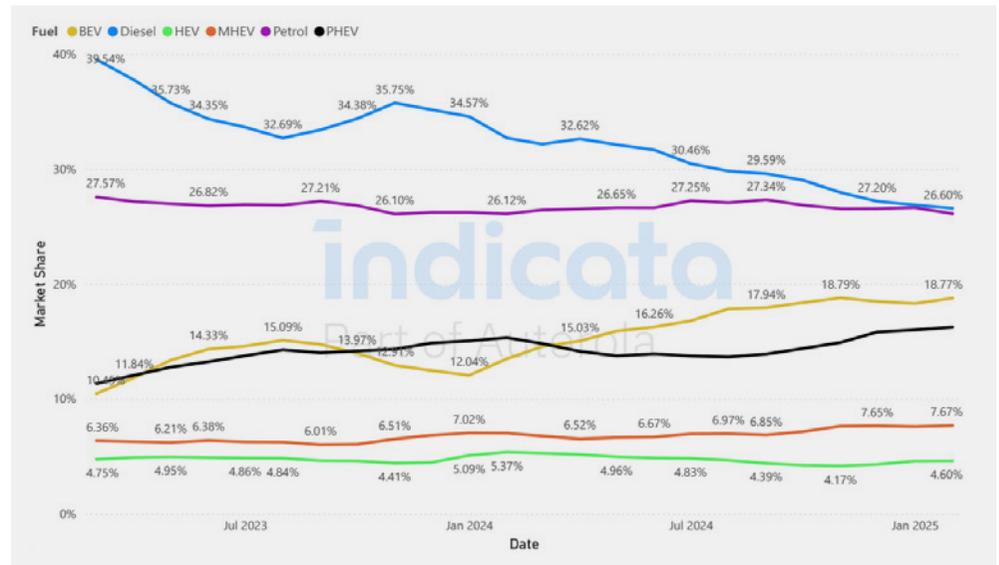
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

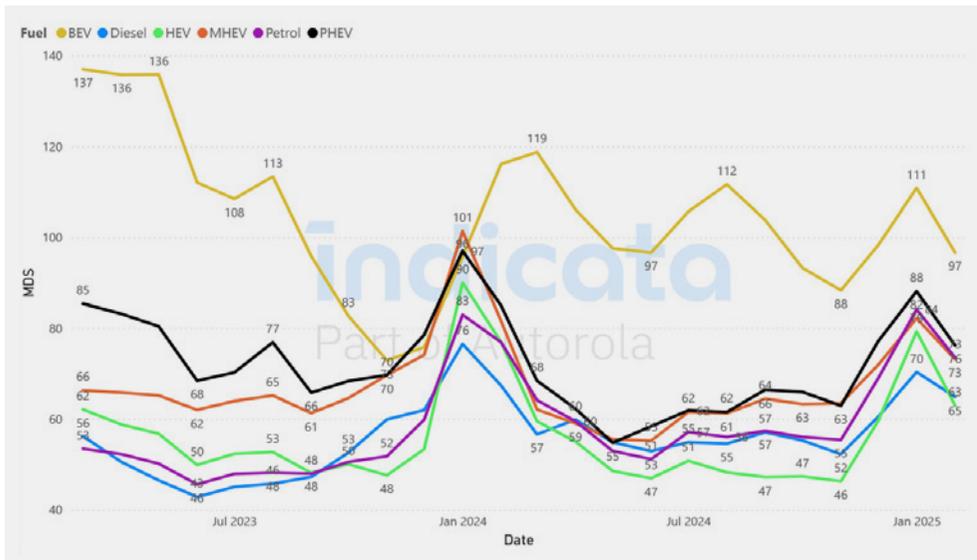
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



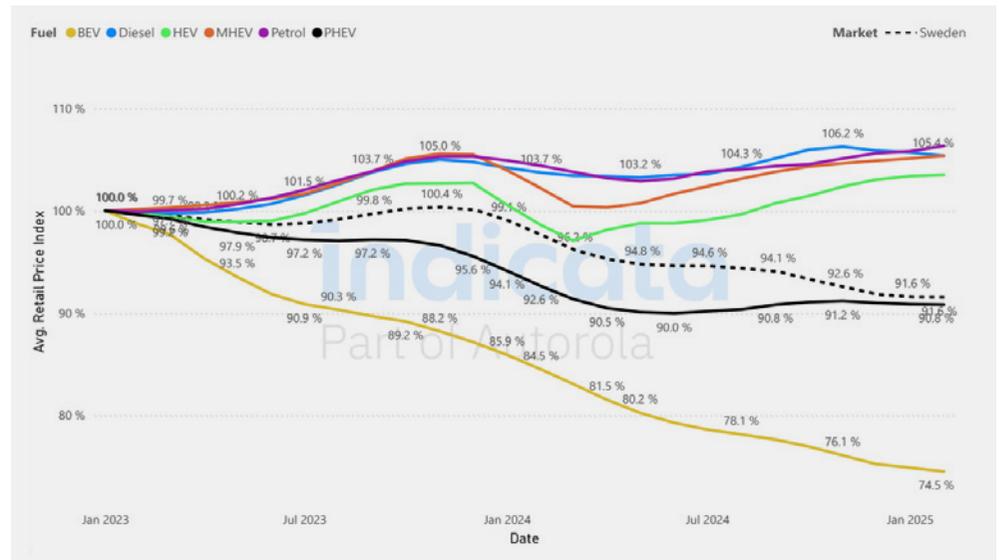
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



MDS by Fuel Type - Sweden



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Sweden



¿no se vislumbra el fin de la hiperinflación?

Uno de los factores que más influyen en el mercado turco de coches usados, la hiperinflación, se ha ralentizado en los últimos meses. Sin embargo, el banco central turco ha elevado al 24% su previsión de inflación anual de los precios al consumo para el año en curso. A largo plazo, sin embargo, se espera que la inflación disminuya y alcance un objetivo de un solo dígito a partir de 2027.

En línea con la inflación anterior, los precios de los coches usados han aumentado una media de alrededor del 75% desde 2023, mientras que el índice de precios de los BEV se ha mantenido casi invariable durante más de un año, con solo un tercio más que el punto de referencia. Por el contrario, el todavía muy pequeño grupo de vehículos híbridos, con una cuota de mercado inferior al 2%, ha experimentado un aumento de precios indexado de más del 100%.

Es interesante observar que un Chery de la submarca Omoda C5 apareció en la lista de los tres más vendidos por primera vez a principios de año. Contrariamente a lo que cabría esperar de las marcas chinas, estos SUV no son en absoluto totalmente eléctricos, ni siquiera electrificados, sino vehículos muy asequibles fabricados en Turquía únicamente con gasolina.

Los vehículos diésel, que siguen siendo muy populares, representan casi el 30% del volumen de oferta en el mercado de vehículos usados, incluso en el grupo de edad más joven, y son el segundo tipo de combustible más común después de los vehículos de gasolina, que representan el 44%, y muy por delante de los BEV, que ahora han crecido hasta casi el 9%. Las cuotas de mercado de ventas también se sitúan ligeramente por encima del 30%, por lo que la comerciabilidad de los diésel muy jóvenes es muy buena, con un valor MDS de 38. El índice de precios de los diésel es correspondientemente fuerte, con 80 puntos más que a principios de 2023, y domina la evolución general del mercado.

Sin embargo, el efecto sobre el nivel de precios se está desarrollando a un ritmo especialmente elevado, tratando de seguir el ritmo de la depreciación relacionada con la inflación. Los PHEV, por su parte, siguen siendo un producto de nicho absoluto en Turquía y no pueden presumir de cuota de mercado, precios estables ni una relación oferta/demanda saludable.

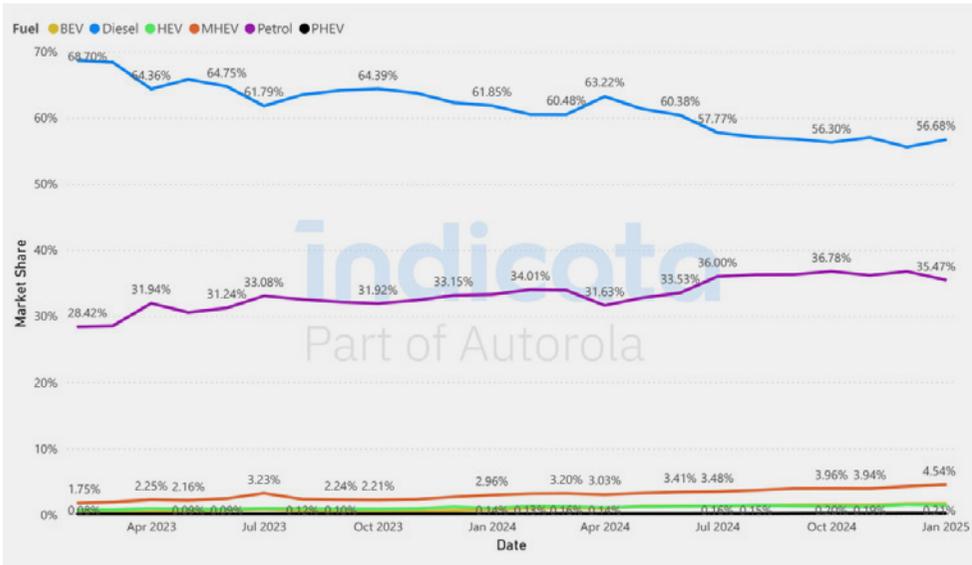
Top selling < 4-years-old by volume

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

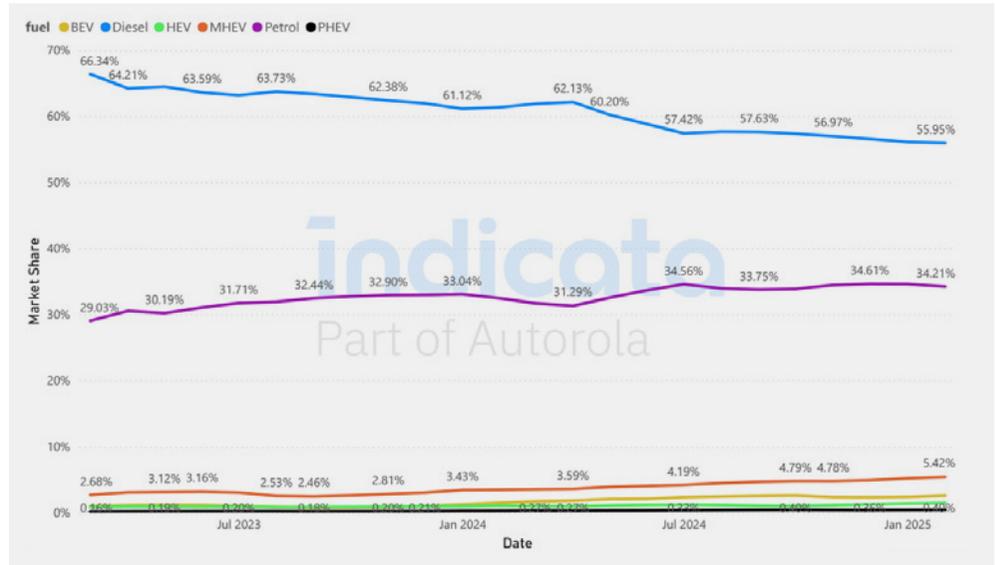
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

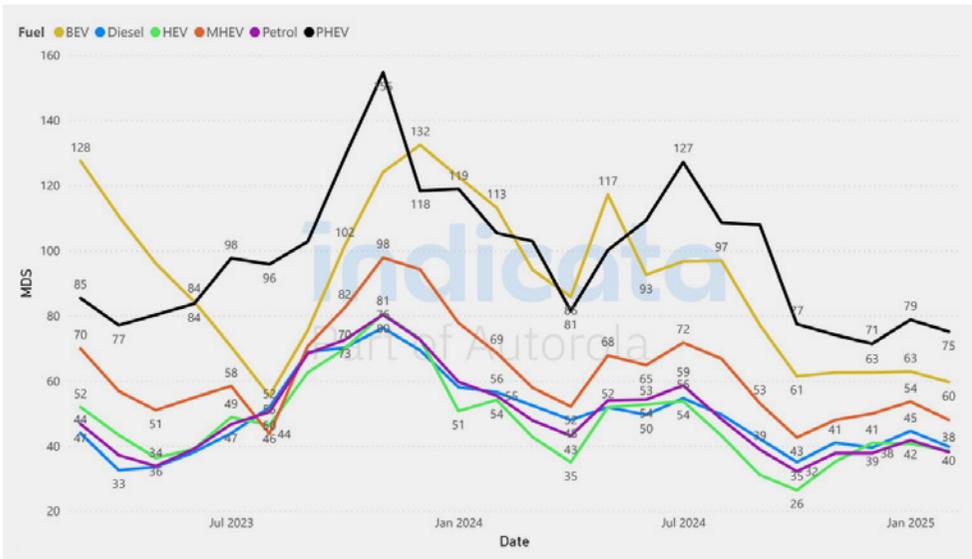
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Turkey



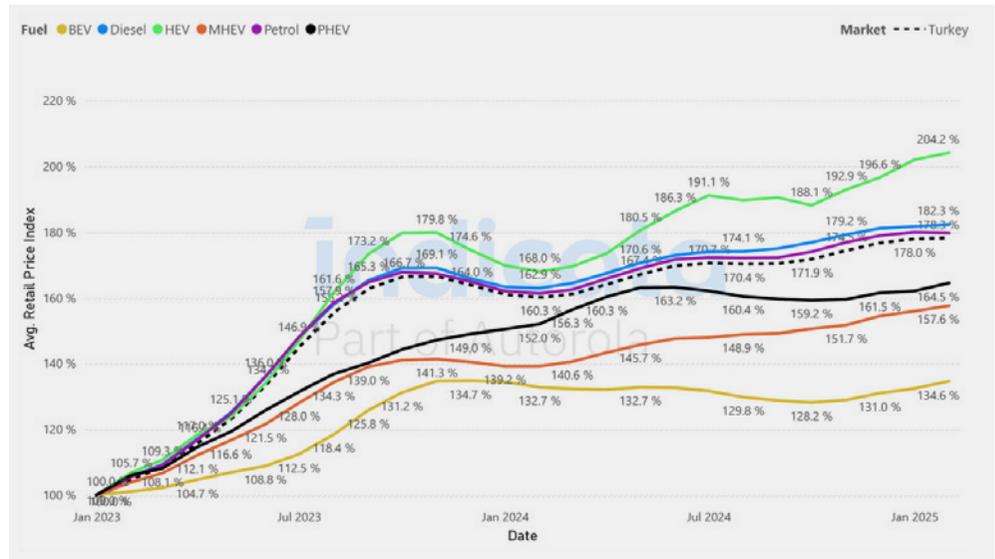
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Turkey



MDS by Fuel Type - Turkey



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - Turkey



La popularidad de los híbridos salva los objetivos del mandato ZEV

A pesar del fuerte impacto del mandato ZEV y de todos los esfuerzos realizados hasta la fecha, los objetivos principales de matriculación de coches nuevos en el Reino Unido siguen sin cumplirse, a pesar del enorme esfuerzo realizado a finales del año pasado. En enero, más del 21% de las matriculaciones de coches nuevos eran totalmente eléctricos, pero esta cifra seguía estando por debajo del objetivo del 22% del año anterior y muy por debajo del objetivo de cuota de mercado del 28% para este año.

La discrepancia fue aún mayor en el caso de los vehículos industriales ligeros. Del objetivo de una cuota de mercado del 10% para los vehículos industriales ligeros en 2024, sólo se alcanzó el 4,9%. El inicio para 2025, para el que se necesita un aumento hasta el 20% de cuota de mercado eléctrico para las furgonetas, supone una mejora del 7%, pero muestra que hay una carrera aún mayor para ponerse al día que con los turismos. Todo ello tiene una enorme repercusión en el mercado de turismos y vehículos comerciales de ocasión. En la actualidad, el 15% de la oferta de coches usados jóvenes con un máximo de 2 años de antigüedad ya son eléctricos de batería. En el segmento de edad de 3-4 años, la oferta de BEV usados a la venta en línea también ha crecido recientemente hasta superar el 10%. El nivel de precios significativamente más bajo en comparación con 2023 mantiene la relación oferta/demanda en todos los grupos de edad en un rango moderado sin necesidad de

nuevas correcciones negativas incluso después del cambio de año.

En los demás tipos de combustible, el diésel sigue perdiendo cuota de mercado de forma lineal. En el grupo de más de 5 años, los diésel representan actualmente el 46%, mientras que la cifra es inferior al 20% en los de 3-4 años y apenas supera el 10% en los usados muy jóvenes. La comerciabilidad se sitúa en un rango atractivo por debajo de 50, sobre todo en los modelos más antiguos, pero con un valor MDS actual de 63, los diésel muy jóvenes muestran una ligera debilidad en la demanda.

Los híbridos enchufables y los híbridos no enchufables son incorporaciones bienvenidas al mercado de coches nuevos, con cuotas de mercado crecientes, y son más fáciles de comercializar como contribución a la consecución del objetivo general ZEV. Estas matriculaciones también pueden contribuir a través del sistema de puntos británico, que también recompensa la reducción de emisiones en los vehículos que no son BEV. Aunque su índice de precios de coches usados no está al nivel de los motores de combustión, también se ha estabilizado desde mediados de 2024 y se encuentra en el rango medio entre los coches de gasolina y diésel, por un lado, y el valor ligeramente inferior de los BEV, por otro. Lo mismo ocurre con el atractivo del mercado. Los híbridos completos pueden mantenerse aquí y actualmente alcanzan un valor medio de MDS de 46 en función de la edad.

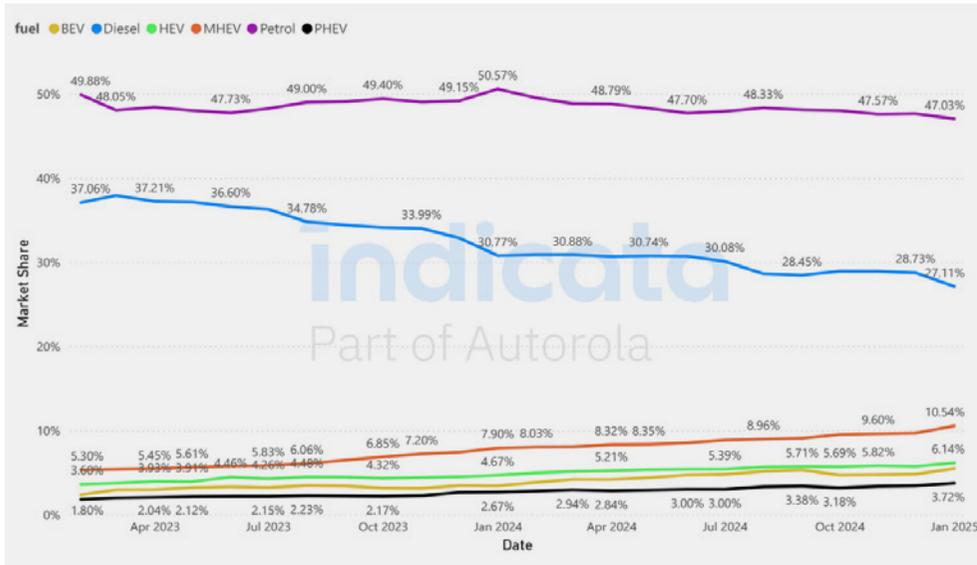
Top selling < 4-years-old by volume

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

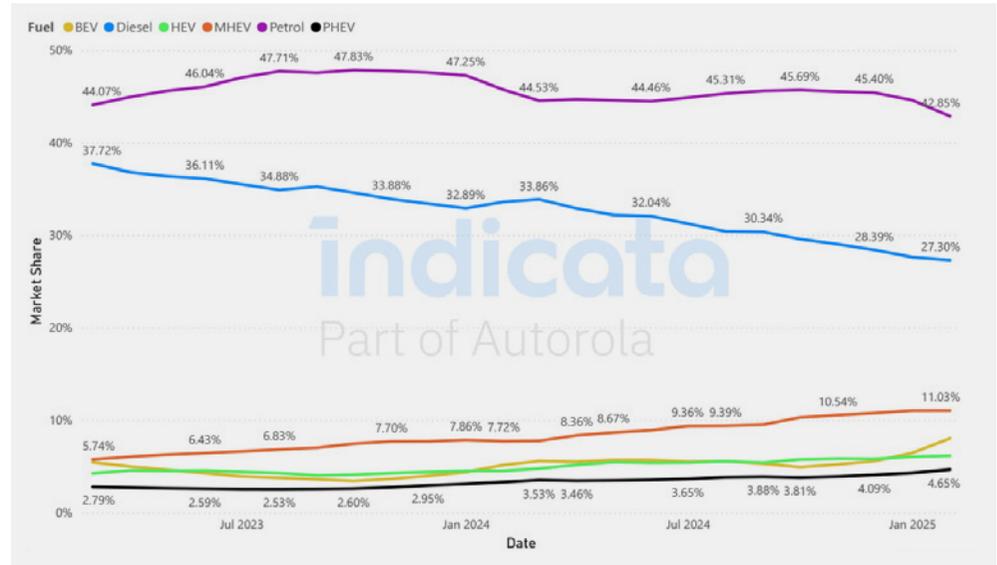
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

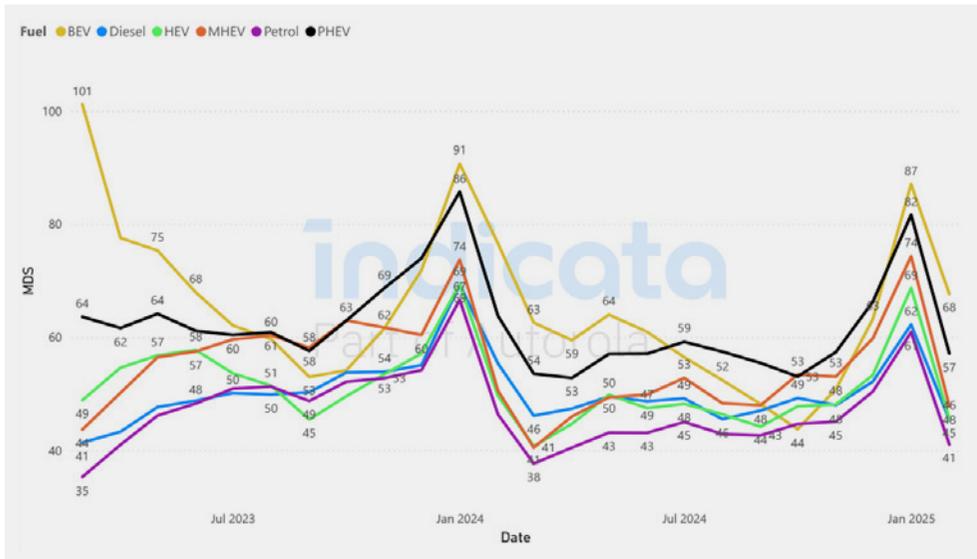
Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



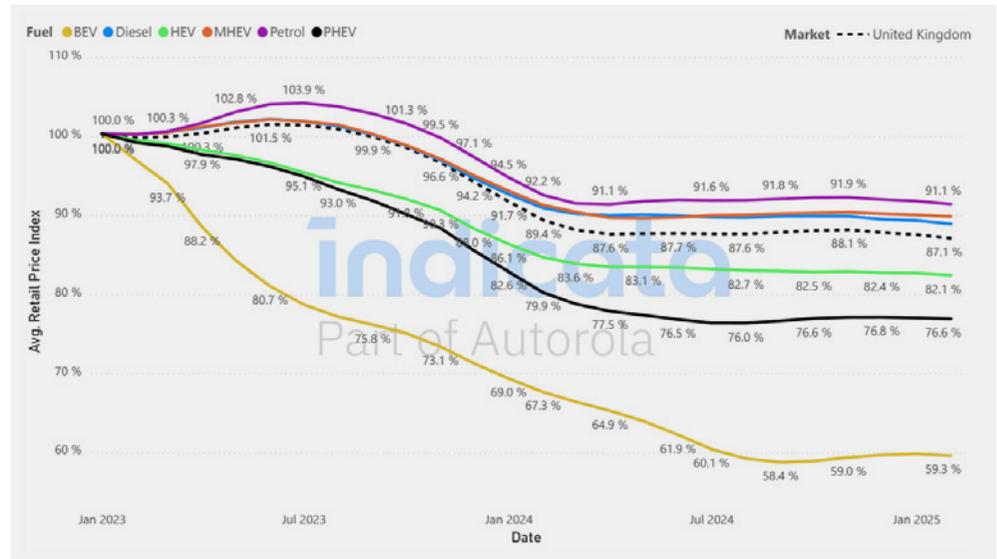
Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



MDS by Fuel Type - UK



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan - UK



Si está interesado en ponerse en contacto con Indicata, consulte a continuación una lista de contactos de países o regístrese a través de [Indicata.com](https://www.indicata.com)

Austria

Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

Office: +43 1 2700 211-90

Mobile: +43 664 411 5642

Email: ash@autorola.at

Belgium

Filip Dobbeleir

Senior Manager Indicata

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

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

Email: fdo@autorola.be

Denmark

Palle Elgaard

Email: pel@indicata.com

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy
Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Jan Jaap Koops

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 (0)6 47 52 1686

Email: jjk@autorola.nl

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business
Unit Manager

Phone: +351 271 528 135

Mobile: +351 925 299 243

Email: sas@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: yjn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Turkey

Aslı GÖKER

Deputy General Manager - Indicata

Phone: +90 212 290 35 30

Mobile: +90 533 157 86 05

Email: asl@indicata.com.tr

UK

Dean Merritt

Head of Sales - Indicata

Mobile: +44 (0)7739 047706

Email: dm@autorola.co.uk

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

Este documento exploraba:

Primeras tendencias del mercado

Impacto inicial del virus y 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 de riesgos por sectores, junto con posibles medidas correctoras.

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

Nos complace presentar nuestra última edición 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 en línea de libre acceso

Disponibles para la alta dirección de los principales grupos de renting, alquiler, OEM y concesionarios. Solicite una prueba gratuita.

¿Cómo elaboramos nuestros datos?

Indicata analiza diariamente más de 14 millones de anuncios de Vehículos de Ocasión en toda Europa, y nuestro sistema los somete a exhaustivos procesos de depuración de datos para garantizar la integridad de los mismos.

Las ventas (datos de bajas de anuncios) de este informe se basan en anuncios de minoristas de automoción reconocidos para vehículos usados reales. Como tal, no incluye datos relacionados con anuncios privados (P2P).

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



Indicata
Market Watch™

Observatorio sobre el mercado de vehículos de ocasión



Para obtener más información sobre las tendencias del mercado B2B, visite indicata.com/market-watch

indicata
Part of Autorola