

Indicata

Market Watch™

Observatorio sobre el mercado de vehículos de ocasión



Julio de 2025 | Edición 65

Todo permanece diferente – La revolución de los BEV continúa paso a paso



Los BEV (vehículos eléctricos de batería) registrados en 2022 y 2023, que fueron muchos, ahora se encuentran en el segmento de 3 a 4 años de antigüedad.

El 70% de los vehículos diésel usados en la UE tienen más de 5 años.

En los países nórdicos, la mitad de los VO jóvenes son totalmente eléctricos, y un 18% son híbridos enchufables (PHEV).

Austria: desde mayo, hay más BEV usados disponibles que coches diésel por primera vez.

Los HEV (híbridos no enchufables) en Austria tienen buen rendimiento, con valores MDS sólidos y precios estables.

Bélgica: los BEV nuevos crecen más de un 25%.

Francia: caída interanual en registros de BEV nuevos.

Francia: los BEV usados muy jóvenes no superan el 10% de cuota de ventas en el segundo trimestre.

Dinamarca: los coches de gasolina de menos de 4 años tienen un valor MDS de aprox. 63.

Dinamarca: más del 30% de los vehículos comerciales ligeros (LCV) de menos de 2 años son eléctricos.

Alemania: +35% interanual hasta junio; +28.000 coches eléctricos respecto a 2023.

Italia: +70% interanual en BEV, pero solo 5% de cuota de mercado.

Italia: valor MDS >130 para BEV jóvenes.

Países Bajos: valor MDS <70 y precios estables para BEV.

España: +66% en matriculaciones de PHEV.

Suecia: pérdida de 8 puntos en el índice de precios de BEV.

Noruega: 72% de cuota de ventas de BEV en el mercado de usados.

Suiza: la oferta de BEV se estanca en una cuota del 19%.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Türkiye	285.3pp
Spain	11.9pp
Poland	10.7pp
Italy	9.7pp
Germany	7.6pp
Netherlands	5.6pp
Austria	5.0pp
United Kingdom	4.7pp
Belgium	3.9pp
France	3.9pp
Portugal	3.1pp
Sweden	-1.3pp
Denmark	-1.8pp
Average excl. Türkiye	5.3pp
Finland*	-10.3pp
Switzerland*	-8.0pp
Norway*	-4.1pp

*FL and NO versus Jan 2024, CH versus May 2024

Los motores diésel usados están desapareciendo poco a poco

La tendencia hacia una mayor proporción de VO muy jóvenes (de hasta dos años) sigue consolidándose. En los grandes mercados de la UE, abundan los vehículos que retornan de matriculaciones procedentes de concesionarios, fabricantes y empresas de alquiler, lo que refleja una sobreproducción generalizada. Sin embargo, este crecimiento no está impulsado principalmente por los vehículos eléctricos de batería (BEV), como podría pensarse, sino por los coches de

gasolina y los híbridos completos (HEV).

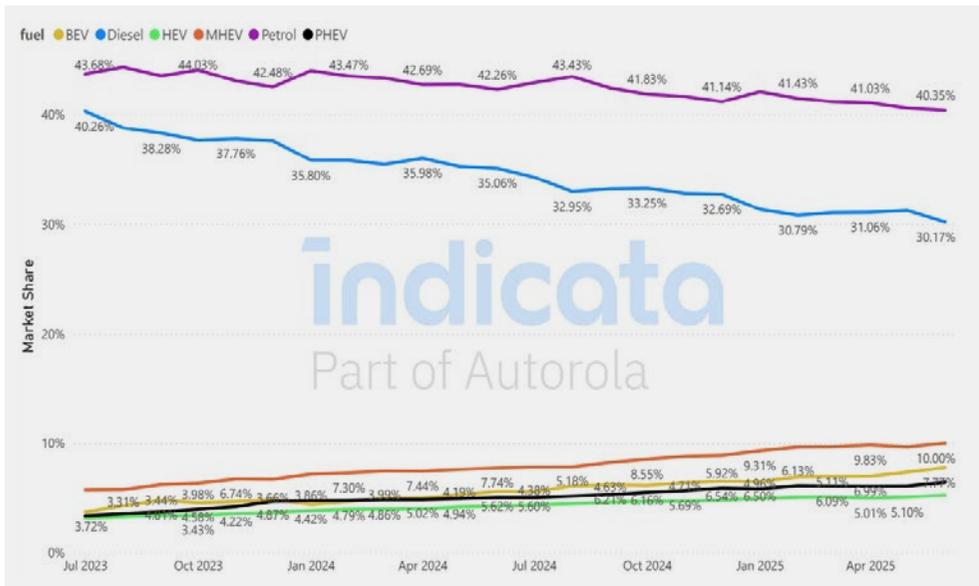
Además, los modelos eléctricos están empezando a beneficiarse del fuerte aumento de matriculaciones que se produjo en 2022 y 2023, especialmente en el segmento de edad media. En 2023, las matriculaciones crecieron un 36%, lo que ahora se traduce en una mayor presencia de estos modelos en el mercado de ocasión.

Los vehículos diésel están desapareciendo gradualmente, sobre todo en los grupos de

edad tradicionalmente gestionados por concesionarios oficiales (hasta 4 años). Actualmente, casi el 70% de los coches diésel usados en la UE tienen más de 5 años.

En los países nórdicos, uno de cada dos VO jóvenes es totalmente eléctrico, y un 18% son híbridos enchufables. Mientras que los PHEV están perdiendo fuerza en el norte de Europa, en el resto del continente su presencia crece ligeramente.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



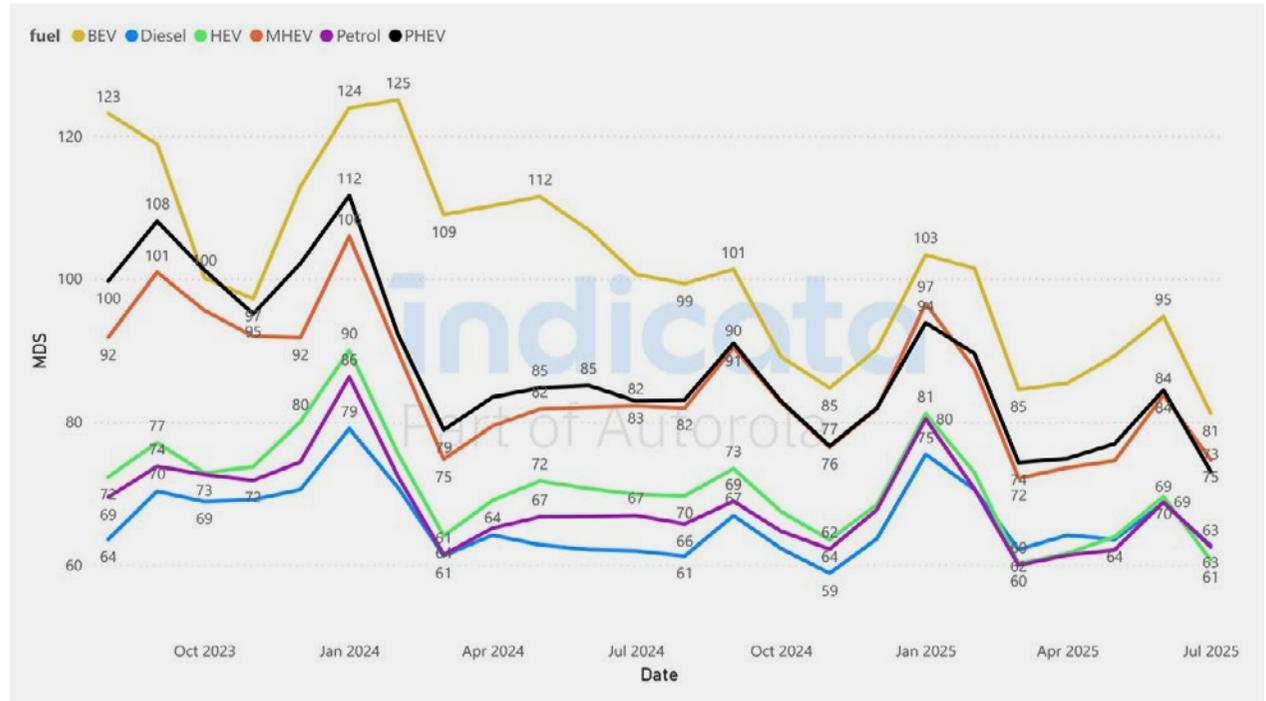
El MDS mejora a largo plazo

Si eliminamos los factores estacionales, la evolución de las curvas de MDS (Market Days' Supply) es positiva: la relación entre oferta y demanda está mejorando.

Los vehículos eléctricos de batería (BEV), en particular, han dejado atrás los valores de tres cifras y ahora muestran solo un moderado exceso de oferta. En muchos países europeos, especialmente en los mercados con menor poder adquisitivo, los híbridos completos (HEV) están ganando popularidad. En el segmento de vehículos de hasta 2 años, el valor medio actual de MDS es de 77 días. Para los VO de 3 a 4 años, el MDS baja a tan sólo 45 días. Los modelos de Toyota y Kia destacan en este segmento con muy buenos resultados.

Tesla y Volkswagen suelen competir por los primeros puestos tanto en número de ventas como en velocidad de rotación (medida por el MDS). Toyota domina el segmento de HEV en volumen, aunque hay competidores que superan sus cifras en MDS. El Mini Aceman, por ejemplo, demuestra que existe demanda para coches eléctricos pequeños de gama alta.

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	70.1	Volkswagen Golf	70.0	Toyota Yaris	49.8	Volkswagen ID.3	57.2
Peugeot 208	65.2	Volkswagen T-ROC	59.8	Toyota C-HR	59.7	Tesla Model 3	33.3
Volkswagen T-ROC	59.8	Peugeot 208	60.0	Toyota Corolla	50.2	Volkswagen ID.4	58.4

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Mini Aceman	27.4	MG HS	31.5	Lynk & Co 01	45.5	Mini Aceman	27.4
Tesla Model 3	33.3	Mini Convertible	36.8	Toyota RAV 4	48.5	Tesla Model 3	33.3
Tesla Model Y	35.5	Toyota Corolla	38.9	Hyundai IONIQ	49.4	Tesla Model Y	35.5

Las crisis han quedado atrás – Vuelta a la normalidad

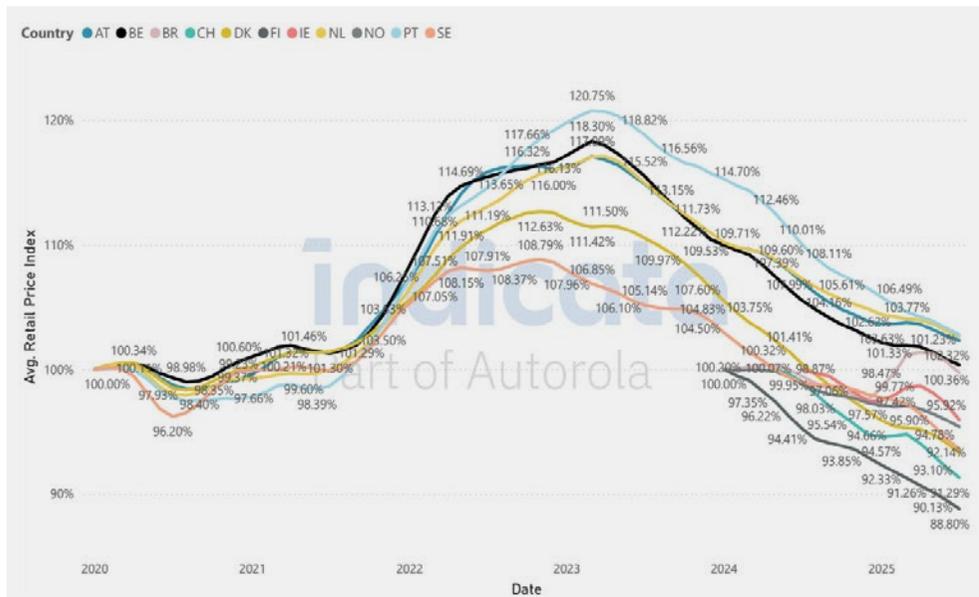
Si echamos la vista atrás hasta principios de 2020, se hace evidente el impacto que tienen las grandes crisis —como la pandemia de COVID-19 y la crisis de suministros provocada por la guerra en Ucrania— en la evolución de los valores residuales de los vehículos. La situación excepcional de un mercado con escasez de oferta fue muy valiosa para observar cómo se comportaban los precios, y aún hoy se perciben sus efectos en los niveles relativamente altos de precios de los motores de combustión.

Una comparación directa entre el índice de precios del Reino Unido y el de otros grandes mercados europeos revela su peculiaridad como mercado no permeable. Esto se debe a que no tiene sentido importar vehículos con volante a la izquierda en tiempos de escasez, ni exportar coches con volante a la derecha en tiempos de exceso de oferta. En estas situaciones excepcionales, el mercado británico reacciona de forma más intensa y sensible debido a la falta de alternativas, como

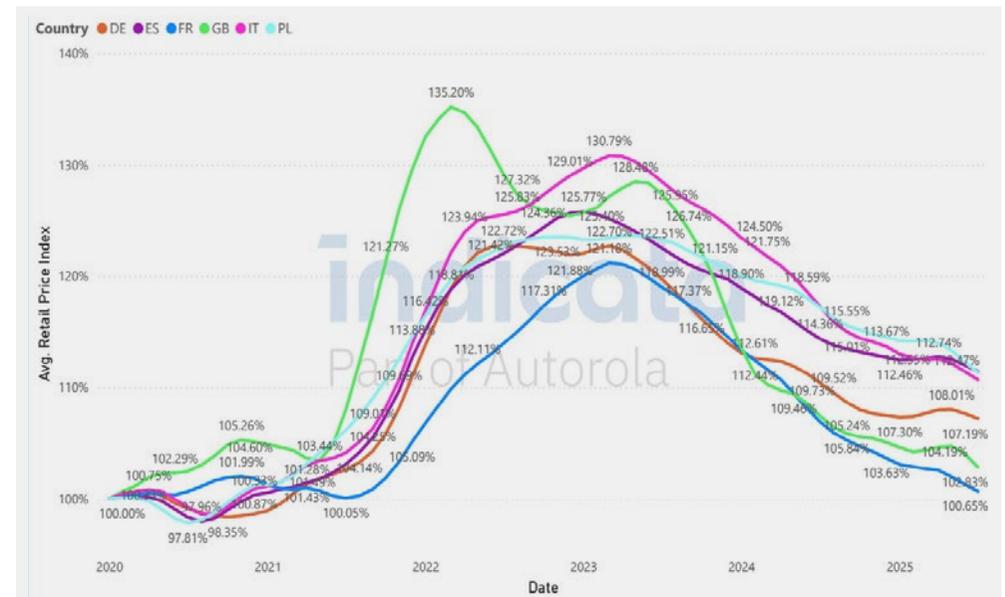
se puede ver en el gráfico del índice de precios del Reino Unido.

Los tres mercados recientemente incorporados —Noruega, Finlandia y Suiza— no cuentan con una larga historia de datos, por lo que se presentan por separado para mayor claridad. Además, tienen una fecha de referencia distinta (2024) debido a su inclusión posterior en la base de datos

Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - AT,BE,BR,CH,DK,FI, IE, NL, NO,PT,SE



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



Tenga en cuenta que Indicata se encuentra actualmente en el proceso de mejorar el índice de precios minoristas de Marketwatch. Como resultado, pueden existir variaciones respecto a las versiones disponibles en meses anteriores. Agradecemos su comprensión mientras nos esforzamos por ofrecer una mejor experiencia.

Por primera vez, más BEV jóvenes usados que diésel

En Austria, la cuota de mercado de los coches eléctricos aumentó un 45% en lo que va de año, alcanzando el 22% en mayo. Sin embargo, las ventas de vehículos eléctricos usados de menos de dos años siguen rezagadas, con solo un 12,3%. Aun así, se observa una tendencia al alza.

La oferta de eléctricos usados jóvenes también está creciendo, alcanzando un 15,5%. Esto se traduce en un exceso de oferta significativo, con un valor MDS que ha vuelto a subir hasta 150 días en este segmento de edad. A pesar de ello, es una mejora respecto al mismo periodo del año anterior, cuando el MDS oscilaba entre 170 y 180.

Desde mayo, por primera vez, hay más eléctricos que diésel disponibles entre los VO jóvenes. Y dado que la cuota de mercado de los diésel en VN sigue cayendo (actualmente en torno al 12%), no se espera que los diésel vuelvan a liderar el mercado de usados en volumen.

Según el nuevo índice de precios, el año ha sido excepcionalmente estable para todos los tipos de combustible. Solo los eléctricos han sufrido más, perdiendo unos 5 puntos desde enero.

Por otro lado, el fuerte descenso actual del MDS de los híbridos enchufables (PHEV) no es una buena señal. Aunque las cuotas de ventas y oferta están equilibradas, la velocidad de venta no sigue el ritmo del aumento de stock. Se espera, por tanto, una mayor presión a la baja sobre los precios de los PHEV jóvenes en la segunda mitad del año.

Si miramos más atrás, tomando 2020 como referencia, los precios de los BEV en Austria han caído a un ritmo similar al de mercados más favorables a la electrificación como Suecia, Países Bajos, Dinamarca o los cinco grandes de la UE (Alemania, Francia, Italia, España y Reino Unido), que normalmente muestran sobreoferta.

Los híbridos completos (HEV), aunque son el grupo más pequeño en volumen, mantienen una presencia constante y discreta, con buenos valores MDS y precios estables. Esto se aplica a todos los grupos de edad, aunque la estabilidad de precios varía mucho según la marca: las japonesas son más resistentes, mientras que las coreanas están bajo más presión. Dacia, del grupo Renault-Nissan, está logrando buenos resultados en precios.

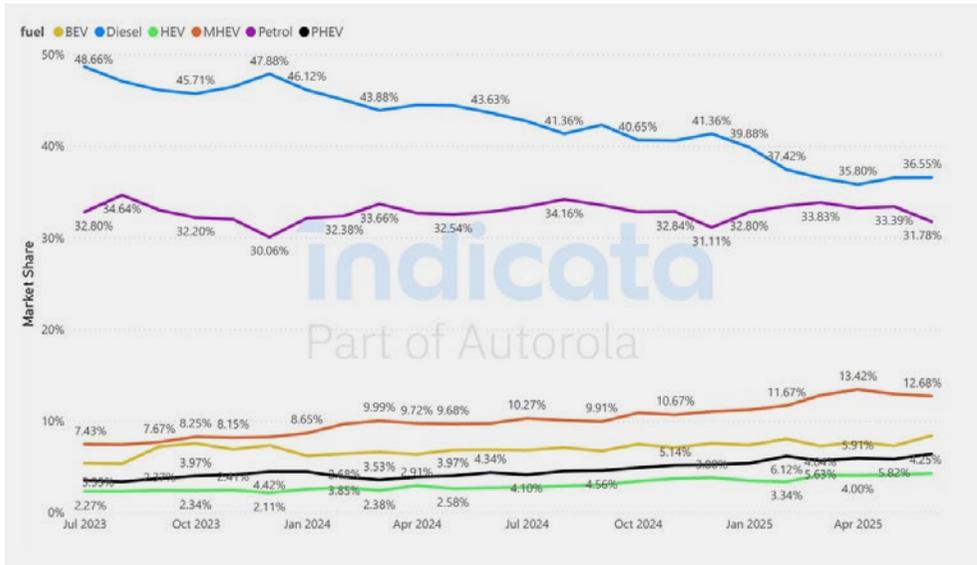
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	59.1
Volkswagen	Golf	75.3
Volkswagen	Passat	72.8

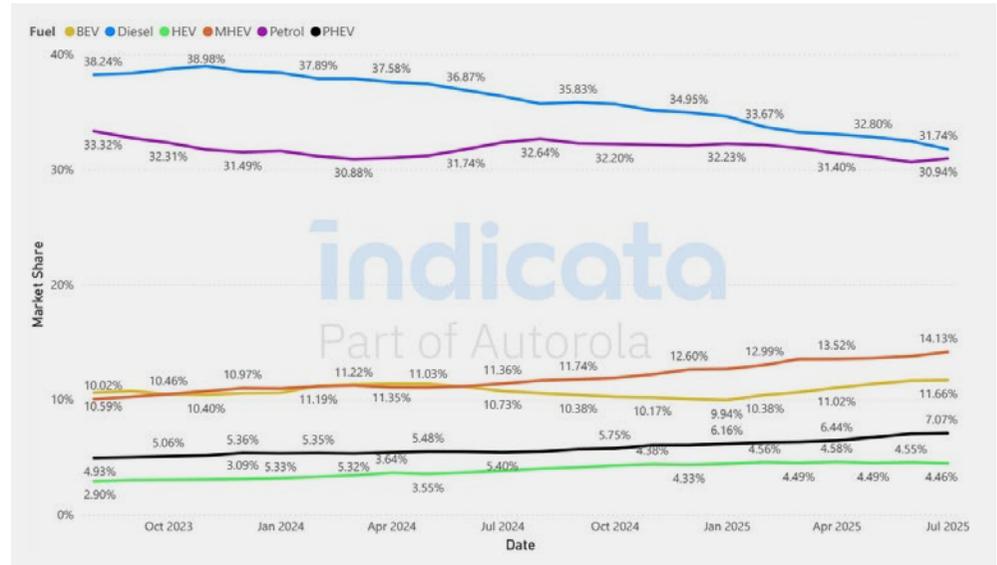
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	7x	49.6
MG	ZS	7x	50.0
Peugeot	5008	7x	52.7

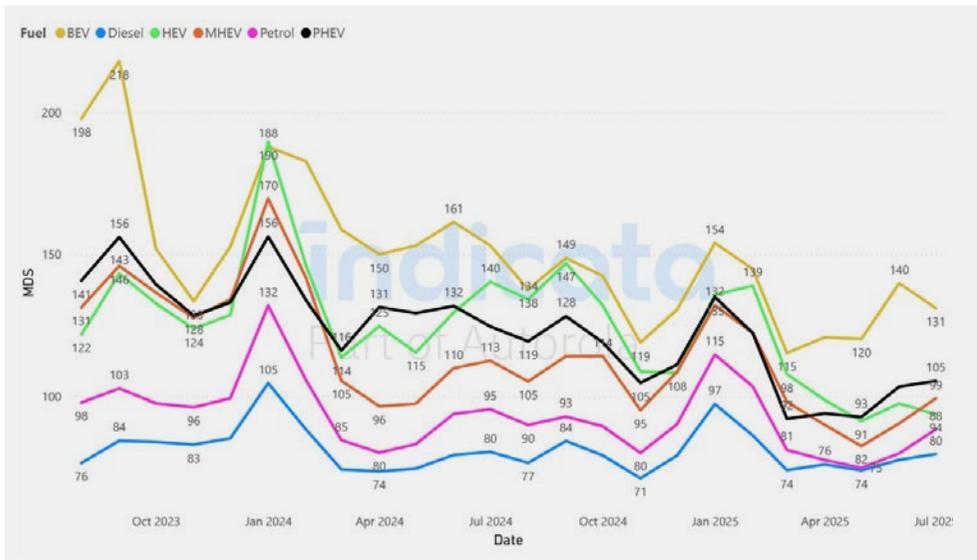
Sales Market Share by Month and Fuel Type



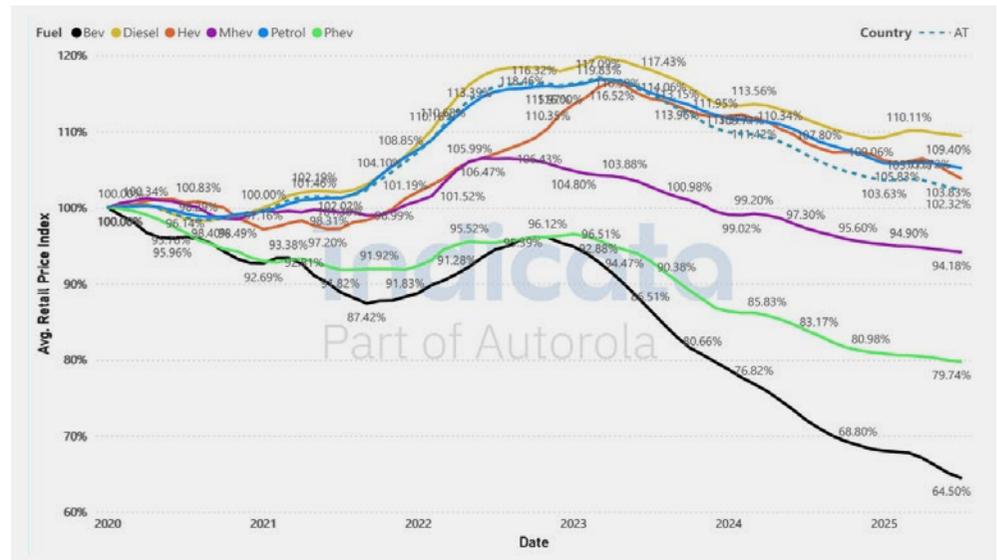
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Los eléctricos ganan cuota de mercado, pero con fuerte presión sobre los precios

Al igual que en los países vecinos, el mercado belga de VN está experimentando un ligero descenso general. Sin embargo, las matriculaciones de turismos eléctricos de batería (BEV) han crecido más de un 25% respecto al mismo periodo del año anterior. Actualmente, uno de cada tres coches nuevos en Bélgica es totalmente eléctrico.

El mercado de ocasión también está repuntando. En el segmento más joven (vehículos de menos de 2 años), la cuota de eléctricos en la oferta ha pasado del 10% a más del 17% en lo que va de año. Las ventas también están aumentando, y los BEV ya compiten con los híbridos enchufables (PHEV) por el tercer puesto en el ranking, ambos con una cuota cercana al 13%.

Aunque el aumento de las ventas mejora la deseabilidad del mercado VO, el valor MDS para los VO de menos de 2 años sigue por encima de 100, lo que indica un exceso de oferta en comparación con otros tipos de motorización. Este crecimiento de la oferta está presionando tanto a las exportaciones como a los precios. A pesar de una mayor actividad exportadora en el segundo trimestre, el índice de precios de los BEV cayó casi 4 puntos adicionales. En cambio, los motores de combustión y los híbridos

completos apenas se vieron afectados, y los PHEV solo bajaron 2 puntos.

En el segmento de edad media (3 a 4 años), la cuota de mercado de los PHEV también está creciendo, impulsada por las fuertes matriculaciones de 2023. Sin embargo, la eliminación de incentivos fiscales para empresas hizo que 2024 fuera un año mucho más débil para los PHEV, y en 2025 la caída continúa, con un descenso cercano al 60%. Actualmente, solo representan el 8,4% del mercado de coches nuevos. Esta reducción de presión de volumen podría ayudar a estabilizar los precios.

La caída en el número de coches de gasolina —tanto nuevos como usados— también está influyendo en los precios. El índice de precios para los gasolina se mantiene estable y no parece amenazado por las nuevas matriculaciones de 2024 y 2025. Con cuotas similares en ventas de usados y una presencia superior al 40% en el stock, los coches de gasolina belgas siguen siendo atractivos en todos los grupos de edad. La oferta y la demanda internas están equilibradas, en parte gracias a una fuerte actividad exportadora.

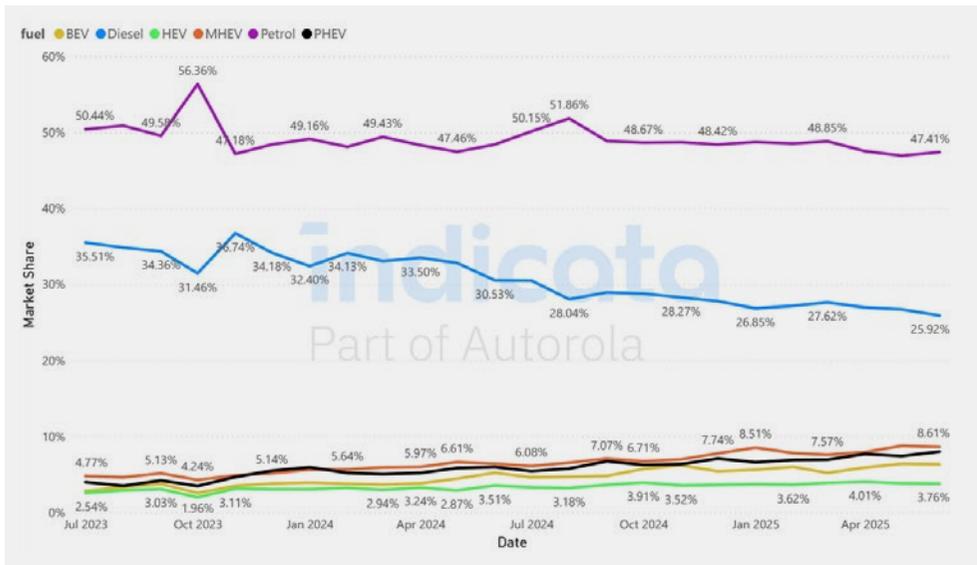
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
BMW	3 series	67.3
Volkswagen	Golf	70.7
BMW	1 series	52.5

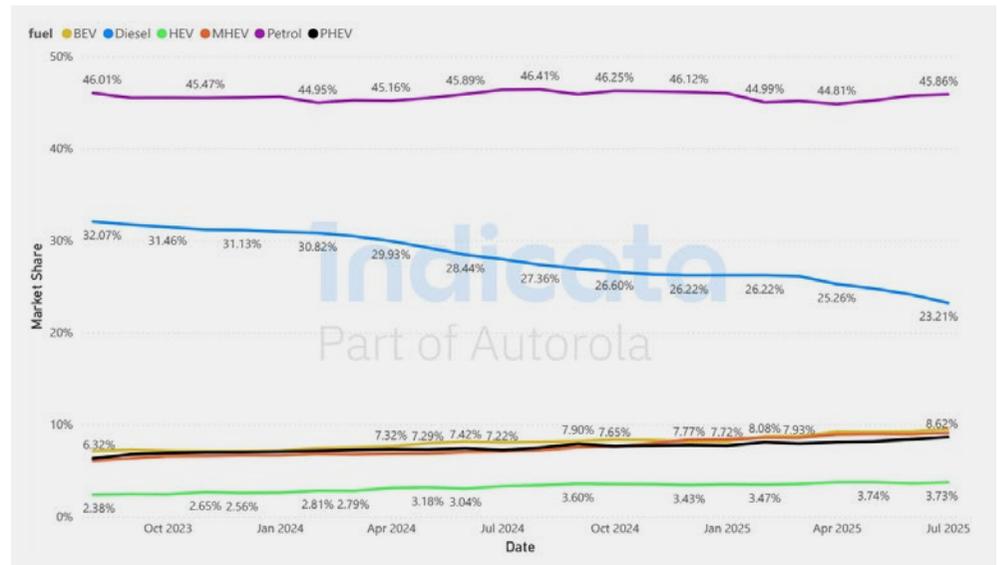
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	12x	29.6
Škoda	Kodiaq	10x	35.6
MG	HS / EHS	10x	37.6

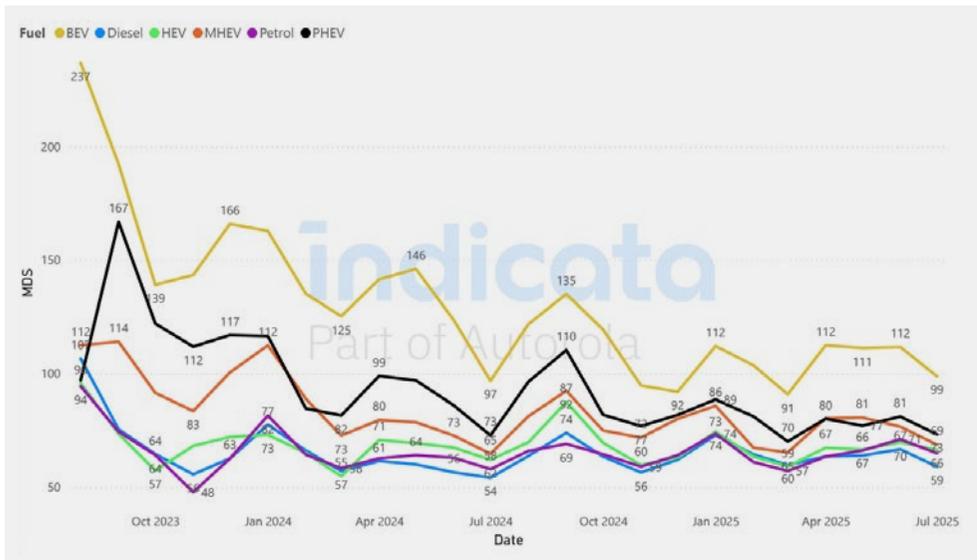
Sales Market Share by Month and Fuel Type



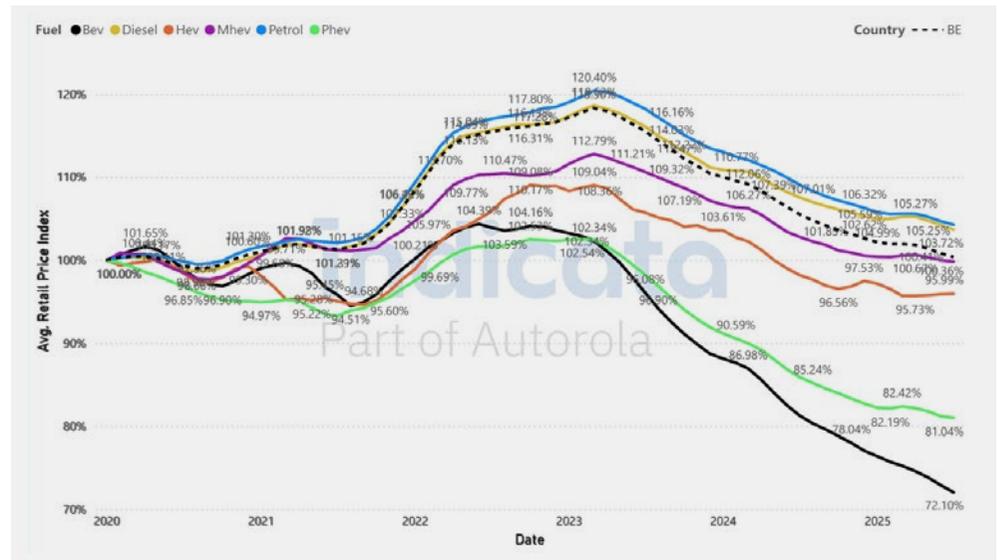
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Presión sobre los precios de los BEV pese a su buena salida

Además del Tesla Model 3, el Model Y también ha entrado en el top 3 de los coches más vendidos en Dinamarca, tras haber sido el coche nuevo más matriculado el año pasado. Sin embargo, esos tiempos han quedado atrás: durante seis meses consecutivos, el fabricante estadounidense ha sufrido una caída de casi el 62% en el mercado de coches nuevos respecto al año anterior.

Por otro lado, el nuevo Škoda Elroq no solo ha liderado las matriculaciones de coches nuevos, sino que también ha entrado en el top 3 de los coches usados más vendidos por segundo mes consecutivo. Su “hermano mayor”, el Enyaq, también figura entre los tres eléctricos jóvenes más vendidos. La marca checa es una de las pocas que mantiene cierta estabilidad en los precios de sus eléctricos usados.

Aun así, todo el segmento de eléctricos ha perdido casi 4 puntos en el índice de precios, a pesar de que la relación entre oferta y demanda es buena, con un MDS inferior a 55 días. Además de las importaciones constantes desde el resto de Europa, el principal motivo de esta presión a la baja es que algunos modelos aún no han alcanzado la paridad de precios en el mercado de ocasión.

Gracias a la rápida electrificación, Dinamarca —el segundo mayor mercado nórdico tras Suecia— ya tiene una cuota de mercado de eléctricos usados jóvenes superior al 70%, superando incluso a Noruega. Sin embargo, la distribución del resto del mercado es diferente.

Dinamarca sigue teniendo una proporción relativamente alta de coches de gasolina, que representan entre el 10% y el 12% de la oferta y las ventas. La deseabilidad de estos coches de gasolina de hasta 4 años se sitúa en torno a 63 puntos en la escala MDS, lo que es moderado en comparación con el resto de Europa, pero entre 8 y 13 puntos por debajo de los eléctricos daneses.

También hay avances en la electrificación del parque de LCV. Entre los furgones de menos de dos años, la cuota de eléctricos usados ya supera el 30%. En el grupo de edad media (3 a 4 años), los anuncios han pasado del 7% al 16% en el último trimestre. Como las ventas han seguido el ritmo, el índice de precios de los furgones eléctricos muestra una ligera tendencia positiva.

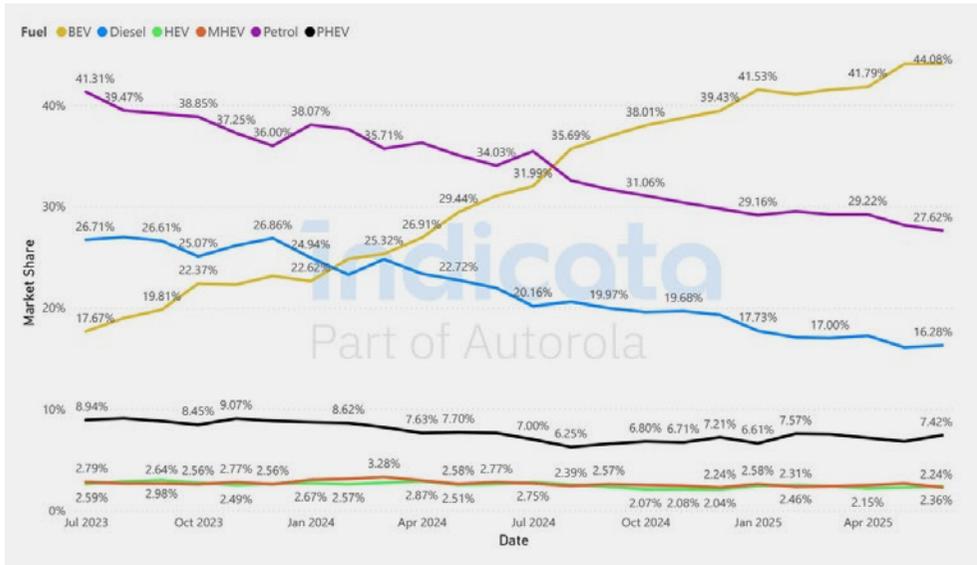
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	51.6
Volkswagen	ID.3	52.9
Škoda	Enyaq	35.6

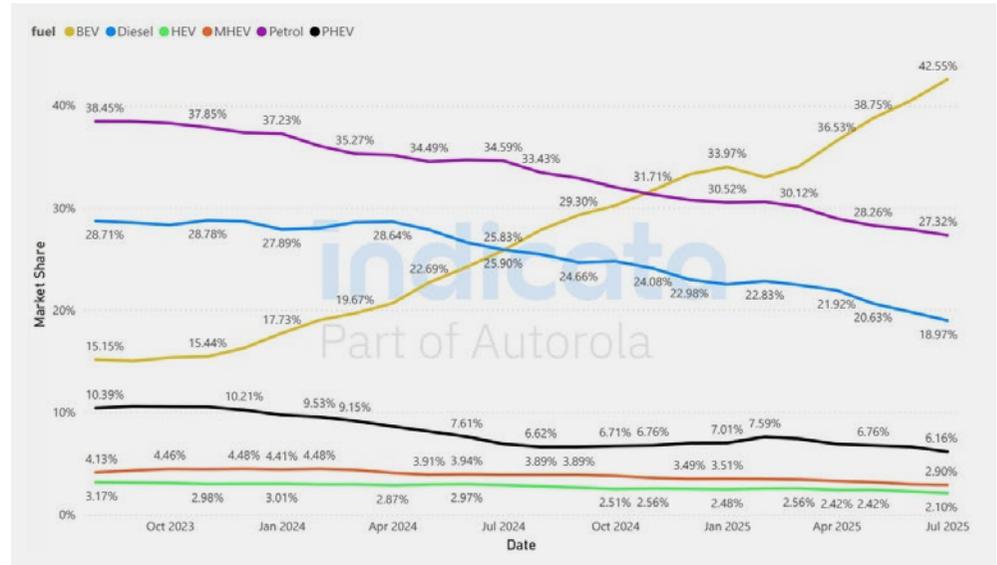
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	17x	21.7
Tesla	Model Y	16x	21.9
Škoda	Elroq	16x	22.9

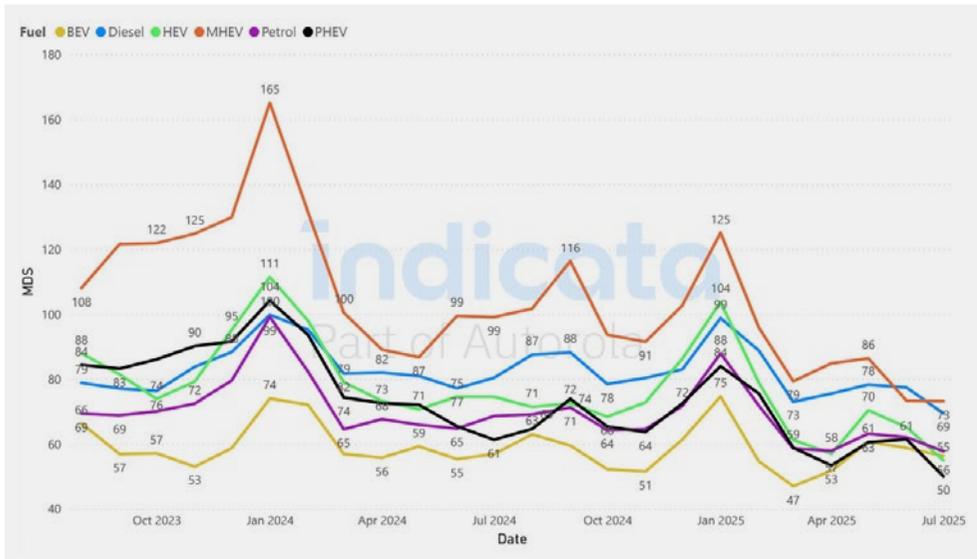
Sales Market Share by Month and Fuel Type



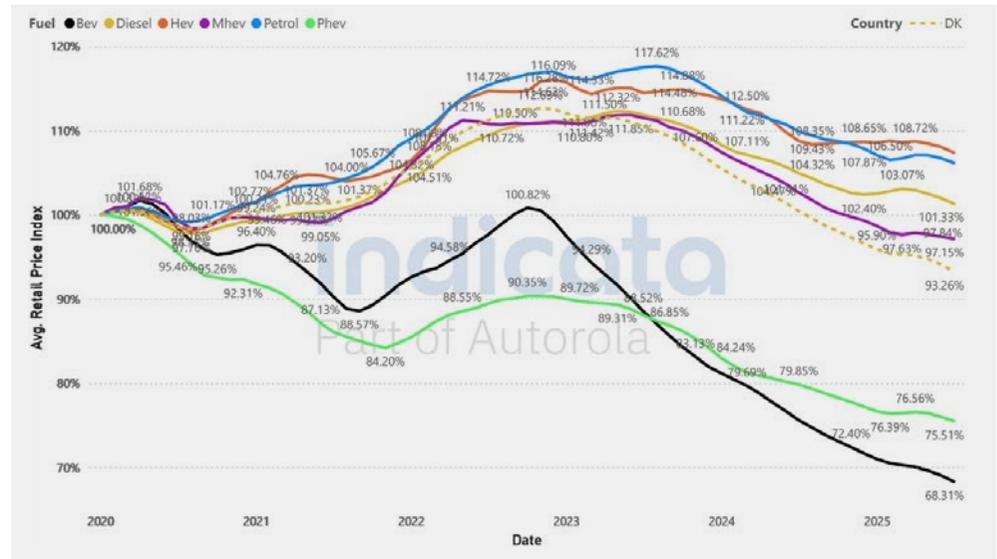
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Más HEV que motores de combustión

Como el mercado nórdico más pequeño, Finlandia ha dado pasos importantes hacia la electrificación en los últimos años. En términos de volumen total de matriculaciones, comparable al de Croacia o Eslovenia, los finlandeses están logrando actualmente una cuota del 34% de BEV y del 21% de PHEV en nuevas matriculaciones, gracias a incentivos fiscales y subvenciones para infraestructura —una situación comparable a la de Suecia. Las subvenciones para la compra de BEV finalizaron a finales de 2022.

No obstante, las ventas de BEV en el mercado de vehículos usados han crecido hasta superar el 40% en el grupo de edad de menos de 2 años, estabilizando la atractividad del mercado con un valor MDS de 85. Aunque el grupo de edad de 3 a 4 años también ha crecido hasta representar casi el 30% de las ventas, encuentra una demanda razonable entre los finlandeses sensibles al precio, reduciendo el valor MDS a 56.

El análisis por grupo de edad no muestra un crecimiento de volumen notable en el grupo más joven, por lo que actualmente se puede asumir que no hay actividades de los fabricantes (OEM) empujando volumen al mercado; ya que, Finlandia puede ser

simplemente un mercado objetivo demasiado pequeño para tales esfuerzos.

Los híbridos enchufables, que aún representan alrededor de una cuarta parte de las ventas de coches usados en el grupo de hasta 4 años, están en una tendencia descendente, pero lograron reducir su oferta de un tercio a poco menos de una cuarta parte en el segundo trimestre. Como resultado, la presión sobre los precios y la caída este año fueron menores, con 4,5 puntos en el índice, frente a los 6,1 puntos perdidos por los BEV.

En general, la disminución de las cifras de matriculación de PHEV debería seguir aliviando la presión competitiva en el mercado de usados, ya que claramente todavía hay demanda para ellos. Los híbridos completos mantienen una base sólida de compradores interesados en todos los segmentos de edad. El valor MDS ocupa el primer lugar en cada grupo, y apenas han perdido puntos en el índice de precios este año. Cabe destacar que el 16% de los VO jóvenes vendidos con menos de 2 años son HEV, lo que supera a los coches diésel y de gasolina juntos.

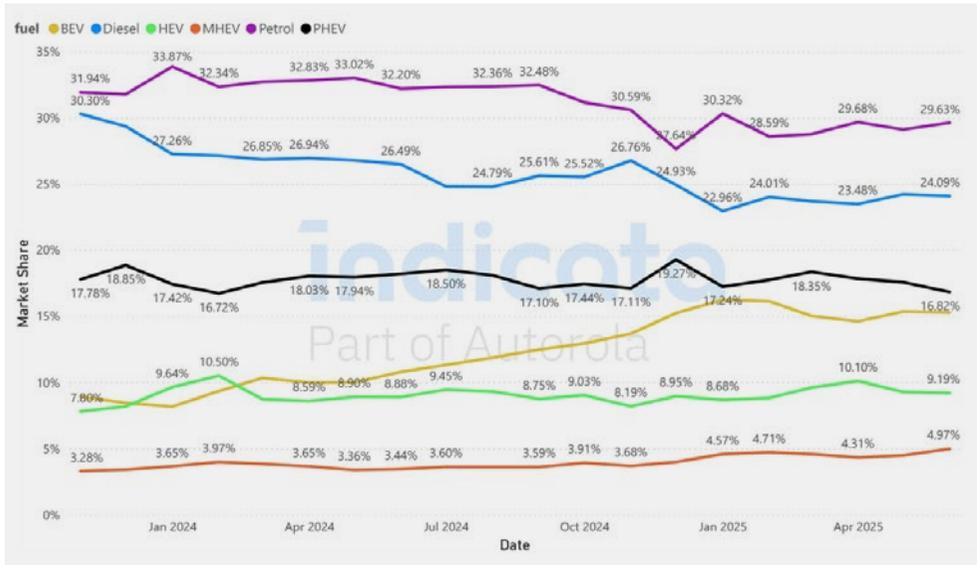
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	40.8
Polestar	2	43.2
Volvo	XC60	49.1

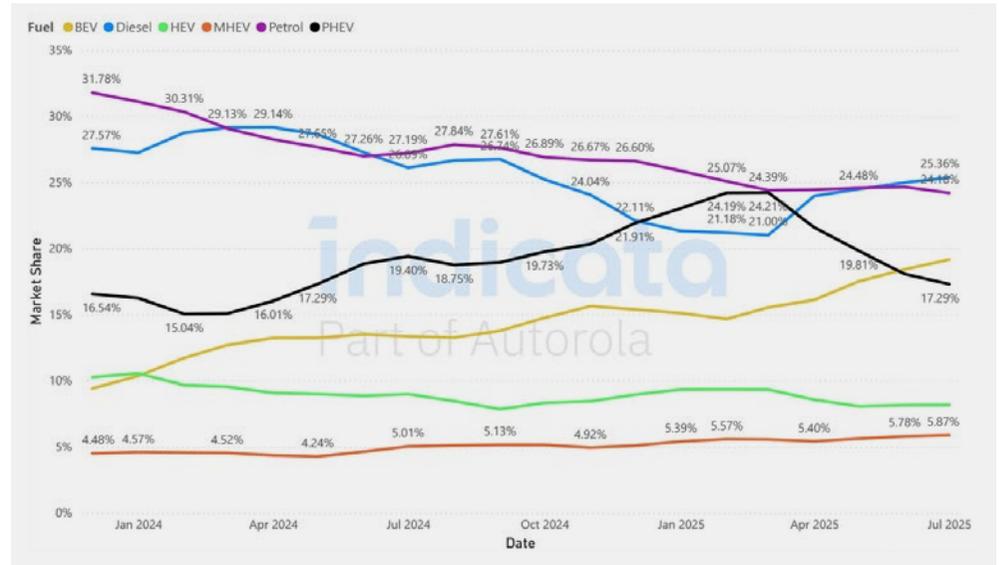
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Rio	14x	26.3
Seat	León	13x	27.4
Mercedes-Benz	EQC	11x	32.2

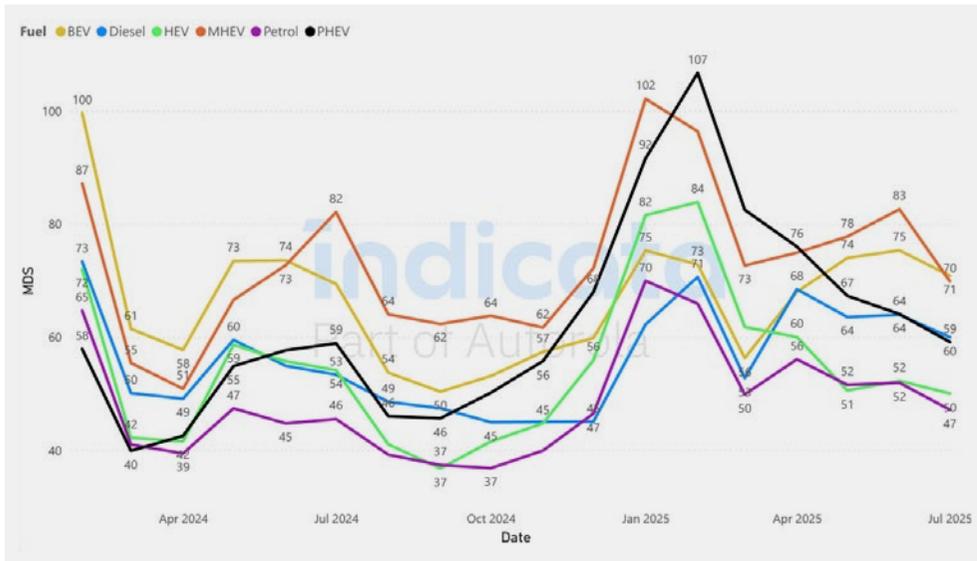
Sales Market Share by Month and Fuel Type



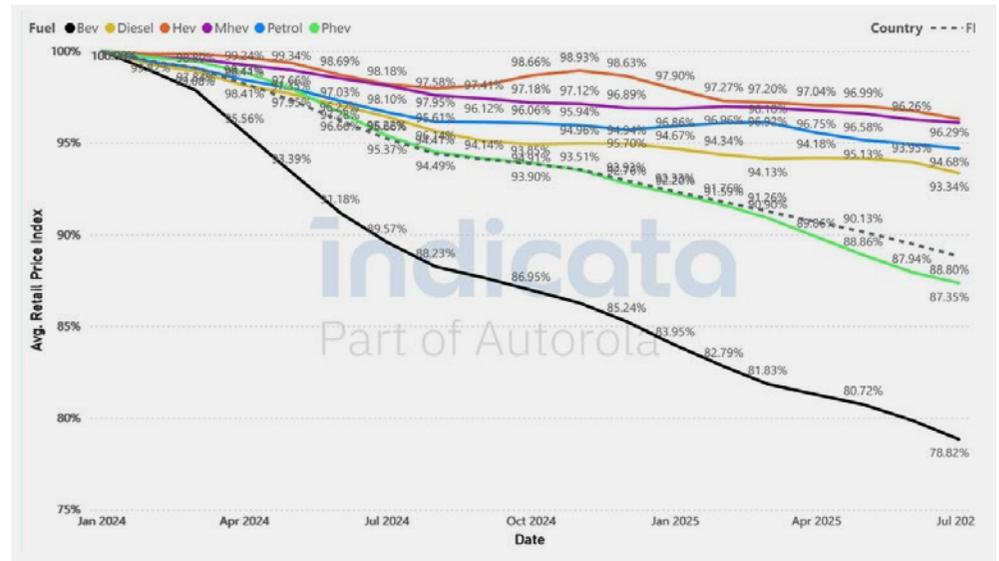
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Indicios de paridad de precios

Francia es uno de los pocos países europeos —junto con mercados más pequeños como Croacia, Estonia, Malta y Rumanía— que registró una caída en las matriculaciones de vehículos eléctricos de batería (BEV) en mayo respecto al año anterior. Si sumamos este descenso a la tendencia ya negativa de 2024, se entiende por qué la cuota de mercado de eléctricos usados jóvenes (hasta 2 años) es inferior a la del segmento de 3 a 4 años: menos del 15% frente a más del 17%.

Preocupa especialmente que la cuota de ventas de eléctricos usados muy jóvenes no superara el 10% en el segundo trimestre de 2024. Aunque la relación entre oferta y demanda ha mejorado, un valor MDS de 133 dificulta mucho la rotación para los concesionarios.

El segmento de edad media tampoco está mucho mejor: los BEV tienen una cuota de ventas ligeramente superior al 10% y un MDS de 117. El índice de precios para estos modelos sigue bajo presión y ha perdido otros 4 puntos en lo que va de año.

Sin embargo, empiezan a aparecer señales de paridad de precios, especialmente en modelos de marcas extranjeras, lo que podría frenar la caída de precios en la segunda mitad del año.

En cuanto a los furgones eléctricos, la tendencia de precios este año es solo ligeramente negativa. Tras la fuerte caída de unos 30 puntos en 2023, los concesionarios están conteniendo nuevas bajadas. Aun así, el exceso de oferta y la baja demanda —reflejados en valores MDS muy altos— siguen siendo un riesgo claro de nuevas caídas de precios.

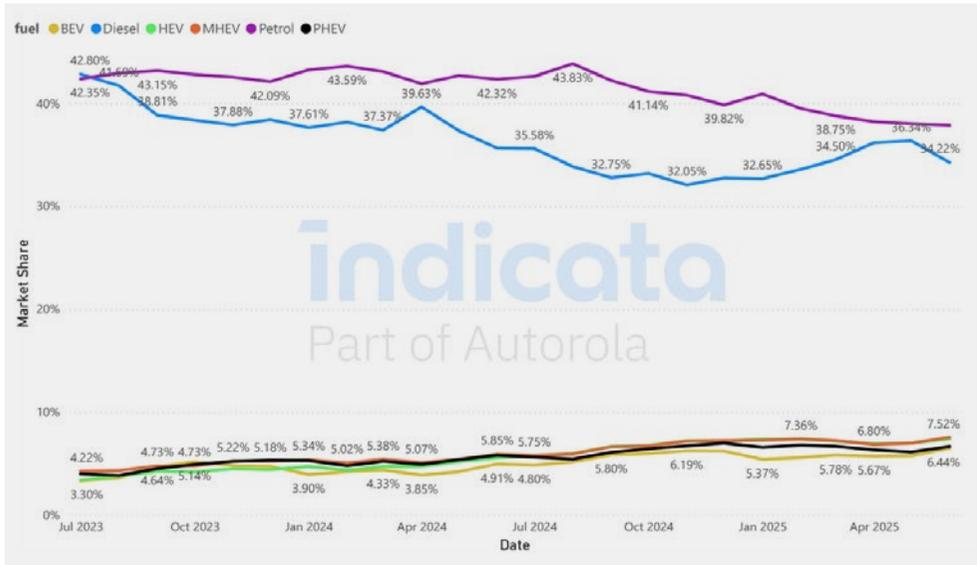
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	70.9
Renault	Clio	53.4
Peugeot	2008	77.6

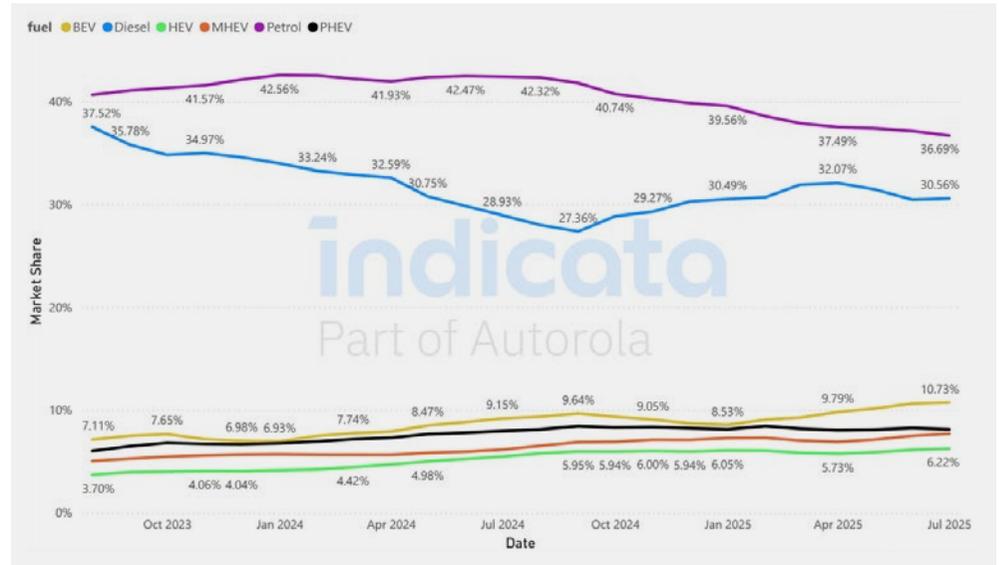
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	10x	36.6
Renault	Grand Scénic	9x	38.1
Volkswagen	Touran	8x	42.5

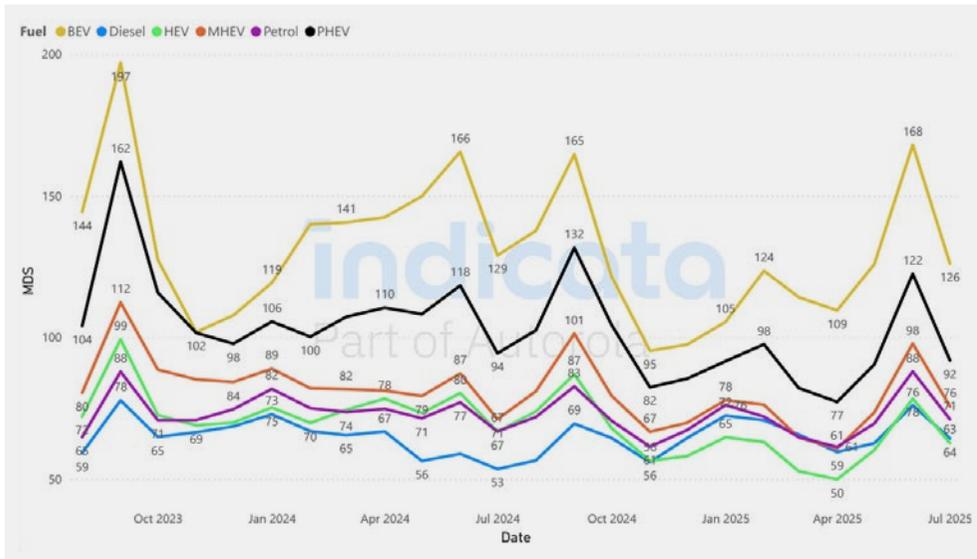
Sales Market Share by Month and Fuel Type



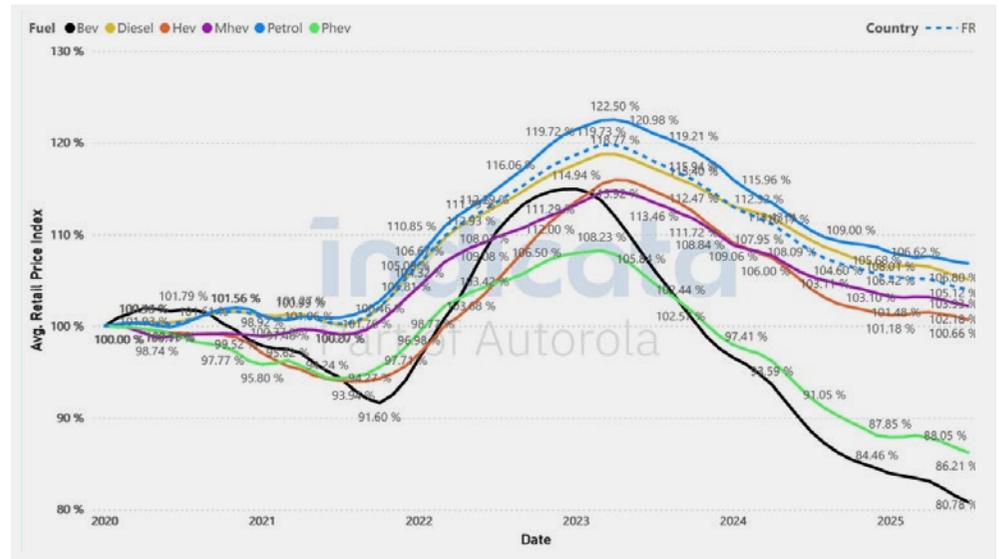
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Las nuevas matriculaciones nublan el panorama

Tras un año débil en 2024, marcado por la retirada de las ayudas a la compra de vehículos eléctricos de batería (BEV), el mercado alemán de coches nuevos eléctricos se ha recuperado. Hasta junio, las matriculaciones crecieron un 35% respecto al mismo periodo del año anterior, y se registraron unas 28.000 unidades más que en el récord de 2023.

Sin embargo, una parte importante de estas matriculaciones no responde a la demanda real, sino a la necesidad de los fabricantes de evitar debilidades prolongadas en el mayor mercado de coches nuevos de Europa, especialmente ante las sanciones por emisiones de CO₂.

Por ahora, este aumento de volumen no se refleja claramente en el mercado VO. Las matriculaciones del año anterior siguen asegurando una cuota constante de coches eléctricos usados jóvenes (menos de 2 años) de aproximadamente el 11%. El valor medio de MDS en este segmento es moderado, en torno a 95 días.

El índice de precios para los BEV muy jóvenes se ha mantenido estable desde principios de año. No obstante, la cuota actual de matriculaciones de eléctricos nuevos, cercana al 18%, sugiere que la

relación entre oferta y demanda podría desequilibrarse el próximo año. Aun así, la paridad parcial de precios entre modelos eléctricos y de gasolina, junto con el alivio de volumen desde 2024, sigue sosteniendo la estabilidad de precios de los BEV jóvenes.

En el segmento de edad media, la atractividad de los eléctricos está algo empañada por un exceso de oferta más acusado. Aunque un MDS de 72 no es alarmante, sí se sitúa fuera del rango ideal. Con una cuota de ventas cercana al 11% y una presencia en anuncios del 12%, se espera que la estabilización de la oferta en este grupo de edad tenga un efecto positivo en los precios en los próximos meses y en 2026.

La situación es menos favorable para los eLCV. Aunque los precios no han cambiado mucho este año, en los dos anteriores modelos como el eVito perdieron una media de 25 puntos en el índice de precios. Los valores actuales de MDS, superiores a 200 días, no auguran mejoras a corto plazo. Por tanto, es probable que la presión sobre los precios aumente.

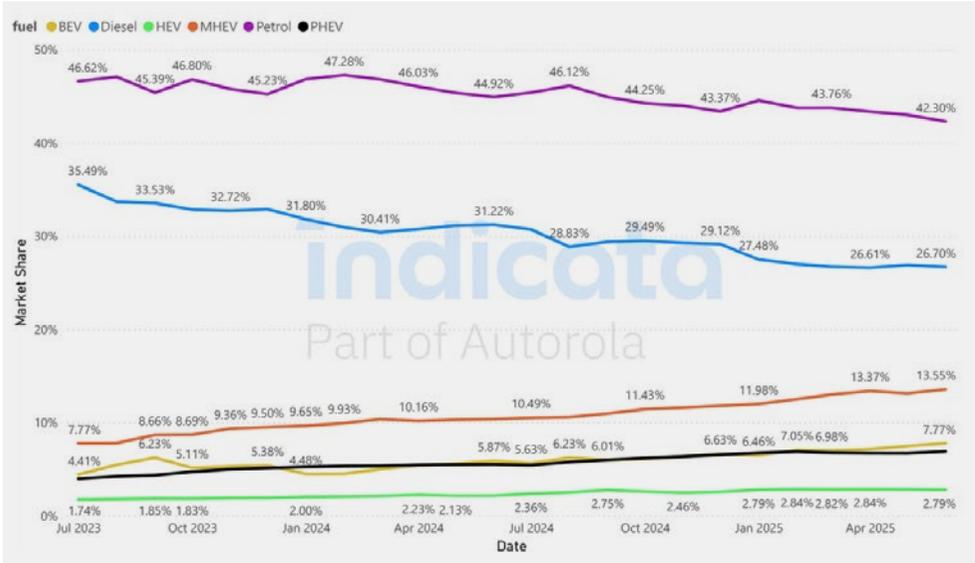
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	83.9
Volkswagen	T-ROC	59.1
Volkswagen	Tiguan	81.9

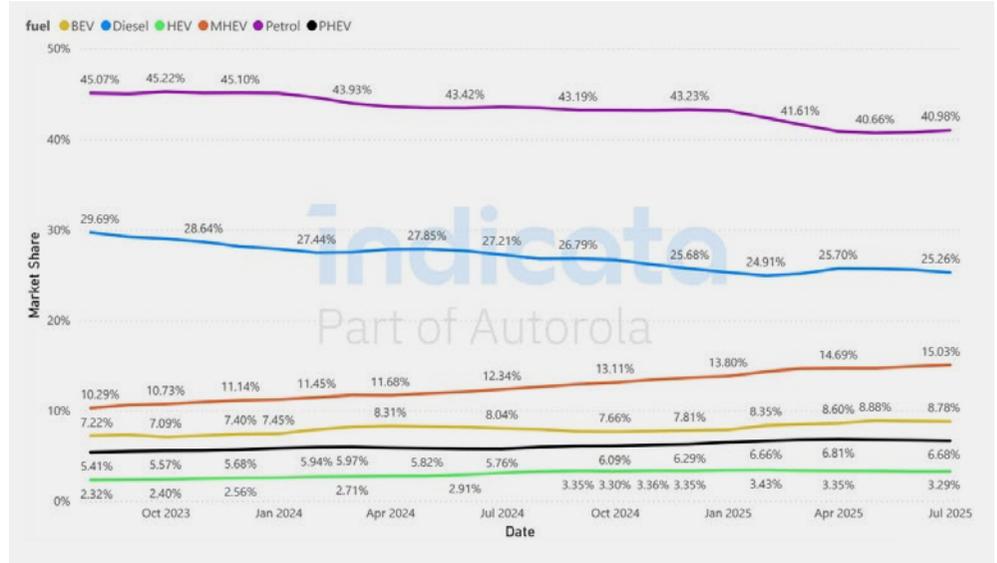
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	16x	21.9
Mini	Convertible	11x	32.0
Tesla	Model Y	11x	32.9

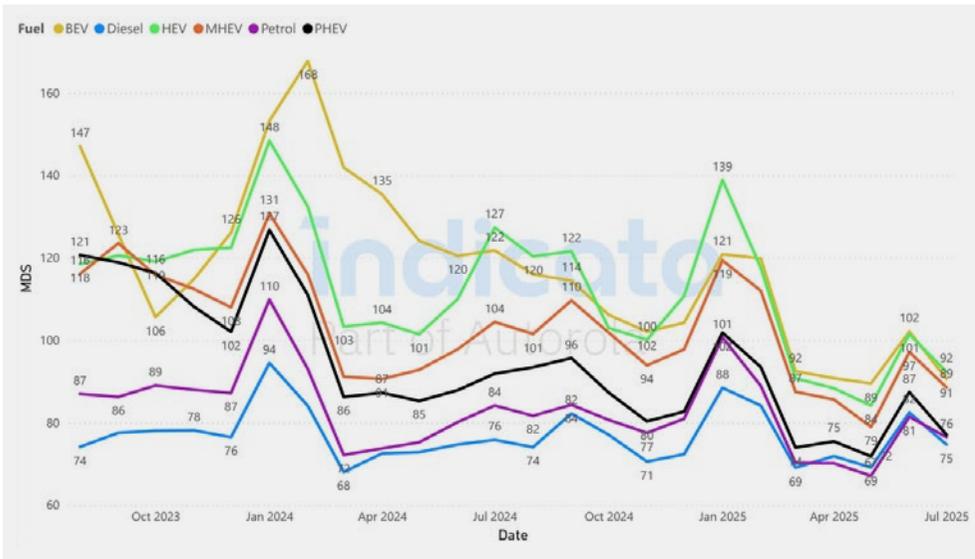
Sales Market Share by Month and Fuel Type



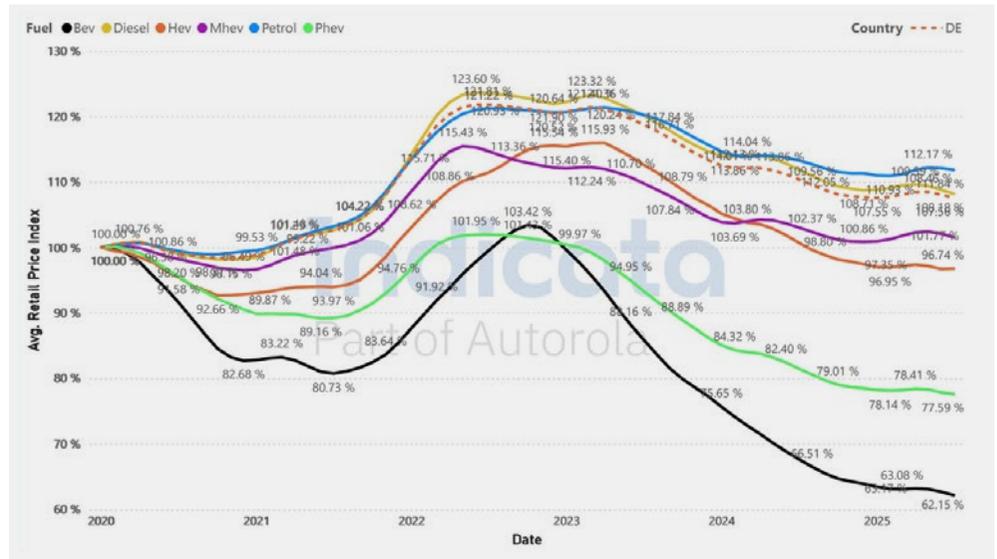
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



La electrificación finalmente gana impulso

Italia está pisando el acelerador en lo que respecta a los vehículos eléctricos de batería (BEV) en el VN. Sin embargo, un crecimiento de más del 70% en mayo en comparación con el año anterior no puede ocultar el hecho de que una cuota de mercado del 5% en el contexto europeo de nuevas matriculaciones no es un gran logro. Con esta moderación, el número total de coches eléctricos de todas las edades en circulación en Italia equivale actualmente al número de nuevas matriculaciones en Francia en un solo año.

La oferta y la cuota de ventas en el mercado de vehículos usados son correspondientemente bajas. Incluso en el grupo de edad más joven, la cuota de ventas de BEV se ha mantenido constante entre el 3% y el 4% durante aproximadamente dos años. A pesar de los números relativamente pequeños, los retornos que deben comercializarse ya están causando un exceso de oferta. Un valor MDS de 130 o más para vehículos eléctricos jóvenes y una diferencia de más de 20-25 puntos en comparación con los motores de combustión en el segmento de edad media son las principales razones de la continua tendencia negativa de precios.

Las medidas de paridad de precios entre

modelos comparables de combustión y eléctricos sugieren que los precios de las variantes eléctricas aún tienen margen para caer. El volumen de oferta esperado del año de matriculación 2025 promete un mayor exceso de oferta, ya que la demanda privada en el mercado de usados no está siendo estimulada. Al mismo tiempo, en el lado de la oferta, la tasa impositiva para coches de empresa es del 10% para BEV y del 20% para PHEV desde 2025, en comparación con el 50% para los motores de combustión, lo que hace que los modelos eléctricos sean considerablemente más atractivos.

Después de mantenerse relativamente estables en el primer trimestre de 2025, la tendencia actual de precios para los BEV usados vuelve a ser negativa. Sin embargo, esto se aplica actualmente a todos los tipos de combustible y las pérdidas son comparables en términos porcentuales entre los diferentes sistemas de propulsión. Es interesante observar que las ventas de BEV están creciendo significativamente en el segmento de edad de 5 años o más. Esto se debe principalmente a la segunda generación del Renault Zoe, disponible desde 2019 y que entra en este grupo de edad. El índice de precios es relativamente estable debido a la paridad de precios ya alcanzada con el Clio.

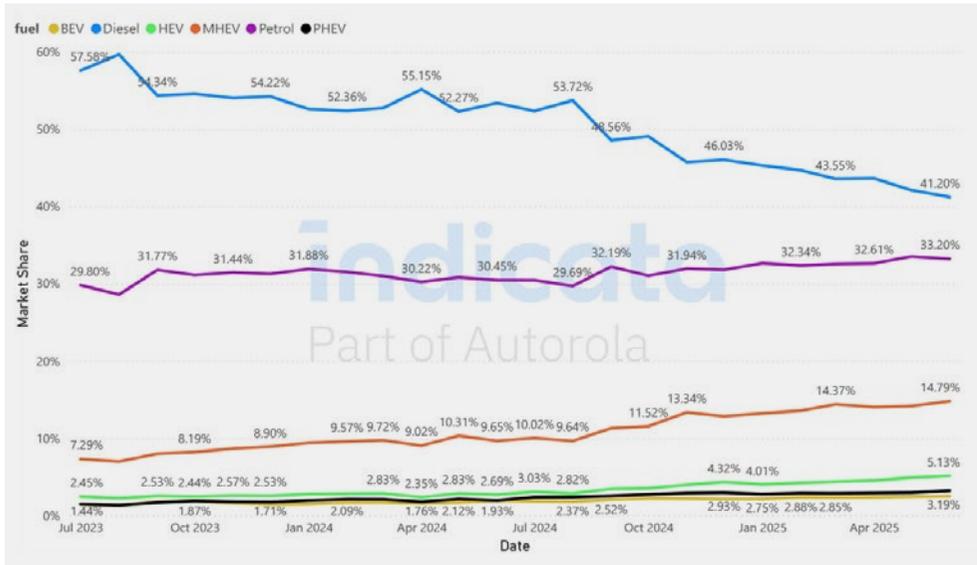
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	68.9
Fiat	500	81.0
Volkswagen	T-ROC	87.0

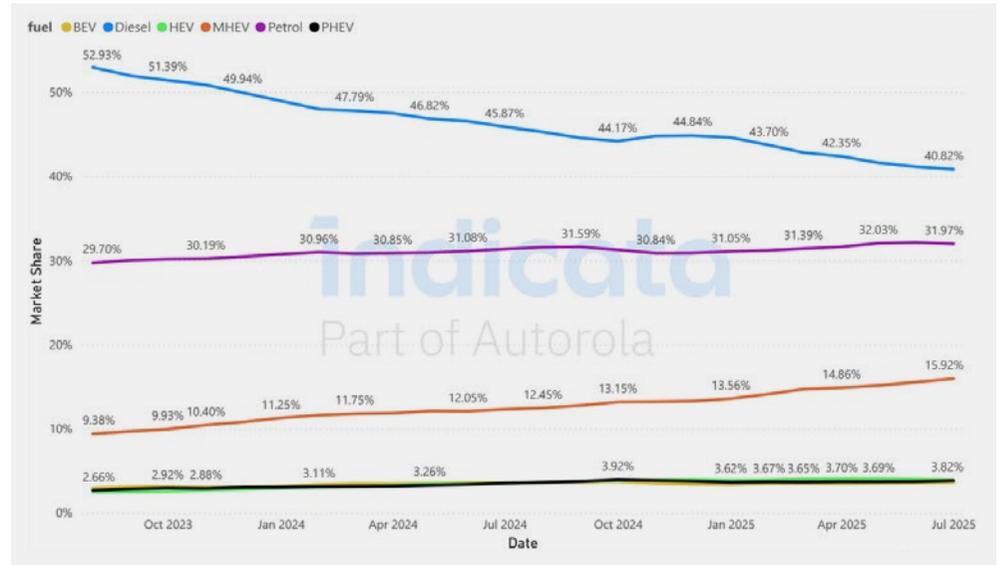
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	12x	30.0
Toyota	RAV 4	10x	37.4
Toyota	C-HR	8x	44.0

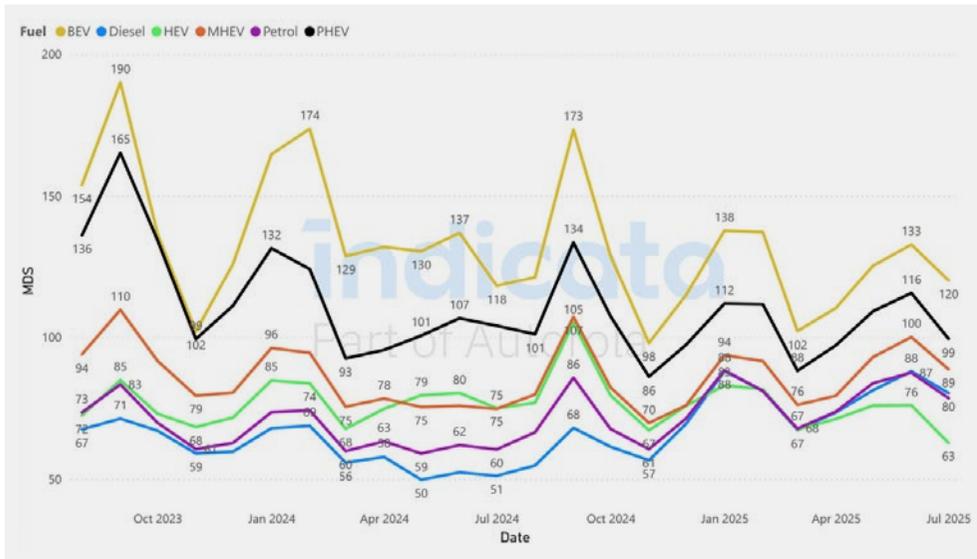
Sales Market Share by Month and Fuel Type



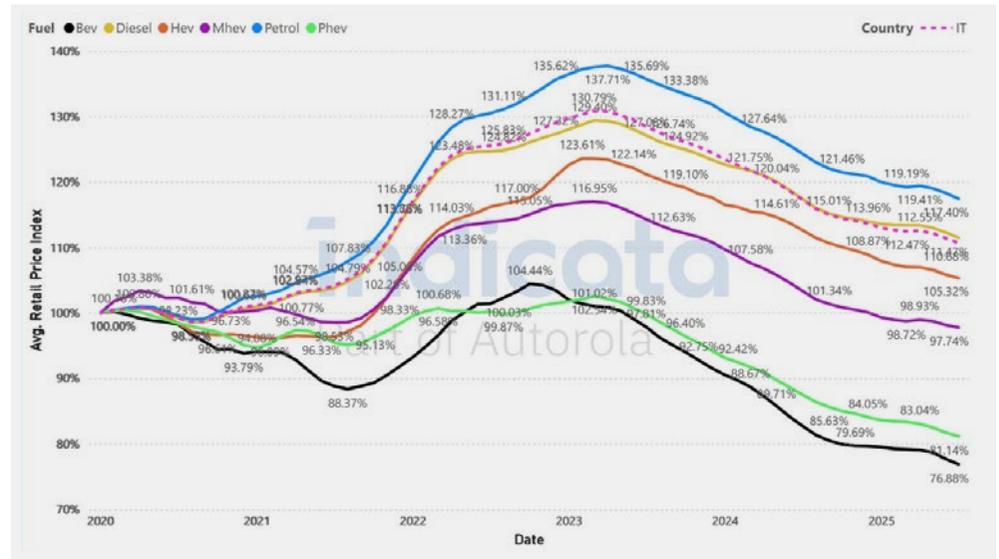
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Los motores de combustión quedan por detrás de los PHEV en nuevas matriculaciones

Tras dos años de fuerte descenso en las nuevas matriculaciones de coches de gasolina en los Países Bajos, 2025 continúa con esta tendencia. Una caída adicional de aproximadamente el 40% sitúa ahora a los motores de combustión por detrás de los híbridos enchufables (PHEV), en tercer lugar en las estadísticas de matriculación. Este cambio también ha llegado desde hace tiempo al mercado de vehículos usados. La cuota de la oferta total se redujo de aproximadamente un tercio a menos del 27% para los vehículos usados muy jóvenes en lo que va de año

En el segmento de 3 a 4 años de antigüedad, el número de anuncios también ha caído de más de la mitad a poco más del 40% este año. Sin embargo, como la demanda aún mantiene el ritmo, la atraktividad del mercado sigue siendo moderada con un valor MDS inferior a 70, y los precios se han mantenido estables hasta ahora en 2025.

Por otro lado, los BEV siguen sufriendo por un aumento de la oferta y, por tanto, una mayor presión competitiva. El impuesto sobre vehículos nuevos, favorable a los modelos totalmente eléctricos, ha duplicado casi el volumen de nuevos BEV entre 2022 y 2024. Estos modelos están regresando gradualmente al mercado de

usados como vehículos de 3 años o están siendo exportados cuando hay un exceso de oferta. Como resultado, la cuota de mercado de los BEV entre los vehículos usados de hasta cuatro años ha aumentado del 15% a principios de año a casi el 20% en el mercado.

A partir de este año, sin embargo, el apoyo gubernamental se reducirá gradualmente, por lo que el crecimiento en el mercado de coches nuevos será más moderado, situándose actualmente en solo un +7%.

Los PHEV también siguen creciendo en el mercado de VN, con un aumento de ventas de más de un 25% este año en comparación con el mismo periodo del año anterior. Para el mercado de VO, esto significa que la cuota del stock de oferta, que ha subido a más del 22%, seguirá aumentando. El año de matriculación 2021, que duplicó las cifras respecto al año anterior, también está comenzando a entrar en los años de vehículos usados más antiguos. Sin embargo, la atraktividad del mercado medida en MDS está en zona verde con un valor de 60 para los PHEV de más de tres años, lo que garantiza una estabilidad de precios significativamente mejor que la de sus competidores totalmente eléctricos.

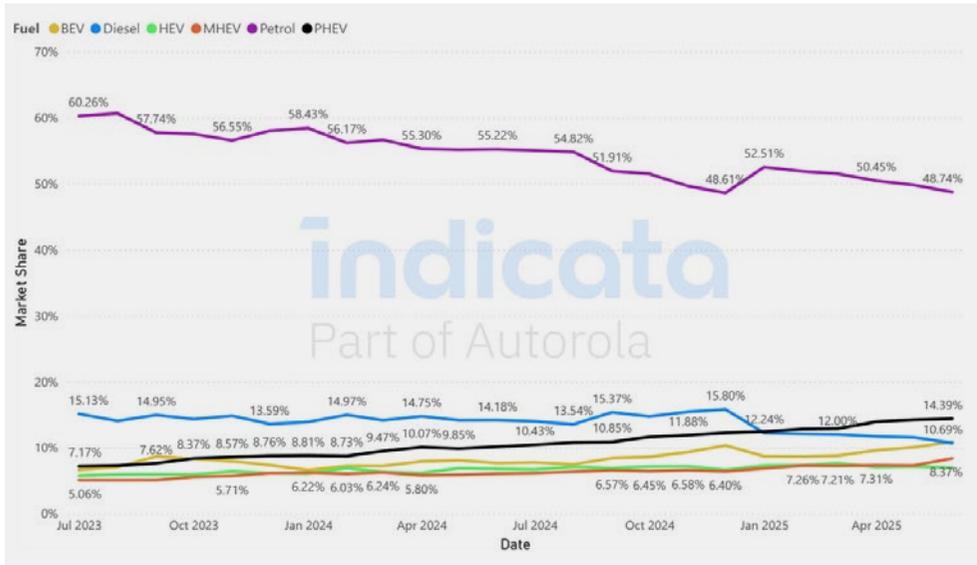
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.8
Lynk & Co	01	43.4
Volkswagen	Polo	73.7

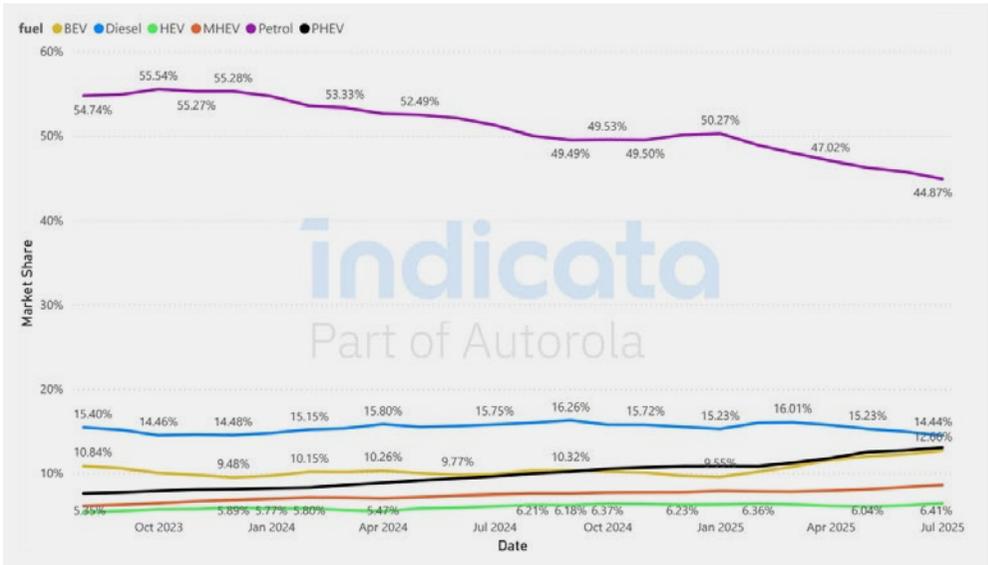
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	31x	11.7
Cupra	Terramar	13x	28.5
Fiat	600	11x	32.6

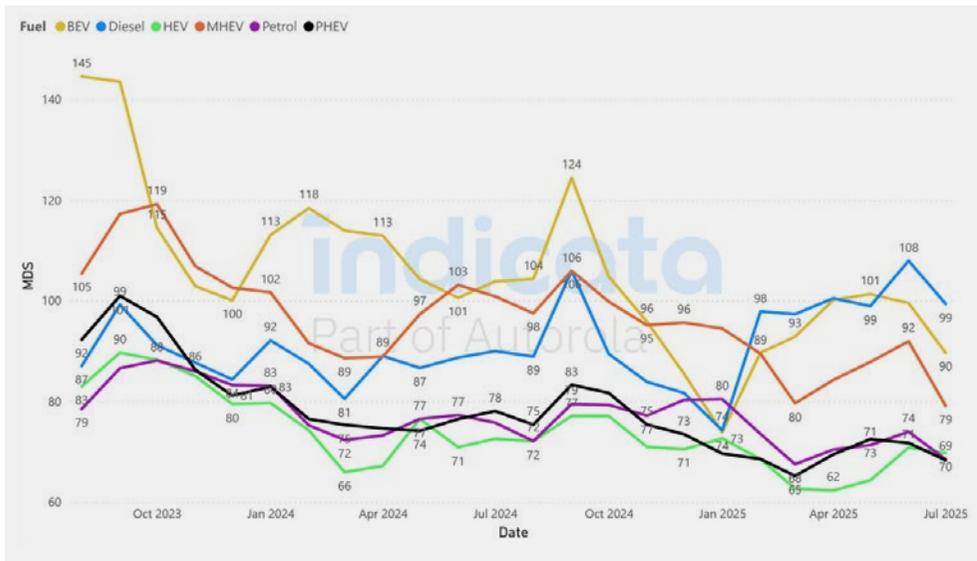
Sales Market Share by Month and Fuel Type



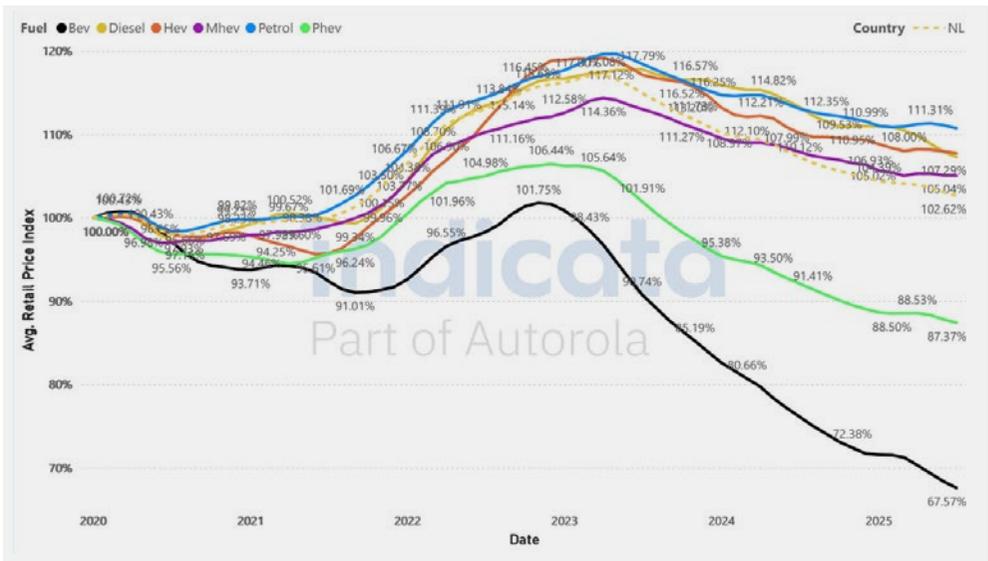
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Casi han llegado

Con una cuota acumulada de mercado de coches nuevos totalmente eléctricos (BEV) de casi el 94% en 2025, Noruega es el ejemplo emblemático de Europa en cuanto a electrificación del transporte. Sin embargo, el mercado de vehículos usados aún necesita algunos años para alcanzar su máximo potencial, partiendo de una cuota actual del 72% en ventas.

Debido al suministro en constante crecimiento y a una serie de importaciones, la oferta de vehículos eléctricos sigue expandiéndose, lo que ejerce presión sobre los precios. Este año, los BEV han perdido casi 3 puntos en el índice de precios, mientras que, por otro lado, los compradores siguen dispuestos a pagar buenos precios por la cada vez menor cantidad de motores de combustión.

En comparación con otros países, sin embargo, la pérdida de valor de los vehículos eléctricos de batería con el tiempo es menos pronunciada, incluso entre los mercados más favorables a los eléctricos. En Noruega también existe una cuota de exportaciones que se dirige a países vecinos como Suecia, por ejemplo, cuando la demanda de motores de combustión en el país es insuficiente o su operación resulta demasiado costosa.

La relación oferta/demanda para turismos, medida en MDS, se sitúa en un nivel favorable de 57, lo que confirma que el comercio de BEV usados no es un problema en Noruega y, a diferencia de la mayoría de los países

europeos, es la norma más que la excepción. Esto a pesar de que, como país no miembro de la UE, no está sujeto a sanciones por CO₂ ni al mandato ZEV.

A pesar de esta transformación de larga data hacia la electrificación, los modelos totalmente eléctricos e híbridos enchufables solo representan entre el 16% y el 17% del grupo de edad de 5 años o más, lo que significa que todavía hay alrededor de 2,2 millones de coches con motor de combustión en las carreteras noruegas que deberán ser reemplazados o retirados en el futuro.

Los híbridos completos también mantienen precios estables y un buen valor MDS, aunque están desempeñando un papel cada vez menor en términos de volumen, tanto en nuevos como en usados. Solo alrededor del 6-7% de los vehículos anunciados en Noruega son híbridos completos (HEV).

Como en el resto de Europa, las cifras de matriculación de LCV nuevos van por detrás de las de turismos, pero una cuota de mercado del 37% también es ejemplar en este segmento. Las ventas de furgones usados apenas han cambiado en proporción durante el último trimestre. Desafortunadamente, una cuota de poco más del 20% de ventas de LCV de menos de dos años no fue suficiente para frenar el crecimiento del stock de eLCV hasta casi el 38%. Un valor MDS de 164 muestra claramente el exceso de oferta y por qué sus precios están bajo fuerte presión.

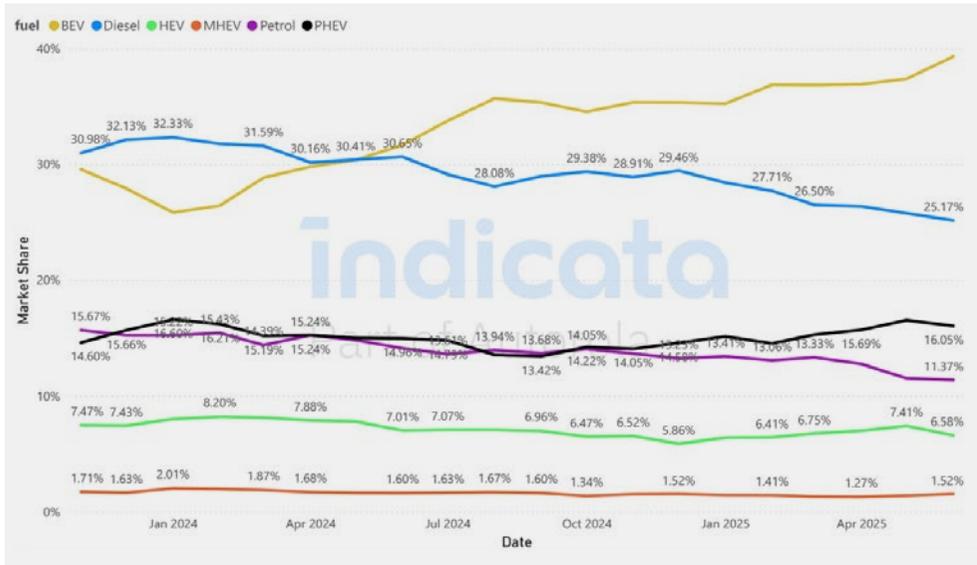
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	38.2
Toyota	RAV 4	70.5
Tesla	Model Y	42.5

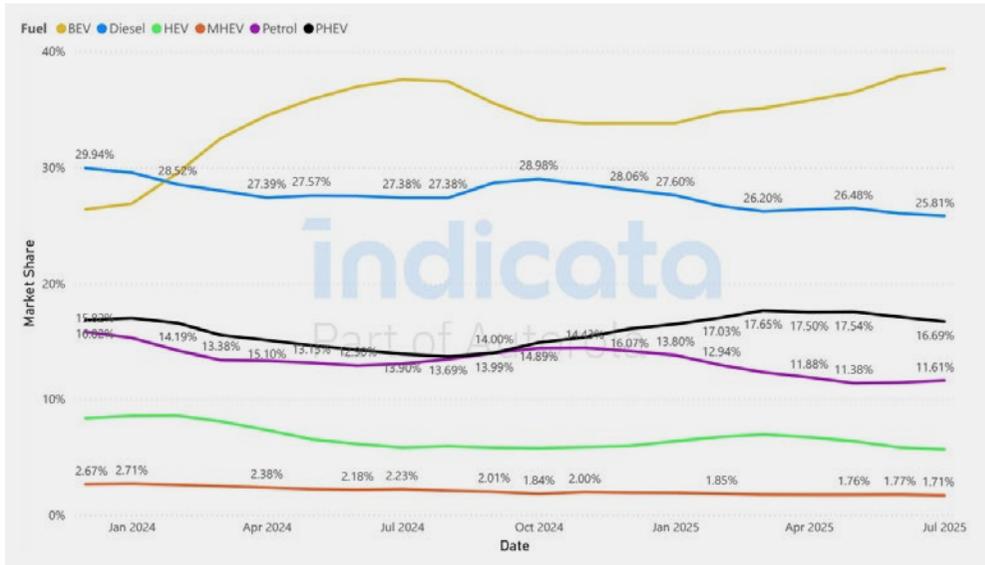
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	EQA	13x	28.2
Peugeot	5008	11x	33.3
Volkswagen	ID.3	11x	33.5

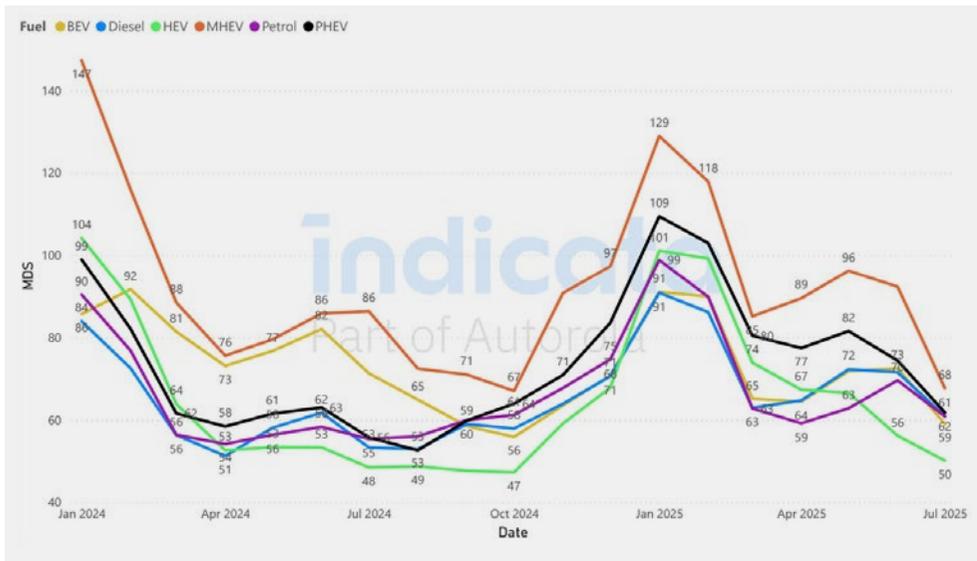
Sales Market Share by Month and Fuel Type



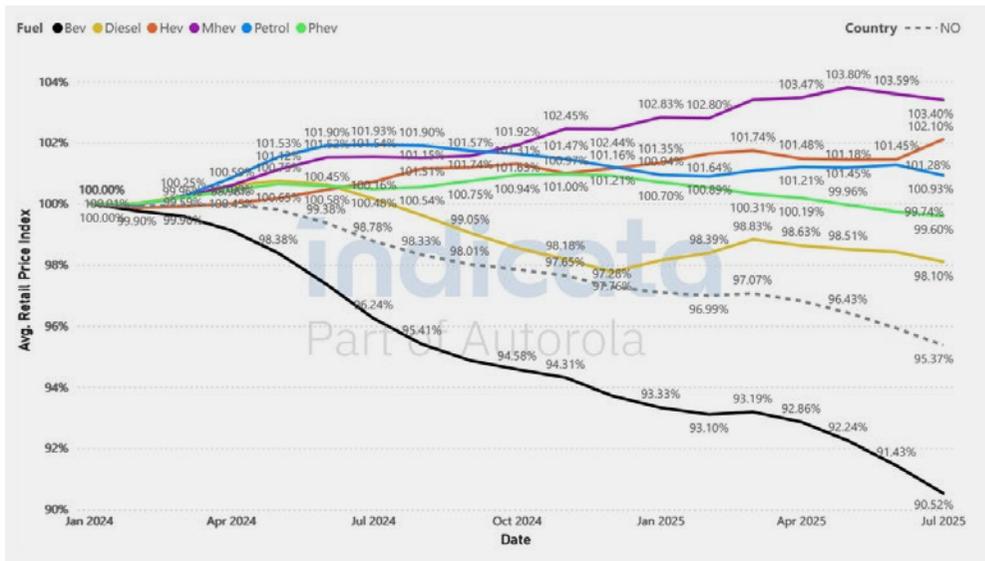
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



El programa de incentivos muestra los primeros resultados

En Polonia, los vehículos eléctricos de batería (BEV) y los híbridos enchufables (PHEV) están teniendo actualmente un éxito notable en el mercado de VN, con tasas de crecimiento del +55% y +78%, respectivamente. El principal impulsor es el programa “NaszEauto”, que ofrece subvenciones de hasta 40.000 PLN (equivalente a aproximadamente 9.400 euros) y las combina con diversas exenciones fiscales. Sin embargo, estas cifras no pueden ocultar el hecho de que la cuota de mercado sigue siendo inferior al 5% en ambos casos.

Sus cuotas de mercado en VO son correspondientemente bajas. Poco menos del 6% de los anuncios y menos del 4% de las ventas en el grupo de edad más joven (menos de 2 años) son totalmente eléctricos, y aun con estas pequeñas cantidades, generan un exceso de oferta que provoca valores MDS superiores a 100. En vista de esta presión de volumen, los precios están cayendo de forma más significativa tras un primer trimestre relativamente estable, registrando una pérdida de casi 6 puntos en el índice desde principios de año.

En general, el mercado de VO en Polonia sigue siendo significativamente más fuerte

que en la mayoría de los demás mercados europeos debido al mayor peso de los motores de combustión y los híbridos completos (HEV) en comparación con 2020, aunque con una tendencia negativa más marcada en el segundo trimestre. Mientras que la mayoría de los mercados solo han sufrido una pérdida media de entre 0 y 1,5 puntos en el índice para gasolina e híbridos completos este año, Polonia se sitúa significativamente por debajo con -2,5 y -3 puntos, respectivamente. Solo Italia muestra una presión de precios similar para estos tipos de combustible.

Los híbridos completos (HEV), principalmente de la marca más popular de Polonia, Toyota, muestran una carga de precios similar, pero al menos pueden presumir de muy buenos valores MDS en cuanto a la relación entre oferta y demanda y velocidad de ventas. Un valor actual de 69 en el grupo de edad más joven y valores máximos de 46 y 53 en los segmentos más antiguos son señal de una alta deseabilidad, que se mantiene gracias a correcciones de precios ante el aumento de inventarios.

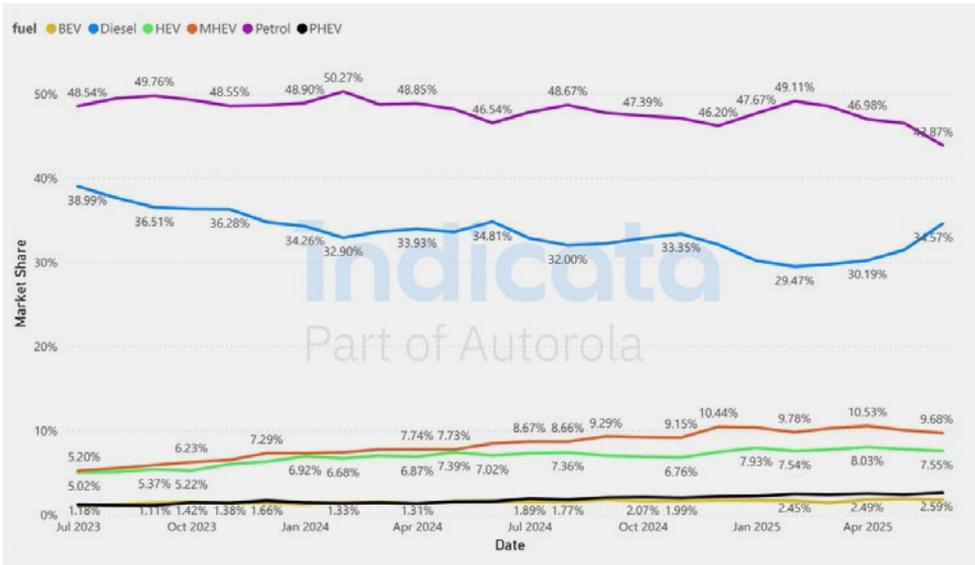
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	46.6
Kia	Sportage	42.9
Toyota	Yaris	28.6

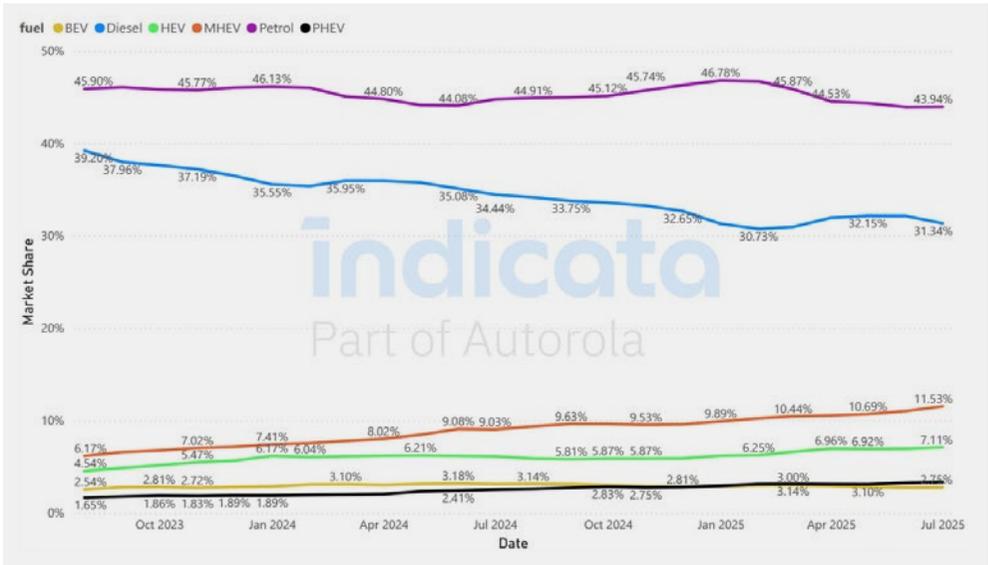
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris	13x	28.6
Mini	3-door / 5-door Hatch	12x	30.1
Toyota	Aygo X	11x	33.5

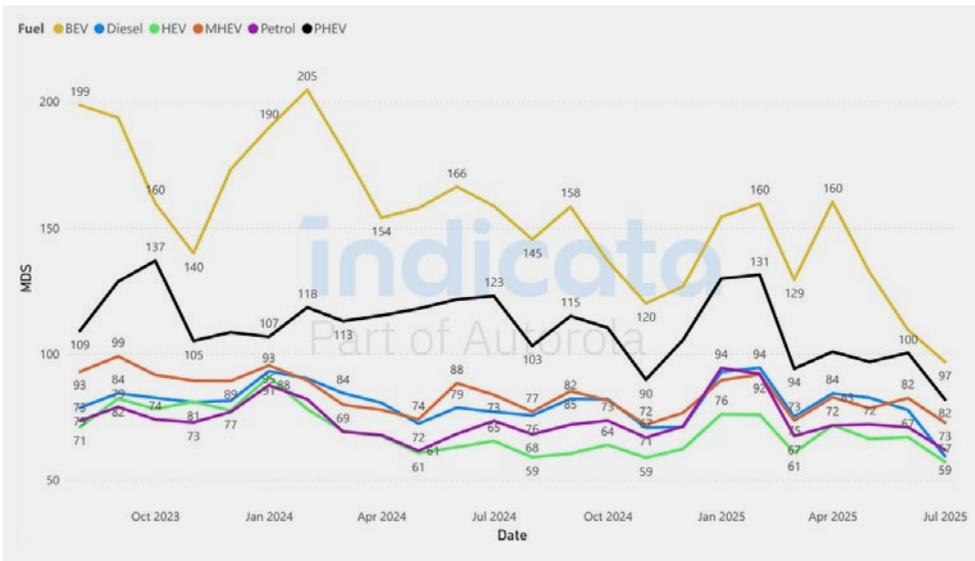
Sales Market Share by Month and Fuel Type



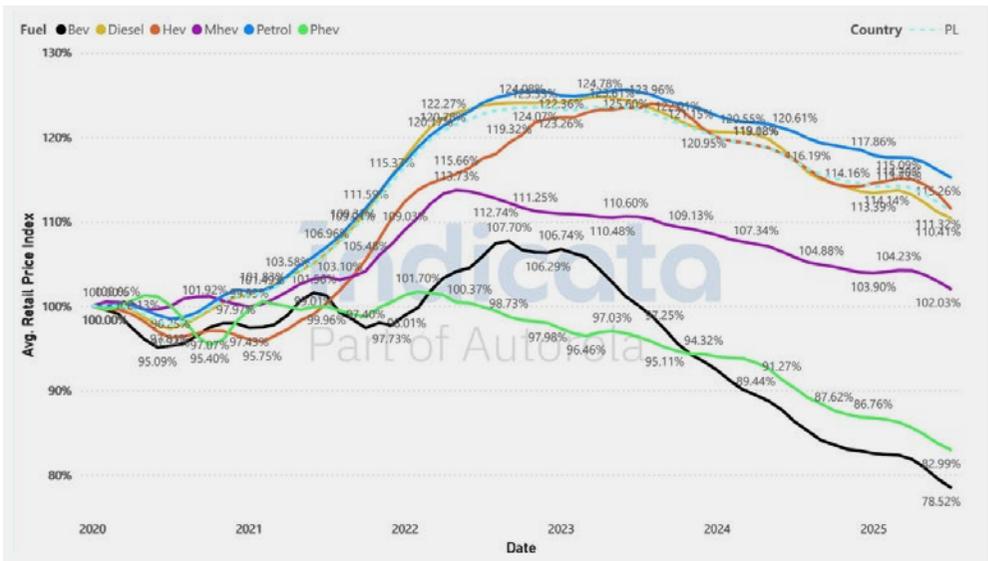
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Segmentos de edad más antiguos con una participación importante de eléctricos

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	63.4
Renault	Captur	55.6
Renault	Clio	59.3

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	Bayon	10x	37.1
Volkswagen	Passat	9x	38.6
Toyota	Yaris Cross	9x	40.6

Con el nuevo programa de apoyo lanzado en 2025, el gobierno portugués está intentando mantener el impulso de la electrificación. Las subvenciones para la compra de vehículos eléctricos de batería (BEV) tanto por parte de particulares como de empresas, combinadas en parte con ventajas fiscales y una bonificación por desguace, así como un impuesto especial para LCV, están mostrando su efecto. Las cuotas de mercado de los modelos totalmente eléctricos (BEV) y los híbridos enchufables (PHEV) están por encima de la media europea. Un crecimiento de casi un tercio en comparación con el año anterior ha dado lugar a una cuota de mercado de coches nuevos superior al 20% para los BEV.

En consecuencia, el mercado de VO también ha crecido en el lado de la oferta, pasando del 16% a casi el 21% en el segmento de edad más joven durante el último trimestre. Dado que los valores MDS para los BEV jóvenes siguen siendo moderados, se espera un deterioro significativo y una presión continua sobre los precios. Aunque la cuota de ventas actual del 12% representa una mejora, el progreso no es lo suficientemente rápido en relación con el aumento del inventario.

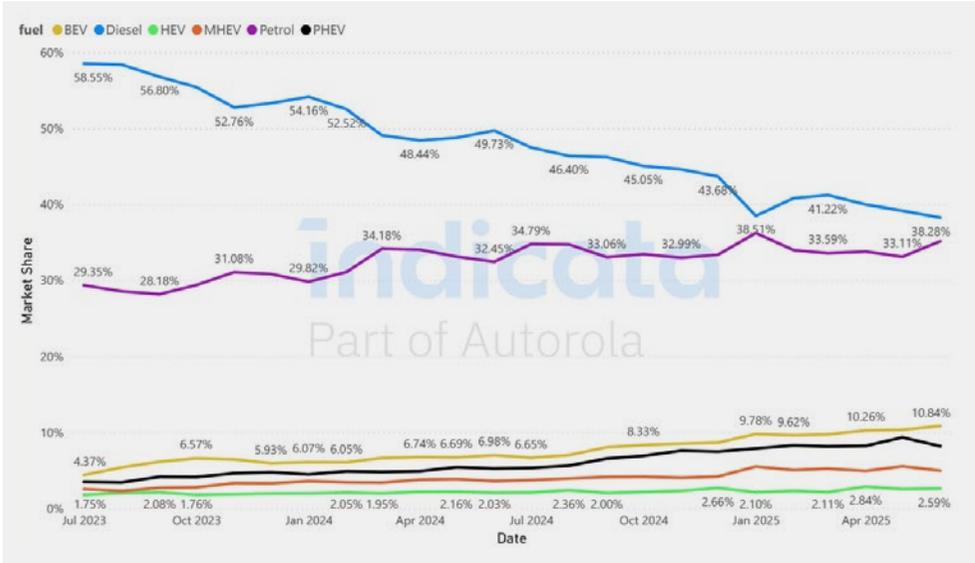
En el segmento de edad media, el desequilibrio es similar, con una participación

del 11% al 17%, aunque el aumento está algo más distribuido en el tiempo. Por lo tanto, el índice de precios de los vehículos eléctricos está bajo presión y seguirá viéndose afectado en los próximos meses. A nivel de modelo, sin embargo, ya hay indicios de paridad de precios entre pares comparables de motores de combustión y eléctricos, lo que ralentizará nuevas caídas de precios.

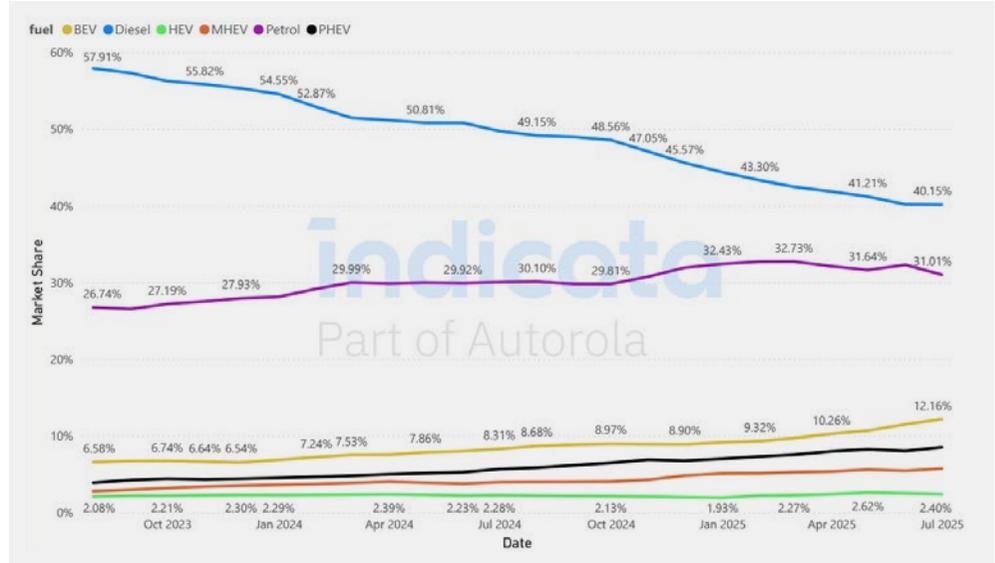
También es interesante observar que los BEV ya tienen una cuota de mercado superior al 5% en el grupo de edad más antiguo (5 años o más). Esto incluso supera a mercados favorables a los eléctricos como Países Bajos, Bélgica y Dinamarca. Además de marcas clásicas de BEV como Tesla y MG, Smart, Nissan, Hyundai, Kia y Jaguar también tienen cuotas superiores a la media en modelos usados de generaciones anteriores.

Portugal también está muy por delante de su vecino más grande en el sector de LCV. Uno de cada diez furgones nuevos es totalmente eléctrico, y los furgones eléctricos de menos de 2 años ya representan más del 15% de la oferta. Sin embargo, la cuota de ventas también ha aumentado considerablemente hasta superar el 12%, por lo que la situación de oferta y demanda, medida en MDS, aún no ha superado completamente los niveles de comercialización, situándose en 111.

Sales Market Share by Month and Fuel Type



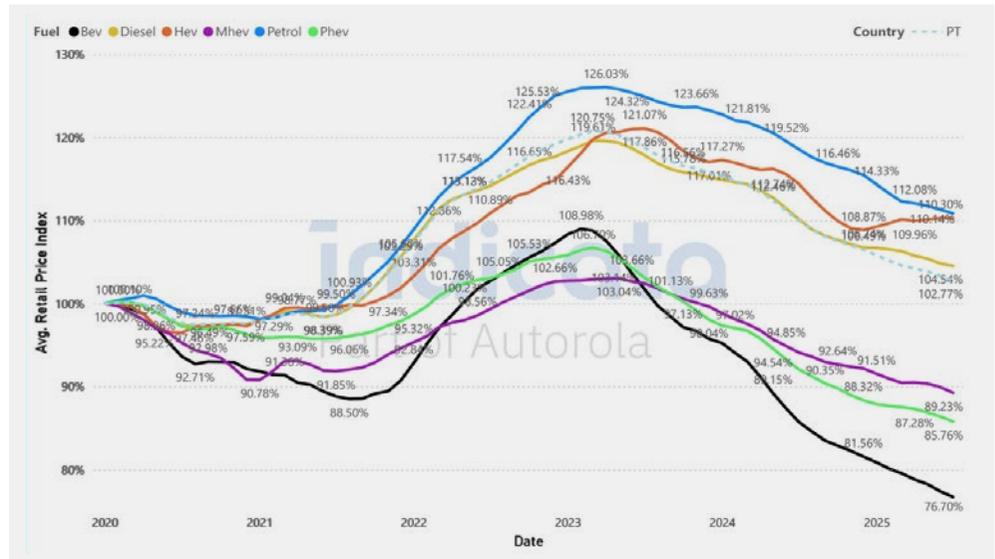
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



La débil demanda necesita estímulo

España aún tiene un largo camino por recorrer en el proceso de electrificación. Con la ampliación del programa MOVES III, el gobierno español al menos pretende sentar las bases, pero sin duda serán los propios fabricantes quienes proporcionen el impulso inicial este año.

Los fabricantes no pueden permitirse dejar el cuarto mercado más grande de la UE con una cuota de mercado de apenas el 6% para los BEV si quieren evitar sanciones por emisiones de CO₂. Desde esta perspectiva, los primeros meses de 2025 parecen prometedores, con un aumento de casi el 80% en los coches totalmente eléctricos en comparación con el mismo periodo del año anterior, y los PHEV generando dos tercios más de matriculaciones.

Sin embargo, también están creciendo las matriculaciones de híbridos y vehículos a gas licuado (GLP), que apenas tienen relevancia en otros mercados, a costa de una disminución en los vehículos de gasolina y diésel.

El escaso flujo de BEV usados al mercado de segunda mano en España hasta la fecha ya ha sido suficiente para superar la demanda, y, en consecuencia, el valor MDS para medir la relación oferta/demanda en el grupo de edad más joven fluctúa entre

130 y 160, mientras que los demás tipos de combustible se sitúan entre 70 y 100, y los PHEV en un punto intermedio.

La presión sobre los precios causada por este desequilibrio entre oferta y demanda está afectando a la competencia. Mientras que todos los demás tipos de combustible han sufrido una pérdida de entre 0,5 y 1,1 puntos en el índice de precios, los BEV han caído 3,4 puntos para estimular la débil demanda.

Esto ocurre a pesar de que ya hay indicios de paridad de precios entre pares de modelos BEV y de combustión interna (ICE), lo que ha asegurado una evolución de precios relativamente estable en el primer trimestre.

En comparación con principios de 2020, los motores de combustión siguen estando por delante en términos de precio, mientras que los PHEV y BEV han perdido 11 y 16 puntos en el índice, respectivamente.

Los aumentos de precios provocados por la crisis de los chips y el suministro entre mediados de 2021 y finales de 2022 llevaron a los motores de combustión y a los híbridos a un nivel de precios del que han regresado desde entonces a un nivel que parece razonable teniendo en cuenta la inflación.

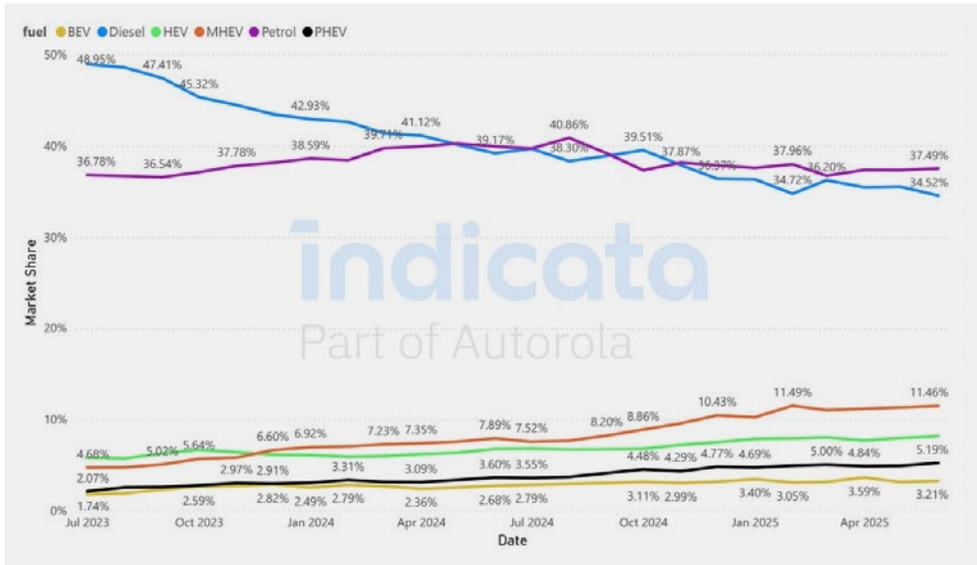
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	CH-R	46.0
Nissan	Qashqai	76.5
Hyundai	Tucson	62.3

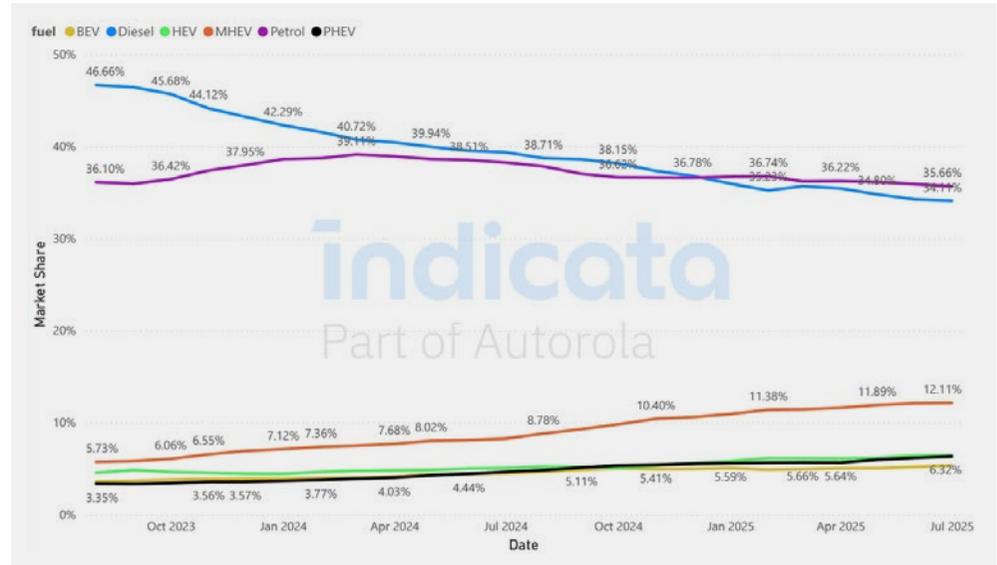
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	10x	36.5
Toyota	RAV 4	9x	38.0
Toyota	Yaris	8x	44.2

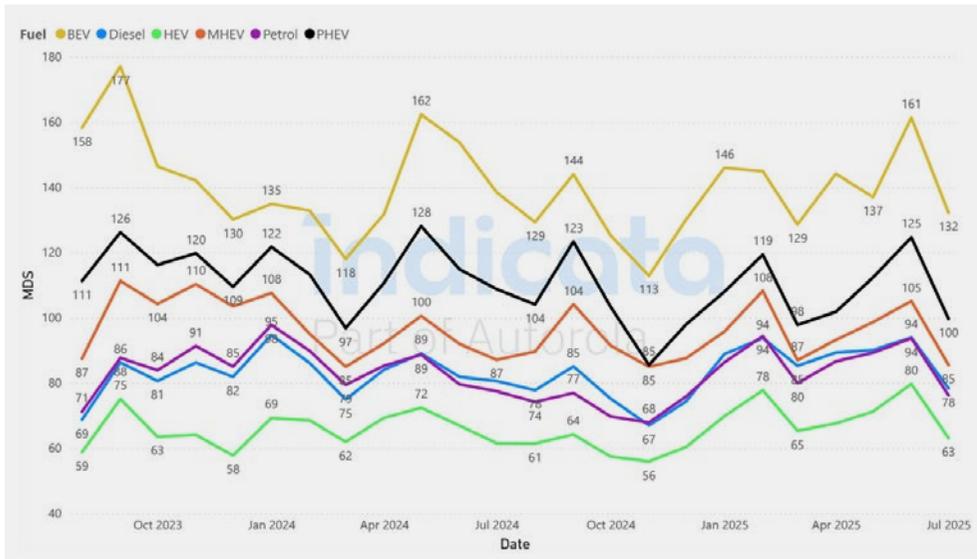
Sales Market Share by Month and Fuel Type



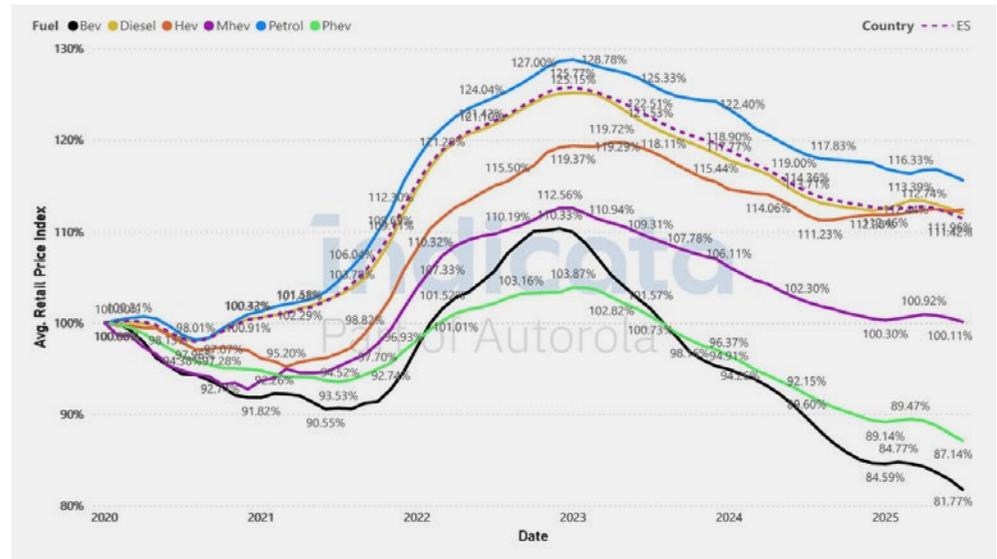
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



La tendencia negativa de precios continúa

Como el mayor mercado automovilístico de los países nórdicos y con un segmento de coches nuevos fuertemente orientado a las emisiones de CO₂, Suecia es, junto con Noruega, líder en su categoría y un indicador importante de la electromovilidad también en el mercado de vehículos usados.

Más de uno de cada tres vehículos nuevos es totalmente eléctrico (BEV) y más de uno de cada cuatro son híbridos enchufables (PHEV), lo que significa que más del 60% tienen enchufe.

Desde finales de 2022, el gobierno sueco se ha centrado cada vez más en el efecto de las “penalizaciones” en lugar de las “bonificaciones” en el proceso de electrificación, partiendo de la base de que los costes de los BEV y los motores de combustión se igualarían en ese punto. Esto no ha tenido un impacto negativo en las matriculaciones, que han seguido creciendo.

Solo el año de matriculación 2024 podría ofrecer un breve respiro en las ventas, con una disminución en el número de nuevos vehículos totalmente eléctricos.

En la oferta observada de coches usados, los modelos totalmente eléctricos ocupan

el primer lugar en el segmento de edad más joven con una cuota de mercado superior al 30%, seguidos por los híbridos enchufables con una cuota del 26%. La situación es similar en las ventas, lo que conduce a mejoras en el valor MDS, es decir, la relación entre oferta y demanda.

Con un valor de 92, no es un valor máximo, pero sigue estando cerca del de los otros tipos de combustible.

Desde principios de este año, las cuotas de BEV se han mantenido con solo pequeñas fluctuaciones mensuales. Sin embargo, dado que aún no se ha alcanzado la paridad de precios entre los modelos BEV y los de combustión interna (ICE), el índice de precios continúa con una tendencia descendente.

La pérdida de 8 puntos en el índice de precios en lo que va del año probablemente continuará, aunque de forma más atenuada. Lo mismo ocurre con los PHEV, cuyo índice de precios se estabilizó en el primer trimestre, pero que vuelven a estar bajo presión debido al constante flujo de vehículos usados.

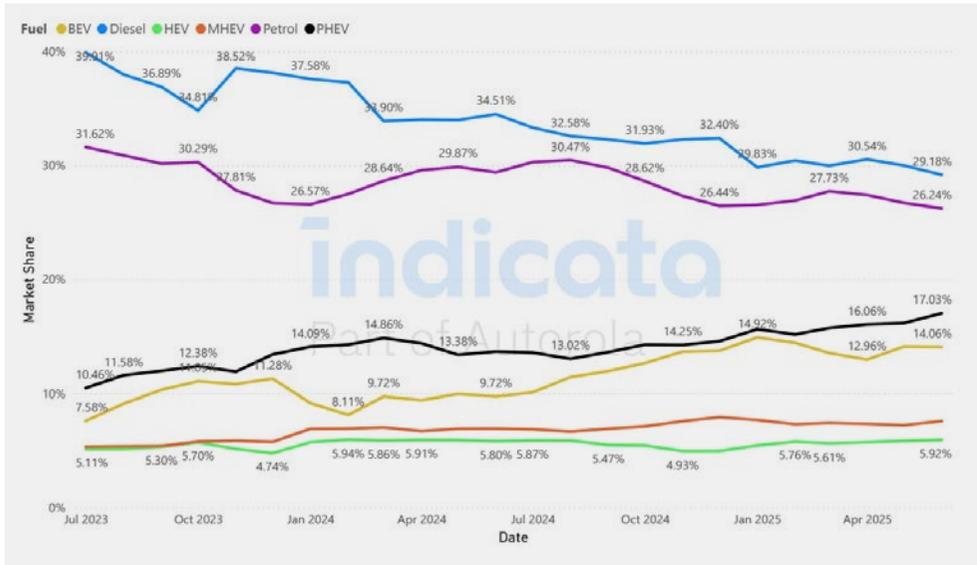
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	XC60	43.2
Volvo	XC40	46.3
Volvo	V60	50.6

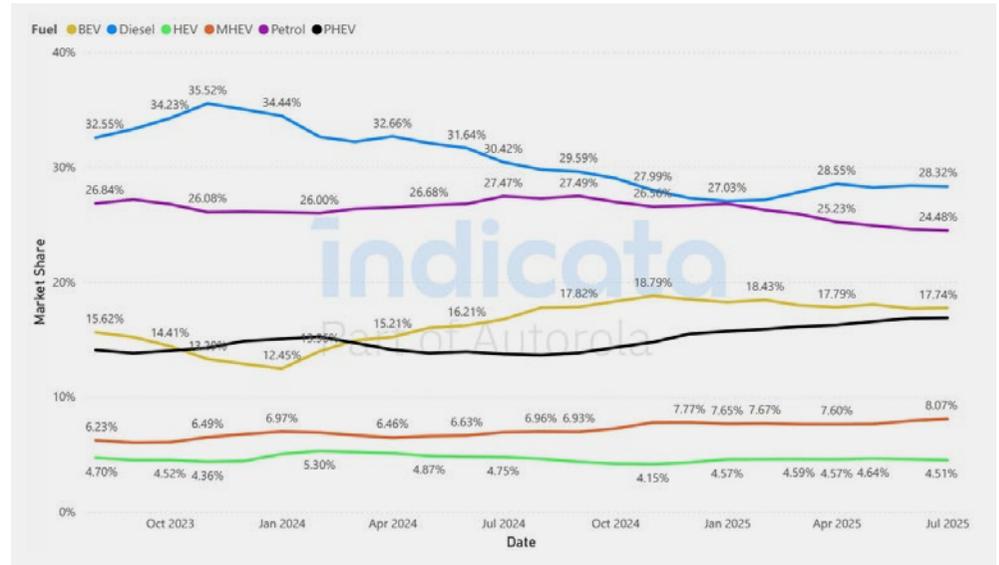
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	22x	16.2
BYD	ATTO 3	17x	20.9
Lynk & Co	01	12x	29.9

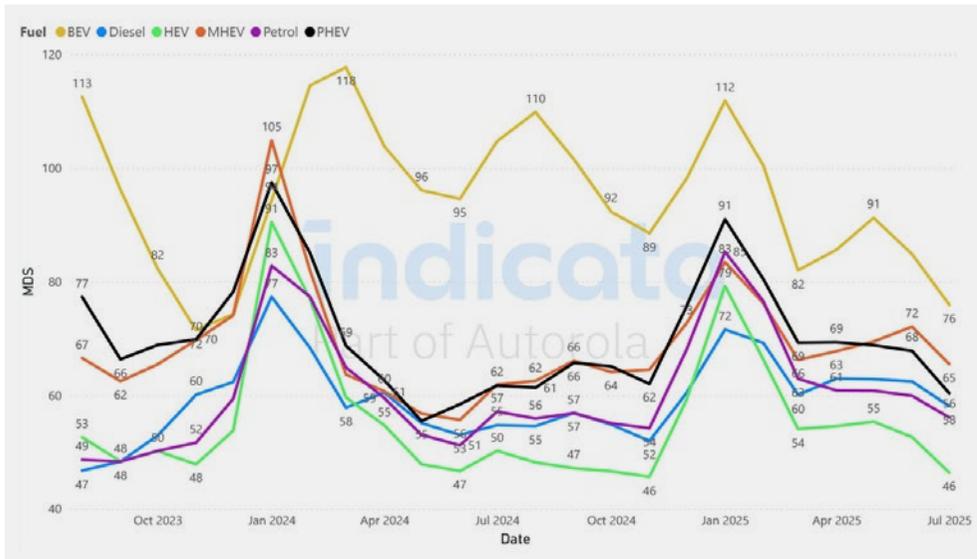
Sales Market Share by Month and Fuel Type



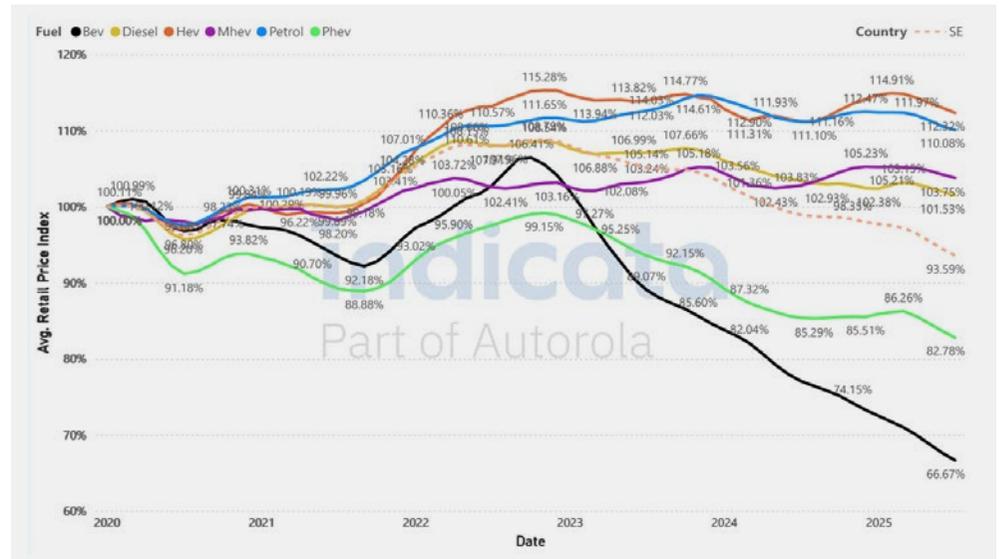
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Todo sigue igual

Junto con Noruega, Suiza es otro país que no está sujeto a las regulaciones de la UE ni al mandato ZEV británico. No obstante, Suiza ha establecido un objetivo de emisiones netas cero de CO₂ para 2050, que se logrará principalmente mediante medidas federales, y ha alcanzado una sólida cuota de mercado de casi el 25% de BEV —una de las más altas de Europa. Además, los híbridos enchufables representan el 12% de las nuevas matriculaciones.

Sin embargo, la penetración en el mercado de vehículos usados sigue siendo significativamente menor que en el sector de coches nuevos. Solo alrededor del 15% de las ventas en el grupo de edad más joven son totalmente eléctricas, lo que muestra un crecimiento constante pero lento. El stock de oferta no ha superado una cuota de mercado del 19% durante más de un año. Un valor MDS cercano a 150 en este segmento indica claramente que la oferta supera con creces la demanda. En consecuencia, la presión sobre los precios ha aumentado, reforzando la tendencia a la baja del índice de precios durante el segundo trimestre, con una pérdida media de 7 puntos para los BEV suizos.

En el segmento de edad media (3 a 4 años), también existe un desequilibrio entre oferta y demanda, aunque la brecha es menor, lo que da lugar a un valor MDS ligeramente mejor. Los híbridos enchufables están creciendo de forma constante en todos los volúmenes y categorías observadas. Su atractivo en el mercado es similar al de los modelos totalmente eléctricos en promedio, pero tienen un impacto menor en el índice de precios.

Los LCV totalmente eléctricos han alcanzado una cuota de mercado de casi el 14% en el mercado de VN este año. Sin embargo, los volúmenes en stock se han acumulado hasta alcanzar una cuota del 23% en el segmento de edad más joven, ya que las ventas han disminuido, lo que ahora ejerce presión a la baja sobre los precios que anteriormente eran estables. Las furgonetas eléctricas perdieron 2,6 puntos en el índice de precios durante el segundo trimestre.

En general, los datos históricos confirman que el mercado suizo de vehículos usados es notablemente conservador y altamente sensible a los cambios de volumen.

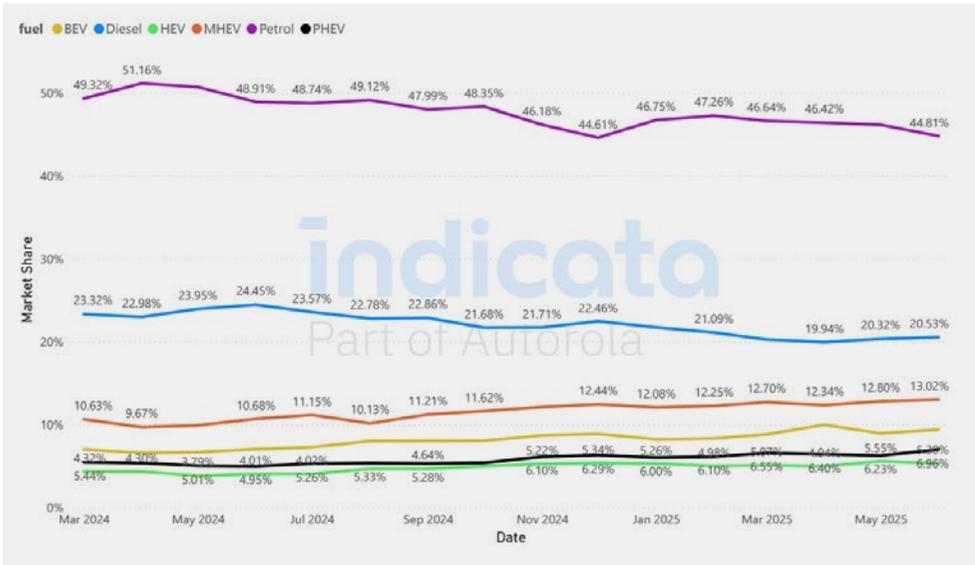
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	75.9
Volkswagen	Tiguan	83.4
BMW	3 Series	93.1

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	7x	52.7
Škoda	Kodiaq	6x	56.0
Tesla	Model 3	6x	57.6

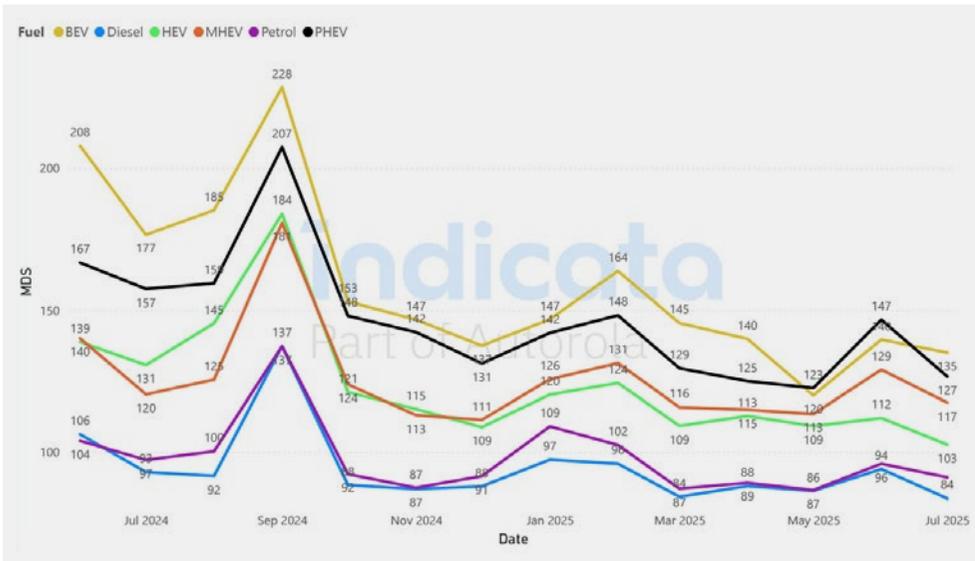
Sales Market Share by Month and Fuel Type



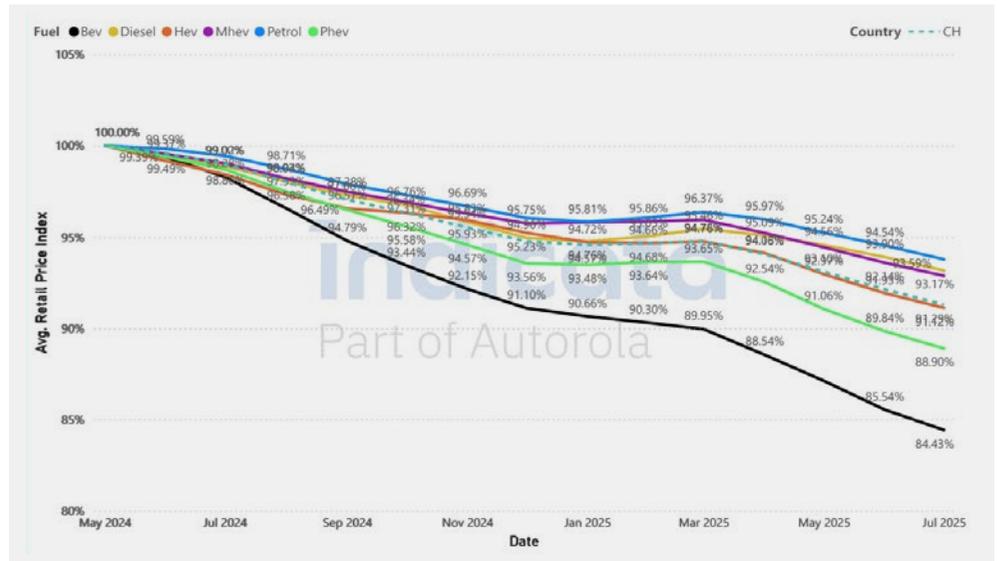
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



La inflación se debilita y el mercado se estabiliza

Más que cualquier otro factor, la alta inflación sigue determinando las tendencias de precios en el mercado de VO en Turquía. Aunque está disminuyendo, en junio aún superaba el 35%.

Esto se refleja especialmente en el índice de precios de los motores de combustión, que recientemente aumentó entre 7 y 9 puntos, mientras que los BEV y PHEV solo ganaron 1,8 y 2,4 puntos respectivamente, lo que significa que en realidad perdieron valor de forma significativa.

Una segunda característica del mercado turco de VO es la tasa de rotación, reflejada en el valor MDS de Indicata. Debido a la alta inflación, la pérdida de valor de un coche usado adquiere otra dimensión: la devaluación de la moneda en la que se comercia. El resultado son valores MDS actuales de entre 39 y 45.

En cuanto a la electrificación, el gobierno turco ofrece una serie de ventajas fiscales tanto para particulares como para empresas. Sin embargo, el fuerte crecimiento de la cuota de mercado de BEV en coches nuevos hasta casi el 16% este año se debe sin duda a una combinación de estímulo gubernamental y patriotismo local hacia un fabricante nacional.

Desde diciembre del año pasado, el mercado de VN ha dado un gran paso

adelante, con más de 20.000 unidades BEV vendidas en un solo mes. En consecuencia, también hay mucho movimiento en el mercado de usados. Las ventas de turismos totalmente eléctricos representan más del 10% de la cuota de mercado en el grupo de edad más joven (menos de 2 años), mientras que en el segmento de edad media la cifra es solo del 2%.

Sin embargo, la desestabilidad de mercado de los BEV jóvenes, medida en MDS, mejoró hasta 34 en el segundo trimestre. Esto significa que estos vehículos están actualmente a la par con los motores de combustión en cuanto a velocidad de venta. Dado el rápido crecimiento de las nuevas matriculaciones, queda por ver si este rendimiento puede mantenerse a largo plazo.

También es interesante señalar que el reciente éxito de los BEV en 2025 se complementó con más de 21.000 híbridos enchufables recién matriculados. Estos aún no han tenido un impacto notable en el mercado de usados.

Los híbridos completos también se están vendiendo rápidamente. Aquí también, la relación entre oferta y ventas es favorable, lo que permite aumentos de precios que mejoran el índice de precios de los HEV en 7,6 puntos en 2025, con modelos de Toyota mejorando incluso en más de 9 puntos.

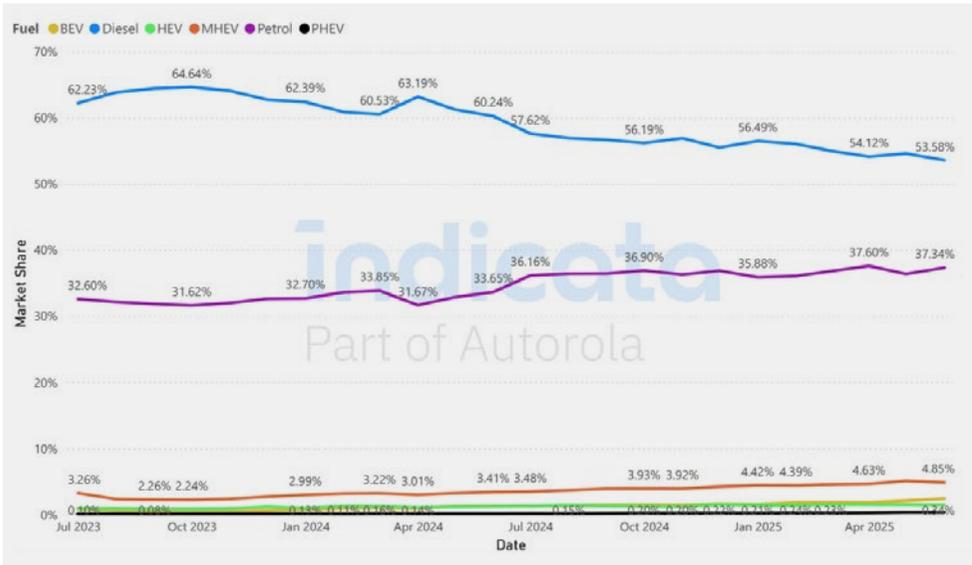
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Egea	33.0
Renault	Clio	34.8
Renault	Mégane	37.9

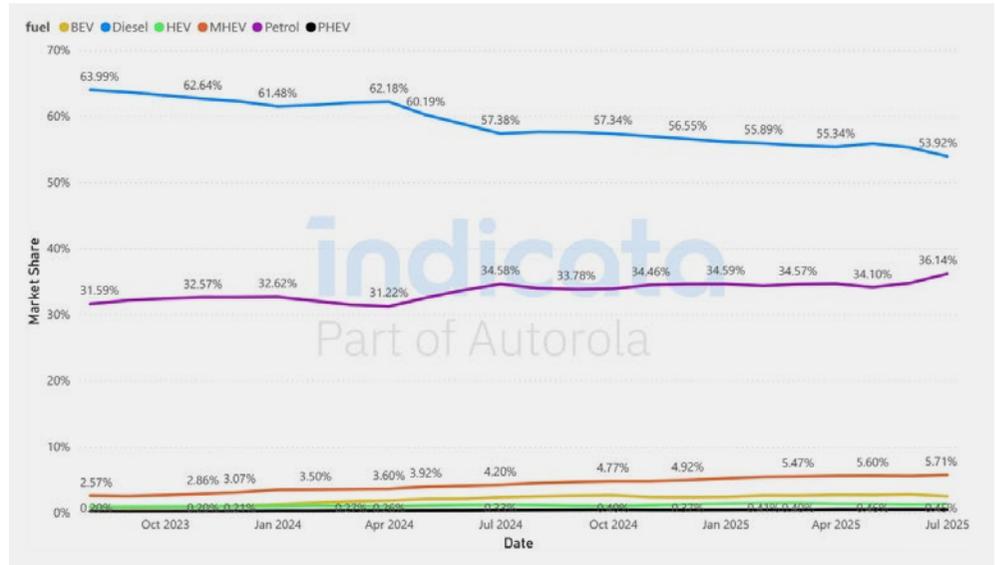
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	ZS	19x	19.4
Jaecoo	7	18x	19.6
KGM	Torres	18x	19.7

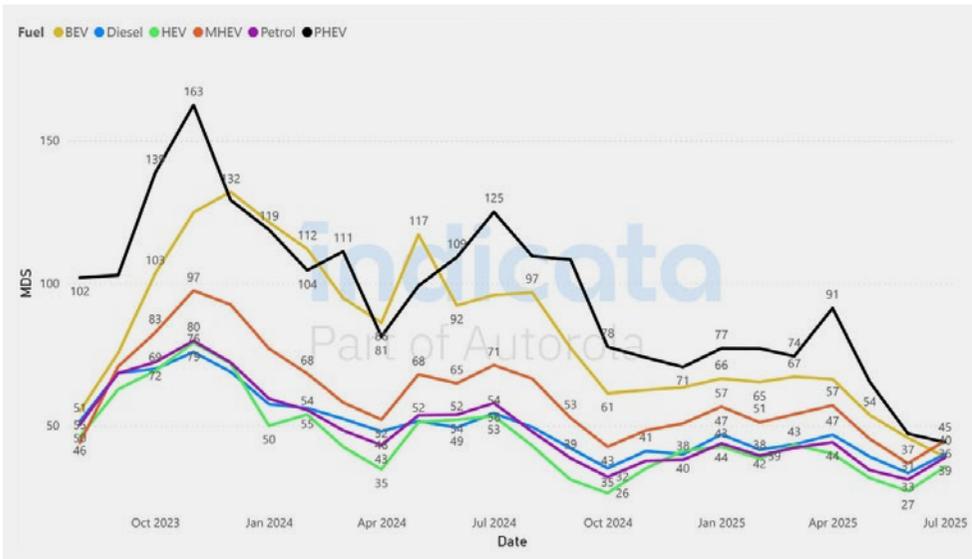
Sales Market Share by Month and Fuel Type



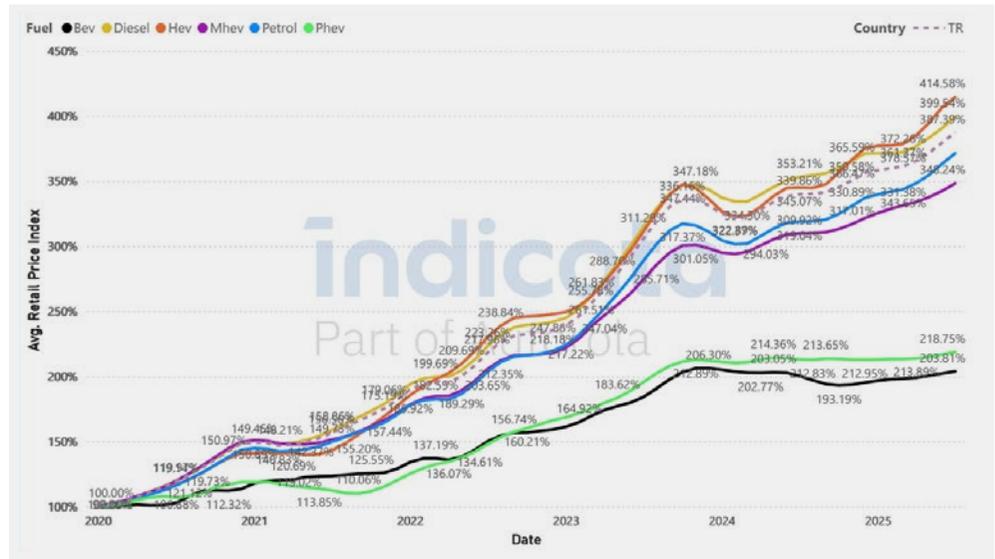
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



Mandato ZEV y nada más

El mandato ZEV está obligando a los fabricantes del mercado automovilístico británico a seguir impulsando un número creciente de vehículos nuevos de cero emisiones al mercado, es decir, BEV. Aunque la cuota de mercado actual del 21,6% es fuerte en comparación con los estándares europeos, resulta poco satisfactoria como resultado semestral, dado el objetivo del 28% para este año.

Como era de esperar, la segunda mitad del año estará marcada por una mayor actividad para poner más BEV o PHEV en circulación con el fin de cerrar la brecha y evitar sanciones elevadas. Esta perspectiva perjudicará al mercado de VO de varias maneras. Por un lado, habrá más vehículos eléctricos en el mercado de los que la demanda puede absorber, sin un mercado alternativo disponible al que exportar parte del excedente. Por otro lado, los LCV bajarán su precio fuertemente, lo que ejercerá presión sobre el nivel de precios de los vehículos usados jóvenes.

La relación actual entre oferta y demanda, medida en MDS, se sitúa en 60 antes del receso de verano. En la venta de VO de hasta 4 años, los eléctricos han alcanzado una cuota de mercado superior al 13% y, debido a la salida relativamente rápida del

año pasado, se han estabilizado en precio durante aproximadamente un trimestre. La consecución de la paridad de precios a nivel de modelo también ha contribuido a ello, aunque ha vuelto a verse presionada por un flujo constante de nuevo stock. El índice de precios de los BEV ya ha perdido más de 7 puntos en lo que va del año.

En el segmento de edad media (3-4 años), este precio muy bajo es ahora el motor que impulsa la caída del valor MDS hasta 31. Los LCV de combustión de edad media aún se benefician de los efectos de la crisis de suministro y pueden alcanzar precios entre un 15% y un 20% por encima de los niveles de 2020. Sin embargo, la tendencia de precios es negativa y la proporción de LCV jóvenes en la flota está aumentando rápidamente, una señal de que cada vez más matriculaciones tácticas a corto plazo están entrando en el mercado y saturando la demanda.

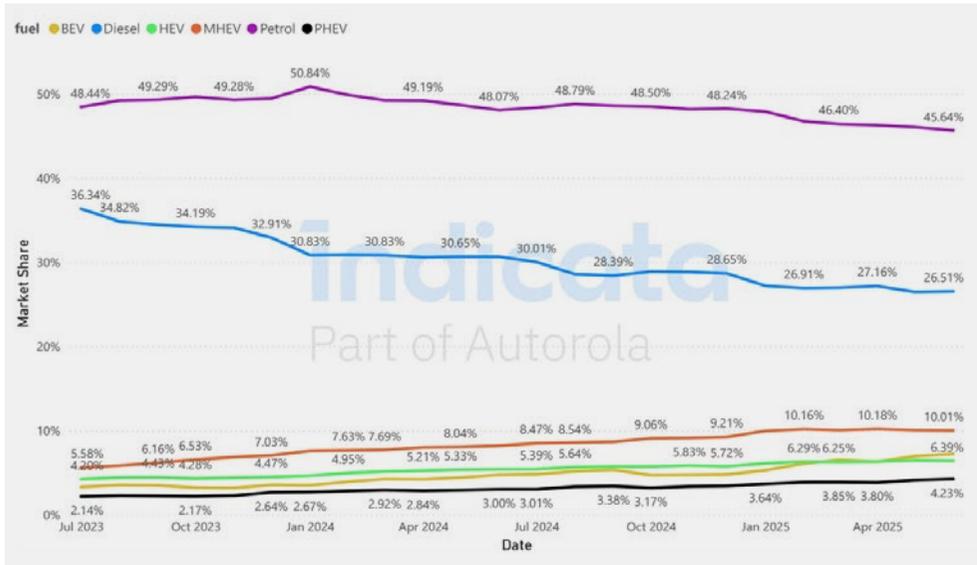
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	41.7
Ford	Puma	45.4
Kia	Sportage	47.2

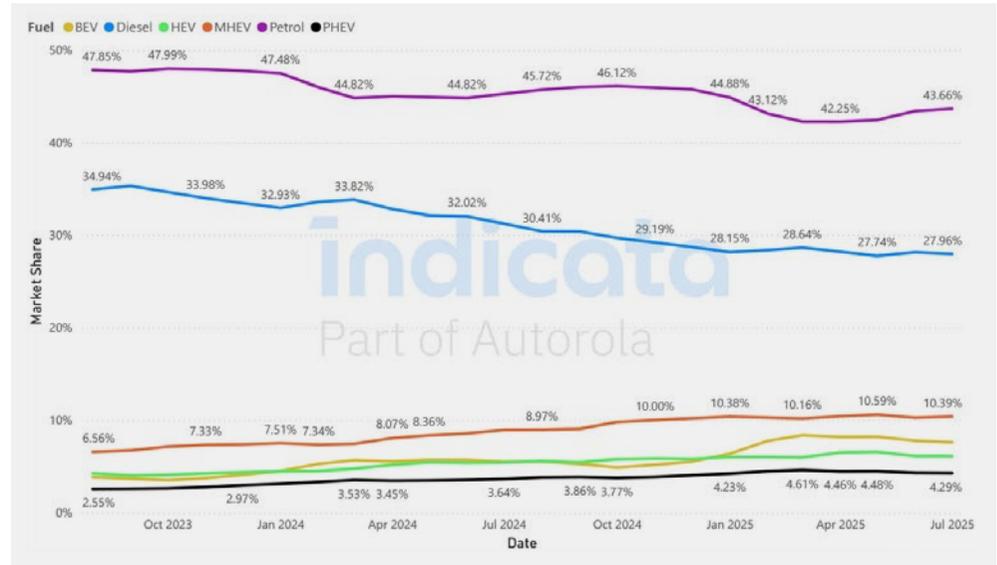
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Jaguar	I-Pace	16x	22.4
Tesla	Model 3	14x	25.7
MG	HS / EHS	14x	25.7

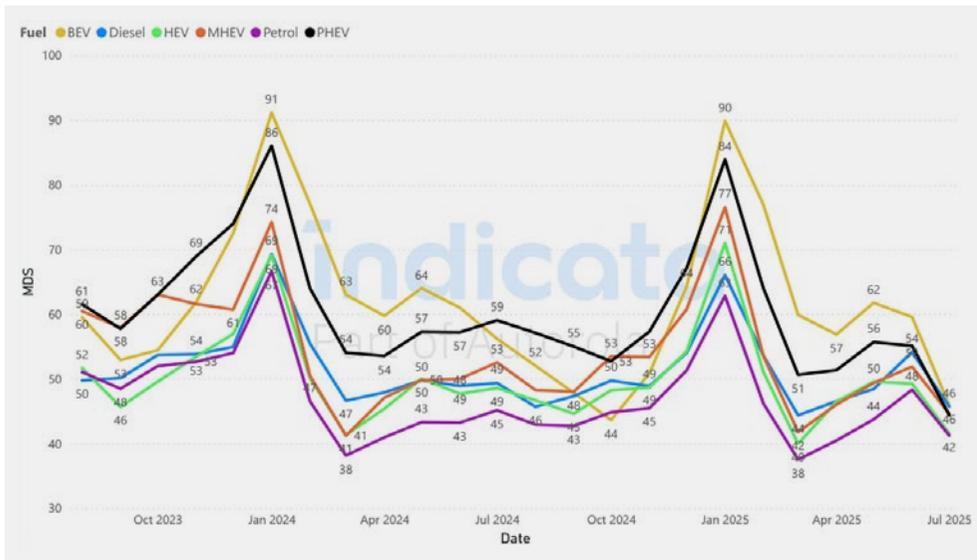
Sales Market Share by Month and Fuel Type



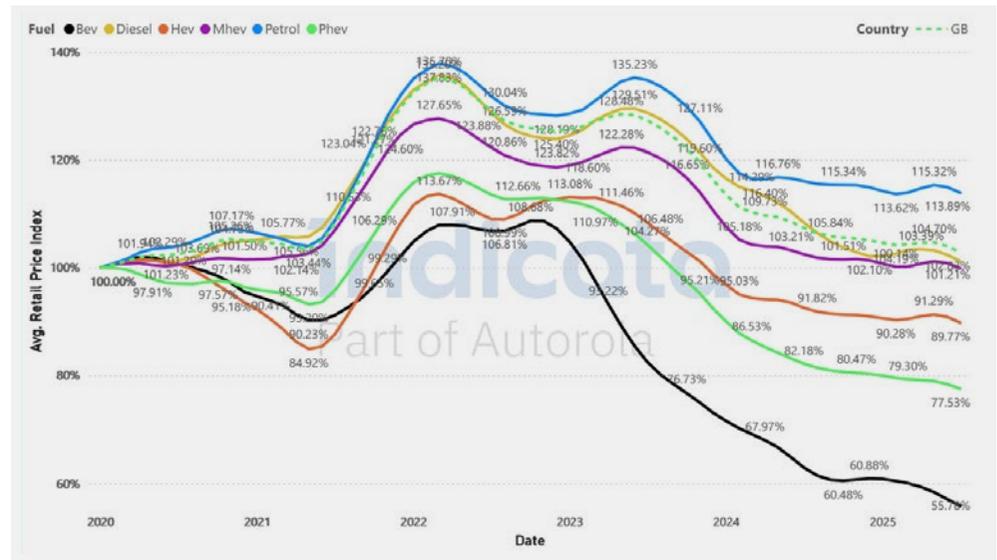
Stock Market Share by Month and Fuel Type



MDS by Fuel Type



Retail Price (Weighted Avg.) Index 100 = Jan



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://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

Finland

Tanja Kryger

Email: tabk@autorola.dk

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

Martijn Notten

Head of Indicata Netherlands

indicata.nl

Mobile: +31 6 83117867

Email: mnn@autorola.nl

Norway

Rune Gjerstad

Email: rhg@autorola.no

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Miguel Vassalo

Country Manager

Phone: +351 271 528 130

Mobile: +351 938 553 744

Email: mv@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

Türkiye

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 de 2020, 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.

Indicata Market Watch es un PDF regular que se publica alrededor del día 20 de cada mes e incluye tendencias de stock, ventas y MDS por tipo de combustible.

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”** que cubre 16 países europeos y Brasil. Proporcionamos un análisis integral del mercado VO con comentarios para cada país para el primer, segundo, tercer y cuarto trimestre del año, publicados en abril, julio, octubre y enero.

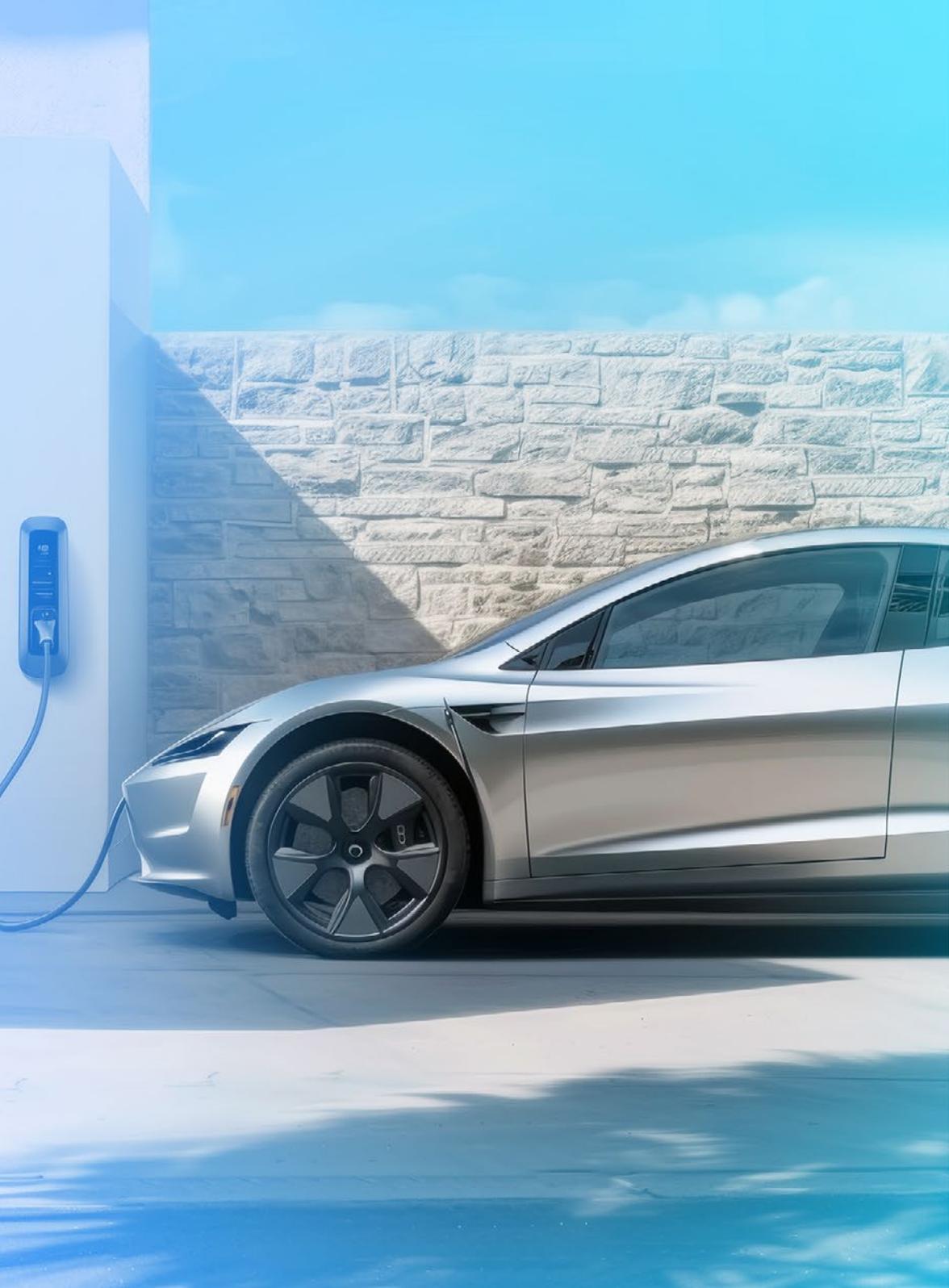
Mientras tanto, publicaremos versiones Lite del informe durante los otros ocho meses del año, que incluirán un resumen general europeo y los gráficos y tablas habituales por país.

¿Cómo elaboramos nuestros datos?

Indicata analiza diariamente más de 9 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 profesionales 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.es/market-watch/

indicata
Part of Autorola