

Estudios y tendencias de la Movilidad Corporativa 2018





Estudios y tendencias
de la Movilidad Corporativa

2018



INTRODUCCIÓN Artículo de Manuel Orejas, Director CVO España.....	8
--	---

CAPÍTULO I. La economía española: Indicadores macroeconómicos

I. PIB.....	12
II. INFLACIÓN	13
III. EMPLEO.....	14
IV. CONSUMO PRIVADO	14
V. AHORRO DE LOS HOGARES	15
VI. CONSUMO PÚBLICO.....	16
VII. EXPORTACIONES / IMPORTACIONES	17
VII. DÉFICIT PÚBLICO.....	19

CAPÍTULO II. Mercado del vehículo nuevo

I. PARQUE DE VEHÍCULOS	22
A. Evolución y previsión del Parque Total	22
B. Distribución del parque por canal de distribución	23
C. Distribución del parque por edad de los vehículos	23
D. Distribución del parque según potencial contaminante	25
E. Distribución del parque por emisiones de CO ₂	28
F. Distribución del parque por precio medio del vehículo	29
G. Tiempo medio de posesión del vehículo por canal de distribución	30
H. Distribución del parque total acumulado por tipo de combustible	31
II. MATRICULACIONES DEL VEHÍCULO NUEVO.....	32
A. Evolución matriculaciones totales, por canal de distribución y tipo de vehículo	32
B. Matriculaciones mensuales.....	34
C. Matriculaciones mensuales por canal de distribución.....	35
D. Matriculaciones por segmento de vehículos.....	36
E. Matriculaciones por tipo de combustible	38
F. Matriculaciones por emisiones de CO ₂	41
G. Matriculaciones por marca del fabricante	44
H. Mapa mundial de Matriculaciones de Turismos Nuevos por cada 1.000 (1k) habitantes	48
I. Mapa español de Matriculaciones Totales de VN por cada 1.000 (1k) habitantes	50
III. PREVISIÓN DE MATRICULACIONES.....	52
A. Previsión de matriculaciones totales, por tipo de vehículo y por canal de distribución.....	52
B. Previsión de matriculaciones por segmentos de vehículos.....	56
C. Previsión de matriculaciones por marca del fabricante	59

CAPÍTULO III. Mercado del vehículo de ocasión

I. HISTÓRICO Y PREVISIONES DE VENTAS DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN	64
A. Evolución y previsión de las Ventas de VO	64
B. Evolución y previsión de las ventas de VO por edad de los vehículos vendidos	65
C. Ratio Vehículo de Ocasión vs Vehículo Nuevo.....	66
D. Ventas de VO por tipo de combustible	67
E. Evolución de las ventas de VO por canal de procedencia y edad del vehículo	67
F. Evolución de las ventas de VO por segmento.....	68
G. Evolución de las ventas de VO por marcas de fabricante	69

CAPÍTULO IV. Equipamientos del vehículo

I. EQUIPAMIENTOS DEL VEHÍCULO..... 74

 A. Implantación de sistemas de navegación y optimización de rutas..... 74

 B. Dispositivos telemáticos..... 75

II. EQUIPAMIENTOS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN 77

 A. Cuota de integración en el vehículo de los equipamientos de ayuda a la conducción..... 77

 B. Cuota de integración de los equipamientos de ayuda a la conducción por tipología de vehículo..... 78

 C. Cuota de integración en el vehículo de los equipamientos de ayuda a la conducción en función del método de financiación 79

CAPÍTULO V. Mantenimiento

I. INTRODUCCIÓN..... 82

 A. Kilometraje anual..... 82

 B. Kilometraje anual por método de financiación y tipo de uso del vehículo..... 83

 C. Kilometraje anual por tipo de vehículo..... 84

 D. Kilometraje en el contador..... 85

 E. Tipo de motor..... 86

 F. Contrato de mantenimiento..... 87

II. NEUMÁTICOS..... 88

 A. Necesidad de cambiar neumáticos en 2017 88

 B. Necesidad de cambio de neumáticos por tipología de vehículo 88

 C. Necesidad de cambio de neumáticos según el método de financiación 89

 D. Lugar de reparación..... 89

 E. Decisión de la elección del taller..... 90

 F. Antigüedad del vehículo según el canal de cambio del neumático 90

III. MANTENIMIENTO PREVENTIVO..... 91

 A. Revisión o cambio de aceite del vehículo en 2017 91

 B. Por tipología de vehículo 91

 C. Según método de financiación..... 92

 D. Lugar de reparación..... 92

 E. Decisión del lugar de realización del mantenimiento..... 93

 F. Antigüedad del vehículo según el canal de realización del mantenimiento..... 93

CAPÍTULO VI. Daños y reparaciones en el vehículo

- I. REPARACIONES..... 96
 - A. Entradas al taller según edad del vehículo 96
 - B. Entradas al taller según tipología de vehículo y método de financiación 96
 - C. Entradas al taller según edad y método de financiación 97
 - D. Lugar de realización de la reparación 97
 - E. Lugar de realización de la reparación en función del método de financiación y antigüedad del vehículo 98
- II. GARANTÍA..... 100
 - A. Vehículo de garantía..... 100
 - B. Garantía en función del método de financiación del vehículo 100
- III. SEGURO..... 101
 - A. Tipo de seguro..... 101
 - B. Tipo de seguro en función de la edad y uso del vehículo 102
 - C. Tipo de seguro en función del tipo de vehículo y financiación..... 102
 - D. Accidentes 103
 - E. Tasa de accidentes 104
 - F. Accidentes declarados al seguro 104
 - G. Responsable del coste de reparación 105
 - H. Lugar de reparación de los daños 105
 - I. Responsable de la elección del lugar de reparación 106

CAPÍTULO VII. Aspectos de la flota

- I. ASPECTOS DE LA FLOTA..... 110
 - A. Tamaño de la flota 110
 - B. Expectativa de crecimiento de flotas hasta 2020 111
- II. FINANCIACIÓN..... 112
 - A. Métodos de financiación de flotas..... 112
- III. MOVILIDAD..... 114
 - A. Alternativas al vehículo de empresa..... 114
- IV. TELEMÁTICA..... 115
 - A. Equipamiento telemático..... 115



¡Cumplimos 10 años en España!

En 2008 lanzamos la primera edición de nuestro CVO con un claro objetivo: “Compartir. Compartir nuestra experiencia en el mundo de la movilidad corporativa con una guía de consulta sobre el vehículo de empresa que proporcionara a todos los actores, fabricantes, compañías de renting, gestores de flotas e instituciones públicas, una visión independiente del mercado local e internacional basada en datos objetivos y previsiones certeras”. Todo ello nos ha llevado a convertirnos en una publicación de referencia en el mercado automovilístico.

Diez años después, podemos decir con satisfacción que hemos cumplido con creces nuestras ambiciones y esto no sería posible sin la colaboración y aportación de todos los decisores de flota que participan, y han participado, en todas las ediciones de nuestro barómetro, sirviéndonos de faro para guiarnos en las diferentes tendencias que hemos venido compartiendo con todos vosotros.

En 2008 nuestro país comenzaba a experimentar los inicios de una crisis que ha marcado la economía española durante un largo periodo de tiempo. Esta situación nos ha llevado a comprobar que solo aquellos que se han centrado en el valor al cliente y que se han reinventado y han aprendido de errores, han conseguido mantenerse en pie.

El Observatorio del Vehículo del Empresa es una herramienta para ayudar a la toma de decisiones, tan importantes ahora como en aquellos momentos críticos, apoyándonos en datos concretos, en la visión del mercado y en las tendencias que nos aportan los principales agentes de la movilidad corporativa.

Cada uno de estos diez años ha tenido su momento dentro de la movilidad corporativa:

- 2008 Comenzamos a hablar de vehículos más amables con el medio ambiente
- 2009 Política de flotas: la importancia de re-orientar la flota en tiempos de crisis.
- 2010 Incorporación de soluciones híbridas y eléctricas
- 2011 CVO se consolida como informe de referencia
- 2012 Identificación de oportunidades: Crisis = repensar como trabajamos
- 2013 La tecnología, la gran aliada de la nueva movilidad para ofrecer nuevos y mejores servicios asociados a mejoras de reducción de costes
- 2014 Movilidad integral: Relación integrada empresa-conductor-operador.
- 2015 Recuperación del sector.
- 2016 Economía colaborativa: opciones de movilidad urbana realistas
- 2017 ¿Qué pasa con el Diésel?
- 2018 Una mirada al futuro: Ciudades, fabricantes y compañías.

Con estos ingredientes y unas perspectivas económicas halagüeñas miramos al futuro con el objetivo puesto en una movilidad multimodal, eficiente y adecuada a cada tipo de uso, actividad y necesidad.

Tenemos por delante escenarios tan inciertos como la puesta en marcha del nuevo protocolo de mediciones de consumos y emisiones, (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures – WLTP), sus posibles implicaciones fiscales y medioambientales, a la hora de trasladarlo al vehículo de empresa.

Este nuevo protocolo traerá consigo resultados en la medición de emisiones más altos, sin que por el contrario los objetivos de reducción de emisiones impuestos por la Unión Europea se vean reducidos.

Todo esto nos conduce hacia un objetivo común donde todos los actores implicados tenemos un grado importante de responsabilidad.

Y una vez más, el Observatorio del Vehículo de Empresa, se marca la ambición de seguir acompañando a los gestores de movilidad por otros diez años más. ¡Cómo mínimo!



Déficit público: 3,1% PIB

El más alto de toda
la Unión Europea



**Baja la tasa
de desempleo**

**Suben
las exportaciones**



**Mejora de la economía
española de un 3% sobre el PIB**

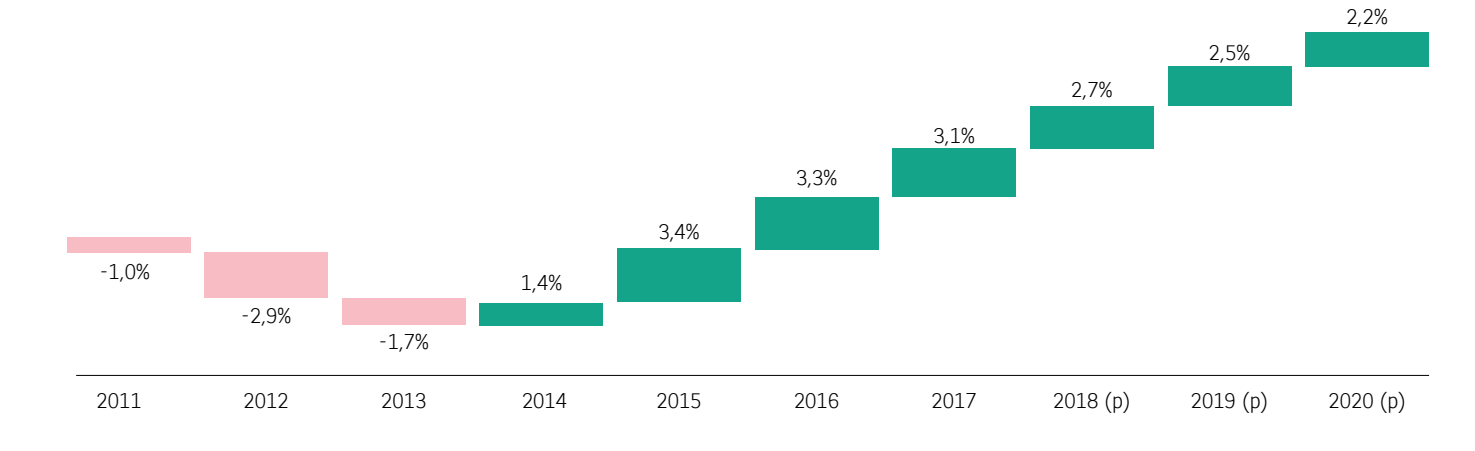


La economía española: Indicadores macroeconómicos

La economía española sumó su tercer año consecutivo con un crecimiento superior al 3% y las previsiones apuntan hacia una continuación de la senda del crecimiento, aunque con una leve desaceleración. El empuje de las exportaciones y la rebaja de la tasa de desempleo firman la parte positiva, mientras que la incertidumbre política creada en Cataluña y el aumento de los precios del petróleo lastrarán los avances. El excesivo déficit volverá a ser el caballo de batalla y la principal fuente de conflicto con los socios comunitarios.

I. PIB

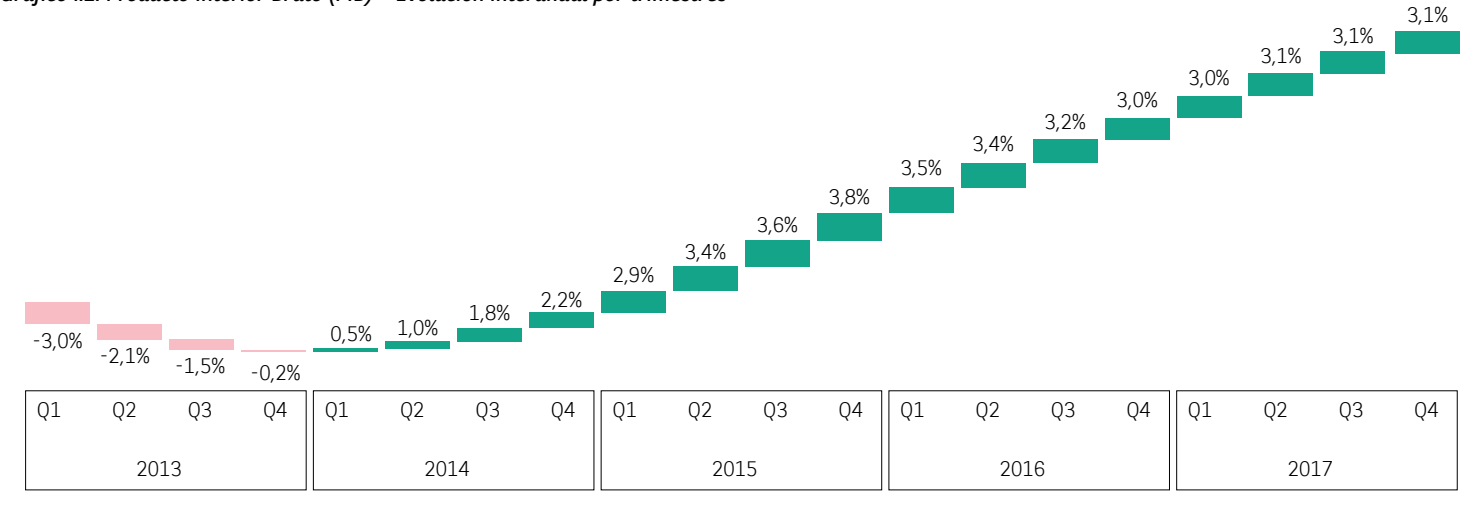
Gráfico I.1: Producto Interior Bruto (PIB) - Evolución anual



Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p)

2017 fue el año en el que se restablecieron en España los niveles de Producto Interior Bruto previos a la crisis después de una década, gracias sobre todo al aumento de la competitividad y las exportaciones. La actividad mostró su fortaleza y avanzó un 3,1% en el ejercicio, con lo que el PIB encadenó tres años seguidos con incrementos anuales superiores al 3%. Las previsiones avalan la continuidad de la recuperación durante los próximos años, en los que la mejora del entorno internacional, así como la fuerte inercia de la economía española, auguran subidas del 2,7% para este ejercicio y del 2,5% para el siguiente.

Gráfico I.2: Producto Interior Bruto (PIB) - Evolución interanual por trimestres



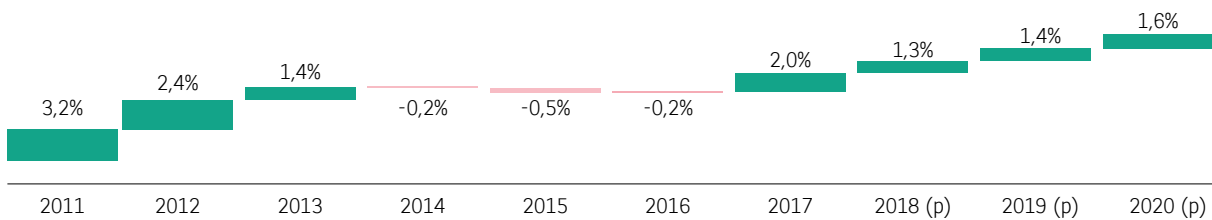
Fuente: INE

La actividad mantuvo su fortaleza el pasado año y sumó 16 trimestres consecutivos de crecimiento. La economía cogió impulso en la primera mitad del ejercicio gracias a la demanda nacional, con alzas del consumo de las familias y la recuperación de la construcción. En la segunda parte del año el fortalecimiento de los mercados de exportación compensó el aumento de la incertidumbre por la situación política en Cataluña.



II. INFLACIÓN

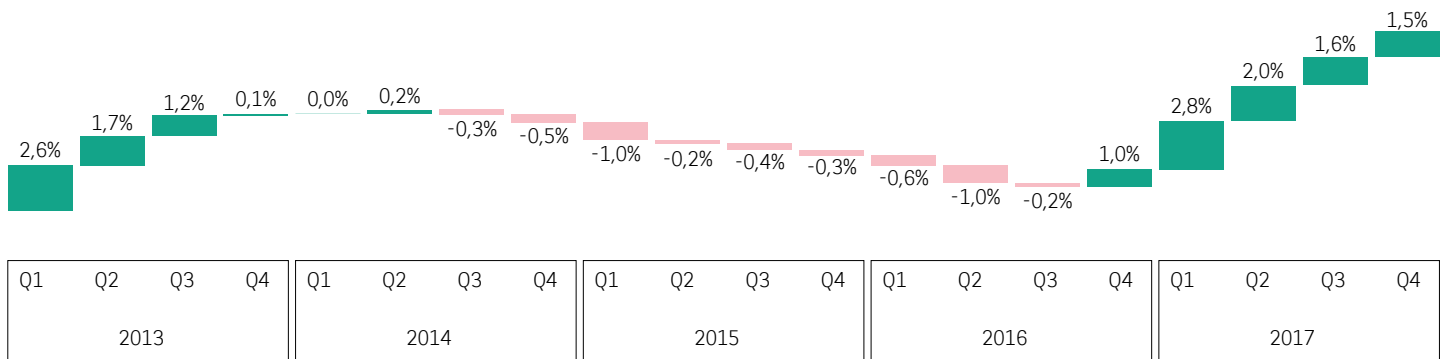
Gráfico I.3: Inflación (IPC) - Evolución anual



Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p)

La brusca subida experimentada por los precios en el inicio de 2017, sobre todo impulsados por la escalada de los combustibles y la luz, se atemperó conforme avanzaba el ejercicio y permitió cerrar el promedio del año en el 2%. A pesar de la volatilidad observada en el inicio de 2018, se espera que la inflación general aumente gradualmente y cierre el año con una media anual en torno al 1,3%.

Gráfico I.4: Inflación (IPC) - Evolución trimestral

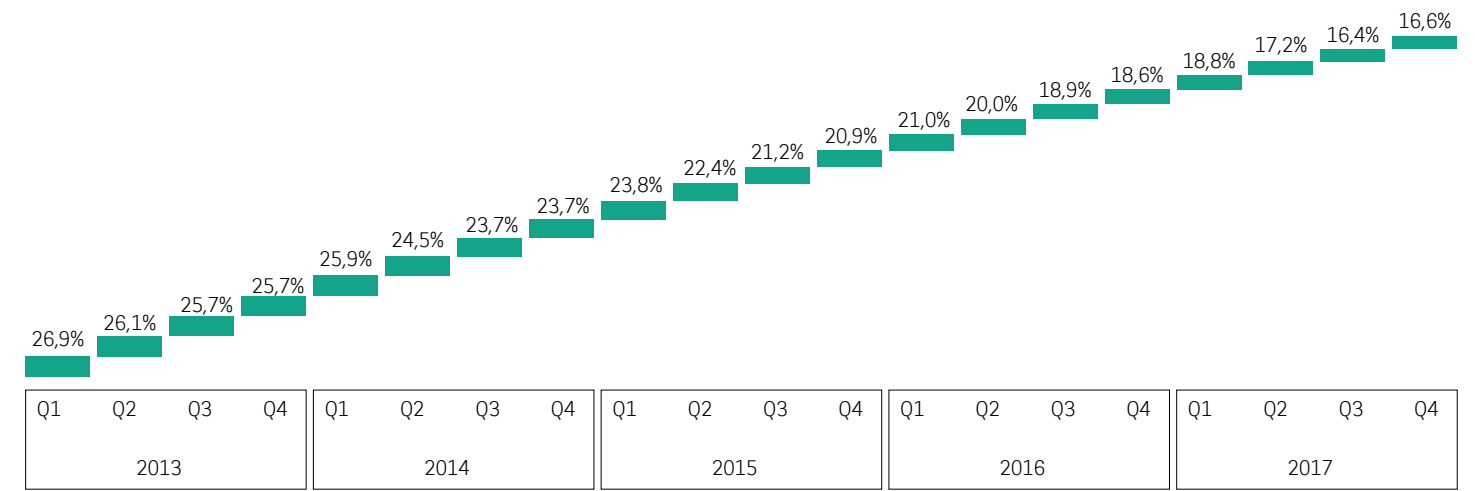


Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p)

Una vez superado el brusco aumento en el coste de la energía experimentado en el primer trimestre, con la atemperación de las subidas ya reseñada en el punto anterior en el final de 2017, a la moderación del IPC contribuyeron en la parte final del ejercicio los capítulos de ocio y cultura y los de alimentos y bebidas no alcohólicas. En el primer bloque la tasa descendió debido a que los paquetes turísticos de los viajes de final de año subieron menos en diciembre que en el ejercicio precedente, mientras que la caída del precio de la fruta y la menor subida de verduras y hortalizas frenó el segundo paquete.

III. EMPLEO

Gráfico I.5: Encuesta de población activa (EPA) - Tasa de paro

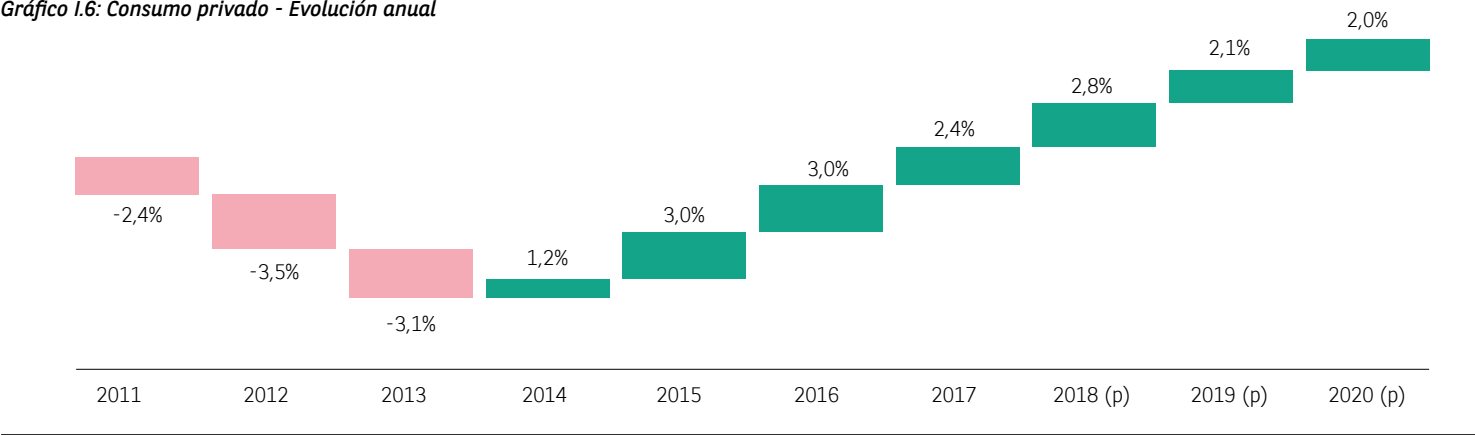


Fuente: INE

España creó en 2017 casi medio millón de empleos, lo que permitió cerrar el año con una tasa de paro del 16,6%, el porcentaje más bajo a final de año desde 2008. Los sectores de servicios, construcción e industria impulsaron la economía y lideraron las contrataciones. La incidencia del desempleo de larga duración (superior a un año) se redujo hasta el 50,4%, prolongando la tendencia a la baja que viene apreciándose desde principios de 2015 en este segmento.

IV. CONSUMO PRIVADO

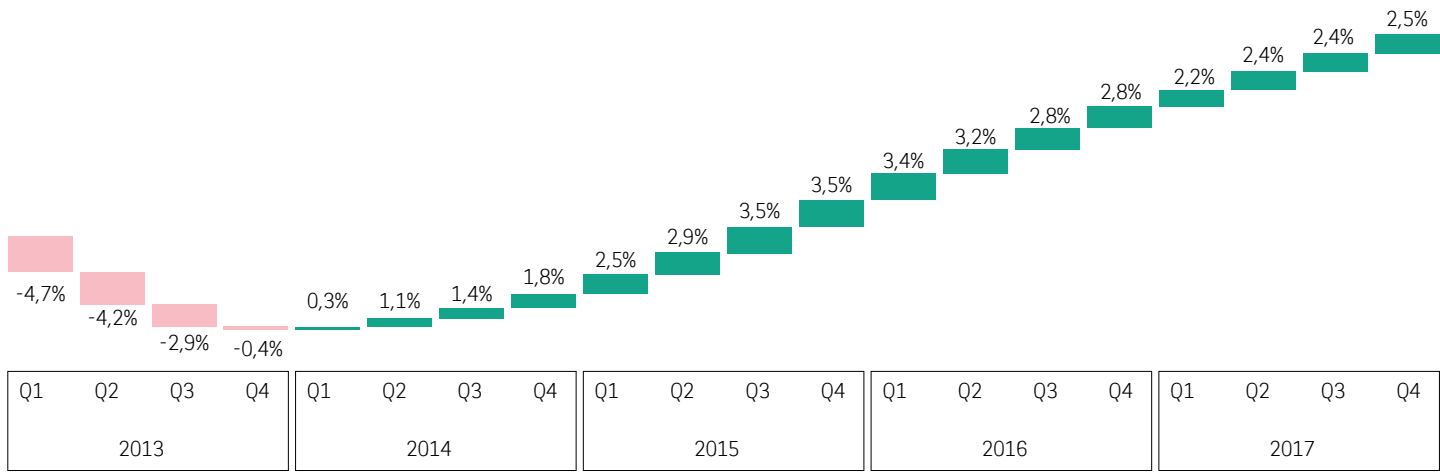
Gráfico I.6: Consumo privado - Evolución anual



Fuente: Banco de España y Previsiones BNP Paribas (p)

El consumo privado perdió protagonismo en 2017. El gasto de los hogares creció el 2,4% el año pasado, seis décimas porcentuales menos que en 2016. Aunque las contribuciones de la renta y la riqueza al crecimiento del consumo se moderaron, el principal responsable de la ralentización del gasto fue la desaceleración de la demanda de bienes duraderos a lo largo del primer semestre. Pese a que las perspectivas del consumo privado son positivas, su crecimiento se ralentizará hasta el entorno del 2% durante el bienio 2019-2020.

Gráfico I.7: Consumo privado - Evolución trimestral (tasas interanuales)

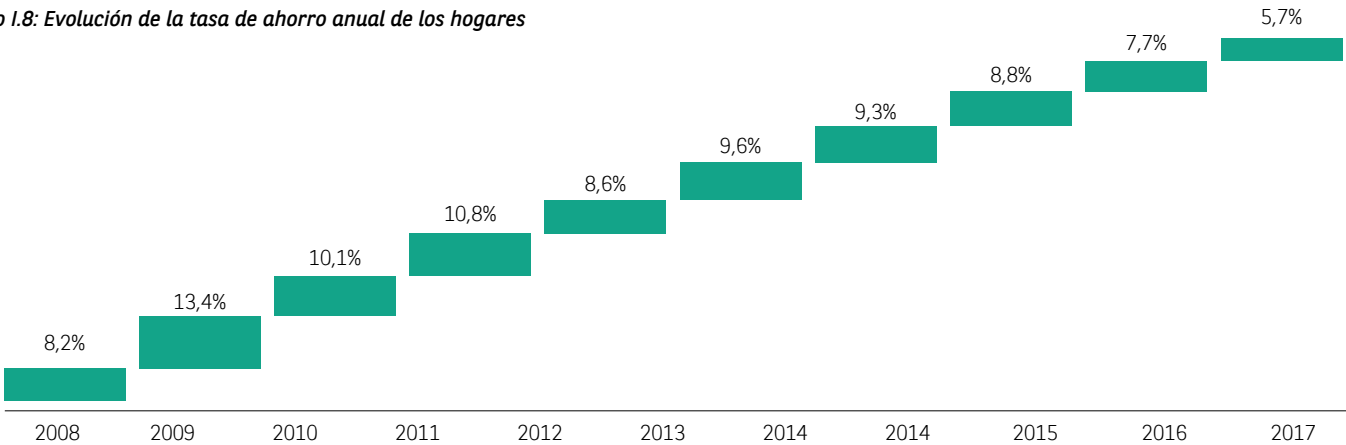


Fuente: Banco de España

La atonía del gasto de los hogares registrada en la primera mitad del ejercicio dio paso al dinamismo en la parte final del año gracias a un mayor consumo de bienes duraderos. El buen comportamiento de las ventas de automóviles, que se recuperaron tras la desaparición del Plan PIVE en julio de 2016, así como el aumento de la demanda de vivienda, que permitió el crecimiento de otros bienes duraderos como el mobiliario o electrodomésticos, elevaron los desembolsos.

V. AHORRO DE LOS HOGARES

Gráfico I.8: Evolución de la tasa de ahorro anual de los hogares

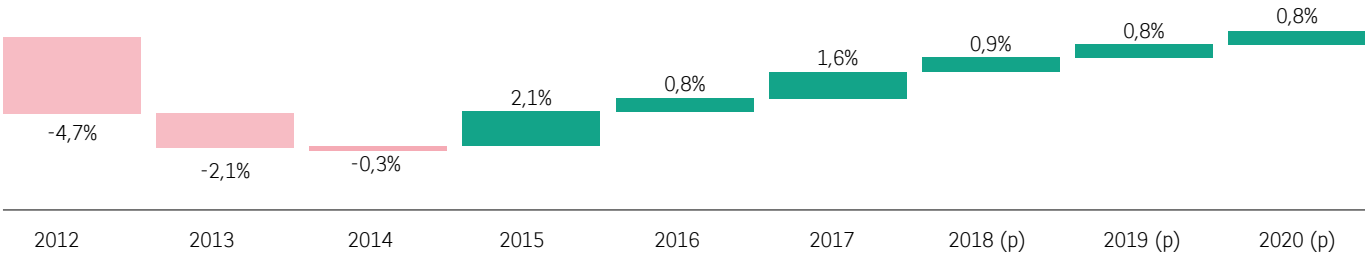


Fuente: INE

La tasa de ahorro de los hogares quedó cifrada en 2017 en el 5,7% de su renta disponible, lo que la sitúa en la cifra más baja en diez años. La precariedad laboral por un lado, así como la incorporación al mercado de trabajo de personas que llevaban mucho tiempo desempleadas y que habían postergado compras, impidieron la salvaguarda de recursos. Los bajos tipos de interés también desincentivaron a los que se podían permitir guardar para el futuro.

VI. CONSUMO PÚBLICO

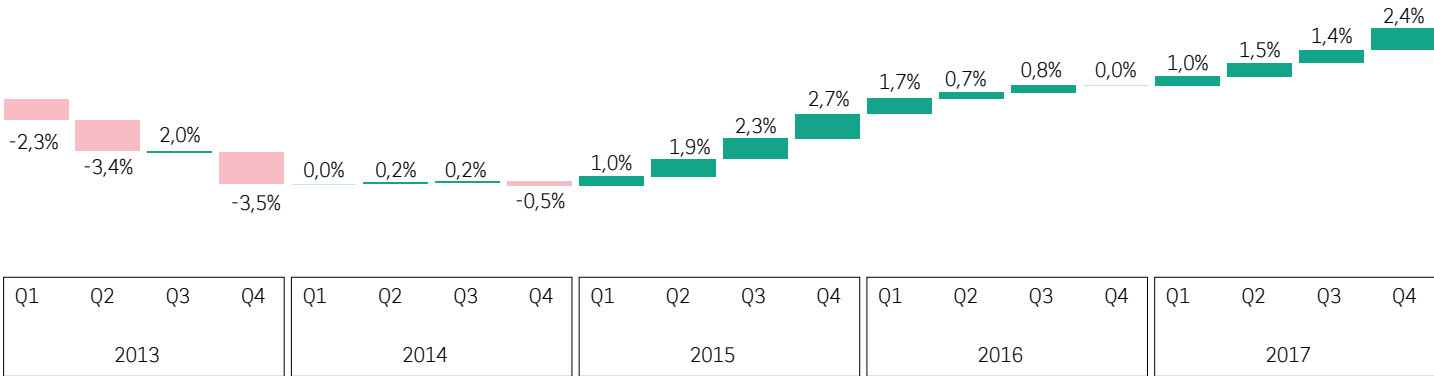
Gráfico I.9: Consumo público - Evolución anual



Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p)

La tendencia de alza moderada del consumo público continuó durante el año 2017. El crecimiento promedio del gasto en consumo final de las administraciones públicas alcanzó el 1,6%, ocho décimas porcentuales por encima del registrado en 2016, pero todavía muy constreñido por los ajustes presupuestarios que se ven obligadas a acometer para cumplir con los objetivos de déficit, lo que mantendrá la senda de la austeridad para los próximos ejercicios.

Gráfico I.10: Consumo público - Evolución trimestral (tasas interanuales)



Fuente: INE

La aprobación de los Presupuestos con más de medio año de retraso impidió grandes dispendios en el inicio de 2017. Con las cuentas cerradas, el consumo público remontó en la segunda mitad del año debido al aumento de la contratación de las administraciones públicas.

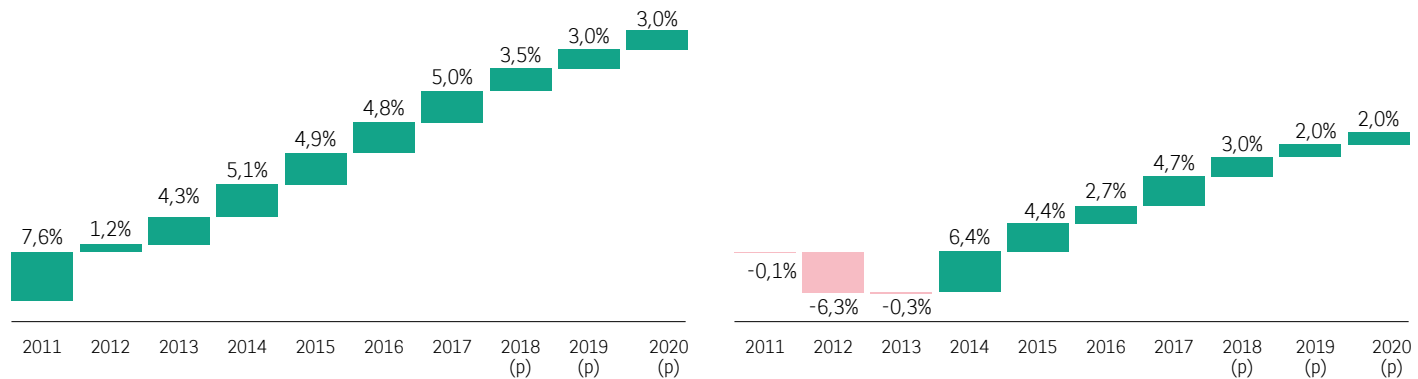


VII. EXPORTACIONES / IMPORTACIONES

Gráfico I.11: Exportaciones e importaciones - Evolución anual

Exportaciones

Importaciones

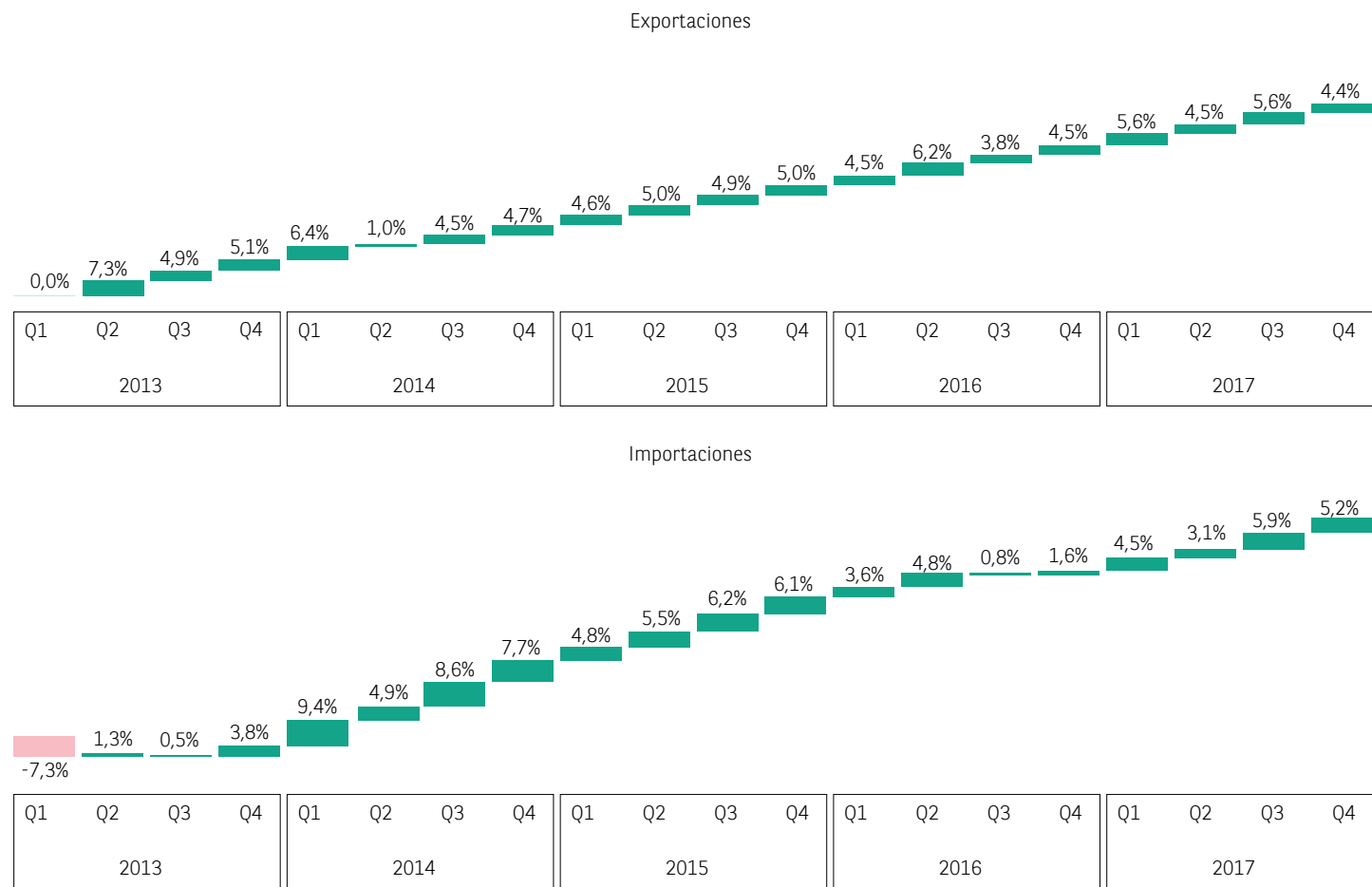


Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p)

España encadenó su séptimo año de cifras históricas en el comercio exterior y sumó en 2017 un aumento del 5% gracias al dinamismo del comercio mundial. Las exportaciones españolas alcanzaron los 277.126 millones de euros y lideraron el crecimiento de las ventas externas en la eurozona, con lo que situó al sector exterior de nuevo como uno de los motores de la economía. El crecimiento global esperado proporcionará una demanda saludable para el próximo trienio, con subidas en el entorno del 3%.

Las importaciones, por su parte, también alcanzaron la cifra histórica de 308.216 millones de euros, debido al aumento del precio del petróleo y la mayor demanda doméstica. Las previsiones apuntan a que aumentarán un 3% este ejercicio y un 2% el próximo.

Gráfico I.12: Exportaciones e importaciones – Evolución trimestral



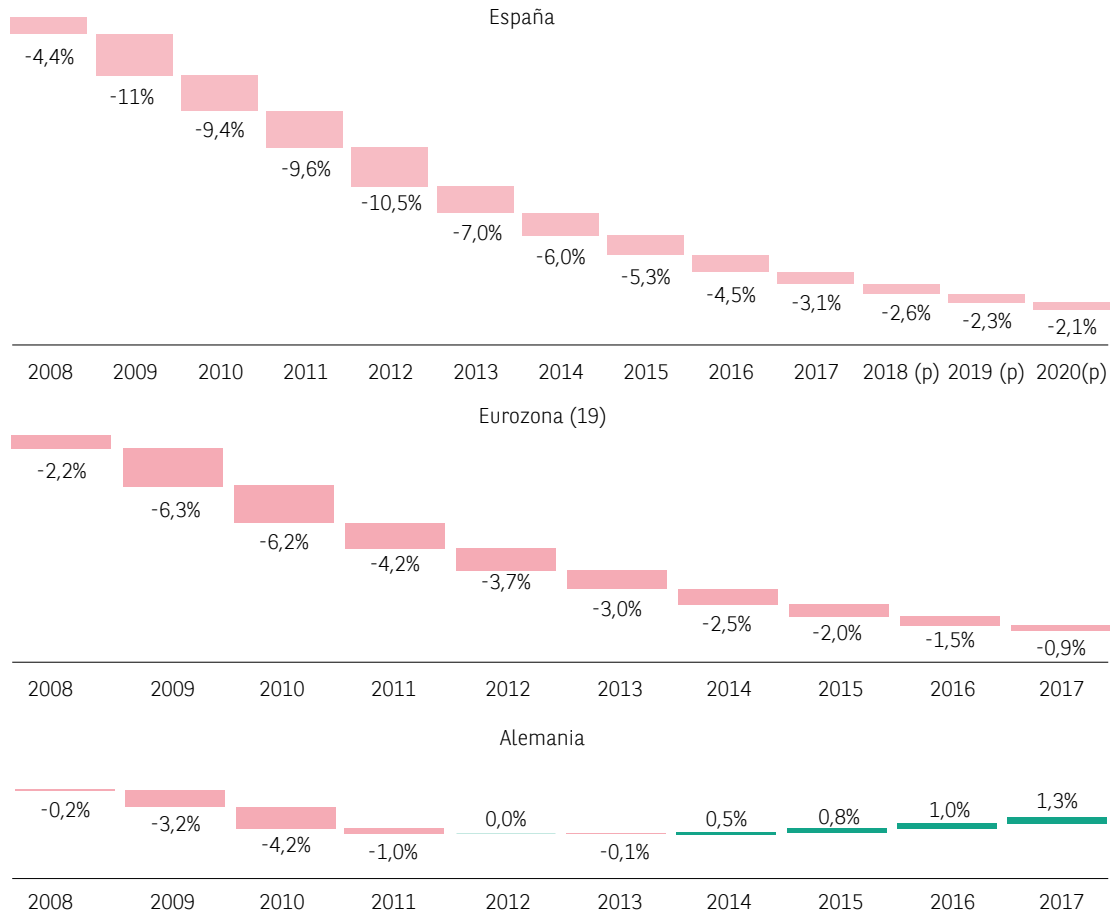
Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p)

Las exportaciones de bienes consolidaron la recuperación apoyadas por el favorable entorno global, que justificaría la positiva evolución de la inversión en maquinaria y equipo, por lo que durante la segunda parte de 2017 habrían mostrado tasas de crecimiento relativamente elevadas. En el caso de las importaciones, estas se incrementaron a tasas más robustas que en el ejercicio precedente y con especial incidencia en el segundo semestre, en el que crecieron por precio más que por volumen, debido sobre todo al aumento de los costes de la energía.



VII. DÉFICIT PÚBLICO

Gráfico I.13: Déficit Público



Fuente: Eurostat y Previsiones BNP Paribas (p)

El déficit de las administraciones públicas españolas se situó el año pasado en el 3,1% del PIB, el más alto de toda la Unión Europea y justo el objetivo marcado por Bruselas. Aunque la cifra supone un gran avance en comparación con los ejercicios precedentes, complica la posibilidad de salir este año del procedimiento de déficit excesivo, por lo que la lupa comunitaria seguirá puesta sobre el país. España cerró el año como el peor país europeo por segundo año consecutivo por este motivo y triplicó el desfase presupuestario del conjunto de socios. En concreto, la eurozona terminó 2017 con un desvío del 0,9%. Alemania, por su parte, volvió a cerrar el ejercicio con superávit fiscal.



+7,7%

turismos nuevos matriculados que en 2016

Debido al aumento de ventas
entre empresas y firmas de alquiler

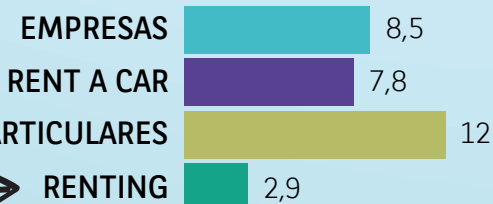
Histórico matriculaciones de vehículos nuevos

	TOTAL MERCADO	Empresas	Renting
2008	1.137.079	419.726	126.867
2009	1.062.105	259.337	77.933
2010	1.100.991	312.210	88.224
2011	913.444	328.737	111.179
2012	777.064	259.155	84.123
2013	809.166	224.418	74.792
2014	969.050	264.954	93.617
2015	1.188.896	354.990	120.760
2016	1.319.135	413.439	148.406
2017	1.433.824	469.979	166.328

Parque total envejecido

Superan los
12 años de vida

Los más nuevos
del mercado



Aumentan los vehículos ecológicos

Gracias a las normativas sobre CO₂





Mercado del vehículo nuevo

El pasado año finalizó con un 7,7% más de turismos matriculados que el año anterior. Aunque la subida es inferior a las de los tres años precedentes, en los que se llegaron a superar con holgura los dos dígitos, la mejora se debe, sobre todo, al tirón de ventas entre las empresas y las firmas de alquiler, empujados por la euforia del sector turístico, mientras que los particulares se pensaron más el cambio de vehículo. Esta situación depara un parque español envejecido, con unidades que superan los 12 años de vida, lo que las convierte en menos seguros y más contaminantes. Pese a ello, las nuevas normativas impulsadas desde la Administración empiezan a tener reflejo y crecen los vehículos más ecológicos entre las nuevas adquisiciones.



I. PARQUE DE VEHÍCULOS

A. Evolución y previsión del Parque Total

Tabla II.1: Evolución y previsión del parque total

	2012		2013		2014		2015		2016	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Parque	24.633.467	- 0,4%	24.483.794	+ 0,7%	24.643.532	+ 0,7%	25.067.471	+ 1,7%	25.709.428	+ 2,6%
Población	46.609.652	+ 0,9%	45.995.460	- 0,1%	46.410.149	+ 0,9%	46.468.102	+ 0,1%	46.440.099	- 0,1%
Densidad (veh/1.000 hab)	529	- 1,3%	529	+ 0,7%	532	+ 0,7%	539	+ 1,4%	554	+ 2,6%

	2017		2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Parque	26.471.814	+ 3,0%	26.693.674	+ 0,8%	26.897.619	+ 0,8%	27.087.852	+ 0,7%	27.295.229	+ 0,8%
Población	46.439.791	+ 0,0%	46.427.975	+ 0,0%	46.408.171	+ 0,0%	46.380.938	- 0,1%	46.347.105	- 0,1%
Densidad (veh/1.000 hab)	570	+ 3,0%	575	+ 0,9%	580	+ 0,8%	584	+ 0,8%	589	+ 0,8%

Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI. Proyecciones (p) MSI

El último ejercicio registró el mayor aumento porcentual del parque de vehículos español desde que recuperó la senda del crecimiento en 2013, al anotarse una subida del 3% y rozar los 26,5 millones de automóviles. La cifra gana relevancia al no existir apenas variación en la población por tercer año consecutivo, por lo que la densidad de vehículos por habitante creció un 3% y se contabilizaron 570 coches por cada 1.000 ciudadanos, frente a los 554 del año pasado. La previsión para los próximos años se mantiene ligeramente al alza.

Tabla II.2: Evolución y previsión del parque por canal de distribución

TOTAL	2017		2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Empresas	1.938.093	+ 4,9%	2.000.290	+ 3,2%	2.031.219	+ 1,5%	2.041.843	+ 0,5%	2.086.961	+ 2,2%
Particulares	24.072.069	+ 2,8%	24.213.383	+ 0,6%	24.385.618	+ 0,7%	24.533.850	+ 0,7%	24.705.283	+ 0,6%
Rent-a-car	461.652	+ 4,9%	480.001	+ 4,0%	480.783	+ 0,2%	492.159	+ 2,4%	502.985	+ 2,2%

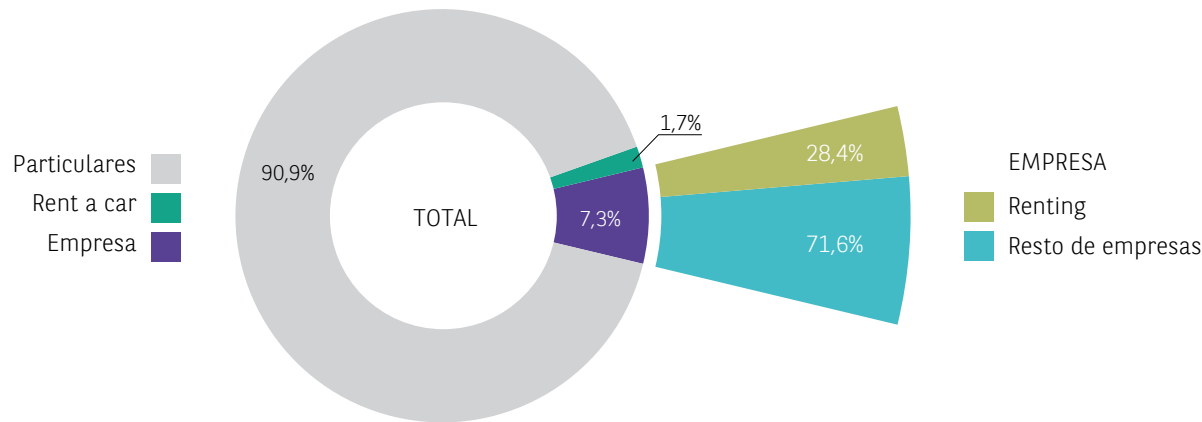
PARQUE DE EMPRESAS	2017		2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Renting	549.654	+ 13,5%	589.354	+ 7,2%	607.245	+ 3,0%	616.930	+ 1,6%	625.563	+ 1,4%
Resto de empresas	1.388.439	+ 1,9%	1.410.936	+ 1,6%	1.423.973	+ 0,9%	1.424.913	+ 0,1%	1.461.398	- 2,6%

Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI. Proyecciones (p) MSI

El parque de vehículos de empresa y el canal de rent a car crecieron en idéntico porcentaje (4,9%) en 2017 y cumplieron con las previsiones, que mantienen la línea ascendente para los próximos ejercicios. De mantenerse la proporción, los vehículos de empresa superarían los dos millones de unidades en 2018, mientras que los de alquiler no superarían la barrera del medio millón hasta el año 2021. Esta cifra ya ha sido superada por las unidades destinadas al renting, que se anotaron un alza del 13,5% el pasado año.

B. Distribución del parque por canal de distribución

Gráfico II.1: Distribución del parque en 2017 por canal de distribución (Total y Empresa)

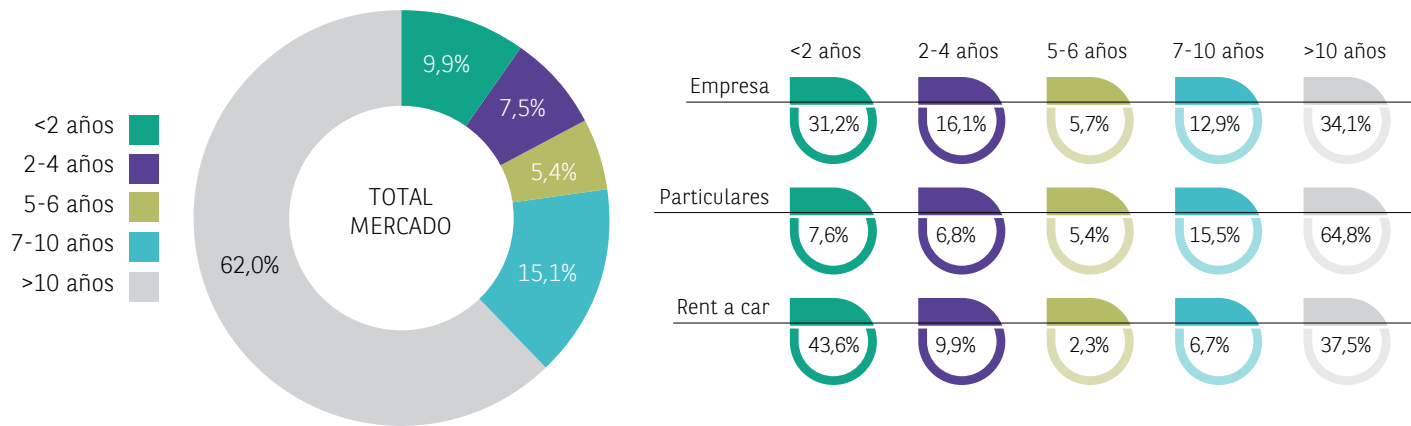


Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

Los particulares mantienen el protagonismo del parque de vehículos en España con una cuota superior al 90%, aunque han cedido terreno en comparación con los ejercicios precedentes. En lo referente al parque corporativo, el renting suma el 28,4% del total de vehículos de empresa.

C. Distribución del parque por edad de los vehículos

Gráfico II.2: Distribución del parque por edad de los vehículos - Empresas, Particulares y Rent-a-car

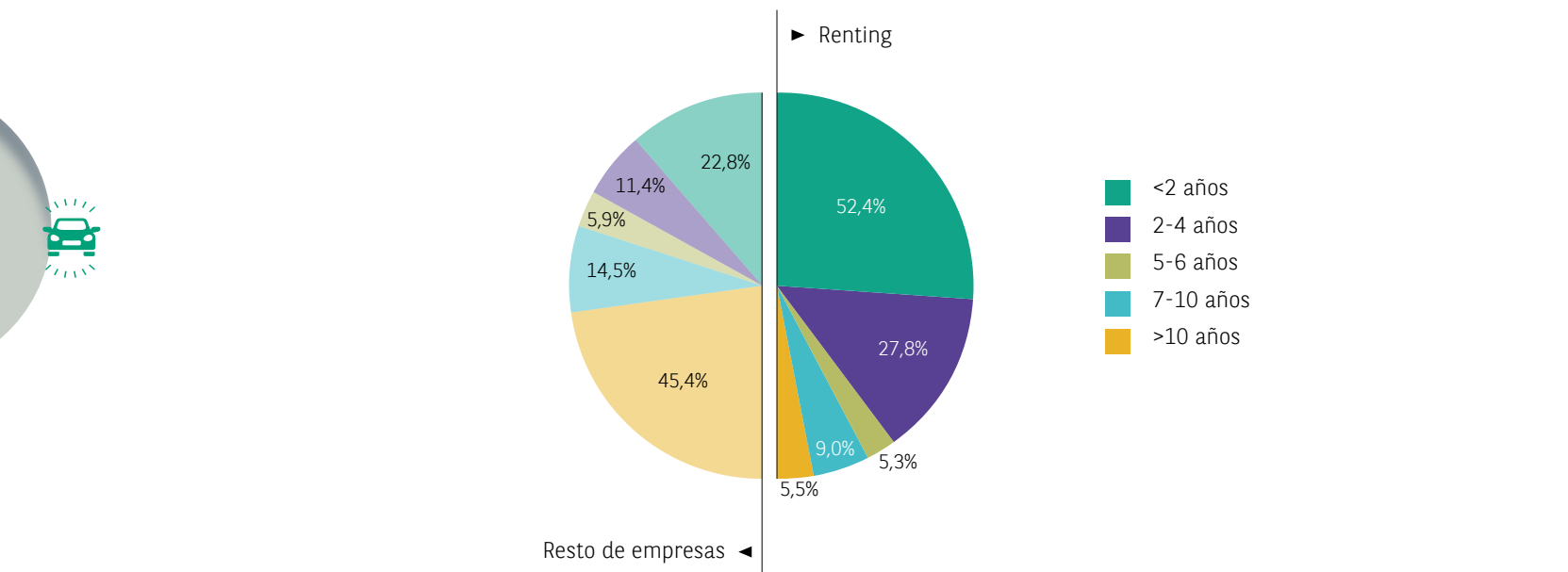


Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

El parque automovilístico español se resiste a la renovación y las unidades con más de 10 años de vida vuelven a copar las carreteras españolas, al alcanzar el 62% del total, con una edad media de 12 años al cierre de 2017. Los coches de nueva matriculación ganaron algo de cuota y rozan el 10% del total.

El vehículo nuevo tiene mayor presencia en el segmento de alquiler y supera el 43% de su parque, mientras que casi la mitad de los corporativos tienen menos de cuatro años (47,3%) y casi un tercio se sitúa en el rango más novedoso. Los particulares son los que exprimen más la vida de sus utilitarios, con el 64,8% por encima de la década de antigüedad y de los que ocho de cada diez automóviles superan los seis años de vida. Apenas el 7,6% de los vehículos de uso no empresarial cuenta con menos de dos años de edad.

Gráfico II.3: Distribución del parque por edad de los vehículos - Canal empresa



Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

El renting vuelve a destacar en el canal de empresa por contar con el parque más actualizado, ya que más de la mitad de su flota tiene menos de dos años en comparación con el 22,8% del resto. Casi el 60% de los vehículos corporativos cuenta con antigüedades superiores a los seis años.

D. Distribución del parque según potencial contaminante

La DGT presentó el pasado año una nueva clasificación de vehículos en función de su potencial contaminante, de acuerdo con los criterios establecidos por la UE y a la información técnica disponible en el Registro Nacional de Vehículos. Los criterios para catalogar las unidades tienen su origen en el Plan Nacional de Calidad del Aire 2013-2016, proponiendo esta catalogación de los vehículos para discriminar positivamente a las unidades más respetuosas con el medio ambiente.

Cero emisiones; Ciclomotores, triciclos, cuadriciclos y motocicletas; turismos; furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos de la DGT como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.

Eco; Turismos, furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.

C; Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como de diésel, matriculados a partir de 2014. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 4,5 y 6 y en Diésel la Euro 6.

B; Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000 y de diésel a partir de enero de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías tanto de gasolina como de diésel matriculados a partir de 2005. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 3 y en Diésel la Euro 4 y 5.

Resto de emisiones no catalogadas

0

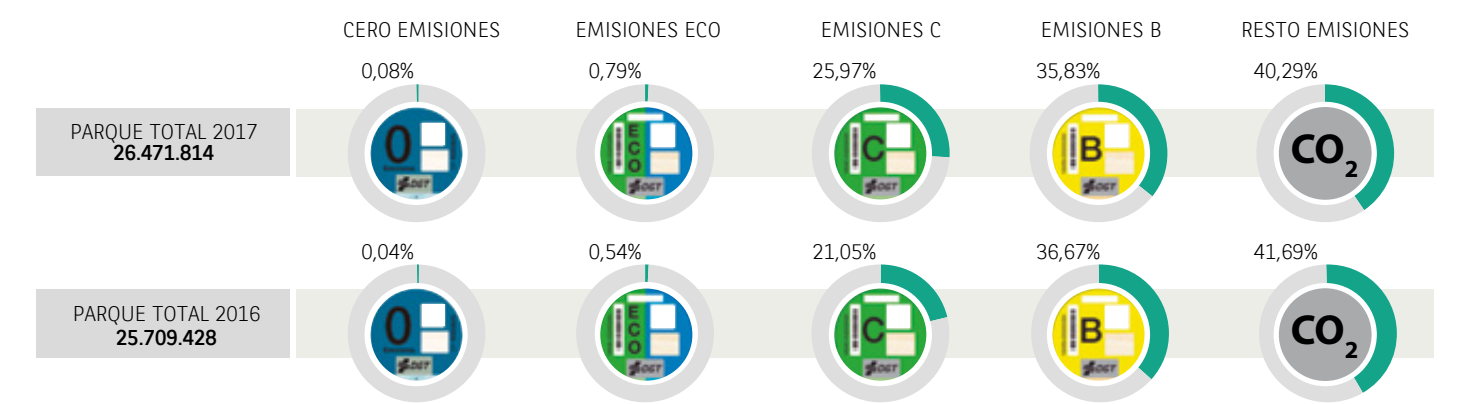
Eco

C

B

CO₂

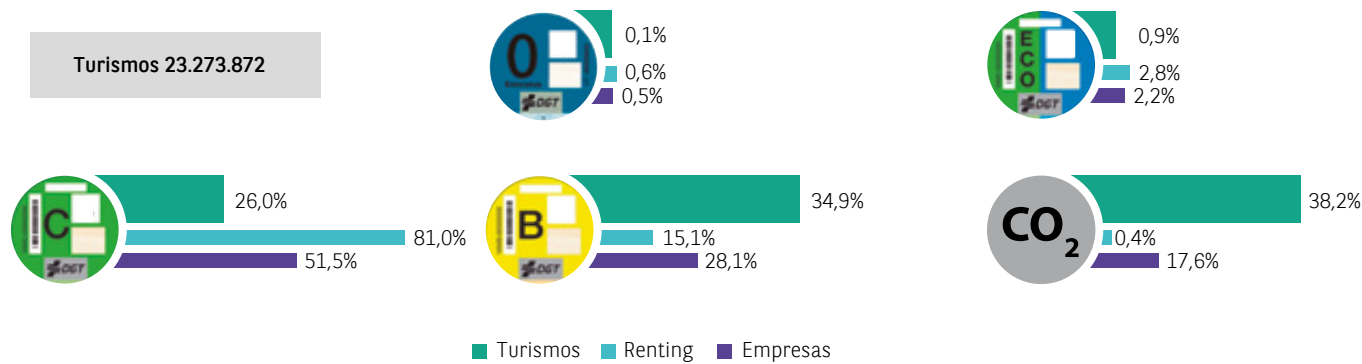
Gráfico II.4: Distribución del parque total por potencial contaminante



Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

La antigüedad del parque queda reflejada en el potencial contaminante de sus vehículos. El 73,9% de los vehículos que circulan por las carreteras españolas se encuadra en las categorías que mayor número de emisiones emite, por lo que los que cuentan con el distintivo medioambiental azul o verde (los más ecológicos) apenas alcanzan la cuarta parte del total, aunque han aumentado en el último ejercicio.

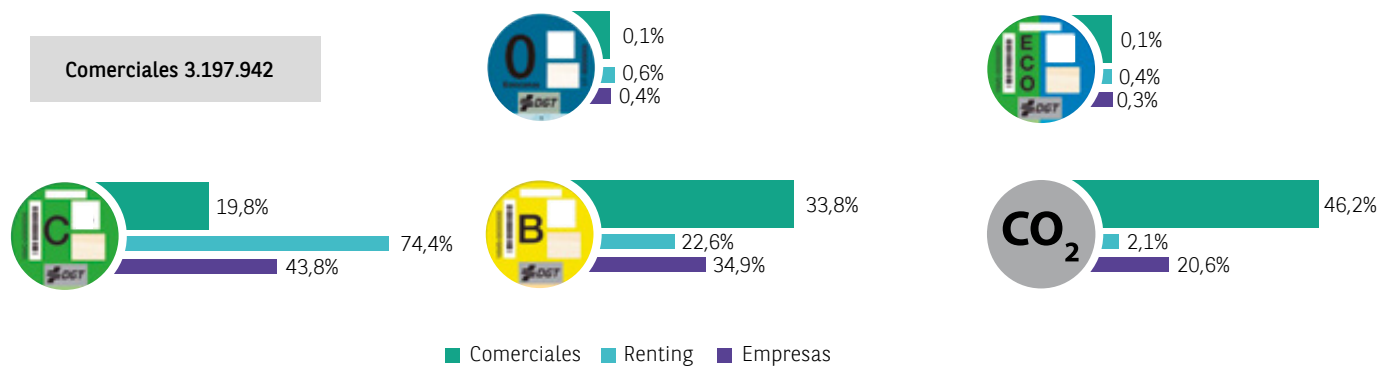
Gráfico II.5: Distribución del parque de vehículos por potencial contaminante –Turismos



Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

El 84,4% de los turismos perteneciente a la modalidad de renting están situados en el rango menos contaminante de la clasificación, frente al 54,3% del resto de unidades del canal de empresa. Solo el 0,4% de los coches de renting se incluye entre los que más emisiones emiten, sin duda reflejo de la baja edad media de su parque de vehículos.

Gráfico II.6: Distribución del parque de vehículos por potencial contaminante - Comerciales

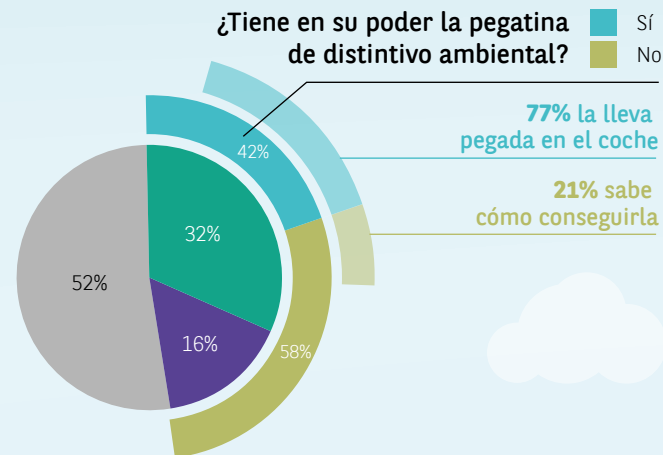


Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

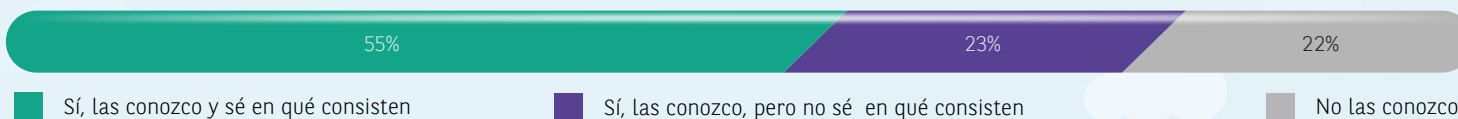
En lo que se refiere al parque de comerciales, los vehículos con mayor número de emisiones se amplían respecto de los turismos, aunque el canal de renting 3 de cada 4 comerciales disponen de etiqueta C.

¿Conoce la pegatina de distintivo ambiental de clasificación del vehículo?

- Sí, conozco el distintivo medioambiental y sé en qué consiste
- Sí, conozco el distintivo medioambiental, pero no tengo claro qué es
- No conozco el distintivo medioambiental



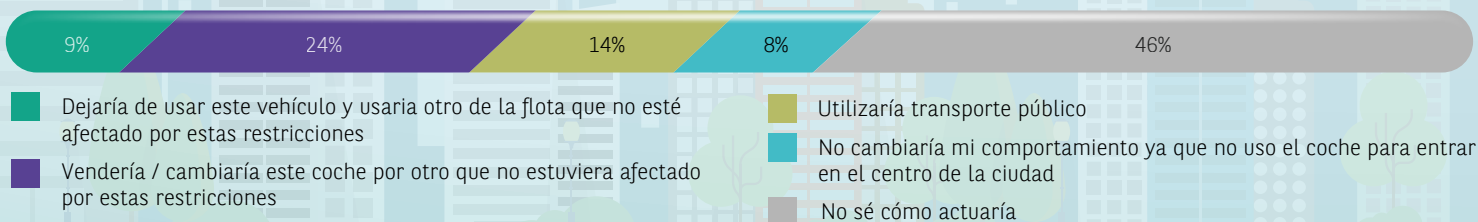
¿Conoce las restricciones de acceso al centro de la ciudad?



Las medidas para reducir la contaminación...



Si mi coche se encontrase afectado por las restricciones de uso al centro de la ciudad...

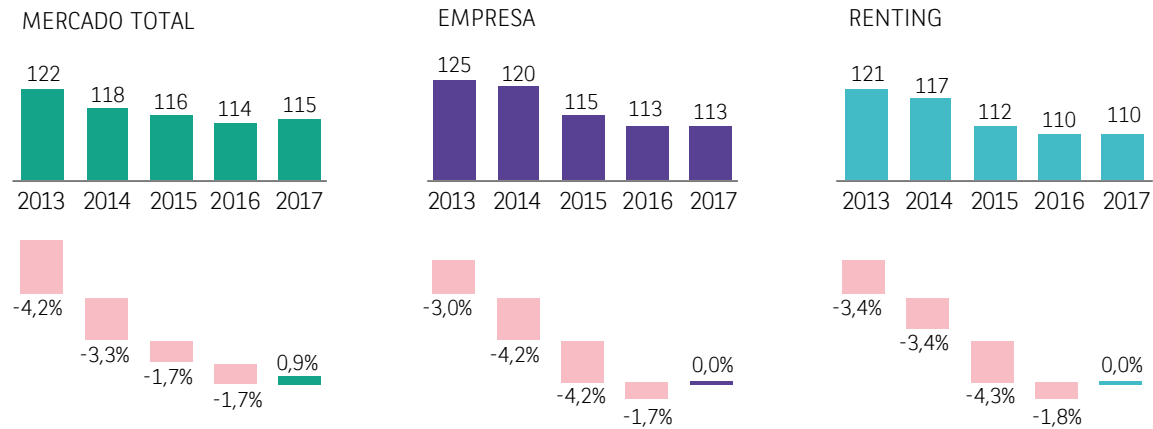


Los distintivos medioambientales para catalogar los vehículos en función de sus emisiones todavía son un gran desconocido para gran parte de los usuarios de vehículos de empresa, ya que más de la mitad de estos conductores (52%) no sabía de su existencia. De los que cuentan con información sobre estas pegatinas, un 16% no tiene clara su finalidad, mientras que un 77% ya la lleva pegada en el parabrisas del vehículo y sabe en qué consiste.

Una de las funciones de estos distintivos será facilitar el control de los accesos al centro de las grandes ciudades de los vehículos más contaminantes bajo ciertos parámetros, algo que tiene claro el 55% de los usuarios de vehículos de empresa, mientras que otro 23% conoce la existencia de estas restricciones, pero no tiene claro cómo se aplicarán. El 39% está a favor de las mismas pese a que las considera muy estrictas, el 31% está concienciado en un menor uso del coche en estas vías y el 19% cree que causarán problemas y no reducirán la contaminación. Gran parte de estos conductores (46%) no ha planeado qué hacer si no pudiera utilizar su vehículo, mientras que un tercio optaría por cambiar de coche y el 14% optaría por el transporte público.

E. Distribución del parque por emisiones de CO₂

Gráfico II.7: Emisión media de CO₂ y evolución interanual (datos en gramos por km) (Aabsolutos en barras y evolución interanual en cascada) -Turismos

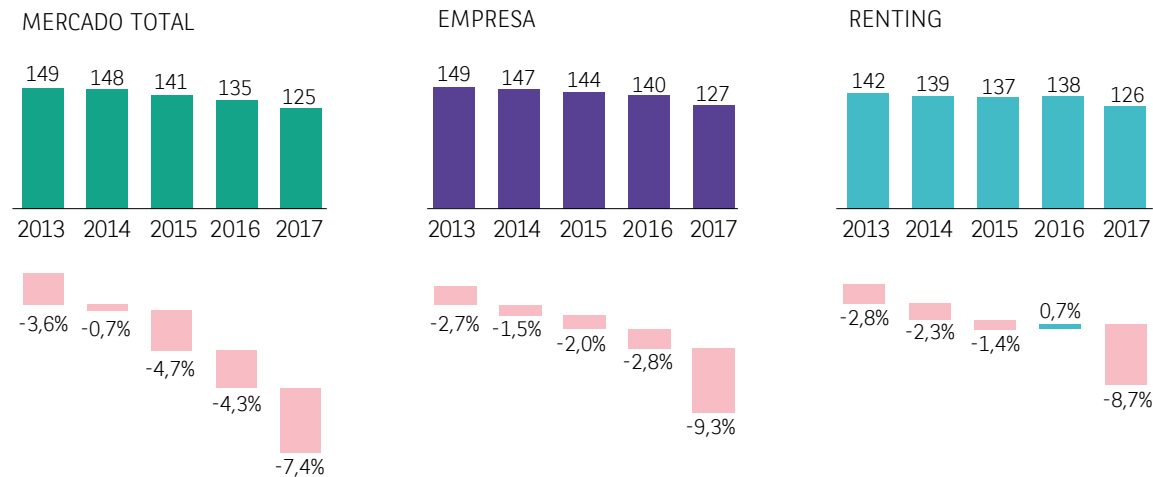


Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

La reducción de las emisiones medias de dióxido de carbono (CO₂) a la atmósfera se estancó durante el pasado ejercicio en todos los canales. En 2017 se situaron en 115 gramos por kilómetro, casi un 1% más en términos interanuales, aunque los vehículos de renting no aumentaron sus niveles y se mantuvieron por debajo de la media general con 110 gramos, mientras que el canal de empresa tampoco abandonó los 113 gramos por km.

Esto sin duda obedece al aumento de las unidades matriculadas por el canal particular de turismos a gasolina, que ofrecen unos valores de emisión de CO₂ superiores.

Gráfico II.8: Emisión media de CO₂ y evolución interanual (datos en gramos por km) (Aabsolutos en barras y evolución interanual en cascada) - Comerciales

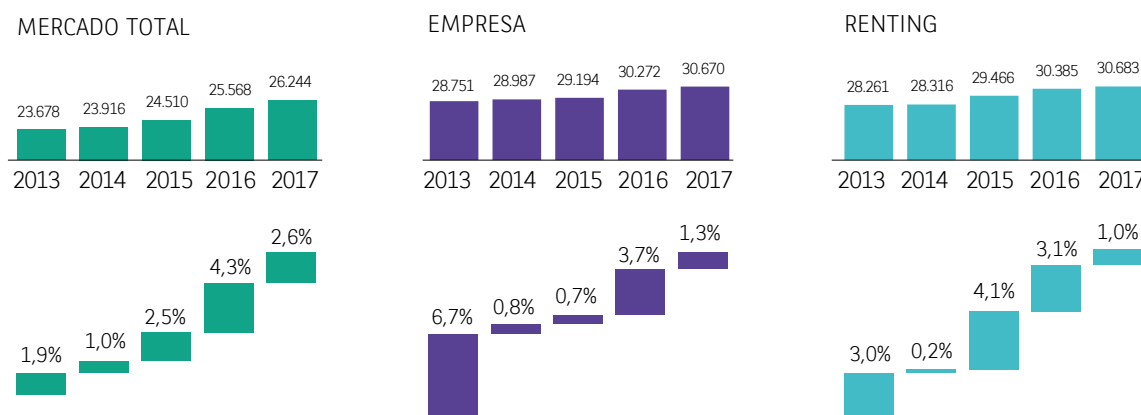


Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

La flota comercial sí que se anotó un importante descenso de sus emisiones medias de CO₂, al reducir las mismas un 7,4% entre 2016 y 2017. La media del canal de empresa redujo las emisiones en 13 gramos por kilómetro en comparación con 2016, mientras que las emisiones del renting cayeron hasta los 126 gramos por kilómetro.

F. Distribución del parque por precio medio del vehículo

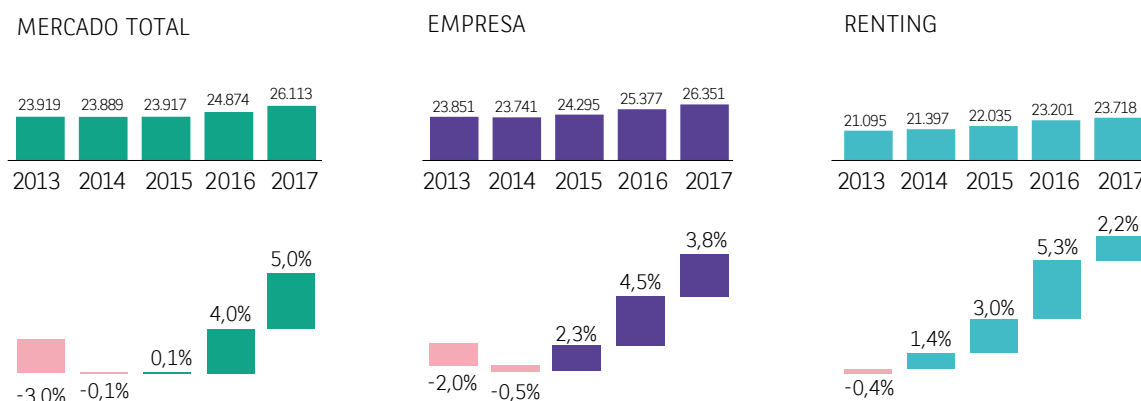
Gráfico II.9: Distribución del parque por precio medio del vehículo en € - Turismos (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

El precio medio del turismo que circula por las calles españolas alcanzó en 2017 los 26.244 euros y marca otro repunte (2,6%) que se une a los registrados en los ejercicios precedentes. Este coste vuelve a ser más elevado en los turismos destinados al canal de empresa, que alcanzaron los 30.670 euros de media, lo que supone un nuevo esfuerzo adicional para las firmas que los adquieren. Los dedicados al renting también registraron un avance del 1%, hasta los 30.683 euros.

Gráfico II.10: Distribución del parque por precio medio del vehículo en € - Comerciales (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)

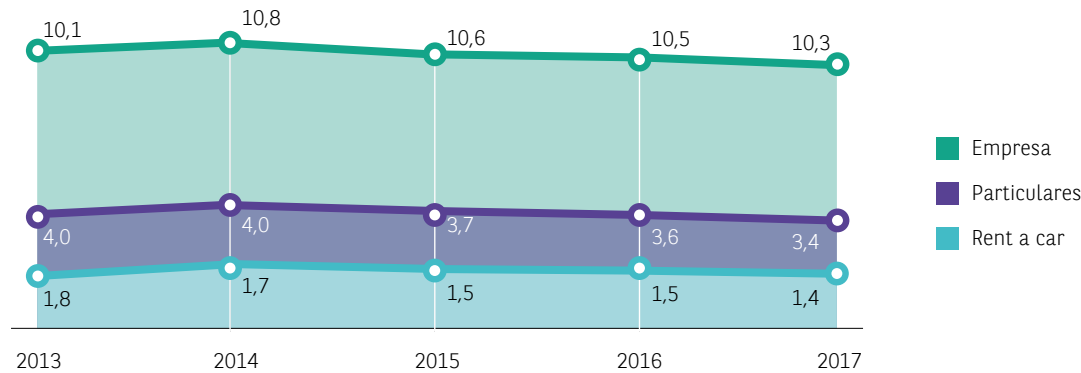


Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

En el segmento de los comerciales el precio medio volvió a crecer por segundo año consecutivo y se situó en 26.113 euros, un 5% más que en 2016. Las unidades dedicadas al renting moderaron las subidas, pero el coste medio avanzó hasta los 23.718 euros (2,2%), por debajo de la media del canal de empresa, cifrada en 26.351 euros, casi un 4% más de subida en 2017.

G. Tiempo medio de posesión del vehículo por canal de distribución

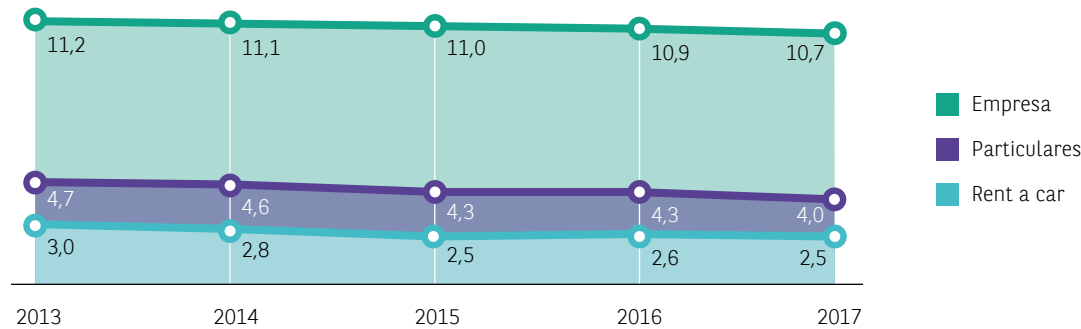
Gráfico II.11: Tiempo medio de posesión del vehículo por canal de distribución - Turismos



Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI (*) En empresas se han filtrado las automatrículas y Kms 0

Las flotas de turismos de empresa continúan su renovación y el tiempo medio de cambio vuelve a descender para situarse en el nivel más bajo del último lustro, hasta los 3,4 años. Los particulares, aunque expresen la utilización de sus vehículos por encima de la década de media, (10,3 años) mantienen la tendencia descendente iniciada en 2015. Los vehículos de alquiler han pasado de renovarse cada 1,8 años hace un lustro a los 1,4 años actuales.

Gráfico II.12: Tiempo medio de posesión del vehículo por canal de distribución - Comerciales



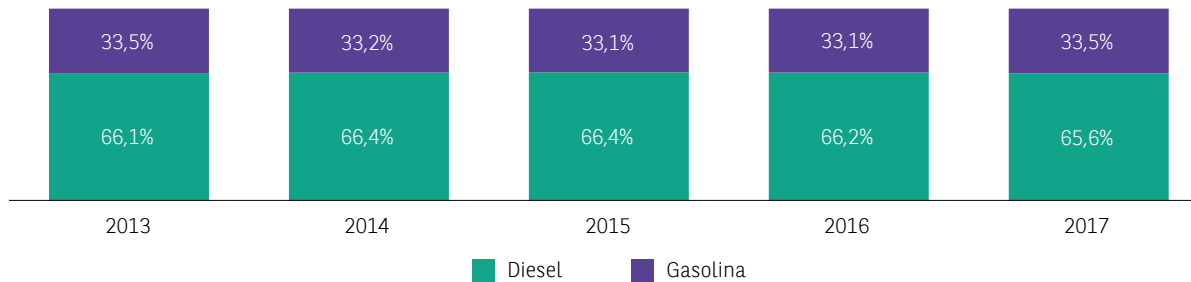
Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI (*) En empresas se han filtrados las automatrículas y Kms 0

El tiempo medio de posesión de los vehículos comerciales por parte de particulares y empresas descendió ligeramente en 2017 en comparación con los dos últimos ejercicios.

Para los comerciales de empresa la media de renovación baja hasta los 4 años, mientras en el caso de los particulares queda fijada en 10,7 años. Los de alquiler, por su parte, se mantienen en los niveles del último bienio.

H. Distribución del parque total acumulado por tipo de combustible

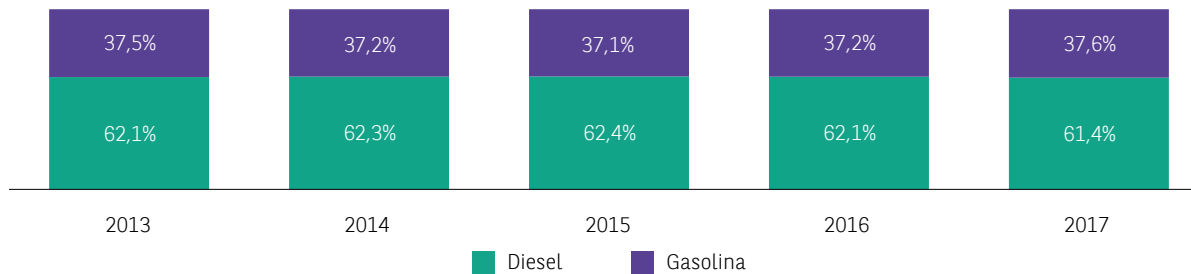
Gráfico II.13: Distribución del parque total por tipo de combustible - Total Mercado



Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

Los vehículos diésel mantienen la hegemonía en España sin apenas diferencias en los últimos años y suman dos tercios del parque total, frente al 33,5% que utiliza la gasolina como carburante. A pesar de que la cuota de matriculaciones de vehículos de gasolina en los últimos años está aumentando, todavía no tiene un reflejo visible en el parque total de automóviles.

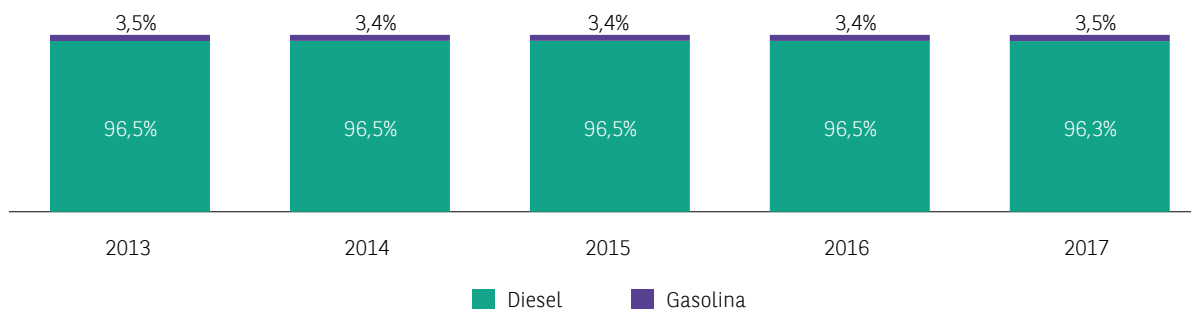
Gráfico II.14: Distribución del parque de turismos por tipo de combustible



Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

En lo referente al parque de turismos, los vehículos de gasolina mantienen la senda de la recuperación de cuota y ganan cuatro décimas porcentuales al diésel y llegando a los niveles de 2013 al conseguir el 37,6% del total del mercado, frente al 61,4% de la otra alternativa.

Gráfico II.15: Distribución del parque de comerciales por tipo de combustible



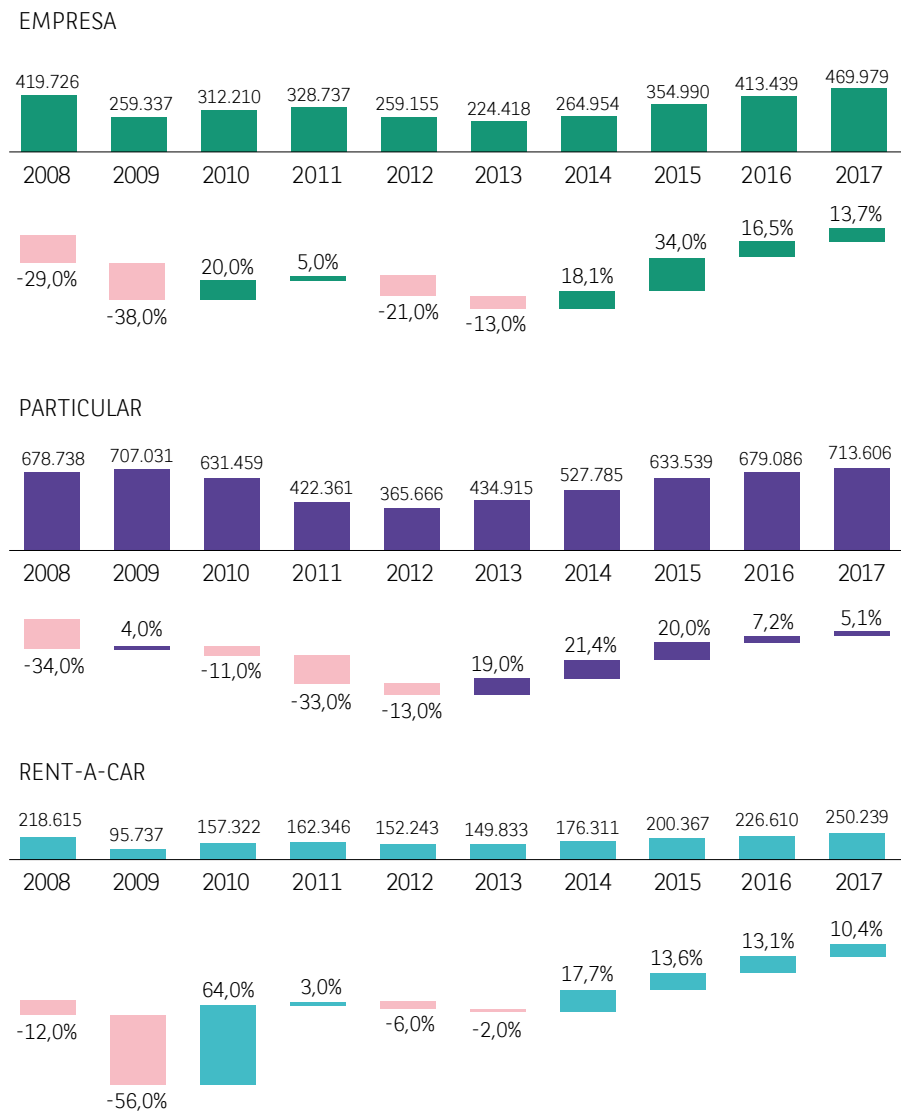
Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI

El parque comercial mantiene su idilio con el diésel. Esta motorización alcanzó en 2017 el 96,3% del mercado, mientras que las mecánicas de gasolina apenas suponen el 3,5% de cuota en este segmento.

II. MATRICULACIONES DEL VEHÍCULO NUEVO

A. Evolución matriculaciones totales, por canal de distribución y tipo de vehículo

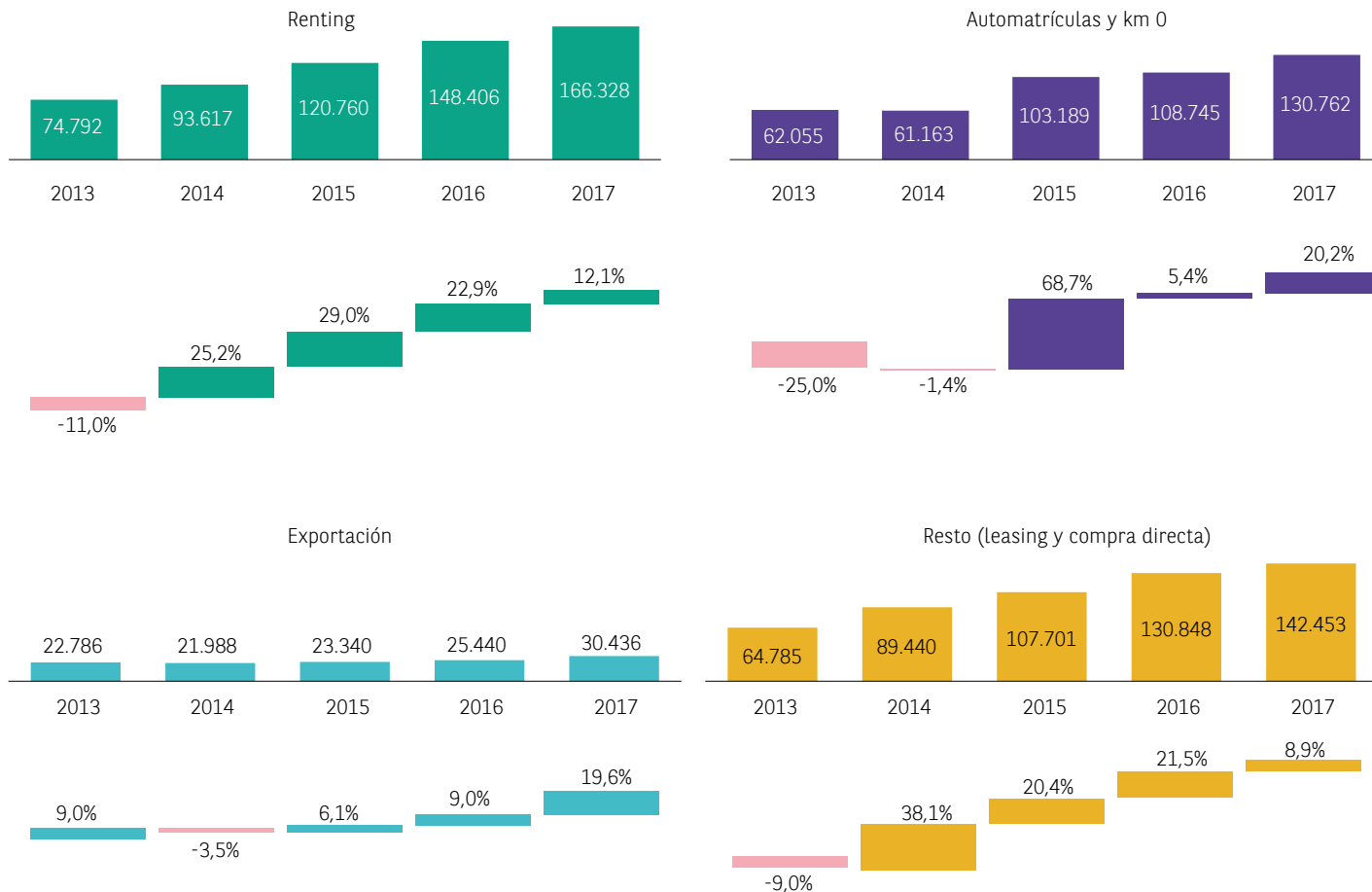
Gráfico II.16: Evolución matriculaciones por canal de distribución - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La madurez del mercado del automóvil quedó patente el año pasado y aceleró hasta 1.434.000 unidades sin la necesidad de ayudas públicas a la compra. El canal de empresa certificó la mejora de la actividad económica y registró un avance del 13,7% interanual, mientras que el nuevo récord de visitas de turistas registrado por España ayudó a crecer un 10,4% al vehículo de alquiler. El canal de distribución particular se mantiene como el más relevante por número de unidades y sumó un incremento interanual por encima del 5%.

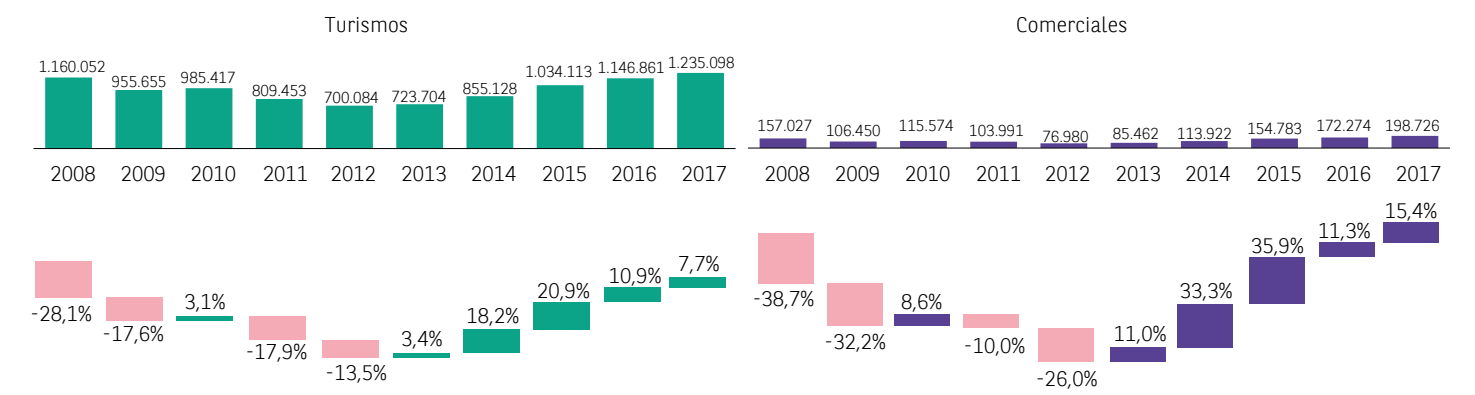
Gráfico II.17: Evolución matriculaciones por canal de distribución - Canal Empresa (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La foto fija del canal de empresa coloca un año más a las firmas de renting al frente del aumento de las matriculaciones, al sumar 17.900 nuevas placas en 2017, un 12,1% más. La tendencia general en el resto de los segmentos de distribución fue positiva, con la suma del leasing y la compra directa anotándose un ascenso del 8,9% interanual, mientras que el canal de exportación añadió un 19,6% al total y las automatrículas y kilómetro 0 aportaron un 20,2%.

Gráfico II.18: Evolución matriculaciones por segmentos de vehículos - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)

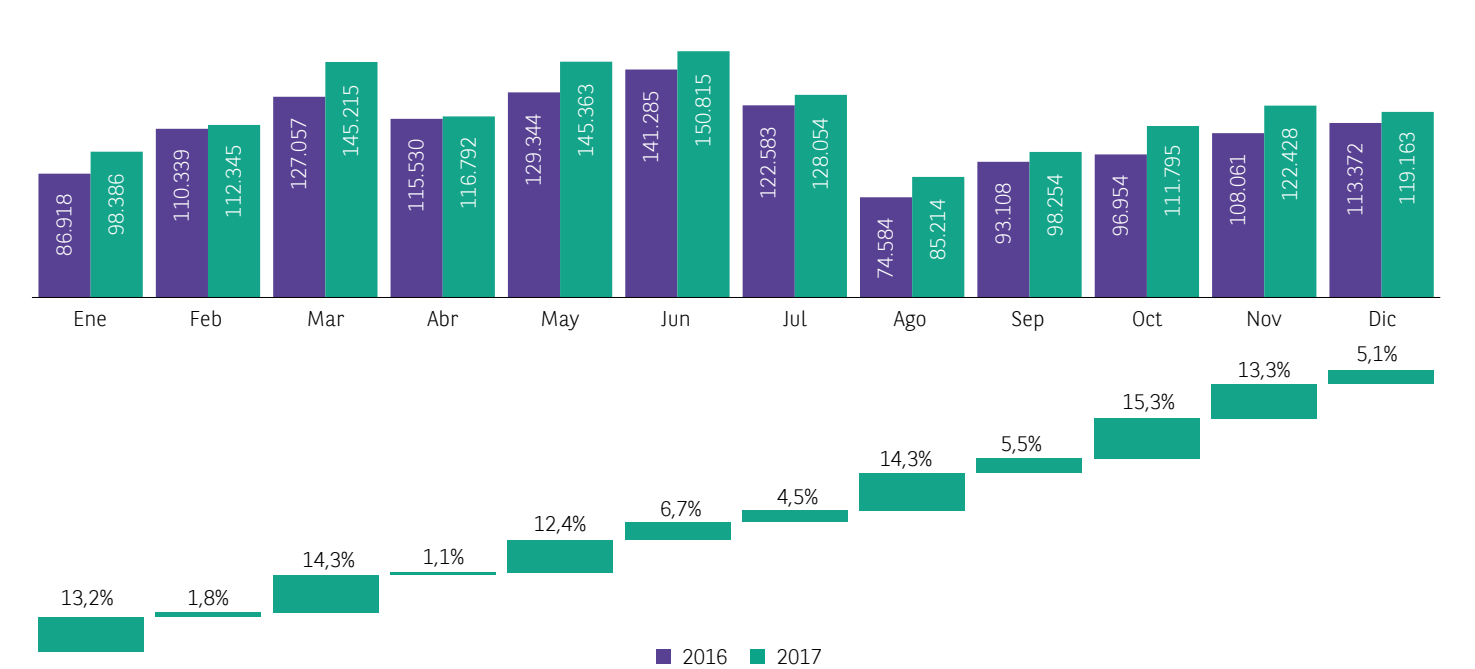


Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Tanto el segmento de turismos como el de vehículos comerciales crecieron en número de matriculaciones, con mayor empuje en porcentaje de la flota comercial, que se anotó un avance interanual en 2017 del 15,4%, mientras que los turismos nuevos avanzaron el 7,7%.

B. Matriculaciones mensuales

Gráfico II.19: Matriculaciones mensuales 2017 y 2016 - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución 2017 Vs. 2016 en cascada)

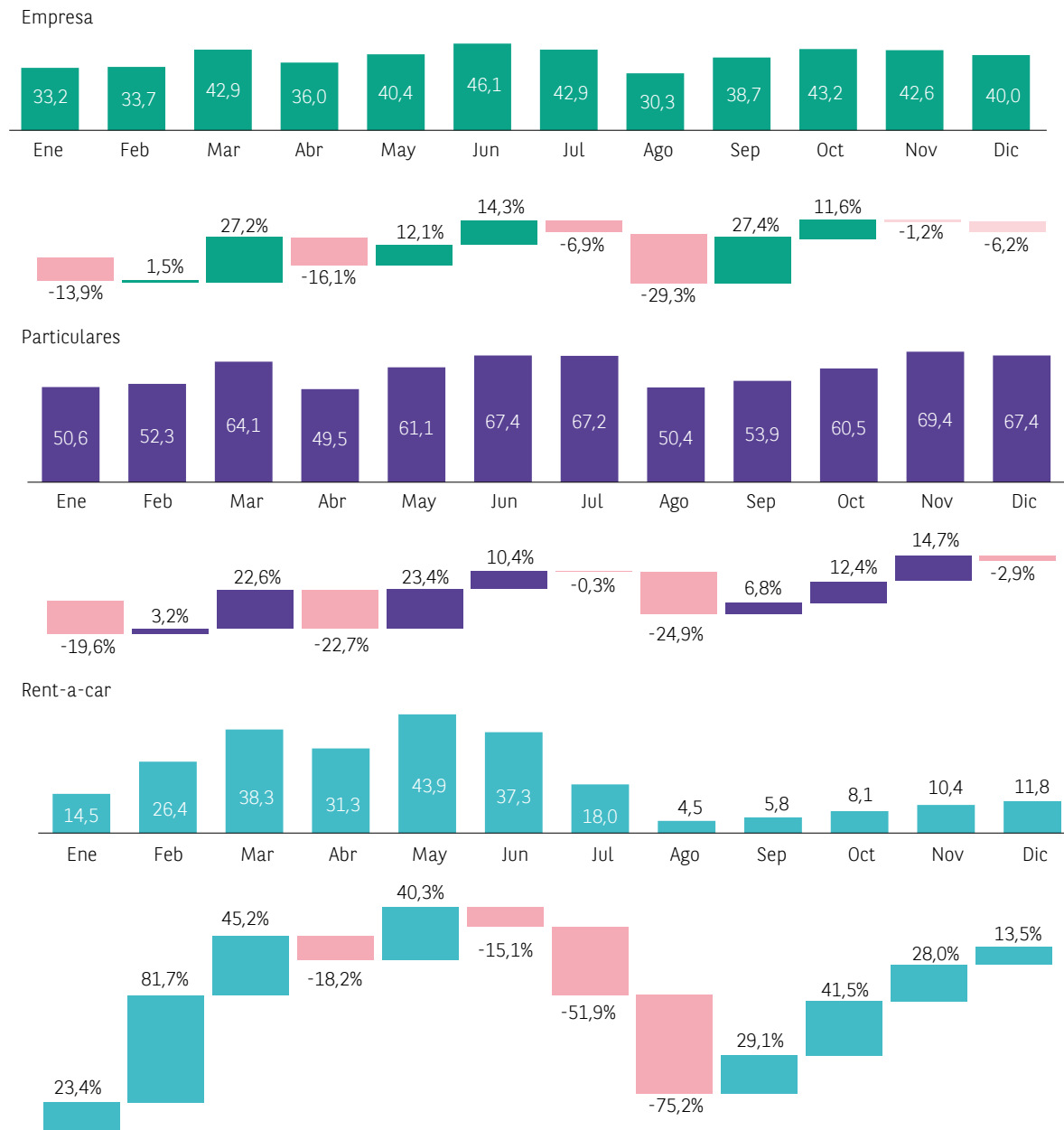


Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

2017 ha sido un nuevo año de aumento en las matriculaciones, como de costumbre centradas en el primer semestre del año. Sin embargo, en la comparación entre meses de 2017 y 2018 destaca el impulso registrado en agosto (14,3%) al calor de las compras realizadas por las empresas y firmas de alquiler, así como el avance de finales de octubre y noviembre por el efecto de los descuentos ofertados con motivo del 'Black Friday', que funcionó como un importante reclamo para los compradores.

C. Matriculaciones mensuales por canal de distribución

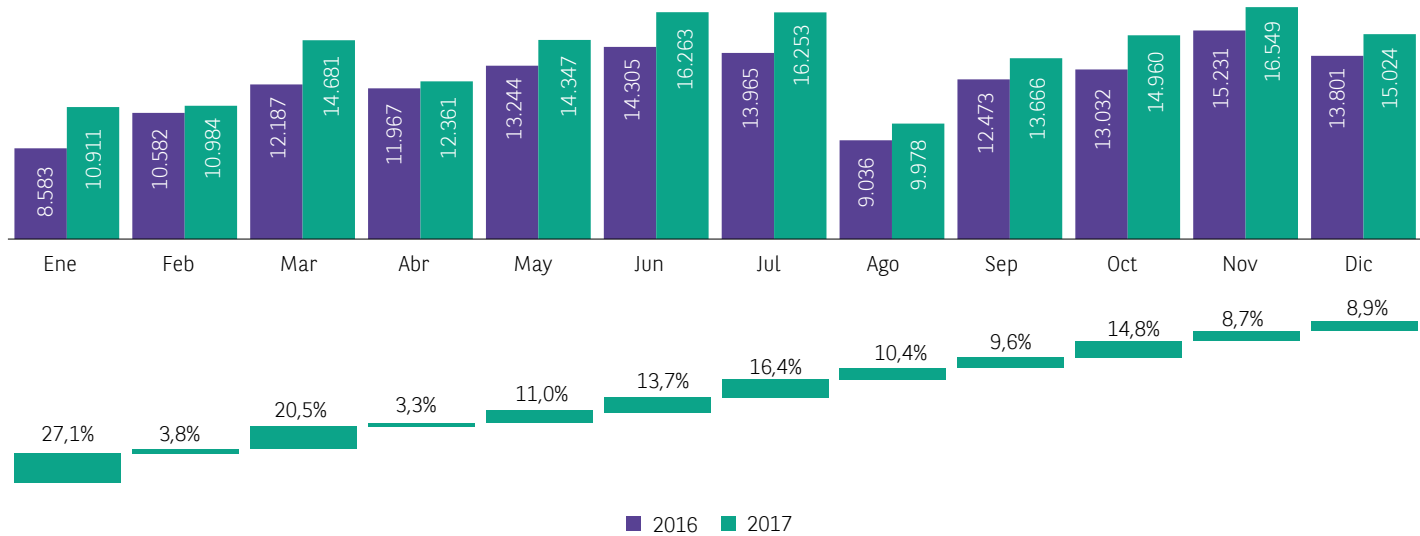
Gráfico II.20: Matriculaciones mensuales por canal de distribución 2017 - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución mensual en cascada)



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La primera mitad del año acumuló los meses con los aumentos más significativos de matriculaciones, con marzo (145.300), mayo (145.400) y junio (150.800) como los más destacados. En el canal de empresa junio fue el mes más activo, al sumar 46.100 nuevas placas, mientras que el empuje del consumo prenavideño entre los particulares situó a noviembre como el de mayor volumen, con 69.400 incorporaciones. En el caso de los vehículos dedicados al alquiler, destaca mayo, con 43.900 nuevas placas, así como el importante descenso registrado en la segunda parte del ejercicio.

Gráfico II.21: Evolución matriculaciones mensuales 2017 y 2016- Renting (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución 2017 Vs. 2016 en cascada)



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La flota de renting sumó nuevas unidades en todos los meses del año en comparación con el ejercicio precedente, siendo enero y marzo los meses en los que más crecieron las matriculaciones en relación con el mismo periodo de 2016, mientras que noviembre fue el que más placas añadió al sector en cifras absolutas.

D. Matriculaciones por segmento de vehículos

Tabla II.3: Matriculaciones por segmento - Total Mercado

TURISMOS	2017		COMERCIALES	2017	
	Volumen	Evol. 16-17		Volumen	Evol. 16-17
Micro	63.415	+ 1,8%	Comerciales	1.328	- 13,6%
Pequeño	273.505	+ 5,6%	Derivados Turismos	108.898	+ 12,0%
Medio	254.716	+ 1,0%	Microvan	285	+ 57,5%
Medio Alto	94.861	- 7,9%	(<2 Tn.)	4.828	+ 19,6%
Alto	11.952	+ 1,1%	(2 a <2,7 Tn.)	11.398	+ 39,5%
Lujo	1.692	- 39,0%	(2,7 a <3,5 Tn.)	31.649	+ 28,0%
Monovolumen Compacto	159.937	+ 0,6%	(3,5 Tn.)	24.233	+ 3,6%
Monovolúmen Estándar	22.774	+ 9,5%	Pick-Up	8.245	+ 22,9%
Deportivos	3.737	+ 16,2%	Otros Comerciales	7.862	+ 25,7%
Todo Terreno Bajo	259.418	+33,7%	Totales	198.726	+ 15,4%
Todo Terreno Medio	67.237	+ 12,8%			
Todo Terreno Alto	21.751	+ 13,4%			
Otros	103	- 9,6%			
Totales	1.235.098	+ 7,7%			

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Los modelos pequeños continúan como la opción de referencia para el consumidor y se mantienen como el segmento que más vehículos matricula con 273.505 unidades, seguidos por el todoterreno bajo, que, tras sumar 259.418 placas, desbancan como segunda opción a los modelos medios, que pierden empuje y caen al tercer lugar con 254.716 vehículos. Lejos del podio de cabeza se sitúa el monovolumen compacto, que roza las 160.000 unidades y que apenas crece en relación a 2016. Destaca la caída registrada en porcentaje por los modelos de lujo (-39%).

Los vehículos comerciales también aumentaron un 15,4% sus matriculaciones con el segmento de derivados de turismos al frente tras casi alcanzar las 109.000 unidades nuevas. Las microvan se anotaron la mayor subida porcentual (57,5%).

Tabla II.4: Matriculaciones por segmento - Canal Empresa

TURISMOS	2017		
	Volumen	% sobre Total	Evol. 16-17
Micro	13.639	21,5%	+ 5,8%
Pequeño	61.631	22,5%	+ 23,1%
Medio	79.150	31,1%	+ 6,5%
Medio Alto	44.266	46,7%	- 7,5%
Alto	7.554	63,2%	+ 4,5%
Lujo	1.185	70,0%	- 19,0%
Monovolumen Compacto	42.694	26,7%	+ 5,9%
Monovolúmen Estándar	5.566	24,4%	- 8,3%
Deportivos	1.654	44,3%	+ 13,7%
Todo Terreno Bajo	59.121	22,8%	+ 45,8%
Todo Terreno Medio	31.288	46,5%	+ 25,2%
Todo Terreno Alto	14.930	68,6%	+ 14,1%
Otros	62	60,2%	- 24,4%
Totales	362.740	29,4%	+ 13,2%

COMERCIALES

Comerciales	1.311	98,7%	- 12,8%
Derivados Turismos	56.967	52,3%	+ 18,0%
Microvan	268	94,0%	+ 54,0%
(<2 Tn.)	3.308	68,5%	+ 22,0%
(2 a 2,7 Tn.)	6.676	58,6%	+ 20,4%
(2,7 a <3,5 Tn.)	15.859	50,1%	+ 13,6%
(3,5 Tn.)	15.030	62,0%	+ 4,9%
Pick-Up	6.459	78,3%	+ 21,0%
Otros Comerciales	1.361	17,3%	+ 10,0%
Totales	107.239	54,0%	+ 15,2%

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT
 *% sobre Total, hace referencia a la proporción de matriculaciones sobre el total de mercado

A diferencia que en el conjunto del mercado, el turismo de gama media volvió a ser el más requerido por las firmas, con 79.150 adquisiciones en 2017, seguido por la gama pequeña con 61.631 matriculaciones. El éxito del todoterreno bajo también tiene reflejo en el canal de empresa, al anotarse un ascenso interanual del 45,8% y matricular 59.121 unidades.

Por su parte, los vehículos comerciales mantienen la preferencia por los derivados de turismos, que sumaron 56.967 matriculaciones al parque con un aumento del 18% en comparación con el año anterior. A gran distancia por número de unidades se sitúan los vehículos con capacidad de carga de entre 2,7 y 3,5 toneladas.



Tabla II.5: Matriculaciones por segmento - Canal Renting

TURISMOS	2017		
	Volumen	% sobre Total	Evol. 16-17
Micro	2.233	16,4%	+ 13,2%
Pequeño	25.273	41,0%	+ 32,8%
Medio	30.584	38,6%	- 0,1%
Medio Alto	19.790	44,7%	- 14,0%
Alto	2.397	31,7%	- 10,6%
Lujo	240	20,3%	- 25,2%
Monovolumen Compacto	15.709	36,8%	+ 4,8%
Monovolúmen Estándar	1.418	25,5%	- 21,4%
Deportivos	340	20,6%	+ 51,8%
Todo Terreno Bajo	16.263	27,5%	+ 77,9%
Todo Terreno Medio	12.635	40,4%	+ 44,9%
Todo Terreno Alto	5.037	33,7%	+ 7,7%
Otros	2	3,2%	-
Totales	131.921	36,4%	+ 12,5%

COMERCIALES

Comerciales	939	71,6%	- 7,7%
Derivados Turismos	22.763	40,0%	+ 14,2%
Microvan	12	4,5%	+ 500%
(<2 Tn.)	1.014	30,7%	+ 36,8%
(2 a 2,7 Tn.)	2.293	34,3%	+ 25,4%
(2,7 a <3,5 Tn.)	3.348	21,1%	- 2,4%
(3,5 Tn.)	2.332	15,5%	- 14,5%
Pick-Up	1.544	23,9%	+ 13,8%
Otros Comerciales	162	11,9%	+ 8,0%
Totales	34.407	32,1%	+ 10,3%

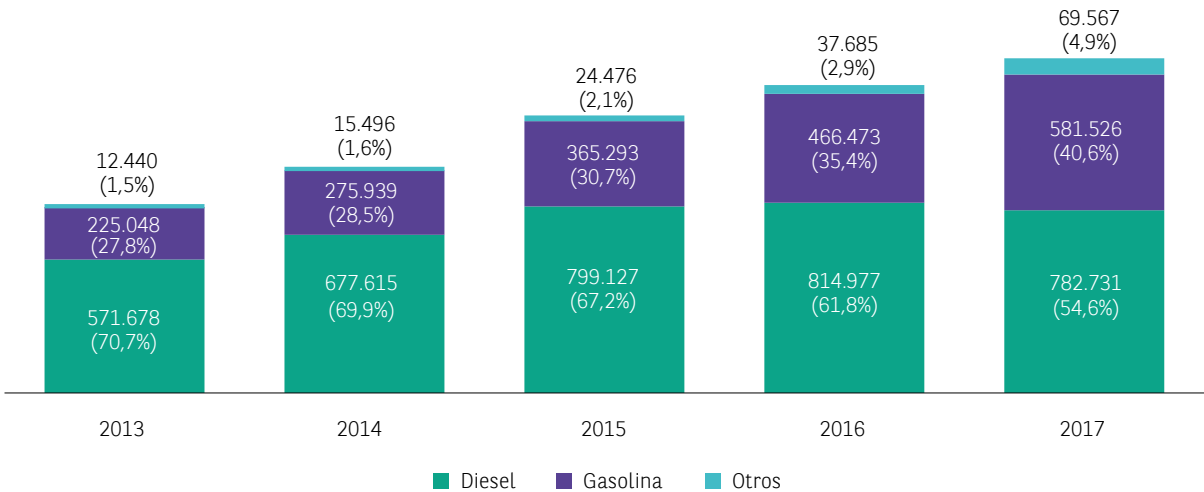
Fuente: MSI a partir de datos de la DGT
 *% sobre Total, hace referencia a la proporción de matriculaciones sobre las matriculaciones del canal empresa

La flota de vehículos para renting creció el 12,5% en 2017 en comparación con el año anterior, con los turismos de gama media y pequeña como los más solicitados. Los primeros, con 30.584 ejemplares, casi alcanzan el volumen del año anterior mientras que los segundos, con 25.273 unidades, experimentaron un importante incremento (32,8%). Aunque los deportivos se mantienen de los menos solicitados, su porcentaje creció un 51,8% en comparación con el ejercicio precedente mientras que los de lujo sufrieron la mayor caída porcentual (25,2%). El todoterreno bajo sumó el mayor ascenso interanual (77,9%).

Entre los comerciales, los derivados de turismos mantienen la preferencia del mercado y alcanzaron las 22.763 matrículas, un 14,2% más. El mayor crecimiento porcentual es para los microvanes, que se anota un 500% interanual pero que solo suman doce unidades nuevas frente a las dos de 2016.

E. Matriculaciones por tipo de combustible

Gráfico II.22: Evolución matriculaciones por tipo de combustible - Total Mercado



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Las motorizaciones diésel cedieron terreno en 2017 aunque se mantuvieron como las más demandadas con 782.731 unidades, frente a las 581.256 de los vehículos propulsados por gasolina, que ya suponen el 40.6% del parque. El resto de opciones sumadas, apenas roza el 5% del total de matriculaciones de 2017.

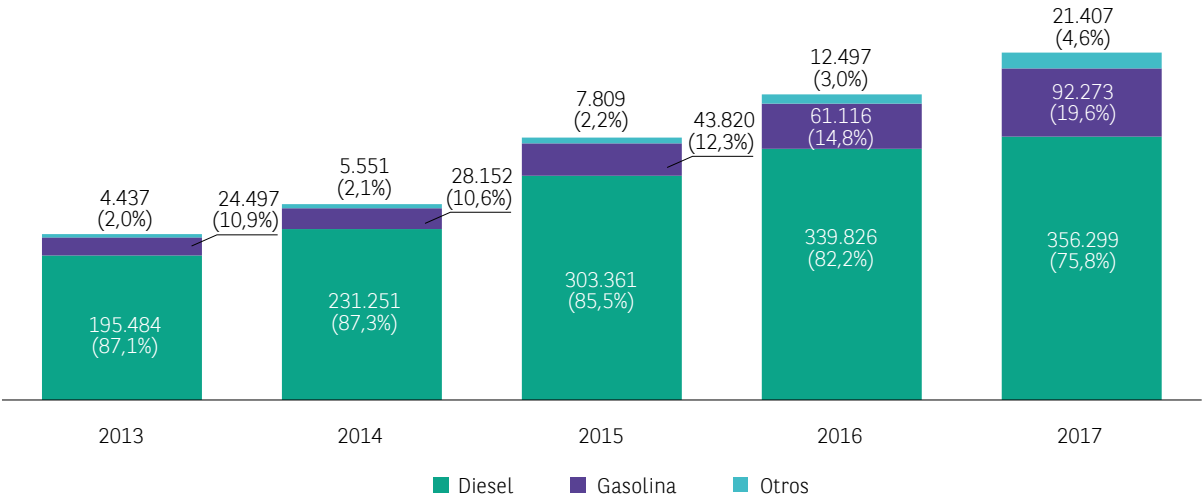
Gráfico II.23: Evolución matriculaciones otros combustibles - Total Mercado

	2013	2014	2015	2016	2017
Gasolina / Eléctrico	9.671	11.844	18.292	30.816	55.103
Eléctrico	878	1.237	2.089	3.047	5.003
Gasolina / Eléct. Enchu.	786	1.507	2.483	1.522	4.496
Gasolina / Gas	82	298	778	1.470	3.218
Gas				10	727
Gas (GNC)	99	227	394	457	706
Diesel / eléctrico	583	196	398	331	245
Diesel / elect. enchuf.		29	15	31	63
Gasolina / alcohol	373	169	27	1	6

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

En el desglose de “otros” tipos de combustible, se aprecia que la combinación de la gasolina con el motor eléctrico casi dobló sus números en relación con 2016. Esta gama de vehículos eficientes se afianza como la más aceptada por el mercado y superó las 55.000 matriculaciones. El coche 100% eléctrico creció notablemente y supera las 5.000 unidades, seguido de cerca por los modelos que combinan gasolina y gas, que se acercan a las 4.500 placas. Todas las opciones crecen (a excepción de la combinación de diésel y eléctrico), aunque su posición en el mercado es todavía muy minoritaria.

Gráfico II.24: Evolución matriculaciones por tipo de combustible - Canal Empresa



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El diésel sigue imbatible en el canal empresa, no obstante sigue su tendencia de pérdida de cuota de mercado; en 2017 ha disminuido 6,4 puntos porcentuales. También se ve reflejada la mejora de las motorizaciones de gasolina, que aumenta su cuota del 14,8% al 19,6% en el último año, alcanzando la cifra de 92.273 unidades matriculadas.

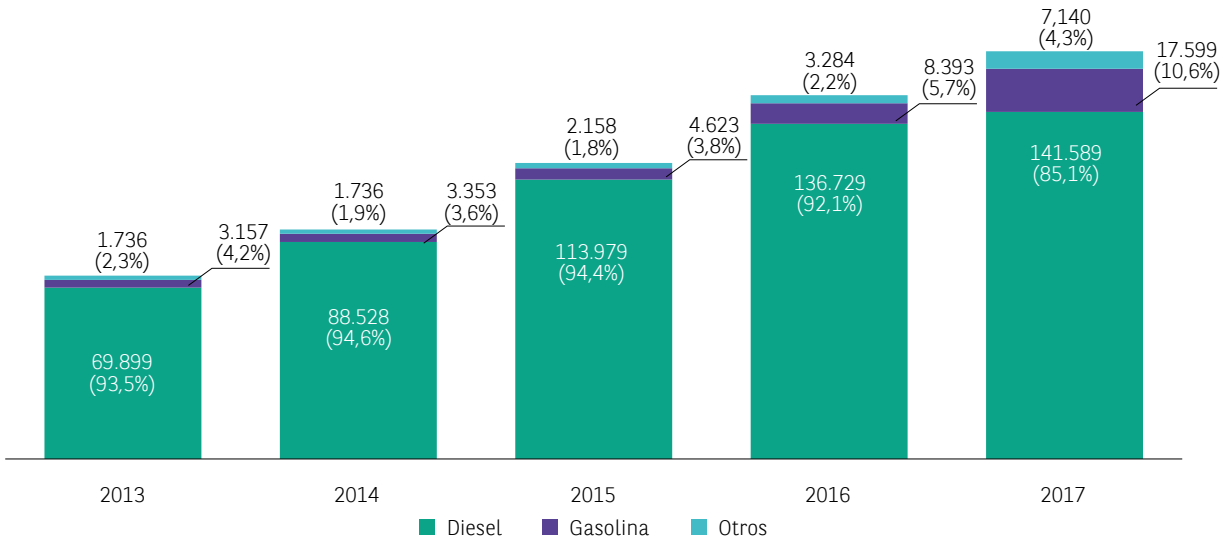
Gráfico II.25: Evolución matriculaciones otros combustibles - Canal Empresa

	2013	2014	2015	2016	2017
Gasolina / Eléctrico	2.906	3.201	4.605	8.646	14.052
Eléctrico	770	1.140	1.257	1.863	3.080
Gasolina / Eléct. Enchu.	45	209	590	952	2.080
Gasolina / Gas	230	656	722	493	1.468
Gas (GNC)	84	161	315	280	326
Gas				3	193
Diesel / eléctrico	399	156	285	230	142
Diesel / elect. enchuf.		27	15	29	61
Gasolina / alcohol	15	12	20	1	5

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Las empresas volvieron a doblar su apuesta por los vehículos eficientes, con la combinación de gasolina y motor eléctrico al frente de las preferencias, con más de 14.000 matriculaciones, a las que hay que sumar las 2.080 de la combinación de gasolina con eléctrico enchufable. El coche 100% eléctrico, por su parte, añadió más de 3.000 unidades a las matriculadas en el año 2016.

Gráfico II.26: Evolución matriculaciones por tipo de combustible - Renting



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El combustible diésel comienza a ceder terreno en el canal de renting y está presente en el 85% del total de vehículos adquiridos en 2017, pierde siete puntos porcentuales con relación al año anterior en el reparto del peso de las matriculaciones. Las compras de coches de gasoil ascendieron a 141.589 unidades. Mientras, la gasolina dobla su porcentaje y alcanza el 10,6% del total de este segmento con un total de 17.599 matrículas nuevas.

Gráfico II.27: Evolución matriculaciones otros combustibles - Renting

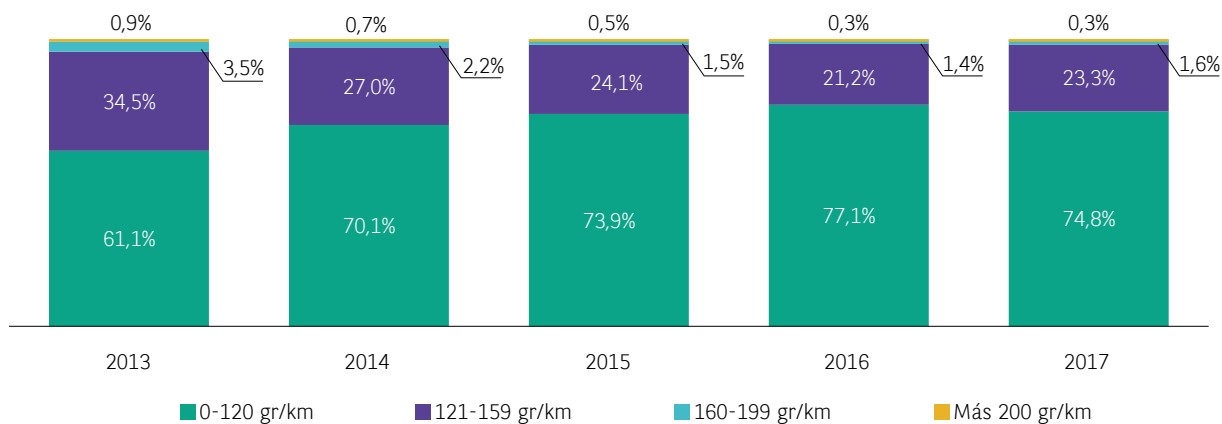
	2013	2014	2015	2016	2017
Gasolina / Eléctrico	1.130	906	1123	2024	4808
Eléctrico	259	187	255	550	963
Gasolina / Eléct. Enchu.	12	11	134	371	786
Gasolina / Gas	135	456	371	125	419
Gas (GNC)	65	87	166	115	73
Gas					42
Diesel / eléctrico	131	75	101	90	29
Diesel / elect. enchuf.		6	7	9	20
Gasolina / alcohol	7	8	1		

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Al igual que en el canal de empresa, el renting aumentó notablemente la adquisición de motores que utilizan combustibles alternativos en 2017. La combinación de electricidad y gasolina vuelve a ser la más demandada como es tónica en todo el mercado, y se anotó más de 4.800 nuevas matriculaciones, mientras que las de eléctricos crecieron a mayor ritmo que el año anterior. La utilización del resto de modalidades es testimonial.

F. Matriculaciones por emisiones de CO₂

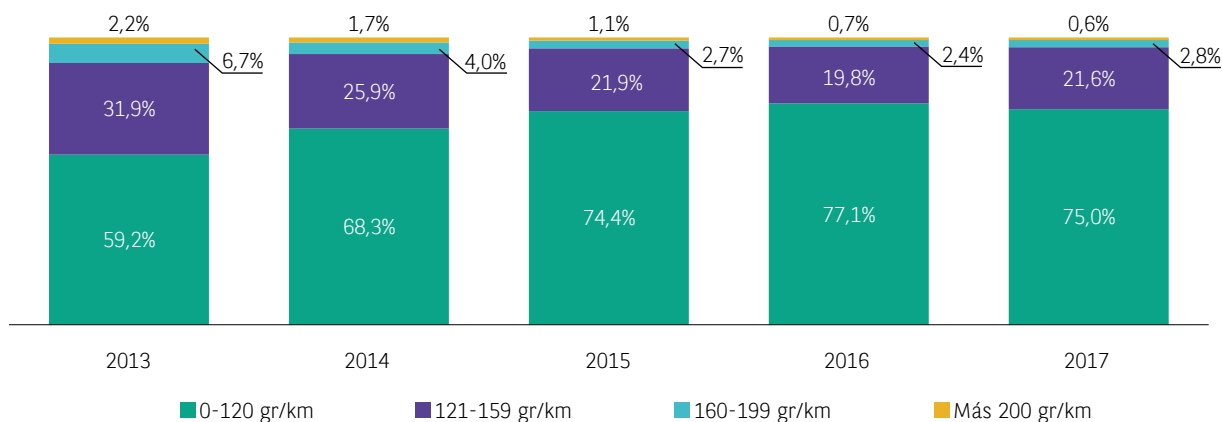
Gráfico II.28: Cuota de matriculaciones turismos por tramos de emisiones de CO₂ - Total Mercado



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La reducción de dióxido de carbono mantiene su andadura impulsada por las nuevas normativas medioambientales, aunque cede algo de cuota en relación con el ejercicio precedente. El 74,8% del total de las matriculaciones de turismos pertenece a vehículos con emisiones entre cero y 120 gr/km, mientras que los que emiten entre 121 y 159 gr/km a la atmósfera aumentaron su cuota hasta el 23,3%.

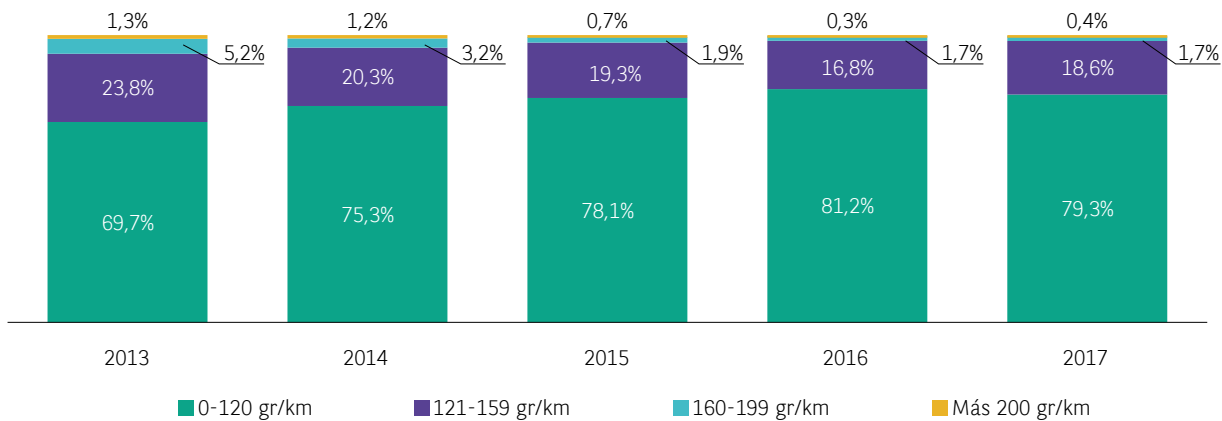
Gráfico II.29: Cuota de matriculaciones turismos por tramos de emisiones de CO₂ - Canal Empresa



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El peso de los vehículos menos contaminantes es casi idéntico en el canal de empresa (75%) en comparación con el total del mercado y crece el porcentaje (21,6%) de los que lanzan entre 121 y 159 gr/km de dióxido de carbono a la atmósfera. La incorporación de unidades de los tramos más contaminantes es marginal, lo que plasma la preocupación de las empresas por la contención de las emisiones.

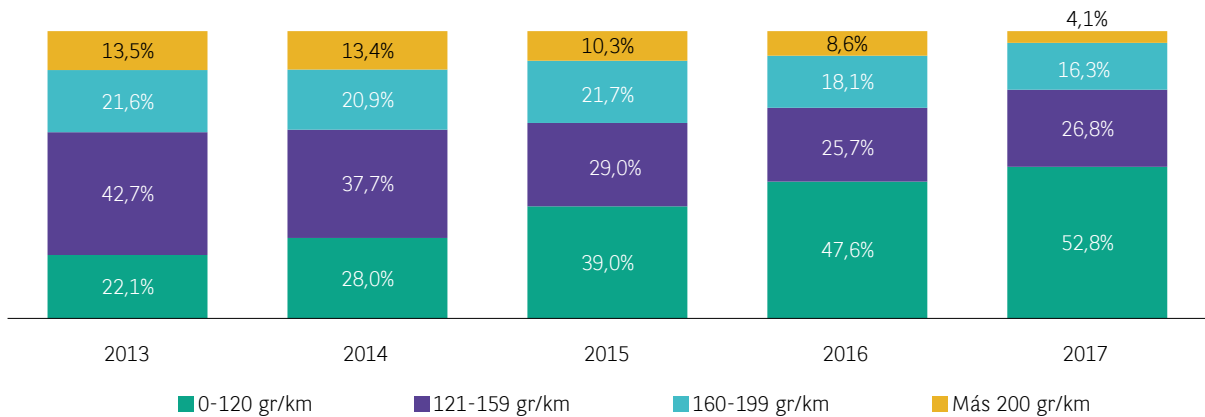
Gráfico II.30: Cuota de matriculaciones turismos por tramos de emisiones de CO₂ – Renting



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Los vehículos utilizados por el sector del renting se mantienen en porcentajes similares en cuanto a emisiones de CO₂ a los años anteriores, con el 79,3% situado en el rango menos contaminante y sin apenas unidades de los modelos más perjudiciales para el entorno, lo que posiciona a esta categoría ligeramente más limpia que el resto de flotas de empresa.

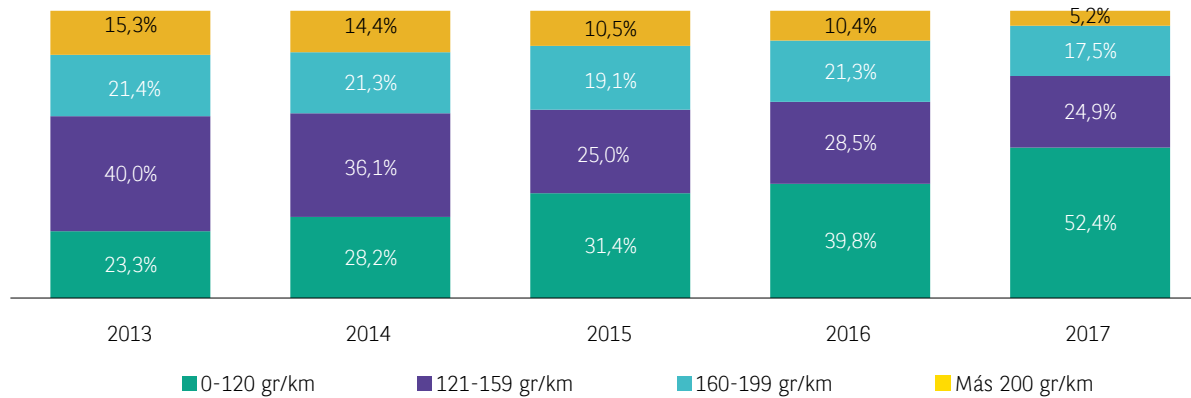
Gráfico II.31: Cuota de matriculaciones comerciales por tramos de emisiones de CO₂ – Total Mercado



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Más de la mitad de la flota de comerciales (52,8%) ya está compuesta por los modelos menos contaminantes del mercado, reto conseguido justo en el año 2017, mientras que dos tercios del total emite por debajo de los 159 gr/km. La adquisición de los modelos menos respetuosos con el medio ambiente mantiene la caída y pasan a tener un peso residual.

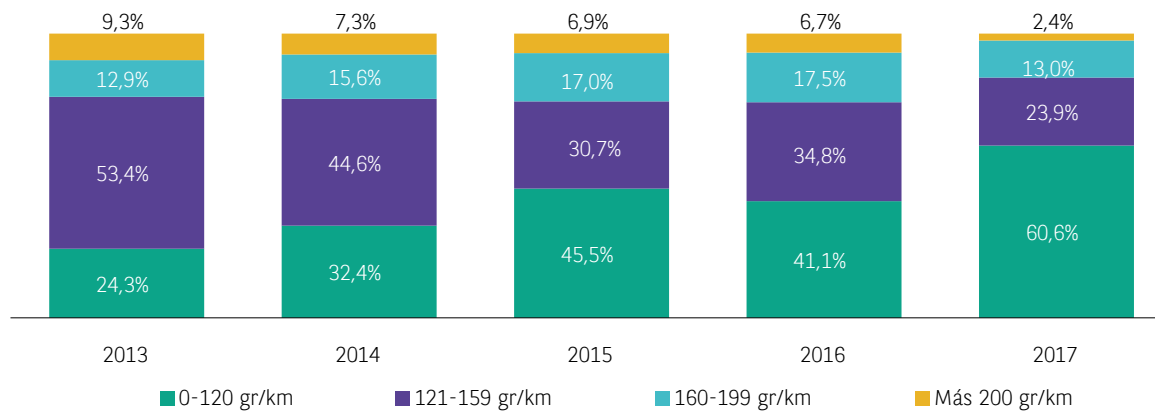
Gráfico II.32: Cuota de matriculaciones comerciales por tramos de emisiones de CO₂ – Canal Empresa



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

En el canal empresa las matriculaciones de comerciales del rango más ecológico avanzaron 12,6 puntos porcentuales en relación al año anterior y suman más de la mitad de la flota. A su vez, las nuevas placas de los vehículos más lesivos con el medio ambiente se redujeron a la mitad en 2017 en comparación con el año anterior. Las matriculaciones en los vehículos con emisiones entre 121 y 159 gr/km supusieron la cuarta parte del total.

Gráfico II.33: Cuota de matriculaciones comerciales por tramos de emisiones de CO₂ – Renting

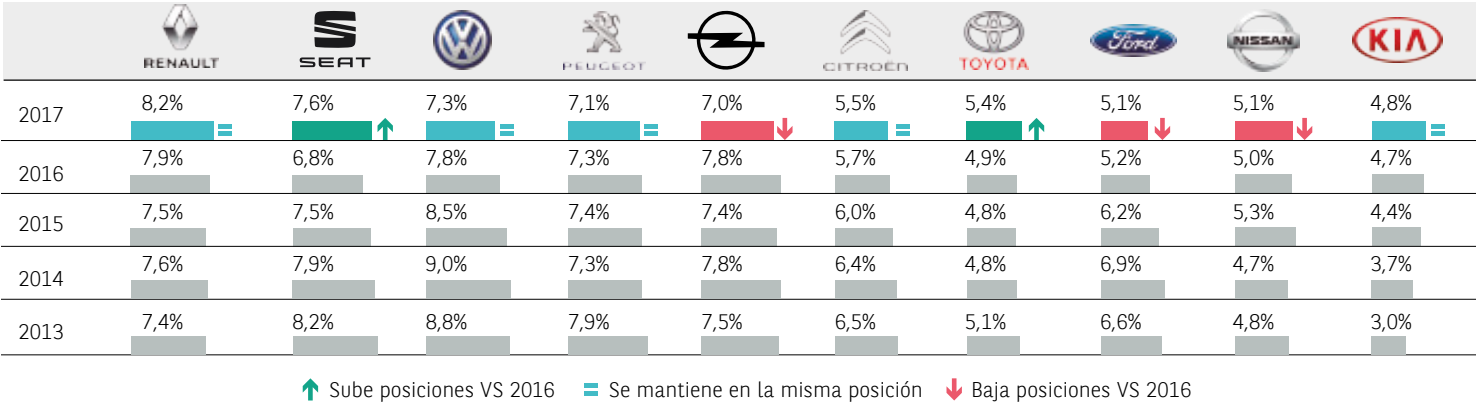


Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El canal del renting protagonizó el mayor avance interanual en el número de matriculaciones en el rango menos contaminante, ya que sumaron el 60,6% de las nuevas placas. El 23,9% de las adquisiciones correspondieron a modelos que emiten entre 121 y 159 gr/km, por el 34,8% del año anterior.

G. Matriculaciones por marca del fabricante

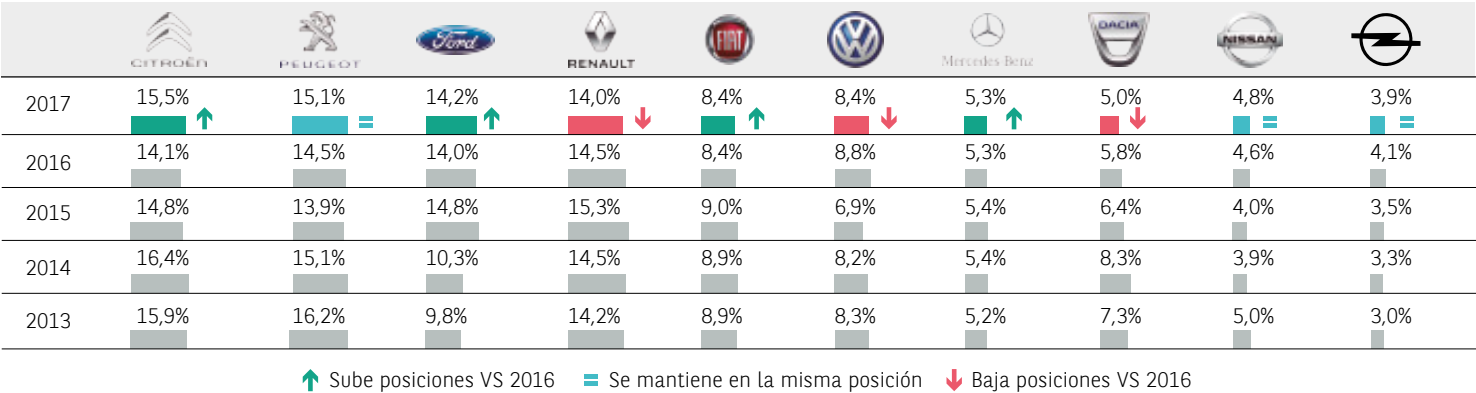
Gráfico II.34: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Turismos - Total Mercado



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Renault mantuvo en 2017 el primer puesto por cuota de mercado de turismos en España por segundo año consecutivo con un porcentaje sobre el total del 8,2% y con seis décimas porcentuales de ventaja sobre Seat, que fue la marca que más posiciones ganó (3), y casi un punto porcentual por encima de Volkswagen, que obtuvo su peor registro en lo que llevamos de década. Peugeot (7,1%) no se movió de la cuarta posición, pero mantiene la tendencia descendente en cuanto a cuota de mercado de turismos, con el porcentaje más bajo desde 2013, seguida por Citroën, que cede dos décimas y Toyota, que se anotó un importante ascenso al ganar medio punto porcentual de cuota.

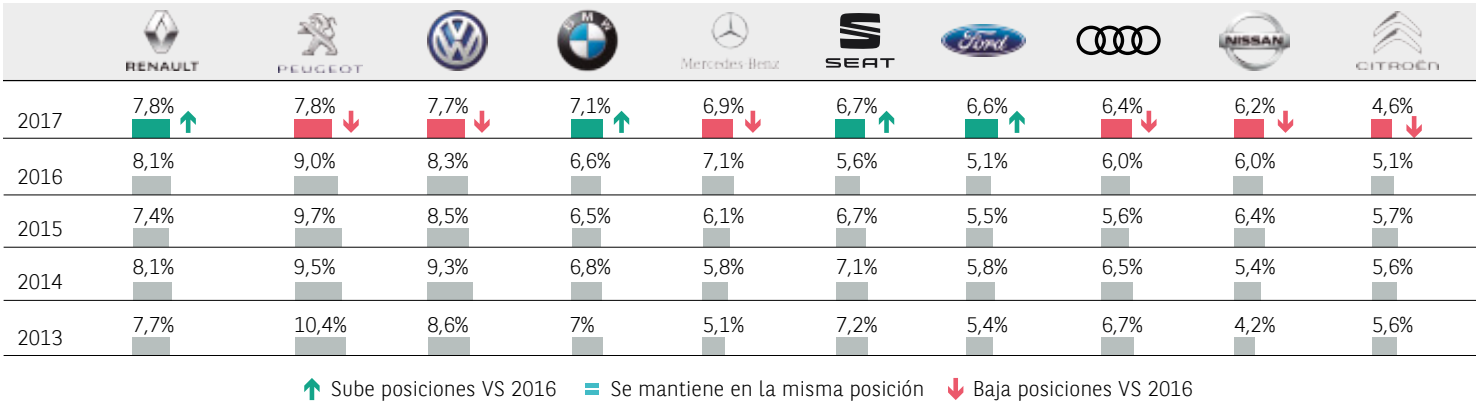
Gráfico II.35: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Comerciales - Total Mercado



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El mercado de matriculaciones de comerciales ha experimentado cambios en los integrantes de sus primeras posiciones, al caer Renault desde el primer puesto al cuarto y quedarse con un 14% de cuota de mercado, en beneficio de Citroën, que lidera las preferencias y alcanza un 15,5%, seguido por Peugeot (15,1%), que mejora sus números en relación con el pasado ejercicio, aunque no su puesto en el ranking, mientras que Ford (14%) asciende un escalón. Fiat mantuvo en 2017 el 8,4% de cuota que firmó el año anterior y ocupa la quinta posición, que pierde Volkswagen con idéntico porcentaje de ventas. Mercedes también repite los números del ejercicio precedente mientras que Dacia cede ocho décimas porcentuales y desciende un puesto. Nissan y Opel se mantienen sin alteraciones.

Gráfico II.36: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Turismos - Canal Empresa



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

En lo que respecta a los turismos, Peugeot acentuó la pérdida de cuota en el canal empresa que se venía observando en los últimos años y se queda con el 7,8% de las matriculaciones superada por Renault, que certifica su ascenso en este segmento y lidera las preferencias con el mismo porcentaje. Ambas marcas francesas son seguidas de cerca por Volkswagen (7,7%). BMW también supera el 7% de cuota y avanza un puesto en detrimento de Mercedes, mientras que Seat recupera algo del terreno perdido y Ford firma uno de los aumentos más destacados. Audi, Nissan y Citroën empeoran sus porcentajes.

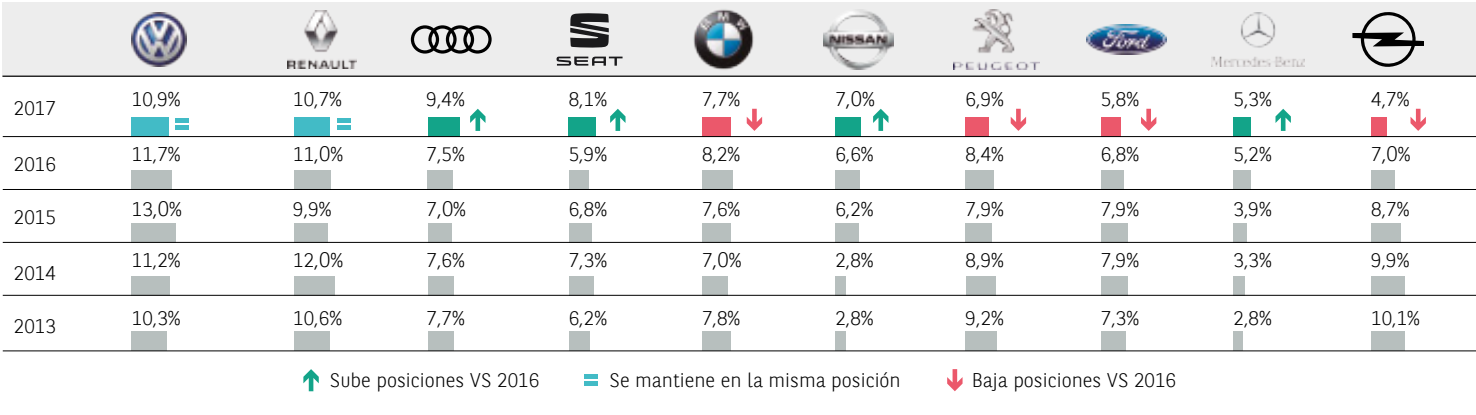
Gráfico II.37: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Comerciales - Canal Empresa



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Renault se mantiene al frente por número de nuevas placas en comerciales corporativos pese a volver a ceder cuota en comparación con el anterior ejercicio (16,4%). Peugeot (14,8%) supera a Citroën (13,7%) en el segundo escalón en este segmento mientras que el resto de marcas no registran variaciones en las preferencias.

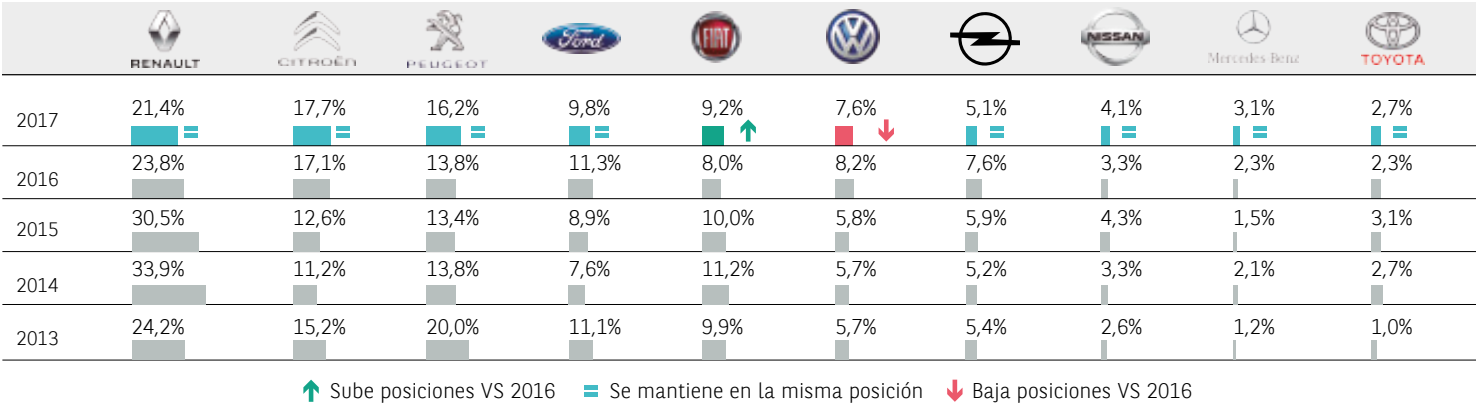
Gráfico II.38: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Turismos - Renting



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

En el sector del renting Volkswagen sigue al frente de las elecciones (10,9%) aunque Renault vuelve a recortar terreno y ya le pisa los talones como marca preferida en este canal con un 10,7% de cuota. Audi (9,4%) escala dos posiciones y destaca el importante ascenso de Seat, que avanza cinco posiciones al crecer hasta el 8,1% en 2017. BMW (7,7%), Nissan (7%), Peugeot (6,9%), Ford (6,8%), Mercedes (5,3%) y Opel (4,7%) completan la decena de marcas más solicitadas.

Gráfico II.39: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Comerciales - Renting



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Respecto a los comerciales, el sector del renting vuelve a confiar en Renault (21,4%) aunque mantiene la pérdida de cuota iniciada en 2015. Los cuatro primeros lugares de la clasificación no sufrieron variaciones en 2017, con Citroën en el segundo puesto (17,7%); Peugeot en el tercero (16,2%), tras anotarse una importante subida de 2,4 puntos porcentuales, y Ford (9,8%). Fiat también elevó sus matriculaciones hasta el 9,2% y sobrepasa a Volkswagen (7,6%), mientras que Opel (5,1%) mantuvo el puesto pese a un importante retroceso, seguido por Nissan (4,1%), Mercedes (3,1%) y Toyota (2,7%) que completan el orden de preferencias.

Tabla II.6: Matriculaciones por modelo de vehículo – Turismos

Top 10 Modelos Turismos 2017 - TOTAL MERCADO	2017		Top 10 Modelos Turismos 2017 - CANAL EMPRESA	2017		Top 10 Modelos Turismos 2017 - RENTING	2017	
	Volumen	Cuota de mercado		Volumen	Cuota de mercado		Volumen	Cuota de mercado
SEAT León	35.328	2,9%	SEAT León	10.783	3,0%	NISSAN Qashqai	5.429	4,1%
SEAT Ibiza	33.755	2,7%	NISSAN Qashqai	10.622	2,9%	RENAULT Clio	5.109	3,9%
RENAULT Clio	28.870	2,3%	RENAULT Clio	8.794	2,4%	SEAT León	4.967	3,8%
NISSAN Qashqai	28.754	2,3%	VOLKSWAGEN Golf	8.667	2,4%	RENAULT Megane	4.681	3,5%
DACIA Sandero	26.795	2,2%	PEUGEOT 308	8.030	2,2%	VOLKSWAGEN Golf	4.444	3,4%
OPEL Corsa	26.752	2,2%	RENAULT Megane	7.700	2,1%	SEAT Ibiza	3.786	2,9%
VOLKSWAGEN Golf	25.682	2,1%	SEAT Ibiza	7.261	2,0%	VOLKSWAGEN Passat	3.485	2,6%
VOLKSWAGEN Polo	23.856	1,9%	FORD Focus	6.685	1,8%	FORD Focus	2.577	2,0%
RENAULT Megane	23.339	1,9%	PEUGEOT 208	6.620	1,8%	PEUGEOT 208	2.555	1,9%
PEUGEOT 208	20.941	1,7%	FORD Kuga	6.516	1,8%	PEUGEOT 308	2.467	1,9%

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El Seat León, con 35.328 unidades y su compañero de marca Ibiza, con 33.755 nuevas placas, repitieron un año más como los turismos más vendidos. El Renault Clio y el Nissan Qashqai mantienen las preferencias de los usuarios en 2017 con idéntico porcentaje de cuota de mercado (2,3%), seguidos de cerca por el Dacia Sendero y el Opel Corsa, que retrocede varias posiciones.

El Seat León también encabeza los gustos del canal de empresa con un 3% de cuota seguido muy de cerca por el Nissan Qashqai. Este modelo es el preferido por el sector del renting y sumó 5.409 unidades para superar el 4% de cuota en este canal, por delante del Renault Clio (3,9%) y el omnipresente Seat León (3,8%).

Tabla II.7: Matriculaciones por modelo de vehículo – Comerciales

Top 10 Vehículos Comerciales 2017 - TOTAL MERCADO	2017		Top 10 Vehículos Comerciales 2017 - CANAL EMPRESA	2017		Top 10 Vehículos Comerciales 2017 - RENTING	2017	
	Volumen	Cuota de mercado		Volumen	Cuota de mercado		Volumen	Cuota de mercado
CITROËN Berlingo	22.031	11,1%	RENAULT Kangoo	11.303	10,5%	RENAULT Kangoo	5.833	17,0%
PEUGEOT Partner	21.851	11,0%	PEUGEOT Partner	11.215	10,5%	CITROËN Berlingo	4.386	12,7%
RENAULT Kangoo	16.806	8,5%	CITROËN Berlingo	9.924	9,3%	PEUGEOT Partner	4.255	12,4%
FORD Transit	14.232	7,2%	FORD Transit	7.400	6,9%	FORD Transit	1.977	5,7%
DACIA Dokker	9.898	5,0%	DACIA Dokker	4.478	4,2%	VOLKSWAGEN Caddy	1.965	5,7%
VOLKSWAGEN Caddy	8.005	4,0%	VOLKSWAGEN Caddy	4.270	4,0%	FIAT Fiorino	1.343	3,9%
FORD Tourneo	7.211	3,6%	NISSAN NV200	3.108	2,9%	FIAT Dobló	1.335	3,9%
FIAT Ducato	6.292	3,2%	FIAT Dobló	3.062	2,9%	NISSAN NV200	1.033	3,0%
RENAULT Trafic	6.118	3,1%	RENAULT Trafic	2.979	2,8%	OPEL Combo	885	2,6%
FIAT Dobló	5.115	2,6%	IVECO Daily	2.965	2,8%	FORD Transit Connect	856	2,5%

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Respecto a los vehículos comerciales, el Citroën Berlingo recuperó en 2017 el primer puesto perdido el año anterior al sumar 22.031 unidades, en detrimento del Peugeot Partner, que con 21.851 desciende al segundo escalón, mientras que la tercera opción más valorada volvió a ser el Renault Kangoo (16.806). Este trío de vehículos copa casi un tercio del mercado y desde hace más de una década ocupa los puestos del podio.

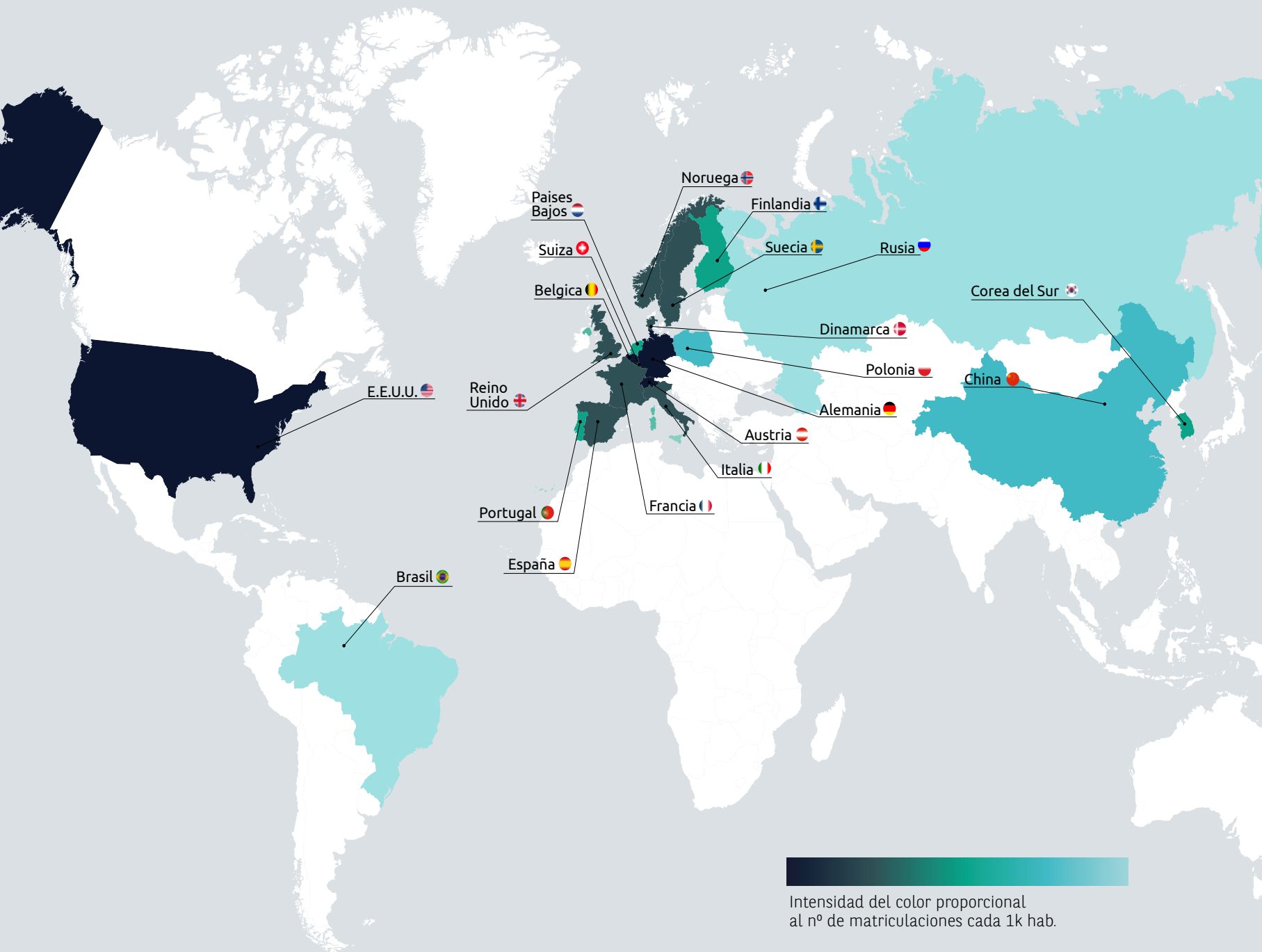
Las empresas también se decantaron en 2017 por los tres modelos citados en el párrafo anterior, aunque con diferente orden. El Renault Kangoo volvió a ser el más solicitado (11.303 unidades) seguido del Peugeot Partner (11.215), ambas opciones con idéntica cuota de mercado (10,5%). El Citroën Berlingo queda más lejos, con 9.924 nuevas placas y un 9,3% de cuota. El Ford Transit se mantiene en la cuarta posición con 7.400 unidades matriculadas.

En el caso de los comerciales en el sector renting el Renault Kangoo también repitió como el modelo más solicitado (5.833) aunque cede algo de cuota de mercado, hasta el 17%. El Citroën Berlingo se consolida en la segunda posición de este segmento con 4.386 unidades matriculadas seguido de cerca por el Peugeot Partner con 4.285 unidades. Entre los tres modelos acaparan más de un 42% de la cuota total del renting.

H. Mapa mundial de Matriculaciones de Turismos Nuevos por cada 1.000 (1k) habitantes

 Alemania Ratio MTN/1k hab.: 41,72 Población actual: 82.488 Total MTN: 3.441.261 Previsión 2018 MTN: 3.498.911	 Finlandia Ratio MTN/1k hab.: 21,59 Población actual: 5.495 Total MTN: 118.652 Previsión 2018 MTN: 121.013	 Suecia Ratio MTN/1k hab.: 38,23 Población actual: 9.923 Total MTN: 379.393 Previsión 2018 MTN: 377.407
 Austria Ratio MTN/1k hab.: 40,47 Población actual: 8.731 Total MTN: 353.320 Previsión 2018 MTN: 362.497	 Francia Ratio MTN/1k hab.: 31,21 Población actual: 66.892 Total MTN: 2.087.835 Previsión 2018 MTN: 2.107.404	 Suiza Ratio MTN/1k hab.: 37,51 Población actual: 8.372 Total MTN: 314.039 Previsión 2018 MTN: 312.170
 Bélgica Ratio MTN/1k hab.: 48,20 Población actual: 11.338 Total MTN: 546.558 Previsión 2018 MTN: 524.985	 Italia Ratio MTN/1k hab.: 32,60 Población actual: 60.627 Total MTN: 1.976.602 Previsión 2018 MTN: 2.084.513	Mundial Ratio MTN/1k hab.: 11,22 Población actual: 7.444.027 Total MTN: 83.541.156 Previsión 2016 MTN: 86.122.280
 Brasil Ratio MTN/1k hab.: 8,93 Población actual: 207.653 Total MTN: 1.854.570 Previsión 2018 MTN: 2.454.839	 Noruega Ratio MTN/1k hab.: 30,30 Población actual: 5.236 Total MTN: 158.650 Previsión 2018 MTN: 159.521	
 Corea del Sur Ratio MTN/1k hab.: 28,57 Población actual: 51.246 Total MTN: 1.464.317 Previsión 2018 MTN: 1.530.966	 Países Bajos Ratio MTN/1k hab.: 24,55 Población actual: 17.030 Total MTN: 418.065 Previsión 2018 MTN: 433.606	
 China Ratio MTN/1k hab.: 17,44 Población actual: 1.378.665 Total MTN: 24.042.058 Previsión 2018 MTN: 25.263.395	 Polonia Ratio MTN/1k hab.: 12,81 Población actual: 37.970 Total MTN: 486.339 Previsión 2018 MTN: 505.380	
 Dinamarca Ratio MTN/1k hab.: 38,78 Población actual: 5.728 Total MTN: 222.137 Previsión 2018 MTN: 229.612	 Portugal Ratio MTN/1k hab.: 21,51 Población actual: 10.325 Total MTN: 222.117 Previsión 2018 MTN: 236.030	
 EE.UU. Ratio MTN/1k hab.: 53,32 Población actual: 323.128 Total MTN: 17.230.666 Previsión 2018 MTN: 16.807.782	 Reino Unido Ratio MTN/1k hab.: 38,73 Población actual: 65.596 Total MTN: 2.540.617 Previsión 2018 MTN: 2.441.340	
 España Ratio MTN/1k hab.: 30,79 Población actual: 46.572 Total MTN: 1.433.824 Previsión 2017 MTN: 1.540.686	 Rusia Ratio MTN/1k hab.: 9,94 Población actual: 144.342 Total MTN: 1.434.716 Previsión 2018 MTN: 1.644.192	

(*) 1k = 1.000 (**) MTN = Matriculaciones de Turismos Nuevos



I. Mapa español de Matriculaciones Totales de VN por cada 1.000 (1k) habitantes

Provincia	Matriculaciones de VN Turismos cada 1k hab.		
	Total	Turismos	Comerciales
A Coruña	21.087	18.734	2.353
Álava	8.505	7.119	1.386
Albacete	6.643	5.763	880
Alicante	72.281	63.676	8.605
Almería	14.525	11.973	2.552
Asturias	20.867	18.361	2.506
Ávila	2.663	2.321	342
Badajoz	10.969	9.549	1.420
Barcelona	173.681	159.105	23.576
Burgos	7.401	6.459	942
Cáceres	5.997	5.018	979
Cádiz	24.362	21.725	2.637
Cantabria	12.536	10.761	1.775
Castellón	22.060	19.379	2.681
Ceuta	1.137	1.011	126
Ciudad Real	7.911	6.862	1.049
Córdoba	13.323	11.504	1.819
Cuenca	2.751	2.282	469
Girona	20.233	16.298	3.935
Granada	16.431	14.102	2.329
Guadalajara	5.426	4.795	631
Guipúzcoa	15.532	12.459	3.073
Huelva	8.715	7.641	1.074
Huesca	5.216	4.109	1.107
Islas Baleares	40.664	34.105	6.559
Jaén	9.218	7.973	1.245

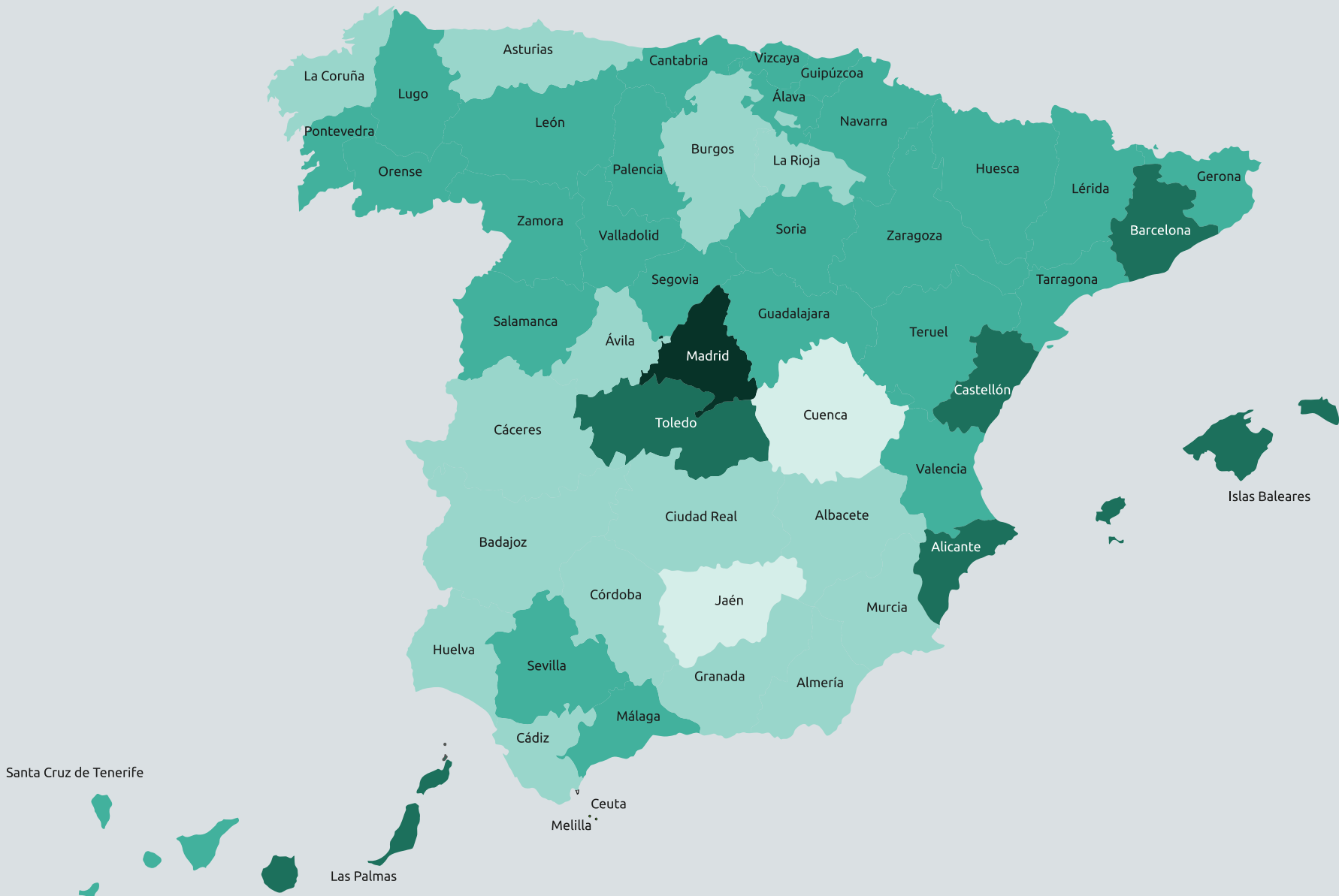
Total España

Nº de habitantes	46.572.132
Matriculaciones de VN turismos	1.235.098
Matriculaciones de VN comerciales	198.726
Matriculaciones totales de VN	1.433.824
Ratio Matriculaciones VN turismos cada 1k hab.	26,52
Ratio Matriculaciones VN comerciales cada 1k hab.	4,27
Ratio Matriculaciones VN total cada 1k hab.	30,79

(*) 1k = 1.000

Provincia	Matriculaciones de VN Turismos cada 1k hab.		
	Total	Turismos	Comerciales
La Rioja	6.491	5.410	1.081
Las Palmas	45.720	37.422	8.298
León	7.866	6.902	964
Lleida	9.595	7.801	1.794
Lugo	6.509	5.592	917
Madrid	464.306	402.825	61.481
Málaga	37.480	32.638	4.842
Melilla	1.267	1.217	50
Murcia	31.166	26.506	4.660
Navarra	15.063	12.308	2.755
Ourense	5.501	4.881	620
Palencia	2.705	2.373	332
Pontevedra	15.765	13.908	1.857
Salamanca	5.173	4.497	676
S. C. Tenerife	29.292	22.801	6.491
Segovia	2.623	2.306	317
Sevilla	36.747	32.200	4.547
Soria	1.747	1.390	357
Tarragona	19.296	16.245	3.051
Teruel	2.345	1.906	439
Toledo	18.604	15.918	2.686
Valencia	61.269	54.008	7.261
Valladolid	10.299	9.326	973
Vizcaya	23.508	20.002	3.506
Zamora	2.623	2.255	368
Zaragoza	20.730	18.377	2.

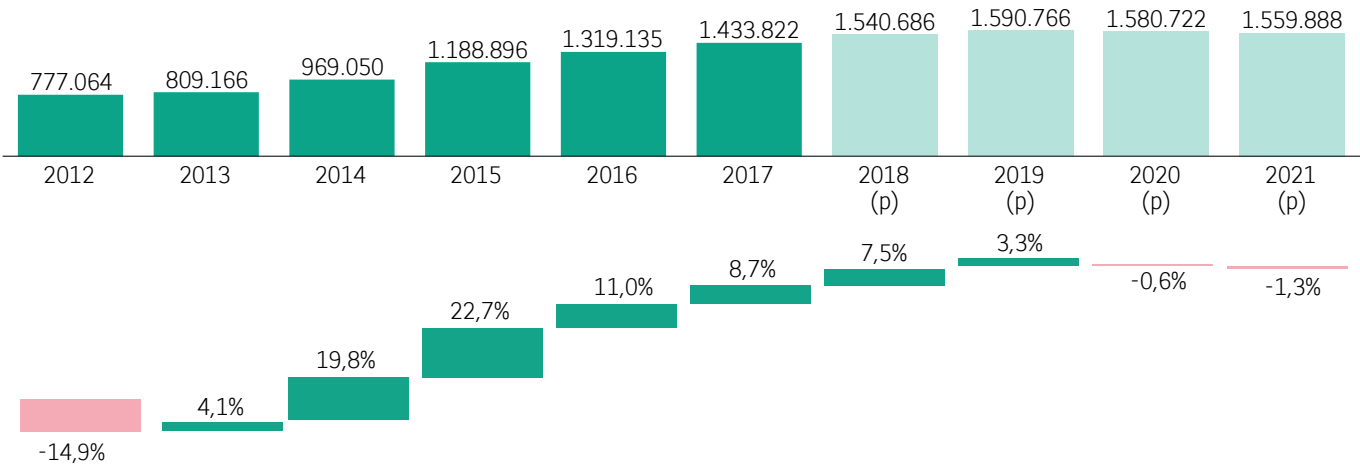
Intensidad del color proporcional al nº de matriculaciones cada 1k hab.



III. PREVISIÓN DE MATRICULACIONES

A. Previsión de matriculaciones totales, por tipo de vehículo y por canal de distribución

Gráfico II.40: Previsión de matriculaciones - Total Mercado (Turismos + Comerciales) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: DGT y previsiones MSI

Las matriculaciones mantendrán la senda alcista registrada en 2017 y se espera que durante el presente ejercicio se supere el millón y medio de nuevas placas, tendencia que se mantendrá en los próximos años. El pico de crecimiento se marcará en 2019, para iniciar una ligera ralentización en los dos siguientes ejercicios.

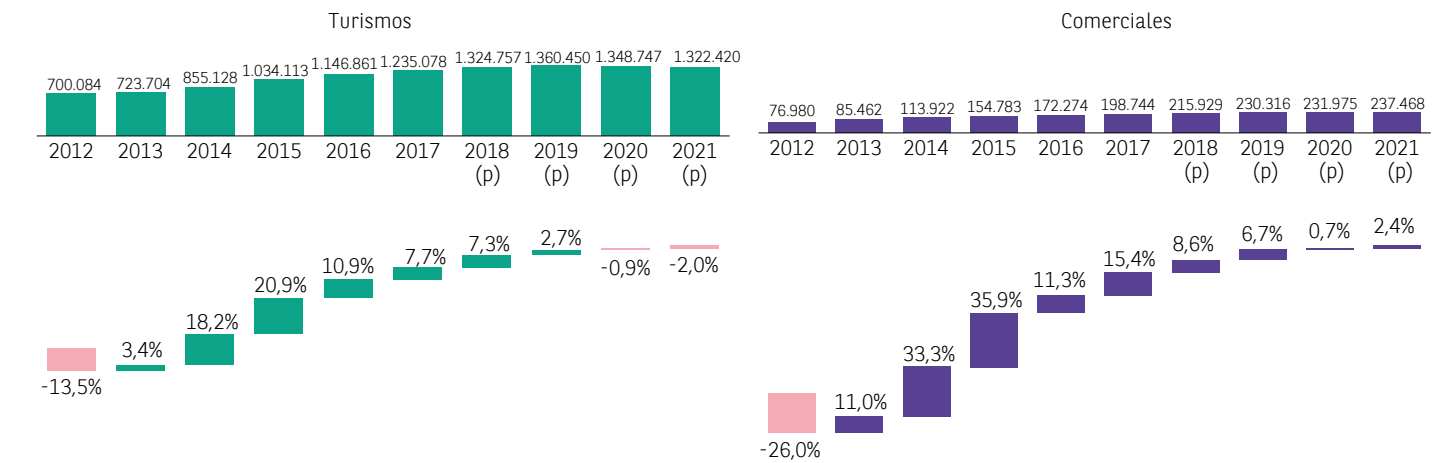
Gráfico II.41: Previsión de matriculaciones por canal de distribución - Total Mercado (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: DGT y previsiones MSI

Las estimaciones muestran que, la falta de estímulos a la compra lastrará el canal particular; el próximo año apenas crecerá hasta las 765.282 unidades y entrará en recesión a partir de 2020. Las flotas de empresa mantendrán el tirón y tras superar el medio millón de vehículos matriculados en 2018 aún mantendrán el crecimiento los dos próximos ejercicios. El canal de alquiler registrará un comportamiento similar y se mantendrán por encima de las 275.000 placas en los dos próximos años.

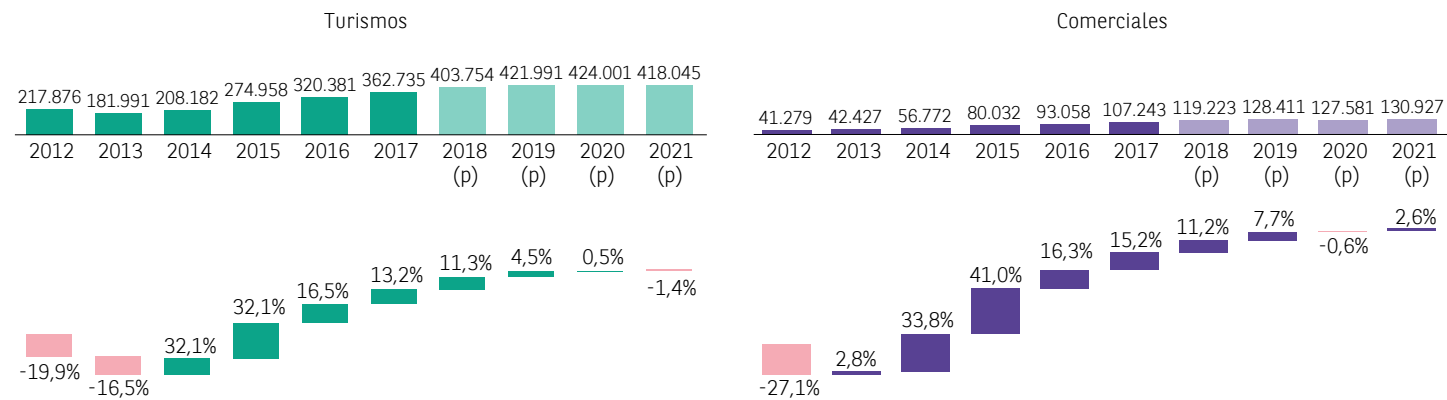
Gráfico II.42: Previsión de matriculaciones por tipo de vehículo - Total Mercado (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: DGT y previsiones MSI

Por tipo de vehículo, los turismos alcanzarán su máximo de unidades matriculadas en 2019 para empezar un lento descenso en los años venideros. Mientras, los comerciales superarán este año la barrera de los 200.000 vehículos, que mantendrán en los próximos ejercicios.

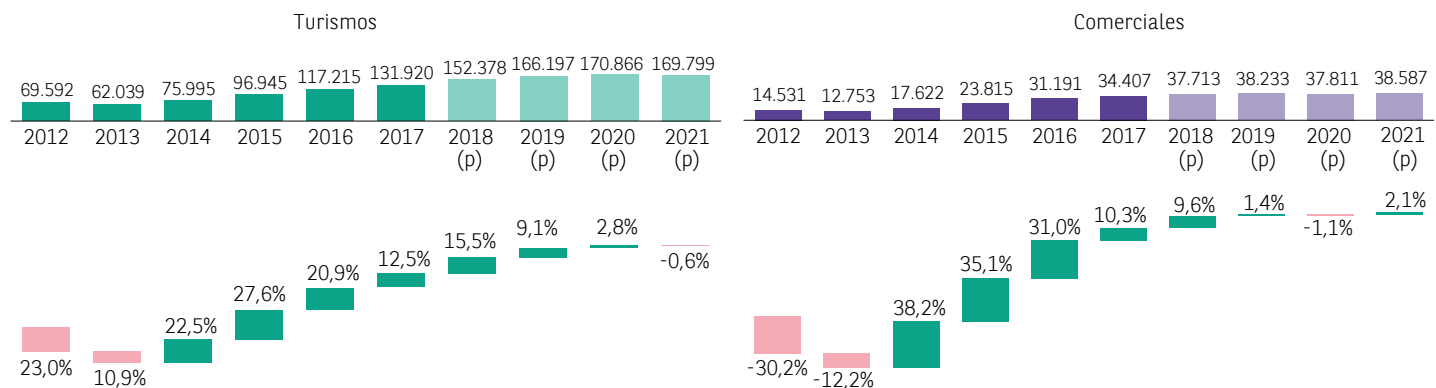
Gráfico II.43: Previsión de matriculaciones por tipo de vehículo - Empresa (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: DGT y previsiones MSI

En el canal de empresa, la evolución de las matriculaciones de comerciales igualará en porcentaje a las de turismos en 2018, momento en el que los crecimientos descenderán por debajo del 10% anual. En el caso de los turismos los porcentajes interanuales descenderán en ese lapso de tiempo y entrarán en negativo en 2021.

Gráfico II.44: Previsión de matriculaciones por tipo de vehículo - Renting (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: DGT y previsiones MSI

El renting, al contrario que el resto de los canales, experimentará un crecimiento del 15,5% en el caso de los turismos a lo largo de 2018 y pese a ralentizar el crecimiento rozará las 171.000 unidades matriculadas en 2020. Las placas de comerciales se mantendrán en el entorno de las 38.000 unidades en los siguientes ejercicios.

B. Previsión de matriculaciones por segmentos de vehículos

Tabla II.8: Previsión de matriculaciones turismos - Total Mercado

MERCADO TOTAL TURISMOS	2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Micro	68.412	+ 7,9%	70.014	+ 2,3%	68.420	- 2,3%	67.169	- 1,8%
Pequeño	288.857	+ 5,6%	295.303	+ 2,2%	292.746	- 0,9%	287.082	- 1,9%
Medio	262.681	+ 3,1%	275.761	+ 5,0%	274.263	- 0,5%	268.614	- 2,1%
Medio Alto	95.651	+ 0,8%	101.058	+ 5,7%	100.270	- 0,8%	98.532	- 1,7%
Alto	14.502	+ 21,3%	14.324	- 1,2%	14.145	- 1,2%	13.921	- 1,6%
Lujo	1.971	+ 16,5%	1.970	+ 0,0%	1.949	- 1,1%	1.922	- 1,4%
Monovolumen Compacto	167.269	+ 4,6%	170.703	+ 2,1%	169.226	- 0,9%	165.865	- 2,0%
Monovolúmen Estándar	23.835	+ 4,7%	24.480	+ 2,7%	24.146	- 1,4%	23.692	- 1,9%
Deportivos	4.030	+ 7,9%	4.130	+ 2,5%	4.042	- 2,1%	3.988	- 1,3%
Todo Terreno Bajo	303.874	+ 17,1%	301.965	- 0,6%	298.107	- 1,3%	292.572	- 1,9%
Todo Terreno Medio	70.157	+ 4,3%	74.978	+ 6,9%	75.307	+ 0,4%	73.552	- 2,3%
Todo Terreno Alto	23.403	+ 7,6%	25.643	+ 9,6%	26.007	+ 1,4%	25.394	- 2,4%
Otros	116	+ 12,6%	121	+ 4,3%	119	- 1,7%	118	- 0,8%
Totales	1.324.757	+ 7,3%	1.360.450	+ 2,7%	1.348.747	- 0,9%	1.322.420	- 2,0%

Fuente: MSI

La fiebre por los Todo Terreno Bajos acapará un buen porcentaje de ventas de vehículos nuevos en España a lo largo del presente año y ha desbancado del orden de preferencias a los modelos más pequeños o de mediano tamaño. Se espera que se matriculen más de 300.000 unidades de este segmento, con un incremento interanual superior al 17%. Los vehículos de menor tamaño, fáciles de conducir en ciudad y con precios reducidos acaparán las siguientes elecciones con casi 290.000 unidades, seguidos de cerca por los de tamaño medio que sumarán más de 262.000 nuevas placas. El aumento global alcanzará el 7,3% este año, pero las ventas perderán fuelle en los ejercicios venideros.

Tabla II.9: Previsión de matriculaciones turismos - Canal Empresa

CANAL EMPRESA TURISMOS	2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Micro	17.551	+ 28,7%	17.216	- 1,9%	16.899	- 1,8%	16.699	- 1,2%
Pequeño	69.841	+ 13,3%	71.663	+ 2,6%	72.226	+ 0,8%	71.345	- 1,2%
Medio	81.773	+ 3,3%	87.665	+ 7,2%	88.307	+ 0,7%	87.004	- 1,5%
Medio Alto	45.139	+ 2,0%	49.139	+ 8,9%	49.476	+ 0,7%	48.823	- 1,3%
Alto	9.145	+ 21,1%	9.200	+ 0,6%	9.150	- 0,5%	9.035	- 1,3%
Lujo	1.359	+ 14,7%	1.379	+ 1,5%	1.368	- 0,8%	1.354	- 1,0%
Monovolumen Compacto	45.564	+ 6,7%	47.144	+ 3,5%	47.173	+ 0,1%	46.552	- 1,3%
Monovolúmen Estándar	5.743	+ 3,2%	6.021	+ 4,8%	6.033	+ 0,2%	5.938	- 1,6%
Deportivos	1.846	+ 11,6%	1.916	+ 3,7%	1.892	- 1,2%	1.874	- 0,9%
Todo Terreno Bajo	75.363	+ 27,5%	75.641	+ 0,4%	75.528	- 0,1%	74.568	- 1,3%
Todo Terreno Medio	34.413	+ 10,0%	37.099	+ 7,8%	37.664	+ 1,5%	36.961	- 1,9%
Todo Terreno Alto	15.945	+ 6,8%	17.834	+ 11,8%	18.210	+ 2,1%	17.818	- 2,2%
Otros	71	+ 14,3%	75	+ 5,3%	75	+ 0,0%	74	- 0,6%
Totales	403.754	+ 11,3%	421.991	+ 4,5%	424.001	+ 0,5%	418.045	- 1,4%

Fuente: MSI

El canal empresa mantiene como opciones preferidas a los vehículos medios, que cerrarán el presente ejercicio con 81.773 unidades matriculadas, un 3,3% más. El todo terreno más económico también se hace fuerte en este segmento y crecerá un 27,5% hasta las 75.363 unidades, seguidos por los modelos más pequeños.

Tabla II.10: Previsión de matriculaciones turismos - Renting

RENTING TURISMOS	2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Micro	5.707	+ 19,8%	4.896	+ 1,3%	4.925	+ 2,3%	4.931	+ 2,3%
Pequeño	29.941	- 5,6%	31.833	+ 2,3%	32.815	+ 2,0%	32.646	+ 2,0%
Medio	32.038	+ 0,3%	36.162	+ 2,0%	37.374	+ 2,0%	37.098	+ 2,0%
Medio Alto	21.005	+ 5,4%	23.732	+ 2,1%	24.365	+ 2,1%	24.201	+ 2,1%
Alto	2.820	+ 8,1%	3.056	+ 1,3%	3.110	+ 2,6%	3.094	+ 2,6%
Lujo	277	+ 6,0%	295	+ 1,6%	300	+ 2,6%	299	+ 2,6%
Monovolumen Compacto	16.469	+ 0,0%	18.407	+ 1,0%	18.851	+ 2,6%	18.778	+ 2,6%
Monovolúmen Estándar	1.397	+ 16,2%	1.564	+ 3,9%	1.620	+ 2,4%	1.610	+ 2,4%
Deportivos	432	+ 8,4%	456	+ 1,7%	460	+ 5,5%	462	+ 5,5%
Todo Terreno Bajo	22.149	+ 9,9%	23.281	+ 3,0%	23.796	+ 1,4%	23.697	+ 1,4%
Todo Terreno Medio	14.536	- 0,7%	16.165	+ 1,5%	16.668	+ 2,3%	16.489	+ 2,3%
Todo Terreno Alto	5.605	+ 4,7%	6.348	+ 1,4%	6.580	+ 2,7%	6.492	+ 2,7%
Otros	1	- 54,1%	1	+ 35,7%	1	+ 0,8%	1	+ 0,6%
Totales	152.378	+ 11,3%	166.197	+ 9,1%	170.866	+ 2,8%	169.799	- 0,6%

Fuente: MSI

En el caso del renting, el segmento medio también repetirá como el más solicitado en 2018 y sumará 32.038 unidades, aunque apenas crece en porcentaje, seguido por los vehículos pequeños, que pese a caer en porcentaje sumarán 29.941 matriculaciones. Por número de unidades el tercer lugar corresponde al todo terreno más económico, que añadirá 22.149 placas al sector, aunque por porcentaje la subida más destacada corresponde a los vehículos micro, que sumarán un 19,8%.

Tabla II.11: Previsión de matriculaciones comerciales - Total Mercado

MERCADO TOTAL COMERCIALES	2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Comerciales	1.241	- 6,5%	1.319	+ 6,2%	1.331	+ 0,9%	1.377	+ 3,5%
Derivados Turismos	120.169	+ 10,4%	127.399	+ 6,0%	128.708	+ 1,0%	131.557	+ 2,2%
Microvan	482	+ 69,2%	532	+ 10,3%	527	- 0,9%	546	+ 3,6%
< 2 Tn	5.052	+ 4,6%	5.406	+ 7,0%	5.436	+ 0,6%	5.533	+ 1,8%
2 a < 2,7 Tn	12.185	+ 6,9%	13.317	+ 9,3%	13.252	- 0,5%	13.654	+ 3,0%
2,7 a < 3,5 Tn	33.044	+ 4,4%	35.524	+ 7,5%	35.640	+ 0,3%	36.546	+ 2,5%
3,5 Tn	26.631	+ 9,9%	28.208	+ 5,9%	28.511	+ 1,1%	29.209	+ 2,4%
Otros comerciales	17.124	+ 6,3%	18.612	+ 8,7%	18.571	- 0,2%	19.045	+ 2,6%
Totales	215.929	+ 8,6%	230.316	+ 6,7%	231.975	+ 0,7%	237.468	+ 2,4%

Fuente: MSI

Si nos atenemos a los comerciales, los derivados de turismos continúan como los más representativos del mercado y crecerán un 10,4%, hasta las 120.169 unidades. Destaca el importante crecimiento en porcentaje (69,2%) de las microvan, mientras que los vehículos de entre 2,7 y 3,5 toneladas continúan con el ascenso experimentado en los últimos años y aumentarán el parque en 33.044 unidades, al igual que los de entre 2 y 2,7 toneladas, que sumarán 12.185 vehículos.



Tabla II.12: Previsión de matriculaciones comerciales - Canal Empresa

CANAL EMPRESA COMERCIALES	2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Comerciales	1.219	- 7,0%	1.296	+ 6,3%	1.296	+ 0,0%	1.335	+ 3,0%
Derivados Turismos	64.154	+ 12,6%	68.926	+ 7,4%	68.926	- 0,5%	70.412	+ 2,7%
Microvan	451	+ 68,2%	502	+ 11,4%	491	- 2,3%	503	+ 2,5%
< 2 Tn	3.613	+ 9,2%	3.889	+ 7,6%	3.865	- 0,6%	3.970	+ 2,7%
2 a < 2,7 Tn	7.346	+ 10,0%	7.879	+ 7,3%	7.845	- 0,4%	8.060	+ 2,7%
2,7 a < 3,5 Tn	16.730	+ 5,5%	18.182	+ 8,7%	17.983	- 1,1%	18.487	+ 2,8%
3,5 Tn	16.829	+ 12,0%	17.847	+ 6,0%	17.870	+ 0,1%	18.330	+ 2,6%
Otros comerciales	8.880	+ 13,5%	9.890	+ 11,4%	9.664	- 2,3%	9.830	+ 1,7%
Totales	119.223	+ 11,2%	128.411	+ 7,7%	127.581	- 0,6%	130.927	+ 2,6%

Fuente: MSI

El canal empresa registra un comportamiento similar al de los comerciales y optará también por los derivados de turismos como segmento más solicitado con 64.154 matriculaciones. Los vehículos de mayor tamaño rondarán las 17.000 unidades en todas sus versiones, mientras que los de menos de dos toneladas mantienen la tendencia alcista de años anteriores y sumarán 3.613 nuevas incorporaciones.

Tabla II.13: Previsión de matriculaciones comerciales – Renting

RENTING COMERCIALES	2018 (p)		2019 (p)		2020 (p)		2021 (p)	
	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución	Tamaño	Evolución
Comerciales	852	- 9,2%	882	+ 3,4%	863	- 2,1%	888	+ 2,8%
Derivados Turismos	25.224	+ 10,8%	25.565	+ 1,4%	25.286	- 1,1%	25.815	+ 2,1%
Microvan	10	- 18,6%	12	+ 18,0%	11	- 8,1%	12	+ 12,8%
< 2 Tn	1.041	+ 2,6%	1.120	+ 7,6%	1.075	- 4,0%	1.119	+ 4,1%
2 a < 2,7 Tn	2.707	+ 18,1%	2.655	- 1,9%	2.670	+ 0,6%	2.693	+ 0,9%
2,7 a < 3,5 Tn	3.326	- 0,6%	3.392	+ 2,0%	3.345	- 1,4%	3.415	+ 2,1%
3,5 Tn	2.543	+ 9,0%	2.478	- 2,6%	2.500	+ 0,9%	2.547	+ 1,9%
Otros comerciales	2.010	+ 17,8%	2.131	+ 6,0%	2.062	- 3,3%	2.099	+ 1,8%
Totales	37.713	+ 9,6%	38.233	+ 1,4%	37.811	- 1,1%	388.587	+ 2,1%

Fuente: MSI

En lo que al canal de renting se refiere, los derivados de turismos también se mantienen un ejercicio más como el segmento más demandado con 25.224 unidades, seguido de los vehículos de entre 2,7 y 3,5 toneladas, que suman 3.326.

C. Previsión de matriculaciones por marca del fabricante

Gráfico II.45: Previsión de matriculaciones turismo Top 10 marcas - Total Mercado

										
2021 (p)	8,22%	7,86%	7,84%	6,87%	7,32%	4,90%	4,89%	5,39%	5,10%	4,84%
2020 (p)	8,22%	7,89%	7,89%	6,82%	7,37%	4,87%	4,86%	5,42%	5,10%	4,91%
2019 (p)	8,29%	7,82%	7,37%	6,97%	7,21%	4,98%	4,95%	5,32%	5,10%	4,96%
2018 (p)	8,14%	7,64%	7,61%	7,19%	6,85%	5,16%	5,08%	5,04%	5,03%	4,98%

Fuente: MSI

Seat será el fabricante con mayor cuota de ventas en los ejercicios venideros con porcentajes algo superiores al 8%, seguido muy de cerca por Volkswagen, que se posicionará delante de Renault y finalizará la década con casi un 7,9% de cuota.

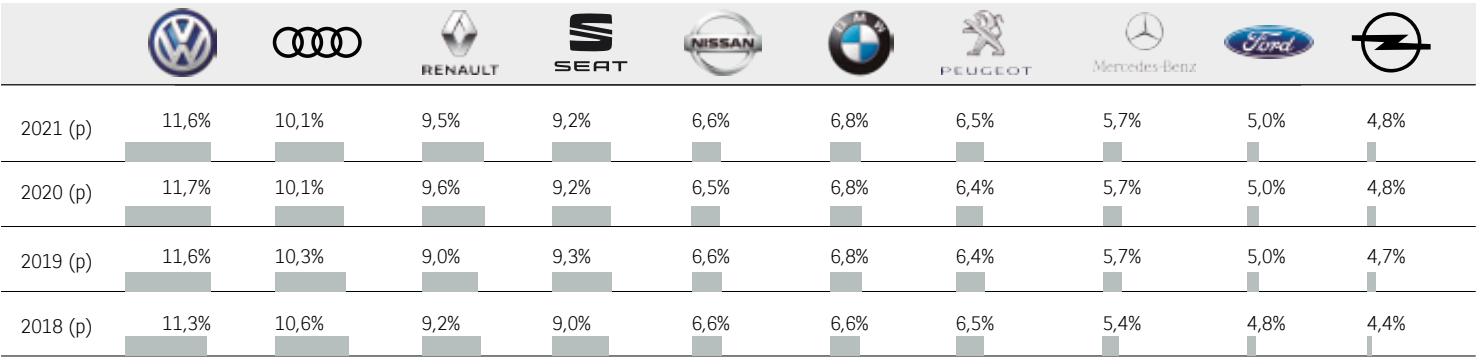
Gráfico II.46: Previsión de matriculaciones turismo Top 10 marcas - Canal Empresa

										
2021 (p)	8,5%	7,2%	7,3%	6,8%	7,4%	7,0%	6,4%	6,3%	5,9%	4,9%
2020 (p)	8,6%	7,2%	7,3%	6,8%	7,4%	7,0%	6,4%	6,3%	5,9%	5,0%
2019 (p)	8,5%	7,3%	7,4%	6,8%	6,9%	7,0%	6,4%	6,4%	6,0%	4,9%
2018 (p)	8,1%	7,7%	7,2%	7,0%	7,0%	6,7%	6,2%	6,2%	6,1%	4,8%

Fuente: MSI

En el canal empresa Volkswagen se instalará en el primer lugar por orden de preferencia y superará el 8% de cuota en los próximos años. Peugeot caerá al segundo escalón con Seat y Audi a la zaga, que se mantendrán por encima del 7% de cuota.

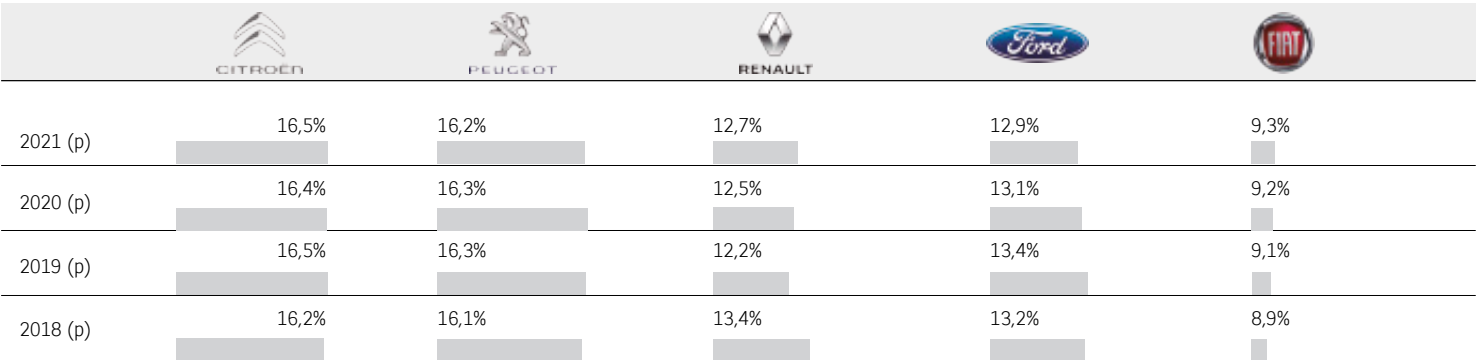
Gráfico II.47: Previsión de matriculaciones turismo Top 10 marcas - Renting



Fuente: MSI

El canal de renting también variará su orden de preferencias en relación con los ejercicios precedentes. Volkswagen asaltará el primer puesto con más de un 11% de cuota en los próximos años y Audi se instalará en el segundo escalón por encima del 10%. Renault cae a la tercera posición y Seat y Nissan se colocan en el quinteto de cabeza.

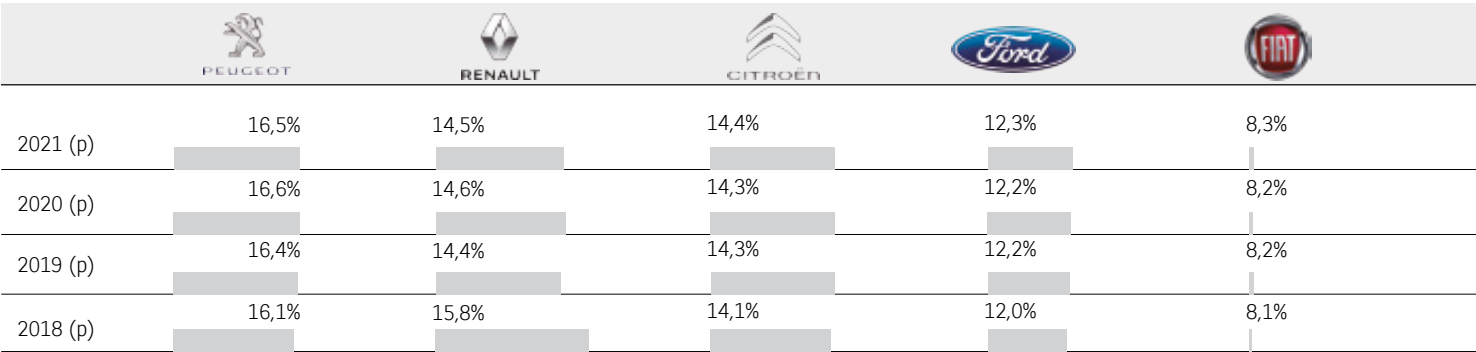
Gráfico II.48: Previsión de matriculaciones comerciales Top 5 marcas - Total Mercado



Fuente: MSI

En el caso de los comerciales, Citroën asaltará el puesto de privilegio y será la marca más vendida en el próximo cuatrienio, seguida por Peugeot, la desbancada Renault y Ford, todas ellas por encima de los dos dígitos porcentuales de cuota.

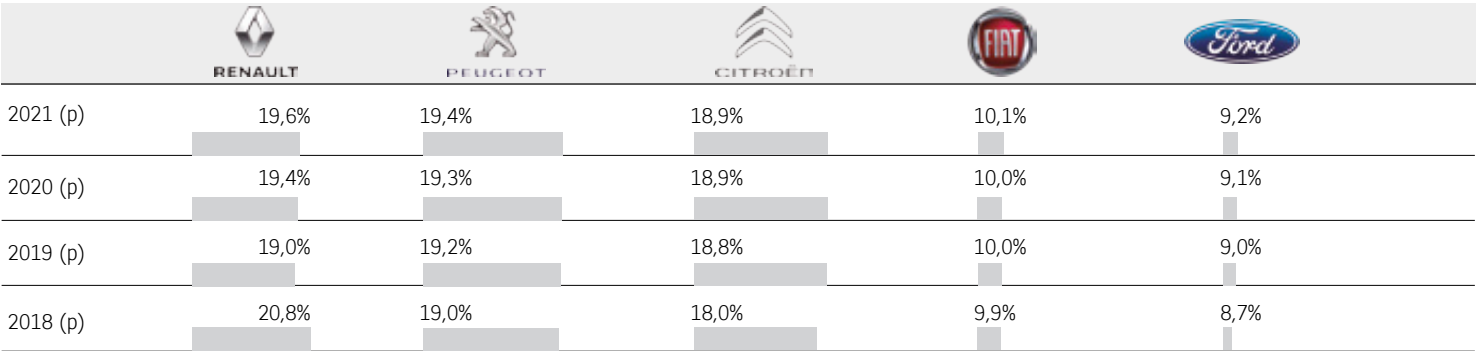
Gráfico II.49: Previsión de matriculaciones comerciales Top 5 marcas - Canal Empresa



Fuente: MSI

Renault también cederá el primer puesto en el canal de empresa en favor de Peugeot, que mantendrá cuotas por encima del 16% en los próximos años. Citroën, Ford y Fiat completan el quinteto de más vendidos.

Gráfico II.50: Previsión de matriculaciones comerciales Top 5 marcas - Renting



Fuente: MSI

El mercado de comerciales de renting mantendrá este año la confianza en Renault (20,8%), mientras que Peugeot (19%) desbanca a Citroën (18%) en los gustos de los consumidores. Fiat roza el 10% seguido por Ford, que se instalará en el entorno del 9% en los próximos años.

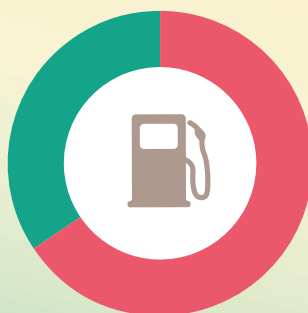
Más de

2.000.000

unidades vendidas
de vehículos de ocasión
en 2017

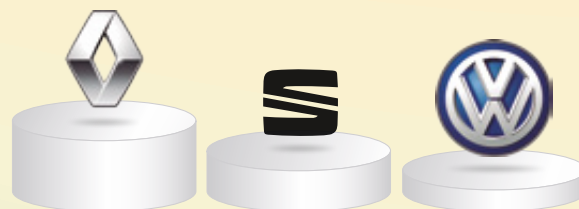
Histórico matriculaciones de vehículos de ocasión

	TOTAL MERCADO VO	Empresas	Renting
2008	2.129.466	451.272	21.538
2009	1.788.691	395.911	69.429
2010	1.794.641	424.059	124.975
2011	1.833.015	455.475	106.981
2012	1.769.699	489.861	80.639
2013	1.788.121	411.910	52.525
2014	1.846.577	417.373	66.642
2015	1.900.016	491.566	95.955
2016	2.083.607	546.678	96.332
2017	2.287.240	603.146	94.177



DIESEL
GASOLINA ↑

Turismos más vendidos



Comerciales más vendidos



Edad media del parque

Aumenta el número de vehículos
con 10 años de antigüedad





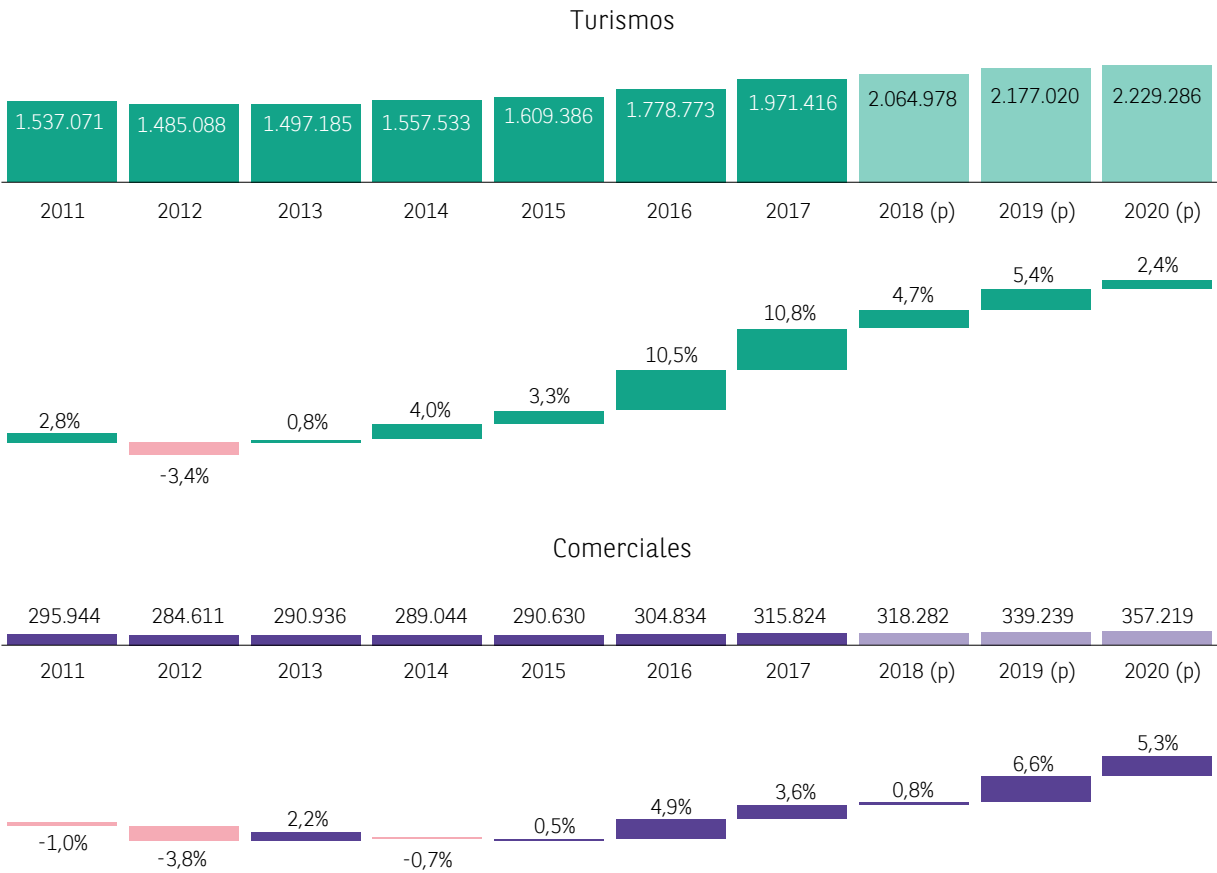
Mercado del vehículo de ocasión

El mercado de vehículos de ocasión certificó en 2017 la mejora apuntada el año anterior y superó los dos millones de unidades vendidas, por lo que se mantiene como la opción preferida por los conductores españoles. Los vehículos con más de 10 años de antigüedad coparon de nuevo el protagonismo en las transacciones, lo que elevó la edad media del parque y las previsiones no apuntan mejoras en este sentido, aunque destaca el avance de las ventas entre los seminuevos. En lo referente a las motorizaciones, el diésel copa el mercado, aunque se apunta un leve ascenso de la gasolina.

I. HISTÓRICO Y PREVISIONES DE VENTAS DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN

A. Evolución y previsión de las Ventas de VO

Gráfico III.1: Evolución transferencias de VO - Total Mercado (cifras absolutas en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)



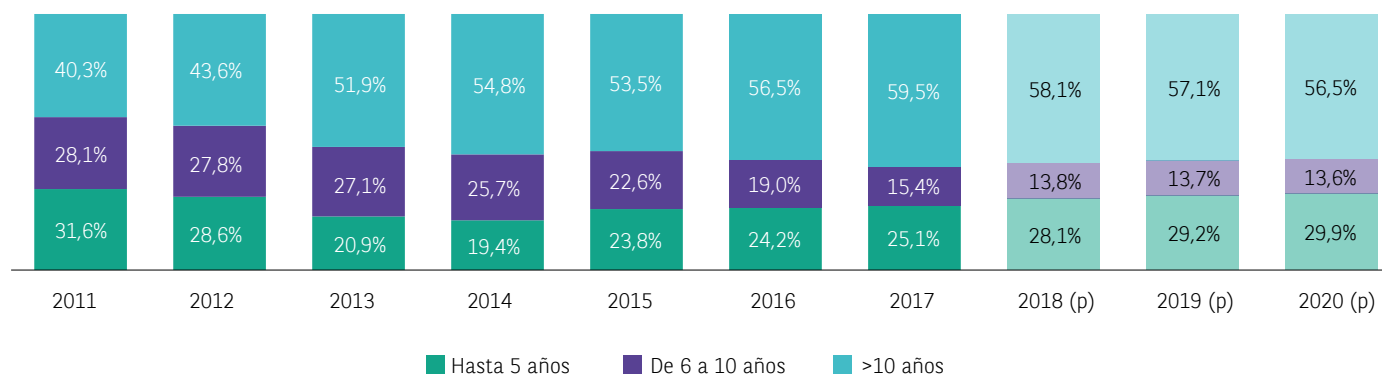
Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La venta de vehículos de ocasión (VO) mantuvo la fortaleza en 2017, año en el que superó los dos millones de unidades por segundo ejercicio consecutivo y consolidó este mercado como la primera opción de compra para los consumidores españoles. El segmento de turismos, en el que destacó el aumento de los coches seminuevos o con menos de tres años de antigüedad, creció en 192.000 vehículos (10,8%) en comparación con 2016, mientras que las altas de comerciales aumentaron en 11.000 vehículos (3,6%).

Las previsiones indican que la cota de los dos millones de unidades se mantendrá a lo largo de los ejercicios venideros, en los que se estabilizarán los incrementos en las ventas de turismos y crecerán en mayor medida los porcentajes de altas de comerciales.

B. Evolución y previsión de las ventas de VO por edad de los vehículos vendidos

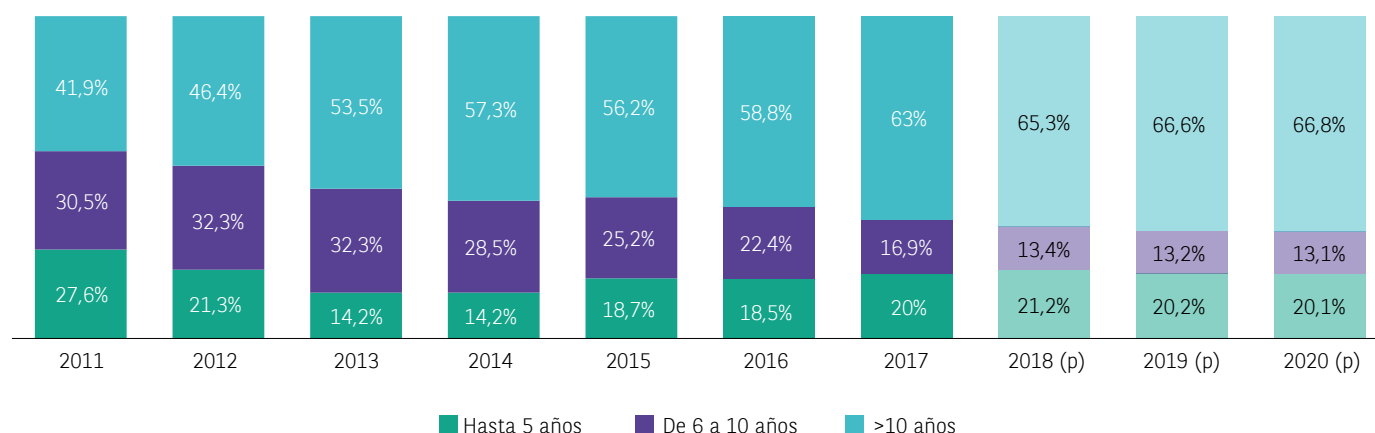
Gráfico III.2: Distribución de las ventas por edad del VO – Turismos



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El turismo con una antigüedad superior a diez años volvió a aumentar su peso dentro del parque de VO de su segmento en 2017 y representó el 59,5% del total de las ventas. Un aumento de tres puntos porcentuales en relación con 2016 que vuelve a elevar la vida media del vehículo que circula por las carreteras españolas. No obstante, destaca el avance sostenido de los coches con menos de un lustro de vida, que probablemente supere el 28% de las ventas en este 2018, gracias en parte al efecto de las automatriculaciones de los modelos más modernos que realizaron los concesionarios. En los próximos años se mantendrá la bipolaridad entre los dos tramos citados, ya que las unidades de entre seis y 10 años apenas aumentarán su cuota, mientras que las más novedosas ganarán terreno a los vehículos más antiguos.

Gráfico III.3: Distribución de las ventas por edad del VO – Comerciales

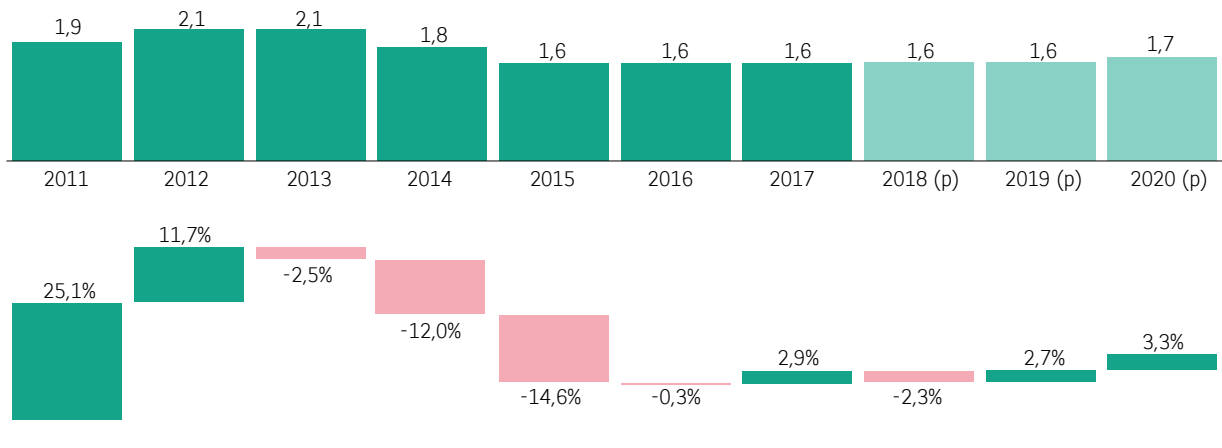


Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La estructura por edad del segmento del VO comercial también experimentó un notable incremento de las ventas de las unidades que superan los 10 años de antigüedad, que alcanzaron el 63% del total, a la vez que creció la proporción de vehículos más modernos. En los próximos años el envejecimiento del parque mantendrá su progresión al alza, mientras que el resto de tramos no sufrirá variaciones reseñables.

C. Ratio Vehículo de Ocasión vs Vehículo Nuevo

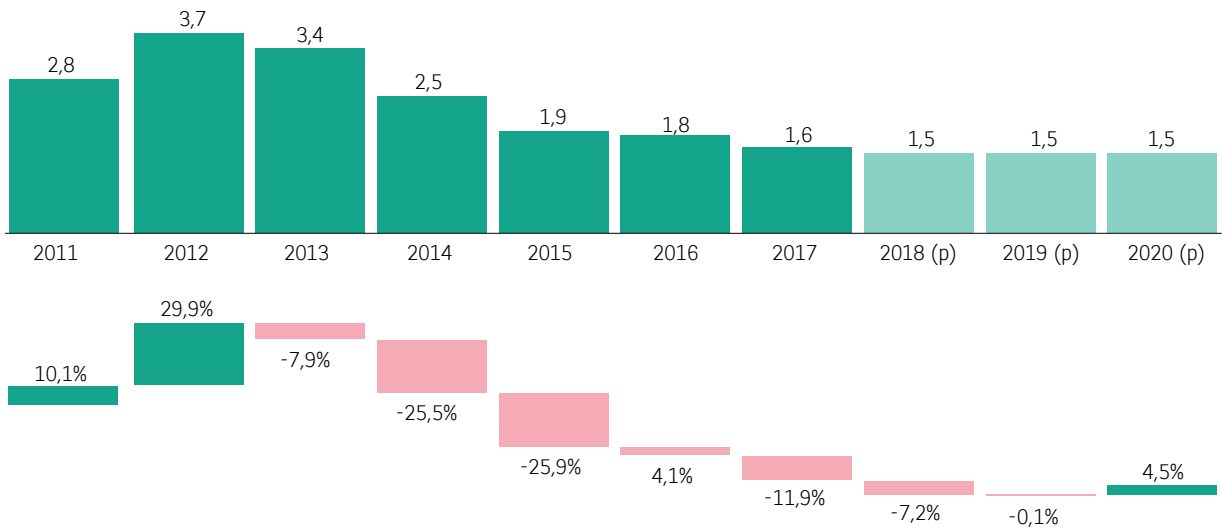
Gráfico III.4: Ratio vehículo de ocasión vs vehículo nuevo – Turismos (ratio en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La ratio anual del VO vs VN (vehículo nuevo) en el segmento de turismos creció un 2,9% en 2017, con lo que rompió la tendencia descendente iniciada en 2013, aunque se mantuvo en un valor de 1,6, el mismo de los dos últimos ejercicios. No se espera que este valor cambie en los próximos años, por lo que por cada vehículo nuevo matriculado harán lo propio 1,6 vehículos de ocasión.

Gráfico III.5: Ratio vehículo de ocasión vs vehículo nuevo – Comerciales (ratio en barras y evolución interanual en cascada)



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

La evolución de la ratio VO vs VN en el caso del vehículo comercial volvió a descender en 2017 y las previsiones apuntan a que volverá a ceder terreno este año y el próximo, para situarse en un valor de 1,5 ventas de vehículos de ocasión frente a cada matrícula nueva

D. Ventas de VO por tipo de combustible

Tabla III.1: Ventas de VO por tipo de combustible – Turismos

	2017		2018 (p)		
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Evolución
Gasolina	676.548	34,3%	731.209	35,9%	+ 8,1%
Diesel	1.294.868	65,7%	1.333.769	64,6%	+ 3,0%
Totales	1.971.416		2.064.978		

Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI. Proyecciones (p) MSI

Los turismos diésel se mantienen como la principal opción en la foto fija de las ventas del turismo de ocasión en función del tipo de combustible utilizado. El diésel sumó el 65,7% de las transacciones en 2017, frente al 34,3% de las motorizaciones de gasolina. Para el próximo año se espera un aumento de las ventas de los vehículos de gasolina superior al 8% y del 3% para los diésel, aumentando así un total de más de 93.500 ventas.

Tabla III.2: Ventas de VO por tipo de combustible – Comerciales

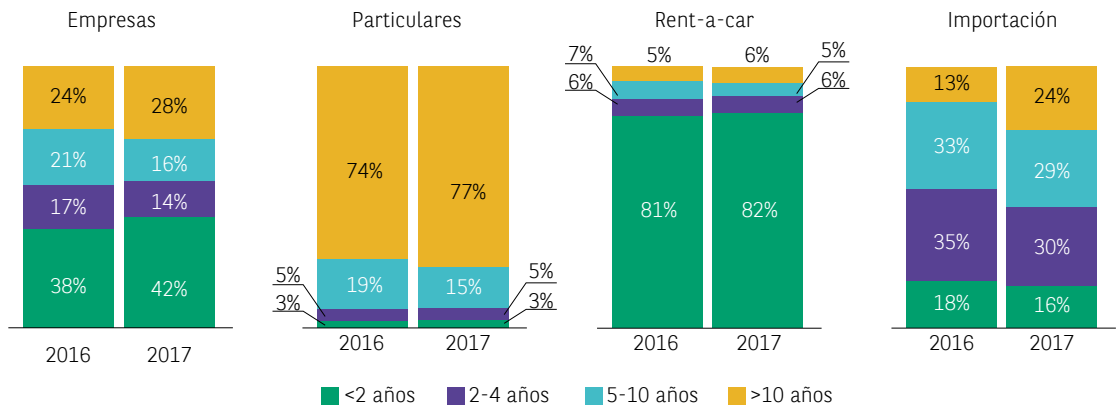
	2017		2018 (p)		
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Evolución
Gasolina	3.517	1,11%	5.570	1,75%	+ 58,4%
Diesel	312.307	98,99%	312.712	98,25%	+ 0,1%
Totales	315.824		318.282		

Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI. Proyecciones (p) MSI

Los motores diésel siguen sin rival entre los VO comerciales y dejan en cifras anecdóticas las de los que utilizan otros combustibles. En 2017 se vendieron 312.307 vehículos con esta motorización, por poco más de 3.500 de gasolina. Para este año se espera un importante aumento de las ventas de los de gasolina pero sin alcanzar cifras de 2016 (8.048 ventas), aunque los diésel apenas sufrirán variación en su cuota.

E. Evolución de las ventas de VO por canal de procedencia y edad del vehículo

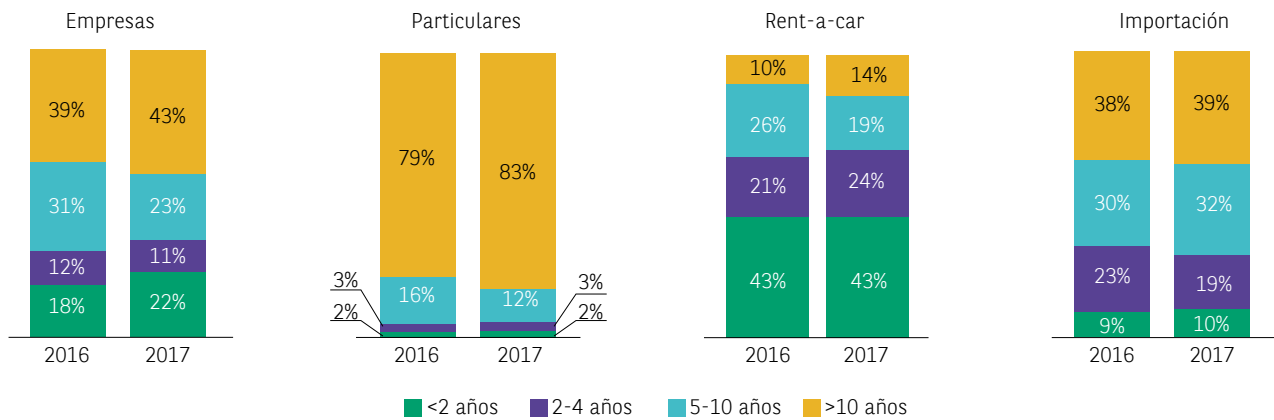
Gráfico III.6: Ventas de VO por canal de procedencia y edad del vehículo – Turismos



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El análisis de las ventas según el canal de procedencia del vehículo turismo y la antigüedad refleja la bipolaridad del mercado, que no refleja cambios con el paso de los años. Los particulares mantienen mucho más tiempo la propiedad de su vehículo en comparación con la modalidad de rent a car, sin duda el reflejo de dos concepciones del uso del coche turismo antagónicas. De esta forma, el 76,7% de los VO vendidos por particulares superaba los 10 años de vida, tres puntos porcentuales más que en 2016, mientras que el 82,4% de las ventas procedentes de las unidades del segmento de alquiler eran seminuevos, mientras que poco más de un 6% de las adquisiciones por parte de estas firmas se componía de las unidades más longevas. Destaca, a su vez, que casi la cuarta parte de las unidades importadas supera la década de vida.

Gráfico III.7: Ventas de VO por canal de procedencia y edad del vehículo – Comerciales



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

En lo que respecta a los vehículos comerciales destaca el nuevo aumento en la edad del parque. Casi el 83% de VO vendidos procedentes de particulares tiene más de 10 años, aunque se constata un leve ascenso de los modelos más modernos, que cerraron el 2,4% de las transacciones. El 43,2% de las ventas con origen en las empresas también se encuentra en el tramo de mayor antigüedad, así como el 39,4% de los importados.

F. Evolución de las ventas de VO por segmento

Tabla III.3: Ventas de VO por segmento del vehículo – Turismos

	2017		2018 (p)		
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Evolución
Micro	89.502	4,5%	97.467	4,7%	+ 8,9%
Pequeño	417.940	21,2%	437.362	21,2%	+ 4,6%
Medio	553.968	28,1%	569.727	27,6%	+ 2,8%
Medio Alto	334.944	17,0%	345.884	16,8%	+ 3,3%
Alto	67.422	3,4%	69.177	3,4%	+ 2,6%
Lujo	7.886	0,4%	8.053	0,4%	+ 2,1%
Monovolumen Compacto	199.310	10,1%	207.737	10,1%	+ 4,2%
Monovolúmen Estándar	45.145	2,3%	46.462	2,3%	+ 2,9%
Deportivos	27.600	1,4%	26.845	1,3%	- 2,7%
Todo Terreno Bajo	122.031	6,2%	139.386	6,8%	+ 14,2%
Todo Terreno Medio	62.691	3,2%	69.796	3,4%	+ 11,3%
Todo Terreno Alto	40.020	2,0%	44.191	2,1%	+ 10,4%
Otros	2.957	0,2%	2.891	0,1%	- 2,2%
Totales	1.971.416		2.064.978		

Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

El podio de las ventas VO según el segmento sigue liderado por los vehículos de tamaño medio, con casi 554.000 unidades, lo que supone el 28% del mercado. En los siguientes escalones del cajón se sitúan los modelos más pequeños, con 417.940 unidades (21,2%) y el medio alto, tramo al que corresponden 334.944 coches, el 17% del mercado de ocasión.

El todo terreno bajo, que actualmente tiene una elevada cuota de matriculaciones nuevas, se irá incorporando en años venideros a este mercado de ocasión. Así, las expectativas para 2018 sitúan a los todoterrenos, en todas sus versiones, al frente de los mayores incrementos, pero con especial protagonismo de la versión más económica, de la que se espera que se vendan en el entorno de 140.000 unidades y alcance una cuota superior al 14%. Los deportivos son los únicos modelos que perderán recorrido.

Tabla III.4: Ventas de VO por segmento del vehículo – Comerciales

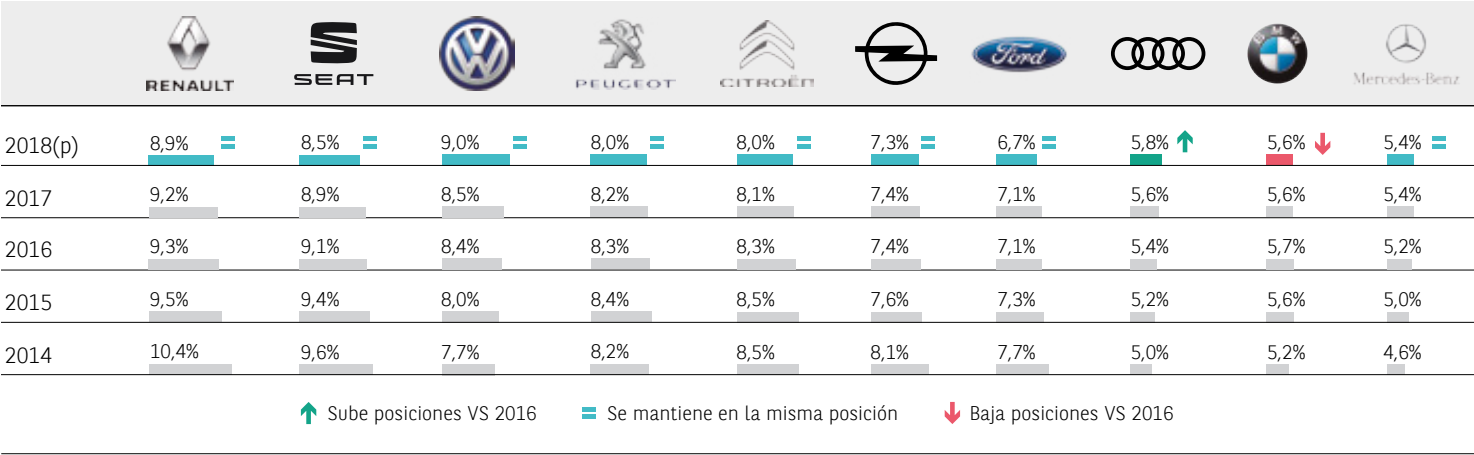
	2017		2018 (p)		
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Evolución
Comerciales	5.811	1,8%	5.888	1,9%	+ 1,3%
Derivados Turismos	148.722	47,1%	149.179	46,9%	+ 0,3%
Microvan	316	0,1%	318	0,1%	+ 0,8%
< 2 TN	3.411	1,1%	3.597	1,1%	+ 5,4%
2 a < 2,7 TN	35.341	11,2%	34.534	10,9%	- 2,3%
2,7 TN a < 3,5 TN	58.396	18,5%	59.391	18,7%	+ 1,7%
3,5 TN	45.037	14,3%	46.692	14,7%	+ 3,7%
Otros	18.792	5,9%	18.683	5,9%	- 0,6%
Totales	315.824		318.282		

Fuente: DGT e INE y tratamiento MSI. Proyecciones (p) MSI

Derivados de turismos no cede la primera plaza en número de ventas con 148.722 unidades y se encuentra a tres puntos porcentuales de copar la mitad del mercado del VO. A distancia le siguen los comerciales de 2,7 a 3,5 toneladas (cuota del 18,5%) y los de 3,5 toneladas (14,3%), de los que se espera que incrementen su cuota de mercado el próximo año. Se calcula que 2018 cierre con 318.282 unidades vendidas en este segmento.

G. Evolución de las ventas de VO por marcas de fabricante

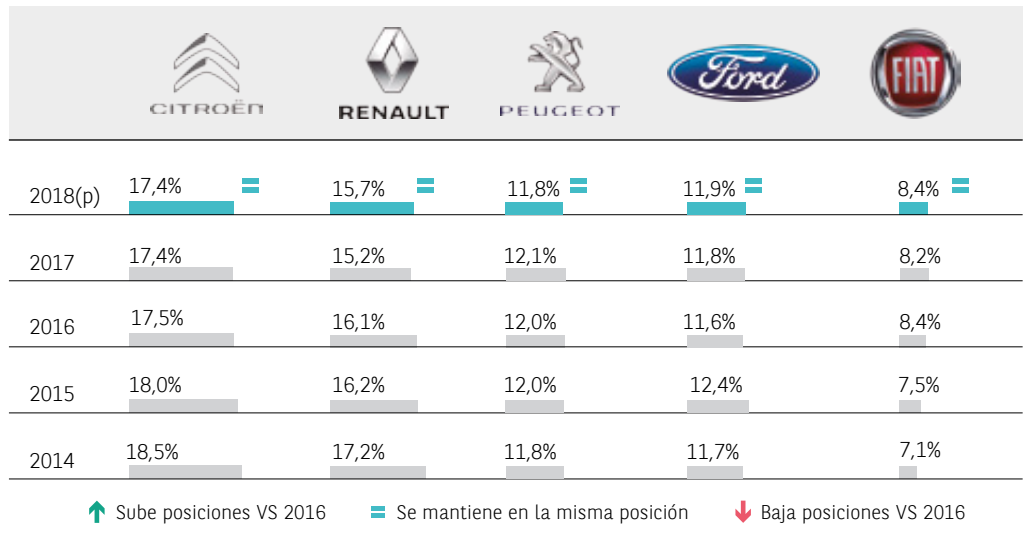
Gráfico III.8: Evolución de las ventas de VO por marcas de fabricante - Turismos



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Renault sigue liderando la primera posición de ventas en Turismos, aunque se prevé que Volkswagen, con un 9% de cuota, desbancará a Renault (8,9%) en el liderazgo de ventas de vehículos de ocasión en 2018, lo que provocará la caída al tercer escalón de Seat (8,5%). Peugeot y Citroën, ambas con un 8% de cuota, Opel (7,3%) y Ford (6,7%) mantendrán las posiciones aunque seguirán cediendo terreno. Audi ganará una posición al crecer dos décimas porcentuales (5,8%) en detrimento de BMW, que mantendrá el 5,6% de 2017, mientras que Mercedes cerrará el grupo de las diez marcas más demandadas con el 5,4% del mercado.

Gráfico III.9: Evolución de las ventas de VO por marcas de fabricante – Comerciales



Fuente: MSI a partir de datos de la DGT

Citroën y Renault mantuvieron en 2017 la cabeza en ventas de vehículos de ocasión, aunque la marca del rombo ganará algo de cuota en 2018, hasta el 15,7%, mientras que el líder mantendrá este año el 17,4%. Ford ascenderá al tercer puesto en 2018 tras recuperar terreno el pasado año (11,8%) y ganar una décima porcentual que le permitirá aventajar a Peugeot (11,8%), mientras que Fiat rendirá su 8,4%.



Vehículos con + tecnologías

- para evitar accidentes

+ para solventar acciones cotidianas

El móvil

Principal opción para planificar rutas

Sensores de aparcamiento

Destacan como equipamiento del vehículo





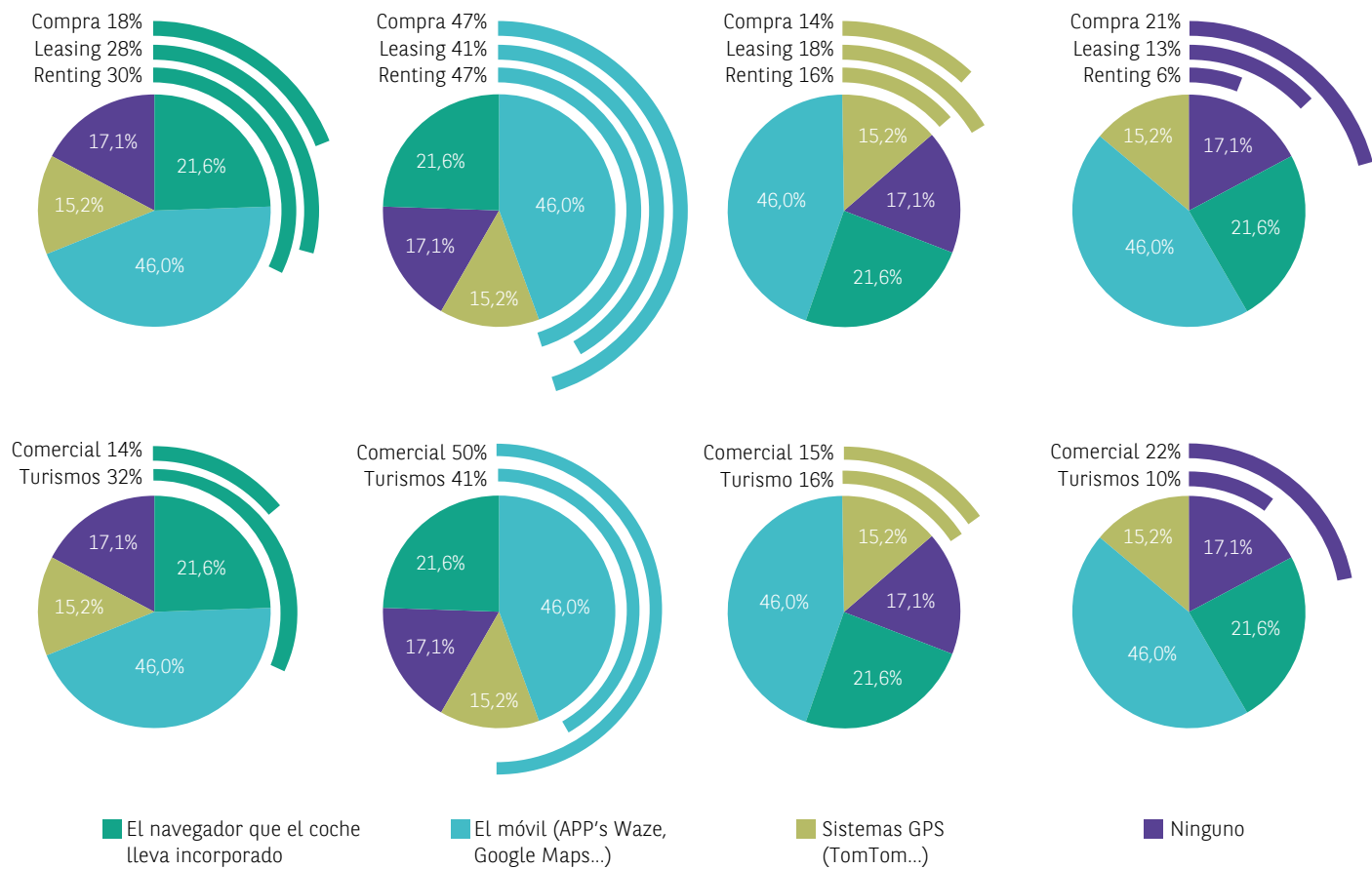
Equipamientos del vehículo

Las posibilidades que ofrece la tecnología para evitar accidentes o solventar acciones cotidianas de la conducción cada vez están más presentes en los vehículos españoles. Sin embargo, el teléfono móvil, al igual que en otros aspectos de la sociedad, se configura como la principal opción de los conductores a la hora de planificar sus rutas, por delante de los navegadores integrados, otros sistemas basados en localización GPS o los cada vez más en desuso mapas tradicionales. Las ayudas al aparcamiento ganan adeptos entre los usuarios y las marcas.

I. EQUIPAMIENTOS DEL VEHÍCULO

A. Implantación de sistemas de navegación y optimización de rutas

Gráfico IV.1: Implantación de sistemas de navegación y optimización de rutas (tipología de vehículo y método de financiación)

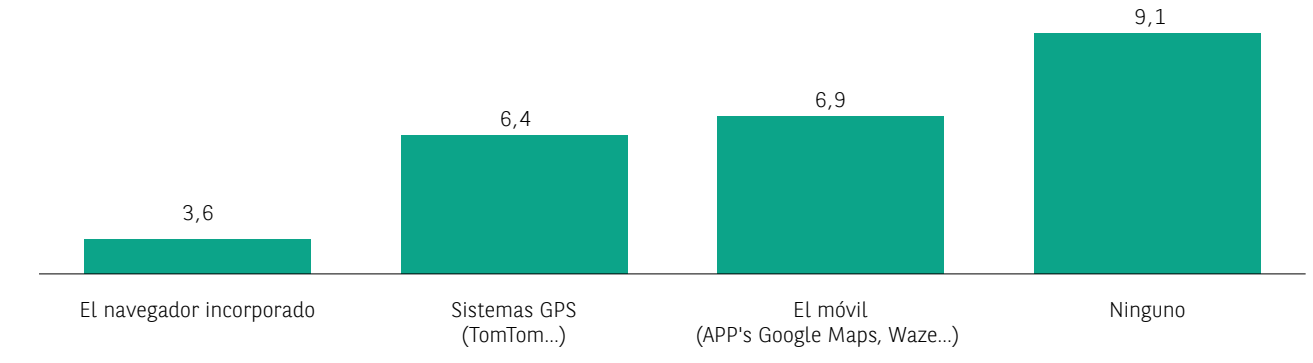


Fuente: CVO

El teléfono móvil se mantiene como el mejor aliado de los conductores para la planificación de las rutas y ha desbancado al resto de opciones. El 46% de los usuarios busca el camino óptimo a su destino a través de aplicaciones instaladas en su 'smartphone', mientras que los navegadores integrados en los vehículos pierden adeptos y ya solo son utilizados en el 21,6% de los trayectos. Los sistemas GPS recuperan algo de terreno, aunque atraen a poco más del 15% de los pilotos.

El 32% de los turismos cuenta con navegador incorporado, más del doble que en el caso de los comerciales. La mitad de los conductores de este último tipo de vehículos depende del teléfono móvil para planificar sus viajes, aunque el 22% prescinde de cualquier ayuda tecnológica. En cuanto al tipo de financiación, el uso del navegador de serie es similar entre los de la modalidad de renting (30%) y leasing (28%), pero desciende de forma considerable entre los de compra directa (18%). El uso del 'smartphone' no tiene rival en cualquiera de las modalidades, al ser utilizado por el 47% de los usuarios de renting o de compra directa, mientras que el porcentaje desciende algo entre los de leasing (41%).

Gráfico IV.2: Edad media (años) del vehículo según implantación de sistemas de navegación y optimización de rutas

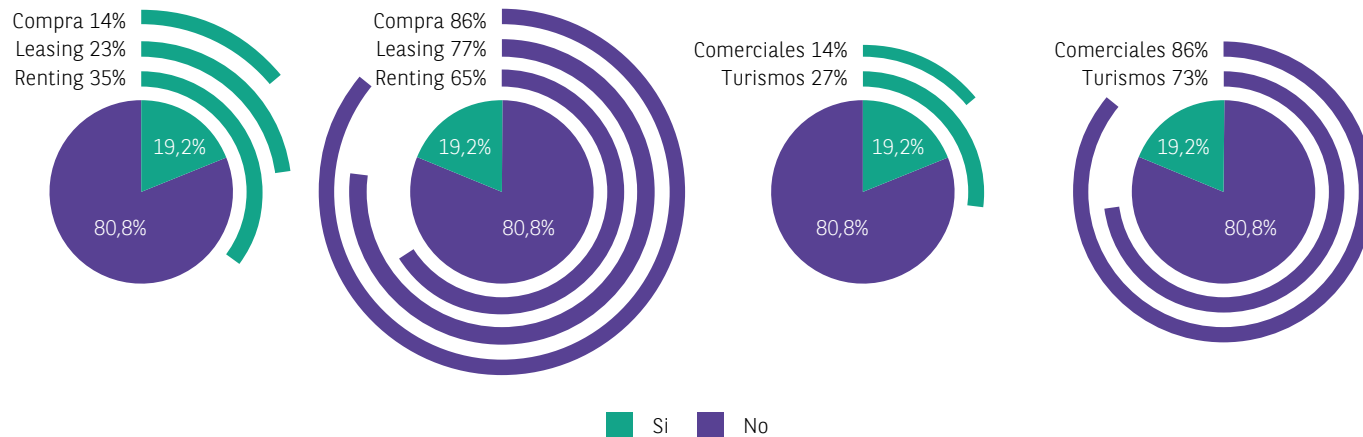


Fuente: CVO

La antigüedad del vehículo está directamente relacionada con el sistema de orientación empleado. Los modelos con menos de cuatro años de edad cuentan con navegador de serie, mientras que las unidades más envejecidas suelen carecer de este tipo de tecnología. Los sistemas de orientación por GPS y el móvil se reparten las rutas de los coches que superan los seis años de vida como media, con los dispositivos celulares como los más utilizados en este tramo.

B. Dispositivos telemáticos

Gráfico IV.3: Implantación de dispositivo telemático – Vehículo de empresa

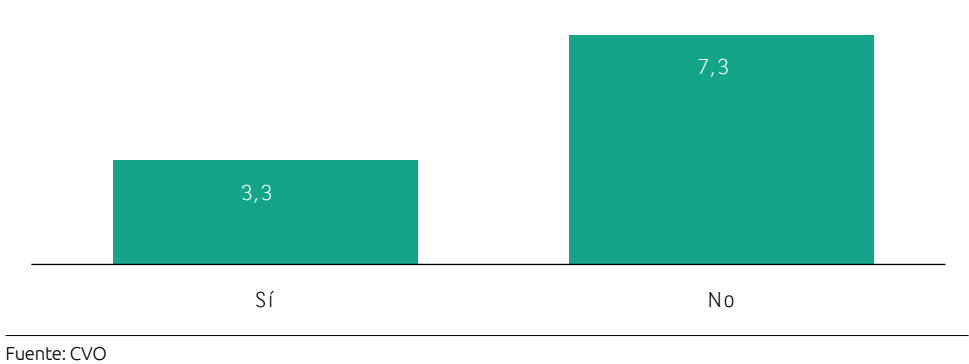


Fuente: CVO

La implantación de dispositivos telemáticos, que permiten construir una tarifa adaptada a la conducción y ofrecer servicios de valor añadido según las necesidades concretas del usuario, no logra hacerse hueco entre los conductores españoles y vuelve a presentar una cuota similar a la de años precedentes, pues solo la aplican el 19,2% de los vehículos.

La introducción de mejoras telemáticas es más proclive en los turismos que en los comerciales. Algo más de la cuarta parte del primer grupo las incorpora, mientras que en los comerciales es un componente con apenas aceptación (13,8%). En lo referente al método de financiación, el 34,6% de los vehículos de renting incorporan estos dispositivos, destacando sobre el leasing (22,9%) y la compra directa (13,8%).

Gráfico IV.6: Edad media del vehículo según implantación de sistema telemático



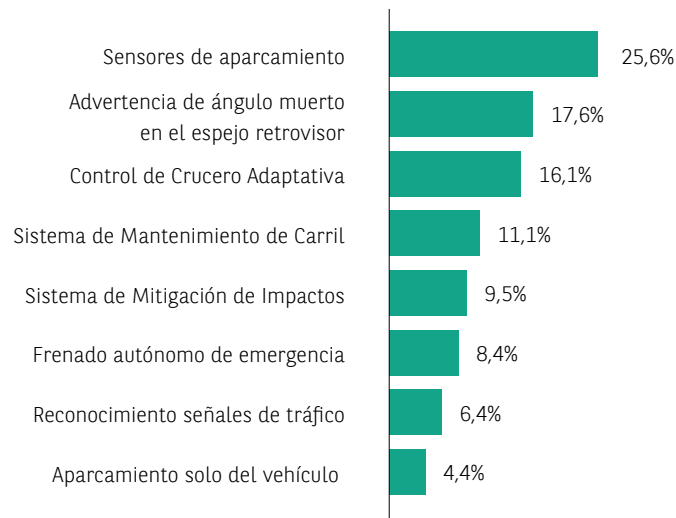
La implantación de dispositivos telemáticos entre las unidades más modernas del parque automovilístico español no ha sufrido variación en relación a 2016, ya que los propietarios que aceptan su implantación cuentan con vehículos con una edad media de 3,3 años, la misma que en la anterior oleada. Los coches con propietarios que rechazan estos sistemas o no se plantean su uso, cuentan con 7,3 años de media.



II. EQUIPAMIENTOS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN

A. Cuota de integración en el vehículo de los equipamientos de ayuda a la conducción

Gráfico IV.7: Integración de sistemas de ayuda a la conducción en el vehículo

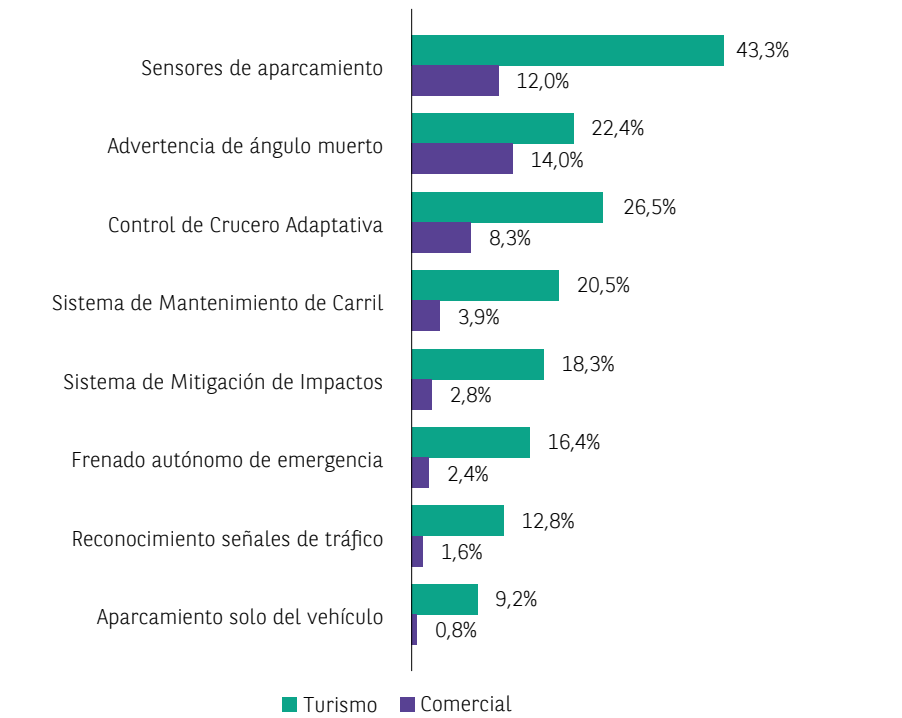


Fuente: CVO

Desde funcionalidades que avisan al conductor de cualquier situación peligrosa o inhabitual a los que ayudan a estacionar el vehículo, los sistemas de asistencia a la conducción, antes reservados a los modelos altos de gama, ya son ofrecidos por la mayoría de los fabricantes incluso en los segmentos bajos. Entre estos equipamientos destaca el de ayuda al aparcamiento, ya presente en el 26% de los vehículos, e incluso el 4% ya no precisa de la acción de la persona para el estacionamiento. El resto de ayudas se ocupan más de la conducción pura, con las que evitan problemas con el ángulo muerto del retrovisor a la cabeza (19%), seguidas por las que mantienen la distancia de seguridad (16%), las que evitan los cambios de carril (11%), las que controlan la velocidad del coche en relación con el resto de usuarios de la vía (10%) o las que frenan de emergencia (8%). Las que evitan infracciones de tráfico suman ya el 6%.

B. Cuota de integración de los equipamientos de ayuda a la conducción por tipología de vehículo

Gráfico IV.8: Integración de equipos de ayuda a la conducción por tipología de vehículo

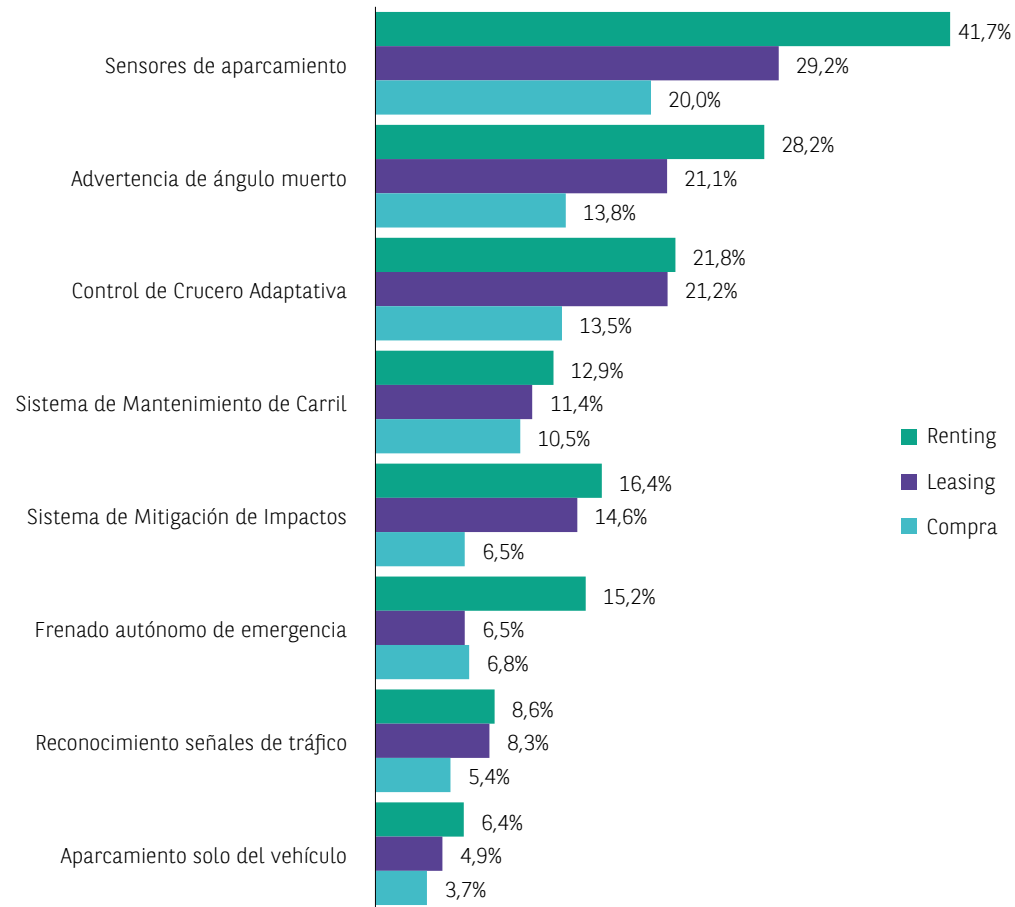


Fuente: CVO

Los turismos son los vehículos que en mayor medida integran los principales elementos que potencian la seguridad, con los sensores de aparcamiento como el elemento estrella, al estar presente en el 43,3% de los mismos, en comparación con el 12% de los comerciales. El control de velocidad de cruce adaptado a la conducción es el siguiente elemento más requerido (26,5%), seguido del mantenimiento de carril (20,5%), la mitigación de impactos (18,3%) y el frenado autónomo de emergencia (16,4%). La advertencia del ángulo muerto en el retrovisor es la opción más demandada por los comerciales (14%).

C. Cuota de integración en el vehículo de los equipamientos de ayuda a la conducción en función del método de financiación

Gráfico IV.9: Integración de equipos de ayuda a la conducción por método de financiación



Fuente: CVO

Los vehículos financiados vía renting superan al resto de modalidades en la adopción de opciones de ayuda a la conducción. El sistema de ayuda al aparcamiento, utilizado por el 41,7% de estas unidades, es la funcionalidad más requerida, seguida de la advertencia de ángulo muerto (28,2%) y la velocidad de cruce adaptativa (21,8%). Los coches de leasing también optan mayoritariamente por las ayudas al estacionamiento (29,2%), el control de cruce (21,2%) y la advertencia del ángulo muerto del retrovisor (21,1%). Un año más, los coches de compra directa son lo que cuentan con menor número de opciones de ayuda a la conducción y solo superan a los de leasing en el porcentaje de uso del frenado automático de emergencia (6,8%).



Incremento de km recorridos en 2017
Parque empresarial
+1,1% vs 2016



Sube la edad media
de los vehículos particulares

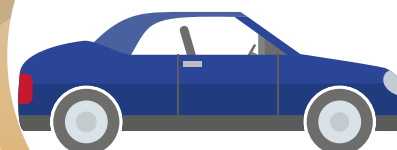
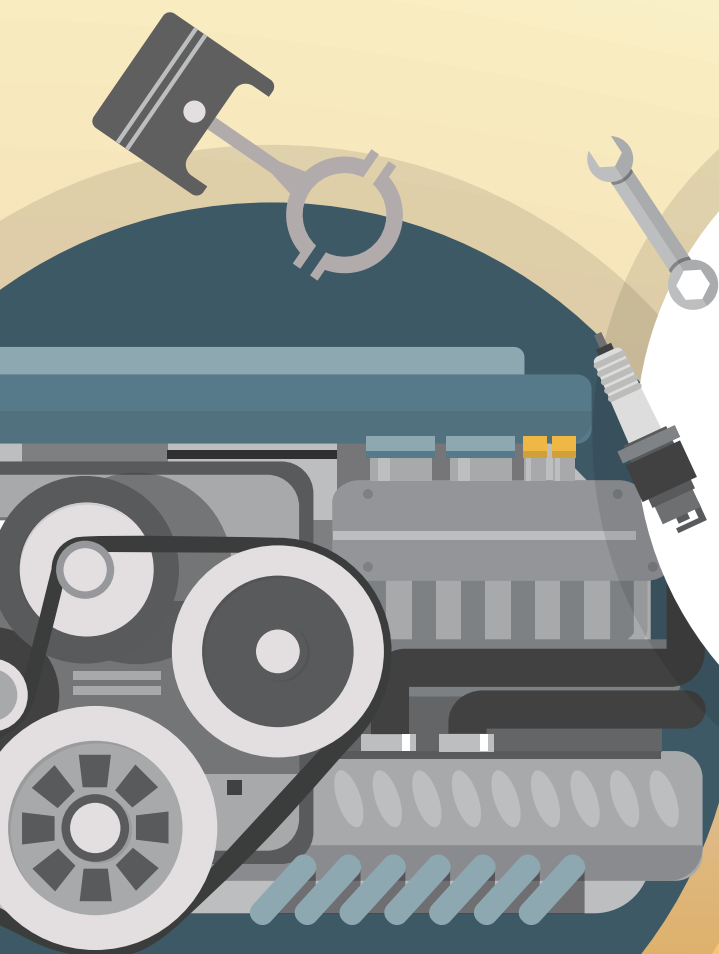


A la hora de hacer revisión del vehículo
los talleres independientes
son los preferidos



Con las normativas restrictivas con la polución

+ Vehículos gasolina
+22% en el parque particular
vs 2016





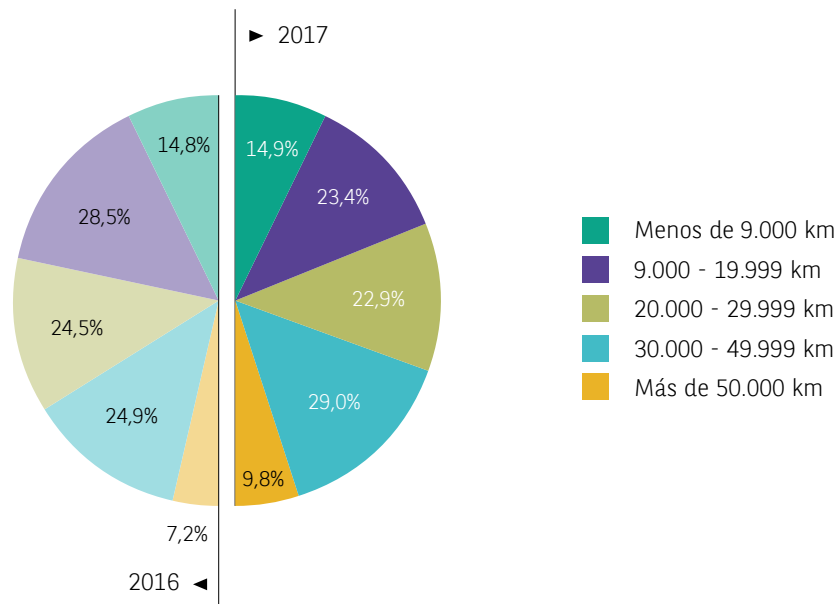
Mantenimiento

El incremento en la cifra de kilómetros recorridos en 2017 por los vehículos del parque empresarial español certifica la mejora de la situación económica. Por su parte, los particulares vuelven a exprimir la longevidad de sus unidades, por la que la edad media de los mismos volvió a incrementarse. Ante la amenaza de normativas más restrictivas con la polución, los vehículos con motorizaciones de gasolina han ganado algo de terreno en un mercado dominado por el diésel, sobre todo en el parque empresarial. Por el lado del mantenimiento, los talleres independientes vuelven a ser los preferidos por los conductores para efectuar las principales revisiones.

I. INTRODUCCIÓN

A. Kilometraje anual

Gráfico V.1: Kilometraje anual parque de empresas 2017 vs 2016

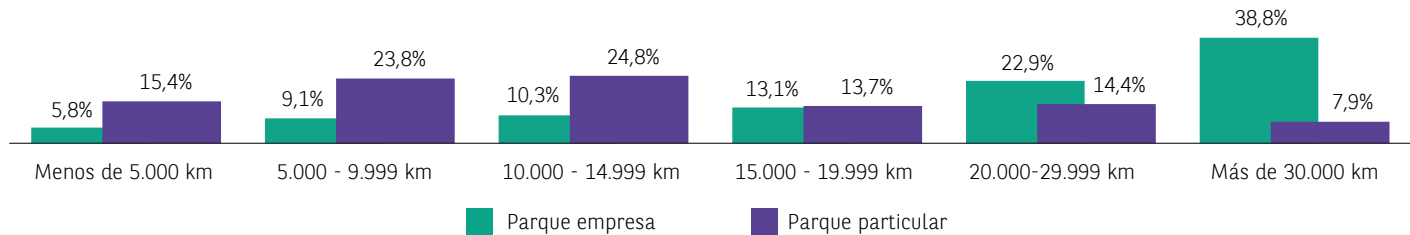


Las compañías españolas aumentaron el pasado año el uso de sus vehículos de forma significativa. Olvidados los peores años de la recesión, en los que los tramos de kilometraje más habituales no superaban los 20.000 kilómetros anuales, el pasado ejercicio confirmó la tendencia ya apuntada en 2016 y el tramo medio de kilometraje más habitual se situó entre los 30.000 y los 50.000 kilómetros anuales (29%), con casi el 62% del parque por encima de los 20.000 kilómetros.

Mientras que el uso de los vehículos de empresa por debajo de los 9.000 kilómetros anuales apenas sufrió variación con el ejercicio precedente, otro de los cambios más relevantes lo protagonizó el tramo que en los últimos años había sido el más usual: entre 20.000 y 30.000 kilómetros, que en 2017 incluyó al 23,4% de las unidades, frente al 28,5% registrado en 2016.

Fuente: CVO

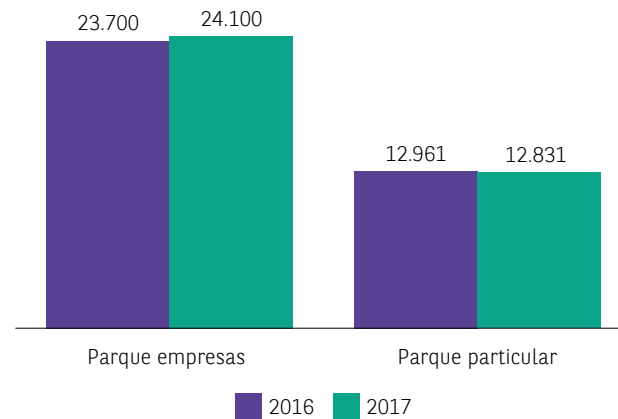
Gráfico V.2: Kilometraje anual parque empresa Vs. parque particular



Fuente: CVO

La utilización del automóvil por parte del usuario privado vuelve a situarse por segundo año consecutivo por debajo de los 20.000 kilómetros anuales. A partir de este volumen se impone el vehículo de empresa, y la diferencia aumenta cuanto mayor es el kilometraje anual, indicador de la mayor intensidad de uso del vehículo en las empresas. Algo menos de la mitad de los conductores particulares hacen entre 5.000 y 15.000 kilómetros anuales, mientras que casi el 39% de los corporativos superan los 30.000 kilómetros al año.

Gráfico V.3: Kilometraje medio anual parque empresa Vs. parque particular 2017 y 2016

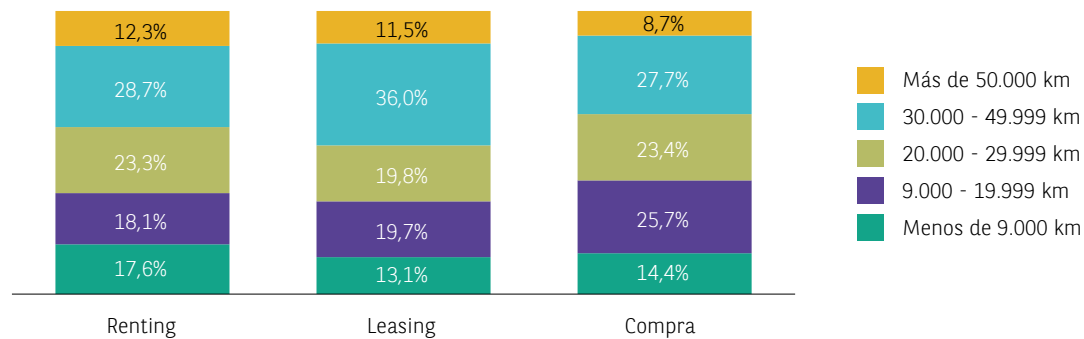


Fuente: CVO

El kilometraje de los vehículos que circulan por las carreteras españolas varió al alza levemente en 2017 en el caso del parque de empresas, que sumó 24.100 kilómetros de media, 400 kilómetros más que el año anterior. Las unidades utilizadas por los particulares recorrieron prácticamente los mismos kilómetros (130 kilómetros menos de media que en 2016).

B. Kilometraje anual por método de financiación y tipo de uso del vehículo

Gráfico V.4: Kilometraje anual por método de financiación



Fuente: CVO

La franja comprendida entre 30.000 y 49.999 kilómetros anuales fue la más usual entre los vehículos que circulan por las carreteras españolas sin importar el método de financiación. El 28,7% de los que optaron por el renting acumuló este kilometraje, por el 36% de los de leasing y el 27,7% de los adquiridos por compra directa. Algo más de la cuarta parte de los que optaron por esta última opción sumaron entre 9.000 y 19.999 kilómetros, mientras que más del 23% de los de renting y leasing completaron entre 20.000 y 29.999 kilómetros.

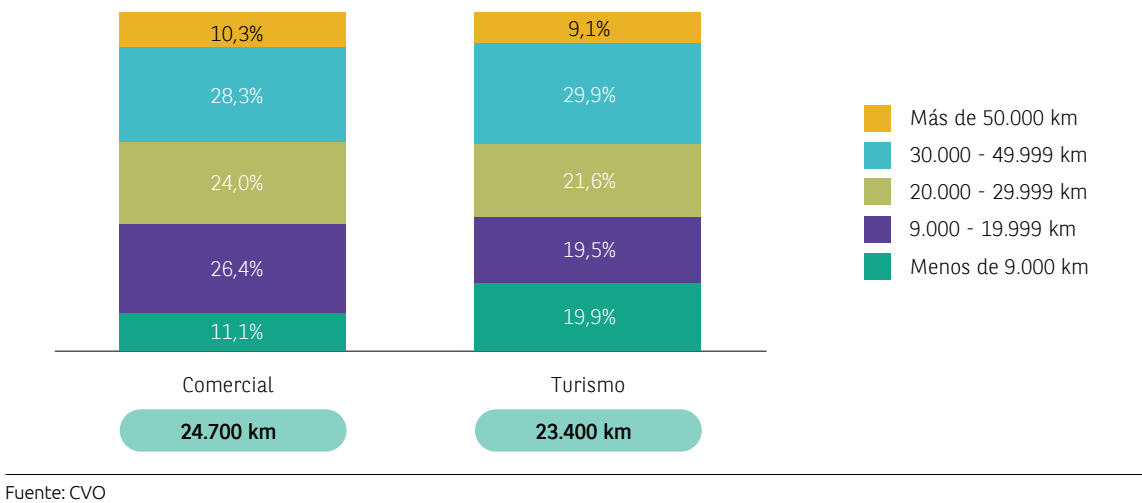
Gráfico V.5: Kilometraje anual por tipo de uso del vehículo



El uso exclusivamente profesional del vehículo se redujo de forma leve en este último año, aunque supera en 2.100 kilómetros al que combina la utilización tanto para el trabajo como para actos privados. La utilización profesional cuenta con un kilometraje medio anual de 24.600 kilómetros, 1.000 menos que en 2016, frente a los 22.500 de uso mixto.

C. Kilometraje anual por tipo de vehículo

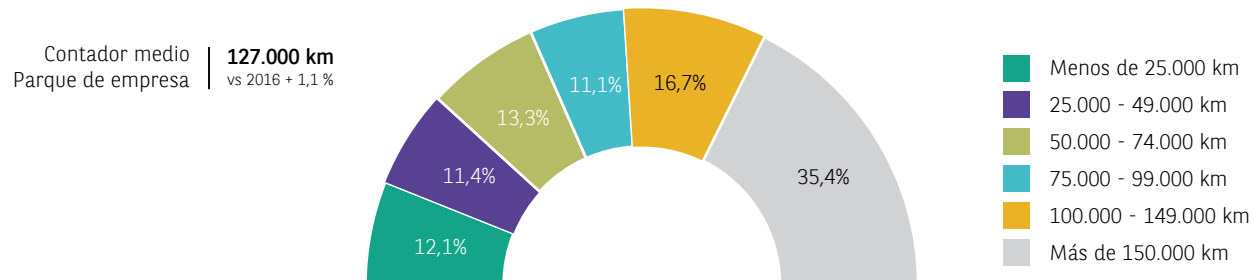
Gráfico V.6: Kilometraje anual por tipo de uso del vehículo



En lo que se refiere al kilometraje anual por tipo de vehículo, un año más los vehículos comerciales son los que más distancia recorren, con 24.700 kilómetros de media, frente a los turismos, que incrementaron su uso hasta los 23.400 kilómetros. En ambos casos el tramo comprendido entre 30.000 y 49.999 kilómetros es el más común, pero destaca que los comerciales son más utilizados, ya que apenas el 11% no supera los 9.000 kilómetros anuales.

D. Kilometraje en el contador

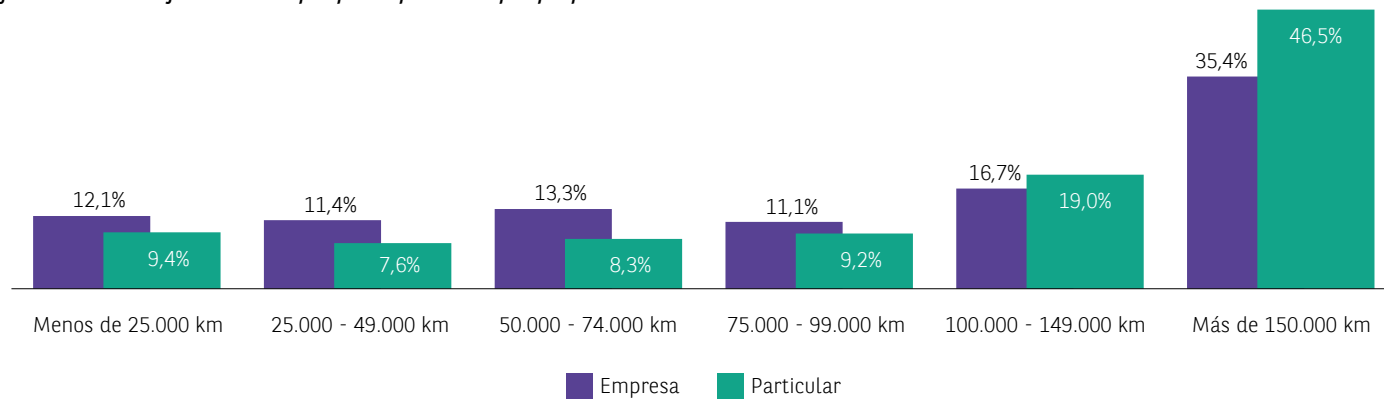
Gráfico V.7: Kilometraje acumulado de los vehículos de empresa



Fuente: CVO

Los vehículos de empresa aumentaron el kilometraje un 1,1% en relación al año anterior, frente al 0,2% del ejercicio precedente, y sumaron una media de 127.000 kilómetros. De nuevo algo más de un 35% de estos vehículos superó los 150.000 kilómetros, mientras que más del 52% del parque total acumula 100.000 kilómetros anuales en sus contadores.

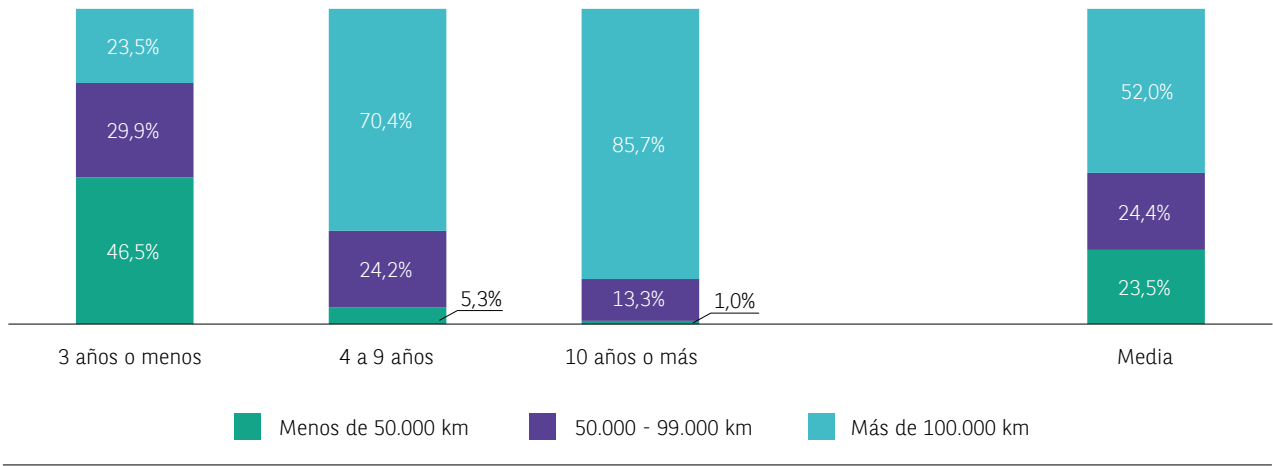
Gráfico V.8: Kilometraje acumulado parque empresas Vs. parque particular



Fuente: CVO

Los vehículos pertenecientes a usuarios particulares mantienen un kilometraje medio superior en comparación con los de empresa por su menor rotación, lo que redundará en la ampliación del tiempo medio de vida del vehículo. El 46,5% de estas unidades supera los 150.000 kilómetros anuales (franja que crece en el último año 5,1 puntos porcentuales), frente al 35,4% ya reseñado en el punto anterior de los de empresa, mientras que el 65,5% supera los 100.000 kilómetros. En todas las franjas inferiores a los siete dígitos de kilometraje acumulado se impone el vehículo de empresa.

Gráfico V.9: Kilometraje acumulado parque empresas Vs. parque particular

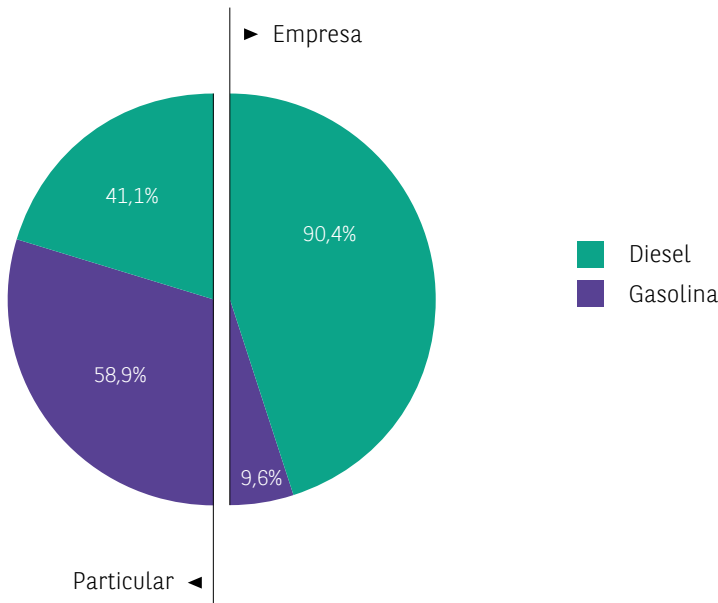


Fuente: CVO

La renovación del parque español de vehículos se mantiene como una de las principales asignaturas pendientes del sector del automóvil. La edad media supera ya los 12 años y el 85,7% de estas unidades supera los 100.000 kilómetros recorridos, cifra que acumulan en sus contadores el 52% del total de la flota.

E. Tipo de motor

Gráfico V.10: Tipo de motor parque empresas Vs. parque particular

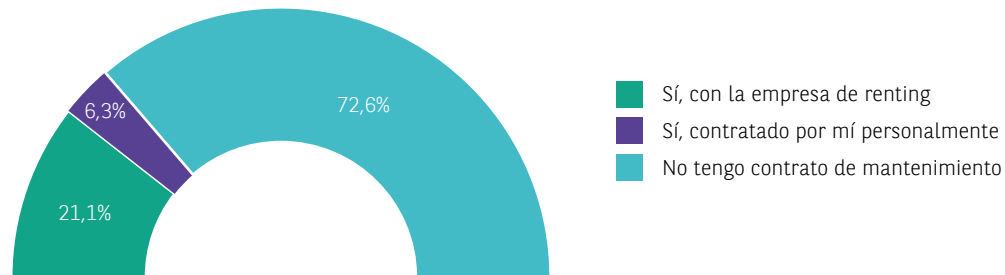


El vehículo con motorización diésel no conoce rival en el parque de empresas y es el preferido en el 90,4% de los casos, aunque ha perdido casi un punto de cuota con respecto al año anterior. La proporción se invierte en el caso de los particulares, en el que casi el 60% ya elige coches de gasolina, aumentando así 22,1 puntos porcentuales en el último año.

Fuente: CVO

F. Contrato de mantenimiento

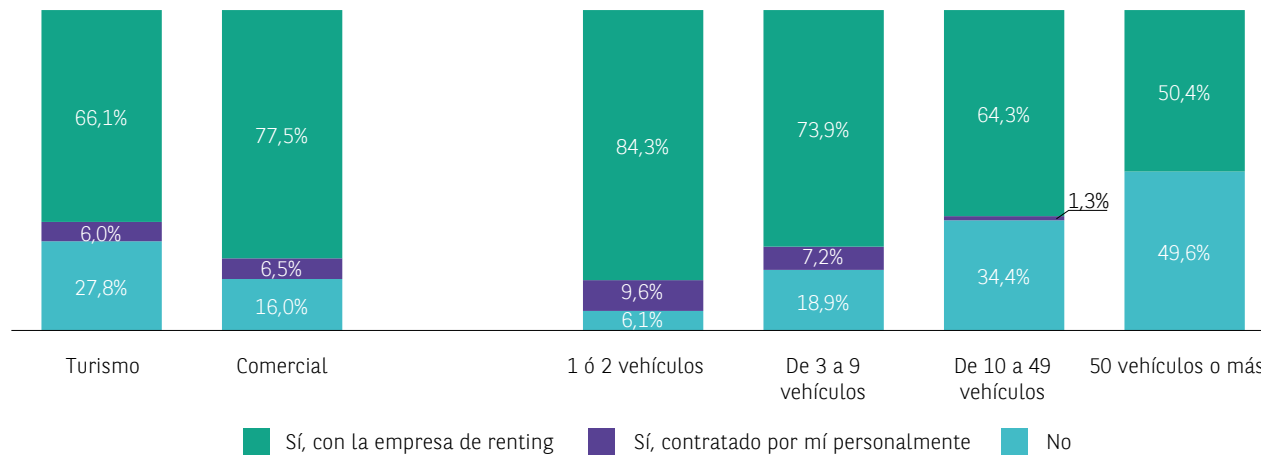
Gráfico V.11: Posesión de contrato de mantenimiento



Fuente: CVO

El contrato de mantenimiento del vehículo no es valorado por la mayoría de los usuarios (72,6%). Apenas el 27,4% de los propietarios optan por suscribirlo, divididos entre los que lo contratan con la empresa de renting (21,1%), y los que deciden hacerlo a título individual (6,3%).

Gráfico V.12: Posesión de contrato de mantenimiento por tipología de vehículo y número vehículos de empresa



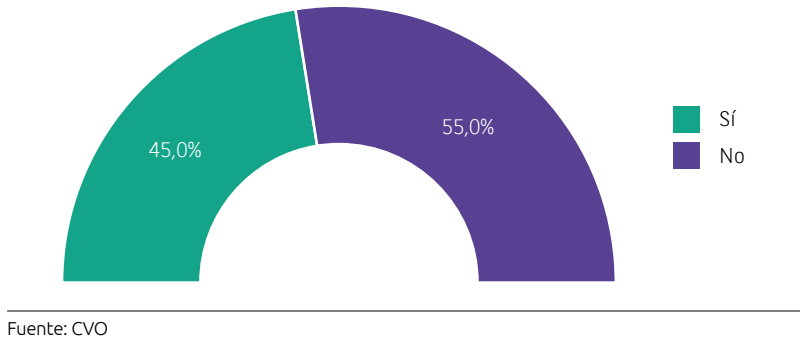
Fuente: CVO

La contratación de servicios de mantenimiento suele circunscribirse a las grandes empresas que utilizan el renting como método de financiación. Casi la mitad de las corporaciones con más de 50 vehículos los suscribe con su firma de renting, porcentaje que desciende a medida que lo hace el número de vehículos de la firma. Las que cuentan con menos de nueve automóviles desisten de su contratación en un 73,9% de los casos (84,3% en el caso de los que cuentan con 1 o 2 vehículos). El 27,8% de los turismos y los todoterrenos lo pacta con su firma de renting, por un 16% de los comerciales.

II. NEUMÁTICOS

A. Necesidad de cambiar neumáticos en 2017

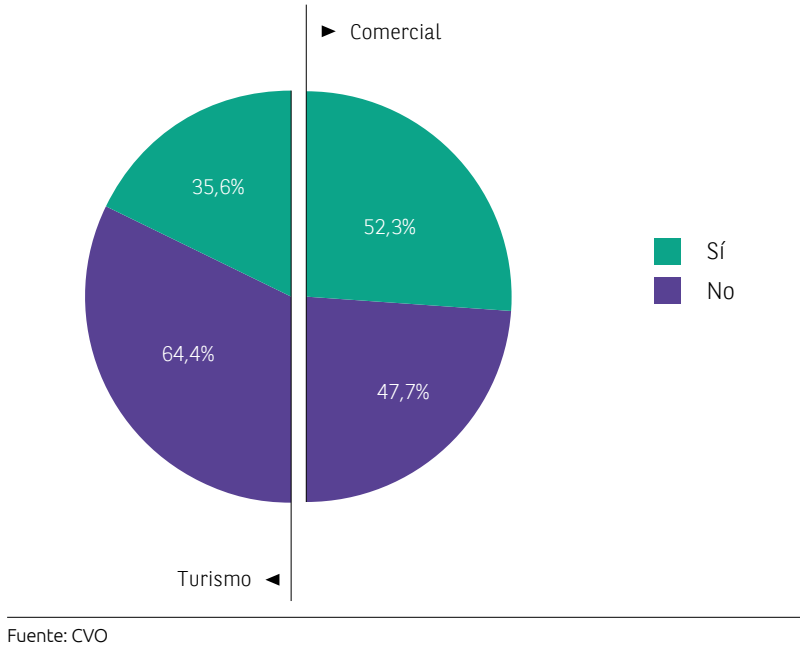
Gráfico V.13: Cambio de neumáticos en 2017



El porcentaje de coches que acometió el pasado año un cambio de neumáticos sumo el mismo porcentaje que en el ejercicio precedente, ya que el 45% de los mismos decidió acudir al taller para tal fin.

B. Necesidad de cambio de neumáticos por tipología de vehículo

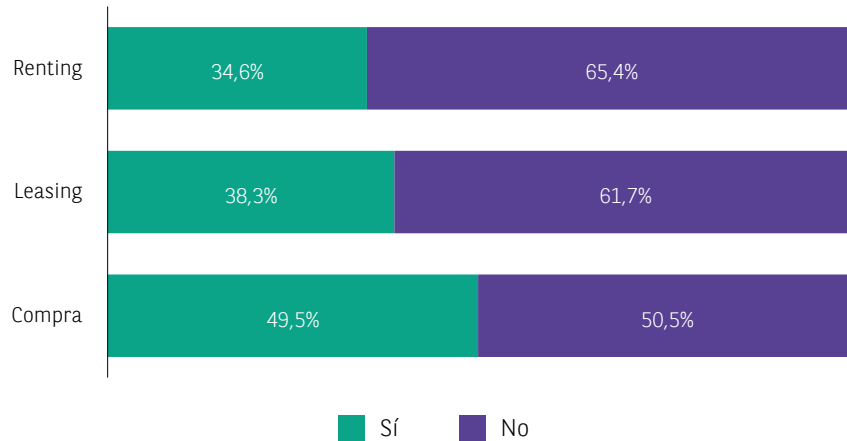
Gráfico V.14: Cambio de neumáticos por tipología de vehículo



Por tipología de vehículo, los comerciales fueron los que en mayor medida decidieron cambiar sus neumáticos al hacerlo el 52,3% de los mismos, frente al 35,6% de los turismos.

C. Necesidad de cambio de neumáticos según el método de financiación

Gráfico V.15: Cambio de neumáticos por método de financiación

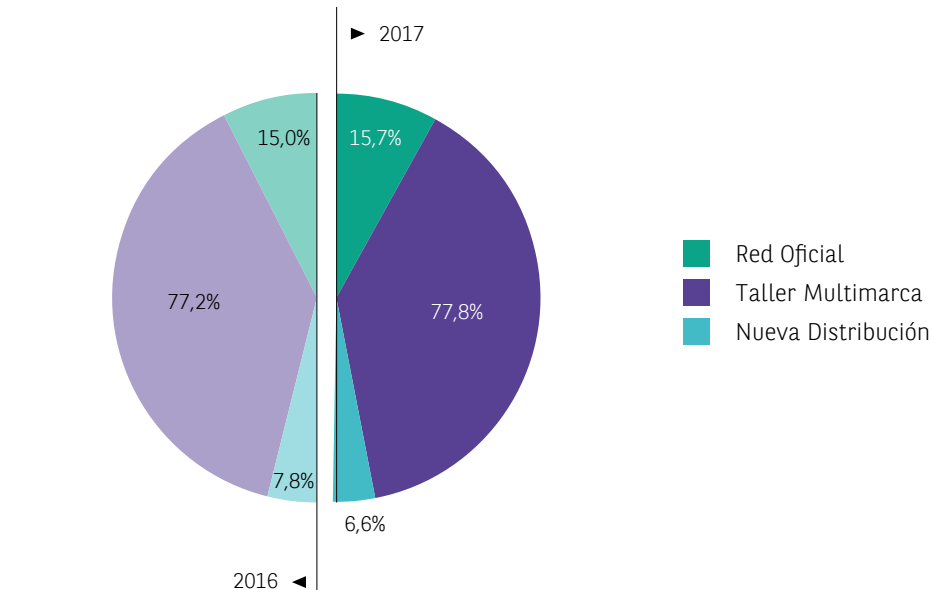


Si se toma en cuenta el método de financiación, casi la mitad de los vehículos adquiridos a través de compra directa pasaron por el taller para cambiar los neumáticos, al igual que el 38,3% de los que se financiaron a través de leasing y el 34,6% de los de renting, un 3% más que el año anterior.

Fuente: CVO

D. Lugar de reparación

Gráfico V.16: Centro de reparación elegido para el cambio de neumáticos - Comparativa 2017 vs. 2016

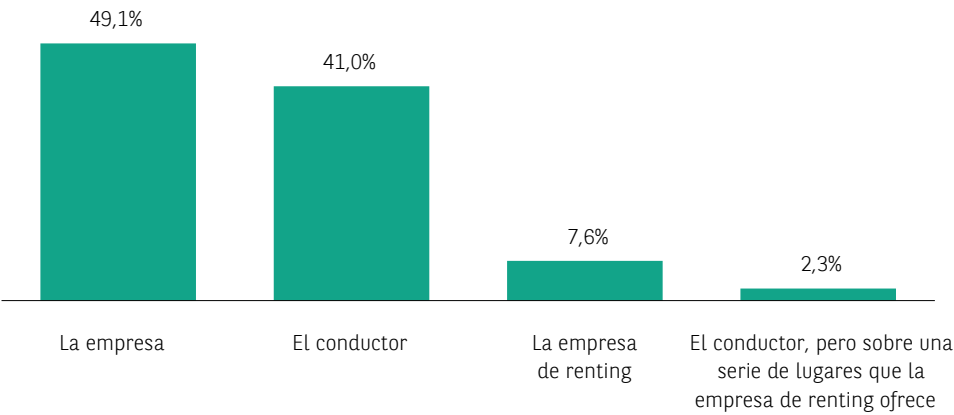


Fuente: CVO

El predominio de los talleres multimarca como centro de referencia para la reparación y el cambio de neumáticos volvió a mantener su dominio en 2017, ya que este tipo de establecimientos fue la opción elegida para el 77,8% de los vehículos. La red oficial también ganó algunas décimas porcentuales de cuota y acumuló el 15,7% de las visitas, en detrimento de la nueva distribución, que se queda con el 6,6%.

E. Decisión de la elección del taller

Gráfico V.17: Quién decide la elección del centro de reparación para el cambio de neumáticos

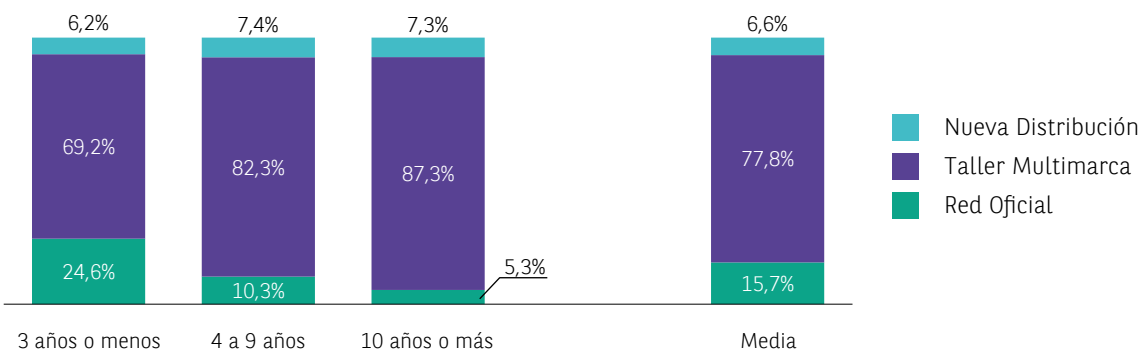


Fuente: CVO

El criterio empresarial se impuso a la hora de tomar la decisión de a qué taller acudir para realizar el cambio de neumático en casi la mitad de las ocasiones, por lo que descendió la capacidad de elección del conductor; un cambio destacable en comparación con los ejercicios precedentes. Las firmas de renting eligieron en un 7,6% de las oportunidades y ofrecieron opciones al usuario en el 2,3% restante.

F. Antigüedad del vehículo según el canal de cambio del neumático

Gráfico V.18: Antigüedad del vehículo que acude a centro de mantenimiento para cambio de neumático



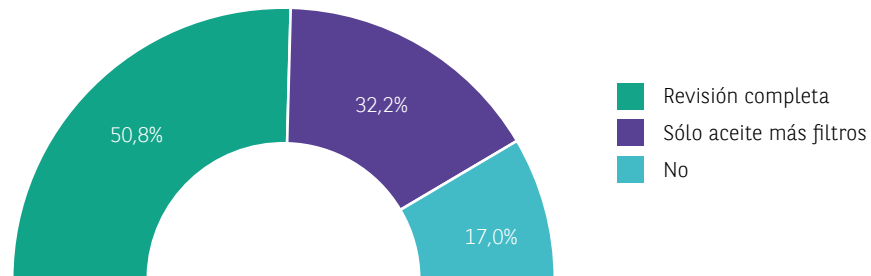
Fuente: CVO

Los talleres multimarca son la principal elección para el cambio de neumáticos con independencia de la antigüedad del vehículo, ya que son utilizados por un 77,8% de los coches, aunque crece su utilización a medida que aumenta la edad del automóvil. El 24,6% de los últimos vehículos en incorporarse al mercado optan por talleres oficiales para cambiar sus neumáticos. De media, la red oficial recibe el 15,7% de los vehículos y sólo el 6,6% opta por las últimas modalidades.

III. MANTENIMIENTO PREVENTIVO

A. Revisión o cambio de aceite del vehículo en 2017

Gráfico V.19: Pasó el vehículo alguna revisión o hizo algún cambio de aceite en 2017

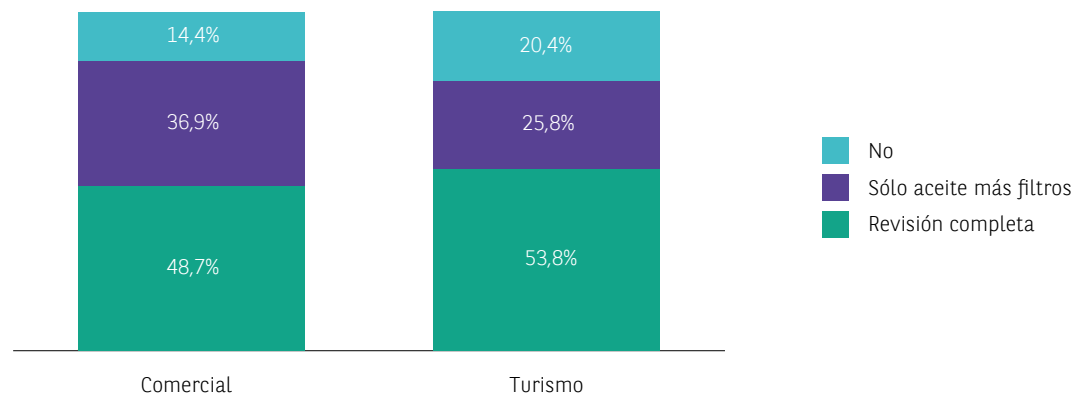


Fuente: CVO

Algo más de la mitad (50,8%) de los vehículos de empresa fue revisado por completo en 2017, mientras que el 32,2% optó por opciones básicas como el cambio de aceite y filtros. El 17% no acudió al taller.

B. Por tipología de vehículo

Gráfico V.20: Revisión o cambio de aceite por tipología de vehículo

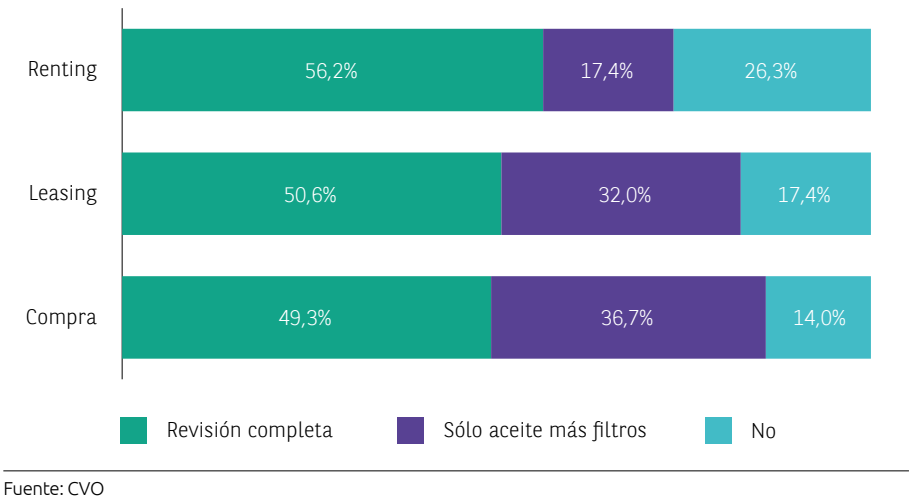


Fuente: CVO

Por tipo de vehículo, los turismos son lo que acuden en mayor proporción al taller para pasar una revisión completa, ya que un 53,8% la realizó por un 48,7% de los comerciales. Un mayor porcentaje de estos últimos también acudió al servicio técnico para acometer mantenimientos básicos como el cambio de aceite y filtros (36,9%), mientras que el 20,4% de los turismos y 4x4 no acudió al taller.

C. Según método de financiación

Gráfico V.21: Revisión o cambio de aceite por método de financiación

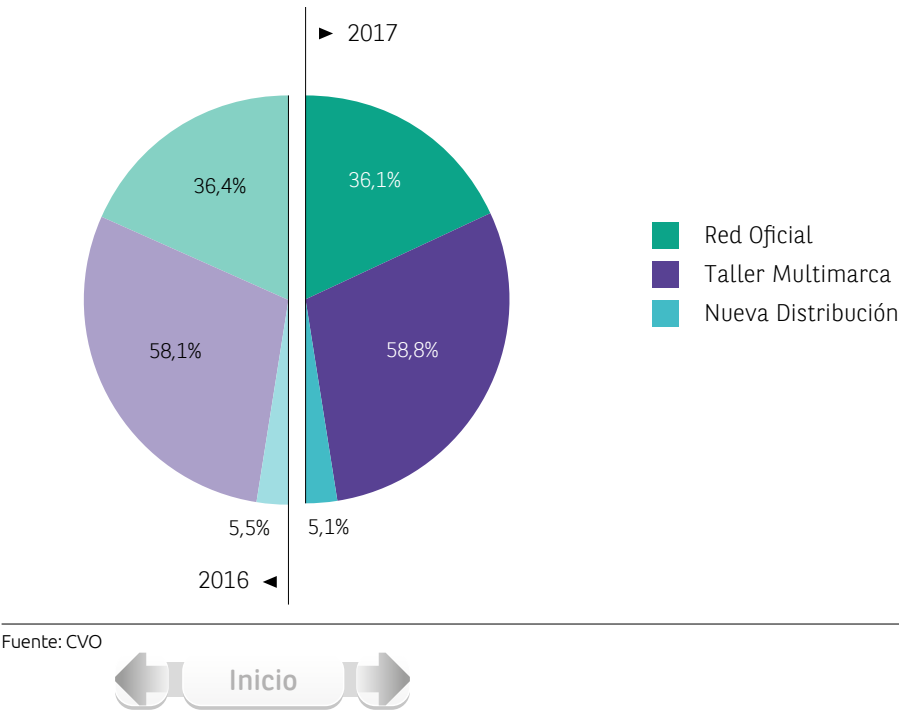


Con respecto al método de financiación, un año más los vehículos de renting son los que más optan por revisiones completas (56,2%), seguidos por los de leasing (50,6%) y los de compra (49,3%). El porcentaje de vehículos comprados que opta por cambios de aceite como medida de mantenimiento crece hasta el 36,7%. El 26,3% de las unidades de renting no realiza ningún tipo de mantenimiento.

D. Lugar de reparación

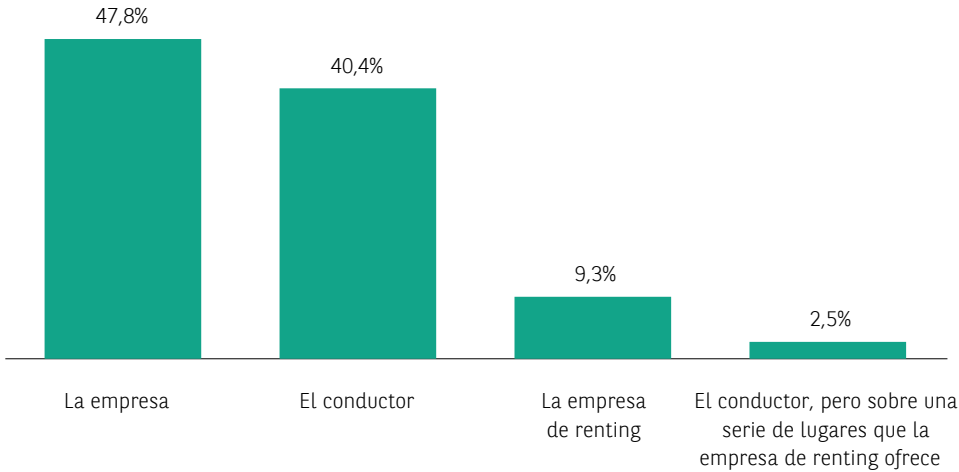
Gráfico V.22: Revisión o cambio de aceite por lugar de realización - Comparativa 2017 vs. 2016

El taller independiente vuelve a ganar cuota en las preferencias para pasar la revisión del vehículo de empresa y se mantiene como la principal opción, ya que acuden a esta modalidad el 58,8% de los vehículos, mientras que el resto de opciones cede terreno.



E. Decisión del lugar de realización del mantenimiento

Gráfico V.23: Quién decide la elección del centro de reparación para la realización del mantenimiento

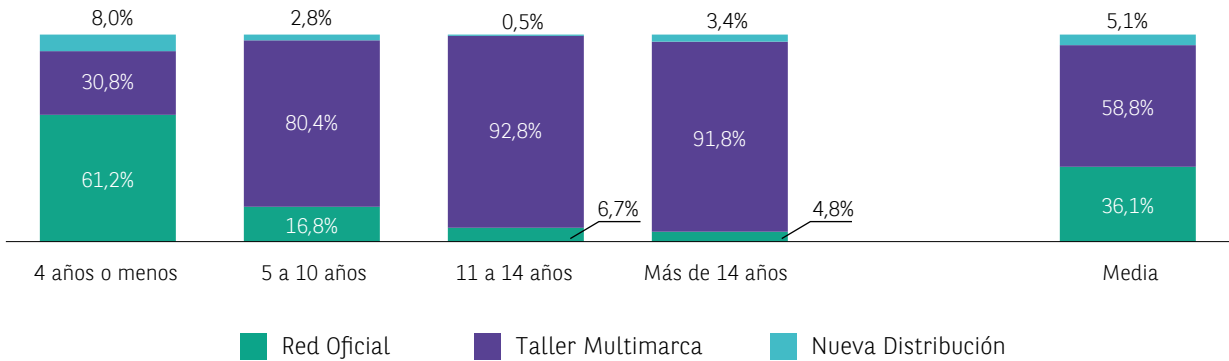


Fuente: CVO

La empresa toma las riendas a la hora de elegir el centro de reparación para realizar las labores de mantenimiento del vehículo en el 47,8% de las ocasiones, mientras que el usuario impone su criterio en el 40,4%. Las firmas de renting deciden en un 9,3% de las ocasiones e influyen en otro 2,5%.

F. Antigüedad del vehículo según el canal de realización del mantenimiento

Gráfico V.24: Antigüedad del vehículo que acude a centro de mantenimiento para realización de mantenimiento



Fuente: CVO

La casa oficial se mantiene como la primera opción para realizar las revisiones de los vehículos con menos de cuatro años de antigüedad, ya que de otro modo se perdería la garantía del fabricante en gran parte de las ocasiones. Conforme avanza la edad del automóvil gana peso el taller independiente, que acoge en total un 58,8% de las revisiones del parque automovilístico.



Coches más antiguos (6-14 años)

Más visitas al taller
(2 visitas anuales de media)



Para reparaciones
prefieren taller independiente



Coches más nuevos



Prefieren Red Oficial

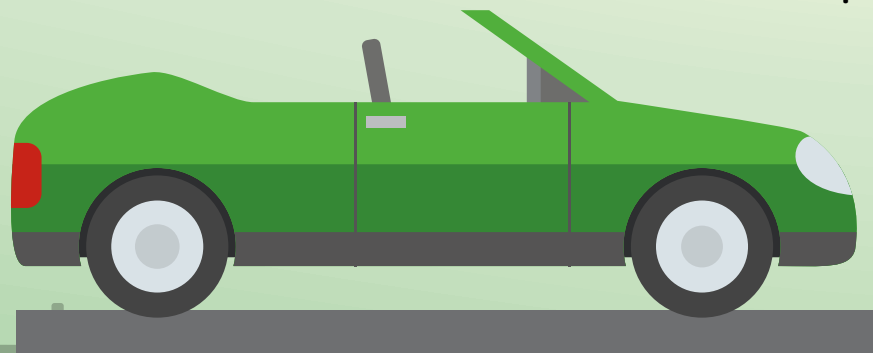
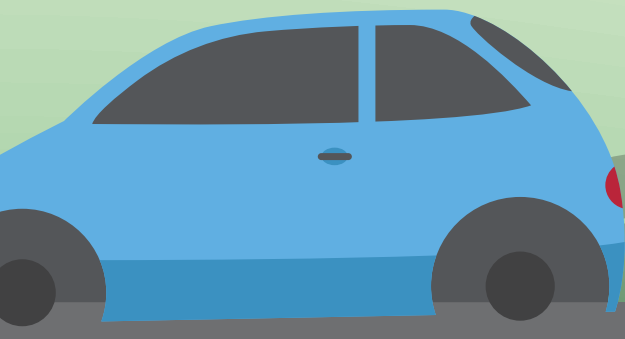
uso de vehículos
comerciales

índice de
siniestralidad



Seguro a terceros

Más empleado
en coches españoles





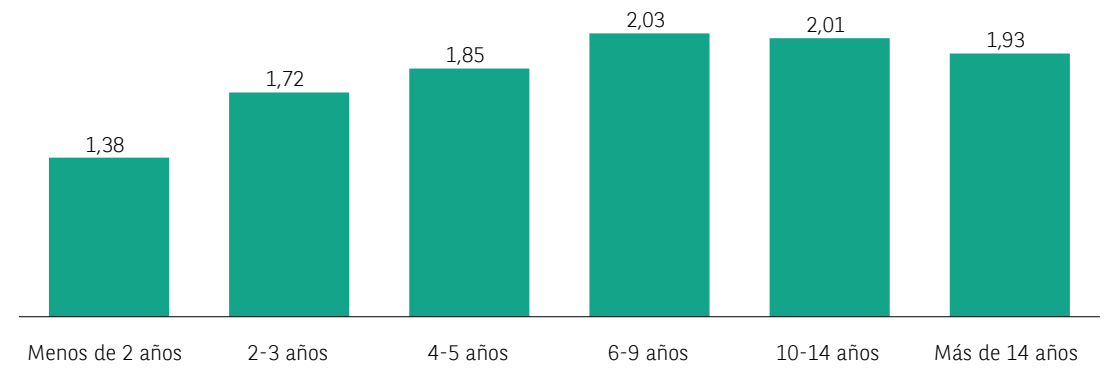
Daños y reparaciones en el vehículo

La mayor antigüedad del parque de vehículos provoca un aumento de visitas al taller de estos, en especial los que rondan o superan la década de vida. Los talleres independientes ganan la partida a los oficiales a la hora de reparar estos vehículos más envejecidos, mientras que los de reciente fabricación son los más fieles a la marca de origen sin importar la propiedad. El seguro a terceros es el mayoritario entre los coches españoles, mientras que la mayor utilización de los comerciales ha elevado su índice de siniestralidad.

I. REPARACIONES

A. Entradas al taller según edad del vehículo

Gráfico VI.1: Número medio de visitas anuales en base a la antigüedad del vehículo

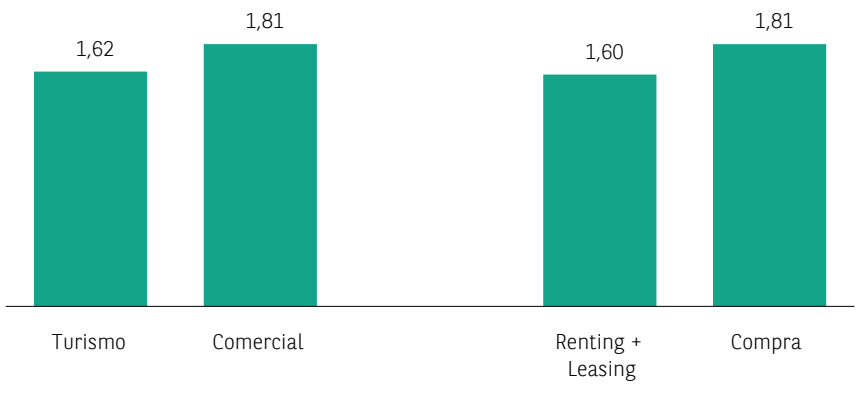


Fuente: CVO

Los vehículos que cuentan con una edad superior a los seis años son los que acuden con mayor asiduidad al mecánico, en especial en el tramo comprendido entre seis y nueve años de vida, con una media de 2,03 visitas anuales. Esta media baja de forma leve (2,01) entre los que superan la década de antigüedad, para descender cuando alcanzan los 14 años (1,93). Los automóviles de reciente adquisición apenas acuden para las revisiones de mantenimiento.

B. Entradas al taller según tipología de vehículo y método de financiación

Gráfico VI.2: Número medio de visitas por tipología de vehículo y método de financiación

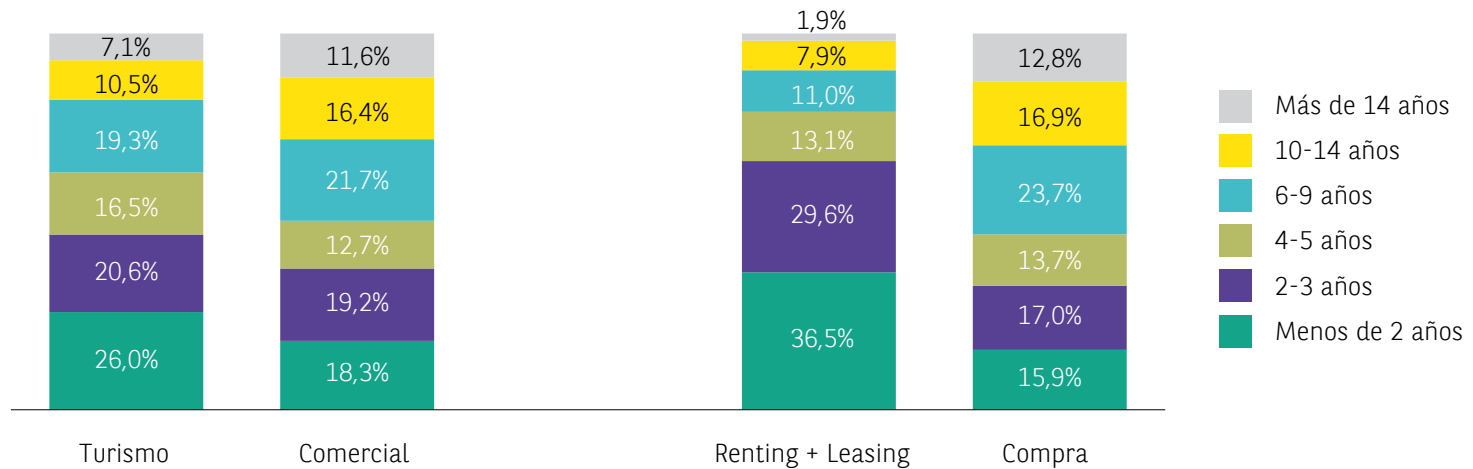


Fuente: CVO

Los vehículos comerciales, con una mayor frecuencia de uso, necesitan un número superior de reparaciones (1,81) que los turismos (1,62) al sufrir un desgaste más pronunciado. En lo que se refiere al método de financiación, los automóviles adquiridos por la modalidad de compra directa acumulan más visitas al taller (1,81) que los financiados mediante leasing y renting, que suman 1,6 entradas.

C. Entradas al taller según edad y método de financiación

Gráfico VI.3: Visitas al taller según edad vehículo por tipología de vehículo y método de financiación



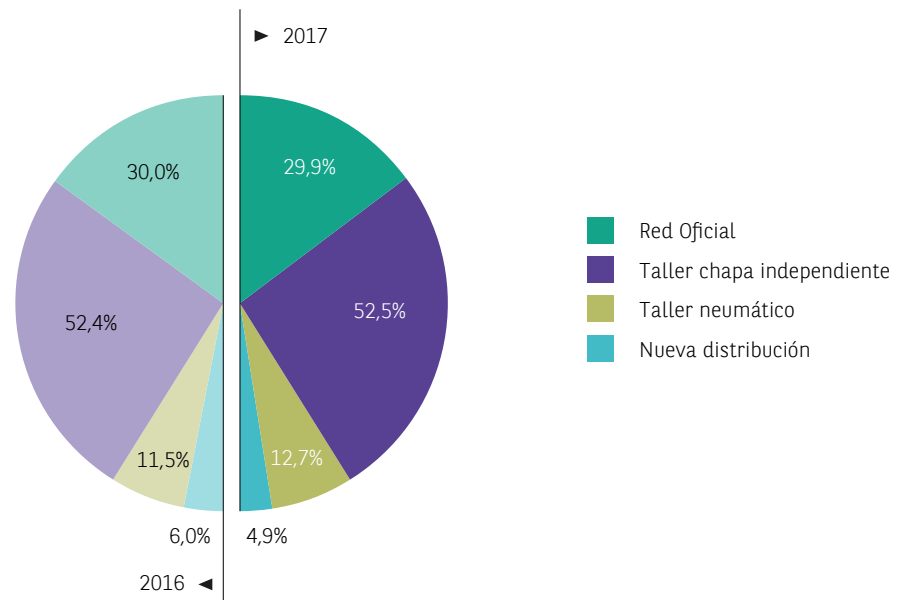
Fuente: CVO

Por tipología, los turismos más modernos son los que más acuden al taller con un 26% del total de visitas de su segmento, en gran parte para cumplir con las revisiones oficiales que exige la garantía del fabricante, seguidos de los comerciales que cuentan con seis a nueve años de antigüedad (21,7%). Los vehículos financiados mediante las modalidades de renting o leasing con menos de dos años de vida son los que más visitas al taller acumulan (36,5%), seguidos por los de dos a tres años de antigüedad (29,6%). En el caso de los automóviles en propiedad, es el rango de seis y nueve años el que más demanda los servicios de los mecánicos (23,7%).

D. Lugar de realización de la reparación

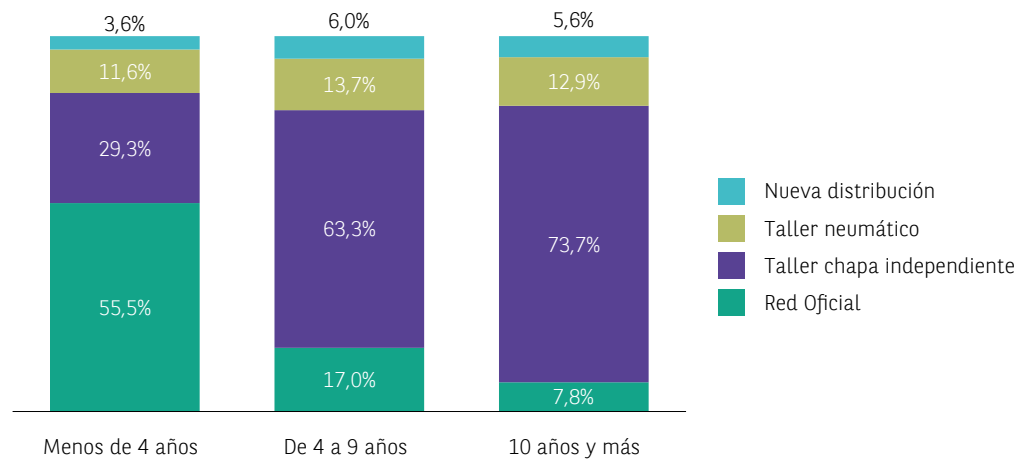
Gráfico VI.4: Elección del lugar donde realizar la reparación

Las preferencias para efectuar reparaciones de los vehículos apenas sufrieron variación en 2017 en comparación con el ejercicio precedente. El 52,5% optó por el taller independiente, frente al 29,9% que eligió la red oficial.



Fuente: CVO

Gráfico VI.5: Elección del lugar de reparación en base a la antigüedad del vehículo

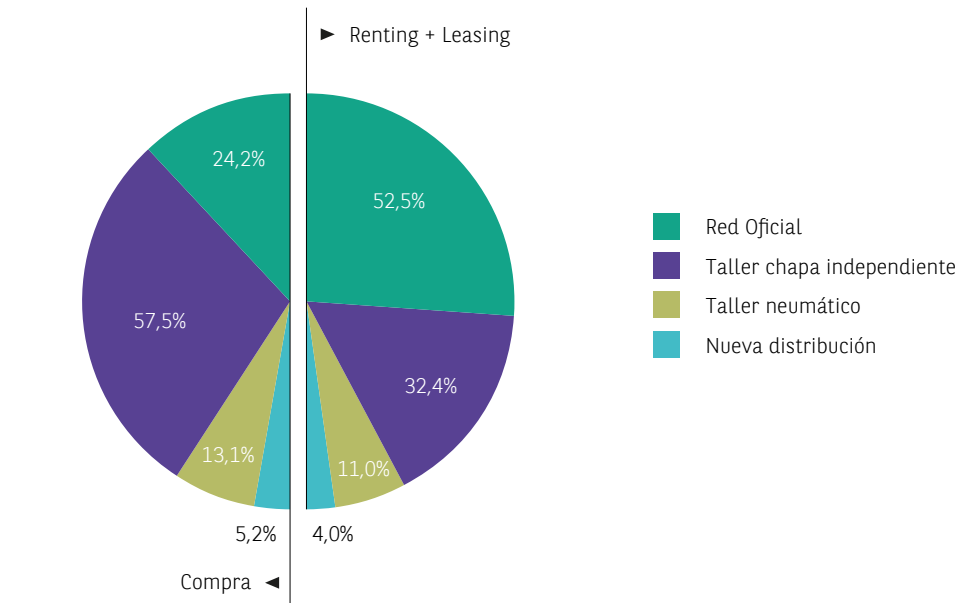


La elección del lugar de reparación vuelve a depender de la antigüedad del vehículo. Los modelos más novedosos se decantan por la red oficial (55,5%), mientras que más del 63% de los que cuentan entre cuatro y nueve años optan por el taller independiente, porcentaje que crece hasta el 73,7% cuando se supera los diez años de uso, franja en la que la visita al taller oficial roza apenas el 8%.

Fuente: CVO

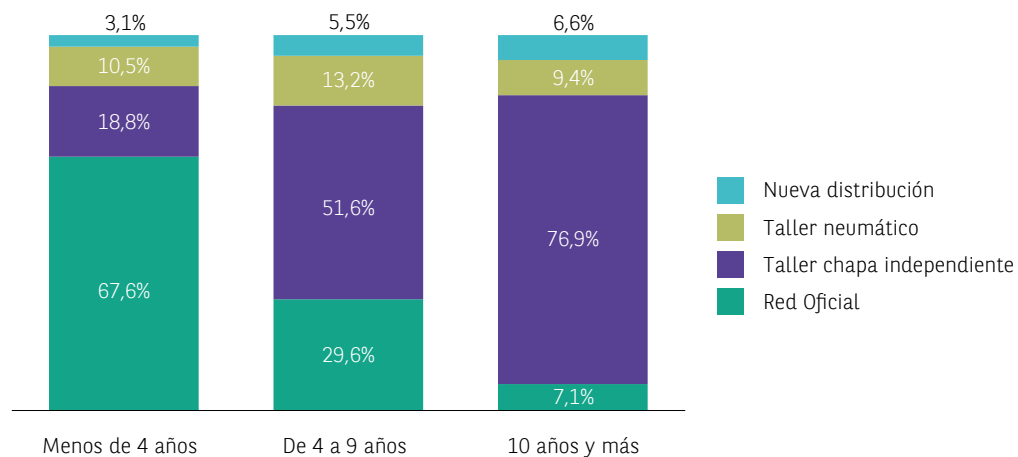
E. Lugar de realización de la reparación en función del método de financiación y antigüedad del vehículo

Gráfico VI.6: Elección del lugar de reparación en base al método de financiación del vehículo - Renting + Leasing Vs Compra



Fuente: CVO

Si se toma como referencia el método de financiación, los vehículos adquiridos vía renting o leasing optan por el taller oficial en el 52,8% de las ocasiones, mientras que los comprados de forma directa se decantan por el profesional independiente para las reparaciones (57,5%). Solo el 32,4% de los coches financiados por renting opta por esta última modalidad.

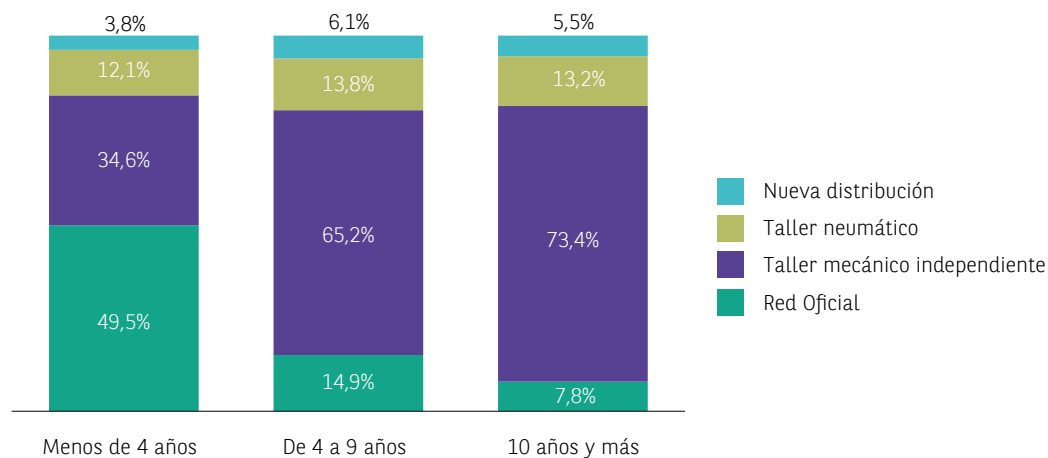
Gráfico VI.7: Elección del lugar de reparación en base a la antigüedad del vehículo - Renting + Leasing

Fuente: CVO

Los datos resultantes del cruce de la antigüedad de los vehículos con su financiación revelan que el 67,6% de las unidades más recientes que optaron por el renting o leasing para afrontar la compra prefieren la red oficial cuando deben acudir a un taller, porcentaje que desciende hasta el 29,6% en el segmento comprendido entre los cuatro y los nueve años de antigüedad, mientras que el 51,6% de estos eligen un taller independiente. La preferencia por estos talleres se acentúa en los vehículos que superan los 10 años de vida, ya que casi el 77% de los mismos lo utiliza frente a poco más del 7% que sigue fiel al fabricante.

Gráfico VI.8: Elección del lugar de reparación en base a la antigüedad del vehículo - Compra

La mitad de los vehículos en propiedad acude a la red oficial en los primeros años de vida del vehículo, pero a partir del cuarto año el taller independiente se consolida como la principal elección para efectuar las reparaciones, al sumar el 65,2% de los que llegan hasta los 9 años y el 73,4% de los que superan los 10 años de antigüedad. Los talleres dedicados al cambio de neumáticos mantienen un porcentaje similar de clientes en todos los tramos de vida del automóvil.

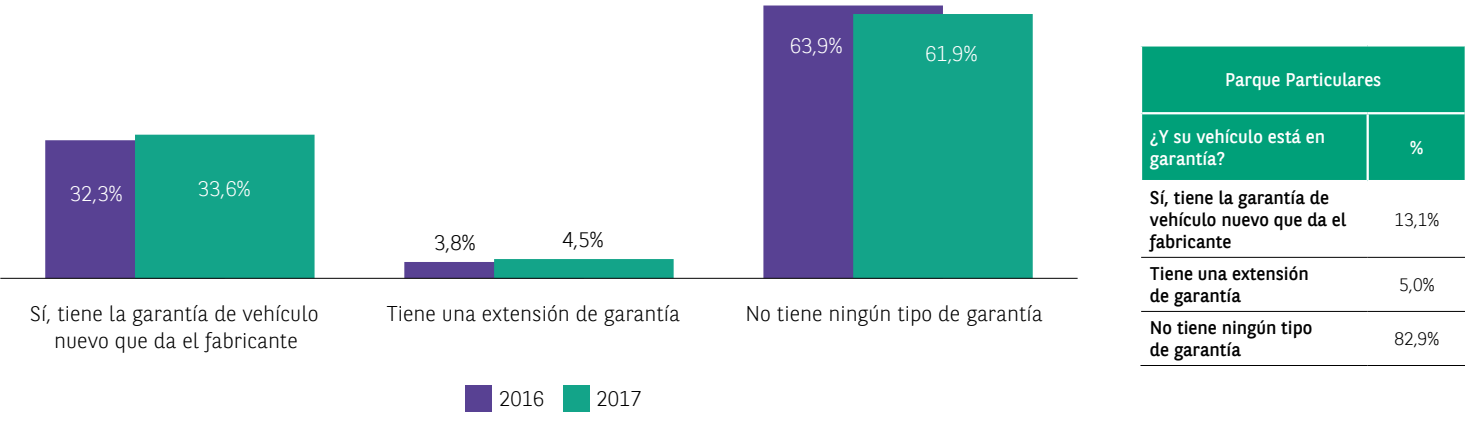


Fuente: CVO

II. GARANTÍA

A. Vehículo de garantía

Gráfico VI.9: Garantía del vehículo de empresas - 2017 Vs 2016

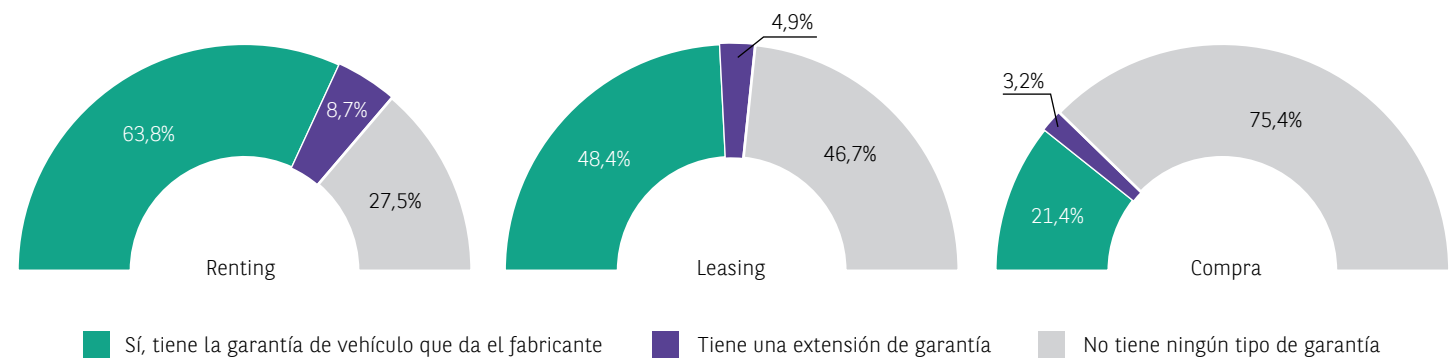


Fuente: CVO

En 2017 volvió a descender el porcentaje de vehículos de empresa que no contaba con ningún tipo de garantía, aunque todavía alcanzaba casi el 62% de los mismos. El 33,6% contaba con la garantía que ofrece el fabricante en el momento de la adquisición y el 4,5% optaba por ampliarla. El caso de los particulares es diferente, ya que son más reacios a contratar este tipo de servicios y casi el 82% no disponía de ningún tipo de garantía el pasado año, mientras que el 13% contaba con la que facilita el fabricante cuando el vehículo es nuevo.

B. Garantía en función del método de financiación del vehículo

Gráfico VI.10: Garantía según método de financiación del vehículo



Fuente: CVO

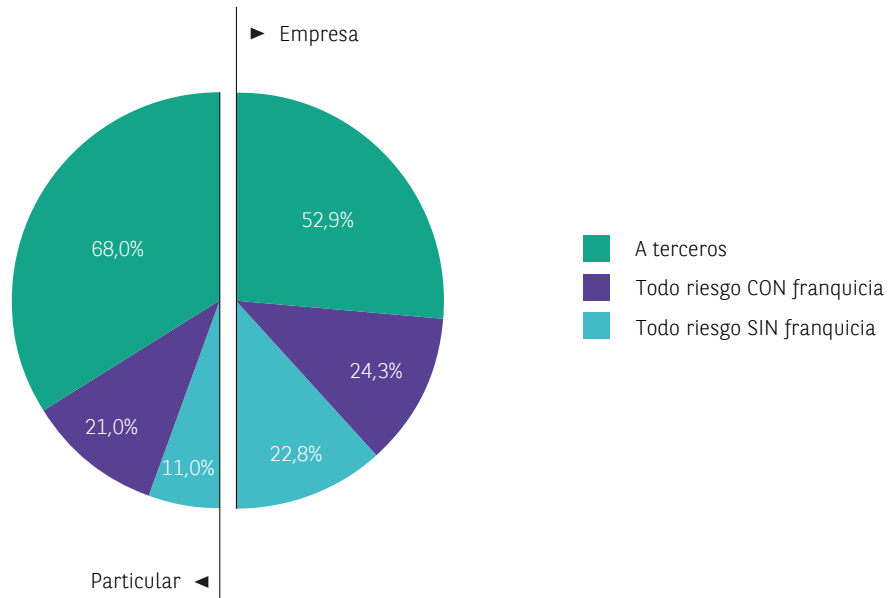
Los vehículos de renting son los que cuentan en mayor medida con la garantía vigente del fabricante, ya que el 63,8% de los mismos se encuentra en esta situación, incrementando en casi dos puntos el ejercicio anterior. Además, también son los que en un mayor porcentaje contratan ampliaciones o extensiones de la garantía (8,7%). En el lado opuesto se sitúan los de compra directa, que prescinden de la garantía en el 75,4% de los casos. El leasing se queda a medio camino entre las opciones anteriores, ya que el 48,4% está cubierto por el fabricante y casi el 5% amplió la cobertura.

III. SEGURO

A. Tipo de seguro

La modalidad de terceros es el tipo de cobertura de seguro elegida de forma mayoritaria tanto por los particulares (68%) como por los vehículos corporativos (52,9%). El seguro a todo riesgo con franquicia cubre a casi la cuarta parte del parque empresarial, por el 21% de los coches de particulares.

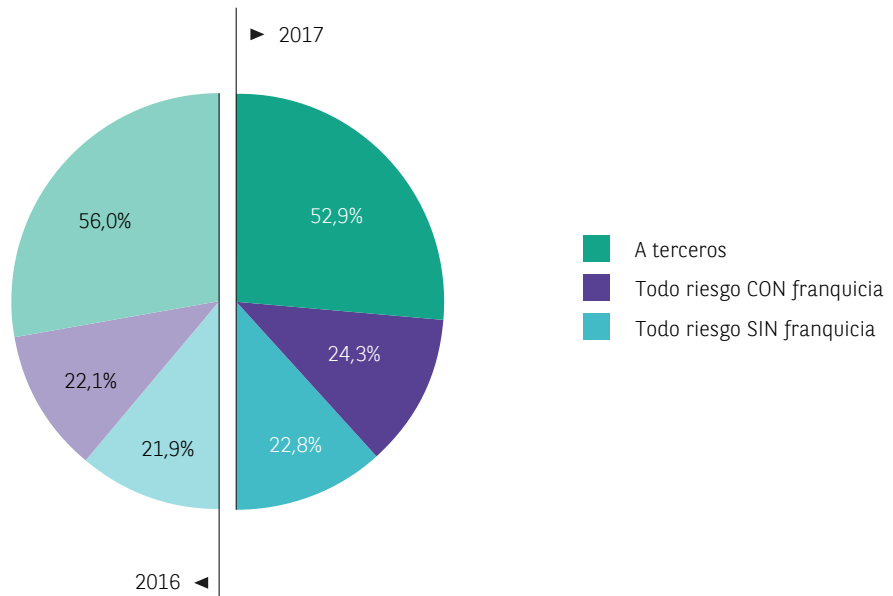
Gráfico VI.11: Tipo de seguro parque empresas Vs parque particular



Fuente: CVO

Gráfico VI.12: Tipo de seguro en parque de empresa - Comparativa 2017 Vs 2016

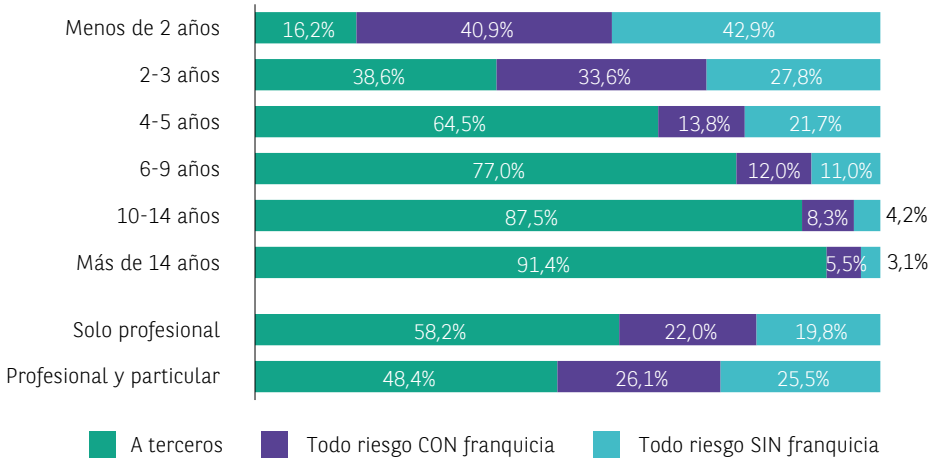
La contratación del seguro a terceros en el parque de vehículos corporativos se mantiene como la opción dominante, aunque descendió más de tres puntos porcentuales en relación a 2016. Dos de estos puntos porcentuales recayeron en favor del todo riesgo con franquicia, mientras que el todo riesgo con franquicia recogió el restante.



Fuente: CVO

B. Tipo de seguro en función de la edad y uso del vehículo

Gráfico VI.13: Tipo de seguro en base a la edad del vehículo y utilización del mismo

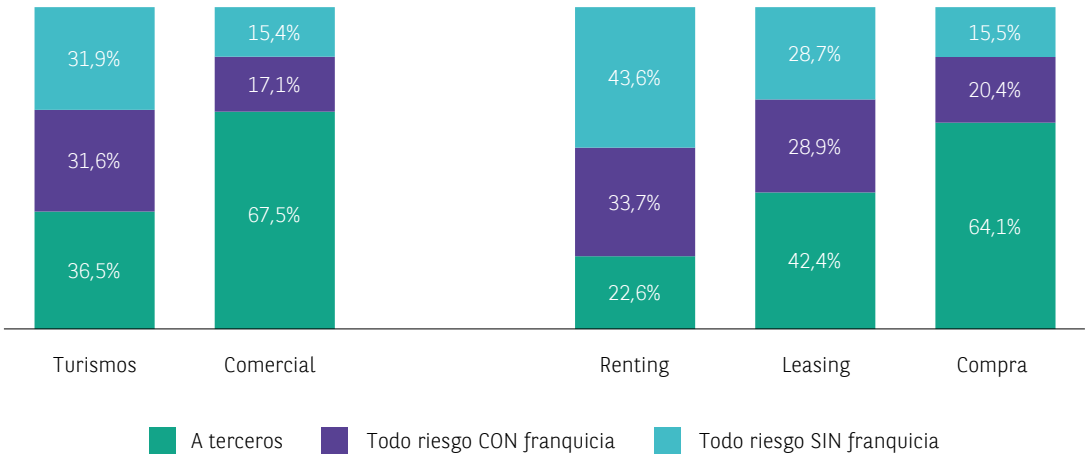


El seguro a terceros es la modalidad más requerida para cubrir las contingencias del parque de vehículos, sobre todo los destinados en exclusiva al uso profesional, ya que más del 58% de los mismos contrata esta opción, porcentaje que desciende algo menos de la mitad en aquellos automóviles que además se destinan a trayectos particulares fuera del horario de trabajo. Si se atiende a la antigüedad del coche, a partir de los cuatro años es la contratación más usual, mientras que las modalidades de todo riesgo solo se imponen en las unidades de fabricación más reciente, perdiendo peso conforme avanza el envejecimiento del vehículo.

Fuente: CVO

C. Tipo de seguro en función del tipo de vehículo y financiación

Gráfico VI.14: Tipo de seguro por tipología de vehículo y método de financiación



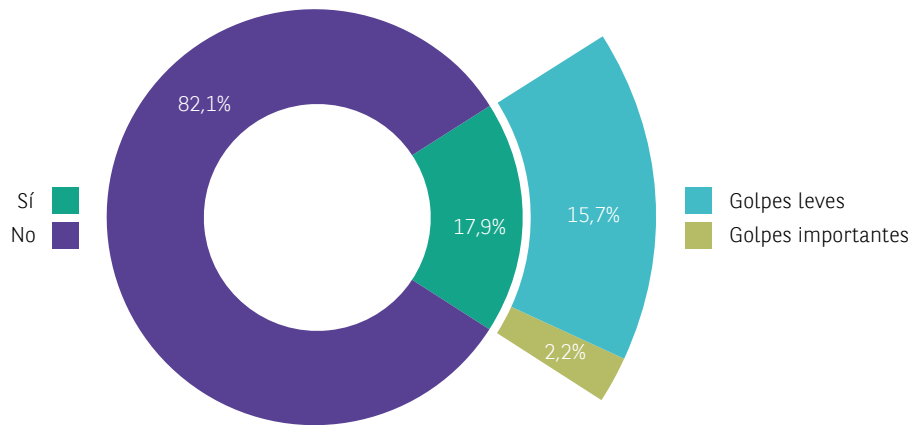
Fuente: CVO

Por tipología de vehículo, los comerciales mantienen su preferencia por el seguro a terceros en el 67,5% de las ocasiones. En el caso de los turismos, aunque también es la opción más demandada con el 36,5% de los casos, las diversas modalidades de todo riesgo suman el 63,5% restante.

Si se toma como referencia la modalidad de financiación, más del 64% de los vehículos en propiedad cuentan con una póliza a terceros, opción que es también la más requerida en los de leasing (42,4%). Por su parte, en la modalidad de renting el todo riesgo sin franquicia es la más común en el 43,6% de los casos.

D. Accidentes

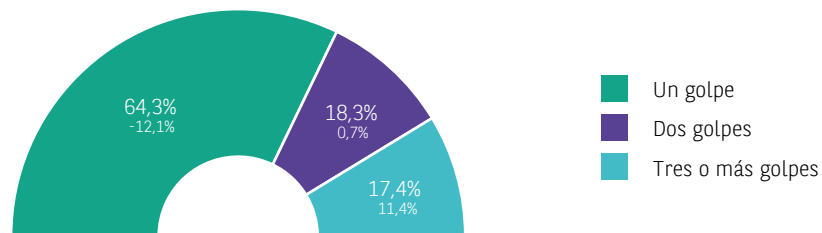
Gráfico VI.15: Tuvo accidente en 2017 y tipo de accidente (Conductores que tuvieron al menos 1 accidente / roce en 2017)



El 82,1% de los conductores no sufrió ningún accidente en 2017. De los que no tuvieron esta suerte, solo el 2,2% revistió gravedad, mientras que el 15,7% se vio involucrado en un siniestro con golpes leves.

Fuente: CVO

Gráfico VI.16: Número de accidentes / roces



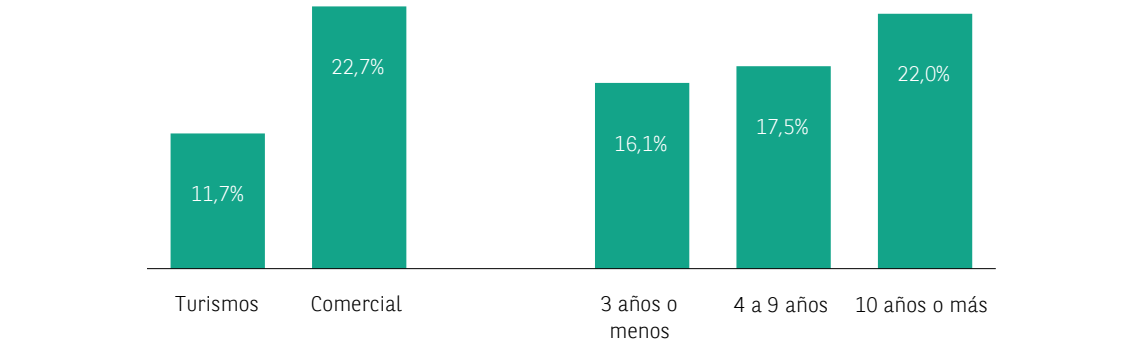
Fuente: CVO

La mayoría de conductores, víctimas de un percance el pasado año, no volvieron a verse implicados en otra situación similar en el 64,3% de los casos, lo que supone un descenso en relación a 2016. El 18,3% de los conductores sufrieron dos golpes, aumentando ligeramente en las cifras del año precedente, mientras que los que se vieron implicados en tres o más golpes crecieron un 11,4%.



E. Tasa de accidentes

Gráfico VI.17: Tasa de accidentes por tipo y antigüedad del vehículo

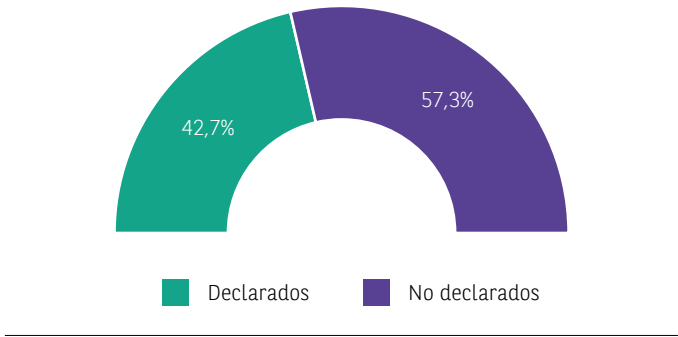


Fuente: CVO | Tomar estos resultados con cautela por bajas bases de cálculo

El mayor uso y kilometraje de los comerciales propició que se situaran como los vehículos con mayor tasa de accidentes (22,7%), frente al 11,7% protagonizado por los turismos. El índice de percances se incrementó a medida que crecía la edad del vehículo implicado, ya que los que superan la década de vida fueron los más afectados (22%), por delante de los que superan los cuatro años de antigüedad (17,5%) o los de reciente fabricación (16,1%).

F. Accidentes declarados al seguro

Gráfico VI.18: Se declaró el accidente al seguro



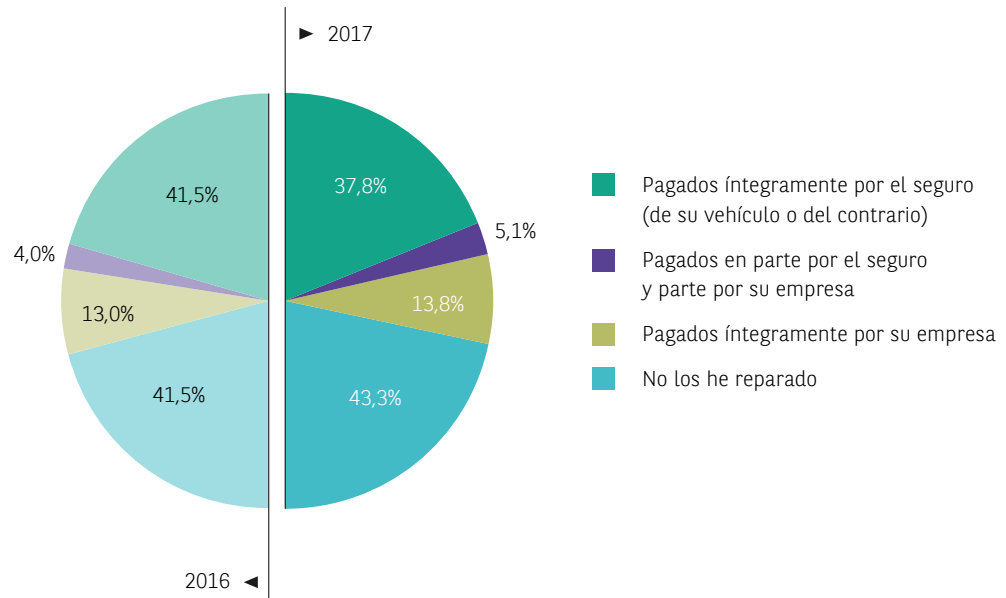
Fuente: CVO

El 57,3% de los accidentes no fue declarado a la compañía aseguradora, bien por la escasa importancia de los mismos o por evitar un aumento en la prima.

G. Responsable del coste de reparación

Gráfico VI.19: Quién paga los daños del vehículo - Comparativa 2017 Vs. 2016

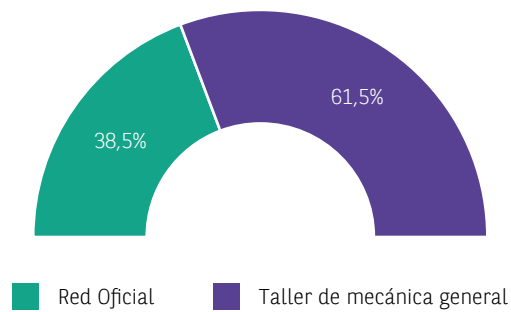
El porcentaje de golpes que no son reparados aumentó en 2017 hasta llegar al 43,3%, mientras que los pagados íntegramente por las compañías de seguros descendieron casi cuatro puntos porcentuales, para situarse en el 37,8% de los casos. El 13,8% de los siniestros fueron abonados por la propia empresa propietaria del vehículo.



Fuente: CVO

H. Lugar de reparación de los daños

Gráfico VI.20: Lugar de reparación

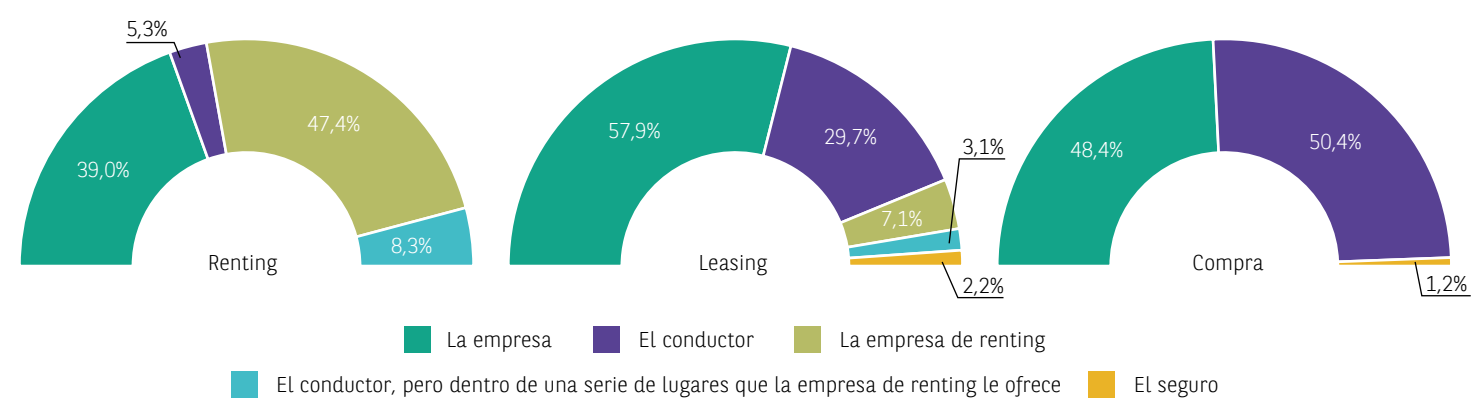


Fuente: CVO

Los talleres independientes se consolidan como la opción preferida para realizar las reparaciones por el 61,5% de los propietarios, mientras que el 38,5% restante opta por la red oficial de la marca del vehículo.

I. Responsable de la elección del lugar de reparación

Gráfico VI.21: Quién elige el lugar de reparación



Fuente: CVO

La modalidad de financiación es determinante a la hora de elegir el lugar de reparación del vehículo. En los vehículos de leasing es la empresa la que elige en casi el 58% de los casos, mientras que en el caso del renting la elección corresponde al operador en el 47,4% de los mismos, frente al 39% de la firma. En más de la mitad de las unidades financiadas por compra directa es el conductor el que impone su criterio.





14%



Expectativas de crecimiento de la flota



41%

Renting

Principal vía de financiación
para las empresas en España



Alternativa
al coche de empresa
en España



Compartir
conductor



Consideran

Utilizan



22%

18%

Inicio



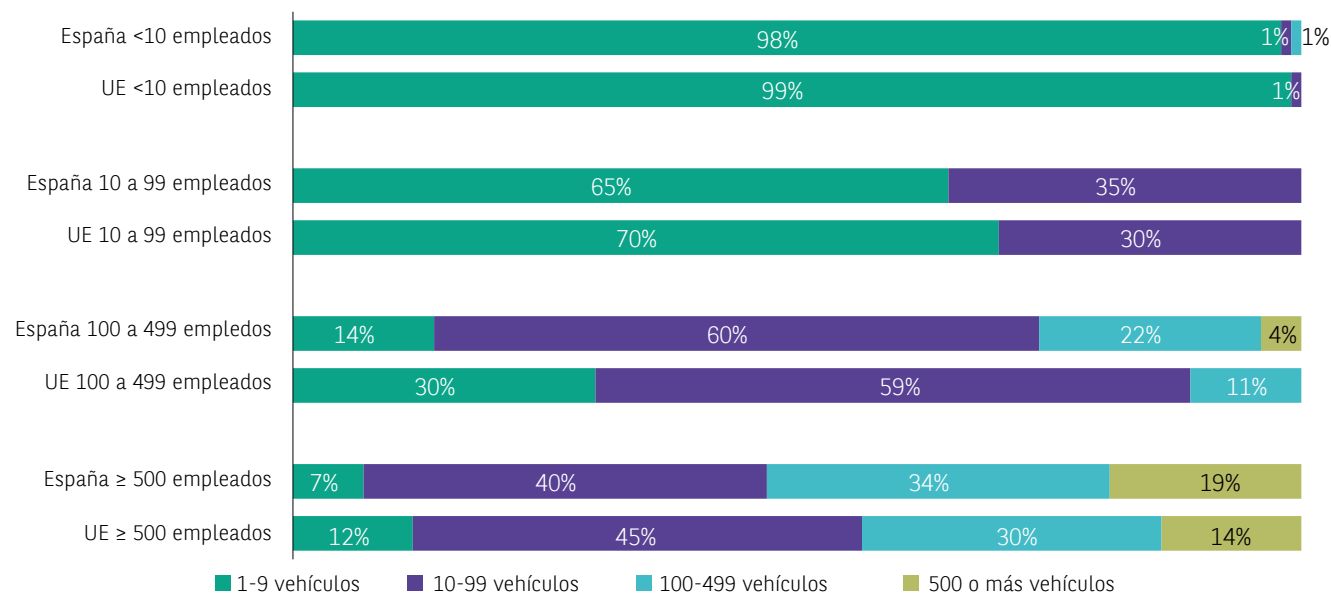
Aspectos de la flota

El optimismo ante el futuro y las similitudes en cuanto a la composición de su parque en relación con el resto de socios europeos, sobre todo en las pymes, son los principales rasgos que presenta la flota española, que tiene en el renting la principal vía de financiación. Las alternativas al coche de empresa crecen, pero son todavía minoritarias, mientras que las medidas de localización y seguridad marcan el equipamiento telemático de los vehículos.

I. ASPECTOS DE LA FLOTA

A. Tamaño de la flota

Gráfico VII.1: Composición de la flota de menos de 3,5 toneladas

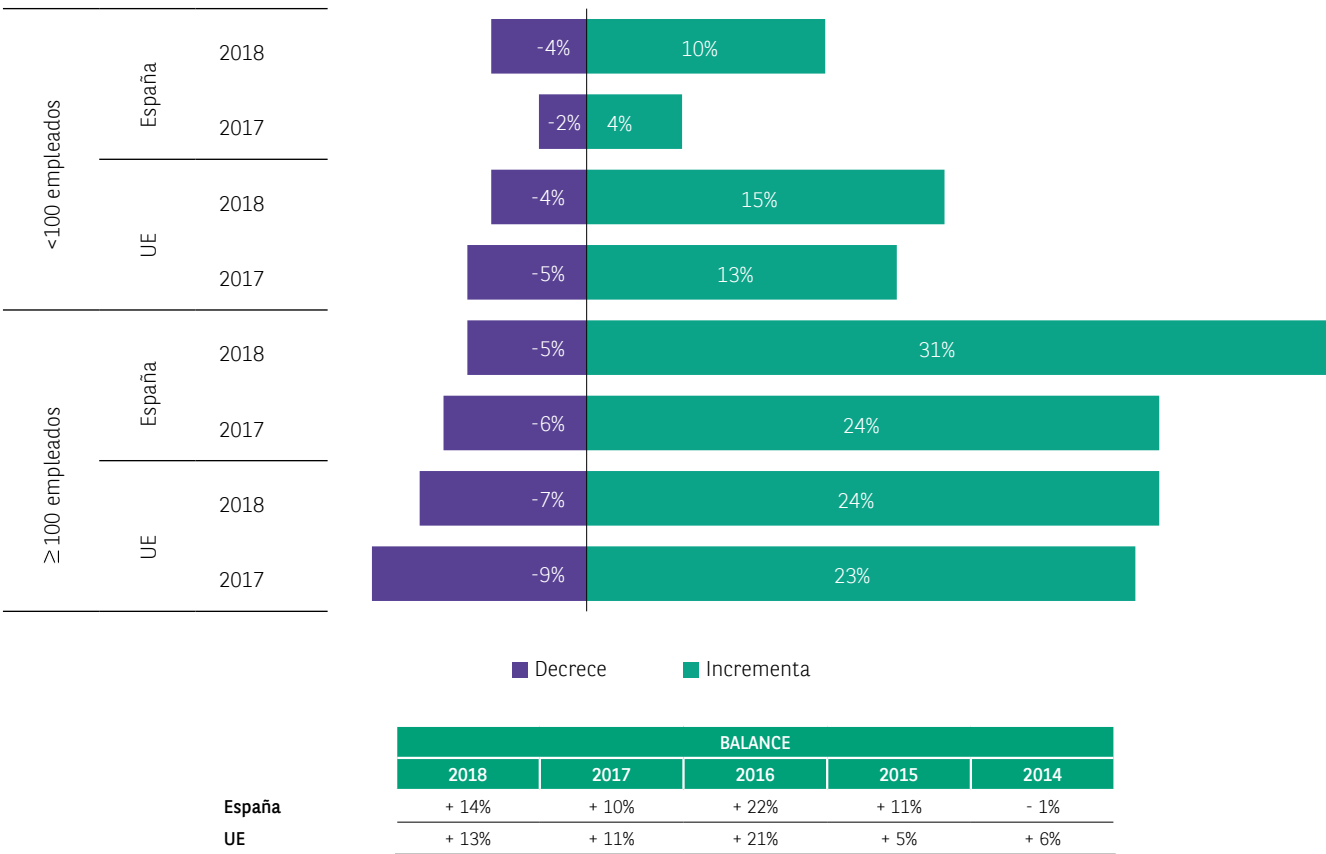


Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos

La flota corporativa española de menos de 3,5 toneladas se mueve en unos parámetros casi idénticos a las del resto de países de la Unión Europea si se toma como referencia a las firmas de menor tamaño, pero comienza a diferenciarse a partir del centenar de empleados. Las pymes españolas que no superan la decena de trabajadores cuentan, salvo escasas excepciones, con menos de 10 vehículos, tendencia que se repite en el resto del continente. Las unidades disponibles crecen entre las compañías que no superan la barrera de los 99 trabajadores, ya que el 35% dispone entre 10 y 99 vehículos, cinco puntos porcentuales más que el resto de socios europeos. Las mayores diferencias se observan en firmas con más de un centenar de empleados, ya que aunque el porcentaje de las mismas que utiliza entre 10 y 99 unidades motorizadas es similar en toda Europa (59%), las españolas que cuentan entre el centenar y los 499 vehículos alcanzan el 22% del total, el doble que en la media de la UE, e incluso el 4% supera el medio millar. A partir de quinientos empleados las diferencias se reducen.

B. Expectativa de crecimiento de flotas hasta 2020

Gráfico VII.2: Evolución de la flota en los próximos tres años

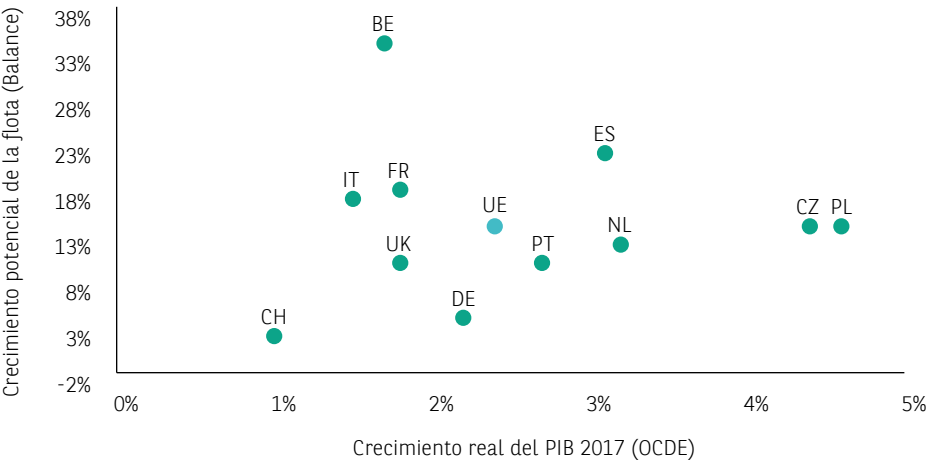


Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos | Balance = Flota aumenta - flota decrece

Las firmas españolas aumentan su optimismo en relación a las expectativas de crecimiento en comparación con el ejercicio precedente, ya que el 14% prevé aumentar su flota en el próximo trienio, en línea con el resto de la UE y cuatro puntos porcentuales más que en 2017. Las compañías más entusiastas para 2018 son las de mayor tamaño, ya que el 31% espera incrementar el número de vehículos frente al 24% que lo pensaba el año anterior. Solamente el 5% cree que reducirá unidades, sensación similar a la mostrada en 2017. Por su parte, el porcentaje de pymes que acrecienta su confianza en el futuro crece en relación con el año anterior, aunque su optimismo es más moderado. Solo el 10% de las mismas aspira a aumentar su flota, por el 4% que cree que tendrá que reducirla.

Entre el resto de socios europeos, el 24% de las grandes empresas prevé aumentar flota, un punto porcentual más que el ejercicio anterior, mientras que entre las pymes el porcentaje de las que cree que aumentará el número de sus vehículos llega al 15%.

Gráfico VII.3: Matriz crecimiento potencial (próximos tres años) según crecimiento del PIB en 2017 - Empresas de 100 o más empleados



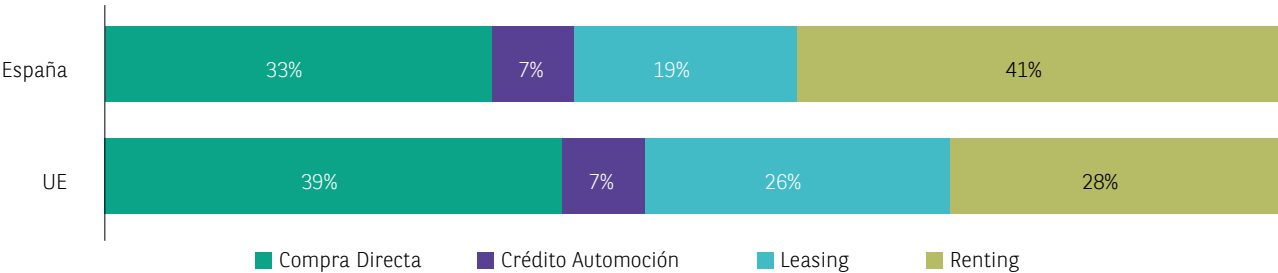
El análisis combinado entre el crecimiento potencial de la flota y el crecimiento experimentado en el PIB (2017) por los países de la UE sitúa a España entre los más destacados, muy por encima de la media y de otros grandes comunitarios como Francia o Italia. Destaca la situación por debajo de la media del Reino Unido, posiblemente por la incertidumbre asociada a las negociaciones para la salida del país del club continental (brexit). Se confirma así que cuanto más aumenta el PIB en el país, más mejoran las previsiones de las empresas en relación al aumento de la flota y viceversa.

Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos

II. FINANCIACIÓN

A. Métodos de financiación de flotas

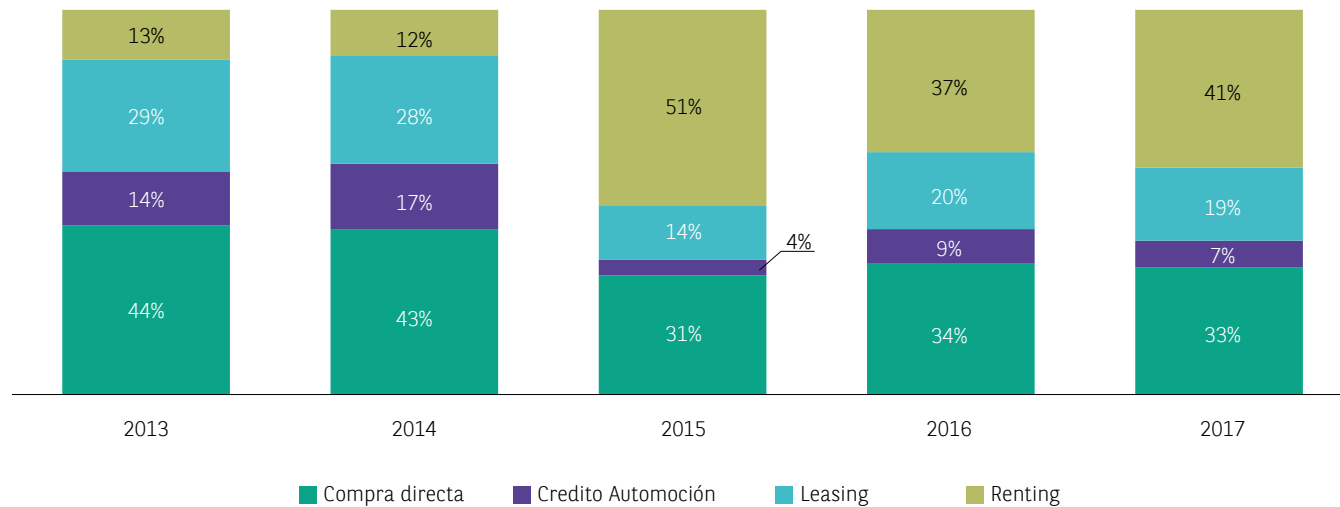
Gráfico VII.4: Principales métodos de financiación



Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos | (*) Compra directa: compra en efectivo + crédito (diferente al crédito automoción) | Datos consolidados según promedio de tres años.

El renting vuelve a repetir como la opción de financiación preferida por la empresas españolas (41%) para afrontar la compra de sus vehículos corporativos, por delante de la compra directa (33%) y con una gran distancia sobre el leasing (19%). Las firmas europeas, por su parte, se decantan por la adquisición directa en el 39% de las ocasiones, con renting (28%) y leasing (26%) muy parejos en el orden de preferencias.

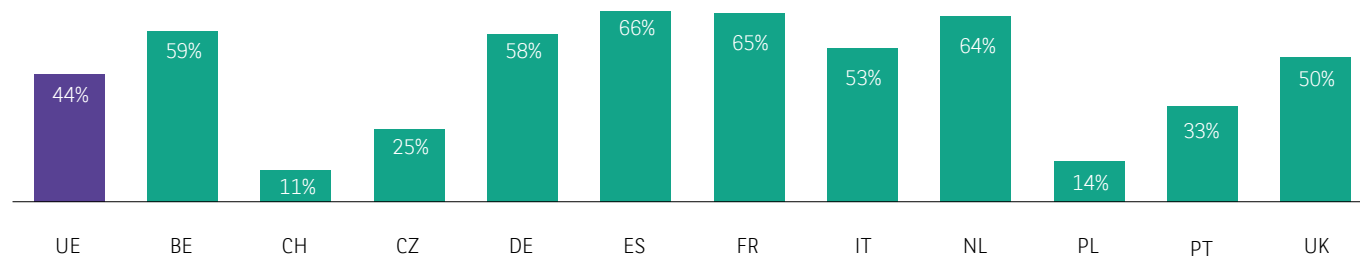
Gráfico VII.5: Evolución de los principales métodos de financiación en España



Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos | (*) Compra directa: compra en efectivo + crédito (diferente al crédito automoción) | Datos consolidados según promedio de tres años.

El renting mantiene la posición de liderazgo alcanzada en 2015, año en el que acaparó la mitad de las financiaciones, con el 41% alcanzado el pasado ejercicio, que mejora en cuatro puntos porcentuales las cifras del año anterior. La compra directa consolida su cuota al acaparar un tercio de las operaciones, mientras el leasing parece estabilizarse en el entorno del 20%. El crédito automoción se queda por debajo de los dos dígitos porcentuales.

Gráfico VII.6: Renting como principal método de financiación en empresas con ≥ 100 empleados según países



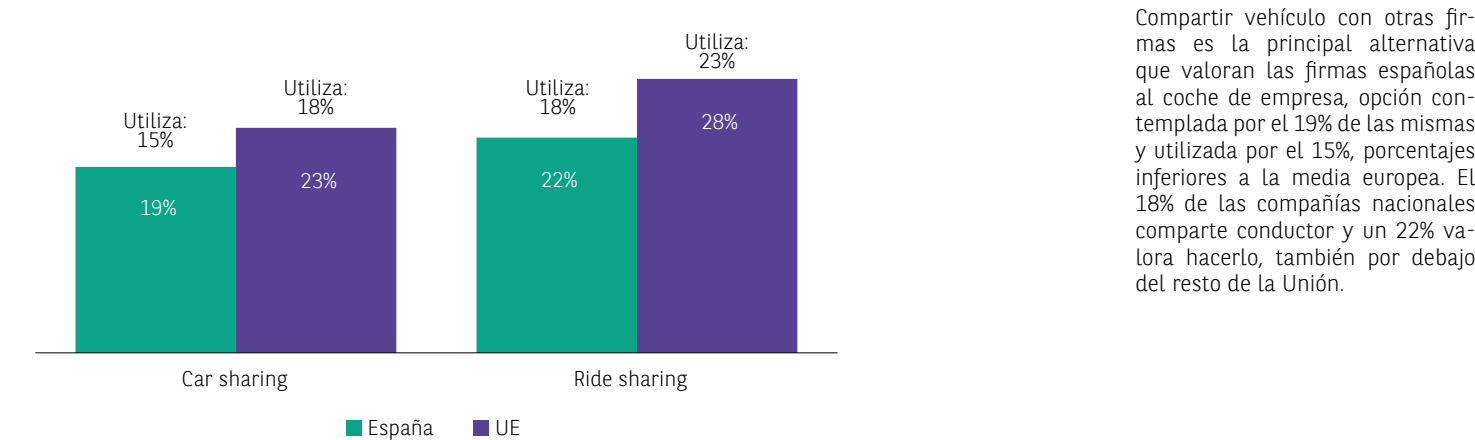
Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos | Datos consolidados según promedio de tres años.

El 44% de las flotas europeas tienen en el renting la principal vía de financiación para la adquisición de sus vehículos, con España como principal valedora (66%), seguida de Francia (65%) y los Países Bajos (64%). Bélgica (59%), Alemania (58%) e Italia (53%) superan la mitad de la cuota, lugar en el que se instala el Reino Unido (50%). Un tercio de las firmas portuguesas y la cuarta parte de las checas también optan por esta solución, que tiene menor implantación en Polonia (14%) y Suiza (11%).

III. MOVILIDAD

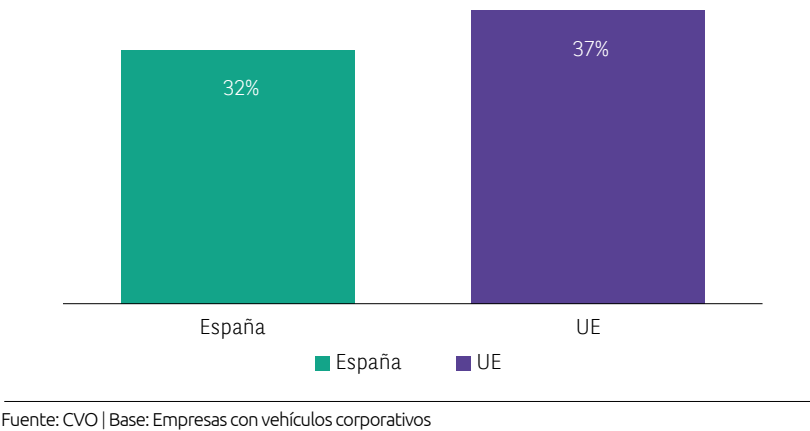
A. Alternativas al vehículo de empresa

Gráfico VII.7: Alternativas al coche de empresa que utiliza o considerará en los próximos 3 años



Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos

Gráfico VII.8: Utiliza o considerará en los próximos 3 años el uso de alguna alternativa al coche de empresa (car sharing o ride sharing)

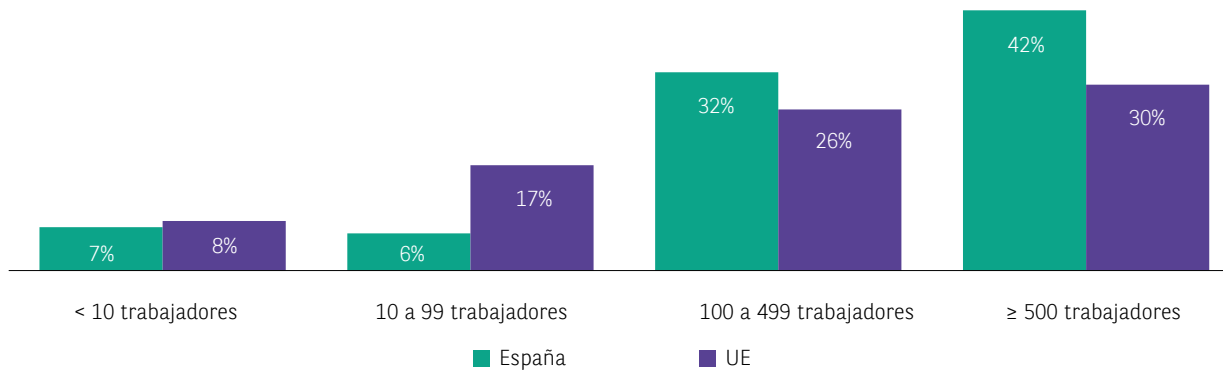


Casi un tercio de las firmas españolas ya utiliza o valora aceptar otras alternativas al coche de empresa en el próximo trienio, cinco puntos porcentuales menos que la media comunitaria.

IV. TELEMÁTICA

A. Equipamiento telemático

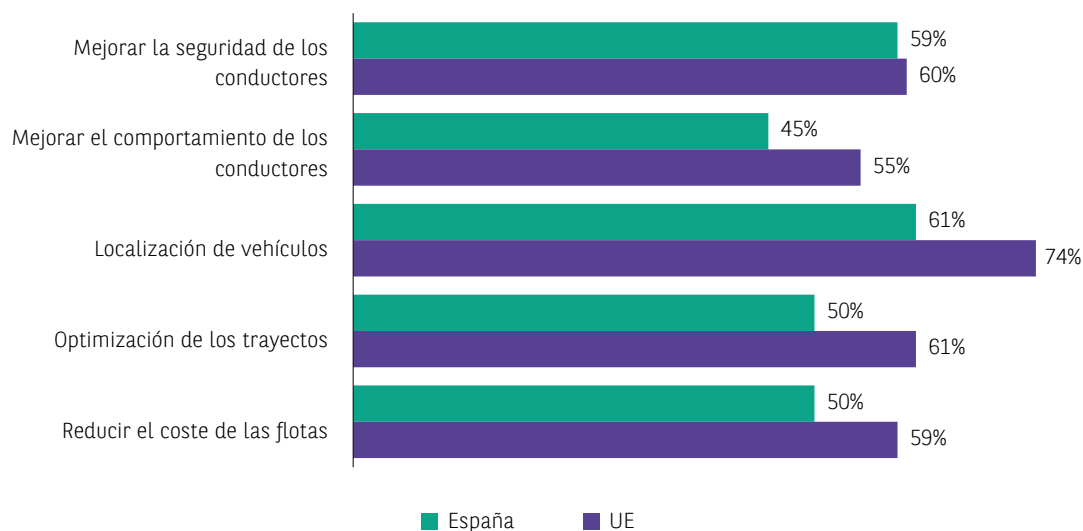
Gráfico VII.9: Uso de herramientas telemáticas



Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos

El uso de herramientas telemáticas que permiten, entre otras variables, vigilar el consumo de combustible, el comportamiento del conductor o conocer la situación donde se encuentra el vehículo, se acrecienta a medida que asciende el tamaño de la compañía. El 42% de las firmas con más de medio millar de empleados en plantilla declaró utilizar estos dispositivos en sus flotas, 12 puntos porcentuales por encima de la media europea. Las firmas de entre 100 y 499 trabajadores cuentan con estos dispositivos en el 32% de los casos, para caer el porcentaje drásticamente en las pymes, donde la utilización decae en comparación con el resto de socios comunitarios.

Gráfico VII.10: Razones por las que utiliza herramientas telemáticas en la compañía



Conocer la ubicación exacta de los vehículos es la principal razón por la que las flotas españolas utilizan los dispositivos telemáticos (61%), seguido de la mejora de la seguridad para los conductores (59%), la reducción de costes (50%) y la optimización de los trayectos (50%), además de para mejorar el comportamiento de los conductores (45%). Estas premisas, y en un orden similar, son idénticas a las que aducen las compañías europeas.

Fuente: CVO | Base: Empresas con vehículos corporativos

Fuentes y metodología

I. Indicadores macroeconómicos

Todos los indicadores macroeconómicos publicados en este informe proceden de las siguientes fuentes de información:

- Banco de España (BA)
- Instituto Nacional de Estadística (INE)
- Eurostat
- Eurotax
- BNP Paribas

Las previsiones de BNP Paribas han sido calculadas en el mes de julio de 2016.

II. Parque de vehículos, mercado del Vehículo Nuevo y de Ocasión

Los datos relativos al parque automovilístico español, a las matriculaciones de vehículos nuevos (VN) y al mercado de vehículos de ocasión (VO) han sido trabajados por la sociedad MSI Sistemas de Inteligencia de Mercados, siendo la DGT la fuente oficial española que ofrece los datos originarios.

Todas las previsiones han sido revisadas en el mes de mayo de 2017.

A) Metodología de cálculo de Transferencias de Vehículos Usados

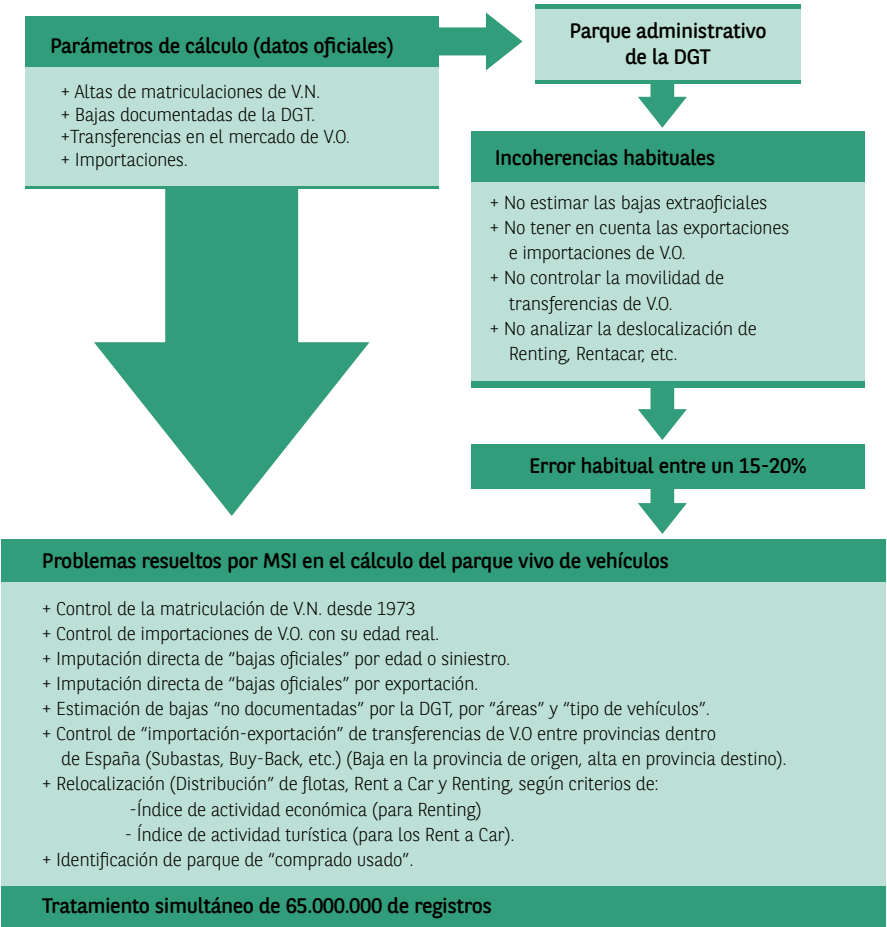
Las estadísticas de VO se han trabajado desde la óptica de la Demanda, es decir, consideran como fecha de la operación la fecha de la última transferencia del ciclo de venta, ya que esta fecha es la mas cercana a la verdadera compra del coche por parte de su nuevo propietario y usuario.

Recordemos que el problema de las estadísticas de VO en España es sumamente complejo como consecuencia de la propia complejidad del mercado y de algunas peculiaridades de la fuente española de datos (la DGT):

- 1) Cada ciclo de venta de un coche usado, es decir, la transmisión de un VO a un cliente final, puede estar compuesto de varias transferencias, lo que provoca posible duplicación de transferencias (ahora se evita esta duplicación cruzando los números de bastidor [VIN]).
- 2) Provoca también un posible desplazamiento en el tiempo de las operaciones de VO no cerradas, es decir, la llegada de nuevas transferencias de un vehículo obliga a recalcular la fecha de la última transferencia de su ciclo de venta.
- 3) La importación de vehículos usados es facilitada por la DGT como nueva matriculación normalmente, pero no siempre, con fecha anterior de primera matrícula.
- 4) La información procedente de la DGT llega cada vez más actualizada. Puede afirmarse que, salvo circunstancias excepcionales, las transferencias de un mes alcanzan un grado de completitud superior al 99% en los dos meses siguientes, lo que obliga, en todo caso, a mantener dos meses de datos abiertos.
- 5) La fecha de trámite de las transferencias no siempre se corresponde con la transmisión física y contractual del vehículo, pudiendo demorarse el trámite oficial, lo que provoca una acumulación de operaciones ficticias especialmente a final de año, que es cuando los grandes operadores regularizan sus balances.
- 6) Las exportaciones de coches usados viene reportadas por la DGT como BAJAS, por lo que es necesario tener en cuenta las bajas para depurar los Km.0 de exportación, los "buyback" y los "renting" que en realidad son transferencias salen del país.
- 7) En ciertos momentos, en especial cuando se implantan planes de incentivo al achatarramiento, se puede generar un mercado de chatarra que implica la transferencia de un vehículo para su posterior baja inmediata. La depuración de estas transferencias de chatarra es también necesaria y puede hacer disminuir las cifras ya aparentemente consolidadas.

B) Metodología de cálculo del Parque Automovilístico Vivo Localizado

MSI ha desarrollado unos parámetros de cálculo y metodología para solucionar las incoherencias habituales de los datos oficiales. A continuación, se detalla esquematizado este proceso:



C) Metodología de cálculo del Parque por Canal de Distribución

Para calcular el Parque por los Canales de Distribución se ha de tener en cuenta los siguientes pasos:

- 1.- Codificar el histórico de primera matriculación por canales: Particular, Rent-a-car, Renting y Resto de Empresas.
- 2.- Restar las bajas de estos vehículos, ya sea por siniestro o por exportación, una vez matriculados en cada uno de los canales.
- 3.- Reubicar los vehículos que tienen la primera transferencia en el canal al que han sido dirigidos. Por ejemplo: 1º matriculación Empresa se transfirió a un NIF (Particular).
- 4.- Reubicar las siguientes transferencias al canal donde se están transfiriendo. Por ejemplo: 1ª Matriculación Rent-a-car, 1ª Transferencia Buyback (Empresa), 2ª Transferencia a Concesionario (Empresa), 3ª Transferencia a NIF (Particular).
- 5.- Los vehículos que no hayan sufrido ninguna transferencia se quedarán en el canal en el cuál se produjo la primera matriculación. El resto, donde se hayan transferido, siempre teniendo en cuenta y computando el último destino de la transferencia.

En la actualidad, gracias a la disposición de los bastidores completos de cada vehículo matriculado, el proceso de reubicación del Parque por Canal de Distribución es bastante preciso.

III. Datos de Equipamiento y Siniestralidad

A. Estudio de coches de empresa

El estudio tiene como objetivo conocer el comportamiento en posventa de una tipología de automóvil específico como son los vehículos de empresa. Además, se incluye información referente a equipamientos de ayuda a la conducción y otros aspectos o componentes del vehículo.

La metodología aplicada en el estudio ha consistido en la entrevista personal de entre 30 y 40 minutos en el lugar de trabajo durante el mes de febrero y marzo de 2018.

Para ello, el estudio se ha realizado sobre una muestra de 450 usuarios de este tipo de vehículos en otras tantas empresas de todo el país con las siguientes cuotas a cumplir:

- Zona geográfica
- Tamaño de la empresa
- Selección totalmente aleatoria del sector al que pertenece

El tiempo de control de calidad invertido consta de entre 10 y 15 minutos por encuesta que incluye revisión de la encuesta y contacto telefónico para contrastar y confirmar puntos clave.

El nivel de confianza es del 95% con un error muestral del $\pm 4,7\%$.

El trabajo de campo ha sido realizado por Fieldwork Quality, filial de GIPA.

B. Estudio conductores España

Entrevistas personales face-to- face realizadas entre Enero y Marzo de 2018 a una muestra representativa de 2.966 conductores. La metodología aplicada en el estudio ha consistido en una entrevista personal de 45 minutos aproximadamente. Muestreados según el método de cuotas (sexo, edad, categorías profesionales, hábitat, regiones). El tiempo de control de calidad invertido ha representado más de 800 horas de trabajo. El 100% de las encuestas han sido controladas según una metodología internacional de supervisión de las encuestas definida por GIPA. El nivel de confianza es del 95% con un error muestral del $\pm 1,8\%$. El trabajo de campo ha sido realizado por Fieldwork Quality, filial de GIPA. La distribución geográfica (por regiones) de las encuestas ha sido la siguiente:

ZONA	PROVINCIA DE CADA ZONA			%
ZONA 1	Baleares	Lérida		9%
	Gerona	Tarragona		
	Huesca	Zaragoza		
ZONA 2	Albacete	Murcia		16%
	Alicante	Valencia		
	Castellón			
ZONA 3	Almería	Córdoba	Jaén	19%
	Badajoz	Granada	Málaga	
	Cádiz	Huelva	Sevilla	
ZONA 4	Ávila	Guadalajara	Teruel	8%
	Cáceres	Salamanca	Toledo	
	Ciudad Real	Segovia	Valladolid	
	Cuenca	Soria	Zamora	
ZONA 5	Asturias	Lugo		10%
	A Coruña	Ourense		
	León	Pontevedra		
ZONA 6	Álava	Guipúzcoa	Palencia	10%
	Burgos	La Rioja	Vizcaya	
	Cantabria	Navarra		
ZONA 7	Madrid			16%
ZONA 8	Barcelona			12%

IV. Barómetro CVO

Observatorio del Vehículo de Empresa

Estudio realizado por el Observatorio del Vehículo de Empresa en colaboración con la sociedad de estudio CSA.

- Muestra global: 3.313 entrevistas en Europa
- Target: responsables de flota en empresas con flota de vehículos
- Muestra local España: 305 entrevistas entre empresas de 4 segmentos
 - Empresas de menos de 10 empleados: 96
 - Empresas de 10 a 99 empleados: 63
 - Empresas de 100 a 499 empleados: 85
 - Empresas de 500 o más empleados: 61
- Cuotas: tamaño de compañía y sector
- Período de campo: 15 de enero a 6 febrero de 2018
- Método de entrevista: telefónica mediante sistema CATI (Computer-assisted telephone interviewing) de 10' de duración
- Interpretación Resultados:
 - Para que los resultados sean representativos de la población global, han sido ponderados de acuerdo a su estructura real en España por número de empleados y sector de actividad, según datos proporcionados por el INE.
 - Los porcentajes calculados siempre corresponden a resultados ponderados.
 - No se incluyen decimales para hacer más sencilla la interpretación de los resultados.
 - No se incluye en las cifras los "No sabe / No contesta", por lo que los totales pueden diferir del 100%.



Índice de gráficos y tablas

CAPÍTULO I

Gráfico I.1: Producto Interior Bruto (PIB) - Evolución anual.....	12
Gráfico I.2: Producto Interior Bruto (PIB) - Evolución interanual por trimestres.....	12
Gráfico I.3: Inflación (IPC) - Evolución anual.....	13
Gráfico I.4: Inflación (IPC) - Evolución trimestral.....	13
Gráfico I.5: Encuesta de población activa (EPA) - Tasa de paro.....	14
Gráfico I.6: Consumo privado - Evolución anual.....	14
Gráfico I.7: Consumo privado - Evolución trimestral (tasas interanuales).....	15
Gráfico I.8: Evolución de la tasa de ahorro anual de los hogares.....	15
Gráfico I.9: Consumo público - Evolución anual.....	16
Gráfico I.10: Consumo público - Evolución trimestral (tasas interanuales).....	16
Gráfico I.11: Exportaciones e importaciones - Evolución anual.....	17
Gráfico I.12: Exportaciones e importaciones - Evolución trimestral.....	18
Gráfico I.13: Déficit Público.....	19

CAPÍTULO II

Tabla II.1: Evolución y previsión del parque total.....	22
Tabla II.2: Evolución y previsión del parque por canal de distribución.....	22
Gráfico II.1: Distribución del parque en 2017 por canal de distribución (Total y Empresa).....	23
Gráfico II.2: Distribución del parque por edad de los vehículos - Empresas, Particulares y Rent-a-car.....	23
Gráfico II.3: Distribución del parque por edad de los vehículos - Canal empresa.....	24
Gráfico II.4: Distribución del parque total por potencial contaminante.....	25
Gráfico II.5: Distribución del parque de vehículos por potencial contaminante -Turismos.....	26
Gráfico II.6: Distribución del parque de vehículos por potencial contaminante - Comerciales.....	26
Gráfico II.7: Emisión media de CO ₂ y evolución interanual (datos en gramos por km) (Aabsolutos en barras y evolución interanual en cascada) -Turismos.....	28
Gráfico II.8: Emisión media de CO ₂ y evolución interanual (datos en gramos por km) (Aabsolutos en barras y evolución interanual en cascada) - Comerciales.....	28
Gráfico II.9: Distribución del parque por precio medio del vehículo en € - Turismos (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....	29
Gráfico II.10: Distribución del parque por precio medio del vehículo en € - Comerciales (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....	29
Gráfico II.11: Tiempo medio de posesión del vehículo por canal de distribución - Turismos.....	30
Gráfico II.12: Tiempo medio de posesión del vehículo por canal de distribución - Comerciales.....	30
Gráfico II.13: Distribución del parque total por tipo de combustible - Total Mercado.....	31
Gráfico II.14: Distribución del parque de turismos por tipo de combustible.....	31
Gráfico II.15: Distribución del parque de comerciales por tipo de combustible.....	31
Gráfico II.16: Evolución matriculaciones por canal de distribución - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....	32
Gráfico II.17: Evolución matriculaciones por canal de distribución - Canal Empresa (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....	33
Gráfico II.18: Evolución matriculaciones por segmentos de vehículos - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....	34
Gráfico II.19: Matriculaciones mensuales 2017 y 2016 - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución 2017 Vs. 2016 en cascada).....	34
Gráfico II.20: Matriculaciones mensuales por canal de distribución 2017 - Total Mercado (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución mensual en cascada).....	35
Gráfico II.21: Evolución matriculaciones mensuales 2017 y 2016- Renting (cifras en miles) (absolutos en barras y evolución 2017 Vs. 2016 en cascada).....	36
Tabla II.3: Matriculaciones por segmento - Total Mercado.....	36
Tabla II.4: Matriculaciones por segmento - Canal Empresa.....	37

Tabla II.5: Matriculaciones por segmento – Canal Renting.....37

Gráfico II.22: Evolución matriculaciones por tipo de combustible - Total Mercado38

Gráfico II.23: Evolución matriculaciones otros combustibles - Total Mercado.....38

Gráfico II.24: Evolución matriculaciones por tipo de combustible - Canal Empresa.....39

Gráfico II.25: Evolución matriculaciones otros combustibles - Canal Empresa.....39

Gráfico II.26: Evolución matriculaciones por tipo de combustible – Renting.....40

Gráfico II.27: Evolución matriculaciones otros combustibles – Renting.....40

Gráfico II.28: Cuota de matriculaciones turismos por tramos de emisiones de CO2 - Total Mercado.....41

Gráfico II.29: Cuota de matriculaciones turismos por tramos de emisiones de CO2 - Canal Empresa.....41

Gráfico II.30: Cuota de matriculaciones turismos por tramos de emisiones de CO2 – Renting.....42

Gráfico II.31: Cuota de matriculaciones comerciales por tramos de emisiones de CO2 – Total Mercado.....42

Gráfico II.32: Cuota de matriculaciones comerciales por tramos de emisiones de CO2 – Canal Empresa.....43

Gráfico II.33: Cuota de matriculaciones comerciales por tramos de emisiones de CO2 – Renting.....43

Gráfico II.34: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Turismos - Total Mercado44

Gráfico II.35: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Comerciales - Total Mercado.....44

Gráfico II.36: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Turismos - Canal Empresa.....45

Gráfico II.37: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Comerciales - Canal Empresa.....45

Gráfico II.38: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Turismos – Renting.....46

Gráfico II.39: Evoluciones matriculaciones Top 10 fabricantes - Comerciales – Renting.....46

Tabla II.6: Matriculaciones por modelo de vehículo – Turismos.....47

Tabla II.7: Matriculaciones por modelo de vehículo – Comerciales.....47

Gráfico II.40: Previsión de matriculaciones - Total Mercado (Turismos + Comerciales) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....52

Gráfico II.41: Previsión de matriculaciones por canal de distribución - Total Mercado (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....53

Gráfico II.42: Previsión de matriculaciones por tipo de vehículo - Total Mercado (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....54

Gráfico II.43: Previsión de matriculaciones por tipo de vehículo - Empresa (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....54

Gráfico II.44: Previsión de matriculaciones por tipo de vehículo - Renting (absolutos en barras y evolución interanual en cascada).....55

Tabla II.8: Previsión de matriculaciones turismos - Total Mercado.....56

Tabla II.9: Previsión de matriculaciones turismos - Canal Empresa.....56

Tabla II.10: Previsión de matriculaciones turismos - Renting.....57

Tabla II.11: Previsión de matriculaciones comerciales - Total Mercado.....57

Tabla II.12: Previsión de matriculaciones comerciales - Canal Empresa.....58

Tabla II.13: Previsión de matriculaciones comerciales – Renting.....58

Gráfico II.45: Previsión de matriculaciones turismo Top 10 marcas - Total Mercado59

Gráfico II.46: Previsión de matriculaciones turismo Top 10 marcas - Canal Empresa.....59

Gráfico II.47: Previsión de matriculaciones turismo Top 10 marcas – Renting.....60

Gráfico II.48: Previsión de matriculaciones comerciales Top 5 marcas - Total Mercado.....60

Gráfico II.49: Previsión de matriculaciones comerciales Top 5 marcas - Canal Empresa.....61

Gráfico II.50: Previsión de matriculaciones comerciales Top 5 marcas – Renting.....61

CAPÍTULO III

Gráfico III.1: Evolución transferencias de VO - Total Mercado (cifras absolutas en miles) (absolutos en barras y evolución interanual en cascada)64

Gráfico III.2: Distribución de las ventas por edad del VO – Turismos.....65

Gráfico III.3: Distribución de las ventas por edad del VO – Comerciales.....65

Gráfico III.4: Ratio vehículo de ocasión vs vehículo nuevo – Turismos (ratio en barras y evolución interanual en cascada)66

Gráfico III.5: Ratio vehículo de ocasión vs vehículo nuevo – Comerciales (ratio en barras y evolución interanual en cascada)66

Tabla III.1: Ventas de VO por tipo de combustible – Turismos.....67

Gráfico III.6: Ventas de VO por canal de procedencia y edad del vehículo – Turismos.....67

Tabla III.2: Ventas de VO por tipo de combustible – Comerciales67

Gráfico III.7: Ventas de VO por canal de procedencia y edad del vehículo – Comerciales68

Tabla III.3: Ventas de VO por segmento del vehículo – Turismos68

Tabla III.4: Ventas de VO por segmento del vehículo – Comerciales69

Gráfico III.8: Evolución de las ventas de VO por marcas de fabricante - Turismos.....69

Gráfico III.9: Evolución de las ventas de VO por marcas de fabricante – Comerciales.....70

CAPÍTULO IV

Gráfico IV.1: Implantación de sistemas de navegación y optimización de rutas (tipología de vehículo y método de financiación)74

Gráfico IV.2: Edad media (años) del vehículo según implantación de sistemas de navegación y optimización de rutas75

Gráfico IV.3: Implantación de dispositivo telemático – Vehículo de empresa.....75

Gráfico IV.4: Edad media del vehículo según implantación de sistema telemático76

Gráfico IV.5: Integración de sistemas de ayuda a la conducción en el vehículo77

Gráfico IV.6: Integración de equipos de ayuda a la conducción por tipología de vehículo78

Gráfico IV.7: Integración de equipos de ayuda a la conducción por método de financiación79

CAPÍTULO V

Gráfico V.1: Kilometraje anual parque de empresas 2017 vs 2016.....82

Gráfico V.2: Kilometraje anual parque empresa Vs. parque particular82

Gráfico V.3: Kilometraje medio anual parque empresa Vs. parque particular 2017 y 2016.....83

Gráfico V.4: Kilometraje anual por método de financiación.....83

Gráfico V.5: Kilometraje anual por tipo de uso del vehículo84

Gráfico V.6: Kilometraje anual por tipo de uso del vehículo84

Gráfico V.7: Kilometraje acumulado de los vehículos de empresa85

Gráfico V.8: Kilometraje acumulado parque empresas Vs. parque particular.....85

Gráfico V.9: Kilometraje acumulado parque empresas Vs. parque particular.....86

Gráfico V.10: Tipo de motor parque empresas Vs. parque particular86

Gráfico V.11: Posesión de contrato de mantenimiento.....87

Gráfico V.12: Posesión de contrato de mantenimiento por tipología de vehículo y número vehículos de empresa.....87

Gráfico V.13: Cambio de neumáticos en 201788

Gráfico V.14: Cambio de neumáticos por tipología de vehículo88

Gráfico V.15: Cambio de neumáticos por método de financiación89

Gráfico V.16: Centro de reparación elegido para el cambio de neumáticos - Comparativa 2017 vs. 2016.....89

Gráfico V.17: Quién decide la elección del centro de reparación para el cambio de neumáticos90

Gráfico V.18: Antigüedad del vehículo que acude a centro de mantenimiento para cambio de neumático.....90

Gráfico V.19: Pasó el vehículo alguna revisión o hizo algún cambio de aceite en 2017.....91

Gráfico V.20: Revisión o cambio de aceite por tipología de vehículo91

Gráfico V.21: Revisión o cambio de aceite por método de financiación92

Gráfico V.22: Revisión o cambio de aceite por lugar de realización - Comparativa 2017 vs. 2016.....92

Gráfico V.23: Quién decide la elección del centro de reparación para la realización del mantenimiento93

Gráfico V.24: Antigüedad del vehículo que acude a centro de mantenimiento para realización de mantenimiento93

CAPÍTULO VI

Gráfico VI.1: Número medio de visitas anuales en base a la antigüedad del vehículo96

Gráfico VI.2: Número medio de visitas por tipología de vehículo y método de financiación96

Gráfico VI.3: Visitas al taller según edad vehículo por tipología de vehículo y método de financiación97

Gráfico VI.4: Elección del lugar donde realizar la reparación97

Gráfico VI.5: Elección del lugar de reparación en base a la antigüedad del vehículo.....98

Gráfico VI.6: Elección del lugar de reparación en base al método de financiación del vehículo - Renting + Leasing Vs Compra.....98

Gráfico VI.7: Elección del lugar de reparación en base a la antigüedad del vehículo - Renting + Leasing.....99

Gráfico VI.8: Elección del lugar de reparación en base a la antigüedad del vehículo - Compra99

Gráfico VI.9: Garantía del vehículo de empresas - 2017 Vs 2016100

Gráfico VI.10: Garantía según método de financiación del vehículo100

Gráfico VI.11: Tipo de seguro parque empresas Vs parque particular.....101

Gráfico VI.12: Tipo de seguro en parque de empresa - Comparativa 2017 Vs 2016.....101

Gráfico VI.13: Tipo de seguro en base a la edad del vehículo y utilización del mismo.....102

Gráfico VI.14: Tipo de seguro por tipología de vehículo y método de financiación.....102

Gráfico VI.15: Tuvo accidente en 2017 y tipo de accidente (Conductores que tuvieron al menos 1 accidente / roce en 2017)103

Gráfico VI.16: Número de accidentes / roces.....103

Gráfico VI.17: Tasa de accidentes por tipo y antigüedad del vehículo104

Gráfico VI.18: Se declaró el accidente al seguro.....104

Gráfico VI.19: Quién paga los daños del vehículo - Comparativa 2017 Vs. 2016.....105

Gráfico VI.20: Lugar de reparación105

Gráfico VI.21: Quién elige el lugar de reparación.....106

CAPÍTULO VII

Gráfico VII.1: Composición de la flota de menos de 3,5 toneladas110

Gráfico VII.2: Evolución de la flota en los próximos tres años.....111

Gráfico VII.3: Matriz crecimiento potencial (próximos tres años) según crecimiento del PIB en 2017 - Empresas de 100 o más empleados112

Gráfico VII.4: Principales métodos de financiación112

Gráfico VII.5: Evolución de los principales métodos de financiación en España.....113

Gráfico VII.6: Renting como principal método de financiación en empresas con ≥ 100 empleados según países.....113

Gráfico VII.7: Alternativas al coche de empresa que utiliza o considerará en los próximos 3 años114

Gráfico VII.8: Utiliza o considerará en los próximos 3 años el uso de alguna alternativa al coche de empresa (car sharing o ride sharing)114

Gráfico VII.9: Uso de herramientas telemáticas115

Gráfico VII.10: Razones por las que utiliza herramientas telemáticas en la compañía115





PROMOVIDO POR:



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

www.arval.es

