

Indicata
Market Watch™

Informação sobre o mercado de automóveis usados



Abril de 2025 | Edição 62

Procura por BEVs
usados cresce
lentamente na
ausência de
incentivos à compra

indicata
Part of Autorola



Em Março, os BEVs ultrapassaram, pela primeira vez, as vendas de veículos a diesel no grupo etário inferior a 2 anos nos mercados inquiridos.

O rácio oferta/procura (MDS) melhorou para máximos históricos no primeiro trimestre, após o habitual pico sazonal na viragem do ano para todos os tipos de combustível.

No Reino Unido, as tendências negativas em vários tipos de combustível estão a acumular-se numa tendência global, com uma perda média de 2,4 pontos de índice.

A maioria dos mercados mais pequenos perdeu entre 0,8 e 1,4 pontos de índice, em média, desde o início do ano, em parte devido ao aumento das quotas dos BEVs.

Áustria: Os híbridos completos perderam mais de 4 pontos de índice em poucos meses, ainda mais do que os BEVs e os PHEVs.

Bélgica: A atractividade do mercado (MDS) dos PHEVs usados aproxima-se dos motores de combustão nos modelos mais jovens, em pé de igualdade com a gasolina e o diesel no segmento de 3 a 4 anos.

Dinamarca: Híbridos plug-in de 3 a 4 anos com um excelente valor MDS de 42,2.

França: Os BEVs representam 14% da oferta, em comparação com 9% das vendas. A atractividade do mercado (MDS) superior a 117 indica uma procura insuficiente. No entanto, o índice de preços registou apenas uma descida de pouco mais de um ponto desde o início do ano.

Alemanha: As quotas de vendas de BEVs usados jovens, com menos de dois anos, estagnaram entre 9% e 10% no primeiro trimestre.

Itália: Os MHEV já representam quase 30% do mercado de veículos ligeiros de passageiros usados na categoria de idade mais jovem e perderam cerca de 2,5 pontos no índice de preços no primeiro trimestre.

Países Baixos: A oferta de BEVs cresceu para quase 19%, uma vez que a atractividade se deteriorou para um valor MDS de pouco menos de 100. O índice de preços sofreu uma perda de mais de um ponto de índice no 1º trimestre.

Polónia: Os BEVs perderam cerca de 2,7 pontos de índice nos preços desde o início do ano. Os híbridos plug-in perderam mais de dois pontos.

Portugal: Os BEVs de gama média, entre 3 e 4 anos, aumentaram a sua quota de vendas para 17%. Este é o resultado de fortes ajustamentos de preços, com o índice de preços a perder dois pontos, enquanto os valores MDS atingem um máximo histórico.

Espanha: Rácio oferta/procura de BEVs com um valor MDS superior a 130. No entanto, o índice de preços subiu 1,7 pontos de índice desde o início do ano.

Suécia: Os preços dos PHEVs mantiveram-se estáveis no primeiro trimestre e a atractividade (MDS) está ao mesmo nível dos motores de combustão, especialmente para os modelos jovens com menos de dois anos.

Turquia: A quota de vendas de BEVs jovens no primeiro trimestre foi de 8,5% e a atractividade do mercado melhorou. A evolução dos preços no primeiro trimestre foi comparável à dos motores de combustão, ou seja, aumentos de preços relacionados com a inflação.

Reino Unido: No segmento etário até 2 anos, o valor MDS dos BEVs melhorou 50 pontos no primeiro trimestre, com os modelos de 3 a 4 anos a atingirem o mesmo nível dos motores de combustão.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	81.6pp
Poland	-6.4pp
Spain	-8.1pp
Sweden	-10.1pp
Portugal	-12.9pp
The Netherlands	-10.1pp
Italy	-12.4pp
Belgium	-11.7pp
France	-11.9pp
Austria	-11.1pp
Germany	-10.3pp
United Kingdom	-15.7pp
Denmark	-18.4pp
Average	-4.4pp
EU Region	-11.6pp

A procura de veículos jovens a gasóleo diminui - a gasolina e os MHEV equilibram-se

Para alguns europeus conservadores da UE, 2024 parecia ser um ponto de viragem para a mobilidade eléctrica no mercado de veículos novos, com os BEVs a registarem um declínio de quase 6% em relação ao ano anterior. No entanto, o início de 2025 conta uma história diferente. Um aumento de mais de 28% em Fevereiro na UE e, se incluirmos o Reino Unido, um crescimento de mais de 30% nos veículos ligeiros de passageiros eléctricos a bateria em comparação com o mesmo período do ano anterior, apesar da descontinuação dos subsídios à compra em muitos locais, aumentou a quota de mercado dos automóveis novos para mais de 15%.

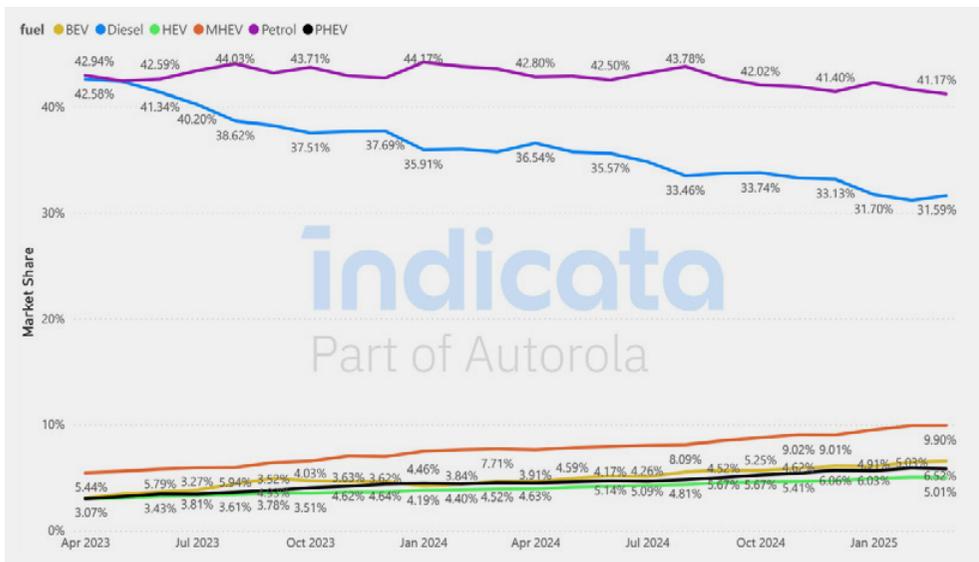
A penetração no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados no grupo com menos de 2 anos de

idade continua a registar um atraso, com pouco mais de 11%, e é pouco provável que recupere o atraso, com um crescimento de apenas 0,5 pontos percentuais no 1.º trimestre de 2025. No segmento de 3 a 4 anos, a quota de vendas não está muito atrás e já está a recuperar mais rapidamente, com mais de 10%. Olhando para as quotas de vendas de gasolina e MHEV no primeiro grupo etário, é surpreendente que estes últimos estejam a substituir quase completamente os primeiros. No final do primeiro trimestre, representavam ainda, em conjunto, mais de 61% dos veículos ligeiros de passageiros usados mais jovens com menos de 2 anos. Os modelos jovens a gasóleo, por outro lado, estão a tornar-se cada vez mais insignificantes. Em Março, os BEVs

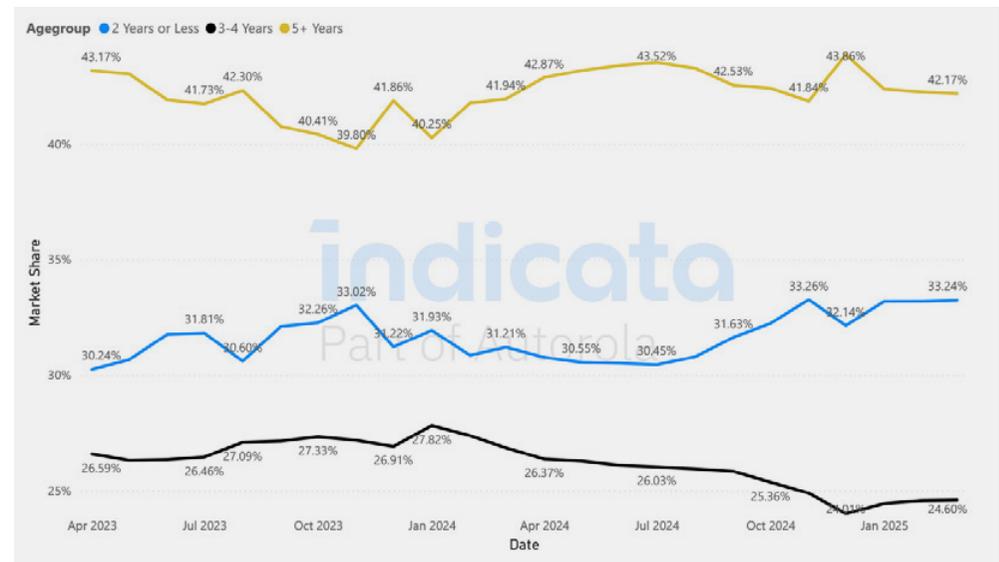
ultrapassaram os veículos a gasóleo nesta faixa etária pela primeira vez nos mercados observados.

Os híbridos plug-in estão a aparecer com mais frequência do que os BEVs nas vendas na faixa etária média de 3 a 4 anos, mas estagnaram no primeiro trimestre e serão certamente ultrapassados pelos veículos ligeiros de passageiros totalmente eléctricos em termos de volume nos próximos meses. No segmento dos veículos comerciais ligeiros, os primeiros três meses do ano não revelaram qualquer inversão significativa da tendência no sector dos usados. Na maioria dos países, falta um estímulo efectivo à electrificação, tanto no mercado dos VCL novos como no dos usados.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



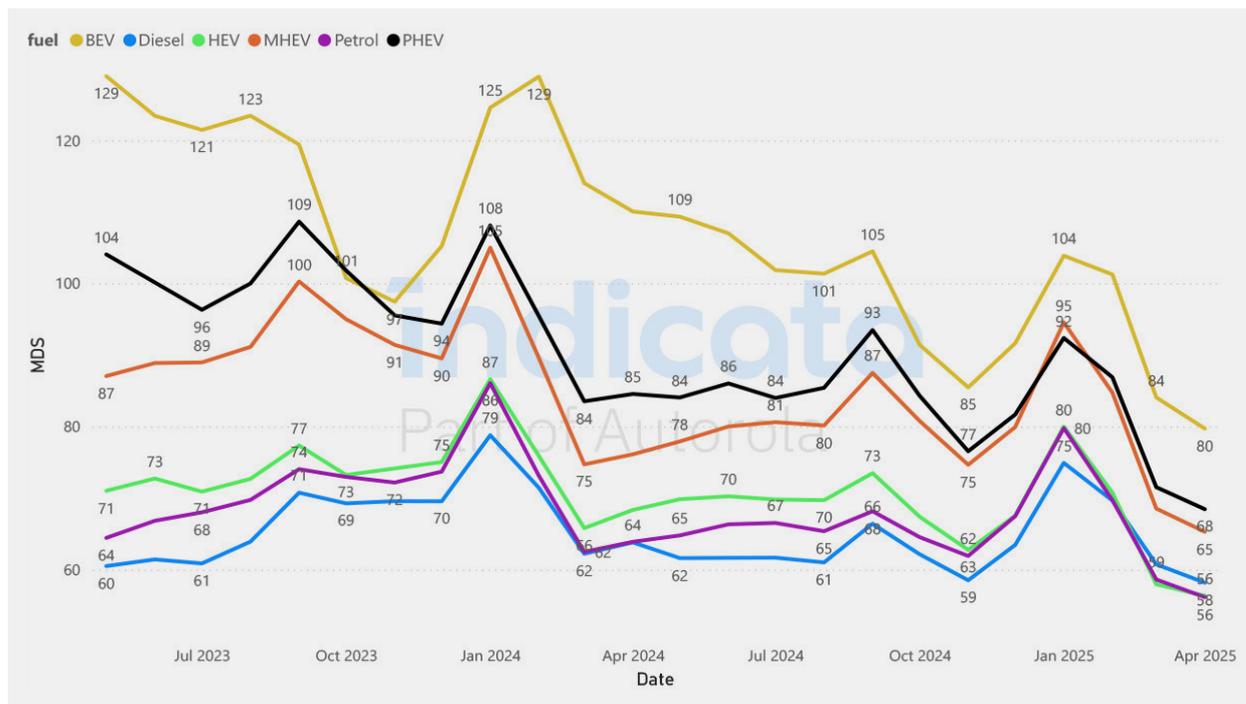
Os hatchbacks e os SUV vendem mais depressa

O que é notável nas listas dos mais vendidos nos mercados europeus observados é que, apesar do aparente domínio dos modelos SUV, apenas quatro dos três primeiros lugares são ocupados por este tipo de carroçaria popular. O VW T-ROC (2x), o ID.4 e o Toyota C-HR são maioritariamente derrotados por hatchbacks clássicos dos segmentos B e C. Em termos de atractividade e velocidade de vendas, a relação é mais equilibrada, com três dos quatro primeiros lugares a serem ocupados por SUVs.

Medido em MDS, o rácio oferta/procura melhorou para o seu melhor nível no primeiro trimestre, após o habitual pico sazonal no início do ano para todos os tipos de combustível, em comparação com os últimos 1,5 anos. No grupo etário mais jovem, em particular, os valores médios de MDS dos BEVs são consistentemente inferiores a 100, o que ainda não é motivo para celebrar, mas é uma razão para esperar que os veículos eléctricos usados se tornem mais previsíveis para os concessionários.

Embora os veículos ligeiros de passageiros a gasóleo estivessem, de um modo geral, a par dos seus homólogos a gasolina em termos de atractividade no início do ano, estão a surgir cada vez mais diferenças, particularmente nas faixas etárias mais jovens, o que, apesar da diminuição constante dos stocks, aponta para um interesse decrescente neste tipo de motorização. Os híbridos plug-in estão a conseguir uma melhor atractividade do que os seus concorrentes totalmente eléctricos em muitos mercados e mantêm a sua vantagem MDS de quase 10 pontos em média. Os híbridos completos continuam a ser os heróis silenciosos do MDS. Volumes de oferta relativamente pequenos, que são rapidamente vendidos em quase todas as categorias etárias, atingem valores médios de MDS de 44 na faixa etária dos 3+, o que é praticamente ideal. No segmento dos VCL, o gasóleo, de longe o tipo de combustível mais importante, melhorou marginalmente em 3,5 pontos em termos de relação oferta/procura no primeiro trimestre, mas os furgões eléctricos continuam a ser pouco atractivos e difíceis de vender para os concessionários, em média, com valores MDS superiores a 130.

MDS by Fuel Type - European Market



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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	61.7	Volkswagen T-ROC	59.1	Toyota Yaris	47.5	Volkswagen ID.3	55.0
Volkswagen T-ROC	59.1	Volkswagen Golf	61.8	Toyota C-HR	52.3	Tesla Model 3	33.9
Peugeot 208	65.0	Peugeot 208	59.9	Toyota Corolla	50.6	Volkswagen ID.4	55.4

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Lynk & Co 01	29.9	MG HS	32.1	Lynk & Co 01	29.9	Tesla Model 3	33.9
Tesla Model 3	33.9	Volvo XC40	36.5	Toyota RAV 4	41.6	Polestar 2	40.9
MG HS / EHS	37.6	Renault Twingo	38.2	Hyundai IONIQ	42.9	Mercedes-Benz EQC	45.2

A queda do índice de preços não se deve apenas aos modelos eléctricos

Com mais de 5 milhões de novos veículos ligeiros de passageiros eléctricos a bateria registados na UE e no Reino Unido nos últimos três anos, uma parte significativa dos quais terá de ser comercializada como veículos usados provenientes de contratos de renting ou de outras utilizações de curto prazo dentro de alguns anos, estimular a procura de veículos deste tipo é fundamental para a electrificação.

Isto é particularmente verdade porque os dados de Março apontavam para um crescimento contínuo. Em quase todos os mercados observados, ou o rácio entre a oferta e a procura de BEVs é desfavorável à evolução dos

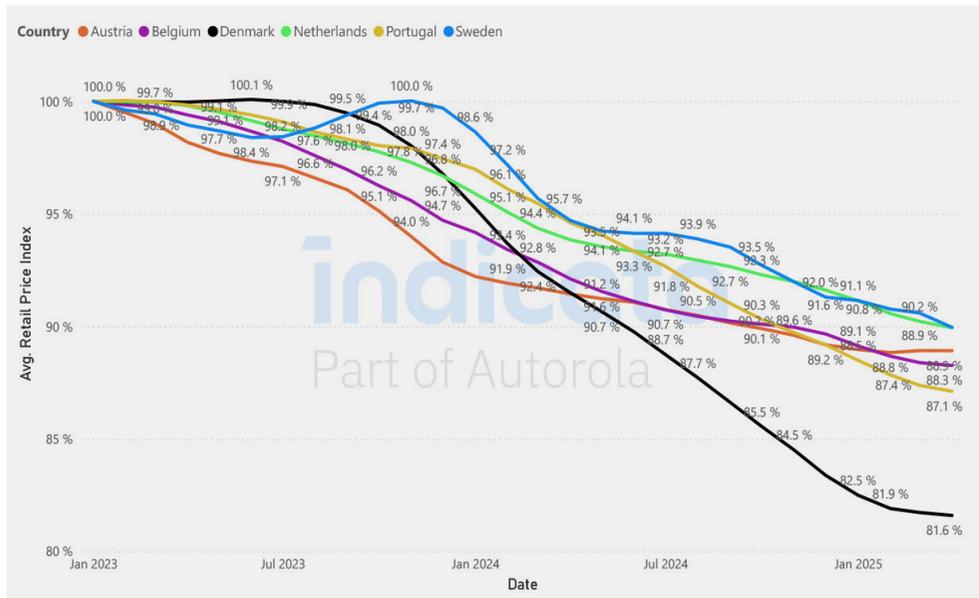
preços, ou as correcções negativas dos preços tornaram-se elas próprias uma força motriz e melhoraram a atractividade. A Espanha foi uma excepção no primeiro trimestre de 2025, mostrando resiliência nos preços dos veículos eléctricos usados em várias marcas.

Em mercados como o Reino Unido, no entanto, as tendências negativas em vários tipos de combustível estão a acumular-se numa tendência global que mostra uma evolução grave em comparação com os outros grandes mercados, com uma perda média de 2,4 pontos de índice. A Itália também tem um problema, com uma perda média de quase um ponto de índice,

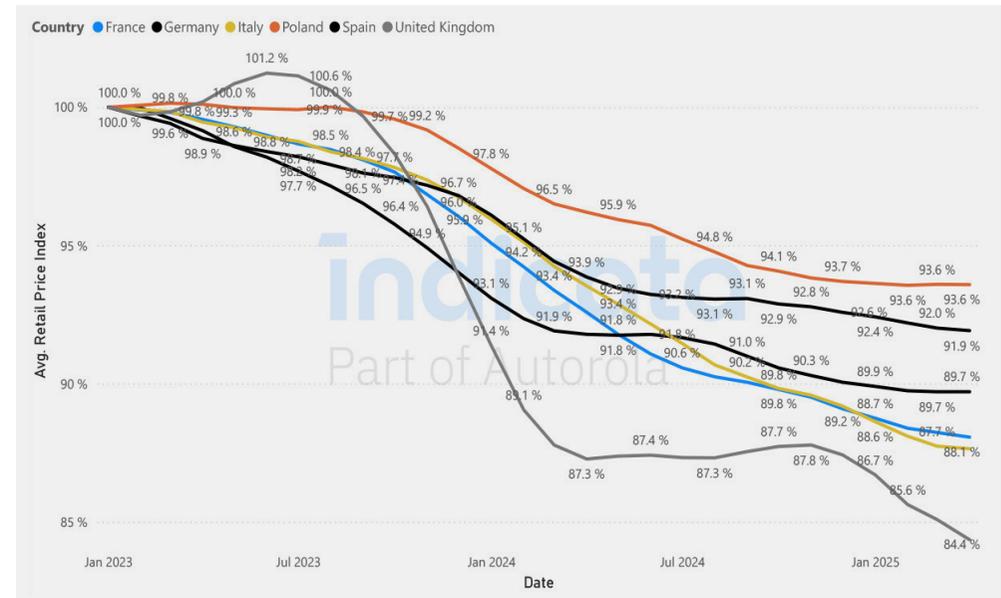
que não pode ser atribuída apenas aos veículos eléctricos, mas que também afecta outros tipos de combustível, como os MHEV.

Entre os mercados europeus mais pequenos, a Dinamarca registou um abrandamento do seu declínio, apesar da sua elevada quota de BEVs. No primeiro trimestre, o índice geral ponderado de preços caiu apenas 0,3 pontos, o que a torna uma das economias mais estáveis deste grupo, a seguir à Áustria, que se manteve praticamente inalterada. Todos os outros perderam entre 0,8 e 1,4 pontos de índice desde o início do ano, em parte devido ao aumento das quotas de BEVs.

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



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



Observe que a Indicata está atualmente aprimorando o Índice de Preços no Varejo do Marketwatch. Como resultado, pode haver variações em comparação com as versões disponíveis nos meses anteriores. Agradecemos a sua compreensão enquanto nos esforçamos para oferecer uma experiência melhor.

A gasolina, os MHEV e completos são a tendência

No mercado austríaco de veículos ligeiros de passageiros usados, os motores a gasolina representam actualmente a maioria dos veículos ligeiros de passageiros vendidos. Os veículos ligeiros de passageiros a gasóleo, que continuam a ser particularmente fortes nos segmentos mais antigos, diminuíram tanto em termos de volume que os motores a gasolina, com mais de 35%, mais os MHEV correspondentes, ultrapassam agora os ainda fortes motores a gasóleo. Os motores a gasolina dominam o grupo etário mais jovem, até dois anos.

As quotas de vendas estão a aumentar novamente, situando-se actualmente em quase 40%, mantendo a oferta estável e assegurando um fluxo constante. Os preços também estão a beneficiar desta situação e até registaram um ligeiro aumento recentemente! Mesmo quando medidos em termos de atractividade do mercado em MDS, os jovens motores a gasolina estão à frente dos ainda populares motores de ignição comandada, com um valor de 81,6. Em termos de quotas de vendas de veículos ligeiros de passageiros usados jovens, apenas a gasolina, os MHEV e completos estão actualmente a ganhar terreno, enquanto os BEVs, os plug-ins e os diesel estão a perder ímpeto, sobretudo devido ao seu declínio nos novos registos em 2024 em comparação com 2023.

No entanto, em termos de evolução dos preços, ambos os tipos de motores de combustão permanecem lado a lado e são os únicos a manter uma estabilidade positiva acima da média. Ao contrário de alguns outros mercados europeus, os híbridos completos na Áustria registaram uma tendência descendente mais forte na evolução dos preços nos últimos meses. Perderam mais de 4 pontos de índice em poucos meses, ainda mais do que os BEVs e os PHEVs. Este facto contribuiu para a sua atractividade no mercado e fez com que o valor MDS ficasse, em média, abaixo dos 100 pontos, mas não conduziu a qualquer redução significativa dos volumes de abastecimento.

As quotas dos HEVs estão a crescer lentamente, mas de forma constante e em paralelo em termos de oferta e vendas. Como esperado, o gasóleo é, de longe, o tipo de combustível mais popular para os VCL, e os BEVs apenas atingem uma quota de mercado entre 5 e 7%, mesmo no segmento mais jovem, o que não é um valor significativo. No entanto, com uma proporção relativamente elevada de Combos e Vivaros totalmente eléctricos no seu volume de fornecimento, a Opel poderá estar a enfrentar um problema de volume que poderá resultar numa potencial pressão sobre os preços. Uma em cada cinco furgões Opel na frota é um BEV, enquanto apenas um em cada dezasseis veículos usados vendidos é eléctrico.

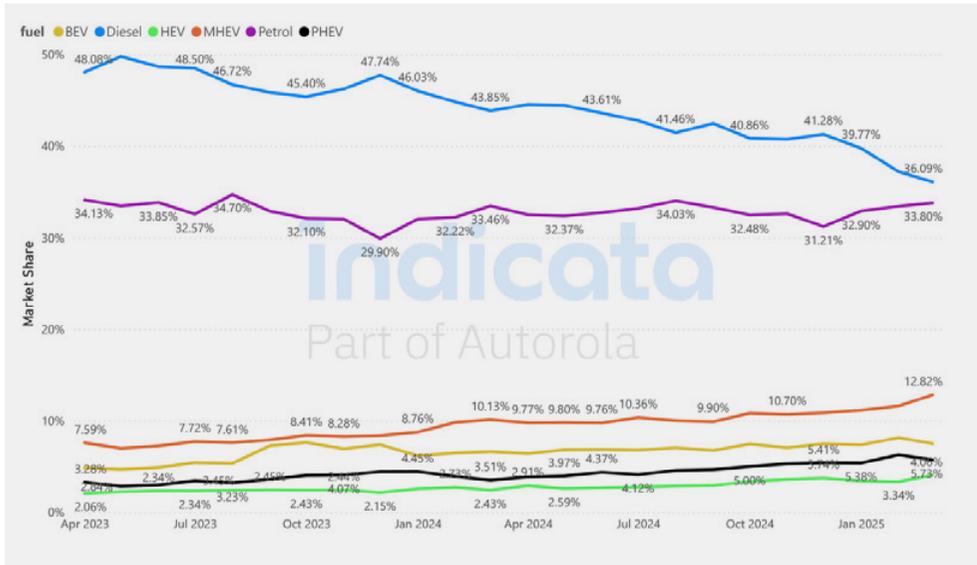
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	54.1
Volkswagen	Golf	66.7
Volkswagen	Passat	61.3

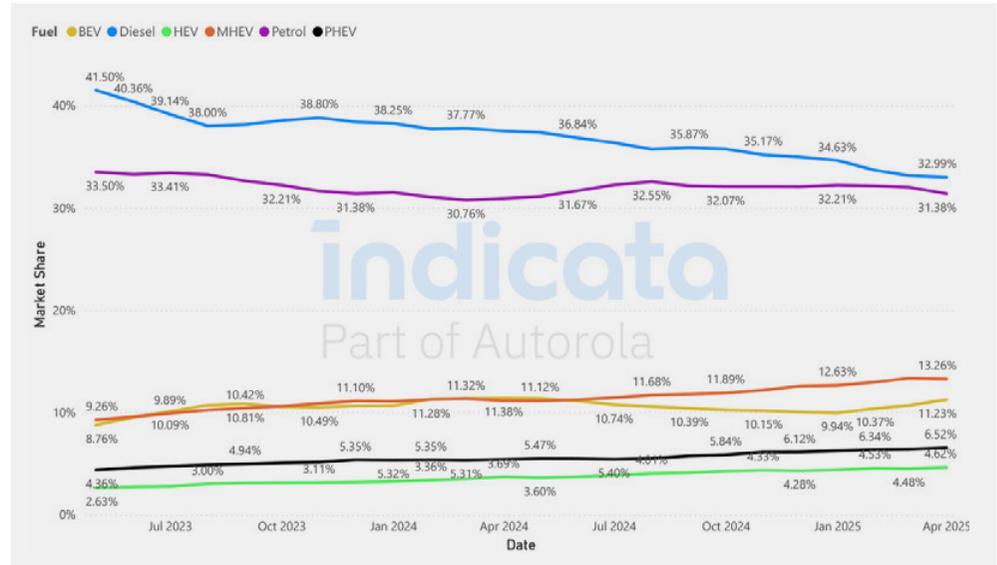
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	GLA-class	10x	37.0
BMW	X1	8x	44.2
Volkswagen	Touran	8x	47.0

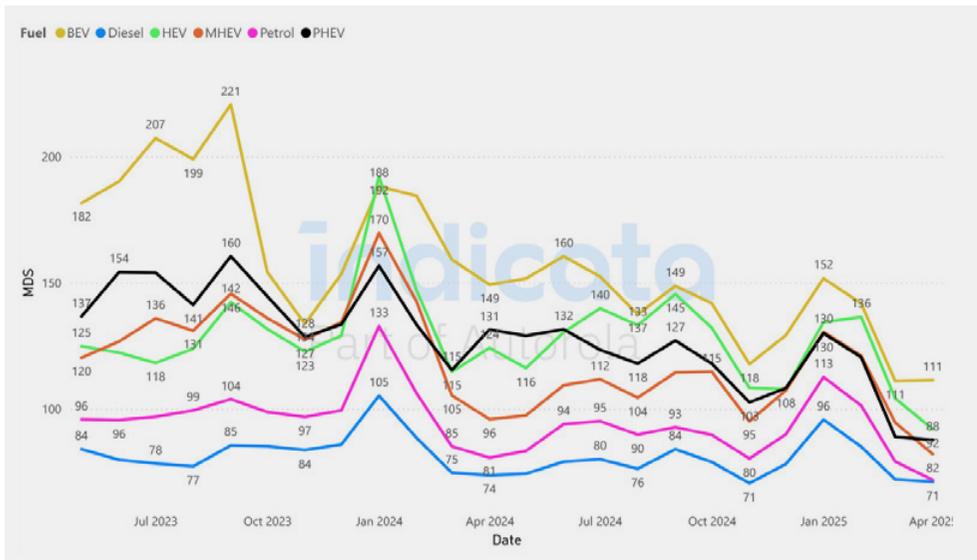
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



MDS by Fuel Type - Austria



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



Plug-ins com boa atractividade

Embora os BEVs já ocupem o segundo lugar no último stock de veículos ligeiros de passageiros usados da Bélgica, com uma quota de 16,5%, as vendas de modelos com até dois anos de idade ainda estão significativamente atrasadas, com uma quota de mercado de 11,5%. Em comparação com a quota de mercado de mais de 28% no mercado de veículos ligeiros de passageiros novos em 2024, há ainda uma grande lacuna a preencher para criar uma procura adequada no mercado.

Os veículos que permanecem no país continuam a sofrer pressões sobre os preços devido ao excesso de oferta, o que está a provocar uma nova descida do índice. Já os híbridos plug-in têm uma procura significativamente menor no mercado de veículos novos e terminaram o ano passado com uma queda de cerca de um terço. Isto já se nota numa estabilização dos preços de oferta e, actualmente, quase nenhuma alteração no rácio da oferta e dos volumes de vendas. A atractividade do mercado (MDS) dos PHEVs usados está mais próxima da dos motores de combustão nos modelos mais jovens e, no segmento de meia-idade de 3 a 4 anos, está actualmente em pé de igualdade com os motores a gasolina e a diesel, com um valor médio de 55,4.

O facto de um VW Touran estar no topo da classificação de atractividade do mercado deve-se a um influxo relativamente curto de veículos ligeiros de passageiros usados a gasolina no mercado, que até agora não foi acompanhado por reduções significativas de preços e até mesmo por uma tendência positiva de preços. O MG ZS e o Dacia Sandero, nos outros dois lugares, demonstram a continuação da forte procura de veículos usados pequenos e baratos, independentemente da electrificação do mercado automóvel na Bélgica.

Os veículos ligeiros de passageiros a gasóleo, com uma quota de mercado de automóveis novos inferior a 3%, já quase não desempenham qualquer papel. A situação é semelhante no grupo etário mais jovem, com menos de 2 anos, no caso dos veículos ligeiros de passageiros usados. Com uma quota de mercado em declínio, os valores relativos à oferta e ao stock continuam a ser ligeiramente superiores a 7%, o que sugere que estão a chegar aproximadamente tantas devoluções como vendas, embora com uma inevitável diminuição do volume.

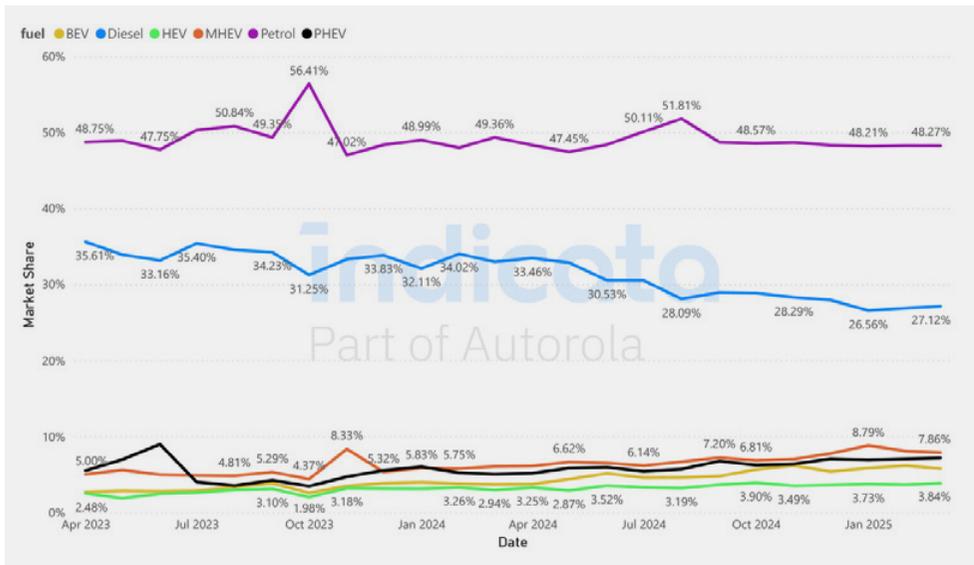
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
BMW	1 series	57.9
Volkswagen	Golf	58.3
BMW	3 series	62.1

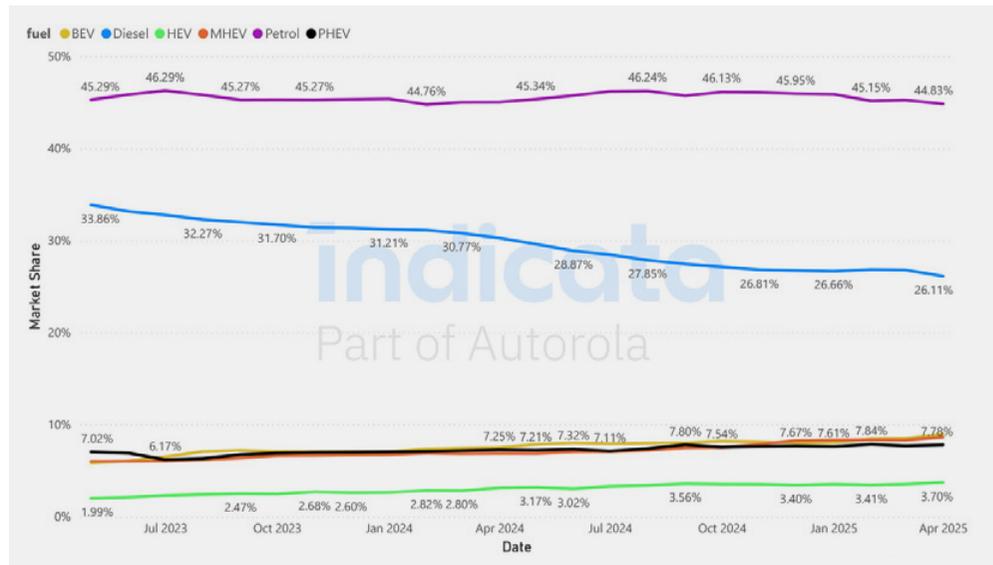
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	12x	30.6
MG	ZS	11x	31.5
Dacia	Sandero	11x	31.7

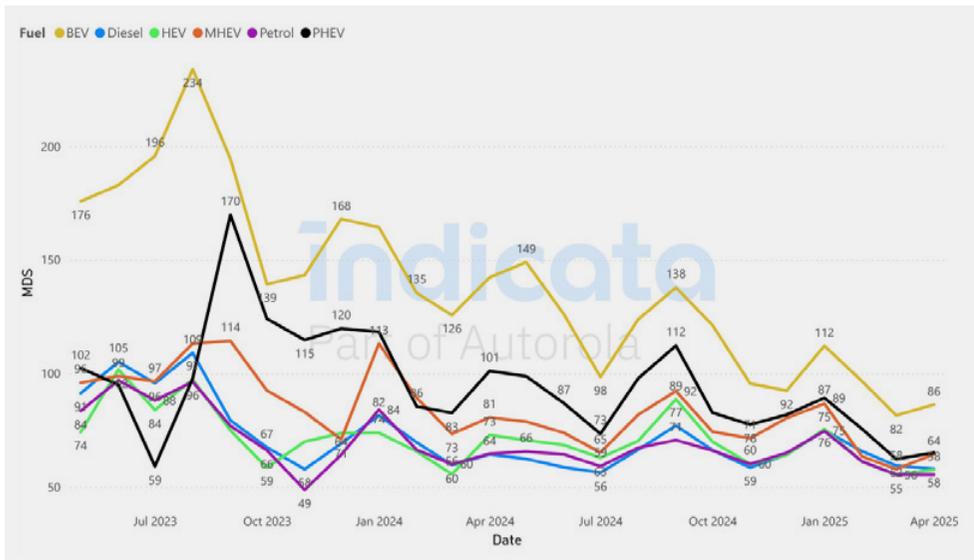
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



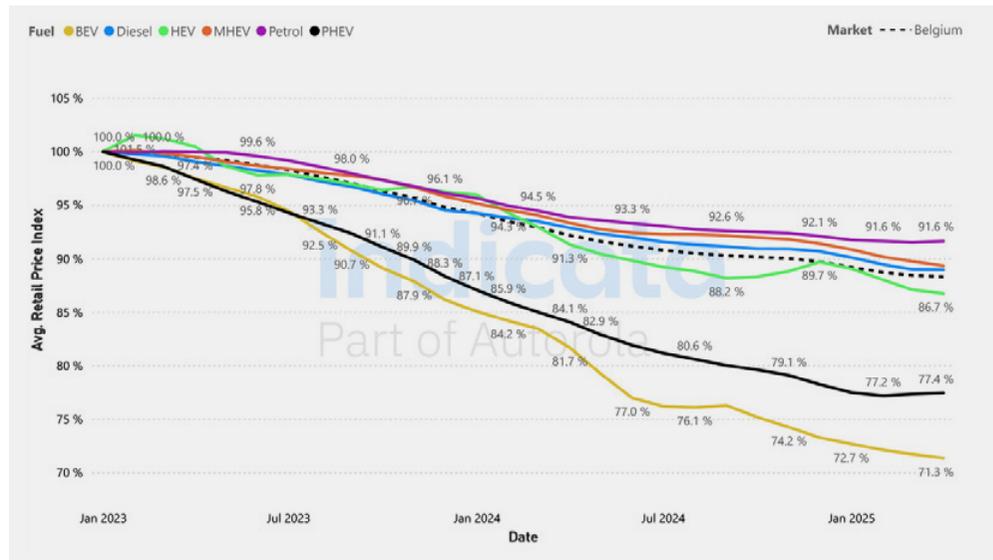
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



MDS by Fuel Type - Belgium



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



Os veículos a gasóleo usados têm potencial de exportação

Até Fevereiro, inclusive, foram registados menos de 600 veículos ligeiros de passageiros novos a diesel na Dinamarca. Isto representa uma quota de mercado inferior a 3%, e a tendência é para a baixa. A situação é ainda mais dramática para os veículos ligeiros de passageiros usados mais recentes, com menos de 0,7% para os veículos até dois anos e menos de 4% para os veículos entre três e quatro anos. Apesar da baixa oferta, esta situação já está a criar um excesso de oferta com pressão sobre os preços, o que, de outro modo, só se verifica com os veículos eléctricos.

Uma perda de quase 3 pontos percentuais no índice de preços desde o início de 2025 e a segunda pior classificação em termos de atractividade do mercado e relação oferta-procura numa comparação de tipos de combustível sugerem que existe potencial de exportação para os motores de ignição comandada. No segmento de meia-idade de 3-4 anos, os motores a gasolina também estão a perder rapidamente quotas de oferta e de vendas. Em ambas as análises, estão actualmente em pé de igualdade com os PHEVs e são ultrapassados por estes últimos em termos de atractividade do mercado. Os híbridos plug-in com 3 a 4 anos de idade têm actualmente um excelente valor médio de MDS de 42,2. Este facto é também apoiado pela diminuição da oferta, uma vez que a

percentagem de novas matrículas em Fevereiro foi também inferior a 3%, ou seja, menos de 600 unidades.

Os MHEV, por outro lado, que são essencialmente motores de combustão modernos com apoio de um motor eléctrico de 48V e que também vêm com uma sobretaxa tecnológica em comparação com os seus irmãos mais velhos, estão a ter enormes dificuldades na Dinamarca. As potenciais poupanças resultantes de um menor consumo de combustível não são proporcionais aos custos ainda mais elevados dos veículos. A transformação do mercado e o controlo governamental há muito que ultrapassaram o potencial de desenvolvimento tecnológico remanescente do motor de combustão.

No entanto, os veículos a gasolina continuam a representar um terço da oferta total actual de veículos ligeiros de passageiros usados e o número de veículos com mais de cinco anos mantém-se estável em 60%. Além disso, mais de 90% dos pequenos furgões em oferta são movidas a gasóleo. Este é um desafio que, provavelmente, continuará a ser difícil de ultrapassar numa década sem uma maior intervenção governamental. Nem mesmo o facto de os três veículos ligeiros de passageiros usados mais vendidos serem todos totalmente eléctricos pode esconder esta realidade.

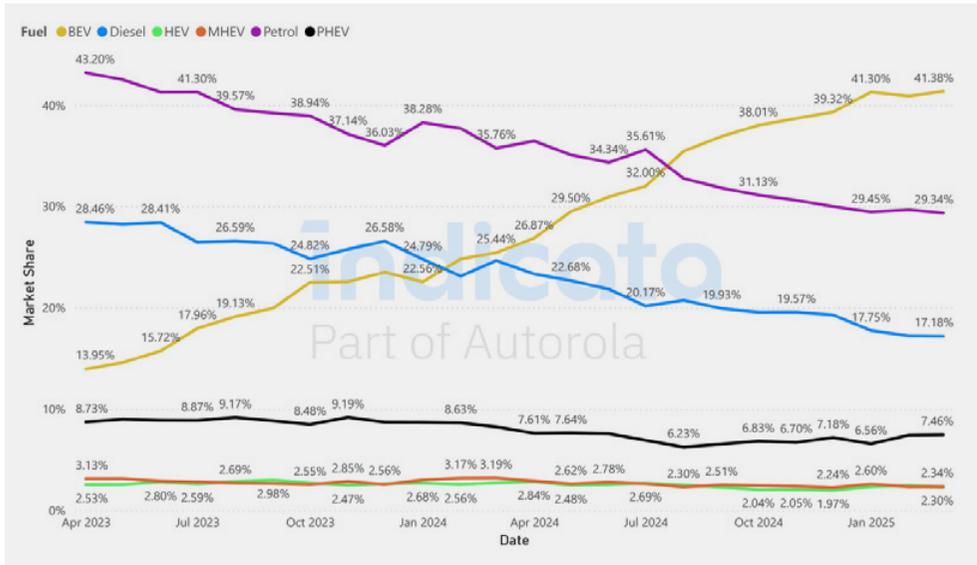
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	34.8
Volkswagen	ID.4	36.2
Škoda	Enyaq	40.7

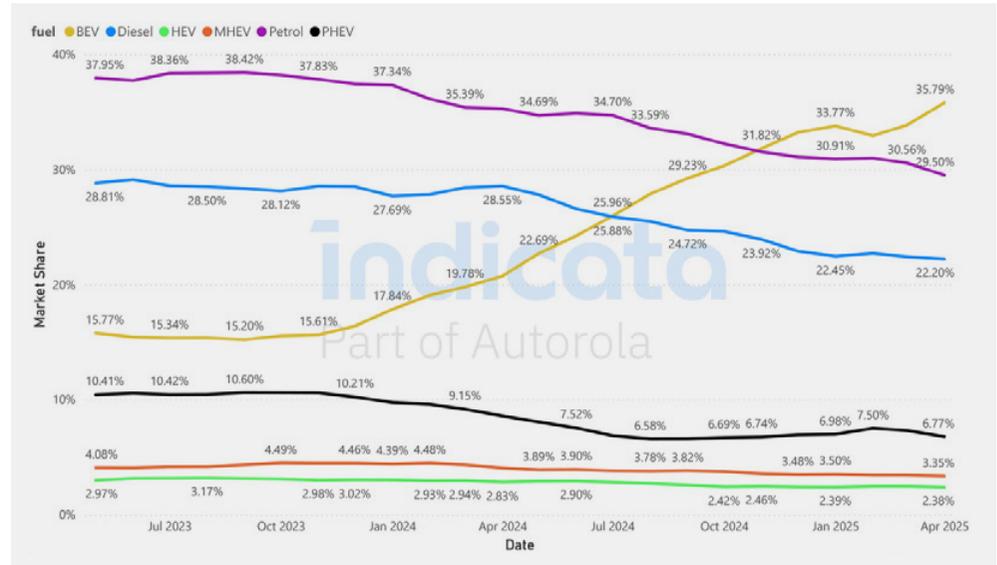
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	5	29x	12.6
BYD	ATTO 3	17x	21.1
MG	HS / EHS	26x	22.0

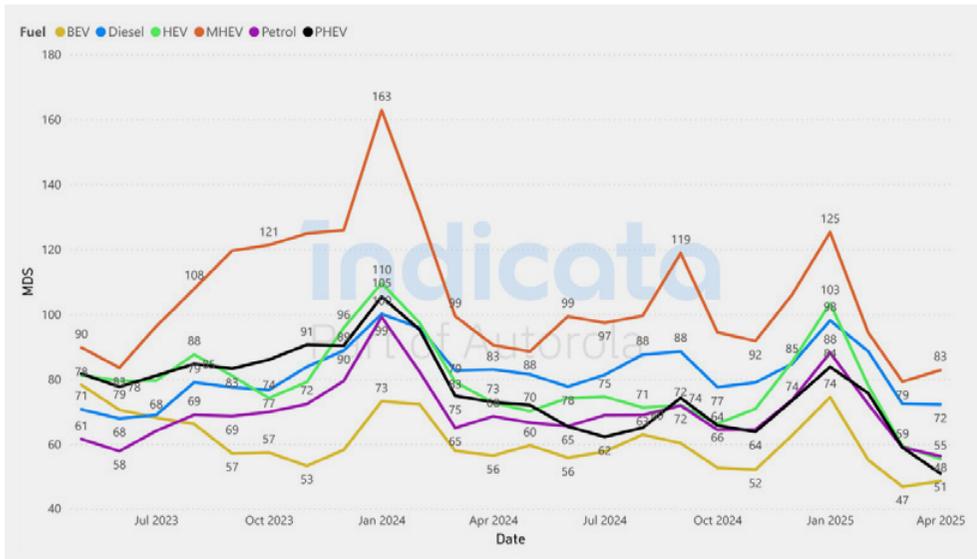
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



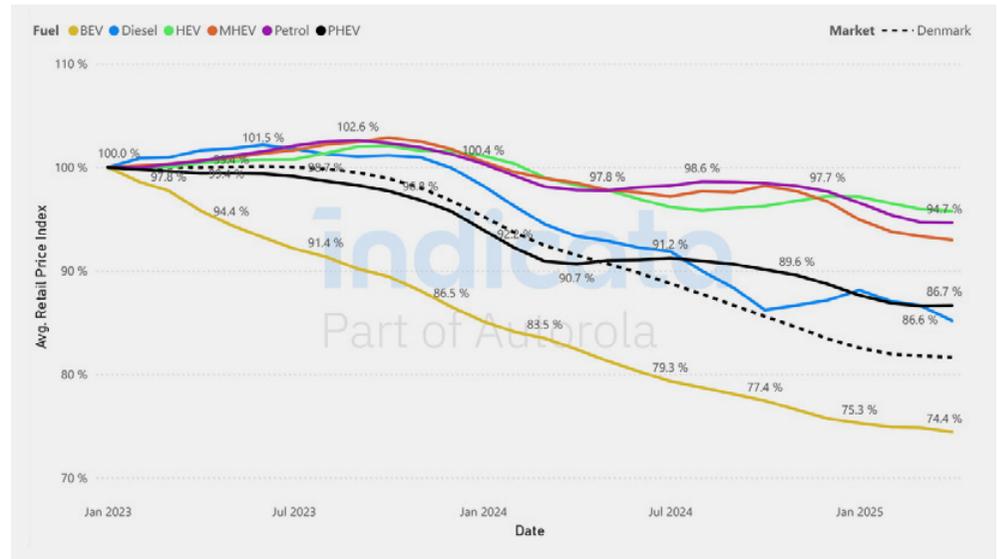
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



MDS by Fuel Type - Denmark



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



Índice de preços estável no primeiro trimestre

Embora os novos registos de veículos ligeiros de passageiros a diesel tenham vindo a diminuir significativamente em França há vários anos e estejam a desaparecer lentamente, com uma quota de menos de 5% do mercado de veículos novos em Fevereiro, o mercado de veículos ligeiros de passageiros usados para este tipo de combustível está a passar por um pequeno renascimento. Actualmente, a situação é ideal para os concessionários. As quantidades disponíveis estão a aumentar, tal como as vendas, de tal forma que a atractividade do mercado, medida em MDS, está a melhorar.

O resultado é um índice de preços muito estável. E engana-se quem pensa que isto só se aplica aos grupos etários mais velhos. Mesmo no segmento mais jovem, com menos de dois anos, a quota de vendas recuperou ligeiramente de um mínimo de menos de 14% no final do ano passado para mais de 15%. Só os híbridos completos em França podem acompanhar esta evolução dos preços. Embora a sua quota de vendas esteja a estagnar, especialmente no segmento etário mais jovem, ainda ocupam posições de topo em termos de oferta e procura em França em todos os grupos etários.

A Renault, concorrente da Toyota, está a conseguir preços estáveis e está a substituir gradualmente a sua carteira de veículos ligeiros de passageiros usados a diesel.

Na transição para a condução eléctrica, o primeiro trimestre ficou muito aquém das expectativas. Embora a quota de 17,7% de veículos ligeiros de passageiros novos vendidos como BEVs em Fevereiro esteja acima da média europeia, com dois fabricantes nacionais ambiciosos, o objectivo de emissões zero para 2035 ainda está longe. Uma quota de pouco mais de 14% do mercado francês de veículos ligeiros de passageiros usados mostra que os veículos ficam principalmente no país, mas com uma quota de vendas inferior a 9% e uma atractividade de mercado superior a 117, medida em MDS, não há procura suficiente.

Assim, o índice de preços manteve-se moderado, com uma perda de pouco mais de um ponto de índice desde o início do ano. No entanto, os primeiros trimestres dos últimos dois anos revelaram uma tendência de preços bastante estável para os modelos totalmente eléctricos. O mercado de furgões eléctricos usados também está a desenvolver-se lentamente. A sua quota de stock aumentou de 9,6% no final do ano passado para 10,2% actualmente e, com uma quota de vendas de 5,4%, não está a vender com a rapidez suficiente. Com uma média de mais de 150 unidades, a atractividade calculada para o mercado é quase exactamente o dobro da dos VCL a diesel, que dominam o mercado, e, portanto, ultrapassa o ponto de viabilidade económica para os concessionários.

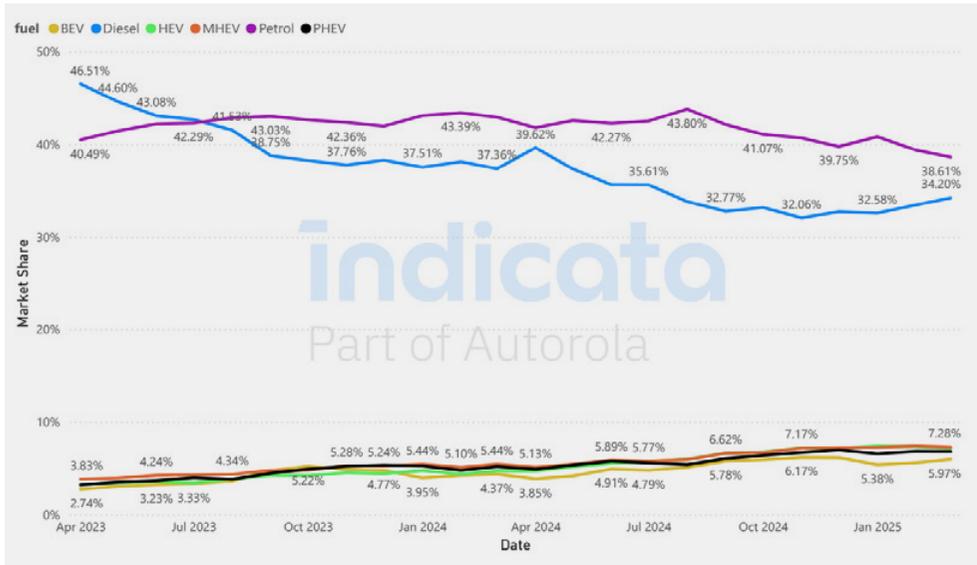
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	73.1
Renault	Clio	40.6
Peugeot	2008	70.1

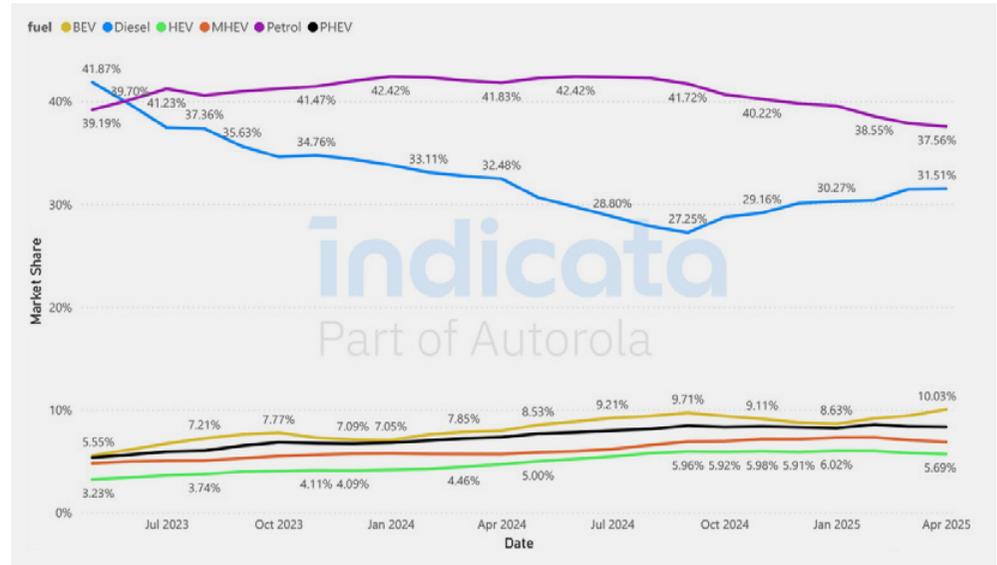
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Koleos	12x	30.6
Toyota	Yaris	11x	31.4
Toyota	RAV 4	11x	31.7

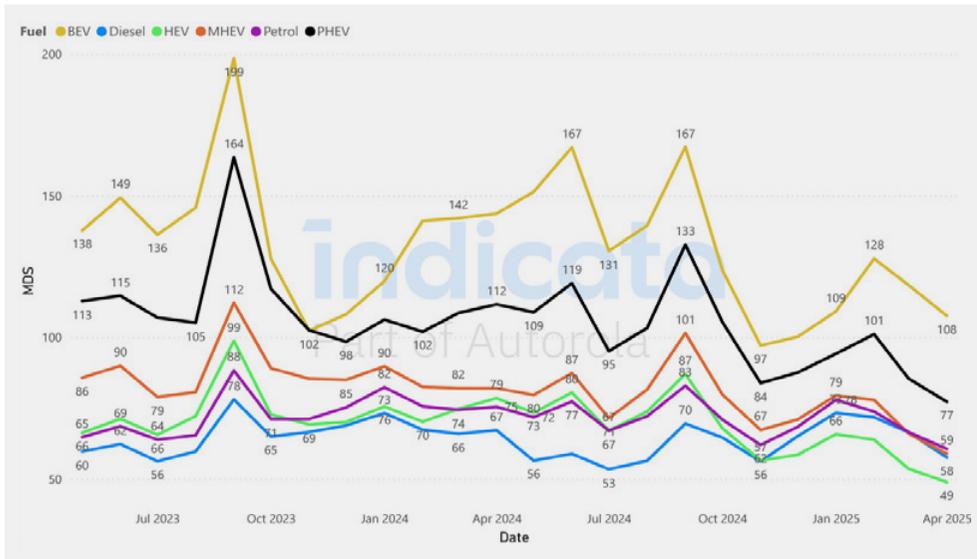
Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



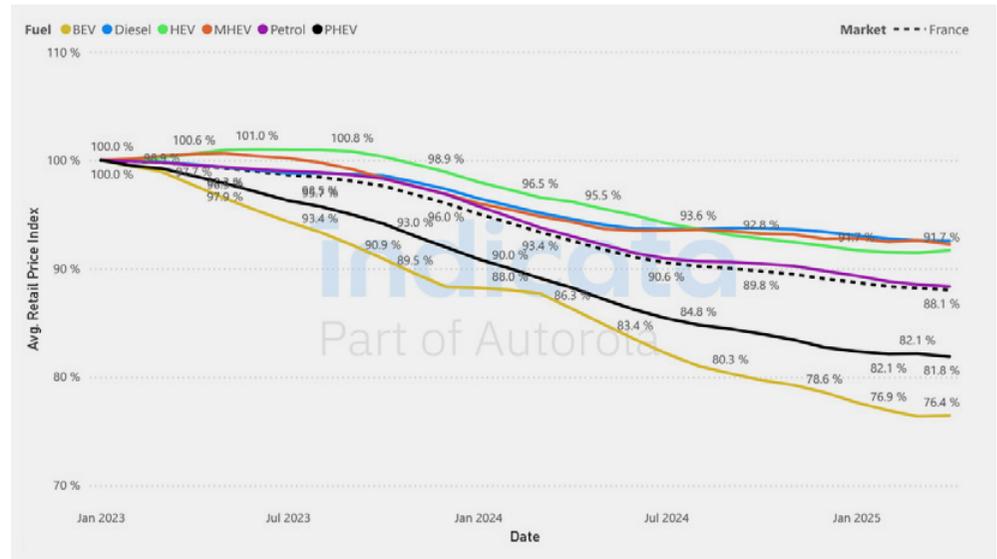
Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



MDS by Fuel Type - France



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



A quota de vendas de veículos eléctricos usados estagnou

Após um vislumbre de esperança no ano passado para os BEVs usados jovens com menos de dois anos, o primeiro trimestre de 2025 viu as quotas de vendas continuarem a estagnar entre 9 e 10%. Devido à menor procura, a quota de oferta foi ligeiramente reduzida no ano anterior, apesar das vendas lentas, situando-se em pouco mais de 10% no final de 2024. O novo mercado de veículos ligeiros de passageiros totalmente eléctricos na Alemanha caiu mais de 27% em 2024, reduzindo significativamente o influxo de BEVs jovens.

No entanto, desde o início do ano, a quota de oferta voltou a aumentar no primeiro trimestre, mantendo os preços sob pressão. No entanto, o rácio oferta/procura caiu de um pico de MDS sazonalmente habitual de mais de 100 no primeiro trimestre para menos de 90. No grupo etário mais jovem, com menos de dois anos, os BEVs e os motores de combustão chegaram a estar mais próximos, mas o crescimento contínuo da oferta fez com que os modelos eléctricos ficassem novamente atrás dos motores de combustão, num sentido negativo. No segmento de idade média, entre os três e os quatro anos, os BEVs estão, de facto, a ter um melhor desempenho na Alemanha neste momento. A quota de vendas neste grupo etário alcançou o segmento mais jovem, atingindo quase 10%, e a oferta também se situa num intervalo moderado de cerca de 12%.

Mais importante, porém, é o facto de o valor

MDS ser mais de 30 pontos melhor do que o dos BEVs mais jovens, o que aponta para uma relação oferta/procura mais saudável. No entanto, a evolução dos preços continua sob pressão e perdeu uma média de quase 3 pontos de índice no primeiro trimestre. Os compradores alemães de veículos ligeiros de passageiros novos e usados continuam a comportar-se de forma bastante conservadora e tendem a conter-se mesmo em relação aos híbridos. Assim, os fãs dos híbridos completos não ultrapassam uma quota de 3% das vendas, mas conseguem preços estáveis e uma muito boa atractividade, especialmente no segmento de meia-idade.

No entanto, devido ao regresso limitado de novos registos de anos anteriores, não há actualmente uma acumulação de fortes stocks de oferta que possa aumentar ainda mais a pressão sobre os preços. Os veículos ligeiros de passageiros a gasóleo foram postos à venda com menos 1,5 pontos percentuais no primeiro trimestre do ano, mas também têm menos procura e menos probabilidades de serem vendidos. Por conseguinte, os preços e a atractividade permanecem estáveis e continuam à frente dos BEVs, PHEVs/HEVs em todos os segmentos etários em termos de quota. Graças à redução do imposto sobre os combustíveis, à quase inexistência de imposto sobre veículos e ao baixo consumo de combustível, os condutores de veículos a gasóleo na Alemanha têm custos de utilização relativamente baixos.

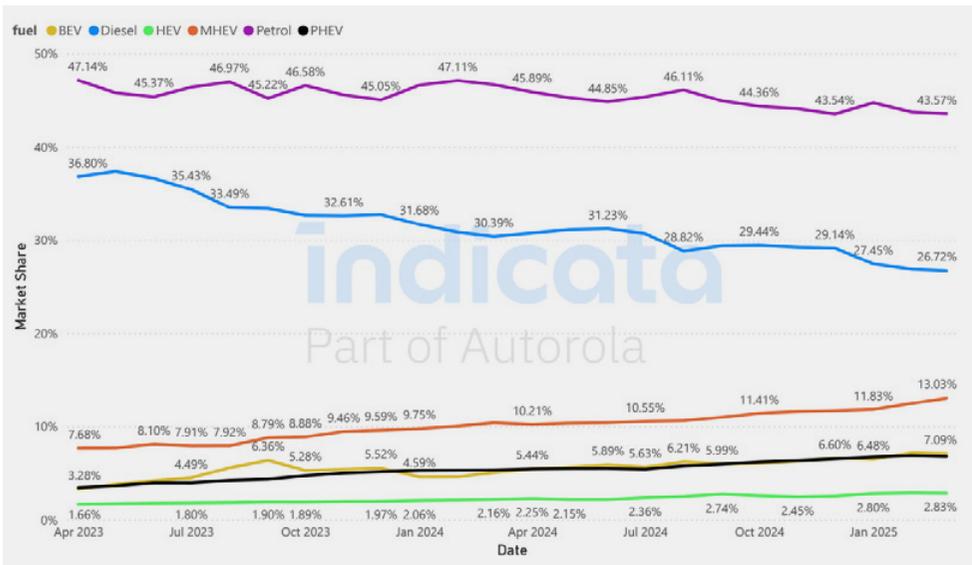
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.0
Volkswagen	T-ROC	70.2
Opel	Corsa	62.0

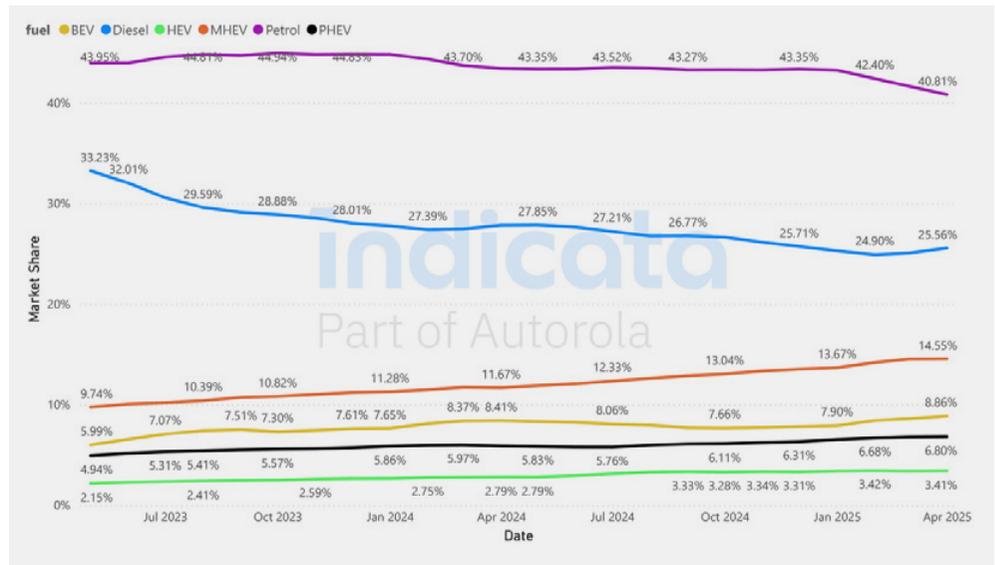
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	18x	20.5
Tesla	Model 3	15x	24.7
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.5

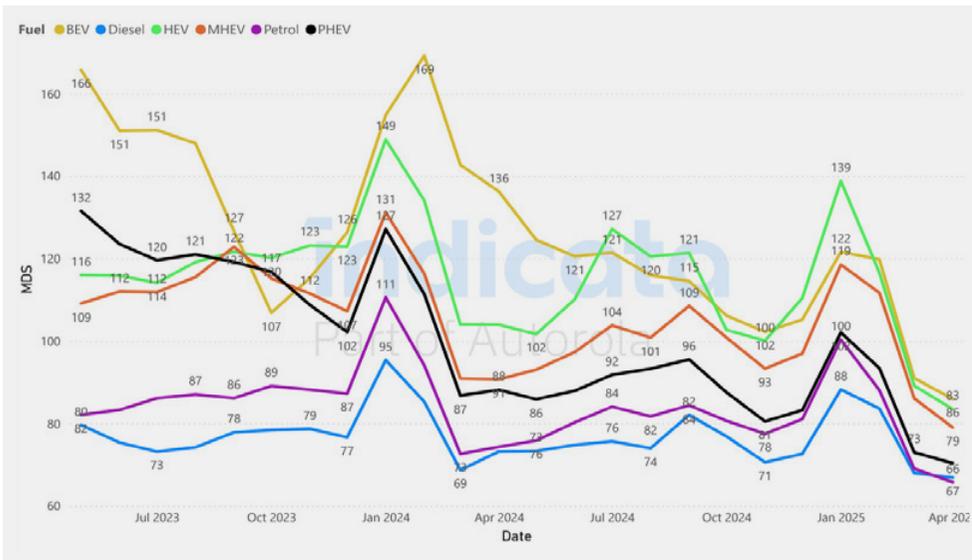
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



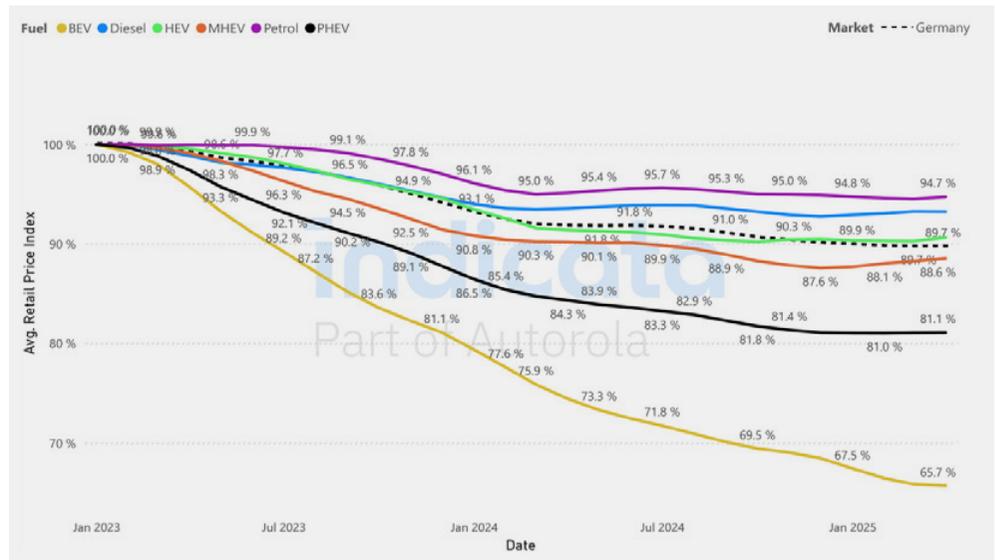
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



MDS by Fuel Type - Germany



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



O incentivo governamental aos BEVs ainda não teve impacto no mercado de usados

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	51.5
Fiat	500	63.7
Volkswagen	T-ROC	68.9

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	9x	41.9
Dacia	Duster	8x	43.1
Toyota	Yaris Cross	8x	44.0

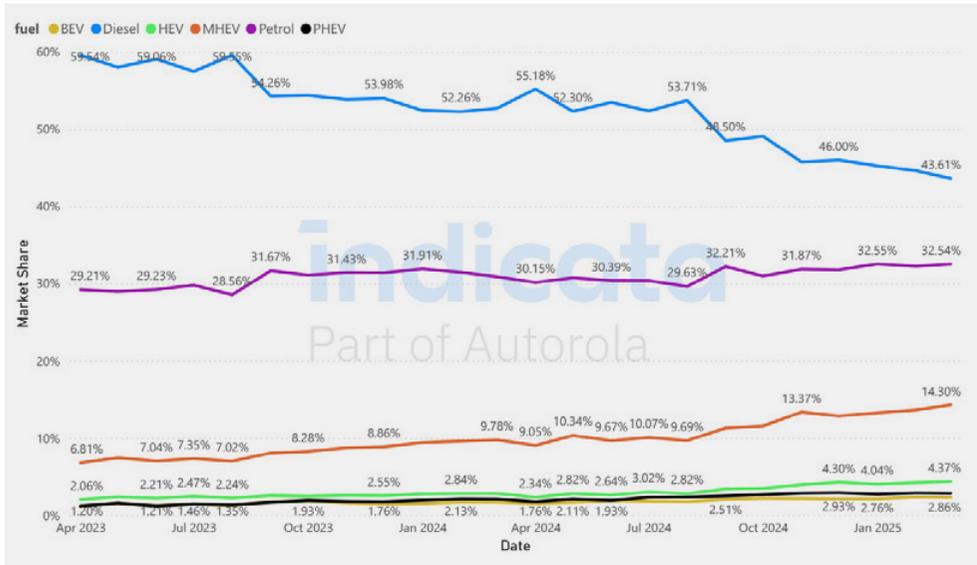
O número total de novos registos de BEVs em Itália até Fevereiro fica atrás da Dinamarca e da Suécia. Apesar de um aumento de 70% em relação ao mesmo período do ano passado, os europeus do sul apenas alcançaram uma quota de mercado de 5% para veículos ligeiros de passageiros. O programa governamental de estímulo a novas matrículas através de incentivos terminou a 3 de Março e conduziu a alguns efeitos de arrastamento, que se espera sejam compensados nos próximos meses pelas vantagens da tributação privada para a utilização de veículos ligeiros de passageiros totalmente eléctricos.

Tendo isto em conta, não é surpreendente que os veículos ligeiros de passageiros eléctricos a bateria não desempenhem um papel importante no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados em Itália, mesmo no segmento mais jovem, onde representam pouco mais de 5% e apresentam uma tendência decrescente. Embora a quota de vendas regularmente inferior a 4% tenha sido suficiente para absorver os volumes que regressam, sem mais incentivos, a procura de veículos usados eléctricos jovens ultrapassará os volumes actualmente registados e criará pressão sobre os preços.

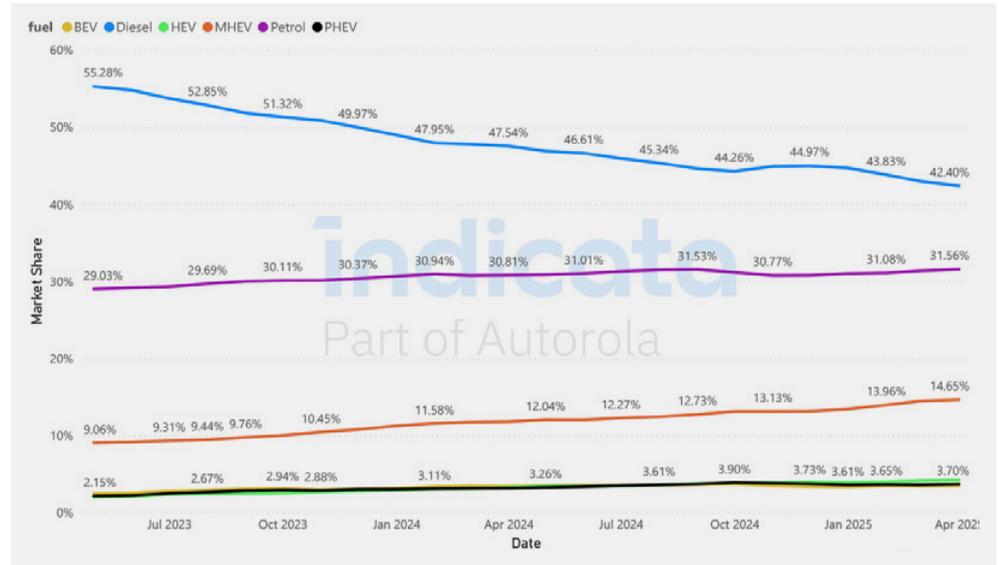
No entanto, a atractividade dos BEVs com menos de dois anos de idade melhorou significativamente no primeiro trimestre de 2025, mas com um valor MDS de pouco mais de 100, ainda está cerca de 30 pontos acima dos motores de combustão. No segmento dos motores de combustão, os MHEV - principalmente o Fiat 500 - estão a entrar cada vez mais no mercado. Já representam quase 30% do mercado de veículos ligeiros de passageiros usados na categoria de idade mais jovem, perdendo cerca de 2,5 pontos de índice de preços no primeiro trimestre de 2025.

Embora a atractividade no segmento mais jovem ainda esteja ao nível dos motores de combustão normais, a relação deteriora-se à medida que os veículos envelhecem. No segmento dos VCL, a electrificação no mercado de veículos usados continua a registar poucos progressos. Com apenas 3% de quota de vendas, mas pouco mais de 7% da oferta, os eVCL têm um valor MDS de atractividade superior a 200, pelo que continuam a ser irrelevantes para o comércio.

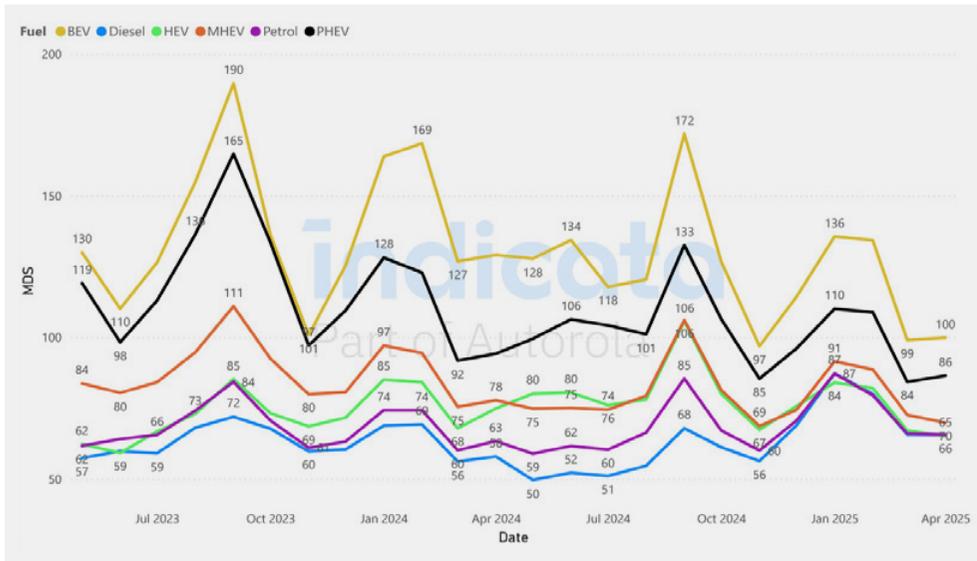
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



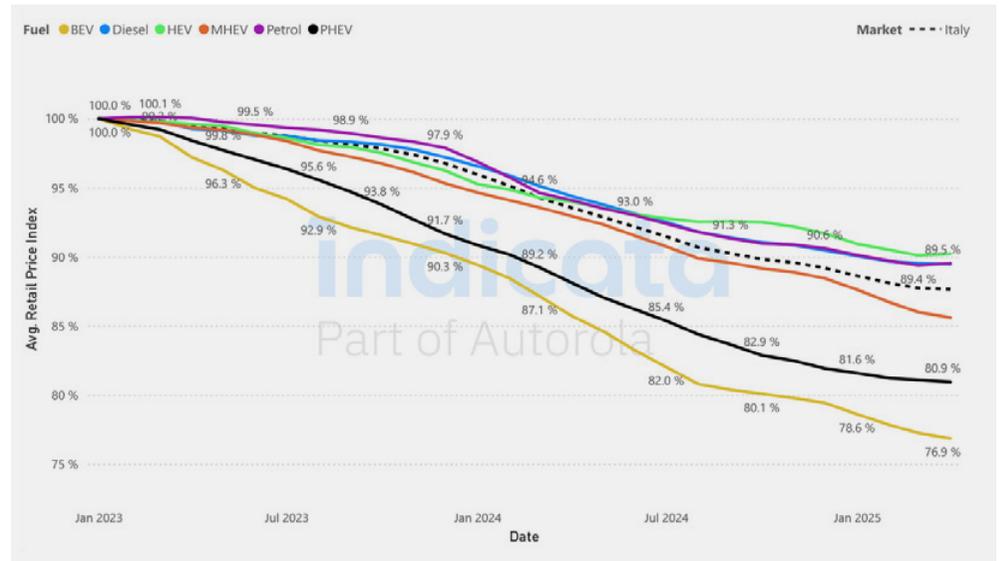
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



MDS by Fuel Type - Italy



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



PHEVs ganham impulso

Mesmo no segmento dos veículos ligeiros de passageiros usados mais antigos, ou seja, com mais de cinco anos, os veículos a gásóleo representam apenas 7 a 8% da oferta e das vendas nos Países Baixos. Além disso, uma quota de mercado de veículos ligeiros de passageiros novos inferior a 1% e um total de menos de 600 unidades em Fevereiro indicam que não haverá volumes significativos ou mesmo crescentes no futuro.

Nos segmentos mais jovens, até 4 anos, os PHEVs apareceram com mais força e estão particularmente bem representados nas vendas, representando mais de 24% nos primeiros três meses do ano. Embora o volume da oferta esteja a crescer para pouco mais de 21%, não está a ultrapassar e está a gerar um valor de atractividade (MDS) acima da média para os Países Baixos, inferior a 64 em Março. No entanto, há anos que os plug-ins são significativamente inferiores aos veículos eléctricos a bateria no mercado de automóveis novos, tanto em termos de volume como de taxas de crescimento.

Uma proporção significativamente maior de BEVs é exportada devido à falta de procura adequada. Por outro lado, os veículos totalmente eléctricos desta faixa etária até aos quatro anos de idade comercializados

nos Países Baixos aumentaram para quase 16% no final de 2024, mas a sua quota de vendas estagnou no primeiro trimestre deste ano e voltou a cair para cerca de 14%. Tendo em conta o afluxo contínuo de veículos novos, o stock de oferta aumentou para quase 19%, provocando uma deterioração da atractividade para um valor MDS ligeiramente inferior a 100.

O índice de preços sofreu uma perda de mais de um ponto de índice no último trimestre, à semelhança dos híbridos plug-in. Apesar da afinidade e do foco do país na electrificação total, os híbridos completos estão a dar um contributo sólido para o negócio dos veículos ligeiros de passageiros usados nos Países Baixos. 11% das vendas de veículos ligeiros de passageiros usados com menos de quatro anos e pouco menos de 10% do stock garantiram uma melhoria da atractividade no primeiro trimestre, com uma tendência estável e uma tendência ligeiramente positiva, resultando num índice de preços quase idêntico ao de Janeiro.

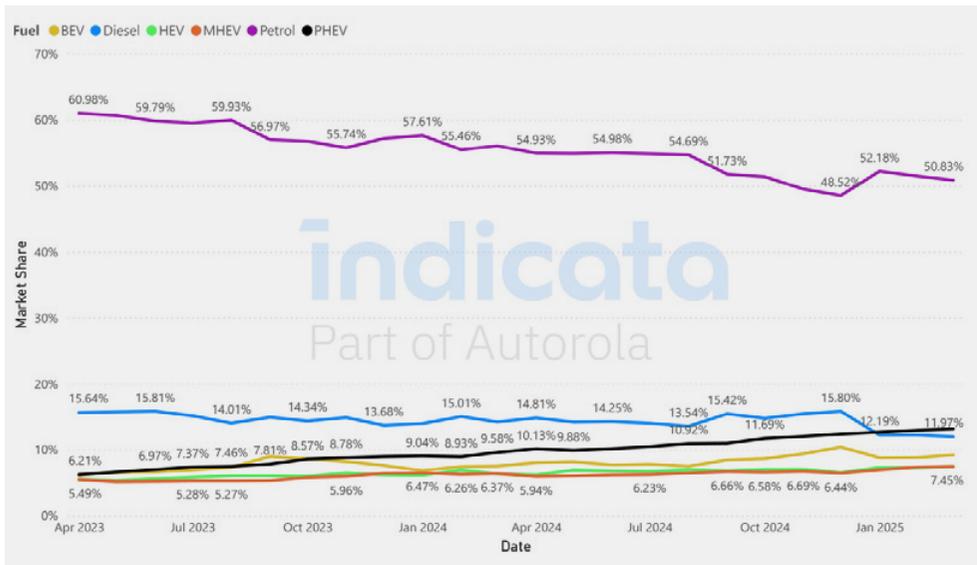
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.3
Volvo	XC40	47.3
Renault	Captur	52.2

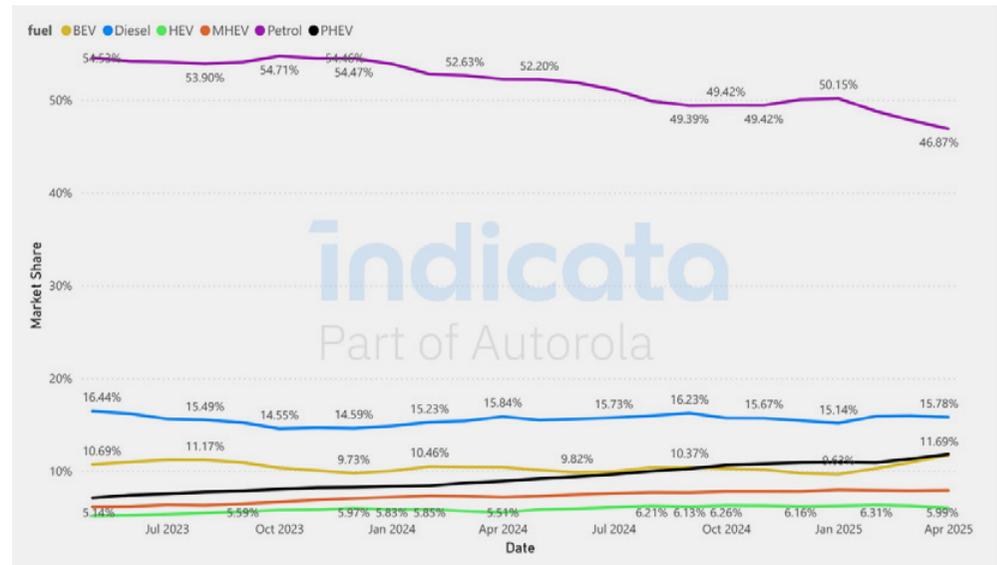
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Lynk & Co	01	15x	23.4
Cupra	Tavascan	14x	26.7
Cupra	Terramar	11x	33.8

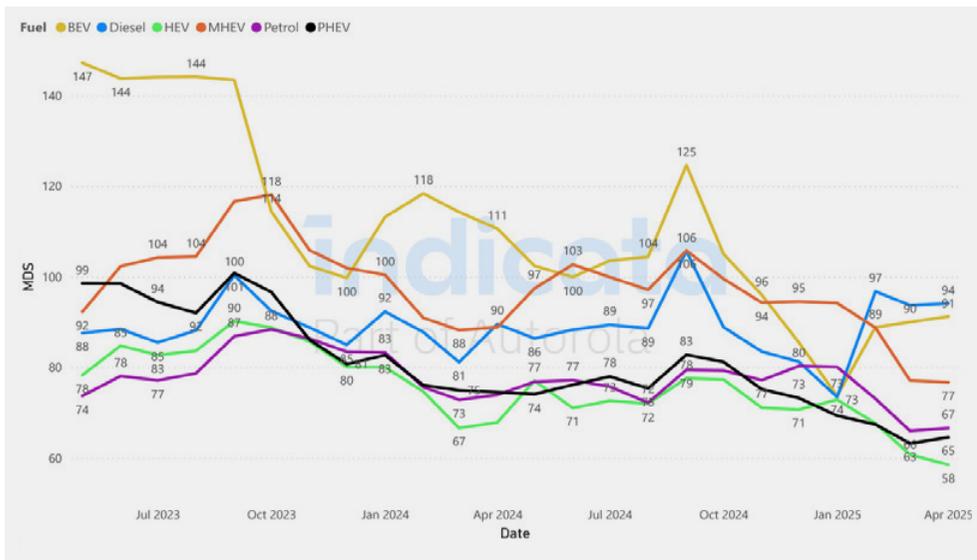
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



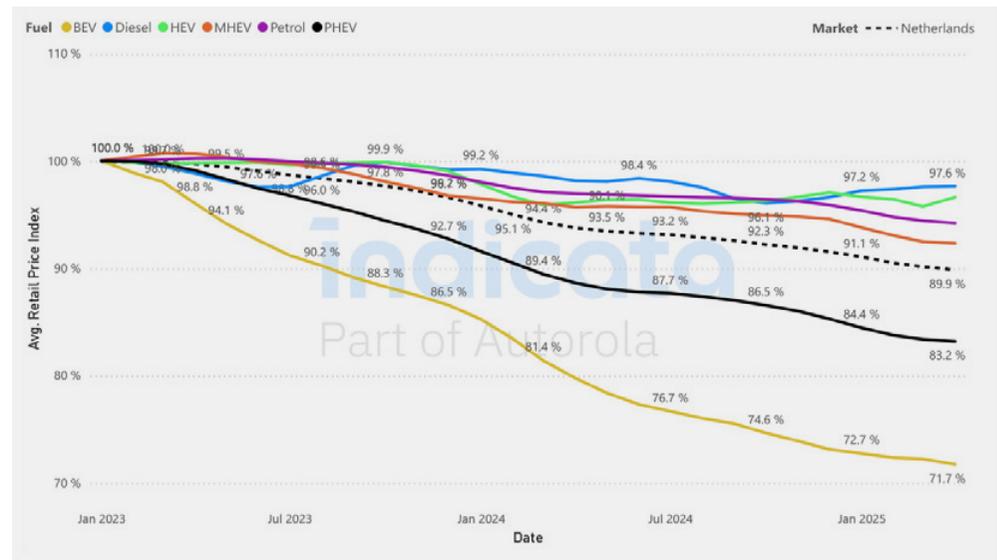
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



MDS by Fuel Type - Netherlands



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



Os híbridos completos estão na moda graças à Toyota

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	61.1
Toyota	Yaris	46.9
Hyundai	Tucson	48.2

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Swift	10x	34.6
Seat	León	10x	36.6
Volkswagen	T-Cross	10x	37.9

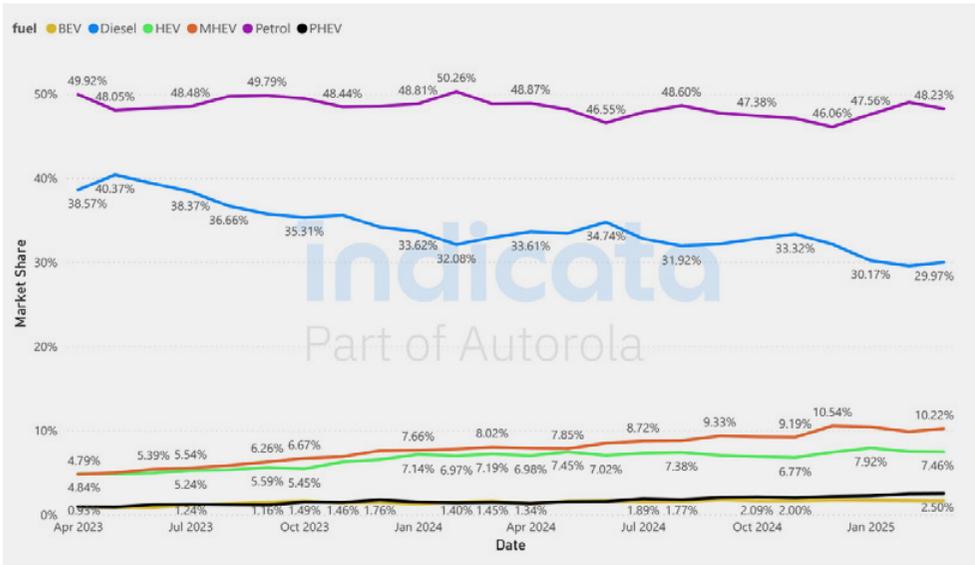
Na sequência da substituição do programa de incentivo polaco "Mój elektryczny samochód" ("O meu carro eléctrico"), que foi descontinuado em 2024 e substituído pelo programa "NaszEauto" ("OurEcar"), financiado pela UE, em Fevereiro de 2025, espera-se que mais veículos ligeiros de passageiros usados sejam acrescentados ao mercado através de novos veículos de passageiros totalmente eléctricos. A quota de vendas de veículos ligeiros de passageiros usados jovens estagnou em cerca de 4% no primeiro trimestre, mas isso contribuiu para reduzir a quota da frota de cerca de 7% no início do ano para pouco mais de 6% e para reduzir a atractividade do mercado para um mínimo de dois anos de 130.

No entanto, a queda acentuada e contínua dos preços dos BEVs também desempenhou um papel importante neste domínio. A Tesla & Co perdeu cerca de 2,7 pontos de índice nos preços pedidos desde o início do ano. Os híbridos plug-in também perderam mais de dois pontos. Em termos de volume, estão a um nível comparável nos grupos etários mais jovens, mas têm um rácio oferta/procura (MDS) 30 pontos melhor e uma tendência de preços menos negativa. O sucesso dos híbridos completos na Polónia deve-se, em grande parte, à popularidade

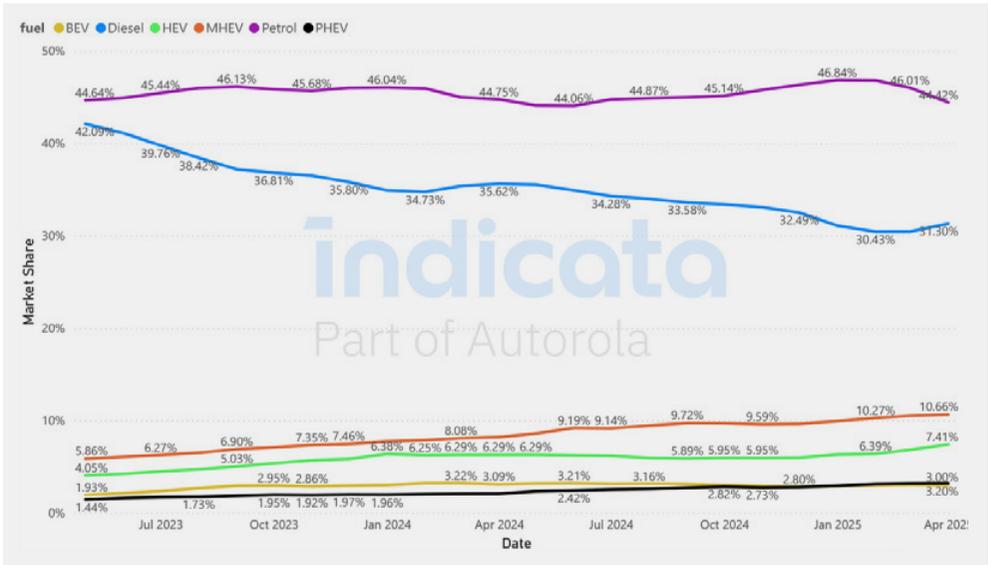
geral da marca Toyota. As quotas de vendas e de oferta, que são duas vezes superiores à média europeia para este tipo de combustível, equilibram-se bem e mantêm a atractividade do mercado no primeiro trimestre, mantendo a sua posição de liderança entre os tipos de combustível na Polónia. Os preços recuperaram mesmo mais de 2 pontos de índice desde o final do ano passado! Só no grupo etário mais jovem, até 2 anos, é que as quotas de vendas estão a diminuir, provocando um aumento dos volumes de abastecimento.

A relação entre oferta e procura deteriorou-se, com os valores MDS já abaixo dos registados para viaturas a gasolina e pelos MHEV. Os veículos ligeiros de passageiros beneficiaram da sua própria evolução de preços de aproximadamente -1,5 pontos de índice no primeiro trimestre, o que aumentou a sua quota de vendas em +4 pontos percentuais. O sucesso das variantes a gasolina e híbrido suave do Hyundai Tucson também significa que o modelo ocupa agora o terceiro lugar entre os veículos ligeiros de passageiros usados mais vendidos com até quatro anos de idade, atrás dos modelos Toyota.

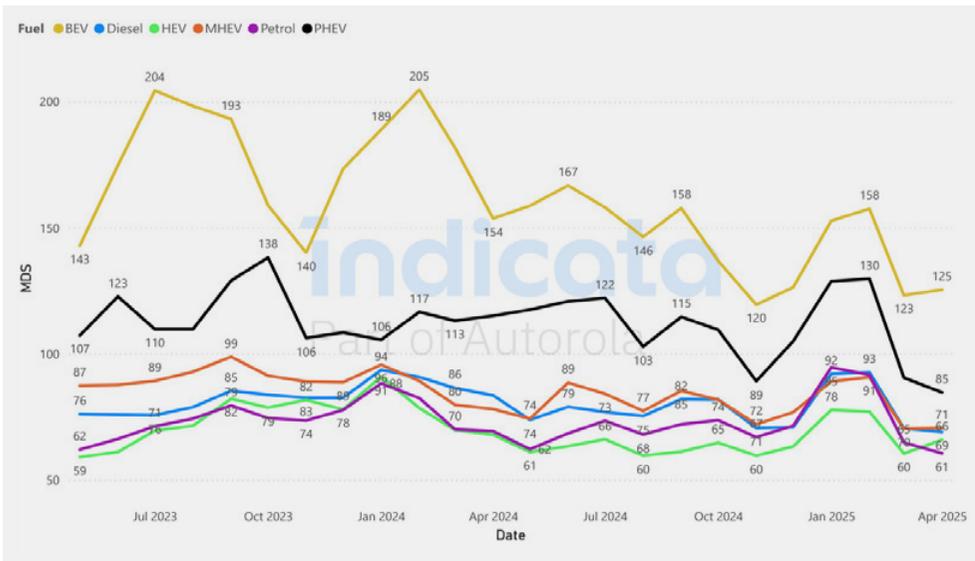
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



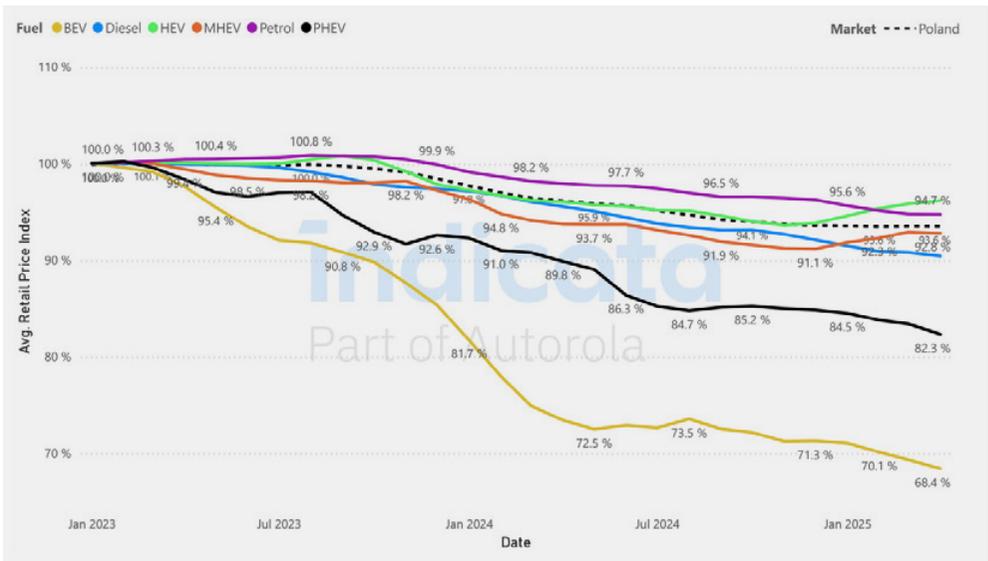
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



MDS by Fuel Type - Poland



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



Os BEVs são acessíveis e bem-sucedidos na faixa etária média (3-4 anos)

Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	58.6
Mercedes-Benz	A-Class	67.3
Peugeot	208	60.7

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

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Rio	11x	32.1
Dacia	Duster	9x	38.0
DS Automobiles	DS 4	9x	39.8

Portugal continua a marcar um ritmo acelerado na electrificação do seu mercado automóvel. O governo alargou recentemente os subsídios à compra de veículos novos de 6 a 9 lugares até um preço de 55 000 euros, tendo atingido uma quota de mercado de 21% para os BEVs em Fevereiro. Apesar disso, a quota de BEVs usados muito recentes manteve-se mais modesta, descendo ligeiramente para 13% no primeiro trimestre. Já os modelos 100% eléctricos com três a quatro anos mostraram um desempenho positivo, com a sua quota a subir de cerca de 14% no início do ano para 17% no final do trimestre.

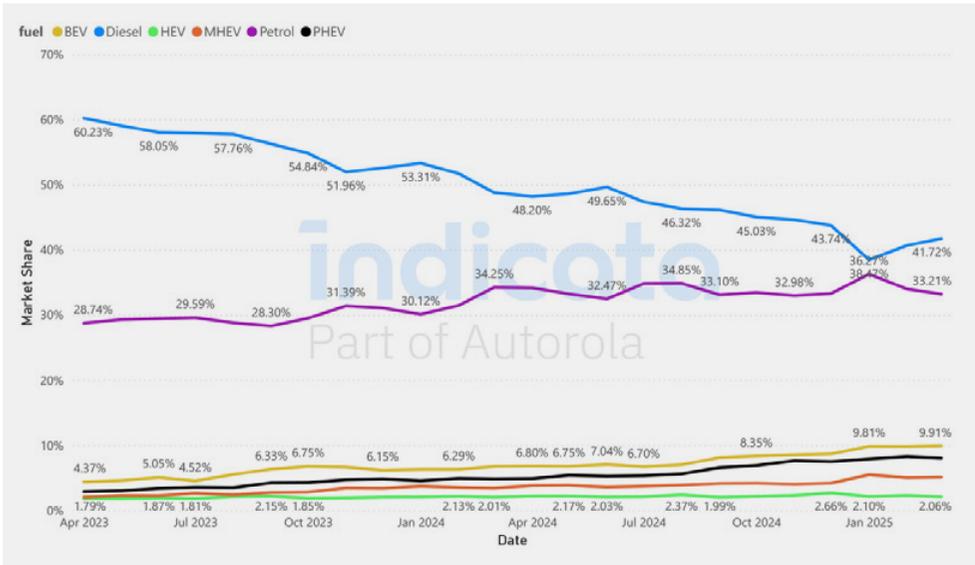
Este crescimento foi, no entanto, acompanhado por ajustamentos significativos de preços, reflectidos numa descida de dois pontos no índice de preços. Ainda assim, o aumento das vendas melhorou a relação entre oferta e procura, permitindo que os modelos eléctricos do segmento intermédio alcançassem as melhores classificações MDS dos últimos dois anos. O cenário é bem diferente no caso dos usados com menos de dois anos. Neste grupo, os eléctricos também apresentam valores abaixo dos 100, mas no extremo oposto da escala de atractividade. As quotas de oferta e de vendas, bem como

o desempenho do MDS dos PHEVs, são praticamente idênticos aos dos BEVs neste segmento. As novas matrículas de híbridos plug-in e eléctricos puros em 2022/2023 foram bastante próximas em Portugal, tendo a tendência só se acentuado a favor dos eléctricos em 2024.

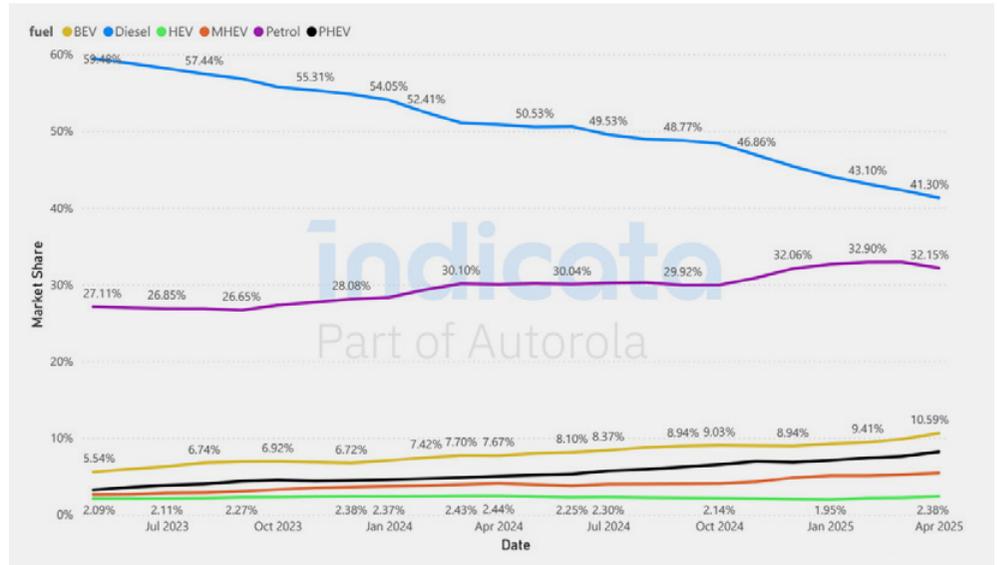
Os preços dos PHEVs mantiveram-se praticamente estáveis no primeiro trimestre. No entanto, face às correcções de preços já registadas, subsistem dúvidas sobre se a procura futura será suficiente para assegurar um aumento proporcional na oferta de BEVs usados. Ainda assim, o governo mantém o investimento na superação de uma das barreiras clássicas à adopção: a infraestrutura insuficiente.

Quanto aos híbridos convencionais (HEVs), o volume manteve-se estável, com uma forte resiliência nos preços. Para além dos PHEVs, os HEVs foram o único tipo de motorização que terminou o trimestre sem perdas no índice de preços. No entanto, a sua atractividade de mercado caiu nos segmentos mais recentes. Apenas os HEVs com mais de cinco anos continuam a apresentar uma boa relação entre oferta e procura, registando classificações de topo.

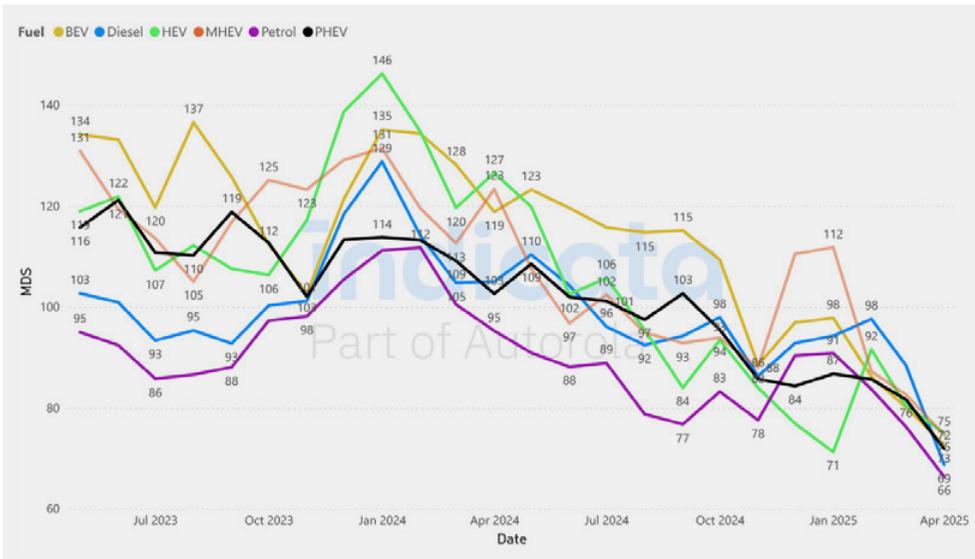
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



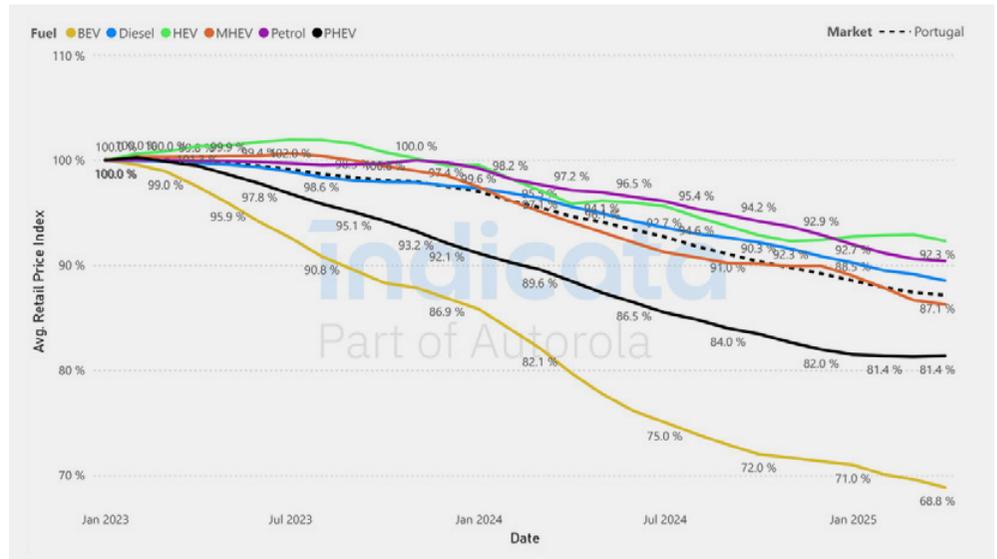
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



MDS by Fuel Type - Portugal



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



Poucos EVs, mas os seus preços estão a contrariar a tendência

Desde meados do ano passado, tem-se debatido em Espanha se o programa MOVES III deve ser renovado ou prolongado. Dada a baixa aceitação dos veículos eléctricos, subsidiar os novos BEVs e PHEVs parecia ser a única forma de estimular a procura. A disputa política terminou agora com a publicação da extensão do orçamento para o programa existente em 1 de Abril, incluindo subsídios retroactivos.

No entanto, o impacto dos programas anteriores no mercado de veículos ligeiros de passageiros novos tem sido limitado até à data. Com uma quota de mercado inferior a 6% no ano passado e de quase 7% em Fevereiro de 2025, a Espanha é um dos cinco maiores mercados da Europa, mas o seu desempenho é fraco. Com uma quota de vendas actual de 6,6% para veículos muito jovens, com menos de dois anos, o mercado de veículos ligeiros de passageiros usados está a conseguir manter-se até certo ponto, mas, nos últimos meses, o stock de oferta aumentou para mais de 9% e está a manter o rácio oferta/procura num valor MDS fraco, superior a 130.

Este facto torna ainda mais surpreendente a evolução do índice de preços, que ganhou quase 1,7 pontos de índice desde o início do ano. Os híbridos plug-in estão a vender

ligeiramente melhor, representando actualmente quase 8% dos veículos ligeiros de passageiros usados até dois anos, contra uma oferta de pouco mais de 9% do mercado. A atractividade dos PHEVs jovens atinge assim um valor MDS médio 30 pontos melhor do que o das variantes totalmente eléctricas e perde apenas 0,6 pontos de índice no primeiro trimestre de 2025 em termos de preços pedidos.

Os híbridos completos, por outro lado, mantiveram a sua boa atractividade no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados com menos de quatro anos e têm os melhores valores de Market Days' Supply em todos os grupos etários, mas o índice de preços acima da média também sofreu uma correcção média de preços de -1,2 pontos de índice. Apenas os veículos a gasóleo e os MHEV atravessaram o primeiro trimestre com níveis de preços inalterados e parecem estar a substituir, em termos de volume, os volumes de vendas e de oferta de veículos a gasóleo em declínio pelos MHEV. No segmento dos furgões, o programa de subsídios foi muito mais eficaz e parece estar continuamente a introduzir viaturas no stock de oferta.

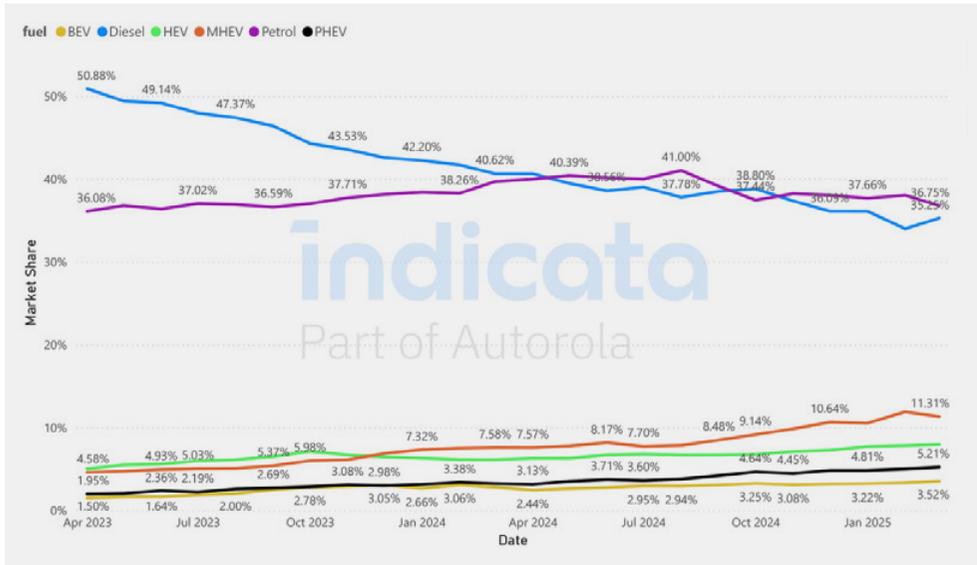
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Nissan	Qashqai	83.4
Toyota	CH-R	48.0
Peugeot	2008	70.5

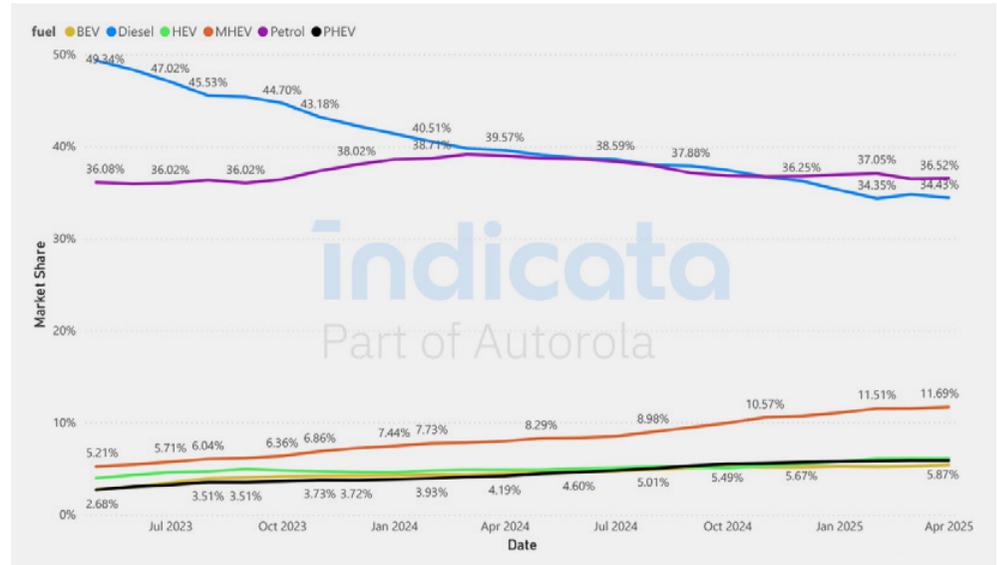
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	11x	33.0
Toyota	RAV 4	10x	36.0
Lexus	NX-series	10x	36.5

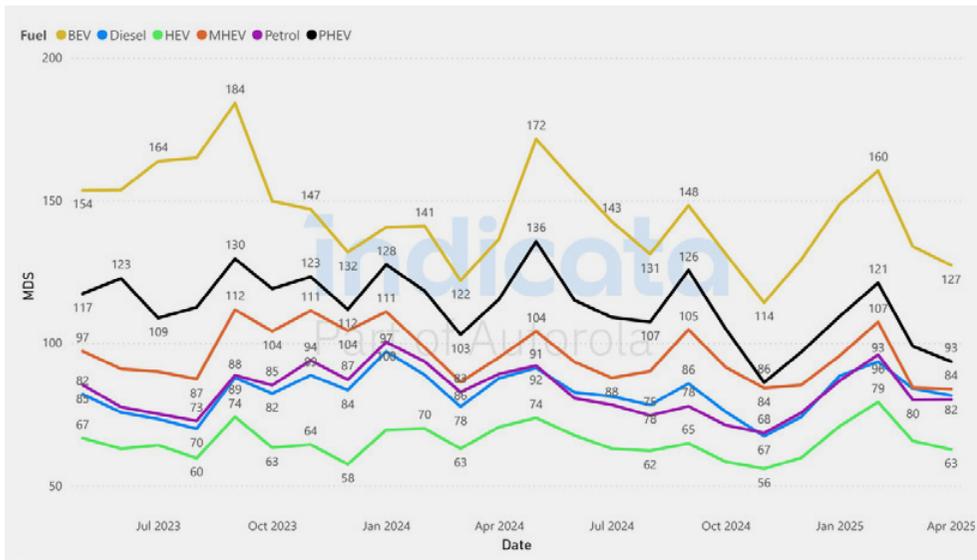
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



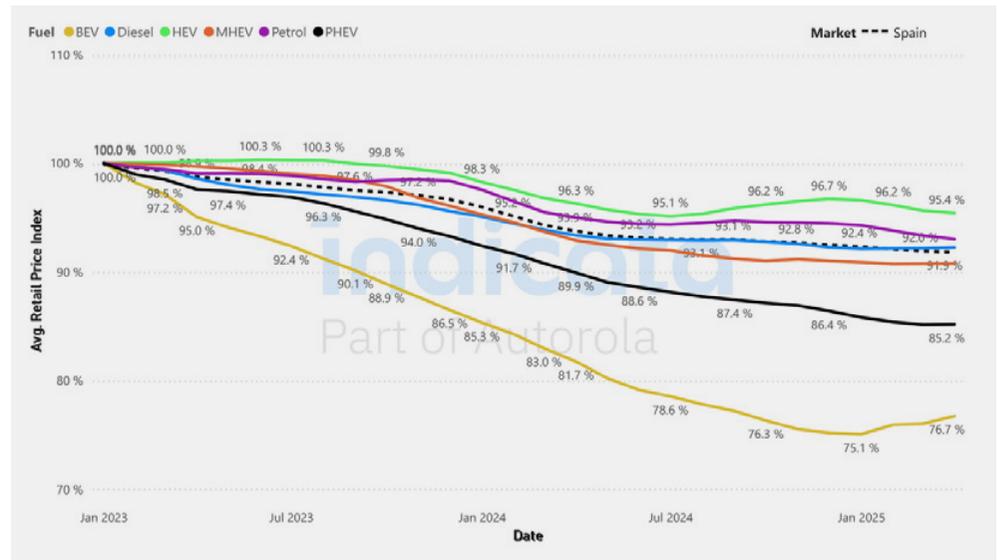
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



MDS by Fuel Type - Spain



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



Híbridos Plug-in significativamente mais estáveis em termos de preços do que os BEVs

Apesar de muitos incentivos à compra e utilização de BEVs terem sido retirados na Suécia, o que inicialmente resultou num declínio dos novos registos, os veículos ligeiros de passageiros totalmente eléctricos continuam a representar a maior parte dos veículos novos, com 35% de todos os tipos de combustível. Juntamente com os PHEVs (26%) e uma pequena percentagem de híbridos completos, as motorizações electrificadas representam dois em cada três veículos ligeiros de passageiros novos. Os BEVs já se estabeleceram fortemente nos grupos de veículos ligeiros de passageiros usados mais jovens.

A transformação do mercado reflecte-se no facto de representarem consistentemente mais de 30% do volume de oferta e mais de 26% das vendas de veículos ligeiros de passageiros usados com menos de dois anos, com um aumento semelhante para os veículos com três a quatro anos no primeiro trimestre. Para apoiar esta situação, o bónus de abate, anteriormente ineficaz, foi mais do que duplicado para 25 000 SKR em Abril. Além disso, os compromissos de redução das emissões assumidos pelos fornecedores de combustíveis serão reforçados ao longo do ano, o que conduzirá a misturas mais elevadas de biocombustíveis e, conseqüentemente, a um aumento dos preços da gasolina. Juntamente com o imposto sobre veículos motorizados, que beneficia principalmente os condutores de BEVs, continua, portanto, a ser

financeiramente atractivo operar um veículo eléctrico na Suécia, o que, por sua vez, estimula o mercado de veículos ligeiros de passageiros usados. A procura de modelos totalmente eléctricos voltou a melhorar no primeiro trimestre, mas continua a ser escassa, com um valor MDS ligeiramente inferior a 100, em especial para os veículos ligeiros de passageiros usados mais recentes, com menos de dois anos.

As correcções dos preços pedidos também estão a cair acentuadamente, perdendo mais de três pontos de índice no último trimestre. Os híbridos plug-in têm actualmente um desempenho muito melhor em termos de evolução dos preços e de atractividade do mercado. Os preços mantiveram-se estáveis, em média, no primeiro trimestre, e a atractividade está a par dos motores de combustão, especialmente para os modelos jovens, com menos de dois anos. Na faixa etária média, há actualmente mais PHEVs do que BEVs em oferta, e a procura não está a conseguir manter o equilíbrio. Embora os híbridos completos gozem de poucas vantagens na Suécia, são populares de forma limitada no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados. Entre 7 e 8% das vendas e pouco mais de 6% do stock de veículos ligeiros de passageiros usados com até quatro anos constituem uma boa base para uma relação oferta/procura saudável e preços de venda quase idênticos aos de 2023, embora com uma tendência ligeiramente negativa.

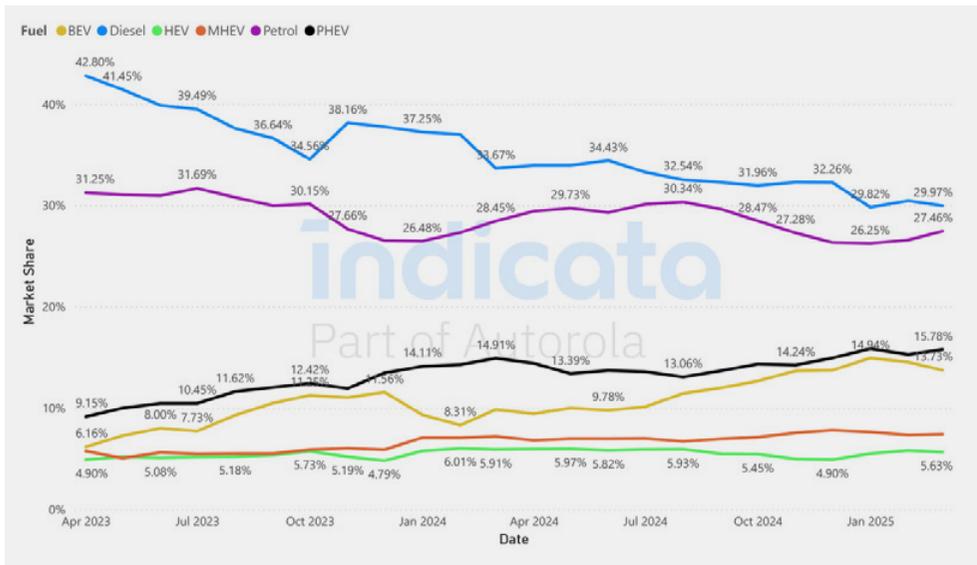
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	43.3
Volvo	XC40	40.7
Volvo	XC60	53.1

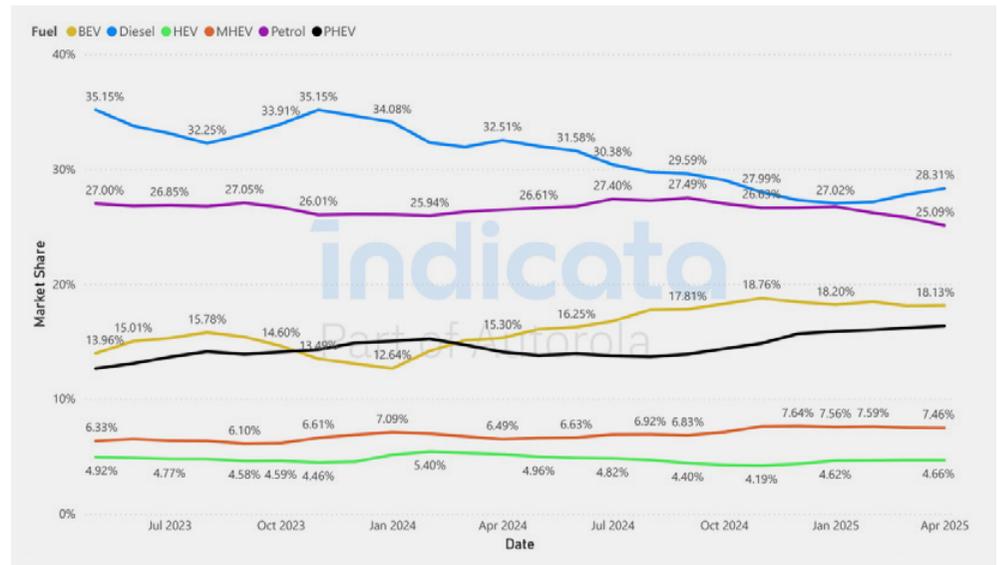
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mini	3-door / 5-door Hatch	14x	25.7
BMW	i3	13x	28.7
Volkswagen	T-ROC	12x	29.2

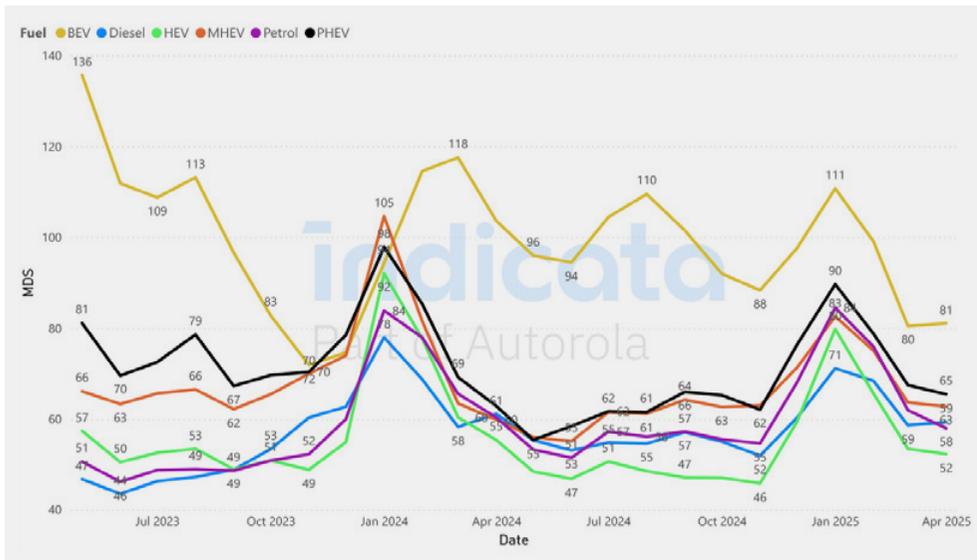
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



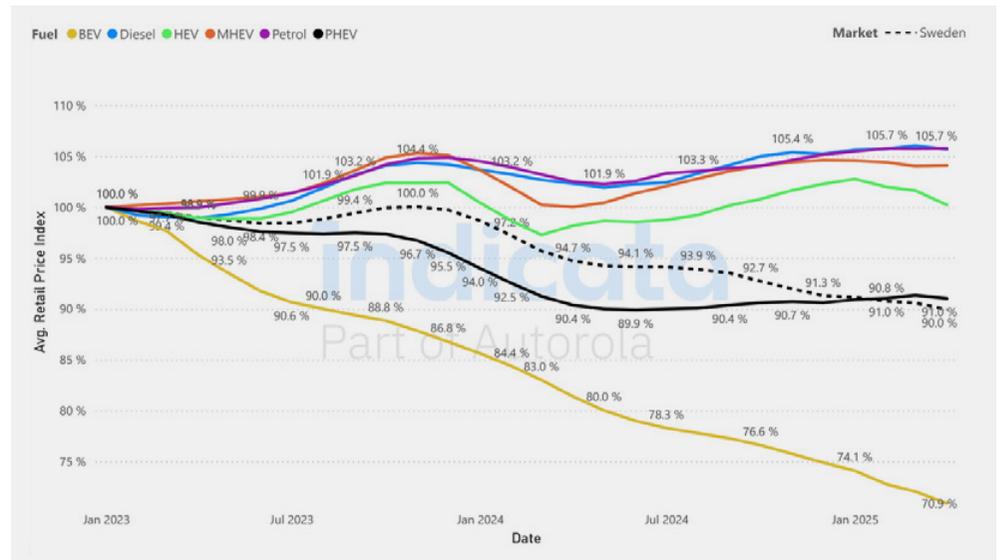
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



MDS by Fuel Type - Sweden



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



Uma via ambiciosa para a electrificação

Os veículos ligeiros de passageiros alimentados a bateria também estão a ganhar força na Turquia, atingindo uma quota notável de quase 13% do mercado de automóveis novos em Fevereiro, de acordo com a TÜİK. Isto representa um aumento de 72% em relação ao mesmo período do ano passado e, em termos absolutos, mais do que nos Países Baixos. Este crescimento é acompanhado pela expansão da rede pública de carregamento, que, de acordo com os dados do governo, ultrapassou os 11 000 locais com 28 000 pontos de carregamento em Fevereiro.

O sucesso é atribuído ao imposto favorável sobre o consumo (OTV) e está certamente a ser também impulsionado pela produção interna da marca Togg. A BYD, outro interveniente importante, acordou investimentos avultados com o governo turco para a construção de uma fábrica - sobretudo para contornar os direitos de importação da UE - e alcançou uma quota de mercado de 2,5% para veículos ligeiros de passageiros novos em Fevereiro. No 1.º trimestre, a quota de vendas de veículos ligeiros de passageiros usados aumentou em conformidade para 8,5% e melhorou a atractividade do mercado medida no MDS em quase 9 pontos. A tendência de preços dos

BEVs no trimestre foi igual à dos motores de combustão e ainda está sujeita a correcções de preços em alta devido à inflação. A taxa de inflação anual geral na Turquia foi ligeiramente inferior às expectativas, situando-se em 39,1% em Fevereiro. Os híbridos plug-in estão a debater-se consideravelmente mais do que os seus homólogos totalmente eléctricos no mercado turco e continuam a desempenhar um papel negligenciável em termos de volume. Mesmo no grupo etário mais jovem, este tipo de motor tem uma quota de mercado inferior a um por cento em vendas e ligeiramente acima de 1% em volumes de fornecimento.

Os Plug-ins são o único segmento que sofreu correcções de preços negativas desde o início do ano, apesar da inflação. Os seus dias de stock estão a crescer e atingem um valor MDS 30 pontos mais baixo, em média, do que os motores a gasolina, que dominam o mercado, e ainda 15 pontos mais alto do que os BEVs. Tal como em muitos outros mercados, os híbridos completos atingem apenas uma quota de mercado relativamente baixa na Turquia, inferior a 3% no segmento etário mais jovem, mas brilham com uma excelente atractividade e desenvolvimento de preços. Os volumes subsequentes estão a ser vendidos rapidamente a preços estáveis.

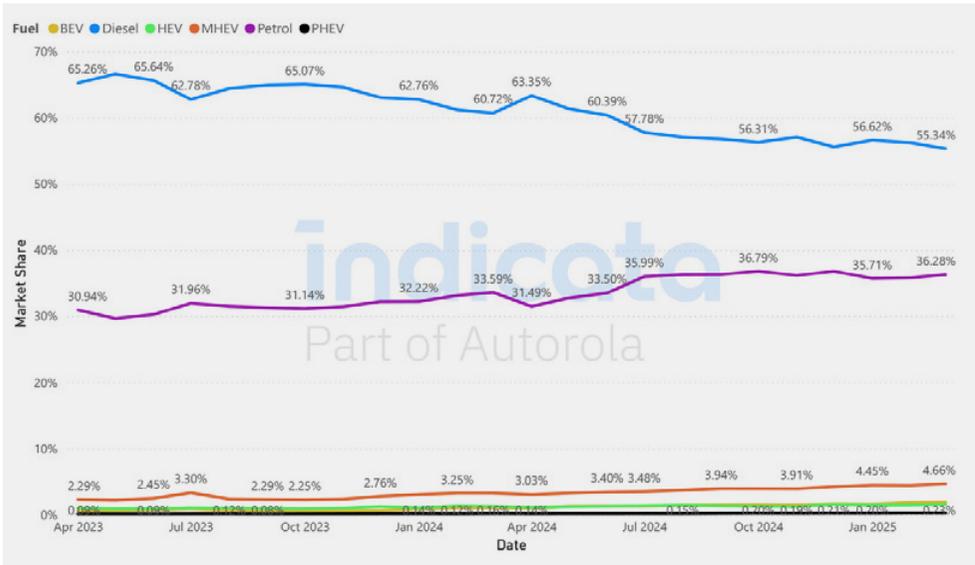
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Egea	27.3
Renault	Clio	27.4
Renault	Mégane	32.1

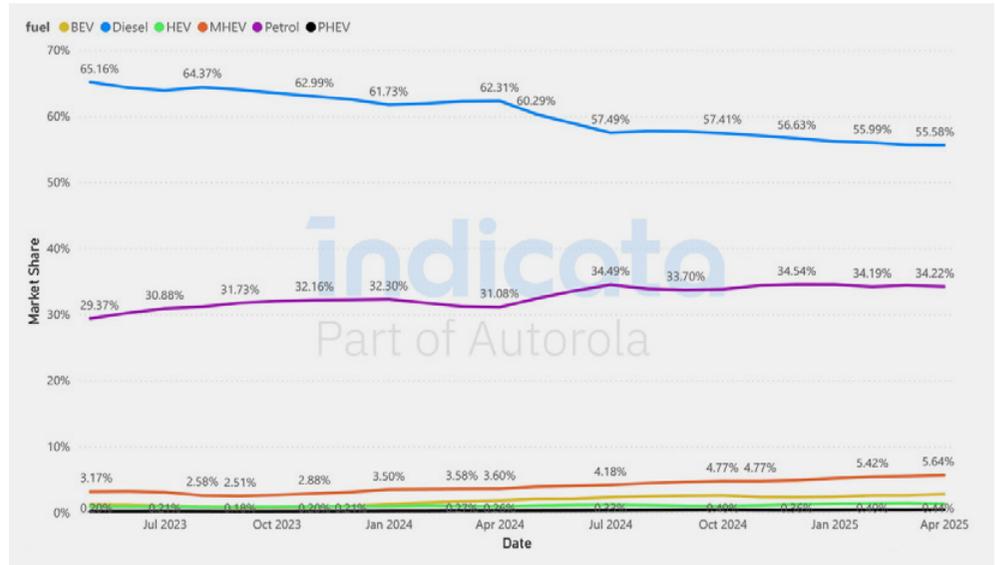
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Chery	Tiggo 7 Pro	17x	21.8
Citroën	C5 Aircross	16x	23.2
Citroën	C4 X	15x	24.0

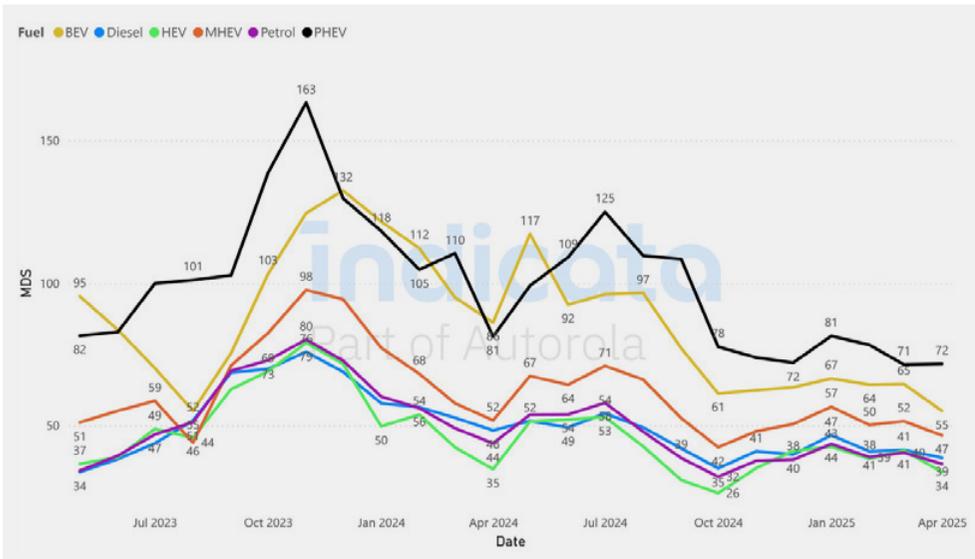
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



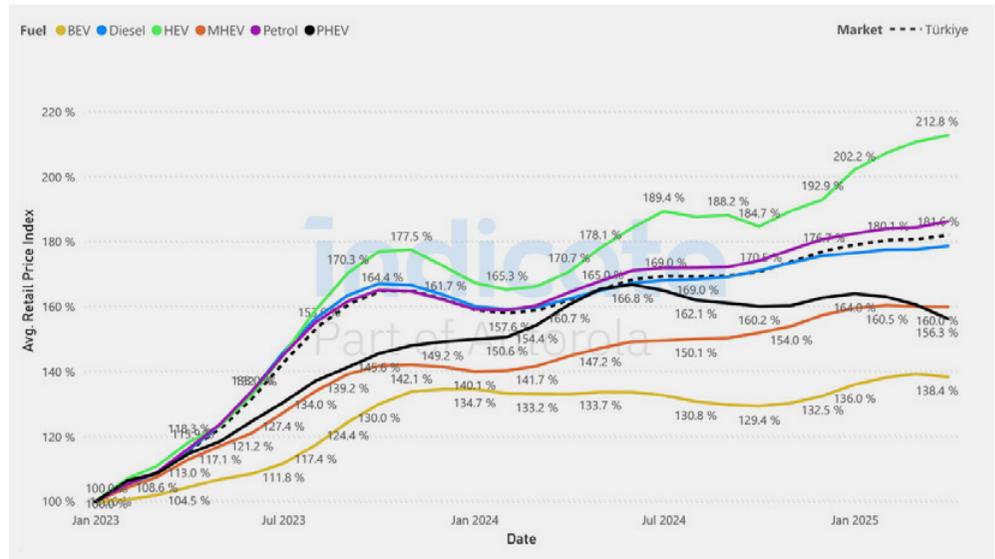
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



MDS by Fuel Type - Türkiye



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



O mandato ZEV é flexibilizado, mas os objectivos ambiciosos continuam à vista

No ano passado, o Reino Unido alcançou uma nova quota de mercado de BEVs de quase 20%, muito acima da média europeia, graças ao mandato governamental de ZEV. No primeiro trimestre, esta quota excedeu mesmo o limiar de 20%. No entanto, com efeitos a partir de Abril, foram decididos ajustamentos aos regulamentos governamentais que permitirão que os híbridos sejam registados como veículos novos até 2035, embora o fim dos registos de motores de combustão se mantenha para 2030.

No sector dos VCL, as regras também foram ligeiramente flexibilizadas e permitirão mesmo que os modelos com motor de combustão sejam registados como furgões novos até 2035. No entanto, apesar dos objectivos ainda ambiciosos dos fabricantes em matéria de ZEV, os incentivos governamentais aos BEVs limitam-se a autorizações de entrada nas ULEZs (zonas de emissões ultrabaixas), à abolição das portagens urbanas (em Londres apenas até ao final de 2025) e a uma redução do imposto sobre os veículos das empresas. Dada a falta de estímulo no mercado de veículos ligeiros de passageiros usados e a incapacidade de exportar veículos com volante à direita para a Europa continental, a pressão constante para registar mais veículos novos está a resultar num risco crescente de excesso de oferta. No entanto, no segmento mais jovem, até dois anos de

idade, a relação oferta/procura de BEVs começou por melhorar significativamente em 50 pontos no primeiro trimestre e atingiu o nível dos motores de combustão para os modelos com três a quatro anos de idade.

A tendência de preços dos veículos ligeiros de passageiros usados totalmente eléctricos perdeu apenas um pouco mais de um ponto de índice desde o início deste ano. No entanto, a quota de oferta aumentou quatro pontos percentuais no grupo até 2 anos de idade para mais de 16%, enquanto as vendas apenas conseguiram atingir um pouco mais de 12%. Os motores a gasolina, que continuam a representar a grande maioria dos veículos ligeiros de passageiros usados, também venderam rapidamente nesta faixa etária, apesar dos preços estáveis e das quotas de vendas em declínio, obtendo as melhores notas em termos de atractividade do mercado (MDS).

Apenas um pouco mais de um em cada três veículos ligeiros de passageiros usados com menos de dois anos oferecidos nos portais é movido por um motor a gasolina. No entanto, estes geram quase 40% das vendas. Por conseguinte, não é surpreendente que os três modelos mais vendidos e de venda mais rápida no mês passado - com excepção do Tesla Model 3 - fossem quase exclusivamente modelos clássicos como o Vauxhall Corsa, o Nissan Qashqai, o Ford Puma e o Volvo XC40.

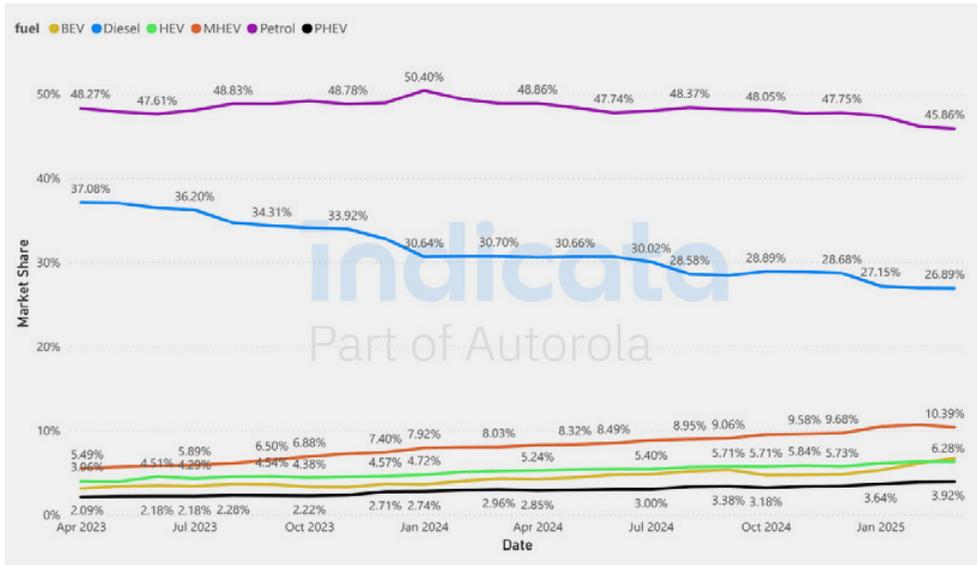
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.3
Nissan	Qashqai	25.1
Ford	Puma	36.9

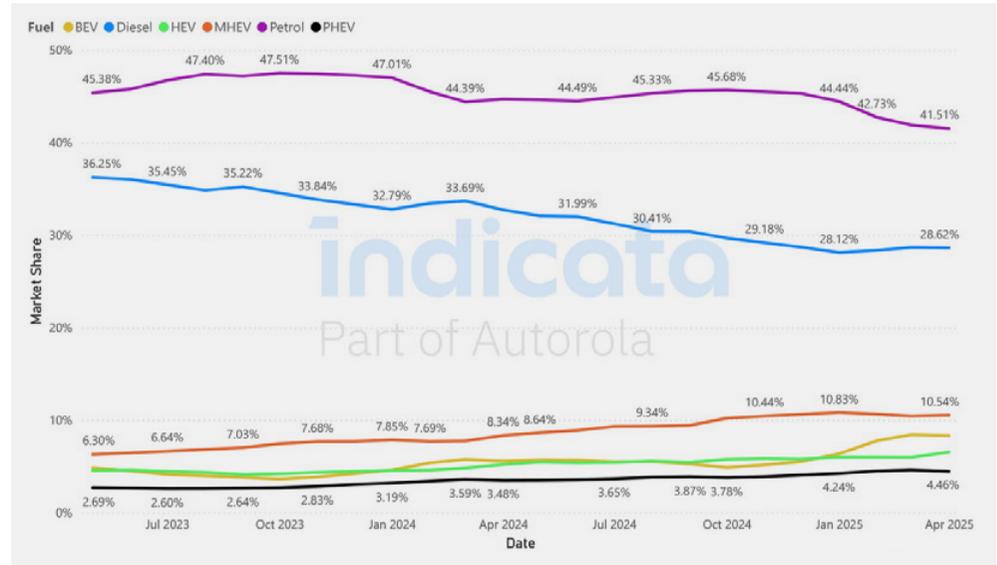
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	15x	23.8
Nissan	Qashqai	14x	25.1
Volvo	XC40	14x	26.1

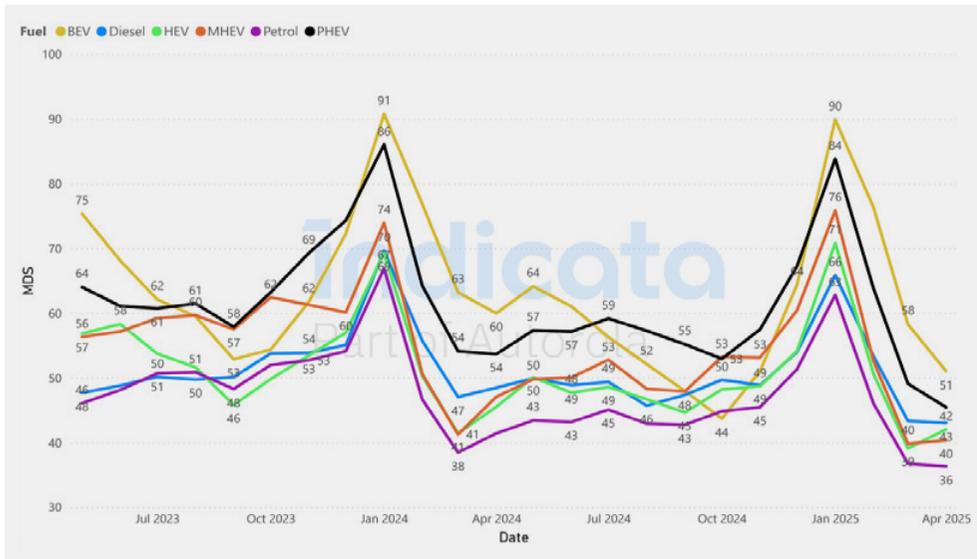
Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



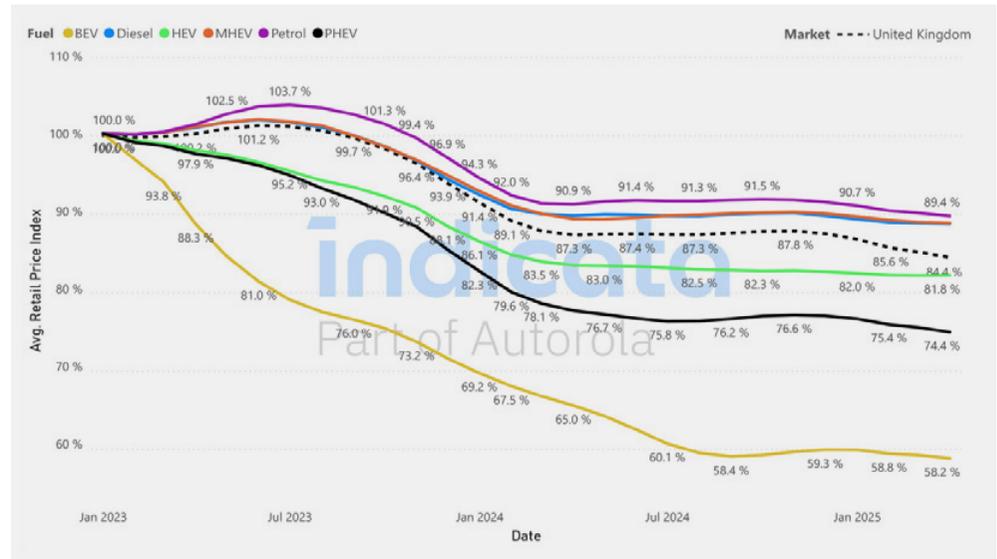
Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



MDS by Fuel Type - UK



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



Se você estiver interessado em entrar em contato com a Indicata, veja abaixo uma lista de contatos do país ou registre-se através do [Indicata.com](https://www.indicata.com)

Austria

Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

Office: +43 1 2700 211-90

Mobile: +43 664 411 5642

Email: ash@autorola.at

Belgium

Filip Dobbeleir

Senior Manager Indicata

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

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

Email: fdo@autorola.be

Denmark

Palle Elgaard

Email: pel@indicata.com

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy
Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Martijn Notten

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 6 83117867

Email: mnn@autorola.nl

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business
Unit Manager

Phone: +351 271 528 135

Mobile: +351 925 299 243

Email: sas@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Development

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: yjn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Türkiye

Aslı GÖKER

Deputy General Manager - Indicata

Phone: +90 212 290 35 30

Mobile: +90 533 157 86 05

Email: asl@indicata.com.tr

UK

Dean Merritt

Head of Sales - Indicata

Mobile: +44 (0)7739 047706

Email: dm@autorola.co.uk

A 24 de Março de 2020 o INDICATA publicou o estudo *“COVID-19: Até que ponto o mercado de usados será afectado (e como sobreviver)?*

Este documento explorou:

Tendências iniciais do mercado

O impacto inicial do vírus e das medidas de distanciamento social implementadas.

Cenários

Uma variedade de impactos com base no desenvolvimento da taxa de infecção e no histórico de dados de mercado.

Mitigação

Avaliação de riscos por sector, associada a possíveis acções correctivas.

O Indicata Market Watch é um PDF regular, publicado por volta do dia 20 do mês, que inclui tendências de stocks, vendas e Market Days' Supply por tipo de combustível.

Estamos empenhados em actualizar o mercado com dados em tempo real e em fornecer informações sobre vendas, stocks e preços para o manter a par do ambiente em rápida evolução.

Temos o prazer de apresentar a nossa mais recente iteração do **"Indicata Market Watch"**, que abrange 13 países europeus. Estamos a fornecer uma análise abrangente do mercado de usados com comentários para cada país para o Q1, Q2, Q3 e Q4 em Janeiro, Abril, Julho e Outubro.

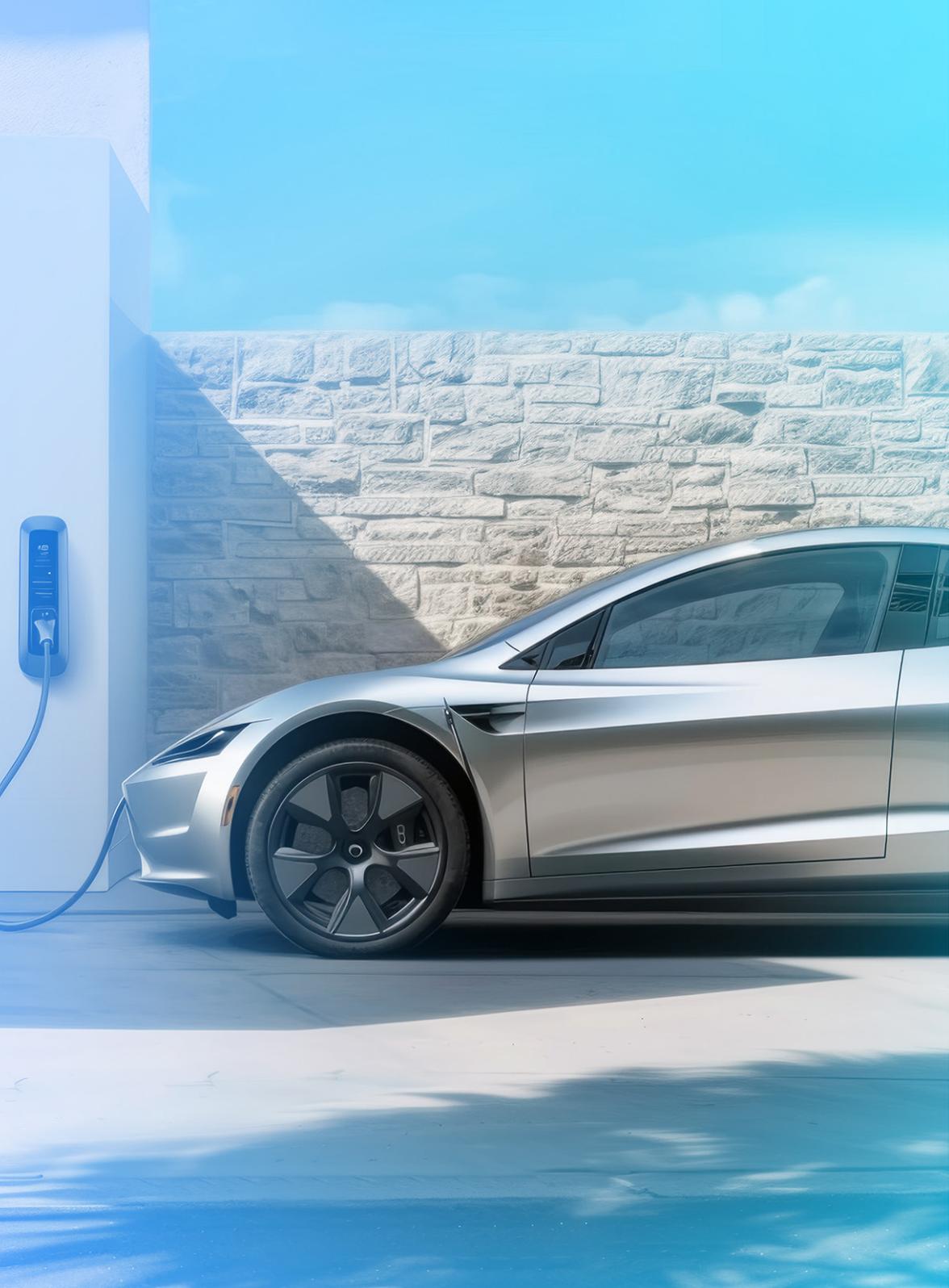
Entretanto, serão publicadas versões Lite do relatório para os outros oito meses do ano, que incluem um sumário europeu global e gráficos e quadros por país.

Como é que produzimos os nossos dados?

O Indicata analisa diariamente 14 milhões de anúncios de veículos usados em toda a Europa, e o nosso sistema passa por extensos processos de limpeza de dados para garantir a integridade dos mesmos.

As vendas (anúncios retirados) deste relatório tem como base os anúncios de automóveis usados de profissionais reconhecidos. Como tal, não inclui dados relacionados a anúncios de particulares (P2P).

Quando um anúncio é retirado da Internet, é classificado como uma "Venda".



Indicata
Market Watch™

Informação sobre o mercado de automóveis usados



Para mais informações
sobre as tendências
do mercado B2B, visite
indicata.com/market-watch

indicata
Part of Autorola