

Indicata
Market Watch™

Informação sobre o mercado de automóveis usados



Julho de 2025 | Edição 65

Tudo continua diferente – A revolução dos BEV avança a passos pequenos

indicata
Part of Autorola



Os BEVs registados em grande número de 2022 a 2023 estão agora a chegar ao mercado como usados de 3 a 4 anos.

70% dos veículos diesel usados na UE têm mais de 5 anos.

Um em cada dois veículos usados recentes nos países nórdicos é totalmente elétrico; 18% são híbridos plug-in (PHEV).

Desde maio, pela primeira vez na Áustria, há mais BEVs usados do que veículos diesel disponíveis.

Os híbridos convencionais (HEV) na Áustria apresentam bom desempenho, com bons valores MDS e preços geralmente estáveis.

Os BEVs recém-registados na Bélgica cresceram mais de um quarto.

Queda nos registos de BEVs novos em França, em termos homólogos.

A quota de vendas de BEVs franceses usados muito recentes no 2.º trimestre não ultrapassou os 10%.

Dinamarca: atratividade de mercado para carros a gasolina com menos de 4 anos e um valor MDS de cerca de 63.

Dinamarca: mais de 30% dos veículos comerciais ligeiros (<2 anos) são elétricos.

Alemanha: até junho, +35% YoY, +28.000 veículos elétricos face a 2023.

Itália: +70% YoY nos BEVs, mas apenas 5% de quota de mercado.

Itália: valor MDS superior a 130 para BEVs recentes.

Países Baixos: valor MDS inferior a 70 e preços estáveis para BEVs.

Espanha: Mais de dois terços de novos registos em PHEVs.

Suécia: perda de 8 pontos no índice de preços para BEVs.

Noruega: mercado de usados com 72% de quota de vendas em BEVs.

Suíça: oferta estagnada com quota de mercado de 19%.

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

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

Usados com motores diesel estão a desaparecer

A tendência para uma maior proporção de carros usados muito recentes, com até dois anos, continua a afirmar-se. Em particular nos grandes mercados da UE, é comum encontrar veículos com matrículas temporárias provenientes do retalho, dos fabricantes e das empresas de aluguer. Um sinal claro de sobreprodução generalizada. No entanto, este crescimento não é impulsionado principalmente pelos veículos elétricos a bateria (BEV), como se poderia supor, mas sim pelos veículos a gasolina e pelos híbridos completos (HEV).

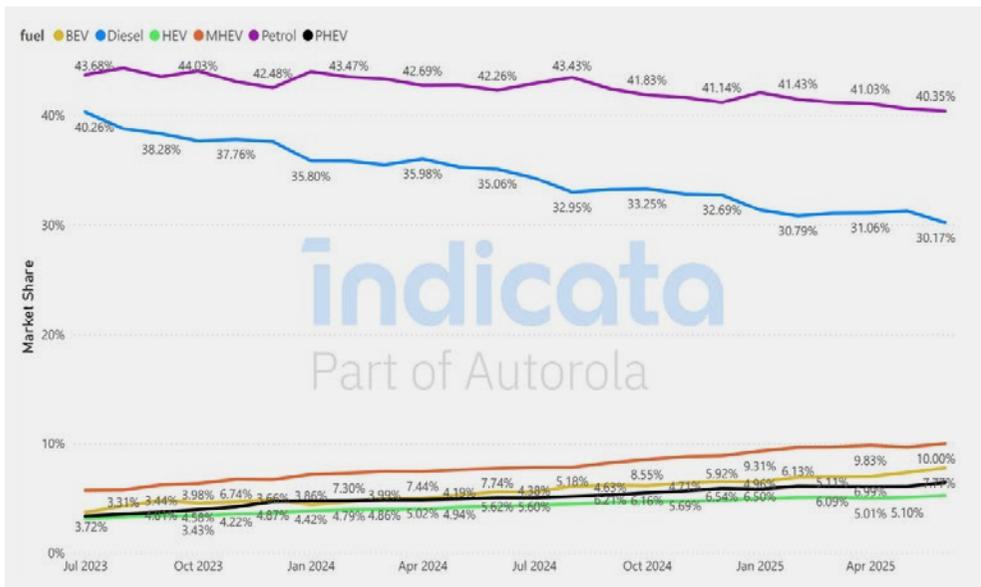
Além disso, os modelos totalmente elétricos estão agora a beneficiar do forte crescimento nos registos de 2022 e 2023 no segmento de idade intermédia. Em 2023, registou-se novamente um impulso, com um aumento de +36% nos registos.

Os veículos a gásóleo estão a desaparecer gradualmente, sobretudo nos grupos etários tradicionalmente atendidos pelos concessionários oficiais – ou seja, veículos até 4 anos de idade. Atualmente, quase 70% de

todos os carros diesel usados na UE têm 5 anos ou mais.

Nos países nórdicos, de forma geral, um em cada dois veículos usados recentes é totalmente elétrico, e 18% são híbridos plug-in (PHEV). Os híbridos plug-in estão numa tendência decrescente no conjunto da região nórdica, enquanto no resto da Europa o seu número está a crescer ligeiramente.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market

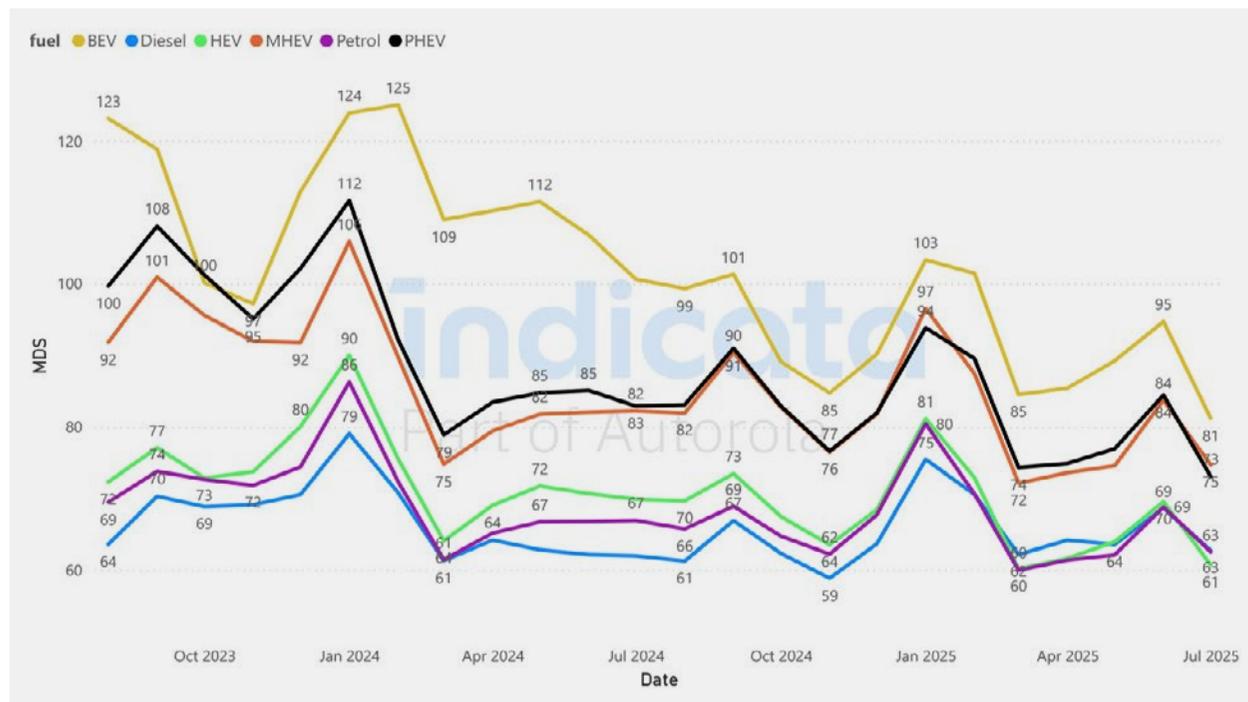


O MDS melhora a longo prazo

Se excluirmos os fatores sazonais, o gradiente das curvas MDS é positivo - o rácio entre a oferta e a procura está a melhorar. Os BEVs, em particular, estão agora a descer dos valores de três dígitos e apresentam apenas um excesso de oferta moderado. Em muitos países europeus, especialmente nos mercados menos abastados, os HEVs estão a gozar de uma popularidade crescente. No segmento de idade até 2 anos, o valor médio atual do MDS é de 77, e para veículos ligeiros de passageiros usados com 3-4 anos é de apenas 45. Os modelos da Toyota e da Kia geralmente brilham aqui com bons resultados.

A Tesla e a Volkswagen competem frequentemente pelas primeiras posições em termos de número de vendas e velocidade de vendas medida em MDS. A Toyota domina o segmento dos híbridos completos em termos de volume, mas há concorrentes em termos de valor MDS, e o Mini Aceman demonstra que pode haver uma procura por pequenos veículos eléctricos premium.

MDS by Fuel Type - European Market



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

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

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

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

As crises acabaram por agora - Regresso ao normal

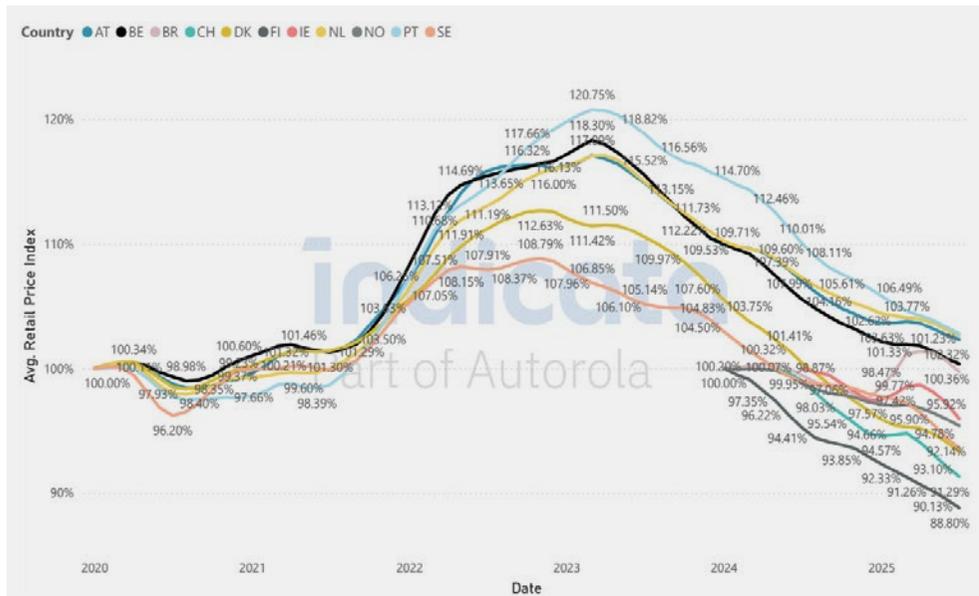
Olhando para o início de 2020, torna-se claro o impacto das grandes crises, como a COVID-19 e a crise de fornecimento causada pela guerra na Ucrânia, nas tendências do valor residual. A situação anteriormente rara de poder observar um mercado com falta de oferta é valiosa e, ainda hoje, podemos ver os efeitos no nível de preços comparativamente elevado dos motores de combustão.

Uma comparação direta do índice de preços britânico com os outros grandes mercados europeus, revela também a peculiaridade de um mercado pouco permeável. No caso do Reino Unido, isto deve-se ao facto de não fazer sentido importar veículos com volante à esquerda em períodos de escassez de oferta, nem exportar veículos com volante à direita em períodos de excesso de oferta. Nestas situações excepcionais, o mercado em questão

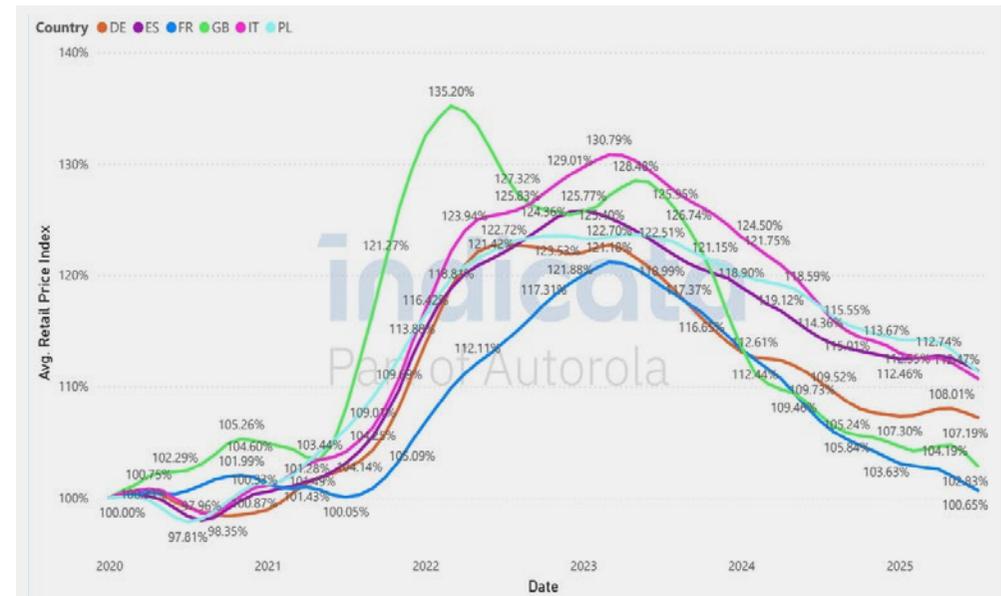
reage de forma mais forte e sensível, devido à falta de alternativas, como se pode ver no gráfico do índice de preços do Reino Unido.

Os três mercados recentemente adicionados, Noruega, Finlândia e Suíça, não têm um historial tão longo de dados e são, por isso, separados dos outros por uma questão de clareza, uma vez que têm uma data de referência diferente (2024) devido à sua inclusão posterior na base de dados.

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



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



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.

Pela primeira vez, há mais BEVs usados recentes do que carros diesel

Embora a quota de mercado dos veículos elétricos a bateria (BEV) na Áustria tenha aumentado 45% desde o início do ano até maio, atingindo os 22%, as vendas de veículos elétricos usados com menos de dois anos ficaram bastante atrás, com pouco mais de 12,3%. No entanto, observa-se uma tendência ligeiramente ascendente.

Por outro lado, a oferta de veículos elétricos usados jovens também apresenta um crescimento, atingindo os 15,5%. Isto traduz-se numa oferta excessiva significativa, refletida num valor MDS que voltou a subir para 150 neste segmento etário. Ainda assim, representa uma melhoria em relação ao mesmo período do ano anterior, quando os valores estavam entre 170 e 180.

Desde maio, há agora mais BEVs do que veículos diesel disponíveis no stock de veículos usados jovens. E, tendo em conta a contínua queda da quota de mercado dos carros novos com motorização diesel (atualmente nos 12%) já não se espera que os diesel usados jovens voltem a liderar em volume.

Analisando a evolução de preços segundo o nosso novo índice de preços, o ano tem sido excepcionalmente estável para os diferentes tipos de motorização. Apenas os veículos elétricos sofreram mais, com uma perda de cerca de 5 pontos no índice desde o início do ano.

No entanto, a acentuada queda atual no valor MDS dos híbridos plug-in (PHEV) é um sinal preocupante. As quotas de mercado de vendas e oferta continuam pouco expressivas e equilibradas, mas a taxa de vendas está a ficar cada vez mais atrás do ritmo de entrada de novos veículos em stock. Podemos, portanto, esperar uma maior pressão sobre os preços dos PHEVs jovens na segunda metade do ano.

Se recuarmos até 2020 como referência, o nível de preços dos BEVs na Áustria caiu a um ritmo semelhante ao de mercados favoráveis à eletrificação, como a Suécia, Países Baixos e Dinamarca, ou os principais mercados da UE (EU5), como a Alemanha e o Reino Unido, onde geralmente existe excesso de oferta.

O grupo mais pequeno em volume entre os tipos de combustível, os híbridos convencionais (HEV), mantém uma presença discreta mas estável, recompensada com bons valores de MDS e preços geralmente consistentes.

Embora isto se aplique a todos os segmentos etários, a estabilidade dos preços varia consideravelmente consoante a marca. As marcas japonesas demonstram maior resiliência em termos de preços, enquanto as marcas coreanas enfrentam maior pressão, e os recém-chegados da Dacia (do grupo Renault-Nissan) estão a ter sucesso em termos de valorização.

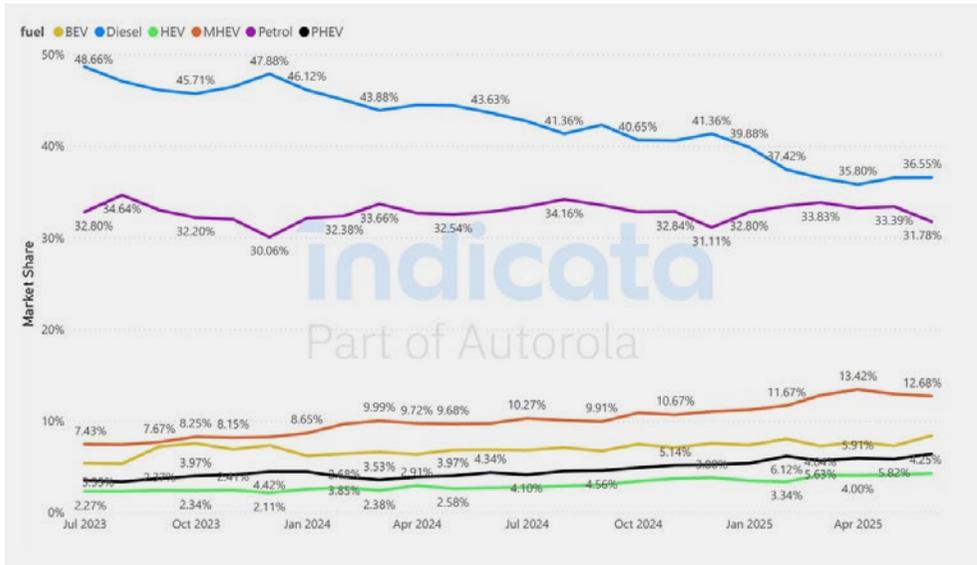
Top selling < 4-years-old by volume

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

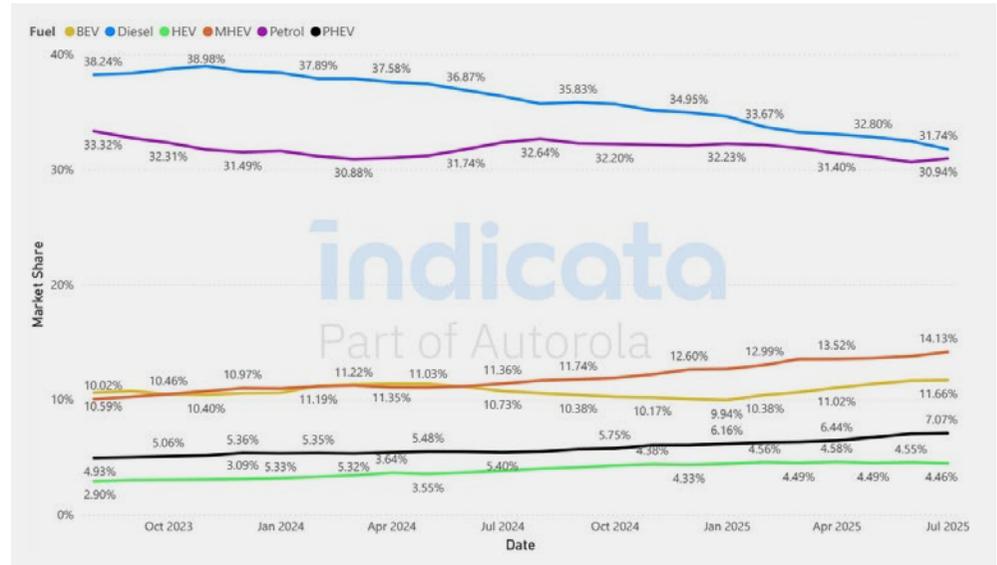
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

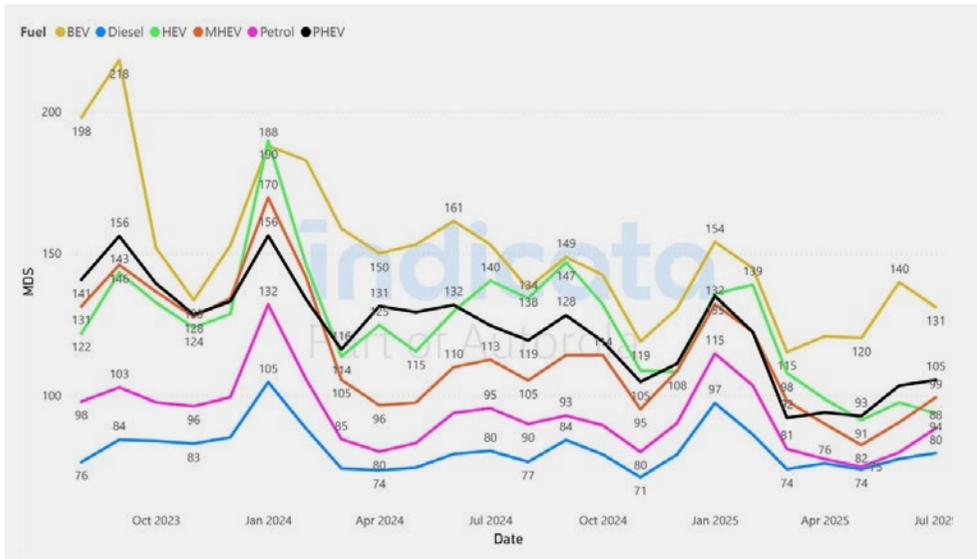
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Austria



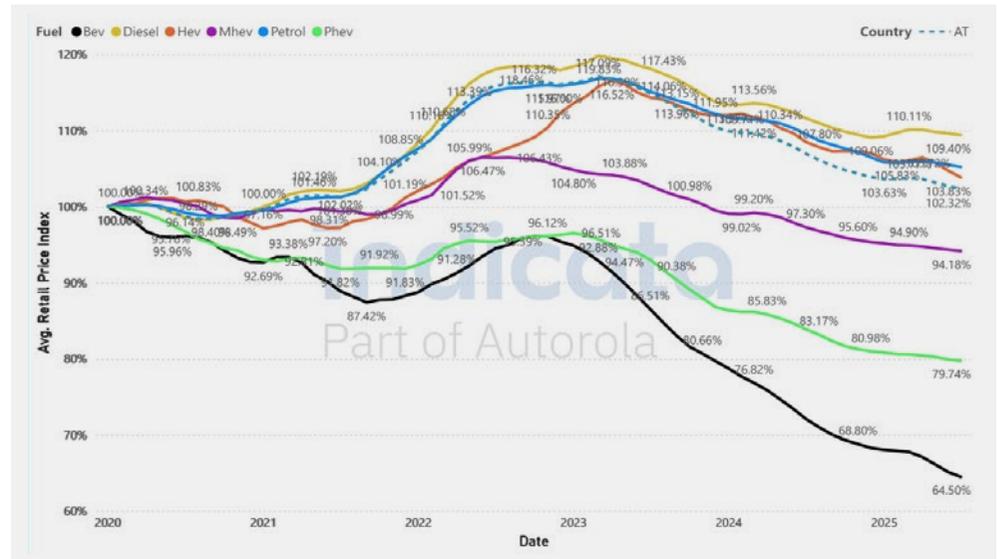
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Austria



MDS by Fuel Type - Austria



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



Veículos eléctricos com uma quota de mercado crescente mas com elevada pressão sobre os preços

Tal como nos países vizinhos, o mercado de automóveis novos na Bélgica está atualmente a registar uma ligeira queda. Em contraste, o número de veículos de passageiros totalmente elétricos recentemente registados aumentou mais de 25% em comparação com o mesmo período do ano passado. Atualmente, um em cada três automóveis novos é totalmente elétrico.

O mercado de usados também está a crescer, e no segmento mais jovem (com menos de dois anos), a quota de mercado na oferta aumentou este ano de cerca de 10% para mais de 17%. As vendas também estão em crescimento, e os BEVs já competem com os híbridos plug-in pelo terceiro lugar nas estatísticas - ambos com cerca de 13% de quota de mercado.

Embora o aumento nas vendas esteja a melhorar a atratividade do mercado, o valor MDS para veículos usados com menos de dois anos ainda está acima dos 100, apesar da melhoria, mantendo-se fora do intervalo de equilíbrio dos restantes tipos de motorização. Os volumes de oferta em crescimento estão a exercer pressão tanto sobre as exportações como sobre os preços. O aumento da atividade exportadora no segundo trimestre não impediu que o índice de preços dos BEVs perdesse quase mais 4 pontos, enquanto os motores de combustão e os híbridos

convencionais apresentaram pouca fragilidade, e até os PHEVs registaram apenas uma descida de dois pontos.

No segmento de idade média, entre 3 e 4 anos, as quotas de mercado dos híbridos plug-in estão a crescer, resultado dos fortes registos de novos veículos em 2023. No entanto, com a eliminação dos incentivos fiscais para empresas, 2024 já foi um ano significativamente mais fraco para os PHEVs, e 2025 apresenta atualmente uma queda adicional de quase 60%. Consequentemente, estes veículos representam agora apenas 8,4% do mercado de novos automóveis. A redução da pressão de volume contribuirá para estabilizar a tendência negativa dos preços.

A diminuição do número de veículos a gasolina — tanto novos como usados — também está a ter um impacto significativo nos preços. O índice de preços para veículos a gasolina permanece estável e pouco afetado pelos registos de 2024 e 2025. Com quotas de mercado comparáveis nas vendas de usados e uma presença de mais de 40% no stock, os valores de atratividade de mercado dos veículos a gasolina na Bélgica continuam sólidos em todos os segmentos etários. A oferta e a procura no mercado interno mantêm-se equilibradas, em parte graças a uma forte atividade exportadora.

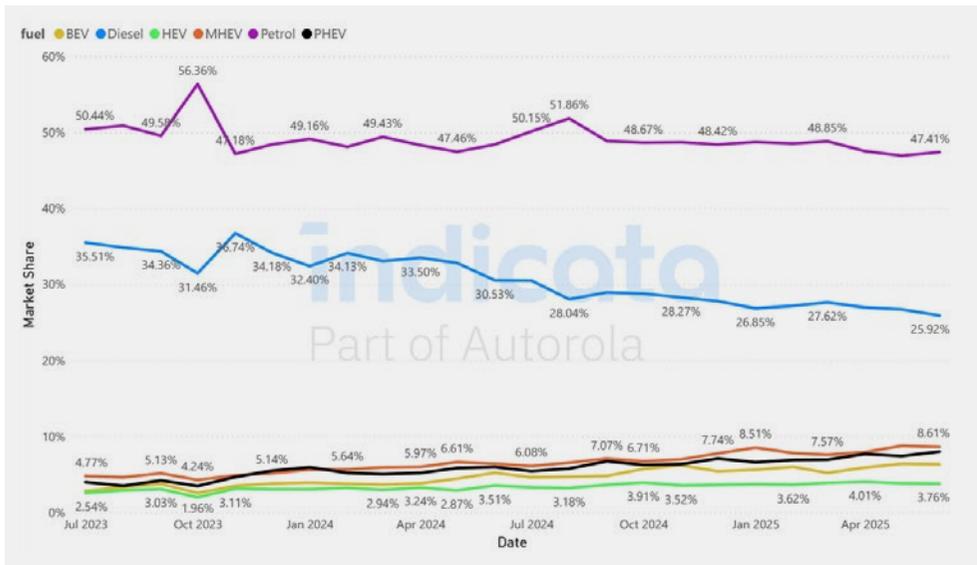
Top selling < 4-years-old by volume

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

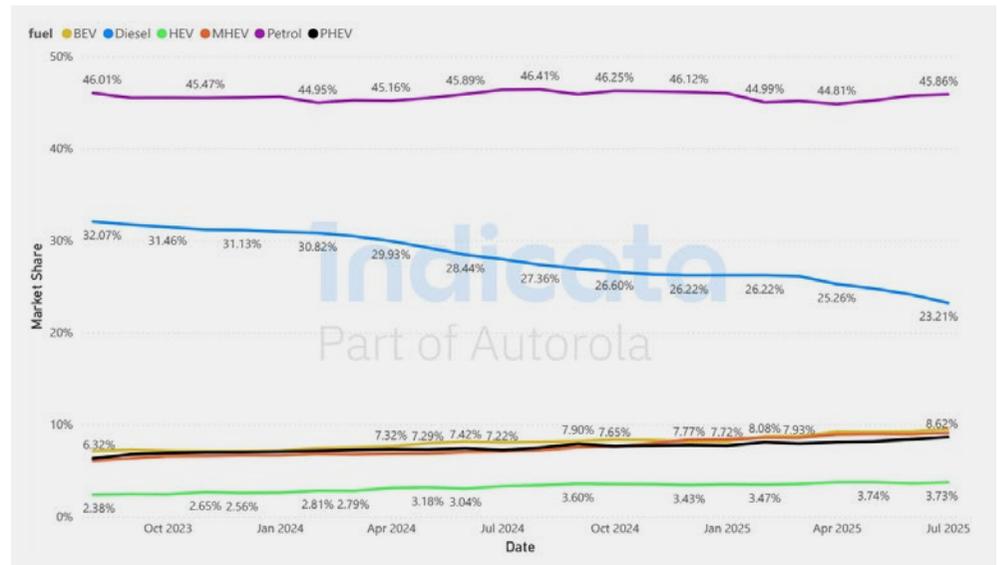
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

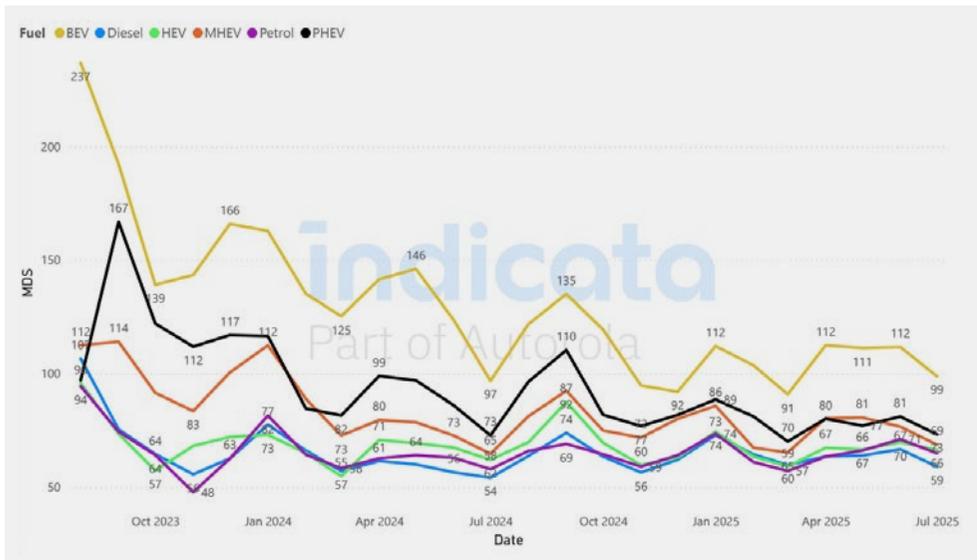
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



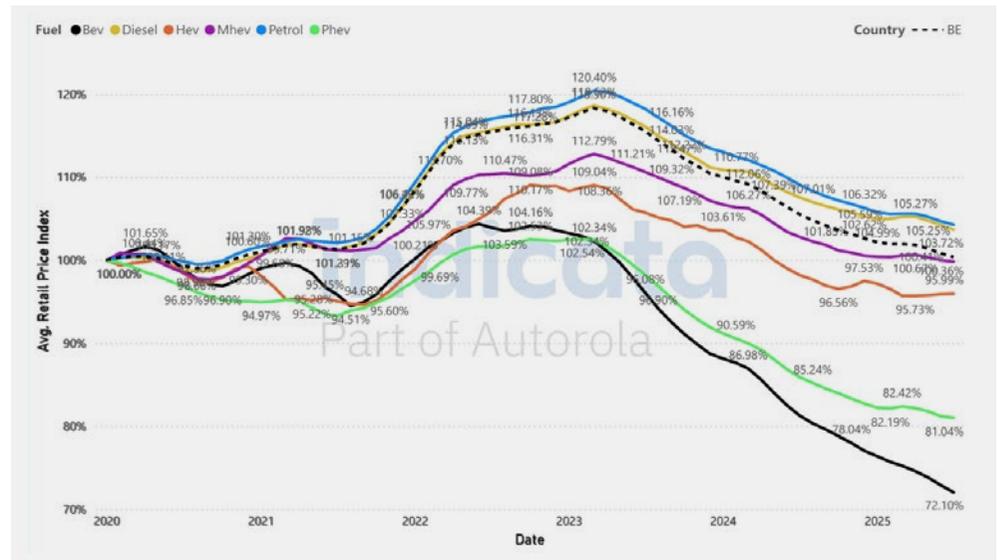
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Belgium



MDS by Fuel Type - Belgium



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



Pressão sobre os preços dos BEVs, apesar da boa atratividade

Top selling < 4-years-old by volume

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

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

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

Para além do Tesla Model 3, o Model Y também entrou no top 3 dos veículos de venda mais rápida na Dinamarca, depois de se ter tornado o veículo novo mais registado no ano passado. No entanto, esses dias acabaram, e em seis meses consecutivos, o fabricante americano sofreu uma perda de quase 62% no mercado de veículos novos em comparação com o ano anterior.

O novo Škoda Elroq, por outro lado, não só ocupou o primeiro lugar nas estatísticas de carros novos, como também entrou no top três dos veículos ligeiros de passageiros usados mais rápidos pelo segundo mês consecutivo. O seu irmão mais velho, o Enyaq, também se encontra entre os três veículos ligeiros de passageiros usados mais vendidos. A marca checa é também uma das poucas marcas que apresenta um desempenho relativamente estável em termos de nível de preços dos veículos ligeiros de passageiros usados a bateria.

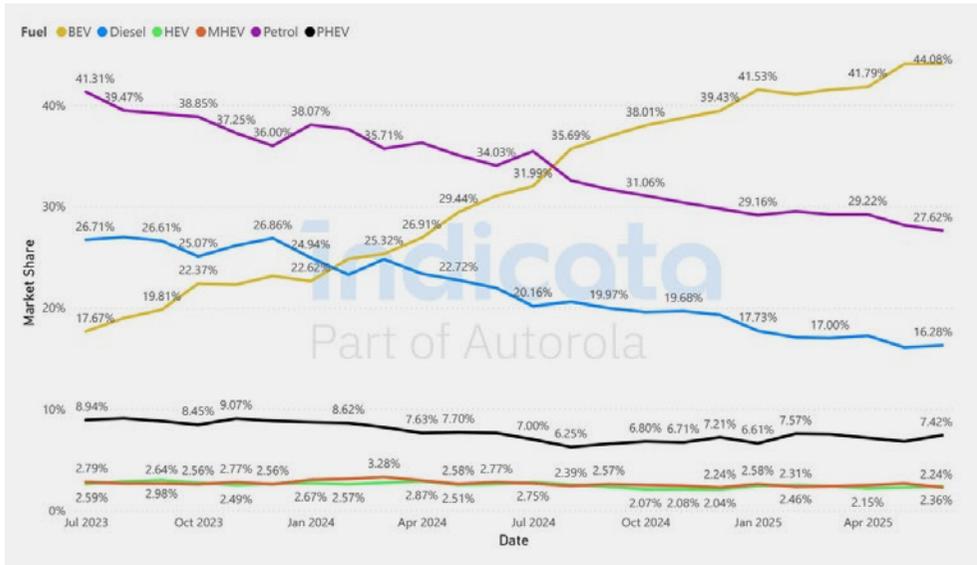
Contudo, todo o segmento de combustíveis registou uma nova perda de quase 4 pontos no índice de preços, apesar da boa relação entre oferta e procura, com um valor MDS inferior a 55. Para além das importações contínuas do resto da Europa, a principal razão desta tendência negativa nos preços é o facto de alguns modelos ainda não terem alcançado a paridade de preços no mercado de usados.

Devido à rápida eletrificação, o segundo maior mercado automóvel da região nórdica, depois da Suécia, já apresenta uma quota de mercado de BEVs jovens usados superior a 70%, ultrapassando o nível da Noruega, embora com uma distribuição diferente nos restantes segmentos.

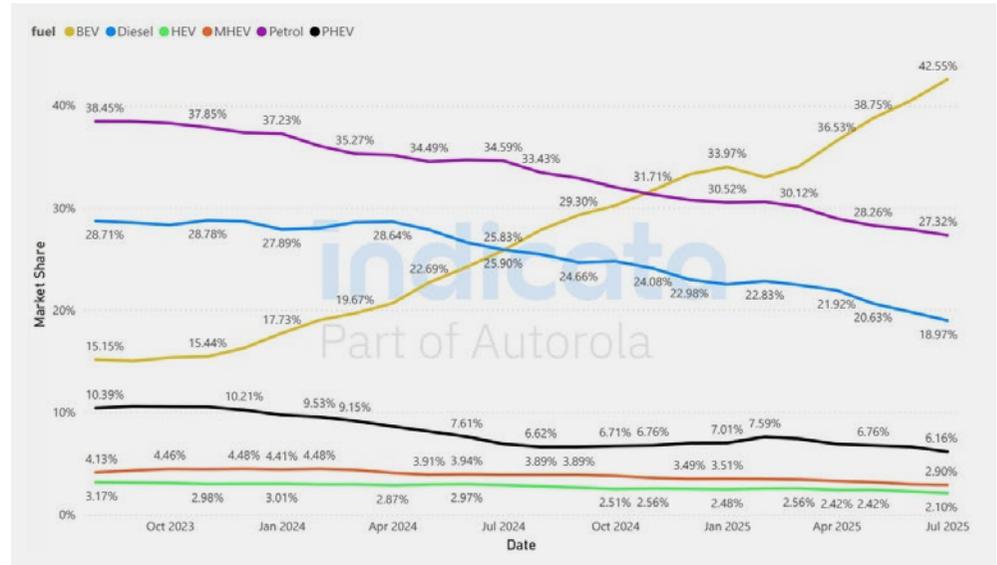
A Dinamarca continua a ter uma grande proporção de carros a gasolina, representando cerca de 10 a 12% da oferta e das vendas. A atratividade de mercado para automóveis a gasolina usados com menos de 4 anos situa-se em torno dos 63 pontos no índice MDS — valor moderado comparado com o resto da Europa, mas 8 a 13 pontos abaixo dos valores dos veículos elétricos na Dinamarca.

No segmento de veículos comerciais ligeiros (LCVs), também se nota um movimento rumo à eletrificação. Entre as carrinhas com menos de dois anos, a quota de elétricos já ultrapassa os 30%, e no grupo etário entre três e quatro anos, os anúncios aumentaram de uma quota de mercado de 7% para mais de 16% no último trimestre. Como as vendas e a procura acompanharam este crescimento, o índice de preços para carrinhas elétricas segue uma tendência ligeiramente positiva.

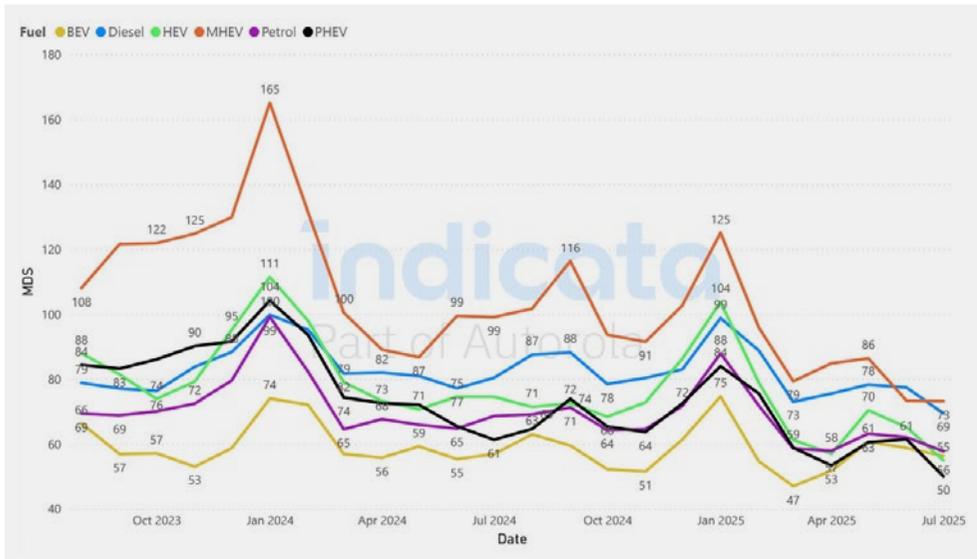
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



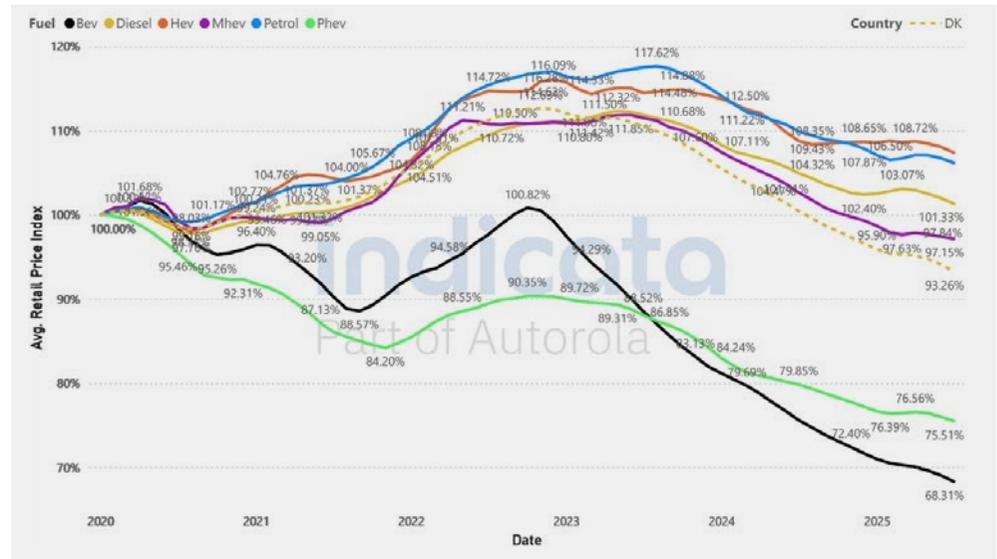
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Denmark



MDS by Fuel Type - Denmark



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



Mais HEVs do que ICEs

Sendo o mais pequeno dos mercados nórdicos, a Finlândia deu passos importantes no sentido da eletrificação nos últimos anos. Em termos de volume total de matrículas, aproximadamente ao mesmo nível da Croácia ou da Eslovénia, os finlandeses estão atualmente a atingir uma quota de 34% de BEVs e 21% de PHEVs nos novos registos, graças a incentivos fiscais e subsídios para infra-estruturas - comparáveis aos da Suécia. Os subsídios para a compra de BEVs terminaram no final de 2022.

Apesar disso, as vendas de BEVs no mercado de usados cresceram até ultrapassarem os 40% no segmento de veículos com menos de dois anos, o que tem estabilizado a atratividade de mercado com um valor MDS de 85. No grupo etário de 3 a 4 anos, os BEVs também aumentaram a sua presença até quase 30% das vendas, conseguindo responder razoavelmente à procura, especialmente entre os consumidores mais sensíveis ao preço, reduzindo o valor do MDS para 56. A análise por idade mostra que não há um aumento evidente de volume nos veículos mais recentes, o que indica que não há, neste momento, uma atividade agressiva por parte dos fabricantes a empurrar stock para o mercado. É também possível que a

Finlândia seja considerada demasiado pequena como alvo para esse tipo de operações.

Os híbridos plug-in (PHEVs), que ainda representam cerca de um quarto das vendas de usados até 4 anos, estão numa tendência de queda, mas conseguiram reduzir a sua oferta de um terço para menos de um quarto no segundo trimestre. Como resultado, a pressão sobre os preços este ano foi menor: uma perda de 4,5 pontos no índice, contra 6,1 pontos nos BEVs.

No geral, a queda nos registos de novos PHEVs deverá continuar a aliviar a pressão competitiva no mercado de usados, pois ainda existe procura por este tipo de veículos. Os híbridos convencionais (HEVs) mantêm uma base sólida de compradores interessados em todos os grupos etários. O valor MDS é o melhor em cada faixa etária, e estes modelos perderam muito poucos pontos no índice de preços este ano.

Notavelmente, 16% dos veículos usados vendidos com menos de dois anos são HEVs, mais do que os a gasolina e diesel juntos.

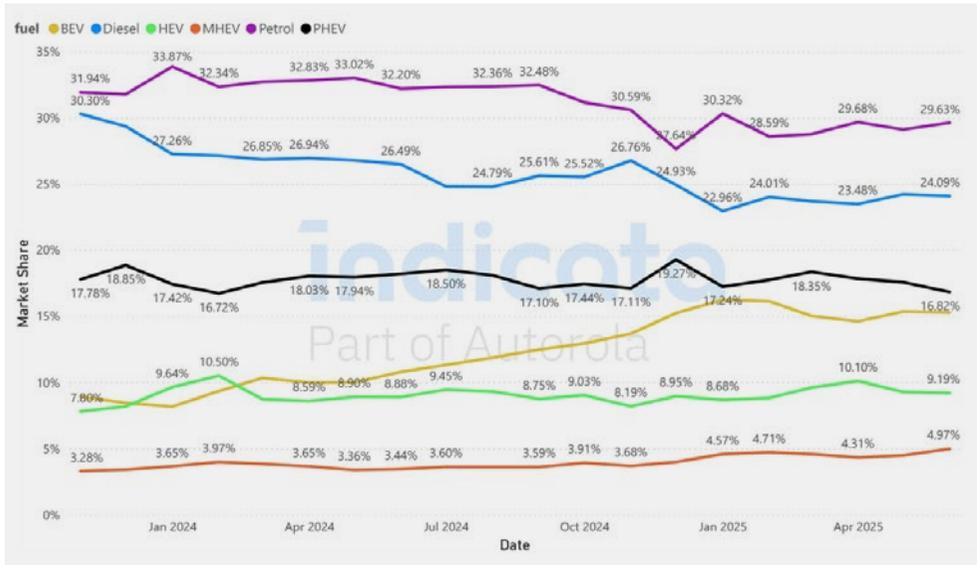
Top selling < 4-years-old by volume

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

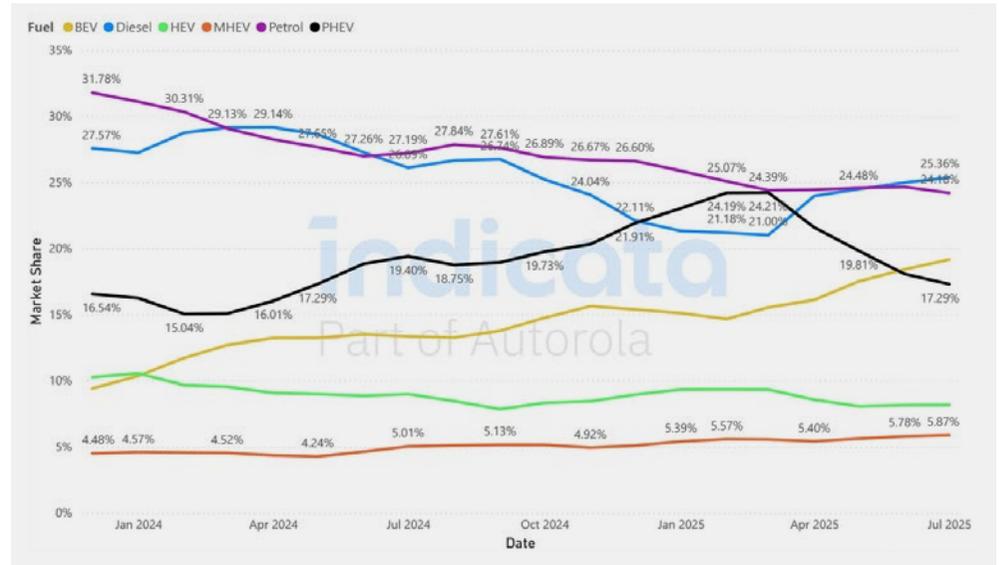
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

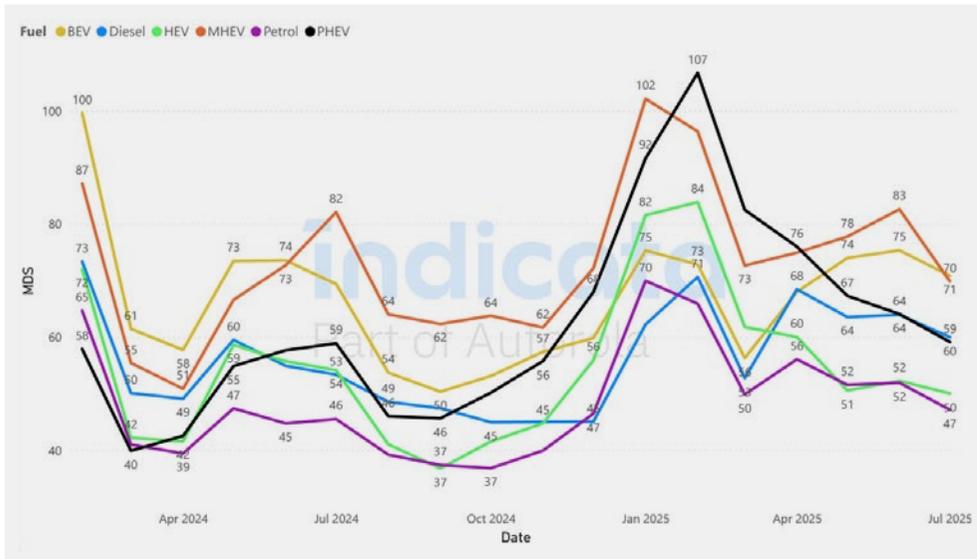
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Finland



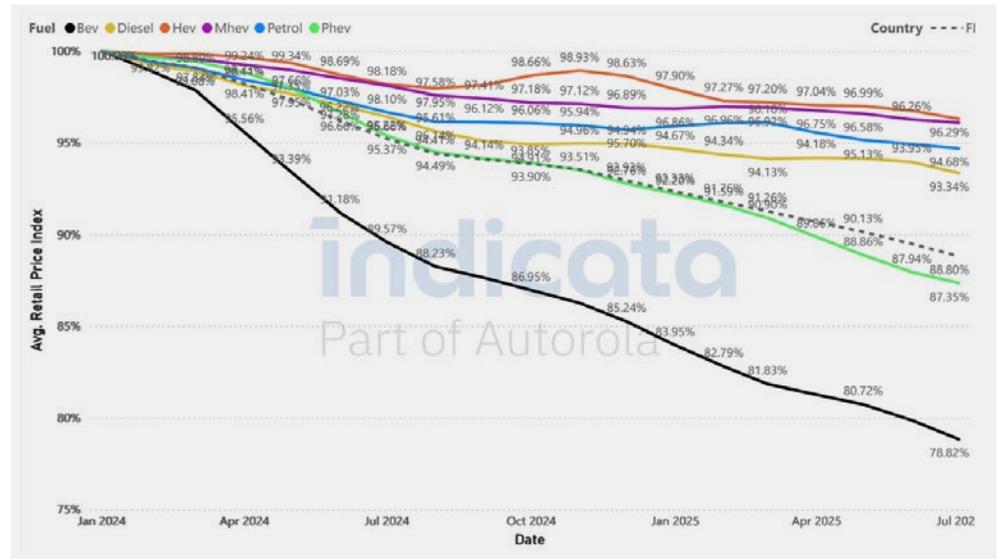
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Finland



MDS by Fuel Type - Finland



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



Sinais de paridade de preços

Juntamente com alguns mercados mais pequenos como a Croácia, Estónia, Malta e Roménia, a França é um dos poucos países europeus que registou uma queda nos registos de novos BEVs em maio, em comparação com o ano anterior. Tendo em conta que os registos de 2024 já estavam em declínio, é compreensível que a quota de mercado de carros usados jovens, com até 2 anos, seja inferior à do segmento etário intermédio (3 a 4 anos) – menos de 15% contra mais de 17%.

É preocupante que, no segundo trimestre de 2024, a quota de vendas de BEVs usados muito recentes não tenha ultrapassado os 10% em França. Embora a relação entre oferta e procura tenha melhorado, um valor MDS de 133 continua a dificultar a vida aos concessionários.

O segmento de idade intermédia, com uma quota de vendas de BEVs de pouco mais de 10% e um valor MDS de 117, não está muito melhor. O índice de preços para modelos elétricos continua sob pressão e perdeu mais 4 pontos ao longo deste ano. No entanto, já há sinais iniciais de paridade de preços, especialmente em modelos estrangeiros, o que sugere que a tendência de queda poderá abrandar na segunda metade do ano.

A evolução de preços dos veículos comerciais elétricos este ano mostra apenas uma ligeira tendência negativa. Após a perda drástica de cerca de 30 pontos no índice em 2023, os concessionários estão atualmente a evitar novos ajustamentos negativos de preços. Contudo, o excesso de oferta e a fraca procura, visível nos valores MDS muito elevados, continuam a representar um risco de novas quedas de preços.

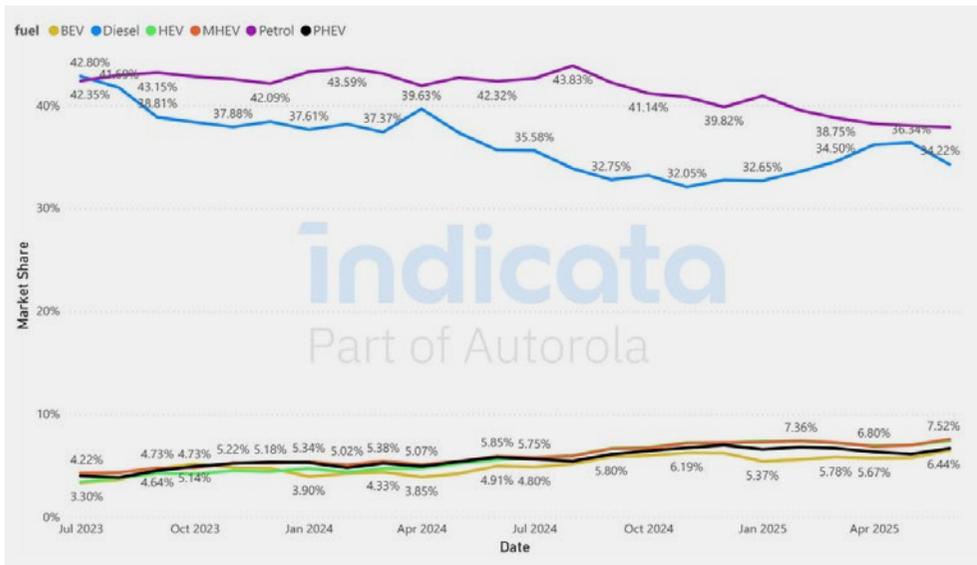
Top selling < 4-years-old by volume

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

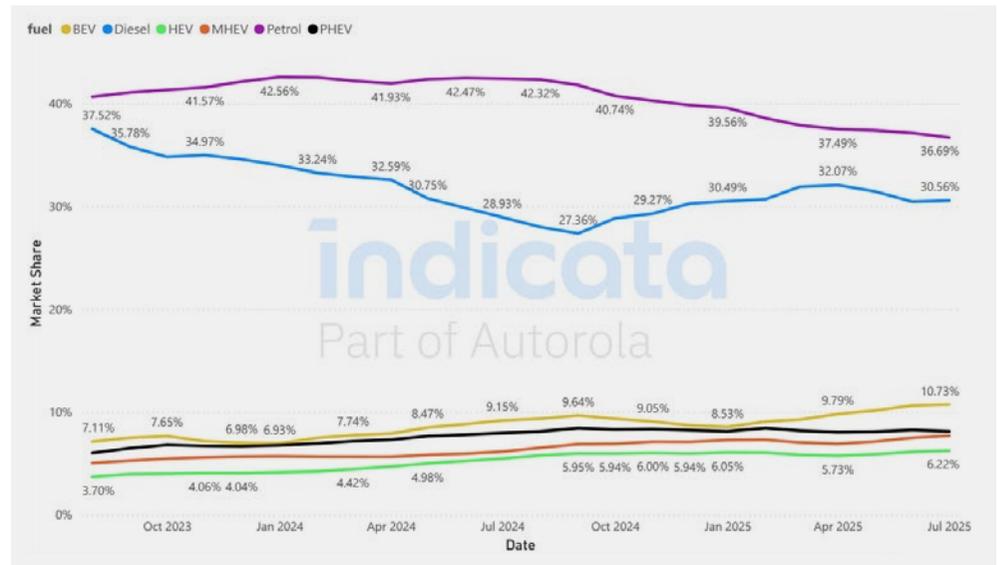
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

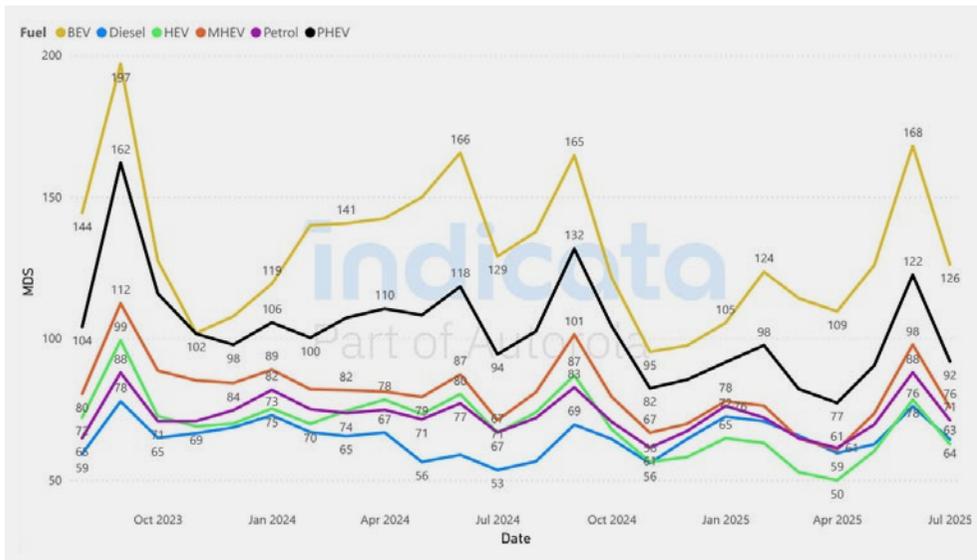
Sales Market Share by Month and Fuel Type - France



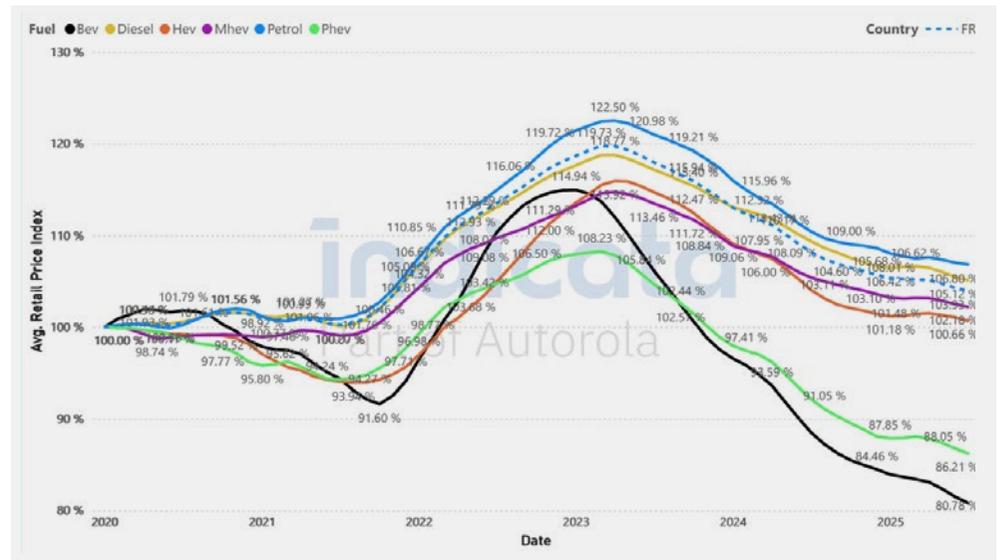
Stock Market Share by Month and Fuel Type - France



MDS by Fuel Type - France



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



Os novos registos atuais obscurecem as perspectivas

Após um ano fraco em 2024, no qual o subsídio à compra de BEVs foi eliminado na Alemanha, o mercado de carros novos elétricos recuperou. Até junho, não só se registou um crescimento de 35% face ao mesmo período do ano anterior, como também foram registados cerca de 28.000 BEVs adicionais em comparação com o anterior ano recorde de 2023. Contudo, uma parte significativa destes registos não se deve à procura genuína dos consumidores, mas sim à necessidade por parte dos fabricantes de evitar fraquezas prolongadas no maior mercado europeu, sob pena de penalizações por emissões de CO₂.

Atualmente, esses volumes crescentes ainda não se refletem no mercado de usados. O ano de registo anterior ainda garante uma quota constante de veículos usados jovens (com menos de dois anos) de cerca de 11%, e um valor MDS médio moderado de 95 em termos de oferta e procura.

O índice de preços para BEVs usados muito recentes manteve-se estável desde o início do ano, mas a atual quota de quase 18% de registos de novos BEVs indica que a relação entre oferta e procura poderá deteriorar-se já no próximo ano.

No entanto, a paridade parcial de preços entre modelos elétricos e a combustão comparáveis, combinada com o alívio de volume observado em 2024, ainda sustenta a estabilidade dos preços dos BEVs jovens.

No segmento intermédio de idade, a atratividade de mercado dos elétricos continua algo prejudicada pelo excesso de oferta. Embora um valor MDS de 72 não seja dramaticamente mau, ainda está fora do intervalo ideal. Contudo, com uma quota de vendas de quase 11% e uma presença em anúncios de pouco mais de 12%, a estagnação esperada da oferta de usados neste segmento contribuirá para estabilizar os preços nos próximos meses e no ano seguinte.

A situação é menos animadora para os veículos comerciais. Em termos de preços, pouca coisa mudou este ano para os eLCVs, mas nos últimos dois anos, modelos como o eVito perderam em média 25 pontos no índice de preços. Os atuais valores MDS acima de 200 não auguram melhorias a curto prazo. Assim, a pressão sobre os preços deverá continuar a aumentar.

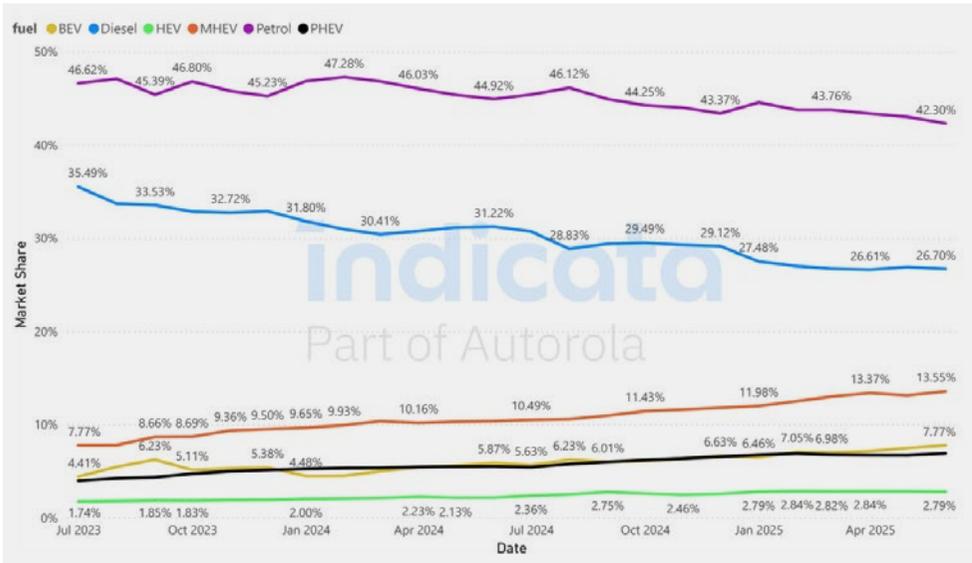
Top selling < 4-years-old by volume

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

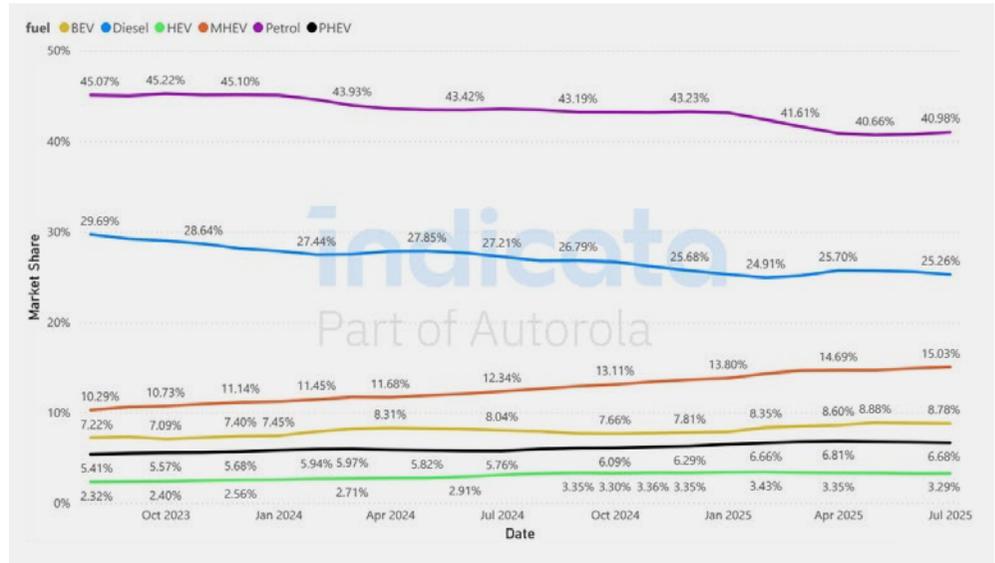
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

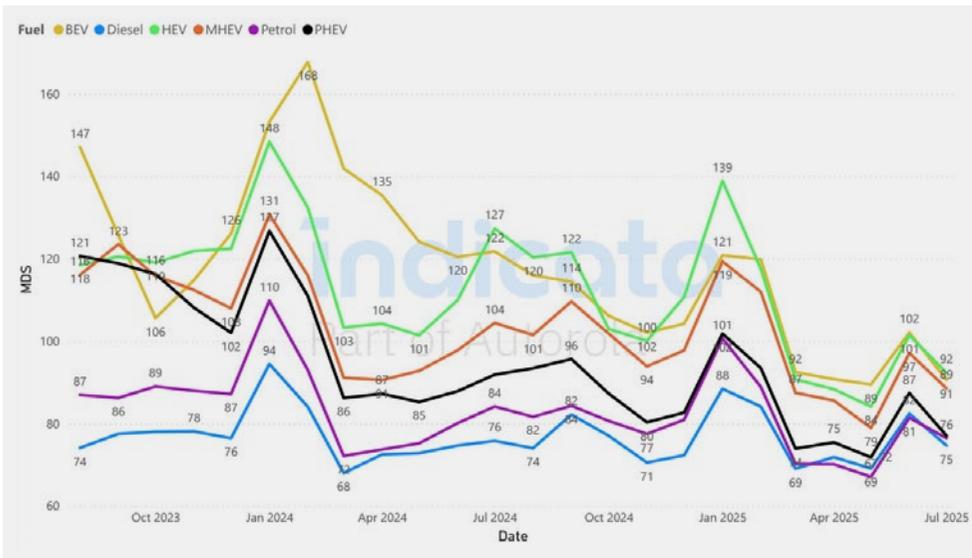
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Germany



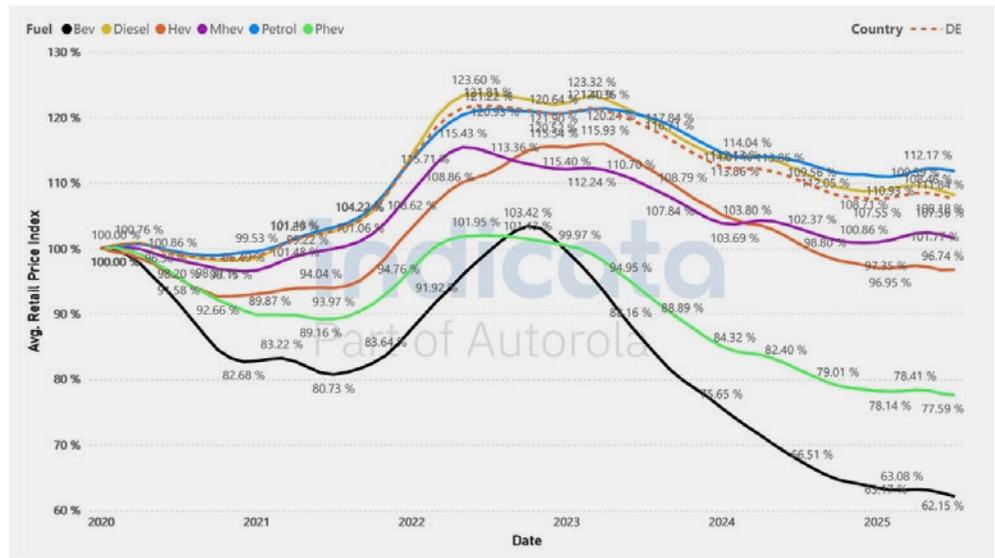
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Germany



MDS by Fuel Type - Germany



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



A eletrificação ganha finalmente impulso

Atualmente, Itália está finalmente a acelerar no setor dos veículos elétricos a bateria (BEVs). No entanto, apesar de um crescimento superior a 70% em maio face ao ano anterior, uma quota de mercado de apenas 5% nas novas matrículas, em comparação europeia, continua a não ser uma grande conquista. Com este ritmo moderado, o número total de veículos elétricos em circulação em Itália (de todas as idades) é equivalente ao número de registos de BEVs que França tem apenas num ano.

A oferta e a quota de vendas no mercado de usados continuam igualmente baixas. Mesmo no segmento de veículos com menos de dois anos, a quota de BEVs nas vendas manteve-se constante entre 3% e 4% nos últimos dois anos. Apesar dos números relativamente reduzidos, os retornos ao mercado estão já a gerar excesso de oferta. Um valor MDS de 130 ou superior para BEVs recentes e uma diferença de mais de 20–25 pontos face aos motores de combustão no segmento intermédio explicam a tendência negativa persistente nos preços.

As medições de paridade de preços entre modelos elétricos e a combustão comparáveis indicam que os preços dos

elétricos ainda têm margem para cair. O volume previsto de novos registos para 2025 antecipa novo excesso de oferta, uma vez que a procura no mercado de usados, sobretudo privado, continua pouco dinâmica. No entanto, do lado da oferta, o regime fiscal aplicado desde 2025 aos veículos de empresa - 10% para BEVs, 20% para PHEVs, contra 50% para veículos térmicos - torna os modelos elétricos significativamente mais atrativos.

Depois de uma relativa estabilidade no primeiro trimestre de 2025, a tendência atual dos preços dos BEVs usados voltou a ser negativa. Contudo, isso aplica-se a todos os tipos de motorização e as perdas são comparáveis em termos percentuais entre os diferentes sistemas. É interessante notar que as vendas de BEVs estão agora a crescer significativamente no segmento dos veículos com 5 ou mais anos. Isso deve-se, sobretudo, à segunda geração do Renault Zoe, lançada em 2019, que agora entra neste grupo etário. O índice de preços mantém-se relativamente estável graças à paridade de preços já alcançada com o Renault Clio.

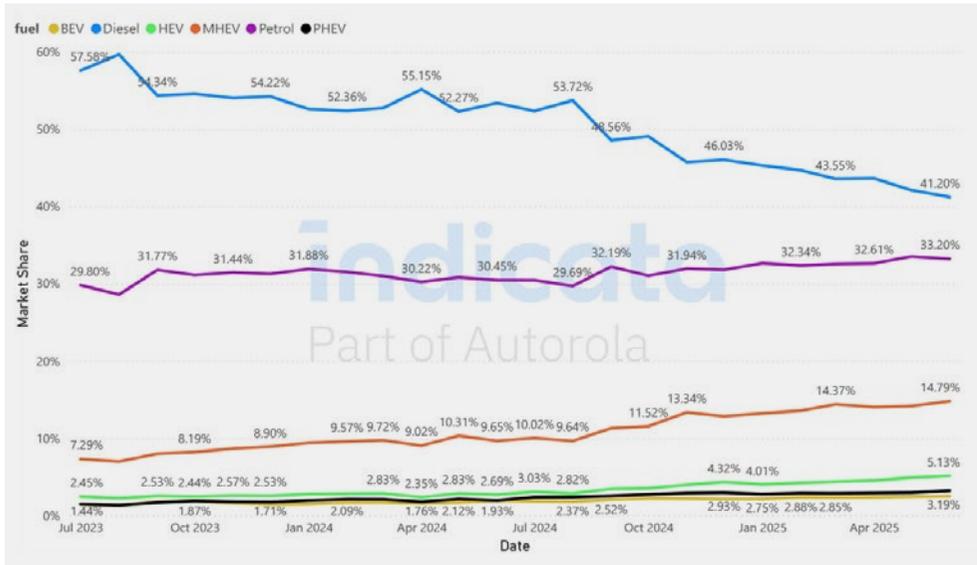
Top selling < 4-years-old by volume

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

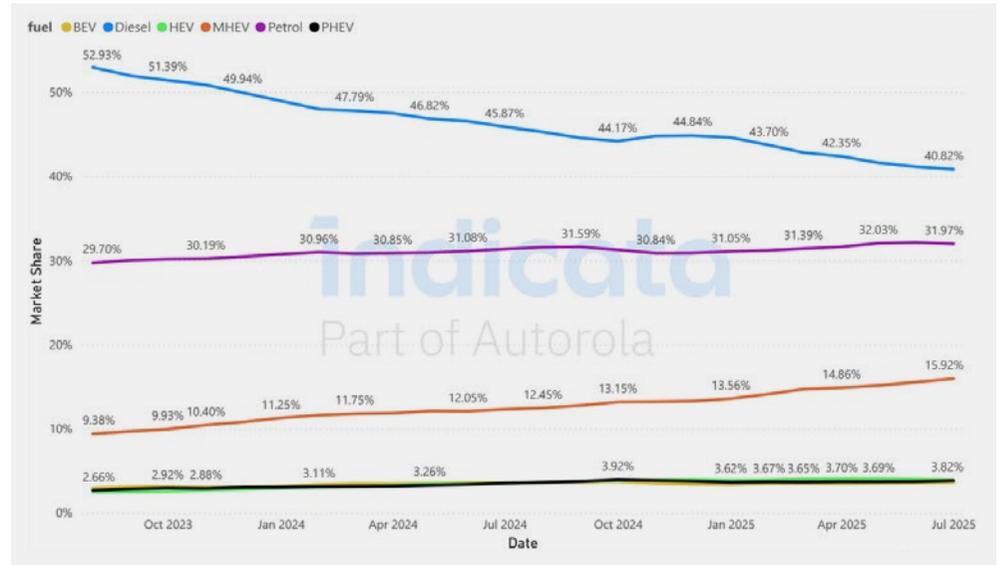
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

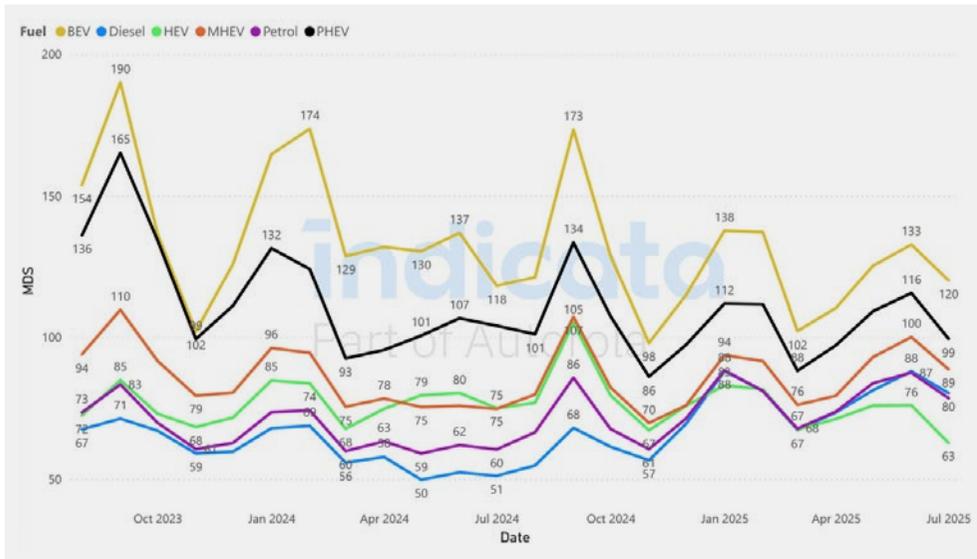
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Italy



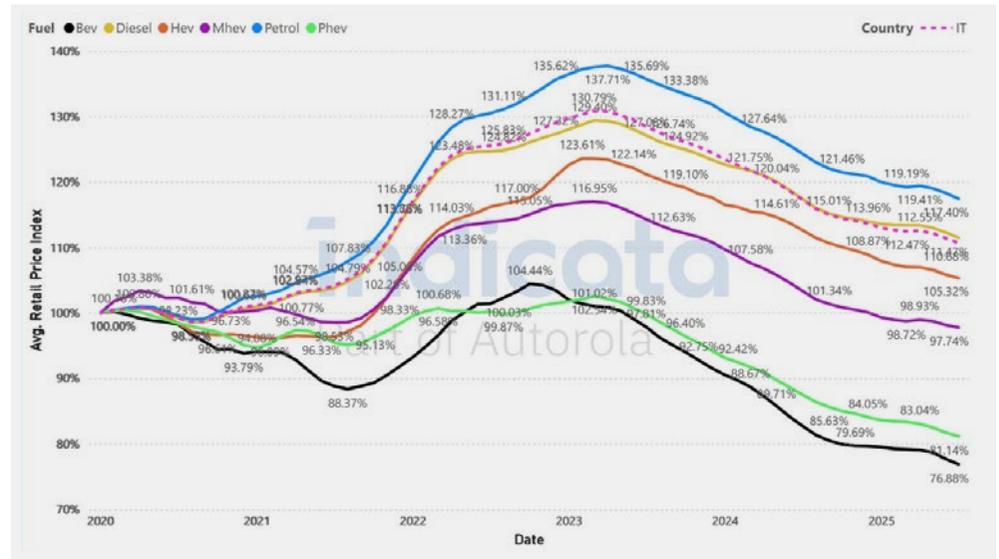
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Italy



MDS by Fuel Type - Italy



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



Motores de combustão atrás dos PHEVs nos novos registos

Depois de dois anos consecutivos com uma queda acentuada nos registos de novos carros a gasolina, os Países Baixos continuam essa tendência em 2025. Uma nova redução de cerca de 40% colocou os motores de combustão atrás dos híbridos plug-in (PHEVs), que agora ocupam o terceiro lugar nas estatísticas de registo. Esta mudança já se fez sentir no mercado de usados. A quota de veículos a gasolina na oferta total de usados muito recentes caiu de cerca de um terço para menos de 27% este ano.

No segmento dos usados com 3 a 4 anos, o número de listagens de veículos a gasolina também diminuiu de mais de metade para pouco mais de 40% desde o início do ano. No entanto, como a procura ainda acompanha o declínio da oferta, a atratividade do mercado mantém-se moderada, com um valor MDS abaixo de 70, e os preços continuam estáveis até agora.

Os BEVs, por outro lado, continuam a sofrer com o aumento da oferta e a consequente pressão competitiva. A política fiscal favorável aos BEVs no mercado de novos veículos quase duplicou o número de matrículas entre 2022 e 2024. Estes modelos estão agora a regressar ao mercado de usados com 3 anos ou estão a

ser exportados em caso de excesso de oferta. Assim, a quota de BEVs nos usados até 4 anos subiu de cerca de 15% no início do ano para quase 20%. No entanto, o apoio governamental começará a ser reduzido a partir deste ano, o que já reflete um crescimento mais contido no mercado de novos veículos: atualmente de apenas +7%.

Os PHEVs continuam também a crescer no mercado de novos veículos, com um aumento nas vendas superior a 25% este ano face ao período homólogo. No mercado de usados, isso traduz-se numa subida do stock de oferta para mais de 22%, tendência que deverá continuar. O ano de registo de 2021, que duplicou em comparação com 2020, começa agora a entrar nos segmentos de usados mais velhos. Ainda assim, a atratividade de mercado medida em MDS permanece positiva, com um valor de 60 para os PHEVs com mais de 3 anos, o que garante uma estabilidade de preços bastante superior à dos modelos 100% elétricos.

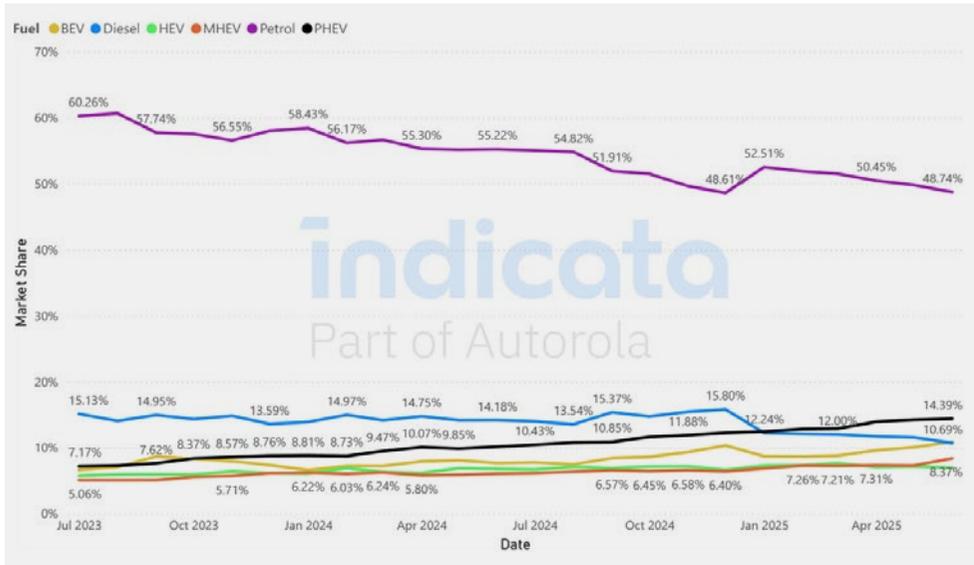
Top selling < 4-years-old by volume

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

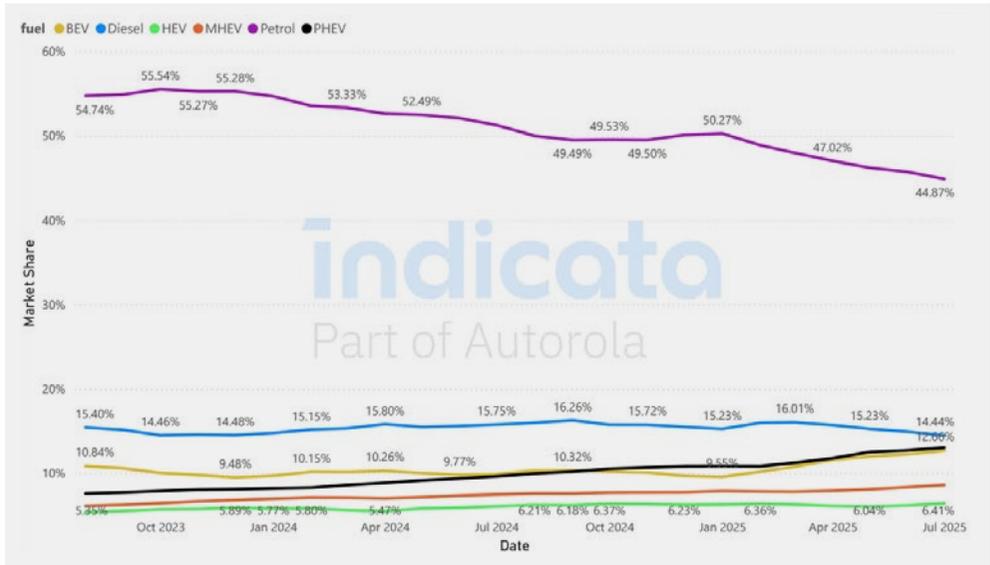
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

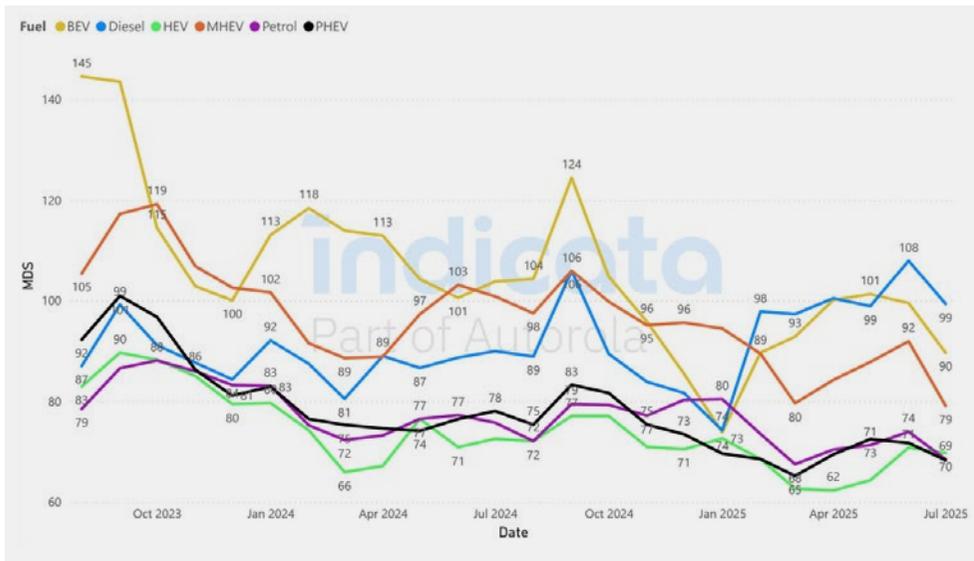
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



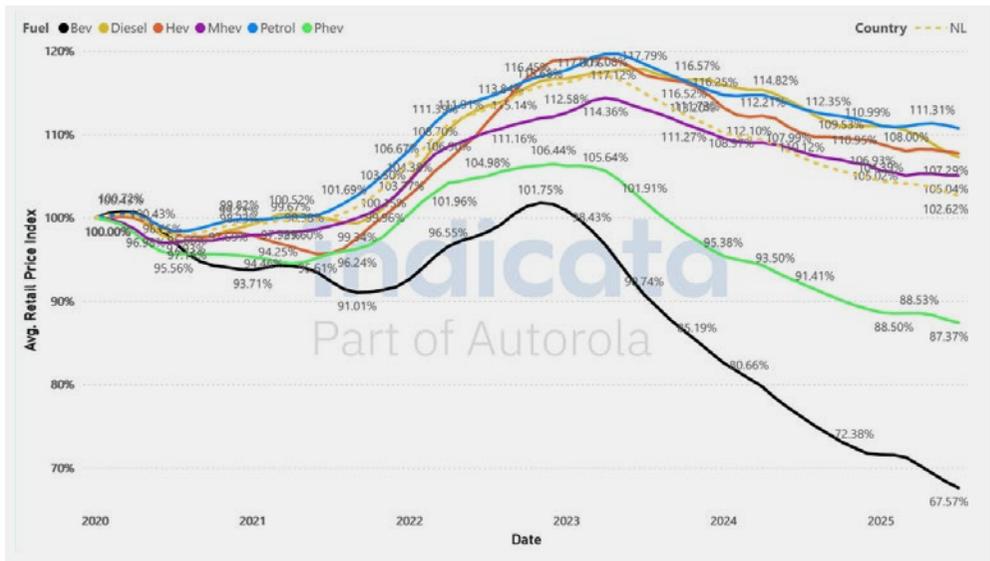
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Netherlands



MDS by Fuel Type - Netherlands



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



Estão quase lá

Com uma quota acumulada de mercado de veículos ligeiros de passageiros BEVs de quase 94% em 2025, a Noruega é o exemplo europeu da eletrificação dos transportes. No entanto, o mercado de usados ainda precisa de alguns anos para atingir o seu potencial máximo, pois a atual quota de BEVs nas vendas de usados é de 72%. Devido ao aumento constante da oferta e a uma série de importações, a oferta de veículos eléctricos está em constante expansão, o que exerce pressão sobre os preços. Este ano, os BEVs perderam quase 3 pontos no índice de preços. Por outro lado, os compradores continuam dispostos a pagar bons valores pelos poucos veículos a combustão ainda disponíveis.

Em comparação com outros países, a desvalorização dos BEVs ao longo do tempo é menos acentuada, mesmo entre os mercados mais favoráveis à eletrificação.

Também na Noruega, há uma parte das exportações que vai para a vizinha Suécia, entre outros países, quando, por exemplo, a procura de motores de combustão no próprio país é insuficiente ou os custos de operação se tornam demasiado elevados.

O rácio oferta/procura de veículos ligeiros de passageiros, medido em MDS, situa-se num nível favorável de 57, confirmando que o comércio de BEVs usados não é um problema na Noruega e, ao contrário da maioria dos outros países europeus, é a

regra e não a exceção. Isto apesar do facto de, como não membro da UE, não existir aqui qualquer ameaça de penalizações por CO2 ou do mandato ZEV.

Apesar desta longa transformação no sentido da eletrificação, os modelos totalmente eléctricos e plug-in representam apenas 16-17% do grupo etário com 5 anos ou mais, o que significa que ainda existem cerca de 2,2 milhões de veículos ligeiros de passageiros nas estradas da Noruega que terão de ser substituídos ou eliminados no futuro. Os híbridos completos também têm preços estáveis e um bom valor MDS, mas estão a desempenhar um papel cada vez menor em termos de volume, tanto de novos como de usados. Apenas cerca de 6-7% dos veículos anunciados na Noruega são eléctricos plug-in, ou seja, HEVs.

Tal como no resto da Europa, os números de novos registos de veículos comerciais ligeiros (LCVs) estão atrás dos ligeiros de passageiros, mas uma quota de mercado de 37% em 2025 continua a ser exemplar neste segmento. As vendas de carrinhas usadas pouco mudaram em proporção no último trimestre. Contudo, uma quota de apenas 20% nas vendas de eLCVs com menos de dois anos não foi suficiente para travar o crescimento do stock, que já atinge quase 38%. Um valor MDS de 164 revela claramente o excesso de oferta e explica a pressão adicional sobre os preços neste segmento.

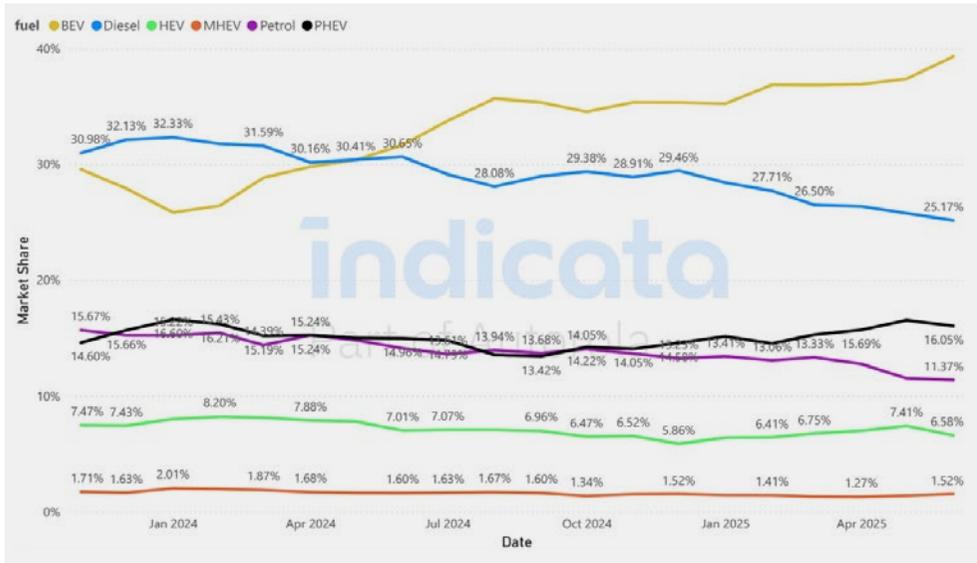
Top selling < 4-years-old by volume

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

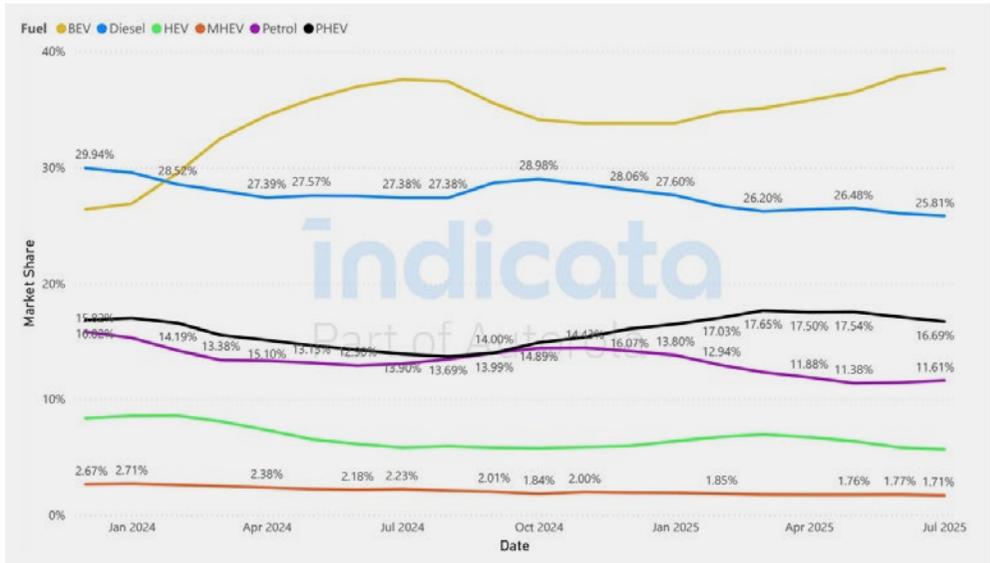
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

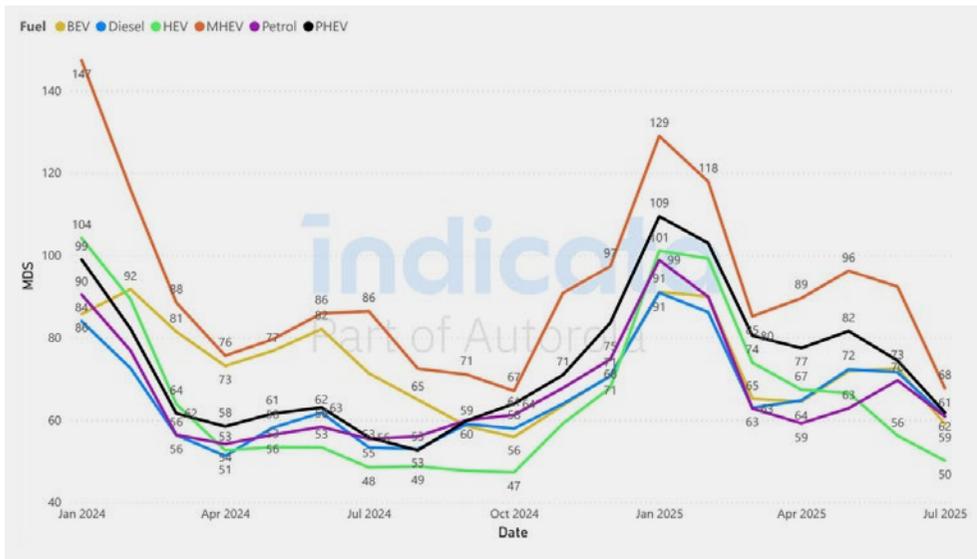
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Norway



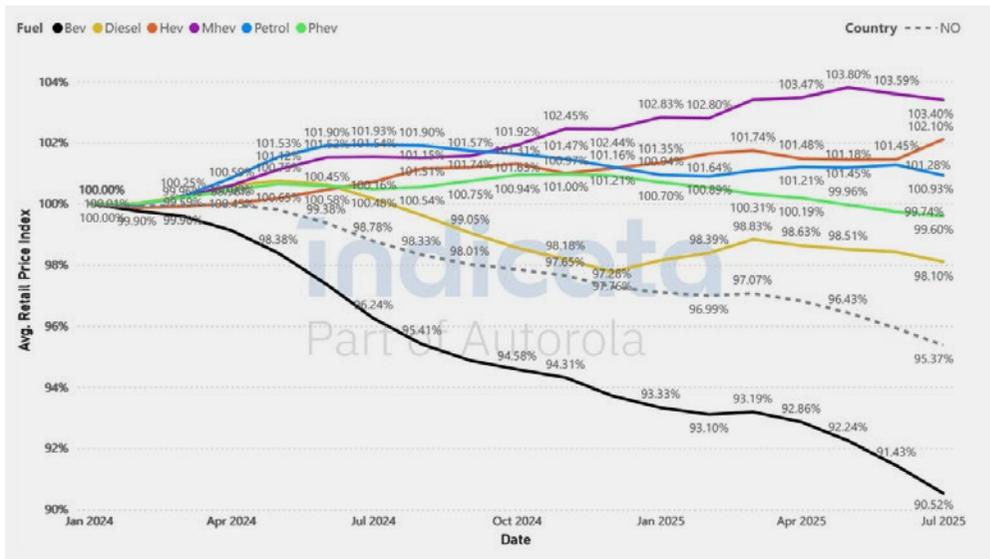
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Norway



MDS by Fuel Type - Norway



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



O programa de incentivos mostra os primeiros resultados

Na Polónia, os veículos ligeiros elétricos a bateria (BEVs) e os híbridos plug-in (PHEVs) estão a registar um sucesso notável no mercado de automóveis novos, com taxas de crescimento de +55% e +78%, respetivamente. O principal motor é o programa "NaszEauto", que concede subsídios até 40.000 zlotys (equivalente a cerca de 11.000 euros) e combina-os com vários benefícios fiscais. No entanto, estes números não podem esconder o facto de a quota de mercado ser ainda inferior a 5% em cada caso.

No mercado de usados, as quotas de mercado refletem essa realidade. Apenas cerca de 6% dos anúncios e menos de 4% das vendas no segmento mais jovem (menos de dois anos) dizem respeito a veículos totalmente elétricos. E mesmo com estes volumes reduzidos, já existe um excesso de oferta que se traduz em valores MDS superiores a 100. Perante esta pressão, os preços começaram a cair de forma mais significativa após um primeiro trimestre relativamente estável, com uma perda de quase 6 pontos no índice de preços desde o início do ano.

No geral, o mercado de usados na Polónia continua mais robusto do que a maioria dos mercados europeus, devido ao peso ainda

significativo dos motores de combustão e dos híbridos convencionais, em comparação com 2020. Contudo, o segundo trimestre revelou uma tendência mais negativa. Enquanto na maioria dos mercados as perdas de preço em 2025 para veículos a gasolina e híbridos rondam os 0 a 1,5 pontos, na Polónia essas quedas atingem os -2,5 e -3 pontos, respetivamente. Apenas Itália mostra uma pressão semelhante sobre estes tipos de motorização.

Os híbridos convencionais — principalmente da marca mais popular na Polónia, a Toyota — apresentam uma pressão de preços semelhante, mas conseguem manter ótimos valores MDS, tanto em termos de equilíbrio entre oferta e procura como na velocidade de venda. Um valor atual de 69 no segmento até 2 anos e valores de topo de 46 e 53 nos segmentos mais velhos demonstram elevada atratividade, que se mantém graças a correções de preço adequadas ao aumento dos stocks.

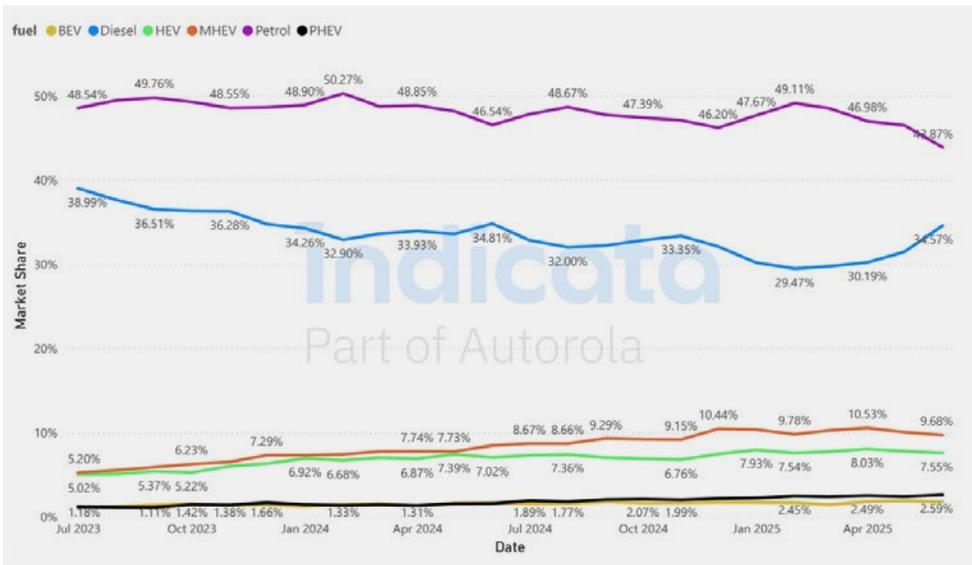
Top selling < 4-years-old by volume

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

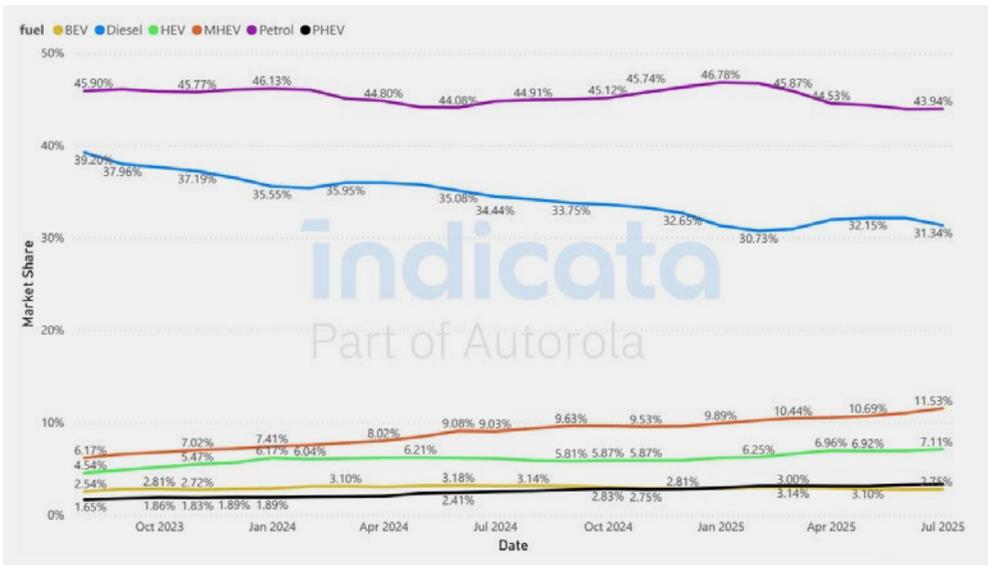
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

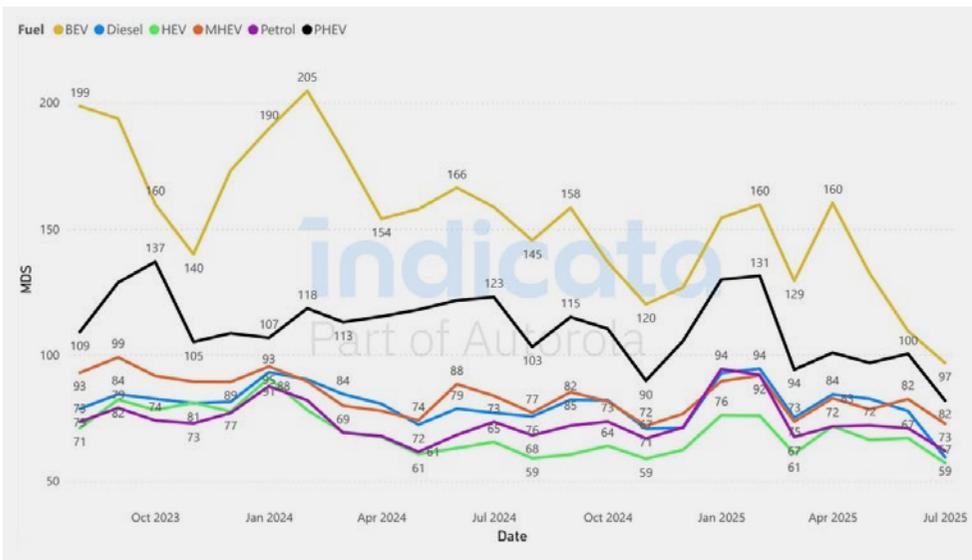
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Poland



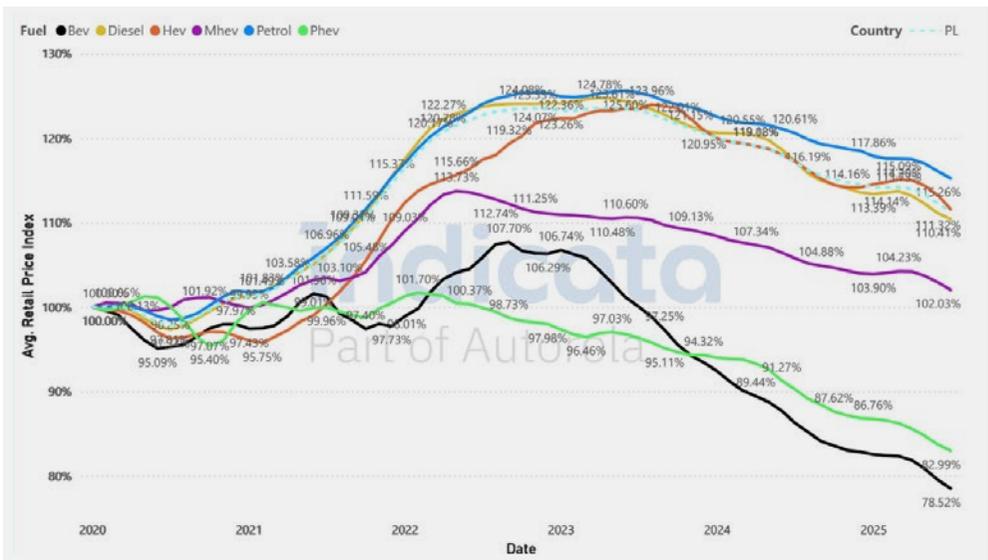
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Poland



MDS by Fuel Type - Poland



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



Segmentos mais antigos com presença significativa de elétricos

Top selling < 4-years-old by volume

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

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

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

Com o novo programa de apoio lançado em 2025, o governo português está a tentar manter a dinâmica da eletrificação. Os subsídios para a compra de BEVs por particulares e empresas, em parte combinados com vantagens fiscais e um bónus de abate, bem como um elemento especial para veículos comerciais ligeiros, estão a ter efeito. As quotas de mercado dos modelos totalmente eléctricos e dos PHEVs estão acima da média europeia. Um crescimento de quase um terço em relação ao ano anterior resultou numa quota de mercado superior a 20% para os BEVs no mercado de novos veículos.

De forma correspondente, o mercado de usados também registou um aumento: a quota de BEVs na oferta do segmento mais jovem subiu de 16% para quase 21% no último trimestre. Dado que os valores MDS para BEVs jovens ainda são moderados, é de esperar uma deterioração significativa e maior pressão sobre os preços. Embora a atual quota de vendas (12%) represente uma melhoria, o progresso não está a acompanhar suficientemente o ritmo de acumulação de inventário.

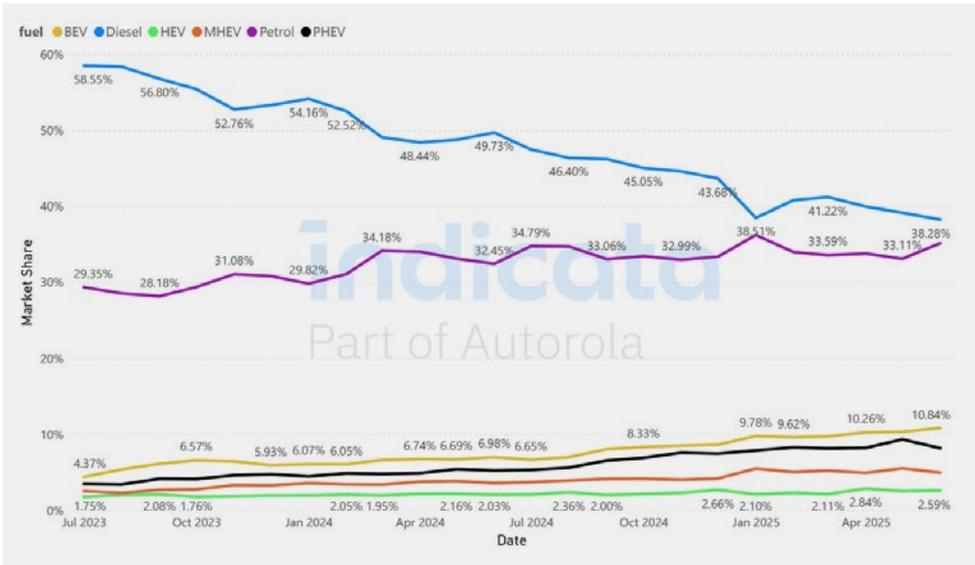
No segmento intermédio de idade (3 a 4 anos), o desequilíbrio é semelhante: 11% nas vendas versus 17% na oferta, mas o

aumento neste caso foi mais distribuído ao longo do tempo. O índice de preços para veículos elétricos está, por isso, sob pressão e deverá continuar a cair nos próximos meses. Ao nível dos modelos, contudo, já há sinais de paridade de preços entre pares comparáveis a combustão e elétricos, o que ajudará a travar futuras quebras.

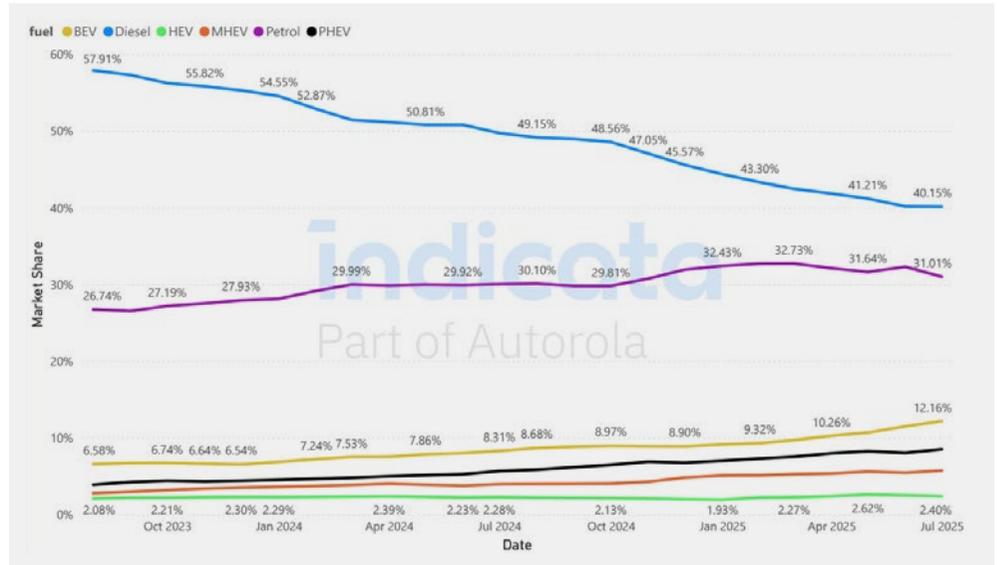
É igualmente relevante notar que os BEVs já detêm uma quota de mercado superior a 5% no segmento de veículos com 5 ou mais anos. Isto supera mesmo mercados considerados mais “amigos dos elétricos”, como os Países Baixos, a Bélgica ou a Dinamarca. Para além de marcas tradicionalmente elétricas como Tesla e MG, também a Smart, Nissan, Hyundai, Kia e Jaguar têm uma presença acima da média neste grupo de modelos mais antigos.

Portugal está igualmente à frente do seu vizinho maior, a Espanha, no setor dos veículos comerciais ligeiros. Um em cada dez novos furgões é totalmente eléctrico, e os veículos elétricos com menos de dois anos já representam mais de 15% da oferta. A quota de vendas também cresceu rapidamente, para mais de 12%, o que mantém a situação de equilíbrio entre oferta e procura, medida em MDS, ainda dentro de limites aceitáveis e com um valor de 111.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



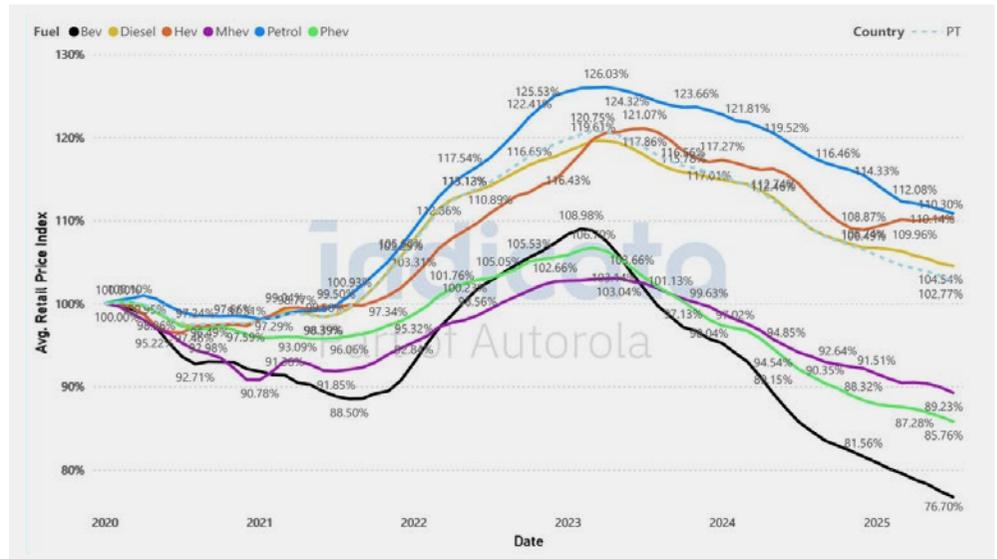
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Portugal



MDS by Fuel Type - Portugal



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



A fraca procura precisa de estímulo

A Espanha tem ainda um longo caminho a percorrer na via da eletrificação. Com a prorrogação do programa MOVES III, o Governo espanhol pretende, pelo menos, lançar as bases, mas serão certamente os próprios construtores a dar o primeiro impulso este ano.

Os OEMs não podem dar-se ao luxo de deixar o quarto maior mercado da UE com apenas cerca de 6% de quota de mercado para os BEVs, se quiserem evitar penalizações por emissões de CO₂. Sob esse ponto de vista, os primeiros meses de 2025 são promissores: os veículos totalmente elétricos aumentaram quase 80% em comparação com o mesmo período do ano anterior, e os PHEVs registaram mais dois terços de novas matrículas.

No entanto, os registos de veículos híbridos e a GPL, que são pouco relevantes noutros mercados, também estão a crescer à custa do declínio dos veículos a gasolina e a gasóleo.

O baixo volume de BEVs que entra atualmente no mercado de usados espanhol tem sido suficiente para superar a procura, gerando valores MDS entre 130 e 160 para o segmento de idade mais jovem (até 2 anos). Em contraste, os restantes tipos de motorização variam entre 70 e 100, com os PHEVs a situarem-se algures no meio.

A pressão sobre os preços, causada por este desequilíbrio entre oferta e procura, está a afetar a concorrência. Enquanto os outros tipos de motorização sofreram perdas de 0,5 a 1,1 pontos no índice de preços, os BEVs desvalorizaram 3,4 pontos para estimular uma procura que continua débil.

Isto apesar do facto de já existirem sinais de paridade de preços entre pares de modelos BEVs/ICEs comparáveis, o que garantiu uma evolução relativamente estável dos preços no primeiro trimestre.

Em comparação com o início de 2020, os motores de combustão ainda estão à frente em termos de preço, enquanto os PHEVs e os BEVs perderam 11 e 16 pontos de índice, respetivamente.

Os aumentos de preços provocados pela crise dos chips e da oferta entre meados de 2021 e o final de 2022 elevaram os valores dos veículos a combustão e híbridos para um patamar que, entretanto, já começou a regressar a níveis mais razoáveis — tendo em conta a inflação.

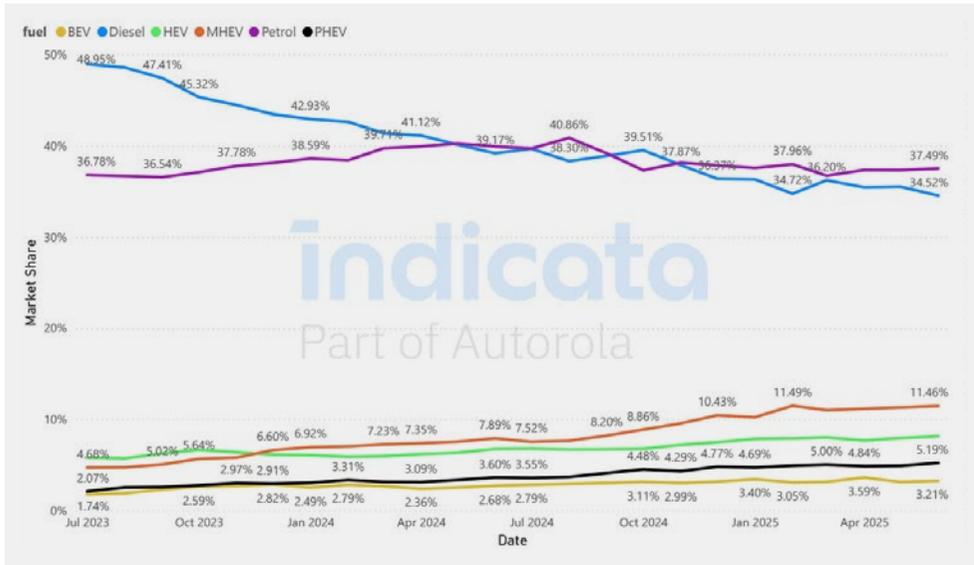
Top selling < 4-years-old by volume

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

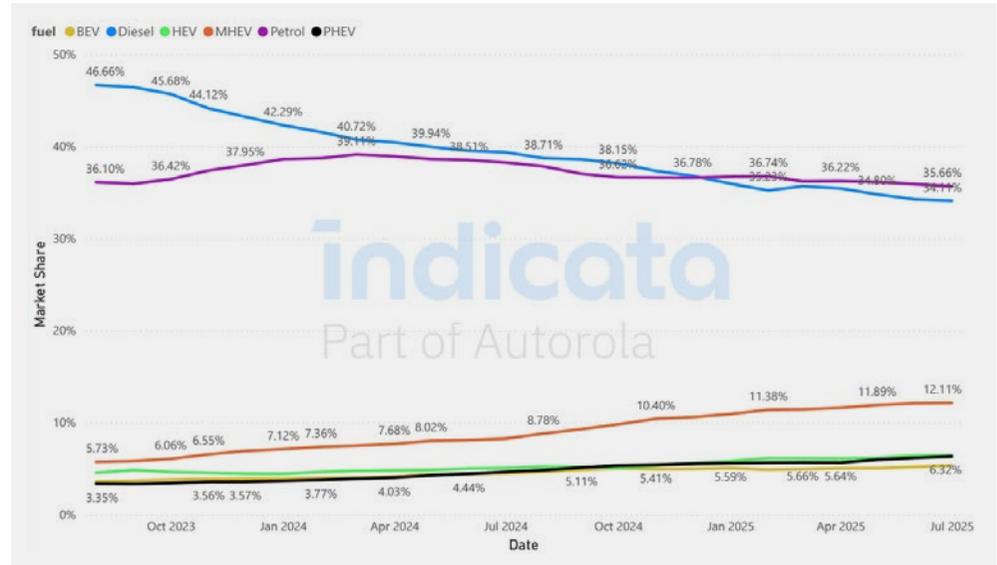
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

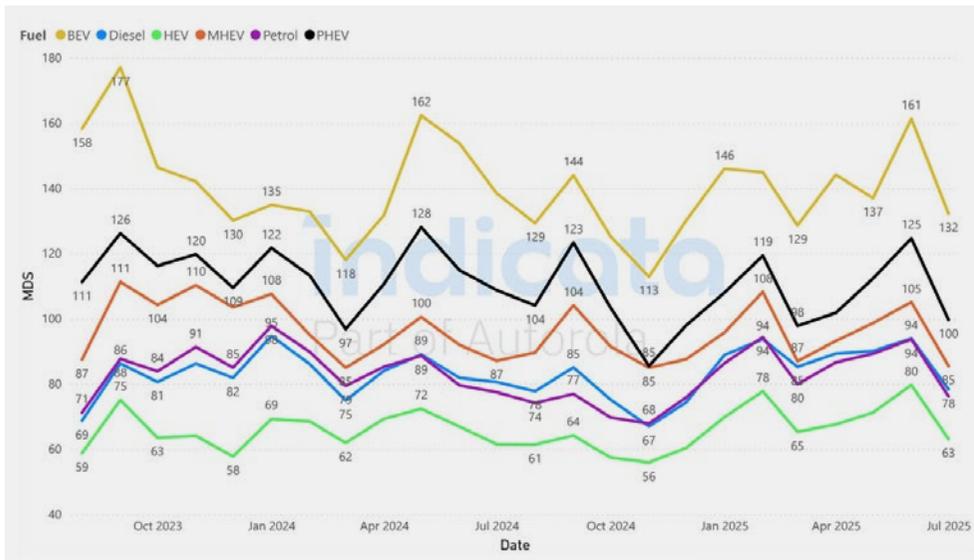
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Spain



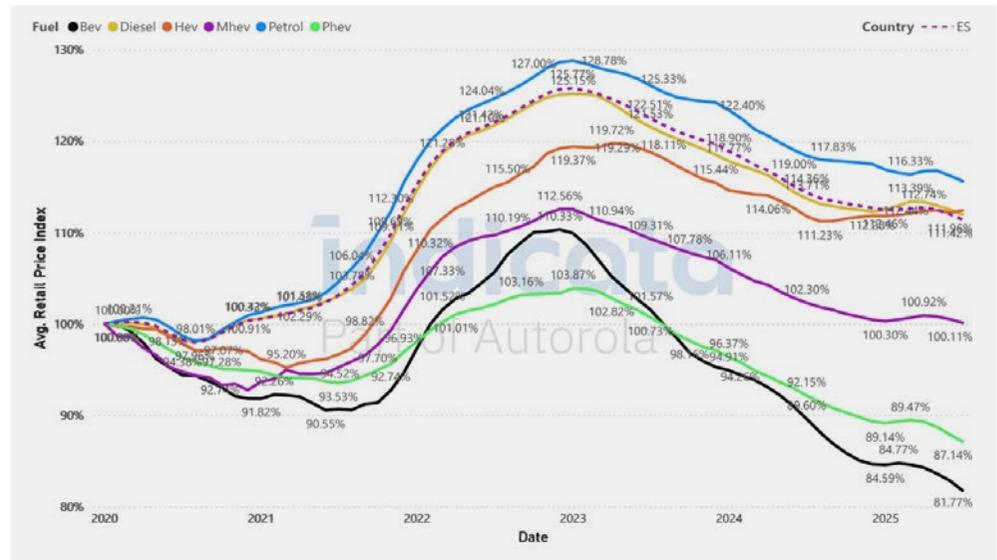
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Spain



MDS by Fuel Type - Spain



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



Tendência negativa de preços continua

Sendo o maior mercado automóvel da região nórdica e com um segmento de veículos novos fortemente orientado para a redução de emissões de CO₂, a Suécia é, juntamente com a Noruega, uma referência no domínio da mobilidade elétrica, tanto nos veículos novos como nos usados.

Mais de um em cada três veículos novos vendidos na Suécia é totalmente elétrico, e mais de um em cada quatro é um híbrido plug-in (PHEV). Isso significa que mais de 60% dos veículos novos têm uma ficha.

Desde o final de 2022, o governo sueco tem adotado uma abordagem mais focada em penalizações do que em incentivos “bónus” para promover a eletrificação. Acredita-se que, a esta altura, os custos dos BEVs e dos veículos a combustão já se tenham equiparado. Esta mudança de política não prejudicou os registos de novos BEVs, que continuaram a crescer. Apenas o ano de 2024 registou uma ligeira pausa no crescimento, com uma diminuição nas matrículas de veículos totalmente elétricos.

No mercado de usados, os modelos 100% elétricos ocupam o primeiro lugar no segmento mais jovem, com uma quota de

mercado superior a 30%, seguidos pelos PHEVs, com 26%. A situação nas vendas é semelhante, o que contribui para uma melhoria no valor MDS — ou seja, na relação entre oferta e procura.

Com um valor de 92, os BEVs não lideram, mas aproximam-se dos níveis dos restantes tipos de motorização. Desde o início do ano, a quota dos BEVs tem-se mantido estável, com apenas pequenas flutuações mensais.

Contudo, como ainda não se atingiu uma verdadeira paridade de preços entre pares de modelos elétricos e a combustão, o índice de preços continua a seguir uma trajetória descendente. A perda de 8 pontos no índice de preços desde o início do ano deverá manter-se, embora de forma mais moderada.

O mesmo se aplica aos PHEVs, cujo índice de preços estabilizou no primeiro trimestre, mas voltou a ser pressionado pela chegada constante de veículos usados ao mercado.

Top selling < 4-years-old by volume

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

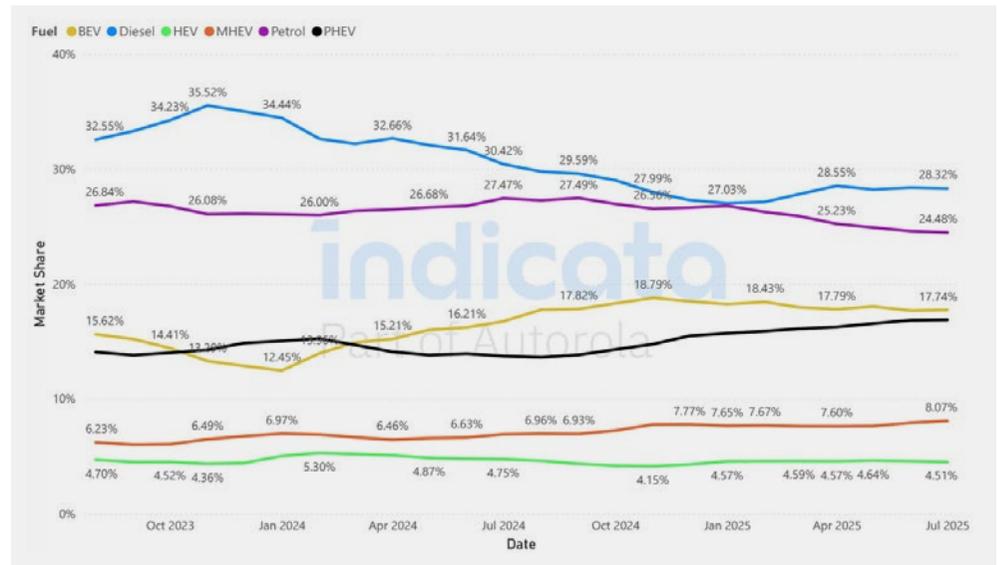
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

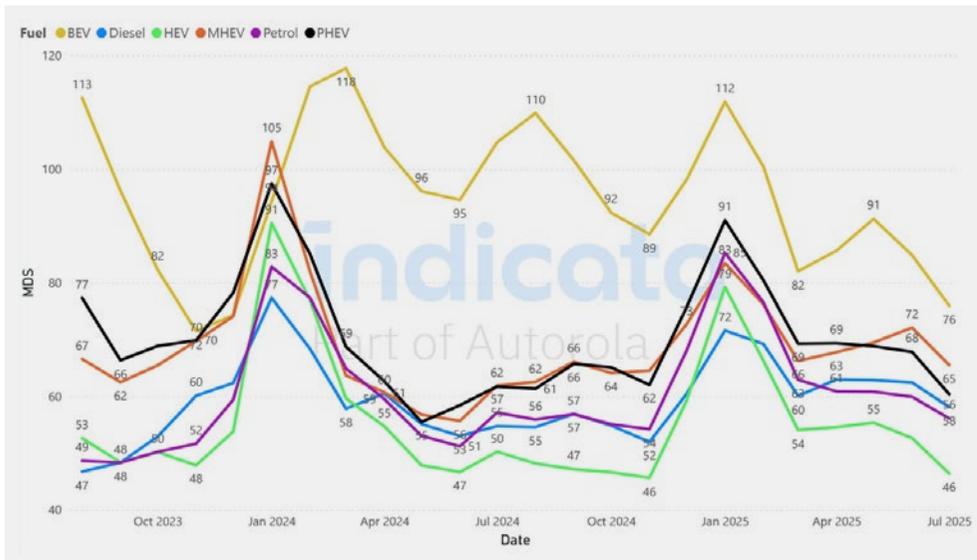
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



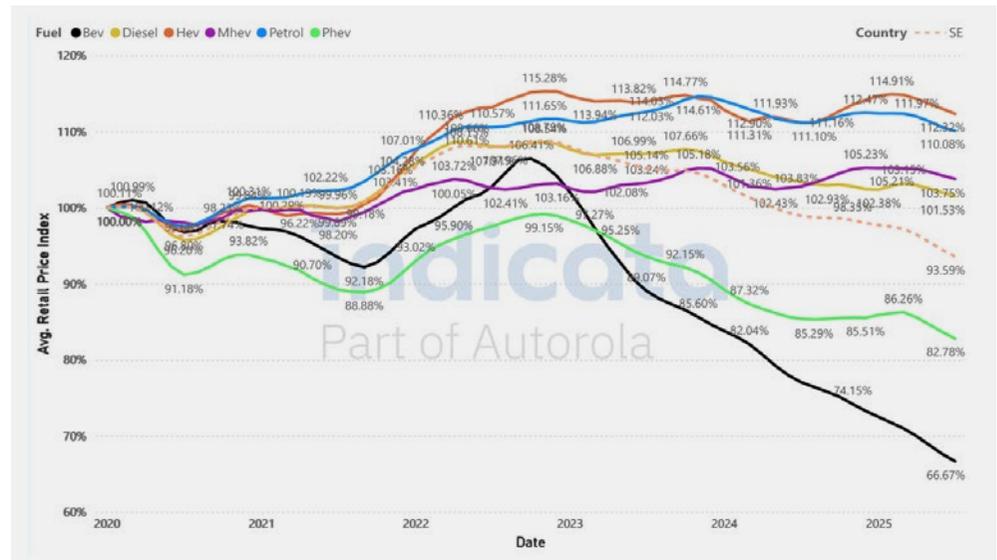
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Sweden



MDS by Fuel Type - Sweden



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



O negócio habitual

Tal com a Noruega, a Suíça é outro país que não está sujeito aos regulamentos da UE ou ao mandato britânico ZEV. Ainda assim, o país definiu uma meta de zero emissões líquidas de CO₂ até 2050, a ser alcançada sobretudo através de medidas federais. Atualmente, a Suíça já atingiu uma forte quota de mercado de quase 25% em veículos totalmente elétricos (BEVs), uma das mais elevadas da Europa. Os híbridos plug-in (PHEVs) representam mais 12% das novas matrículas.

Contudo, a penetração destes veículos no mercado de usados continua significativamente abaixo da verificada no mercado de novos. Apenas cerca de 15% das vendas no segmento mais jovem (menos de dois anos) dizem respeito a BEVs, o que mostra um crescimento lento, embora constante. A quota de oferta não ultrapassa os 19% há mais de um ano. Um valor MDS a rondar os 150 neste segmento indica claramente que a oferta ultrapassa largamente a procura. Como consequência, a pressão sobre os preços intensificou-se, e o índice de preços para BEVs caiu em média 7 pontos no segundo trimestre.

No segmento de meia-idade, de 3 a 4 anos, também há um desequilíbrio entre a oferta e a demanda, embora a diferença seja

menor, resultando em um valor MDS ligeiramente melhor. Os híbridos plug-in estão a crescer de forma constante em todos os volumes e categorias observados. A sua atratividade no mercado é, em média, próxima da dos modelos totalmente elétricos, mas têm um impacto menor no índice de preços.

Os veículos comerciais ligeiros totalmente elétricos atingiram este ano uma quota de mercado de quase 14%, no mercado de veículos novos. No entanto, os volumes em stock acumularam uma quota de mercado de 23% no segmento mais jovem, à medida que as vendas diminuem, exercendo agora uma pressão descendente sobre os preços que anteriormente se mantinham estáveis. As VCLs perderam 2,6 pontos de índice no segundo trimestre.

No geral, os dados históricos confirmam que o mercado de usados suíço é notoriamente conservador e altamente sensível a variações de volume.

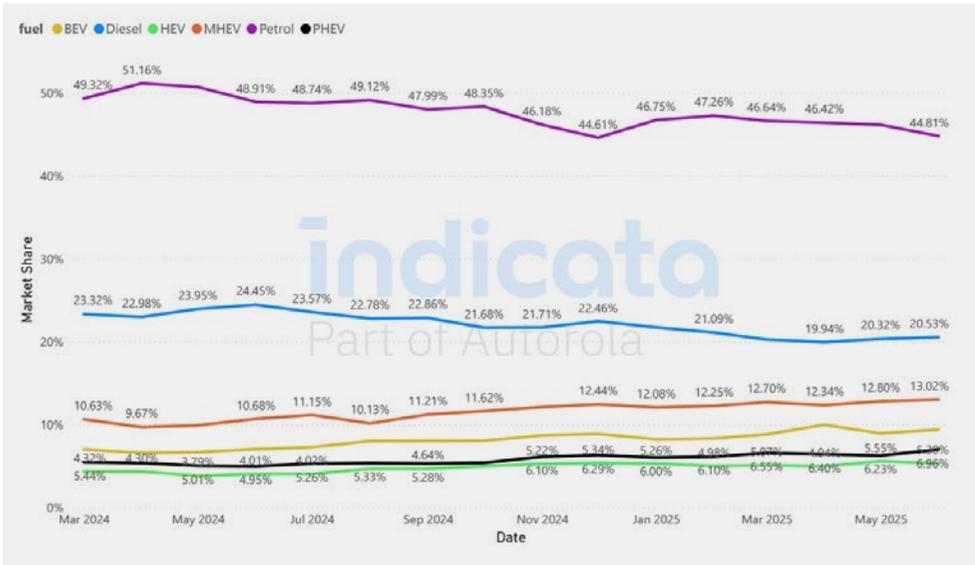
Top selling < 4-years-old by volume

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

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

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

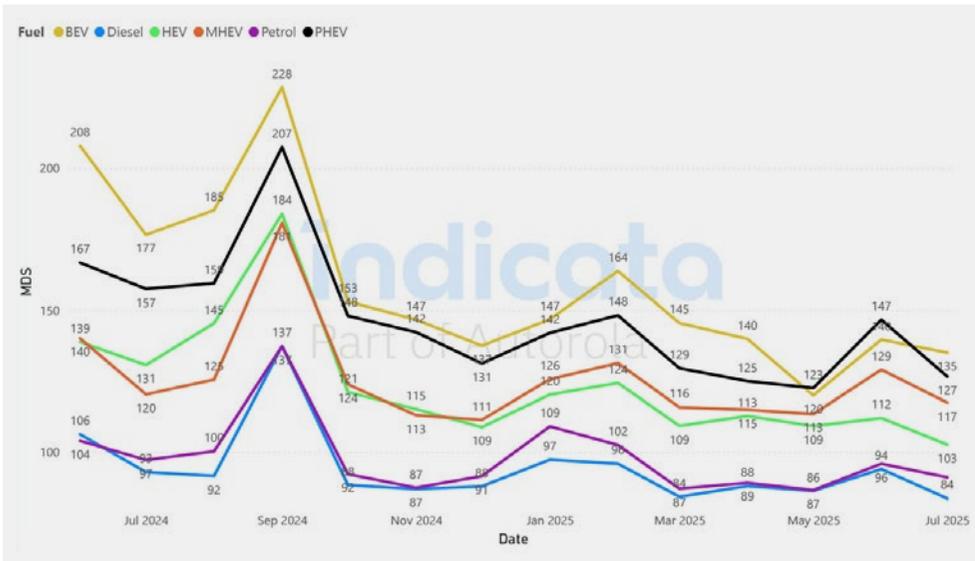
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Switzerland



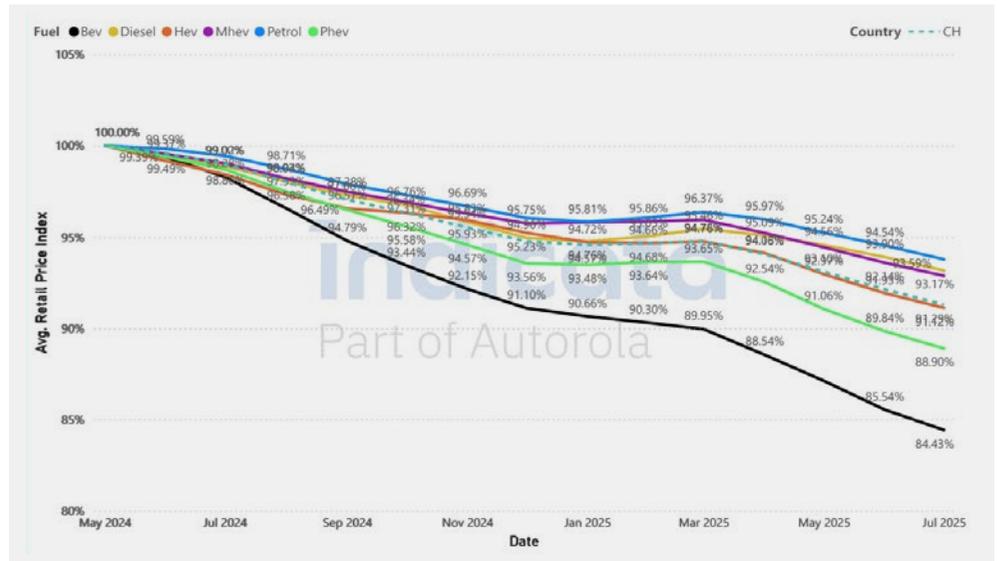
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Switzerland



MDS by Fuel Type - Switzerland



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



A inflação enfraquece e estabiliza o mercado

Na Turquia, a inflação elevada continua a ser o principal fator a influenciar a evolução dos preços no mercado de carros usados. Apesar de estar a diminuir, ainda ultrapassava os 35% em junho.

Este fenómeno reflete-se especialmente no índice de preços dos veículos com motor de combustão, que recentemente aumentaram entre 7 e 9 pontos, enquanto os BEVs e os PHEVs registaram subidas muito mais modestas (respetivamente, apenas 1,8 e 2,4 pontos) o que, em termos reais, representa uma perda significativa de valor para os modelos eletrificados.

Outro traço distintivo do mercado automóvel turco é a elevada rotação dos veículos, visível no valor MDS. Com a elevada inflação, a perda de valor de um carro usado está diretamente ligada à desvalorização da moeda em que é negociado. Como resultado, os atuais valores MDS variam entre 39 e 45 - níveis bastante baixos, indicativos de elevada procura ou rotação rápida.

No que respeita à eletrificação, o governo turco disponibiliza diversos benefícios fiscais, tanto para particulares como para empresas. No entanto, o forte crescimento da quota de mercado de BEVs nos novos registos (que em 2025 já ronda os 16%) parece dever-se tanto aos estímulos governamentais como ao patriotismo associado ao fabrico automóvel nacional.

Desde dezembro do ano passado, o mercado de novos veículos deu um salto significativo, com mais de 20.000 unidades BEV vendidas num único mês. Esta dinâmica também se reflete no mercado de usados: os BEVs representam agora mais de 10% das vendas no segmento de carros com menos de dois anos, embora apenas 2% no segmento de idade intermédia.

No entanto, a atratividade de mercado dos BEVs jovens, medida em MDS, melhorou para 34 no segundo trimestre. Isto significa que estes veículos estão atualmente ao nível dos modelos a combustão em termos de velocidade de venda. Dado o rápido crescimento das novas matrículas, resta saber se este desempenho se manterá a longo prazo.

Vale também a pena referir que o sucesso recente dos BEVs em 2025 foi acompanhado por mais de 21.000 novos PHEVs registados. Estes ainda não tiveram impacto visível no mercado de usados.

Os híbridos convencionais (HEV) também estão a ter uma boa performance em vendas. Neste caso, a relação entre oferta e vendas é positiva, permitindo aumentos de preços que melhoraram o índice de preços dos HEV em 7,6 pontos em 2025 — com os modelos da Toyota a destacarem-se, com subidas superiores a 9 pontos.

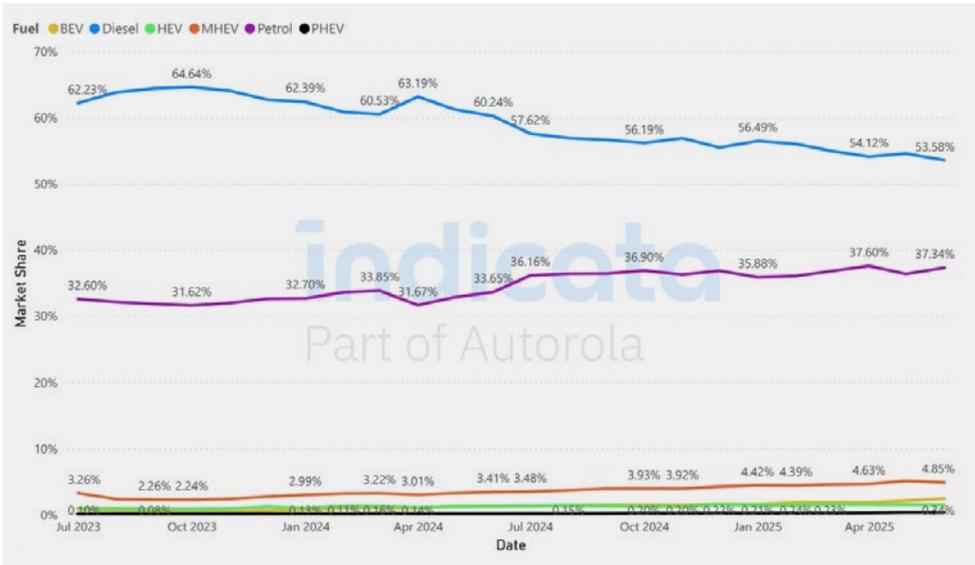
Top selling < 4-years-old by volume

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

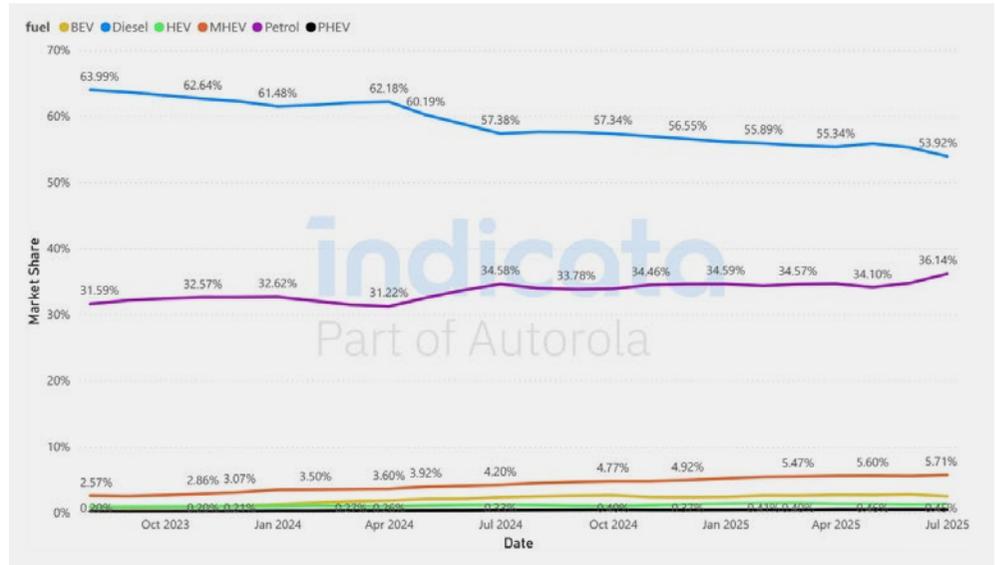
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

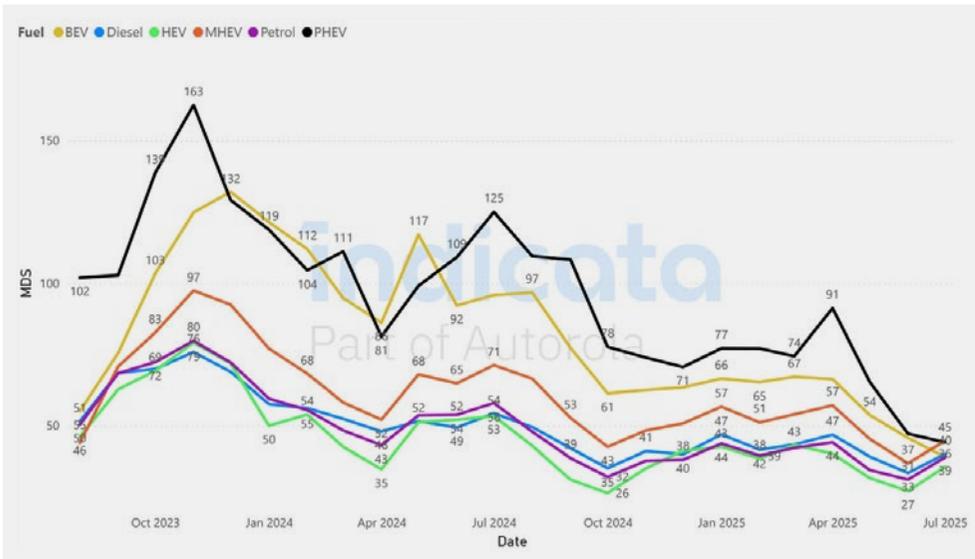
Sales Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



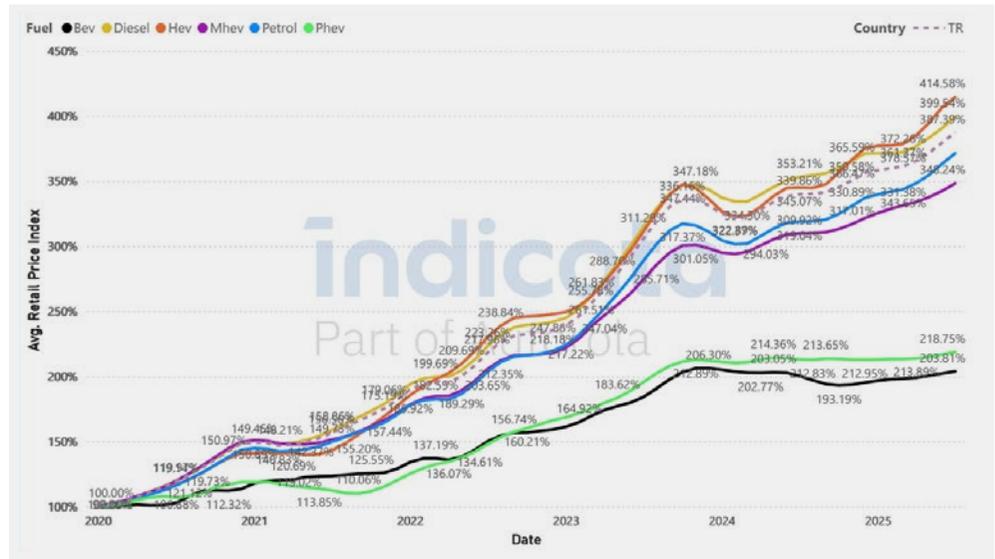
Stock Market Share by Month and Fuel Type - Türkiye



MDS by Fuel Type - Türkiye



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



Mandato ZEV e nada mais

O mandato ZEV está a forçar os fabricantes do mercado automóvel britânico a continuar a colocar no mercado um número crescente de novos veículos de emissões zero, ou seja, BEVs. Embora a atual quota de mercado de 21,6% seja forte para os padrões europeus, não é satisfatória como resultado semestral, dado o objetivo de 28% para este ano.

Como esperado, o segundo semestre do ano será marcado por uma maior atividade para colocar mais BEVs ou PHEVs na estrada, a fim de colmatar a lacuna e evitar penalidades horríveis. Esta perspetiva prejudicará o mercado de veículos ligeiros de passageiros usados de várias formas. Por um lado, o número de veículos eléctricos no mercado tenderá a ser superior à procura, sem que exista um mercado alternativo para o qual se possa exportar parte do excedente. Por outro lado, os VCL serão objeto de grandes descontos, o que pressionará o nível de preços dos veículos ligeiros de passageiros usados jovens.

O atual rácio entre a oferta e a procura, medido em MDS, situa-se em 60 antes da pausa de verão. Na venda de veículos ligeiros de passageiros usados até 4 anos,

os veículos eléctricos estabeleceram uma quota de mercado superior a 13% e, devido à saída relativamente rápida no ano passado, estabilizaram o preço durante aproximadamente um trimestre. A obtenção da paridade de preços ao nível dos modelos também contribuiu para este facto, mas foi novamente pressionada por um fluxo constante de novos stocks. O índice de preços dos BEVs já perdeu mais de 7 pontos este ano.

No segmento de idade intermédia (3-4 anos), os preços extremamente baixos são agora o principal fator por detrás da descida do valor MDS para 31. As carrinhas com motores de combustão neste grupo ainda beneficiam dos efeitos da crise de abastecimento e conseguem preços 15 a 20% superiores aos de 2020. No entanto, a tendência é negativa, e a proporção de carrinhas jovens na frota está a aumentar rapidamente, sinal de que registos táticos e de curta duração estão a invadir o mercado e a ultrapassar a procura.

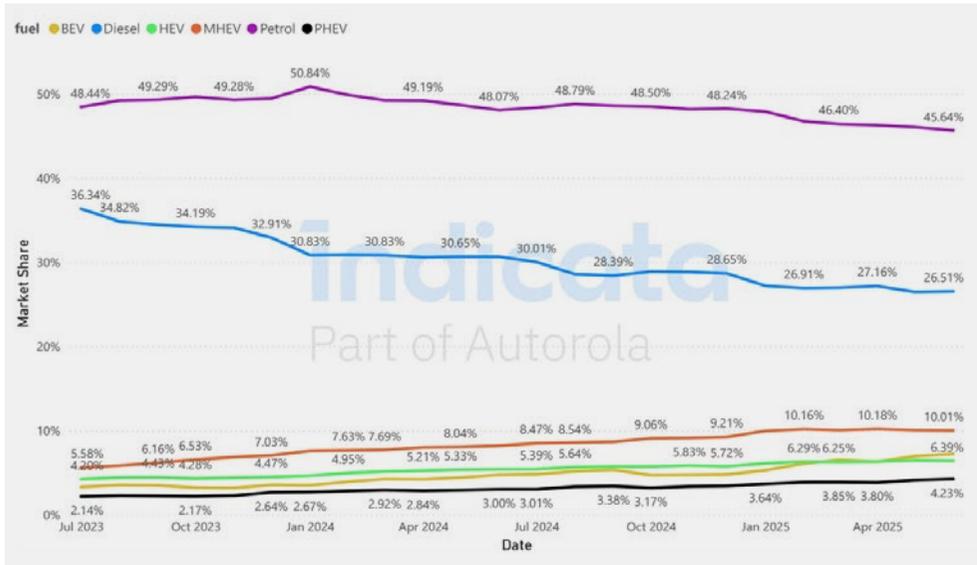
Top selling < 4-years-old by volume

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

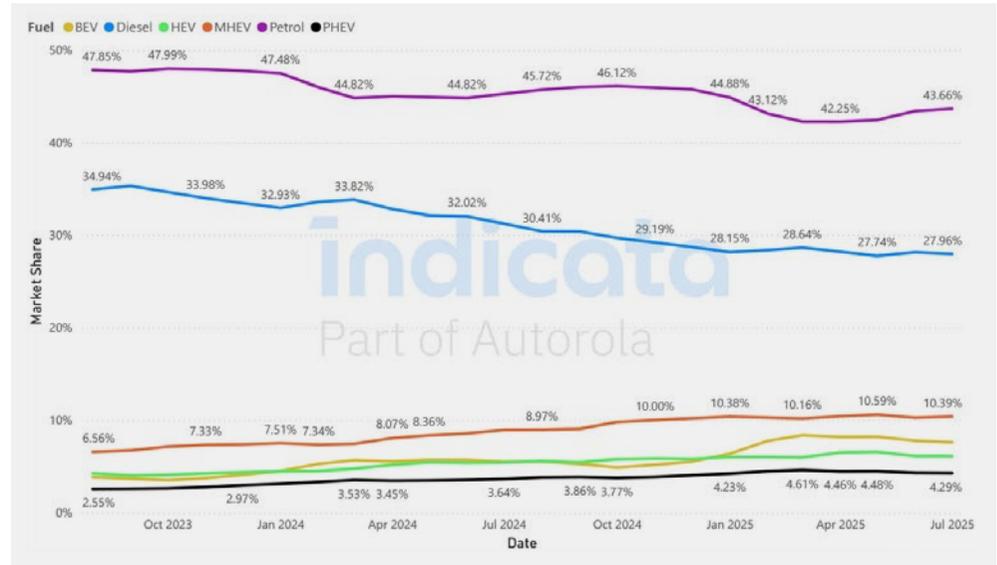
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

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

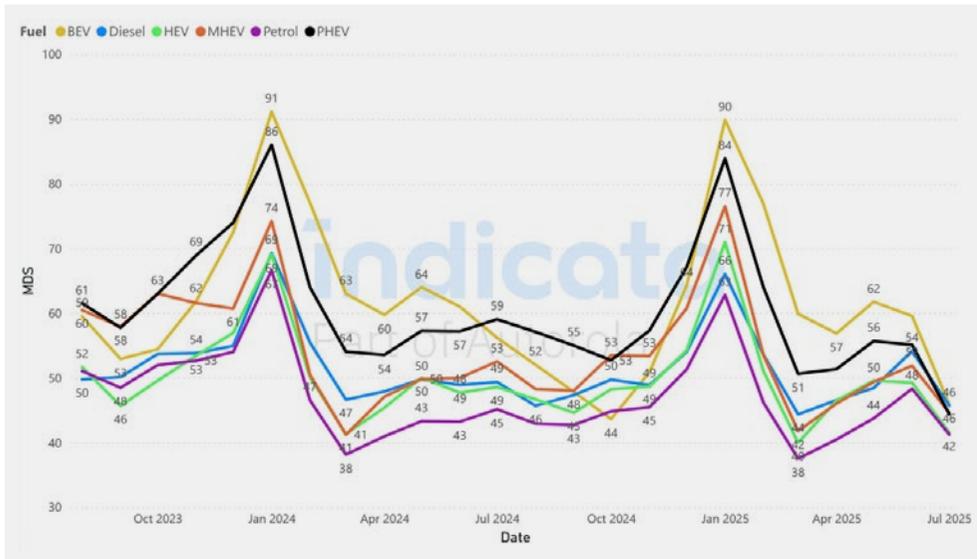
Sales Market Share by Month and Fuel Type - UK



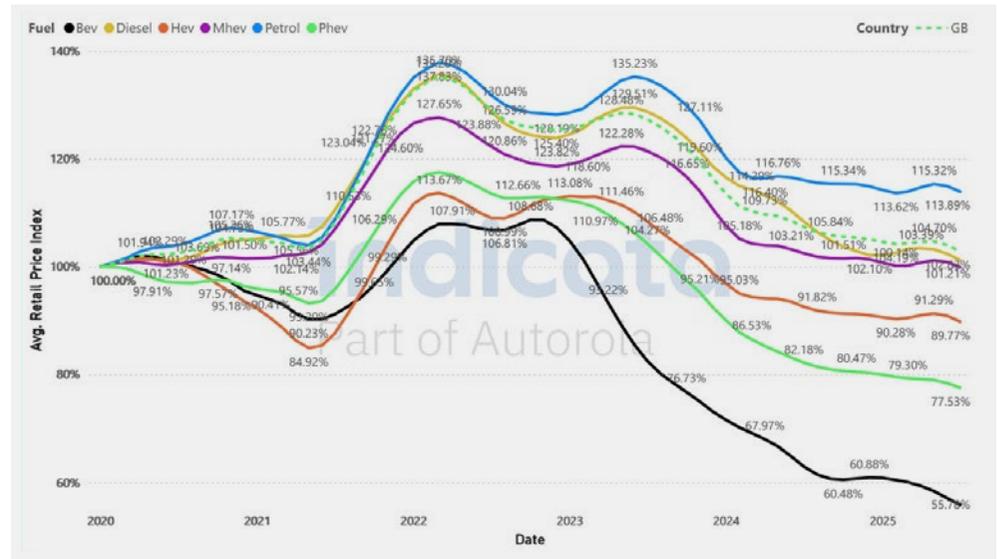
Stock Market Share by Month and Fuel Type - UK



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

Finland

Tanja Kryger

Email: tabk@autorola.dk

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy

Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Martijn Notten

Head of Indicata Netherlands

[indicata.nl](https://www.indicata.nl)

Mobile: +31 6 83117867

Email: mnn@autorola.nl

Norway

Rune Gjerstad

Email: rhg@autorola.no

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Miguel Vassalo

Country Manager

Phone: +351 271 528 130

Mobile: +351 938 553 744

Email: mv@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: ypn@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 16 países europeus e o Brasil. 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 9 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