



# INDICATA Market Watch

Informação sobre o mercado  
de automóveis usados

O mercado europeu de BEVs usados precisa de resiliência  
e de incentivos que vão além da redução de preços!

**Edição 57** | Novembro de 2024



# Sumário executivo

- A quota de mercado dos veículos a gasolina no mercado online de usados B2C de Outubro desceu para 41,9%, tendo a quota dos veículos a gasóleo usados melhorado ligeiramente para 33,6%.
  - As vendas de BEVs usados aumentaram pelo segundo mês consecutivo, subindo para 5,8%.
  - A quota de mercado dos veículos híbridos aumentou para 18,7%. A quota de PHEV/HEV subiu para 9,9%, com a quota de MHEV a melhorar para 8,9%.
  - As vendas online de veículos ligeiros de passageiros usados B2C de Outubro viram a quota da gasolina diminuir durante o mês para 44,9% das vendas e cair para 41,7% nos veículos ligeiros de passageiros com menos de quatro anos.
  - A quota de mercado dos veículos ligeiros de passageiros usados a gasóleo manteve-se relativamente estável em 28,9%, com 17,5% para os veículos ligeiros de passageiros com menos de quatro anos.
  - Todas as motorizações viram os seus Market Days' Supply melhorar ainda mais em Outubro. O gasóleo e a gasolina continuam a ter o melhor desempenho, com um MDS de 56 e 59 dias, sendo os BEVs os piores, com 81 dias.
  - O MDS do MHEV melhorou para 70 dias, enquanto o MDS do PHEV/HEV desceu para 67 dias.
  - A quota de 7,6% do stock de BEVs é muito superior à sua quota de 5,8% das vendas, o que contribuiu para uma nova queda de 0,9 pontos percentuais no mês, para 67,3 pontos no nosso índice.
  - Os veículos mais vendidos em Outubro, em termos de volume, com menos de quatro anos, voltaram a ver o Peugeot 208 ultrapassar o Volkswagen T-ROC para ocupar o segundo lugar, com o Volkswagen Golf a manter-se no topo.
  - O Tesla Model 3 continua a ser o veículo usado, com menos de 4 anos, de venda mais rápida, seguido pelos seus antigos e já conhecidos concorrentes, o Opel Corsa e o Grandland X, em segundo e terceiro lugares.
  - O nosso índice de preços baseia-se num conjunto consistente de veículos reindexados em relação a Janeiro de 2023, o que conduziria a uma curva descendente típica do ciclo de vida dos preços médios ao longo do ano.
- A elevada inflação geral da Turquia registou um aumento dos preços médios de 3,6 pp em termos mensais, deixando-os 68,9 pp mais elevados do que no início de 2023.
  - Os preços médios nos mercados europeus de veículos com volante à esquerda caíram 0,2 pp em termos mensais, ficando 6,6 pp mais baixos do que no início de 2023. Todos estes mercados registaram uma descida mensal dos preços médios.
  - Os preços no Reino Unido desceram 0,6 pp em termos mensais, deixando os preços médios 18,1 pp mais baixos do que no início de 2023.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	68.9pp
Poland	-10.2pp
Spain	-10.7pp
Sweden	-11.8pp
Portugal	-12.6pp
The Netherlands	-12.8pp
Italy	-13.0pp
Belgium	-13.1pp
France	-14.1pp
Austria	-14.1pp
Germany	-14.8pp
United Kingdom	-18.1pp
Denmark	-20.5pp
<b>Average</b>	<b>-7.5pp</b>
<b>EU Region</b>	<b>-13.8pp</b>

# Mercados Europeus – Tendências das Vendas

## Os BEVs melhoram lentamente, mas os eVCLs usados precisam finalmente de um impulso

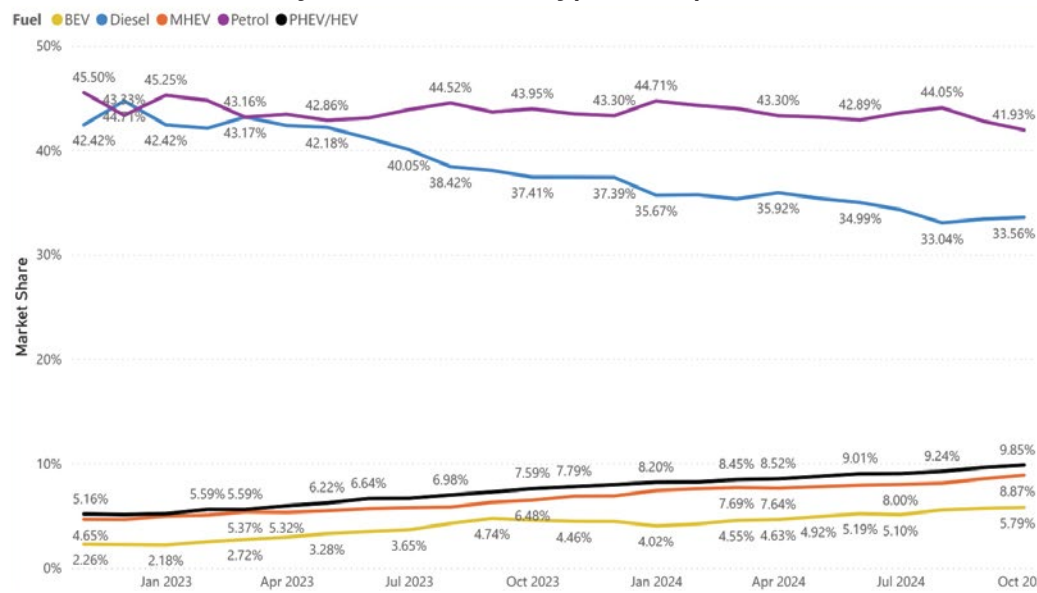
A tendência para o abandono dos modelos a gasóleo no mercado de veículos usados em todos os países observados abrandou. Pelo terceiro mês consecutivo, a quota de mercado situa-se em cerca de um terço, com uma tendência ligeiramente positiva. No entanto, no início de 2023, 42,4% das vendas de veículos ligeiros de passageiros usados ainda eram movidas por motores de ignição por compressão. A quota de gasóleo dos MHEV não está aqui incluída. Um olhar sobre os veículos ligeiros de passageiros com até 2 anos de idade dá uma ideia do desenvolvimento futuro.

Aqui, os veículos clássicos a gasóleo representam apenas 17,6% das vendas e tendem a ser ultrapassados em breve pelos PHEVs/HEVs. Como a produção de veículos começou a recuperar e a crise de abastecimento chegou ao fim em 2022 e 2023, há agora também um afluxo crescente de veículos usados com menos de 2 anos, o que se reflecte nas vendas. A sua quota cresceu mais 0,8pp em termos mensais, atingindo agora quase um terço. Os BEVs ainda não estão a ganhar grande impulso e, com uma quota de 5,8% das vendas, são apenas 0,1pp superiores aos do mês anterior. Mesmo excluindo os veículos com mais de 5 anos, apenas 9,2% dos compradores optam por um modelo totalmente eléctrico. As carrinhas representam um potencial de crescimento. Devido à falta de diversidade de modelos, até agora apenas 2,1% dos veículos ligeiros de passageiros estão totalmente electrificados. Novos modelos como o ID.7, i5, MG5, Astra e 308 irão alargar a gama de veículos ligeiros de passageiros.

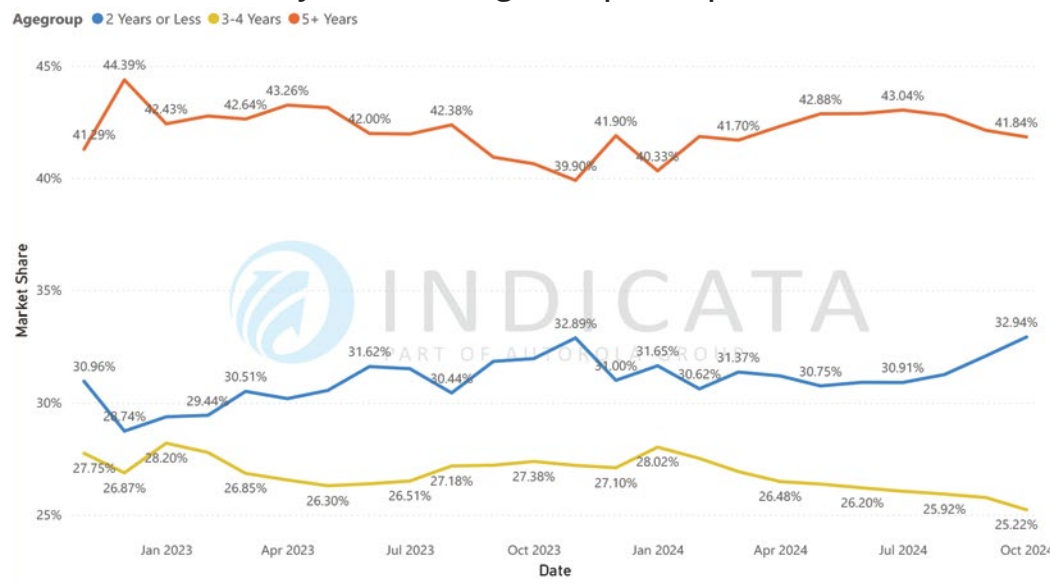
A situação dos veículos comerciais ligeiros é ainda pior do que a dos veículos ligeiros de passageiros. Pouco menos de 4% para os veículos com menos de 4 anos e 5,8% para os veículos com menos de 2 anos são a expressão de um mercado de eVCLs usados praticamente inexistente. Com excepção da Nissan, os fabricantes de veículos comerciais estabelecidos apenas têm quotas de vendas de veículos eléctricos de um dígito, mesmo no grupo etário mais jovem.

No entanto, alguns modelos bem conhecidos, especialmente VCLs derivados de automóveis e furgões médios, já mostram quotas de 10-20% de BEVs e dão esperança. Isto também é necessário há muito tempo, para aumentar as vendas de veículos novos através do potencial do segundo ciclo de vida. Por último, não deve ser esquecido que uma redução obrigatória e penalizada do CO2 de aproximadamente 185 para 153,9 g/km a partir de 2025, 90,6 g/km a partir de 2030 e emissões zero a partir de 2035 também se aplica aos VCLs.

Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



# Market Day's Supply e Top de Vendas

## A relação entre a oferta e a procura está a melhorar em todos os países

Pela segunda vez consecutiva, os valores de MDS de todos os tipos de combustível e grupos de idade nos mercados monitorizados melhoraram significativamente após um pico sazonal de férias em Agosto.

No entanto, os BEVs continuam a ocupar o último lugar, com 80,6. Em termos puramente metodológicos, as melhorias resultam ou da redução do stock ou de um maior volume de vendas num período mais curto... por vezes, de ambos. As razões para este facto podem ser múltiplas.

O aumento da procura é óbvio, mas apenas uma pequena parte da verdade no caso dos BEVs. No entanto, a procura é principalmente estimulada por reduções de preços consideráveis, que corroem o preço premium dos EVs em comparação com os motores de combustão, sendo o Reino Unido um bom exemplo disso. Também não deve ser esquecido que o MDS dos BEVs é muitas vezes ainda bem acima de 100, dependendo do mercado, grupo de idade e modelo. Nalguns casos é o oposto, como se pode ver entre os modelos de venda mais rápida. A diferença é enorme.

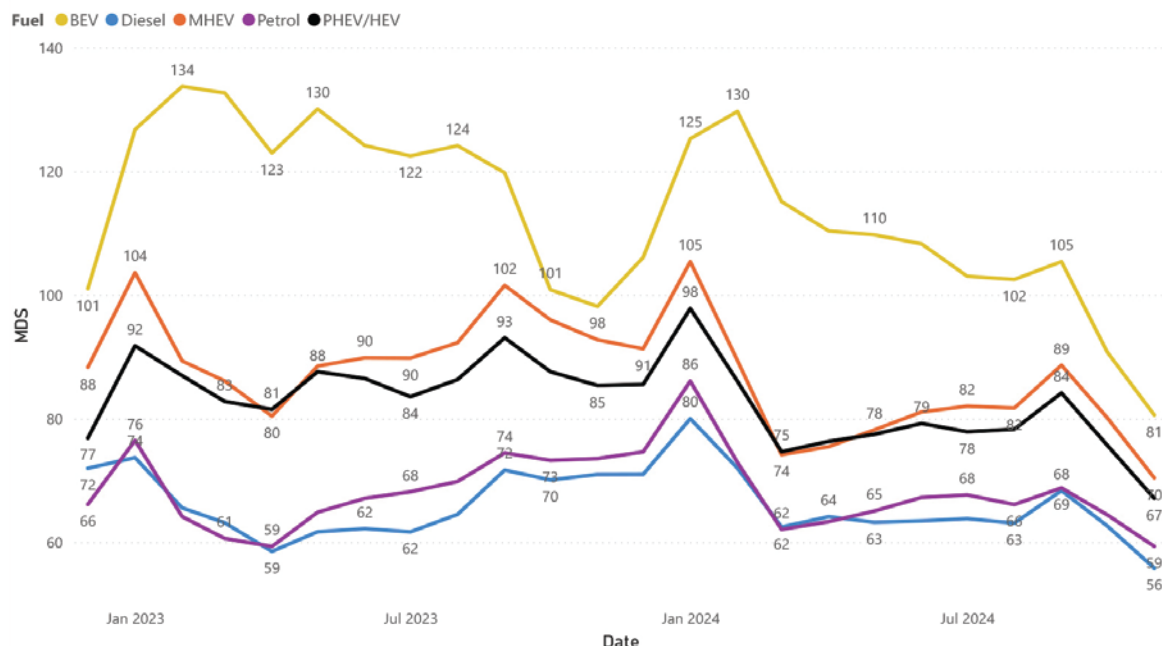
Também se pode ver aqui que os anos de registo mais antigos, onde a diferença de preços entre os BEVs e os ICEs está geralmente a diminuir e os volumes absolutos de BEVs são mais baixos, têm um melhor valor de MDS.

No caso dos veículos a diesel, a queda contínua da oferta contribuiu significativamente para o actual valor máximo de 55,8. Isto corresponde a uma melhoria de 6,8 pontos num mês.

Os veículos a gasolina estão a melhorar a um ritmo semelhante, mas são acompanhados por uma tendência negativa, mas ainda moderada, dos preços e pela manutenção de quotas de mercado elevadas. A combinação com outras observações mostra um rácio oferta-procura saudável e um crescimento genérico não estimulado.

Os PHEVs e os HEVs, por outro lado, geraram um crescimento significativo do volume por várias razões. Isto está a exercer pressão sobre o MDS e a mantê-lo num nível pior do que o dos motores de combustão. A liamiar de oferta para os potenciais compradores mudarem para a electrificação gerou mais procura, mas foi principalmente acompanhada por uma gama mais ampla de modelos. No entanto, um valor médio de 67,1 em todos os mercados observados não é um sinal alarmante; a melhoria de 8,6 pontos no último mês é mais um sinal positivo.

## 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	59.8	Volkswagen Golf	59.3	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9
Renault Clio	46.3	Volkswagen T-ROC	57.3	Fiat 500	51.9	Volkswagen ID.3	52.7
Volkswagen T-ROC	57.3	Renault Clio	45.2	Ford Puma	74.2	Renault Zoe	56.9

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	35.9	Opel/Vauxhall Crossland X	36.7	Hyundai IONIQ	37.6	Opel/Vauxhall Corsa	30.7
Opel/Vauxhall Corsa	36.1	Opel/Vauxhall Corsa	36.9	Fiat Panda	39.5	Volkswagen Golf	35.7
Opel/Vauxhall Grandland X	36.7	Dacia Duster	38.9	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9

# Preços de Retalho (B2C)

## As recentes esperanças de estabilização dos preços dos BEVs eram prematuras

A tendência do preço de retalho dos veículos ligeiros de passageiros usados desde o início de 2023 corresponde aproximadamente à opinião pública e ao cepticismo em relação aos VEs na Europa.

O índice BEV perdeu quase um terço desde então e os híbridos sofreram uma perda de cerca de um quinto no mesmo período. Após os primeiros sinais de estabilidade dos preços dos veículos eléctricos a bateria em Setembro, o sucesso da procura que os proprietários de risco de BEVs usados obtiveram através das reduções de preços parece ter motivado, erradamente, a continuação da espiral e falhado o ponto em que os dois se estabilizam mutuamente, o "preço de equilíbrio". Tendo em conta um aumento europeu de novos registos de mais de +130 000 unidades para a Tesla só em 2023 em relação a 2022, sem estímulo da procura, cresce o risco de se manter ou reforçar uma tendência descendente.

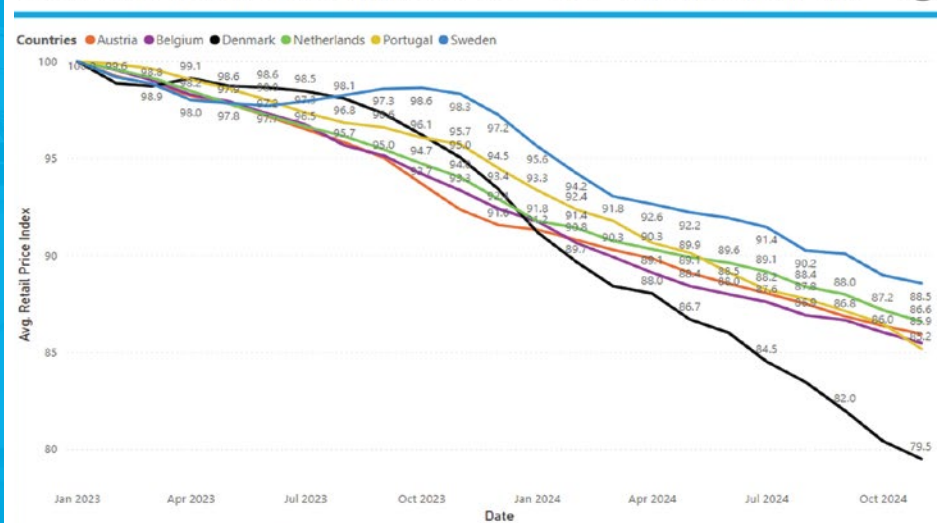
A paridade de preços BEVs-ICE semelhante à do Reino Unido poderia então ser alcançada noutros países a um nível igualmente baixo. Infelizmente, o actual índice médio de BEVs de 67,3 para todos os mercados observados ainda tem margem para melhorar, em comparação com o Reino Unido, que se situa em 56,7. Além disso, a menos que sejam tomadas medidas regulamentares adicionais de estímulo à procura a favor dos BEVs num futuro próximo, ou no

caso de estas se destinarem apenas ao sector dos veículos novos, o MDS pode não estabilizar e manter esta tendência até ser alcançada a paridade.

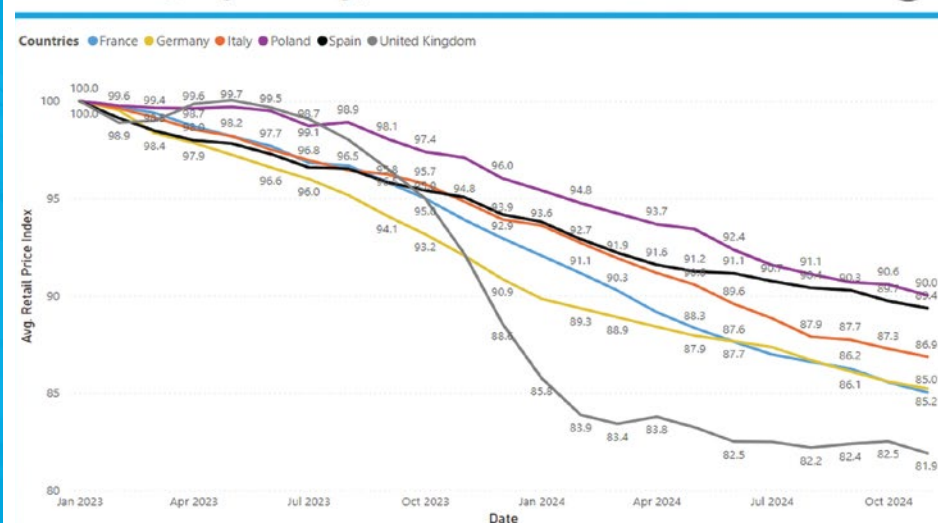
Os motores de combustão usados, por outro lado, continuam a ter uma procura suficiente, tendo em conta a redução da oferta nos anos de registo da crise, especialmente os motores diesel. No entanto, tiveram e continuam a ter de abdicar de parte do crescimento antinatural dos preços desses tempos em prol de uma correcção racional e moderada. Apenas para compensar o poder de compra ainda enfraquecido devido ao aumento da inflação dos últimos dois anos. Todas as categorias de motores de combustão, incluindo os MHEVs, estão actualmente com um índice de preços sólido de 87 ou mais, referenciado a Janeiro de 2023, e ainda não caíram abaixo do nível pré-pandémico dos veículos ligeiros de passageiros a diesel e a gasolina.

Os híbridos seguem a tendência geral dos preços, com um índice que se situa actualmente entre os outros tipos de veículos, em 80,0. As razões para não comprar são menos pronunciadas aqui do que para os BEVs, mas a sobretaxa para "mais tecnologia" por veículo parece dissuadir alguns compradores e ainda motiva os vendedores a adoptar uma estratégia de preços mais agressiva.

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



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



Please note that INDICATA is currently in the process of enhancing the Marketwatch Retail Price Index. As a result, there may be variations compared to the versions available in previous months. We appreciate your understanding as we strive to deliver a better experience.

## Um mercado de automóveis relativamente jovens ainda está com dificuldades nos BEVs?

Com 47,1%, a Áustria tem a maior percentagem de veículos ligeiros de passageiros jovens (<2 anos de idade à venda) da UE. Isto significa que quase um em cada dois veículos ligeiros de passageiros vendidos tem, no máximo, 2 anos e é, por conseguinte, caro. 2 anos de idade e, consequentemente, caros. O respectivo stock, a partir do qual são geradas as vendas, representa mesmo quase 60% da oferta actual! No entanto, tradicionalmente, os veículos muito novos sempre representaram mais de metade deste mercado, mas voltaram a aumentar significativamente em meados do ano passado.

De um modo geral, as existências continuam a sofrer com a crise do coronavírus e da entrega nos anos de 2020 a 2022, mas deparam-se com um enfraquecimento do interesse de compra. 119,8 é o pior MDS, ou seja, a relação entre a oferta e a procura de BEVs em todos os mercados monitorizados. Pior ainda do que em Espanha e na Polónia, que não são famosos por abraçarem a electrificação. No entanto, os veículos eléctricos a bateria já passaram por tempos mais difíceis na Áustria e agora estão

bem longe de valores acima de 200 (apenas como um lembrete: um valor muito bom é cerca de 45, ou seja, actualmente ainda há quase 3 vezes mais stock neste mercado do que teria saído em 45 dias nas actuais condições de vendas, principalmente impulsionado por BEVs jovens <2 anos.

Os índices de preços em comparação com Janeiro de 2023 estão no terço inferior para a maioria dos tipos de combustível em uma comparação europeia, mas o diesel e os modernos motores de combustão híbridos suaves estabilizaram o declínio de preços do último ano e meio melhor na Áustria do que no resto da Europa.

Uma vez que os veículos a gasóleo, em particular, puderam beneficiar relativamente bem, em termos de preços, da crise de abastecimento dos anos anteriores, o seu nível de preços actual é promissor. Apesar de representarem ainda um pouco mais de um terço do stock, estão numa tendência descendente, o que contribui certamente para a estabilidade dos preços e para uma atractividade relativamente boa (MDS) de 70,9.

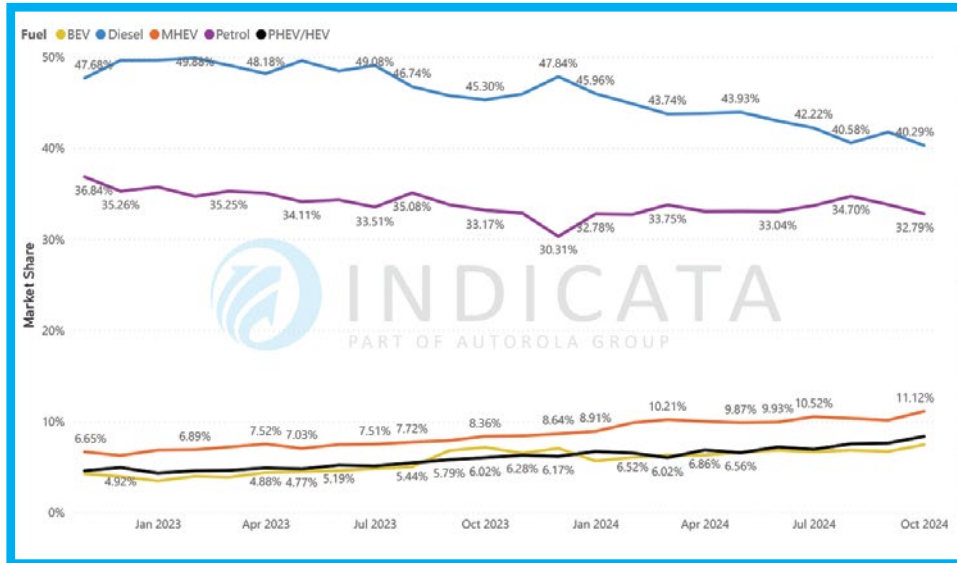
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.2
Škoda	Octavia	63.4
Volkswagen	Passat	61.8

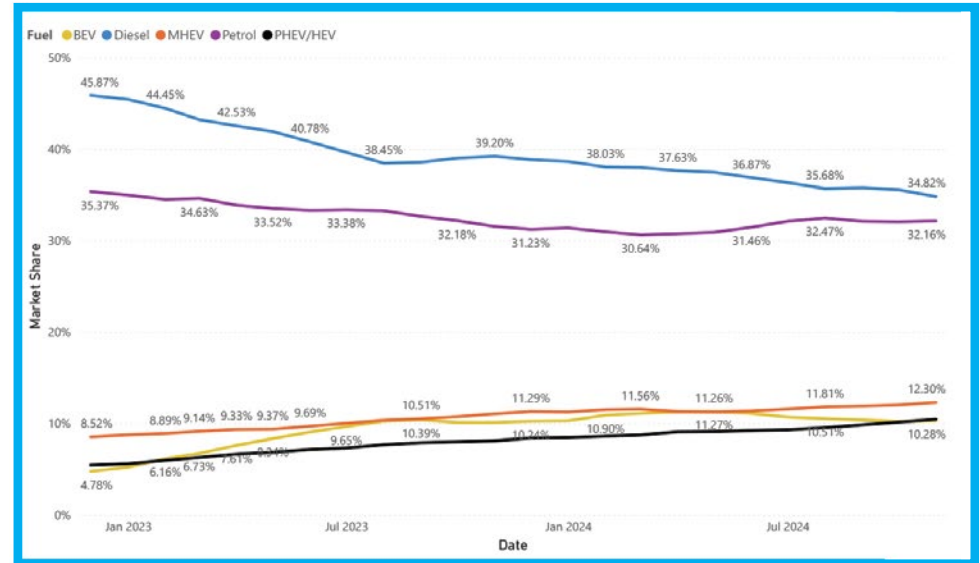
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Jimny	22x	16.4
Dacia	Duster	11x	33.3
Mercedes-Benz	EQS	8x	45.0

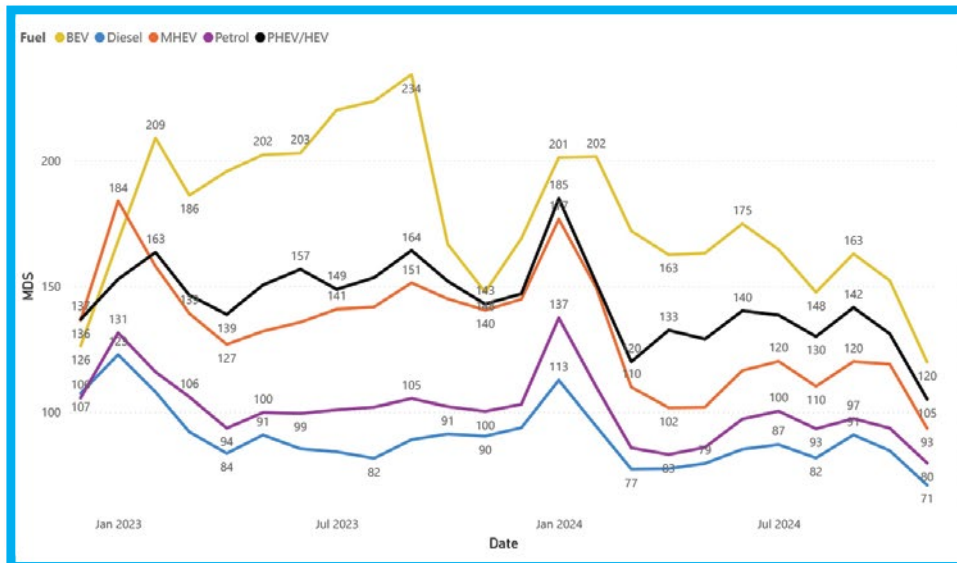
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - AUSTRIA



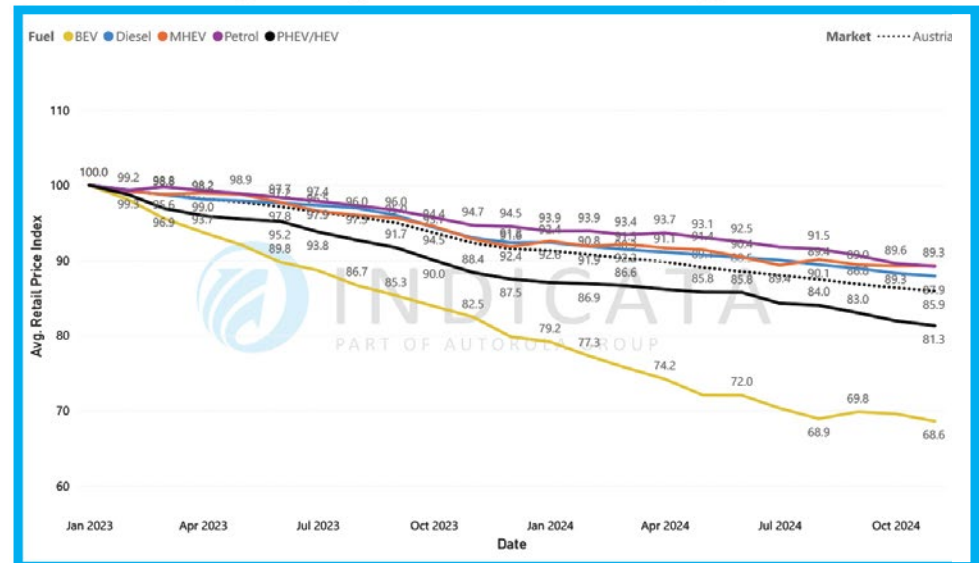
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - AUSTRIA



## MDS BY FUEL TYPE - AUSTRIA



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - AUSTRIA



## Estabilização dos preços dos BEVs

Há mais de um ano que a quota de mercado dos BEVs na oferta de veículos jovens usados <2 anos tem vindo a estagnar com o aumento das quotas de vendas na Bélgica (Outubro de 24: 11,9% vs Outubro de 23: 8,1%). A pressão do volume (medida em MDS) é felizmente inferior a 100, ao contrário do que acontece nos mercados vizinhos da França, Alemanha e Países Baixos.

Embora mais de três em cada quatro BEVs jovens vendidos tenham menos de 2 anos de idade, o que é um valor elevado para os padrões europeus (mercados observados: 58,7%). Os veículos com 3-4 anos de idade na Bélgica representam apenas 16,4% do volume total de vendas de BEVs. Isto enquanto os outros mercados europeus observados já estão mais divididos, com cerca de um terço proveniente do grupo de meia-idade. Por conseguinte, as vendas de modelos totalmente eléctricos continuam a depender fortemente de veículos muito jovens e caros para se manterem.

Globalmente, porém, o índice de preços dos BEVs (todas as idades) continua a ser um dos mais estáveis em comparação com os mercados europeus mais pequenos, com 70,5 em relação a Janeiro de 2023.

Os PHEV/HEV, por outro lado, estão em último lugar neste grupo de comparação, com 77,4. Os veículos de combustão interna belgas (incluindo os MHEV) encontram-se a meio do campo para a Europa como um todo, com um valor médio de 87,9, mas estão no fundo do grupo dos mercados mais pequenos comparáveis. Se tivermos em conta que os ICE usados belgas só puderam beneficiar menos da escassez de oferta em termos de preço nos anos de crise de 2020-2022, isto resulta numa fraqueza relativa dos veículos a gasolina e a gásóleo com uma tendência negativa contínua dos preços.

Os modelos a gásóleo usados estão a perder gradualmente quota de mercado na oferta. Enquanto os veículos ligeiros de passageiros a gasolina representaram mais de 45% do mercado disponível nos últimos dois anos (actualmente 46,2%), os veículos a gásóleo (excluindo os MHEV) caíram de 38,1% em Janeiro de 2023 para 26,8% recentemente e são agora o grupo de oferta mais pequeno entre os veículos usados até 2 anos, com 13,5%.

### Top selling < 4-years-old by volume

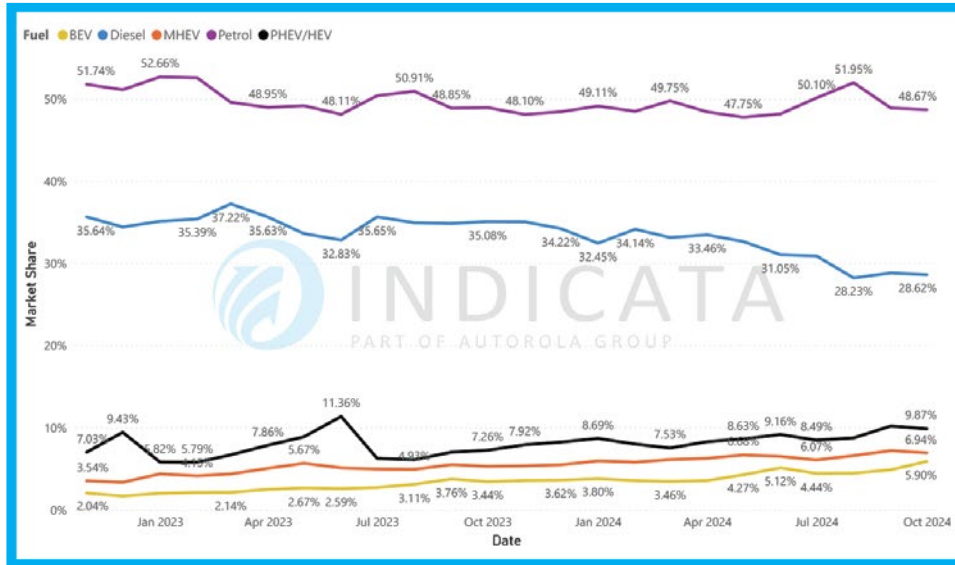
Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	67.0
BMW	1 series	70.7
BMW	3 series	72.8

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

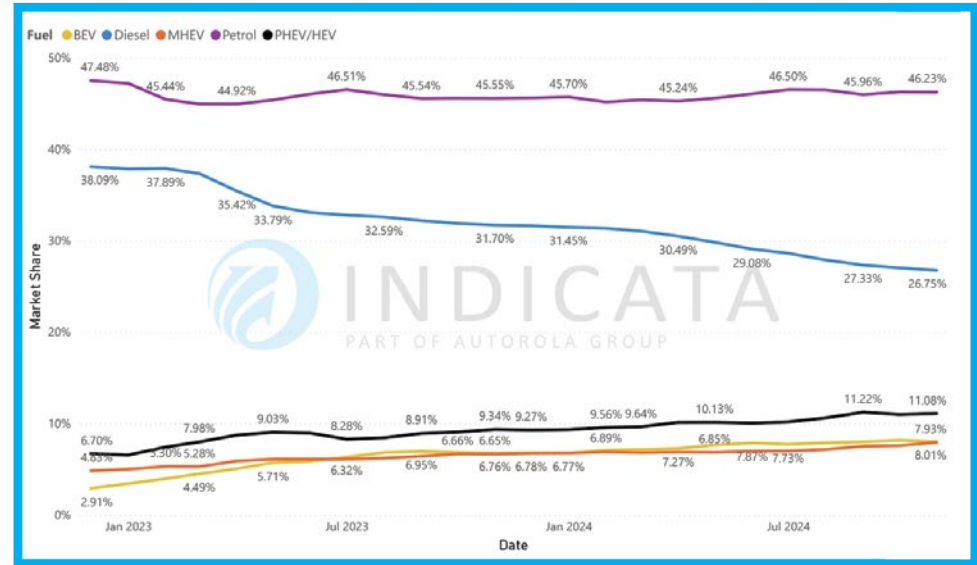
Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo	12x	29.1
Dacia	Sandero	12x	30.2
Toyota	RAV 4	11x	33.1



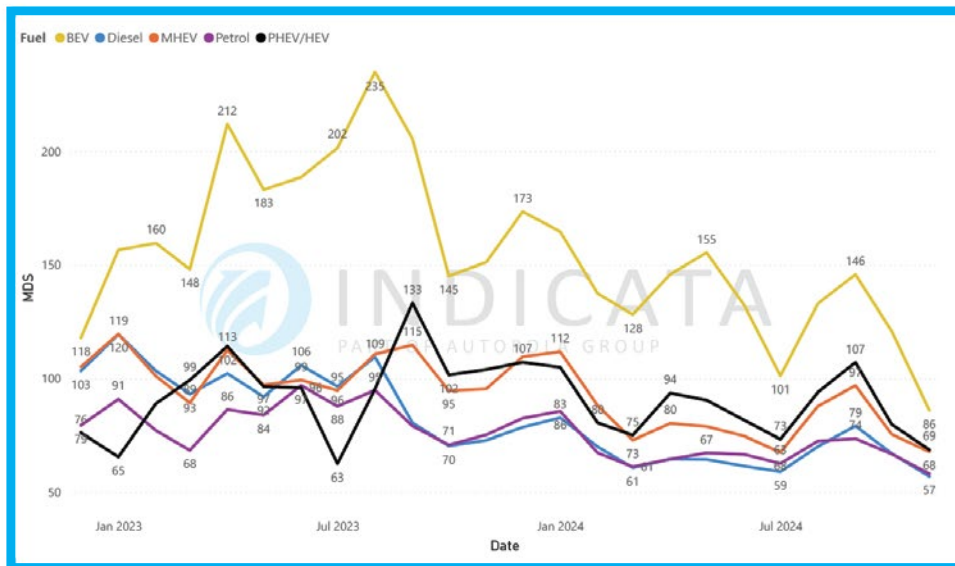
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



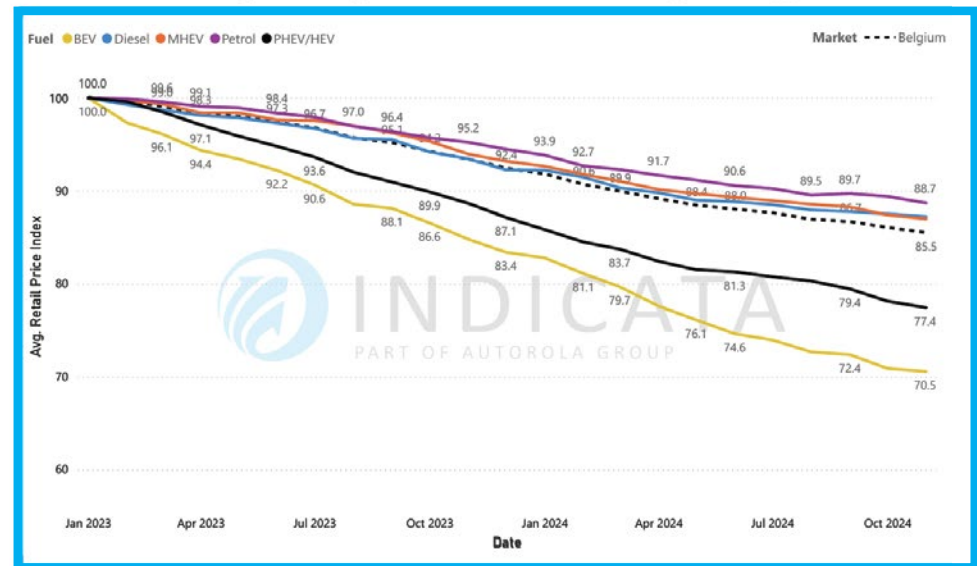
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



## MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - BELGIUM



## A transformação está em pleno andamento

O segundo maior mercado de veículos novos dos países nórdicos, a seguir à Suécia, está actualmente a sofrer uma rápida transformação também no segmento dos veículos usados. Em Outubro, quase 70% de todas as vendas de veículos ligeiros de passageiros até 2 anos eram totalmente eléctricos e, no segmento dos 3-4 anos, um em cada dois veículos vendidos era totalmente eléctrico. Até cada segundo Porsche usado vendido era um Taycan!

Em termos de veículos comerciais ligeiros, os dinamarqueses também estão claramente a superar os mercados orientados para os VEs da Europa continental, como a Bélgica e os Países Baixos. No que diz respeito aos veículos usados vendidos, os dinamarqueses estão também muito à frente dos suecos. Os impostos de registo correspondentes estão a dar o seu contributo para a reviravolta da mobilidade aqui.

No stock global de todas as faixas etárias, os veículos usados totalmente eléctricos estão ao mesmo nível dos veículos a gasolina em termos de volume, apesar do forte crescimento das vendas após um rápido afluxo em 2024, mas tiveram de fazer sacrifícios consideráveis em termos de

valor, tendo em conta um índice de preços de 69,4, para não perderem atractividade face à concorrência maciça.

Apesar da grande quota de volume, a comercialização dos BEVs medida em MDS na Dinamarca é, por conseguinte, o único dos mercados analisados que continua a ser o líder nacional em comparação com os outros tipos de combustível. Com 50,7, nenhum mercado, para além do Reino Unido, está mais próximo do valor ideal de 45, e o grupo de 3-4 anos de idade está ainda mais baixo.

Os veículos a gasóleo, por outro lado, têm uma quota de mercado em declínio, mas ainda relevante, no stock e nas vendas de veículos usados, de 24,1% e 19,9%, respectivamente, mas com um índice de preços de 84,7, têm uma das mais fortes quedas de valor dos mercados analisados. Continuam a não conseguir influenciar suficientemente a procura em proporção à oferta. O MDS regista um valor fraco de 75, para este país, e os sub-2, em particular, ficam para trás numa comparação europeia, com um valor muito superior a 100.

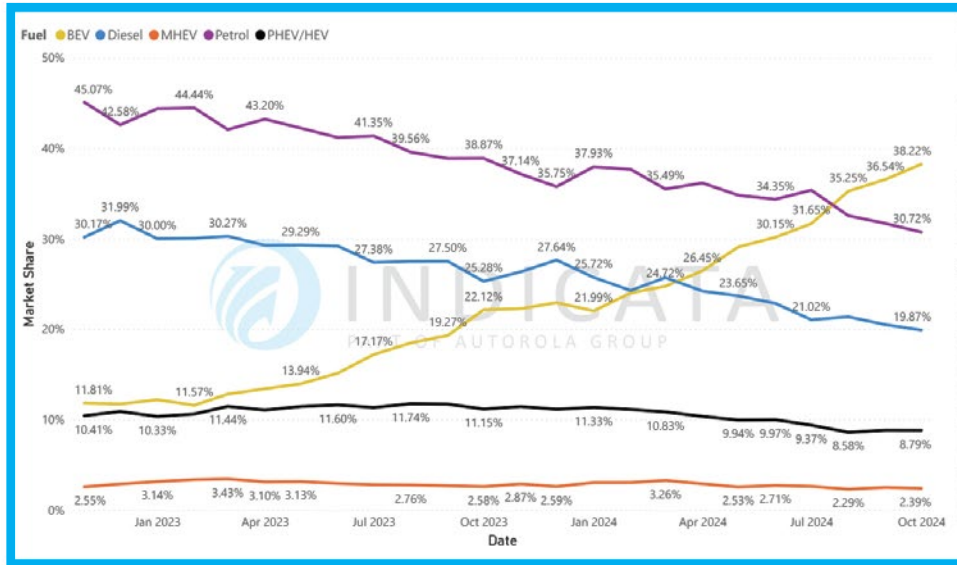
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	40.1
Volkswagen	ID.4	39.2
Škoda	Enyaq	47.5

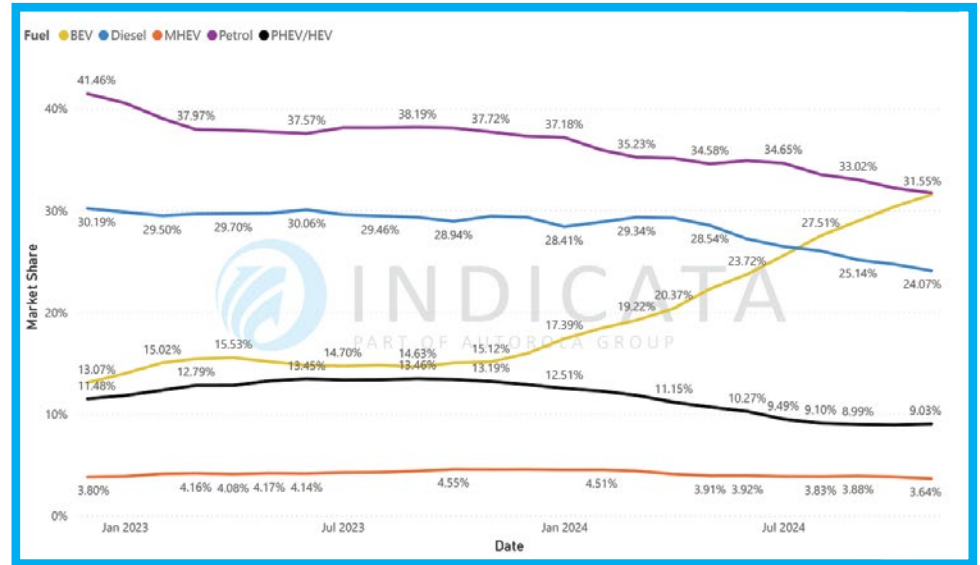
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	500	18x	20.2
Renault	Zoe	15x	23.8
BYD	Atto 3	12x	29.0

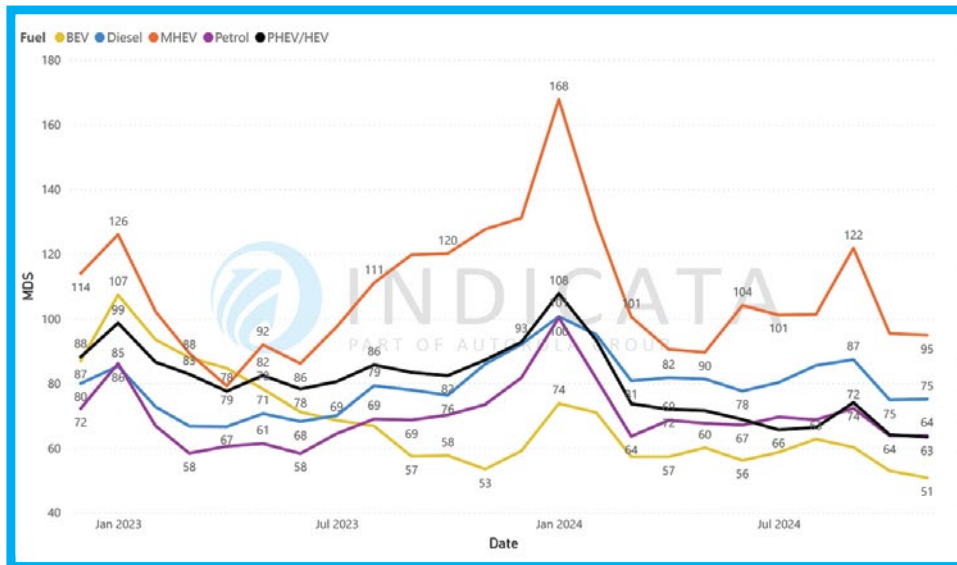
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



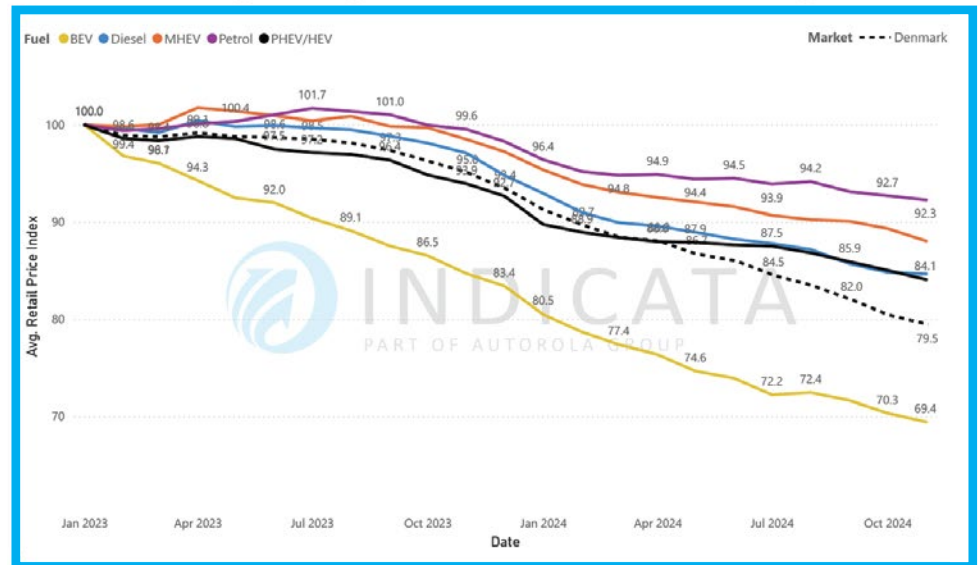
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



## MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - DENMARK



## Com um pouco de renascimento do Diesel

Em França, os veículos usados PHEV/HEV com menos de 2 anos de idade excederam a proporção de veículos a gasóleo vendidos pela primeira vez em Outubro. Embora este último não inclua os MHEVs, a tendência é clara e continua também no grupo etário dos 3-4 anos. A oferta de PHEV/HEVs muito jovens já está consideravelmente mais avançada e, com uma quota de mais de 20% de híbridos, deixou os veículos a gasóleo mais de 7pp para trás.

O crescimento da quota deve-se tanto aos plug-ins dos fabricantes premium como, cada vez mais, aos full hybrid da Renault/Dacia, por exemplo. A melhor situação de oferta/procura do país desde Maio de 2023, de apenas 56,8 (MDS) em Outubro, por exemplo, foi acompanhada por uma redução bastante moderada do preço dos veículos a diesel usados em comparação com o resto da Europa.

Isto significa que não foi gerada praticamente nenhuma pressão concorrencial desnecessária. No entanto, desde Setembro, mais veículos ligeiros de passageiros a gasóleo, de todas as faixas etárias, regressaram ao mercado francês de usados, invertendo a tendência e, apesar do aumento das vendas de veículos ligeiros de passageiros muito jovens,

ameaçam pressionar a oferta e a procura, bem como o nível de preços.

Os veículos ligeiros de passageiros foram ligeiramente mais afectados na frente dos preços desde o início de 2023, embora com uma situação de oferta/procura menos favorável (MDS de 61,3).

Os BEVs estão a sofrer de um excesso de oferta de veículos, especialmente no grupo etário jovem com menos de 2 anos, como na maioria dos outros grandes mercados, o que se reflecte num MDS ainda superior a 110.

No entanto, a evolução positiva dos BEVs mais antigos não deve deixar de ser mencionada. Após as férias de Verão, com um MDS de 74,9, os modelos com mais de 3 anos que entram nas vendas de automóveis usados recuperaram muito terreno em relação aos seus homólogos com motor de combustão e também conseguiram manter-se bem acima de 75 no índice de preços em comparação com o início de 2023.

As existências de BEVs de várias idades também parecem permanecer bastante estáveis e uma saída mais forte de BEVs mais antigos, em particular, está a ajudar a regular a oferta.

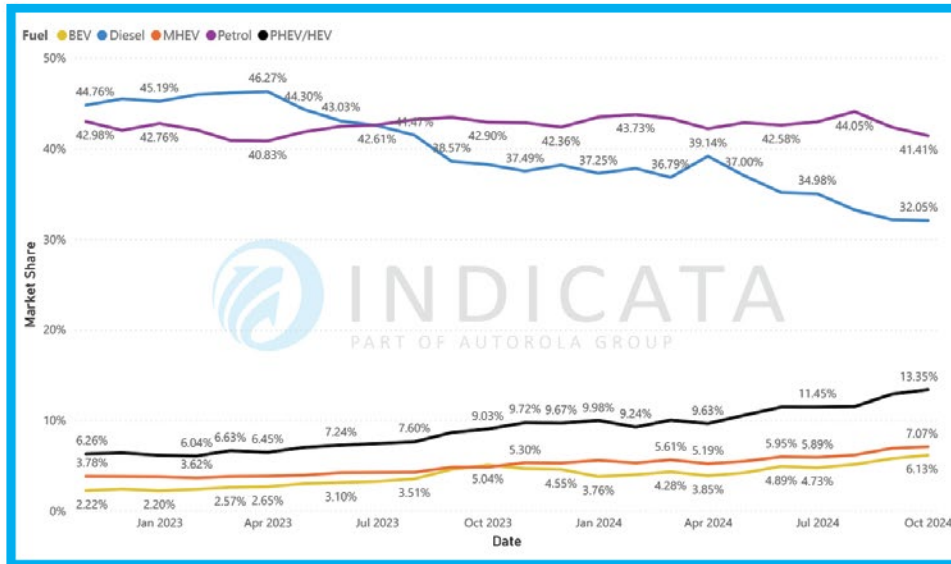
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	64.1
Renault	Clio	42.0
Peugeot	2008	68.4

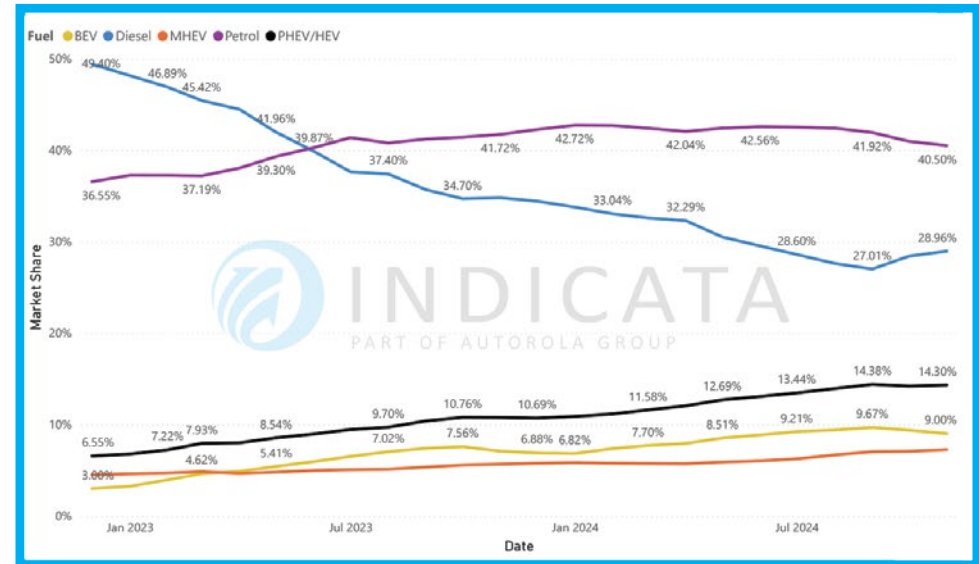
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	11x	31.3
Kia	Rio	11x	33.7
Dacia	Sandero	11x	33.7

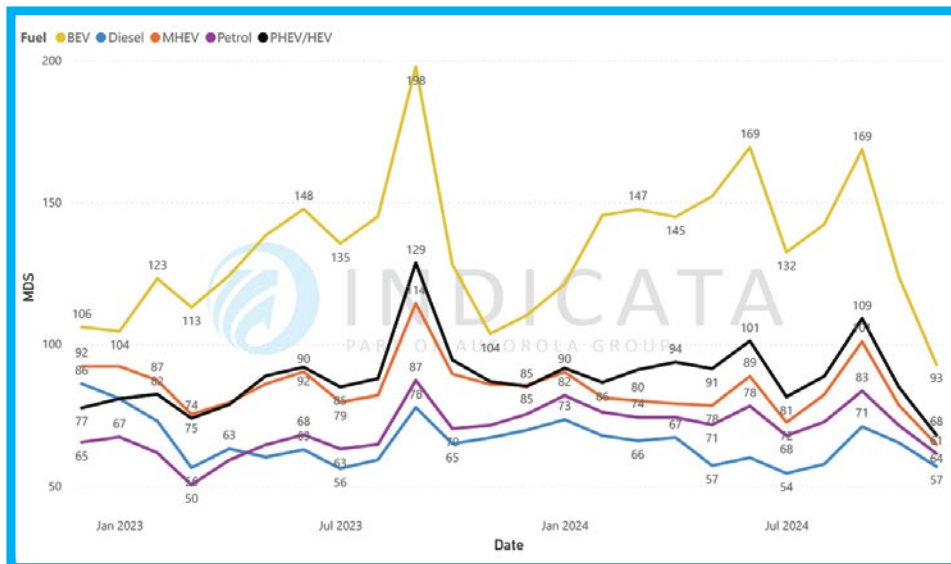
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



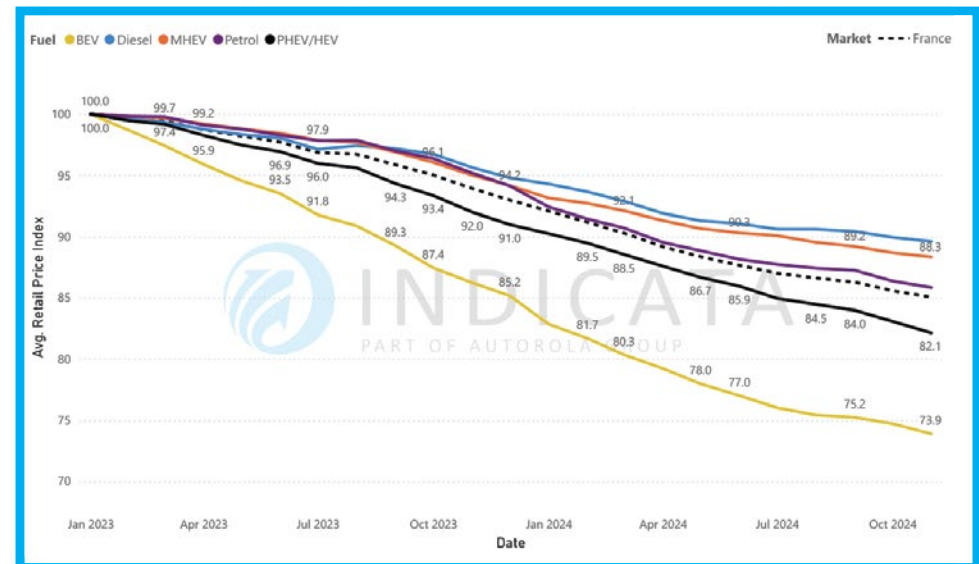
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



## MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - FRANCE



## Os híbridos estão a crescer?

Enquanto os MHEV estão gradualmente a complementar e a substituir os motores de combustão nas vendas no mercado de veículos usados, as vendas de BEVs e de PHEV/HEVs só lentamente estão a ganhar ímpeto (6,1% e 8,7% de quota de mercado, respectivamente). Mesmo no grupo dos veículos até 2 anos, a quota de mercado combinada nas vendas de automóveis usados é apenas ligeiramente superior a 20%. Principalmente impulsionados pelos modelos eléctricos a bateria, que quase duplicaram a sua quota de mercado aqui, de 4,9% em Janeiro de 2023 para 9,3%.

No entanto, os jovens PHEV/HEVs também estão a estagnar em pouco mais de 11% da oferta devido à abolição do prémio de registo estatal em 2023. O importante grupo de híbridos com 3-4 anos de idade aumentou maciçamente de menos de 2% no início de 2023 para 13,3% e, juntamente com 7,9% de BEVs, representa agora mais de 21% do stock total. Em comparação com Janeiro de 2023, a quota de mercado dos BEVs quase se multiplicou por oito.

O início do alinhamento entre a oferta e a procura dos grupos etários mais jovens, até aos 4 anos de idade, teve de ser compensado com consideráveis correcções de preços negativas. Estas resultaram num índice de preços de 77,7 (PHEV/HEV) e 66,0 (BEVs) em comparação com Janeiro de 2023, mas

agora dão, pelo menos, a ténue impressão de estabilização.

Consequentemente, a atractividade, medida em MDS, melhorou recentemente para menos de 100, especialmente para os grupos etários ligeiramente mais velhos, e os veículos mais jovens também estão a aproximar-se dela (111,4 em Outubro de 2024).

O facto de os PHEV/HEVs mais antigos, a partir dos 3 anos de idade, estarem agora ao mesmo nível dos veículos a diesel em termos de MDS e terem mesmo ultrapassado os MHEVs em geral, pode ser visto como um sucesso notável.

No entanto, para além do Reino Unido, a queda de preços dos dois segmentos de VEs é particularmente pronunciada em comparação com os principais mercados europeus e deve-se certamente à crescente incerteza e aceitação por parte de potenciais compradores como resultado de relatos negativos.

Por uma razão semelhante, os veículos ligeiros de passageiros parecem ser capazes de manter os seus preços (índice 90.5) e a atractividade do mercado (MDS 73.8) em comparação com os principais mercados europeus e apesar das suas elevadas quotas de mercado.

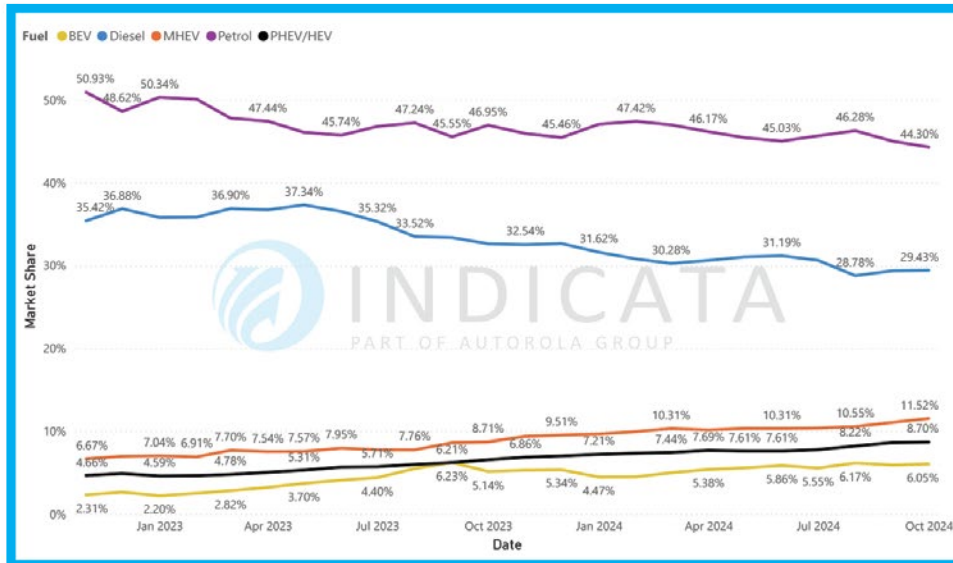
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.7
Volkswagen	T-ROC	66.1
Volkswagen	Tiguan	71.1

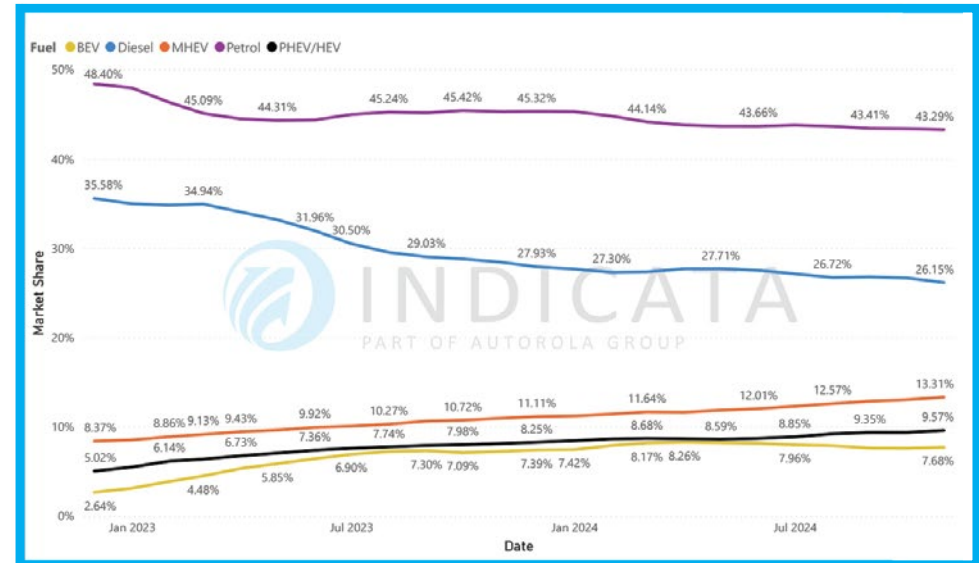
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.1
Tesla	Model Y	13x	26.8
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.2

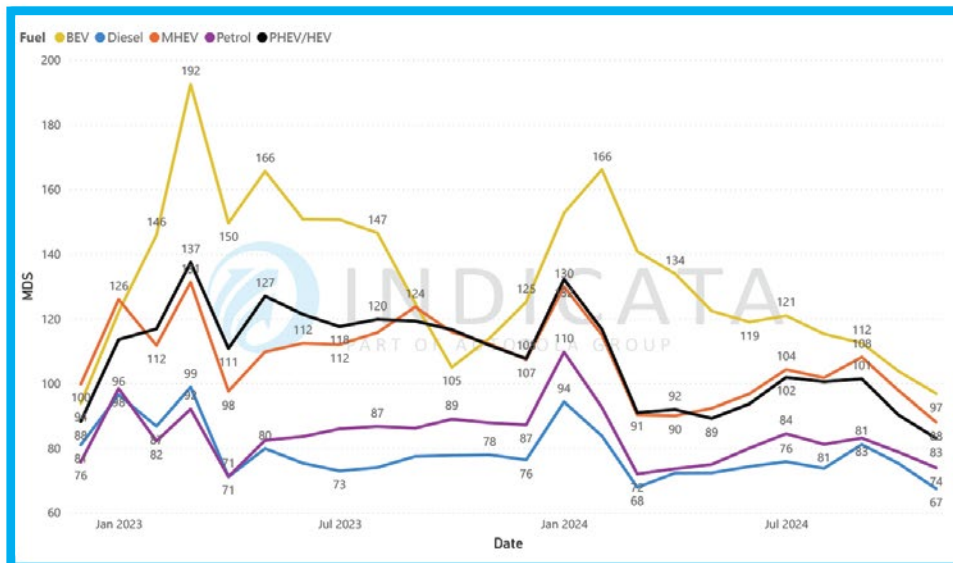
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



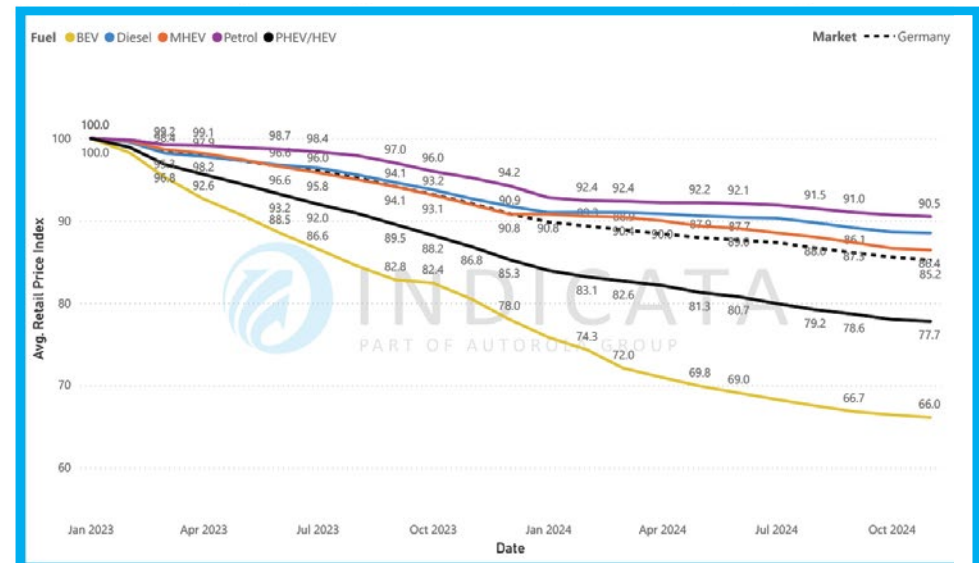
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



## MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - GERMANY



## BEVs com uma luz de esperança

A Itália é um dos mercados de automóveis usados mais conservadores da Europa e ainda gera mais de 90% das suas vendas a partir de modelos com motores de combustão.

A quota de BEVs em Outubro era de apenas 3,9%, mesmo no grupo etário inferior a 2 anos, o que está ao nível da Polónia e mesmo abaixo da Turquia.

O stock está a envelhecer, o que não significa inicialmente uma fraca comercialização medida em MDS, mas que a quota do grupo etário com 5 anos ou mais está a aumentar constantemente e é agora superior a 40%. Esta percentagem inclui ainda 2 em cada 3 veículos com motores diesel, ou seja, 68,3% contra 46,4%, em média, em todos os mercados observados.

Nos outros grupos etários até aos 4 anos, o gasóleo está a ser frequentemente substituído pelos MHEVs, enquanto os veículos ligeiros de passageiros a gasolina têm sempre oscilado em torno de uma quota de mercado de cerca de um terço nos últimos anos.

O sucesso do MHEV deve-se também ao ícone nacional Fiat 500, em que o invulgar conceito de motor do híbrido suave com a sua própria autonomia eléctrica curta e agora a única alternativa ao BEVs já representa mais de metade de todos os 500 oferecidos e vendidos. Representam mais de três quartos da população de veículos usados com menos de 2 anos de idade.

No entanto, o domínio global do mercado dos veículos de combustão usados em termos de volume não é isento de consequências. Embora os seus valores MDS tenham regressado a um bom nível de oferta e procura após a pausa de Verão, a tendência e o índice de preços dos veículos italianos a diesel, a gasolina e híbridos suaves continuam a diminuir e estão também ligeiramente abaixo da média numa comparação europeia.

Os BEVs, em particular, estão a ter um desempenho bastante sólido em termos de depreciação devido aos baixos volumes em comparação com outros grandes mercados europeus. Com um índice de preços de 77,5 desde Janeiro de 2023 e um MDS actual de 81,6, não mostram sinais de drama.

### Top selling < 4-years-old by volume

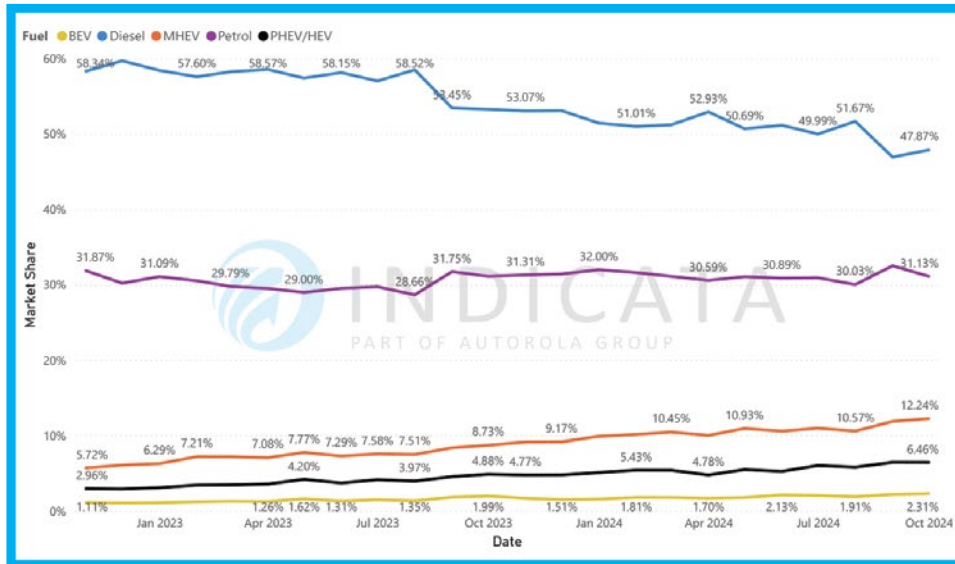
Make	Model	MDS
Fiat	Panda	30.2
Fiat	500	38.8
Jeep	Renegade	47.6

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

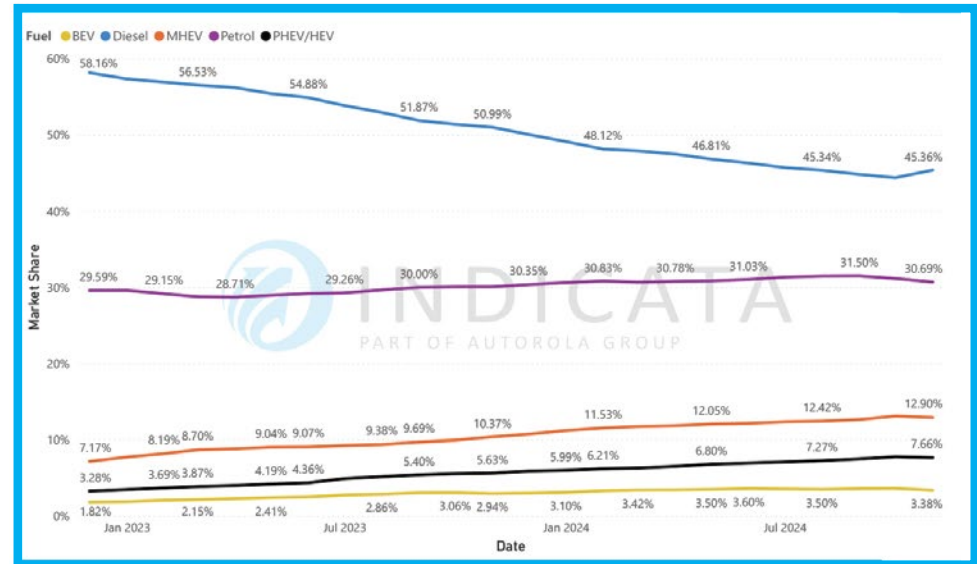
Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	Panda	12x	30.2
Citroën	C3	10x	36.5
Tesla	Model 3	10x	37.3



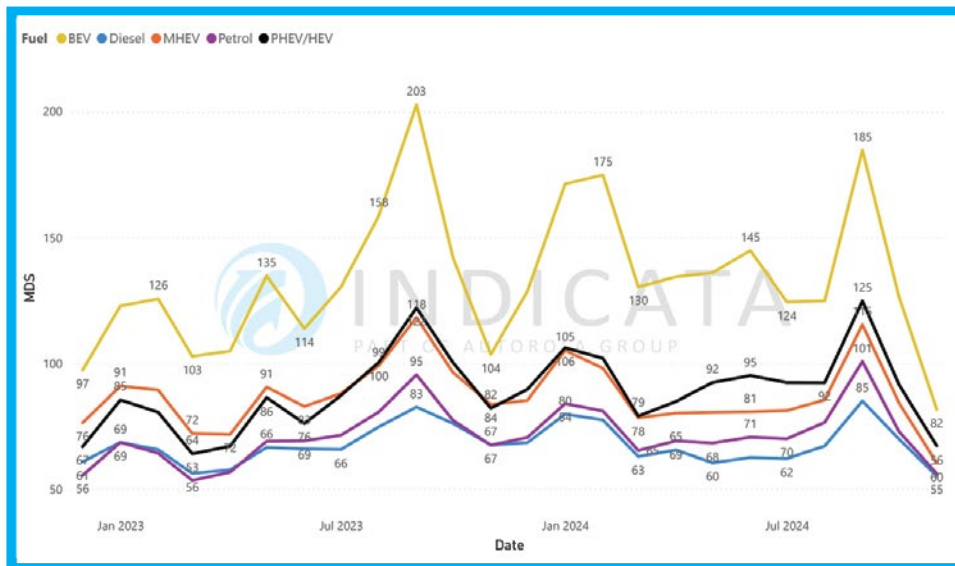
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



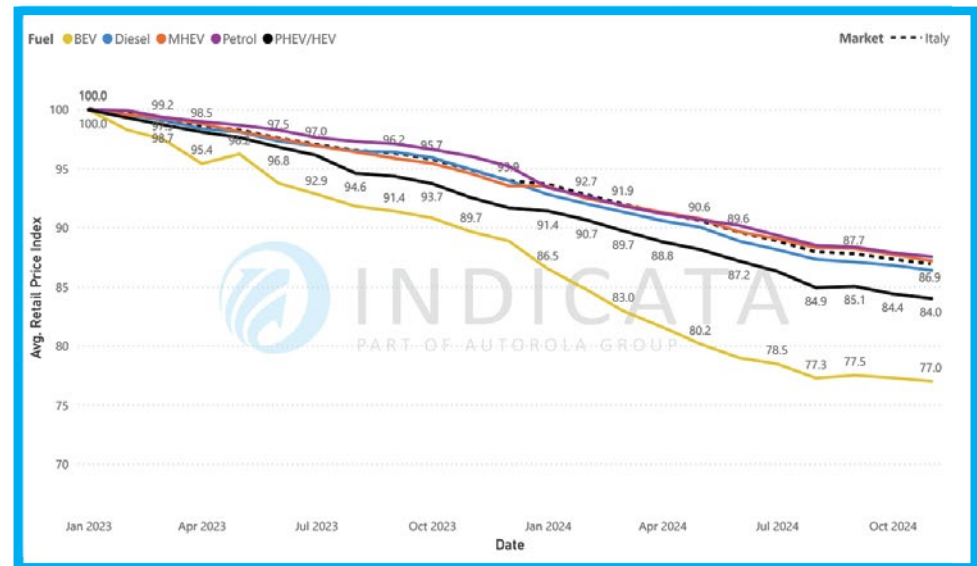
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



### MDS BY FUEL TYPE - ITALY



### RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - ITALY



## Primeiro que tudo, vamos começar pelo híbrido

Apesar de uma quota de veículos novos totalmente eléctricos superior a 30% em 2023, o mercado de veículos usados nos Países Baixos continua a ser dominado pelos PHEV/HEVs.

Nas vendas de veículos até 2 anos de idade, os híbridos ultrapassaram pela primeira vez os veículos ligeiros de passageiros a gasolina (28,3%) com 30,7%, enquanto os BEVs se mantêm em cerca de 15%.

Em Outubro, um em cada quatro veículos ligeiros de passageiros da mesma faixa etária tinha tracção híbrida, enquanto os veículos totalmente eléctricos têm oscilado em torno da marca dos 19% desde o início do ano.

Em termos de volume, os híbridos aproximam-se assim da quota em declínio dos veículos jovens a gasolina, que se situa nos 28,4%. No entanto, os veículos jovens a gasóleo também estão a experimentar um renascimento e representam novamente 13,4% do stock de veículos jovens usados, depois de terem estagnado em cerca de 10% durante muitos meses.

Por último, com uma média de atractividade (MDS) de 94,9 e 125,7 para os veículos eléctricos usados jovens com menos de 2 anos, o excesso de oferta é já claramente visível e um fardo mais pesado em comparação com os países vizinhos imediatos.

Além disso, o regresso iminente de grandes volumes de BEVs representa um risco acrescido. Tendo em conta os valores MDS para 2023 - regularmente acima de 140 - o nível melhorou por enquanto. O desconto dos BEVs ainda é limitado e mantêm-se dentro da tendência de preços negativos que - infelizmente - se tornou comum.

O índice de preços de Outubro para os modelos eléctricos a bateria terminou num valor quase moderado de 73,0. Os PHEV/HEVs estão muito à frente no MDS, apesar do forte crescimento do volume num sentido positivo, mas também são caracterizados por uma tendência de enfraquecimento dos preços que só conhece uma direcção este ano.

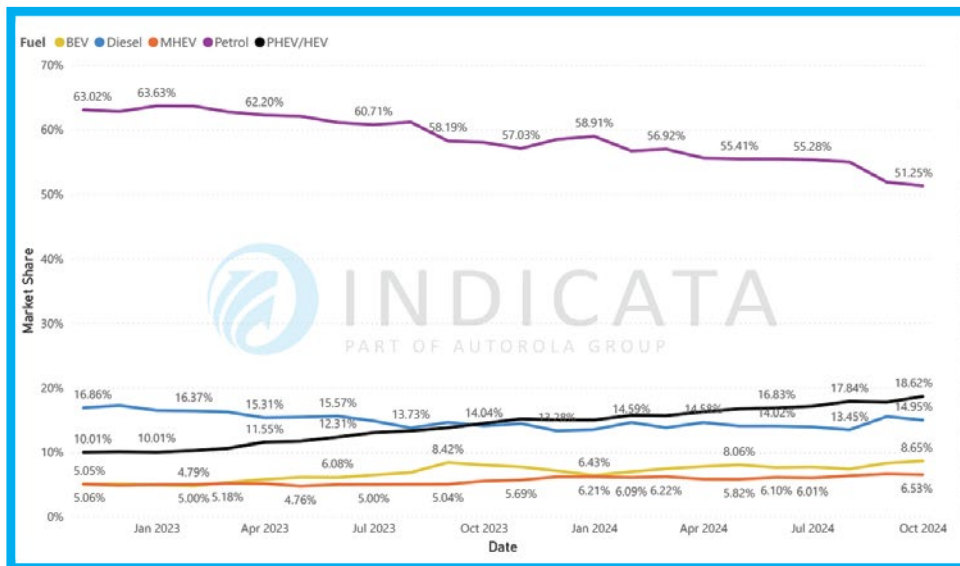
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	63.9
Volvo	XC40	47.8
VW	Polo	60.8

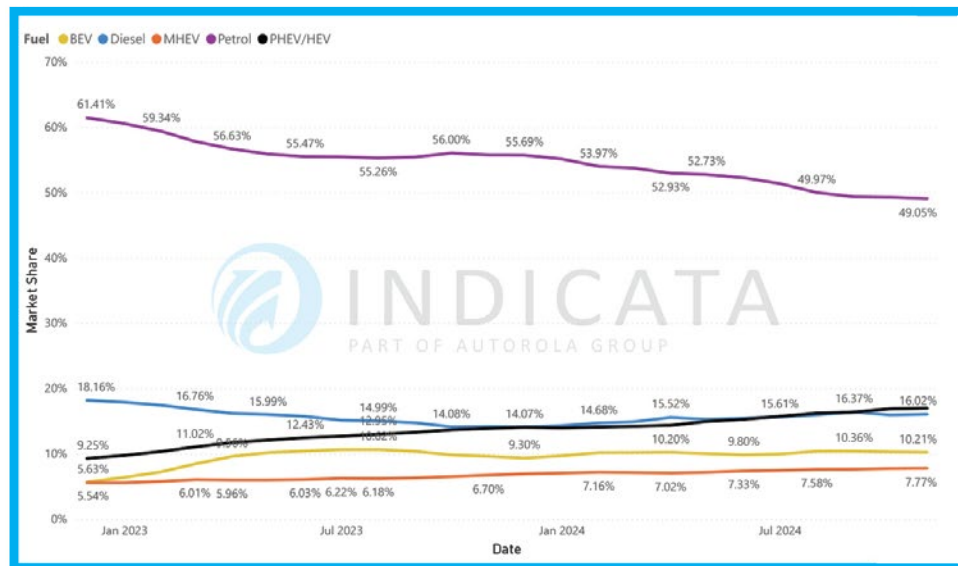
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	11x	33.8
Tesla	Model Y	9x	40.0
Cupra	Born	8x	45.0

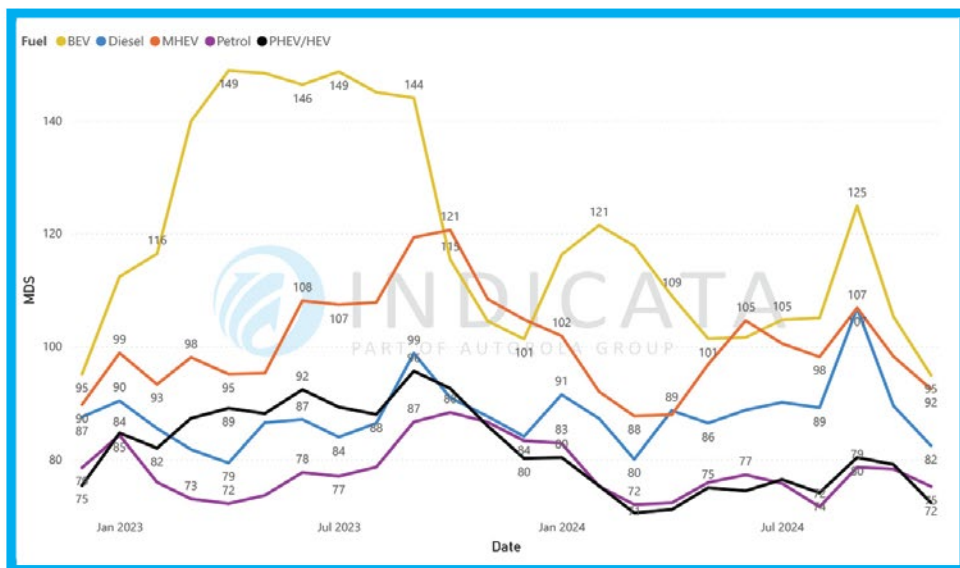
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



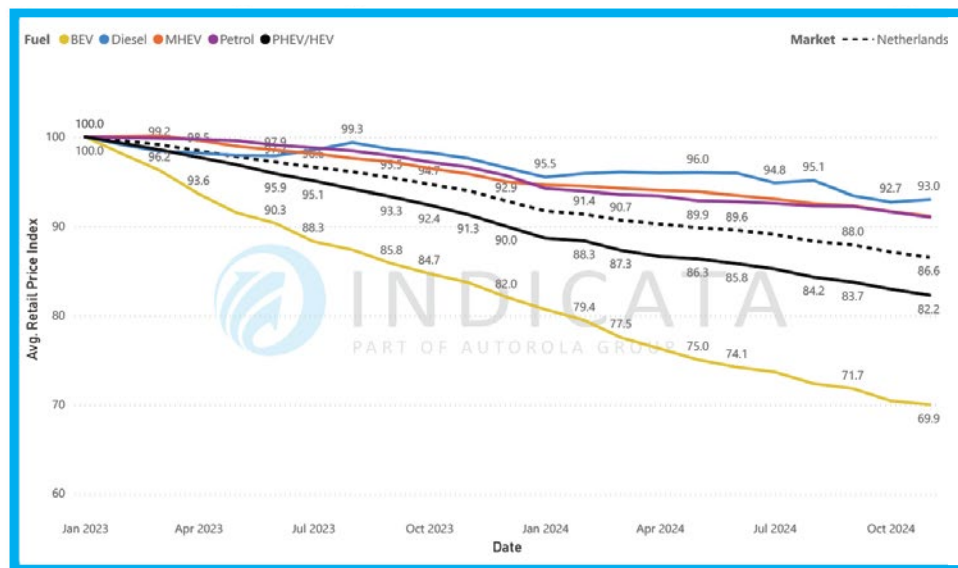
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



## MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - NETHERLANDS



# As importações de ICE voltam a ganhar terreno, deixando para trás os BEVs

Embora a Polónia seja um mercado europeu mais pequeno para veículos ligeiros de passageiros novos - aproximadamente da dimensão da Bélgica ou dos Países Baixos - está ao mesmo nível da Espanha no sector dos veículos usados, com espantosos mais de 2 milhões de veículos em 2023.

À semelhança da Turquia, a força das importações de veículos usados gera uma proporção continuamente elevada de veículos em stock e de vendas com mais de 5 anos.

A crise de aprovisionamento, que reduziu rapidamente a oferta importada dos anteriores países doadores, fez subir os preços a níveis inimagináveis e também deixou a sua marca na Polónia. Em 2022, provocou uma queda acentuada do volume de veículos ligeiros de passageiros usados.

Desde 2023, os sinais apontam para um novo crescimento e o número crescente de novas matrículas também promete um crescimento nos grupos etários mais jovens, de modo que os veículos usados com até 2

anos de idade estão a alcançar os veículos usados com 3-4 anos de idade em termos de volume e de uma quota de mercado de pouco mais de 22%.

A quota estável dos veículos mais antigos - predominantemente motores de combustão - garante uma relativa estabilidade em comparação com os outros grandes mercados europeus. Embora a perda de um ponto de índice para o gasóleo, a gasolina e o MHEV desde o mês passado não seja pouca coisa, com 90,2 em comparação com o início de 2023, a Polónia é um dos líderes nos mercados de veículos usados de grande volume!

Os BEVs, no entanto, mantendo actualmente um índice de preços de apenas 72,2 e um valor MDS de 99,5, indicam claramente que mesmo 2,9% de quota de mercado no volume de stock pode ser demasiado e satisfazer uma procura demasiado reduzida. Não admira que a densidade de pontos de carregamento no país seja de apenas 1,1 por 100 quilómetros (cf. Alemanha 51,4, República Checa 2,2 e Eslováquia 4,3).

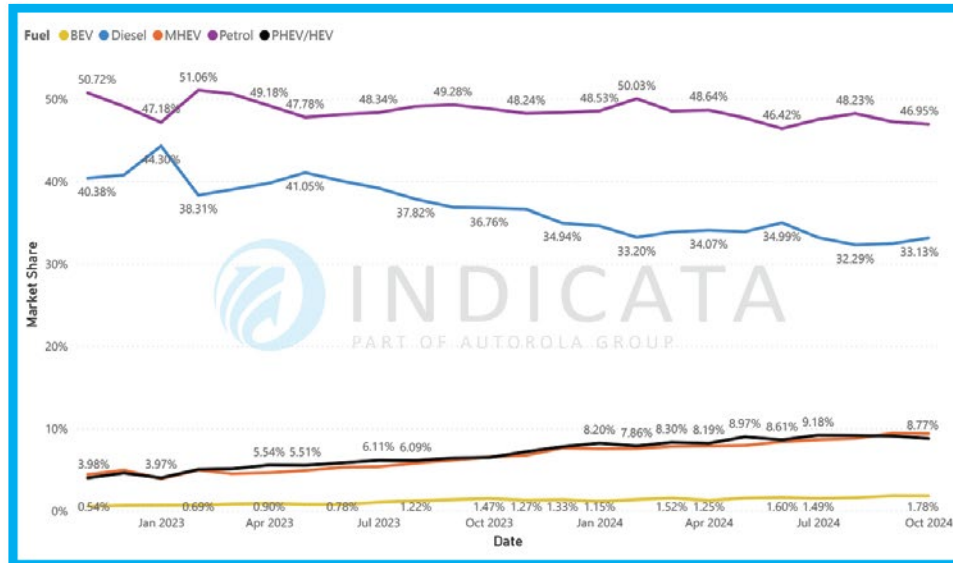
## Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	44.5
Škoda	Octavia	41.9
BMW	3 Series	53.6

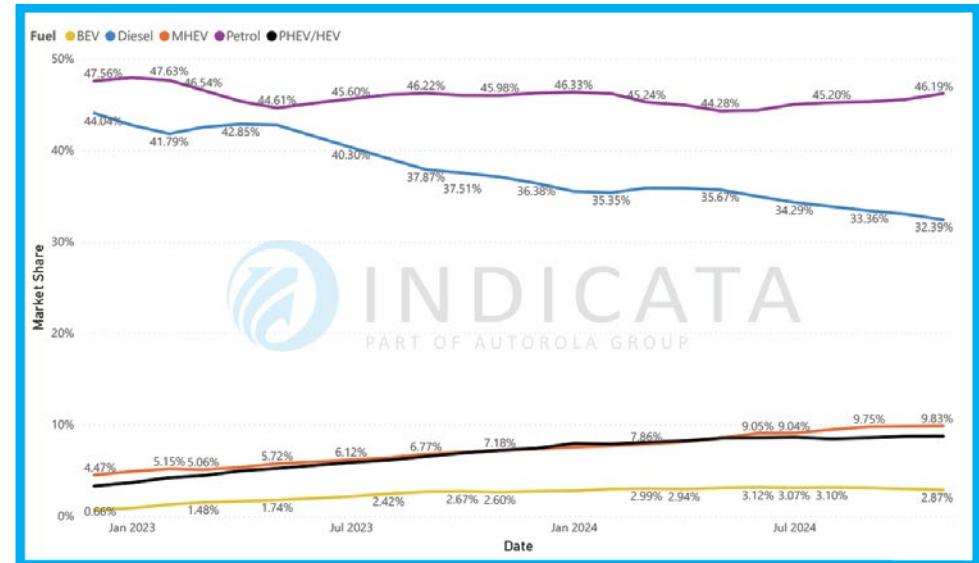
## Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo X	12x	29.2
Citroën	C3	9x	38.5
Škoda	Octavia	9x	41.9

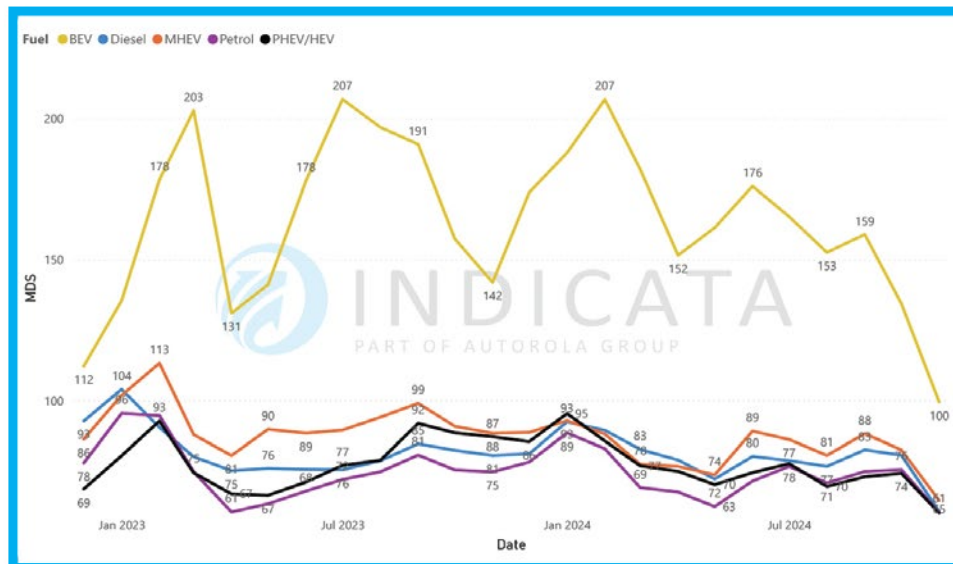
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



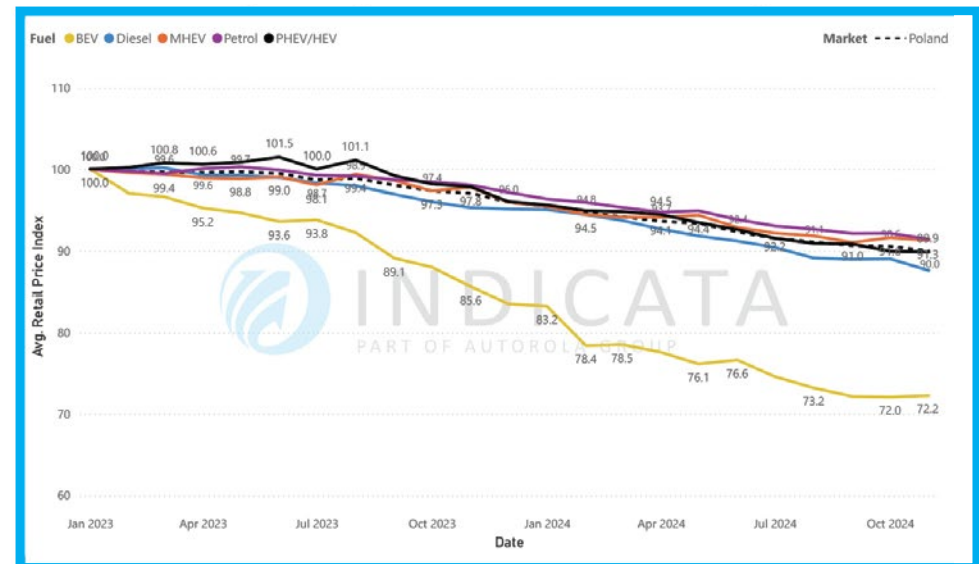
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



## MDS BY FUEL TYPE - POLAND



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - POLAND



## Ganhar quota de mercado de BEVs aceitando a descida de preços

O mais pequeno dos mercados automóveis considerados neste relatório pode reivindicar uma venda proporcionalmente maior de BEVs usados (8,4% em Outubro) do que o seu grande vizinho ibérico.

Isto significa que os portugueses também superam outros países do EU5, como Alemanha, Reino Unido, França e Itália, bem como a maioria dos países mais pequenos observados, excluindo a Suécia e a Dinamarca.

Em todos os grupos etários, a quota de mercado do diesel está em queda, tanto nos veículos em stock como nas vendas, tendo diminuído de 42,6% para 30,7% desde Janeiro de 2023.

Infelizmente, o mercado tem estado sobrecarregado no lado da oferta devido ao aumento do número de BEVs, o que, no passado, se reflectiu em valores de MDS superiores a 120. Entretanto, os habituais ajustes negativos de preços trouxeram algum alívio e, com uma atractividade (MDS) de 83,3, os BEVs estão a aproximar-se dos outros tipos de combustível.

Os BEVs com 3-4 anos destacam-se do restante mercado. Apesar do aumento contínuo da venda de veículos a gasolina, a situação de oferta e procura neste segmento de combustível não parece mais tensa do que noutros tipos de motorização.

Nos grupos etários mais jovens, os carros a gasolina já representam 44,0% dos veículos com menos de 2 anos e os BEVs já são tão comuns quanto os veículos a diesel. Dada a sua elevada quota de mercado, a tendência de preços para os veículos a gasolina tem-se revelado surpreendentemente estável, com um índice médio de 90,4 em comparação com Janeiro de 2023.

Os PHEV/HEV, na verdade, estão a seguir aqui a tendência de descida de forma mais acentuada do que no país vizinho, tradicionalmente mais favorável aos híbridos.

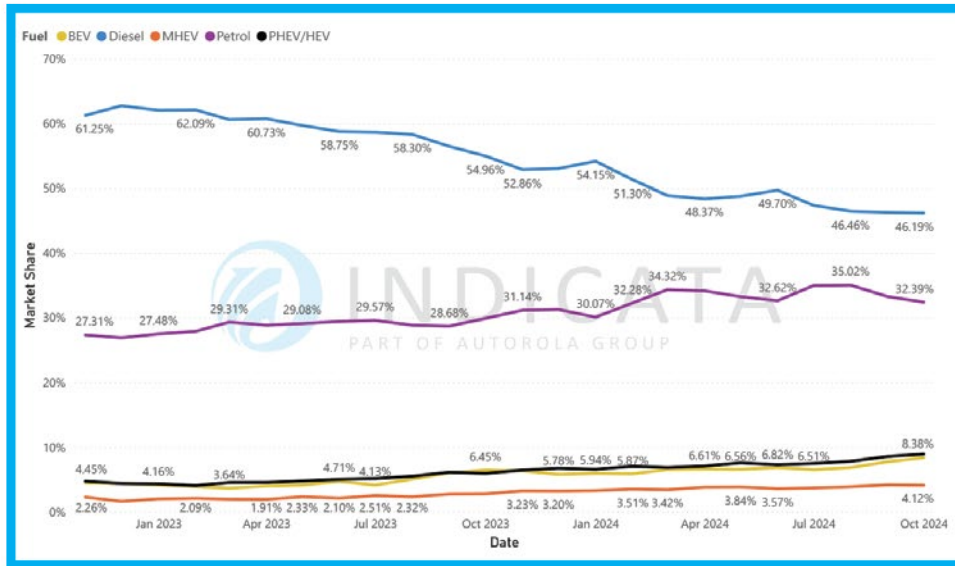
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	57.8
Mercedes-Benz	A-Class	69.5
Renault	Clio	81.8

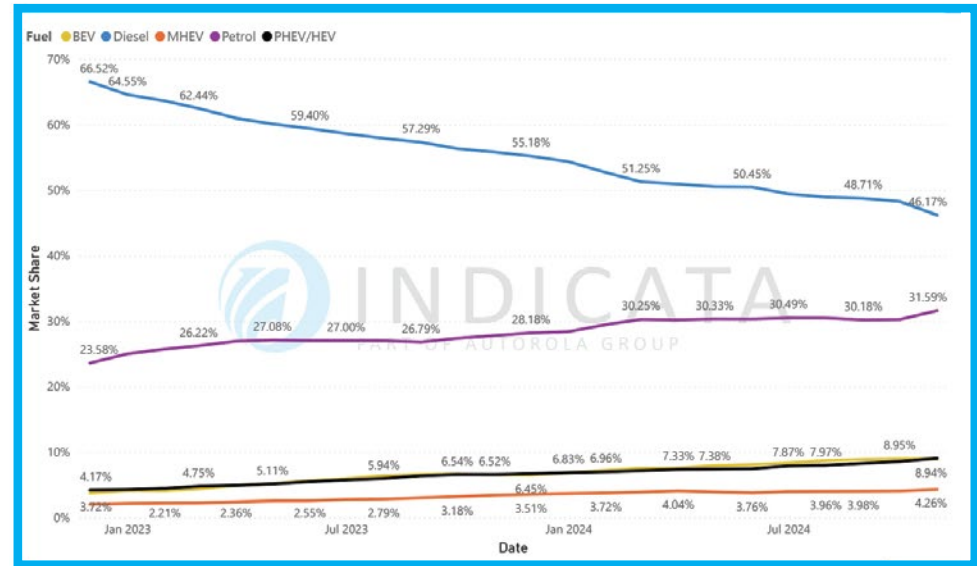
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	9x	41.3
Volkswagen	Taigo	9x	41.8
Mitsubishi	Space Star	9x	42.1

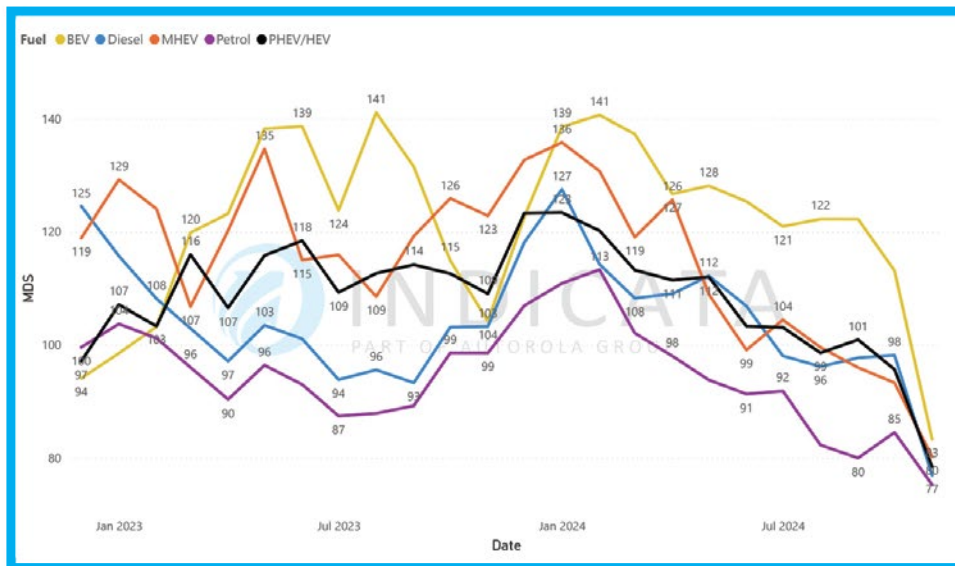
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



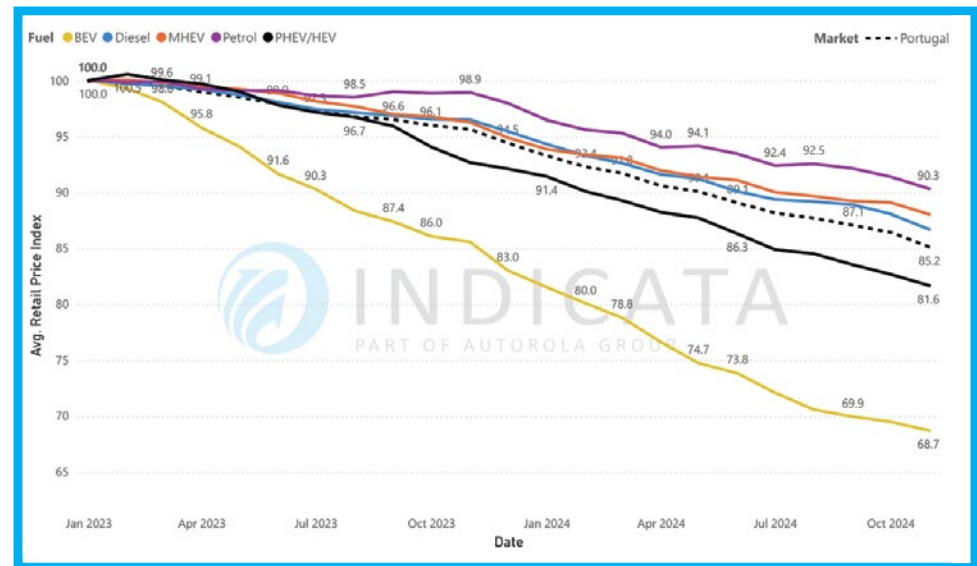
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



## MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - PORTUGAL



## DANA: uma tragédia humana com danos colaterais no mercado de veículos ligeiros de passageiros

Com pouco menos de 2 milhões de registos de veículos novos, o mercado espanhol de veículos usados é o mais pequeno da UE5. A Polónia acaba de ultrapassar a Espanha em termos de número de veículos novos e usados em 2023.

A grave catástrofe climática no sul do país, perto de Valência, no final de Outubro, não só causou terríveis tragédias e perdas humanas, como também cerca de 100 000 perdas totais de veículos e 500 000 veículos danificados. Sem contar com os cerca de 18 000 veículos ligeiros de passageiros não registados e os 500 VCL nos parques dos concessionários de automóveis novos afectados.

Os efeitos sobre o mercado espanhol de veículos ligeiros de passageiros ainda não podem ser deduzidos a partir dos dados de Outubro, mas irão certamente influenciar os próximos meses, com o aumento da procura e a escassez da oferta.

Os compradores de automóveis em Espanha estão a lutar contra a electrificação e o nível de preços mais elevado que lhe está associado, mesmo sem ou apesar dos desastres ambientais.

Uma proporção comparativamente elevada de híbridos (11,1% de vendas e 10,9% de stock) é o resultado da afinidade com os modelos híbridos não

recarregáveis. A categoria PHEV/HEV apresenta o melhor valor espanhol de MDS, ou seja, a relação oferta/procura, de todos os tipos de combustível para veículos ligeiros de passageiros usados com mais de 3 anos, com 56,3 actualmente.

Com um valor médio de 118,9 e 91,3, respectivamente, os BEVs usados registam uma procura demasiado reduzida no grupo de comparação adequado à idade. Não admira que a Espanha tenha uma das redes de carregamento menos desenvolvidas da Europa (1,2 pontos de carregamento por 100 quilómetros de estrada, comparável, por exemplo, à Bulgária), segundo o ADAC.

Em termos de evolução dos preços, a Espanha está surpreendentemente mais a meio do campo europeu, com os BEVs num valor de índice aceitável de 73,5 em relação a Janeiro de 2023, o que indica uma massa ainda não crítica de veículos eléctricos usados.

Podemos observar que o mercado espanhol de veículos usados está a sofrer a maior transformação em resultado da rápida mudança dos veículos a diesel para os veículos a gasolina. Esta situação já se verificou na maioria dos outros mercados da UE5 e na Polónia. Apenas a Itália se mantém um pouco mais teimosa nos seus veículos usados de ignição por compressão.

### Top selling < 4-years-old by volume

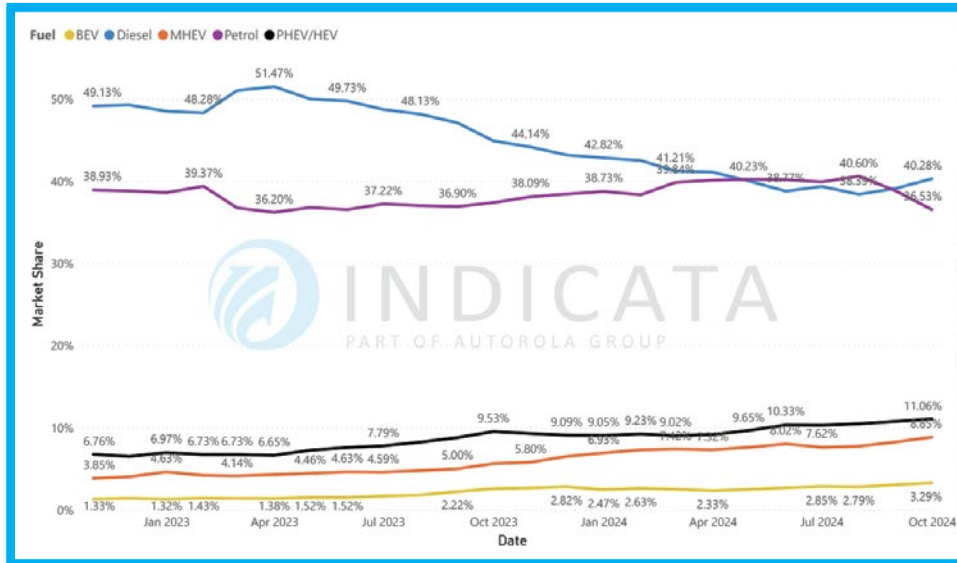
Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	65.0
Toyota	CH-R	52.1
Fiat	500	72.8

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

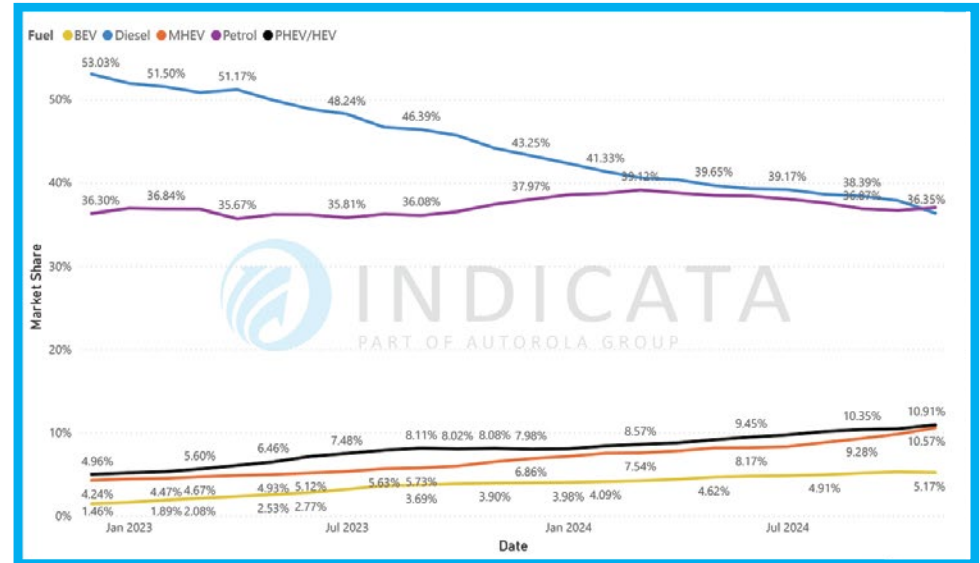
Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	13x	28.7
BMW	X1	9x	38.5
Toyota	RAV 4	9x	39.0



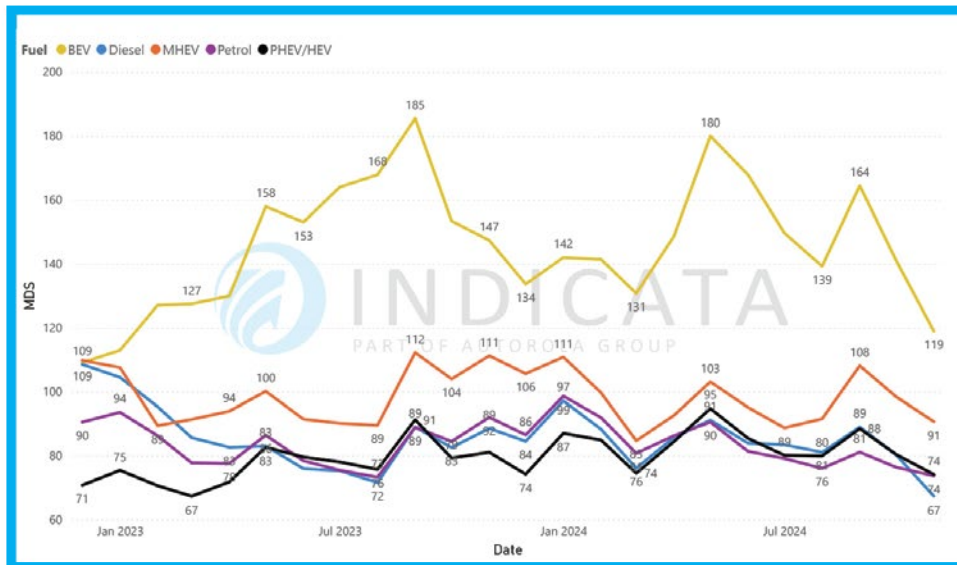
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



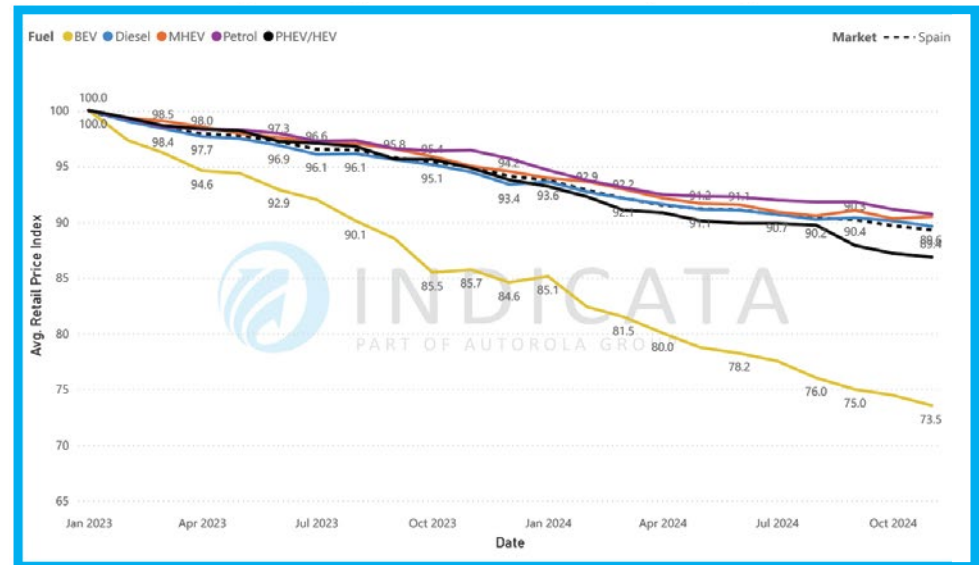
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



## MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SPAIN



## A seguir as pegadas do mercado automóvel norueguês

A Suécia é o segundo mercado mais forte para novos registos de VE na Europa, depois da Noruega. Quase 39% de BEVs, 21% de PHEVs e 8% de HEVs em 2023, apesar de uma redução dos subsídios no final de 2022, estão em linha com a transformação da mobilidade na Noruega e na Dinamarca.

A transformação do mercado de veículos usados demorará, naturalmente, um pouco mais de tempo devido aos períodos de retenção e à dispersão, mas está a mostrar sinais claros de mudança. Em termos de vendas, os números entre os veículos ligeiros de passageiros com até 2 anos de idade aumentaram de 14,7% para 26,3% desde o início de 2023!

O PHEV/HEV registou um ligeiro crescimento de 27,4% para 30,5% no mesmo período e representa agora o maior grupo de vendas do grupo etário jovem!

Se juntarmos a este grupo o grupo dos 3-4 anos, os BEVs acabam de ultrapassar os veículos ligeiros de passageiros a gasolina e, juntamente com os híbridos, representam uma em cada duas vendas. Só na faixa etária superior a 5 anos é que os motores de combustão continuam a representar mais de 90% dos contratos de venda. A situação é semelhante para os veículos existentes. Com uma quota de mercado de 9,4%, os

motores diesel constituem apenas um nicho de mercado entre os veículos ligeiros de passageiros muito jovens. Mas tendo em conta um valor de MDS de 82,2, é mais difícil encontrar uma procura suficiente em comparação directa, apesar do baixo volume.

No mercado como um todo, os veículos a gasóleo têm um MDS de 47,2, o que é excelente.

Os BEVs com um valor de 78,7 não atingem este patamar, mas tendo em conta os volumes crescentes, é um valor muito respeitável.

Em termos de preço, os motores de combustão usados na Suécia são abençoados com uma tendência de valor invulgarmente estável e estão mesmo acima do nível de Janeiro de 2023, em média, no início de Novembro!

No entanto, convém não esquecer que os preços na Suécia não beneficiaram tanto da pandemia e da crise de aprovisionamento que a precedeu.

Apesar de uma queda acentuada dos preços nos últimos meses, a electrificação não pode ser interrompida aqui. A proximidade e a permeabilidade ao mercado vizinho, mais avançado em relação aos veículos eléctricos, também contribuirão para isso.

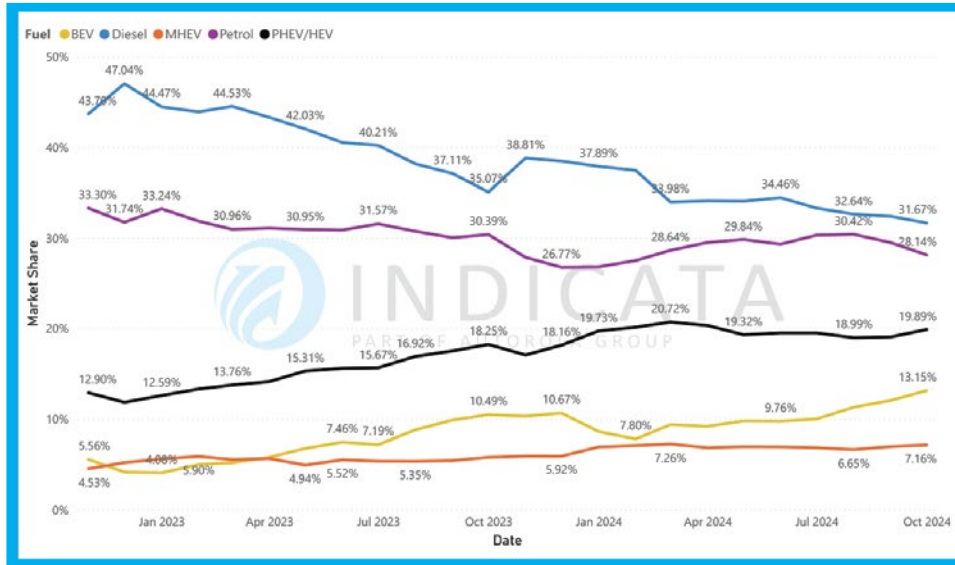
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	42.0
Volvo	XC60	37.7
Volvo	XC40	44.4

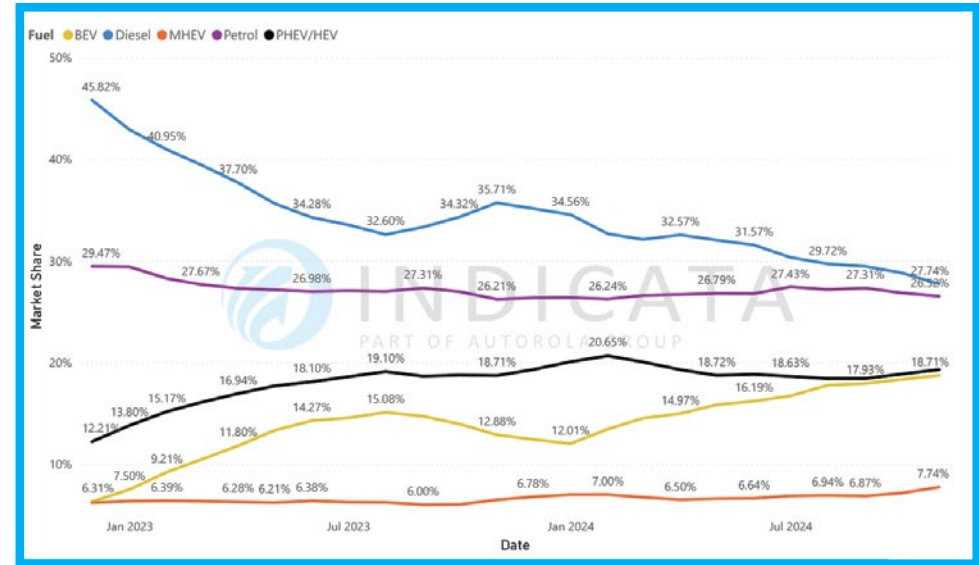
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volvo	EX30	15x	24.8
Lynk & Co	01	14x	26.2
Renault	Captur	13x	26.7

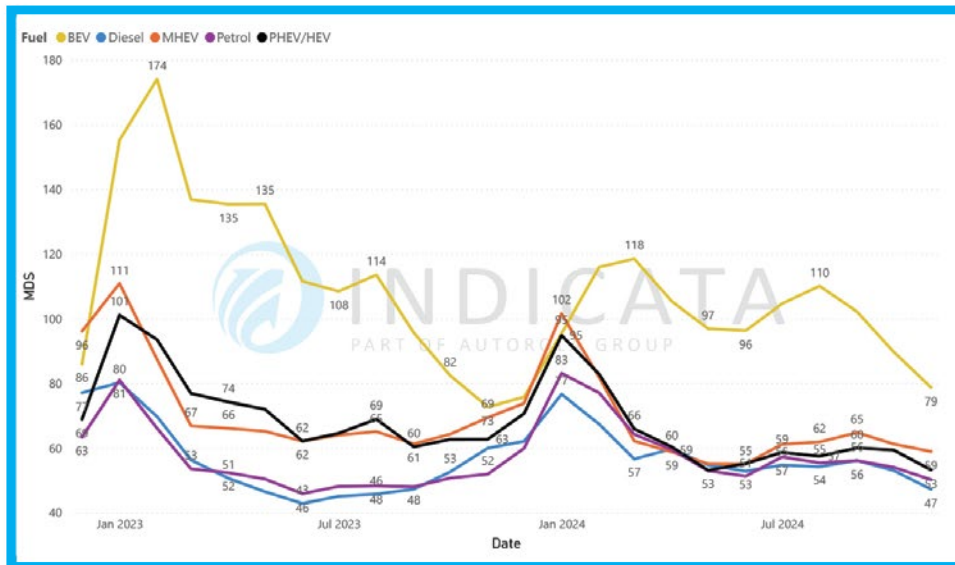
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



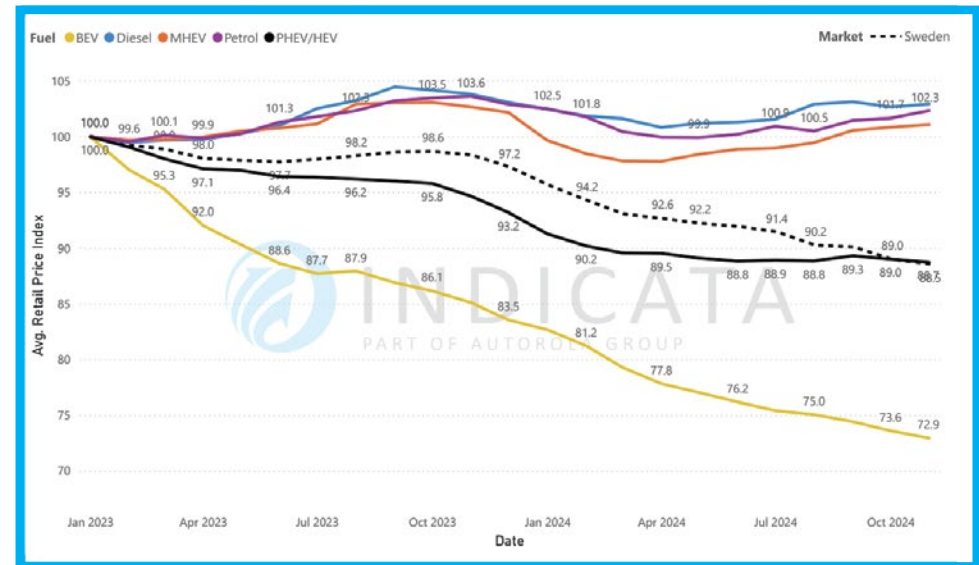
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



### MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



### RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SWEDEN



## Quando é que a festa acaba? Os BEVs estão a crescer

O mercado turco de veículos ligeiros de passageiros novos e usados registou saltos espantosos de 2022 a 2023. 967 000 veículos novos - mais do que em Espanha - e quase 7 milhões de veículos usados, o que a coloca em segundo lugar na Europa/Ásia Estrangeira, a seguir ao Reino Unido e à frente da Alemanha. Este crescimento não foi uma coincidência ou uma evolução genérica. Perante uma inflação elevada, por vezes superior a 70%, os veículos ligeiros de passageiros não eram aparentemente utilizados apenas para assegurar a mobilidade, mas também como investimento ou objecto de especulação.

O imposto de luxo dos últimos anos nada fez para travar o comércio. Os índices de preços tiveram uma evolução correspondente. Mesmo os veículos eléctricos, que ainda são considerados problemáticos aqui, estão a atingir aumentos de preços numa proporção de 1:1,24 em relação a Janeiro de 2023.

No entanto, estes ainda não representam mais do que 2,3% e 1,6% do número total de veículos actualmente em stock e em venda, respectivamente. A electrificação está a fazer incursões aqui e o Tesla

Model Y chegou ao 4º lugar nas estatísticas gerais de registo de modelos novos em Setembro. O fabricante nacional Togg teve um forte início de Outubro e assumiu a liderança com mais de 3.000 novas unidades do seu modelo eléctrico T10X nas estradas turcas.

As medidas de contenção da inflação, a escalada da subida das taxas de juro e o limite máximo imposto no preço dos novos, em vigor desde meados do ano passado, ainda não tiveram um efeito retumbante na tendência dos preços.

Para além do entusiasmo inicial dos turcos, está ainda em curso uma mudança de grande alcance. A quota de mercado dos motores diesel na oferta está a diminuir rapidamente, em cascata, através dos grupos etários.

Entre os veículos com mais de 5 anos, 70,9% são ainda a gasóleo, entre os veículos com 3-4 anos, apenas um em cada dois modelos é a gasóleo e, entre os modelos com menos de 2 anos, apenas um terço dos compartimentos do motor tem um motor a gasóleo.

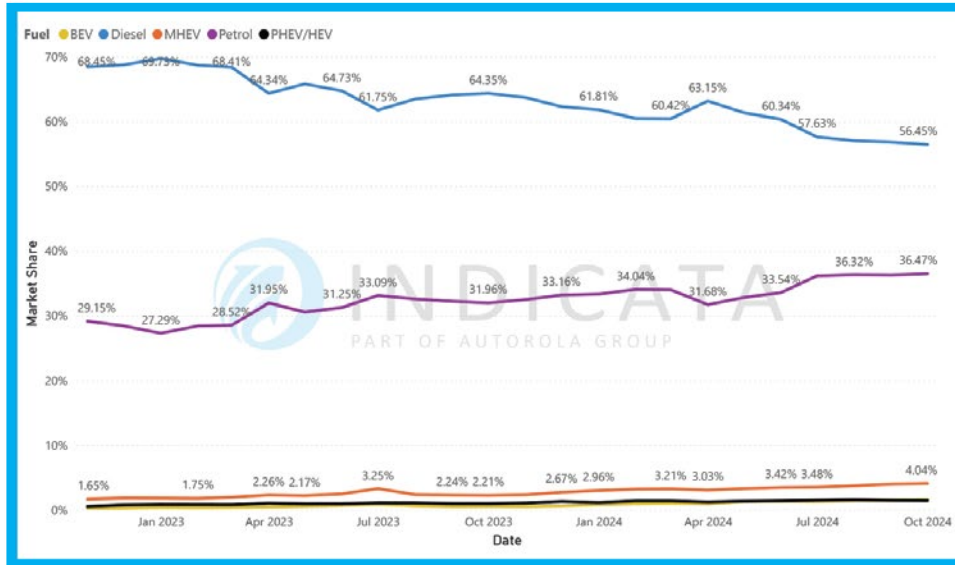
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.2
Renault	Clio	27.8
Renault	Mégane	29.9

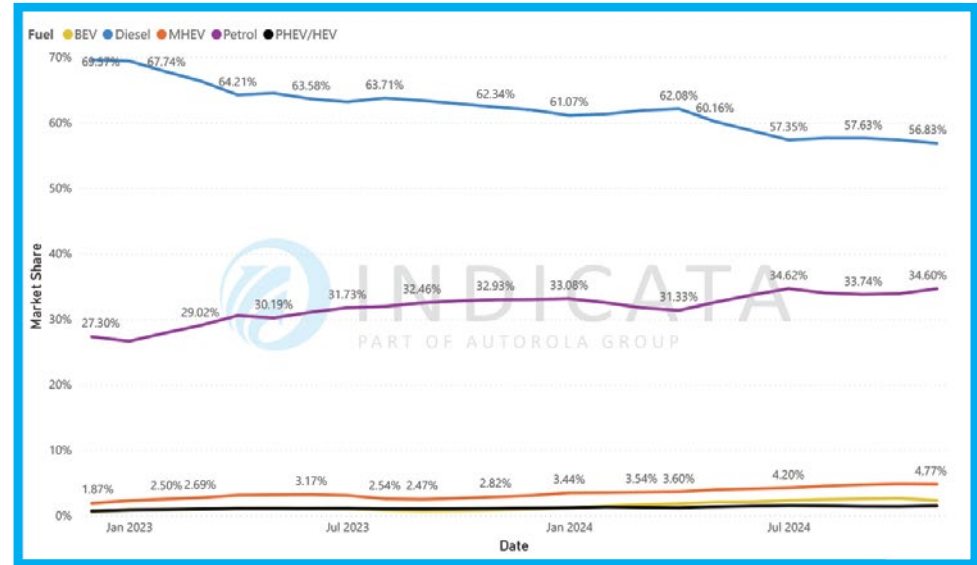
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Captur	16x	22.4
Kia	Stonic	15x	23.4
Honda	City	15x	24.5

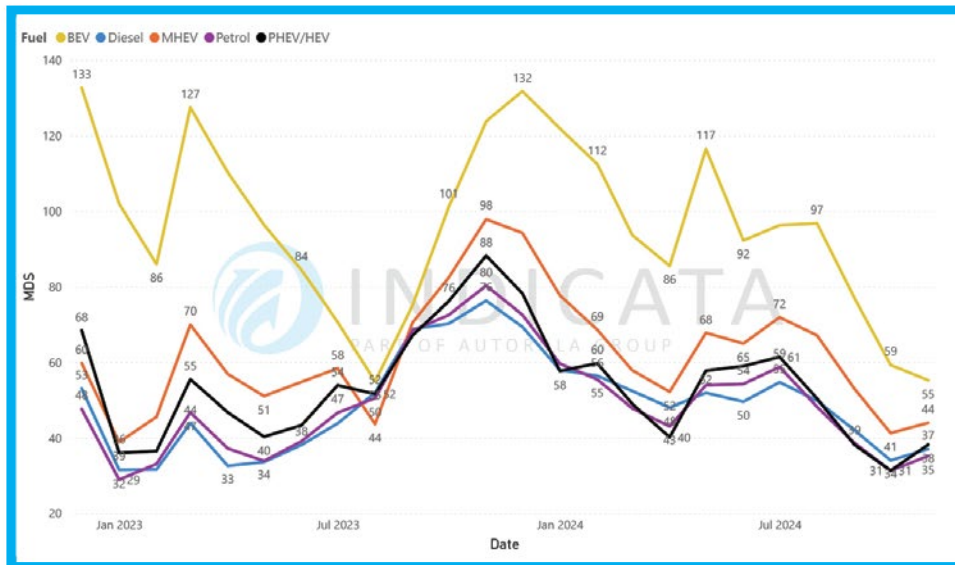
### SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



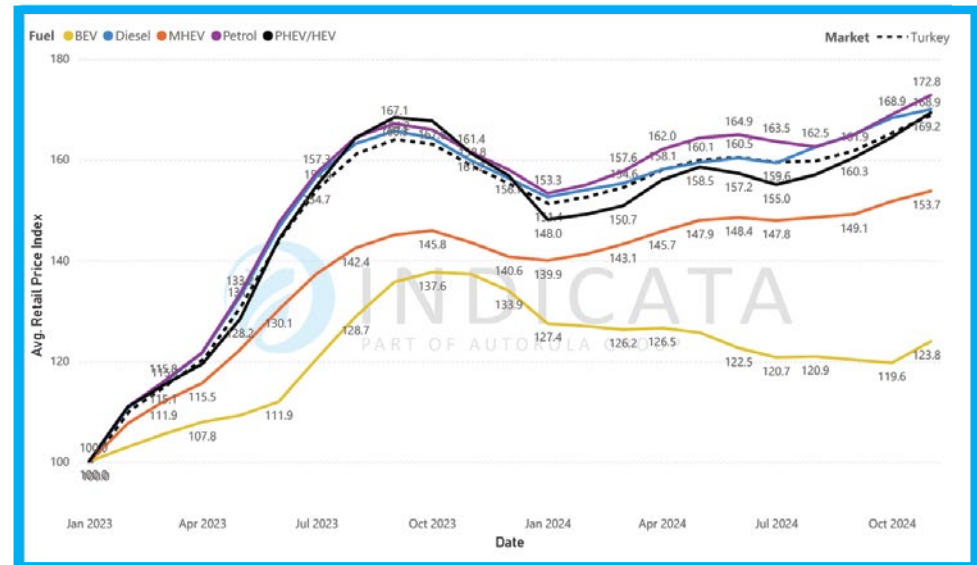
### STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



### MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



### RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - TURKEY



## Uma pausa na queda dos preços dos BEVs usados

O mês de Outubro manteve em grande medida a tendência do maior mercado de automóveis usados da Europa. Este continua a caracterizar-se por valores MDS excepcionalmente bons em todos os grupos etários e tipos de condução. Estes valores indicam uma relação muito equilibrada entre a oferta e a procura. No entanto, os principais factores são as fortes reduções de preços dos BEVs usados de mais de 40% em alguns casos desde o início de 2023. No entanto, os índices estabilizaram durante alguns meses consecutivos, com a procura igualmente estável. Parece, portanto, que se está a respirar e os BEVs podem até ver uma ligeira melhoria na tendência dos preços. O mandato ZEV tem e continuará a ter uma influência significativa no mercado de veículos usados nos próximos 11 anos e também empurrará maciçamente os BEVs para o mercado de veículos usados através do crescimento constante das quotas de veículos novos.

No grupo etário dos 3-4 anos, já se observou, desde 2023, que os motores de combustão estão a ser cada vez menos substituídos por ofertas

subsequentes. Os híbridos estão então a tomar cada vez mais o seu lugar.

E entre os veículos em stock ainda mais jovens, os modelos a diesel estão a tornar-se cada vez mais exóticos, com uma participação de mercado de pouco mais de 10%.

De qualquer forma, a transição para a electrificação é muito lenta aqui e não consegue acompanhar os objectivos de quota de mercado dos BEVs do mandato ZEV para os registos de veículos novos. Não esquecer: em 2025, são necessários 28% de novos veículos eléctricos a bateria! O desafio não se deve à falta de produção, mas sim a taxas de renting atractivas. Estas, por sua vez, terão de ser fortemente subsidiadas, tendo em conta o enfraquecimento dos valores residuais, e voltarão a alimentar o carrossel dos preços.

Infelizmente, a exportação para mercados receptivos para aliviar a pressão também não é uma opção para os Brexiteers de condução à direita, pelo que o problema irá agravar-se enquanto a procura não for estimulada.

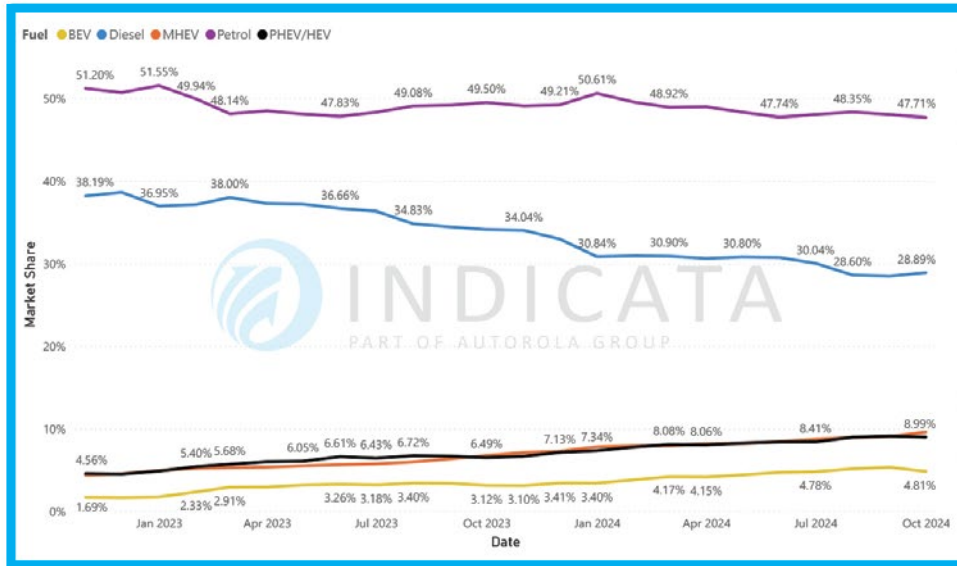
### Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	36.1
Volkswagen	Golf	37.2
Mercedes-Benz	A-Class	36.5

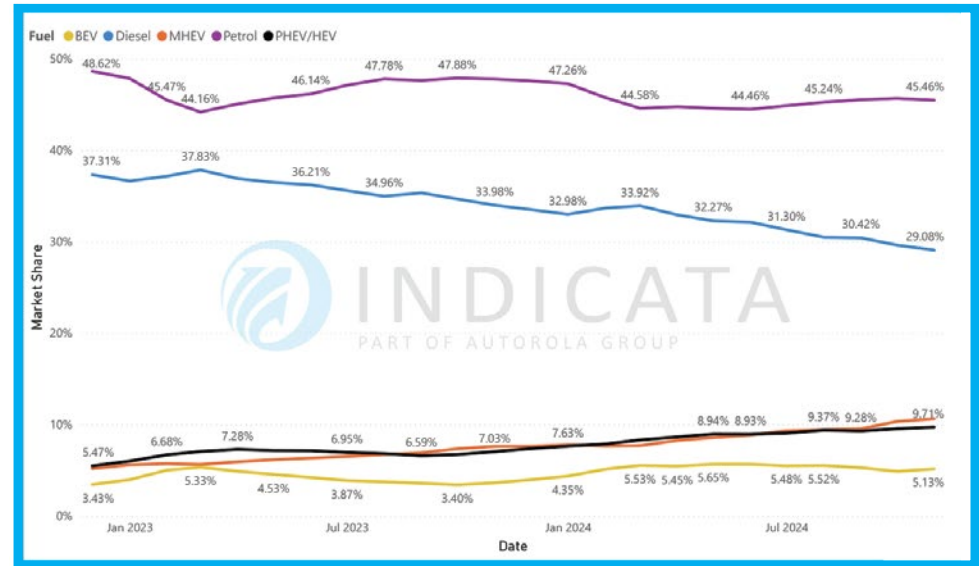
### Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.0
Renault	Zoe	13x	26.9
Hyundai	IONIQ	13x	26.9

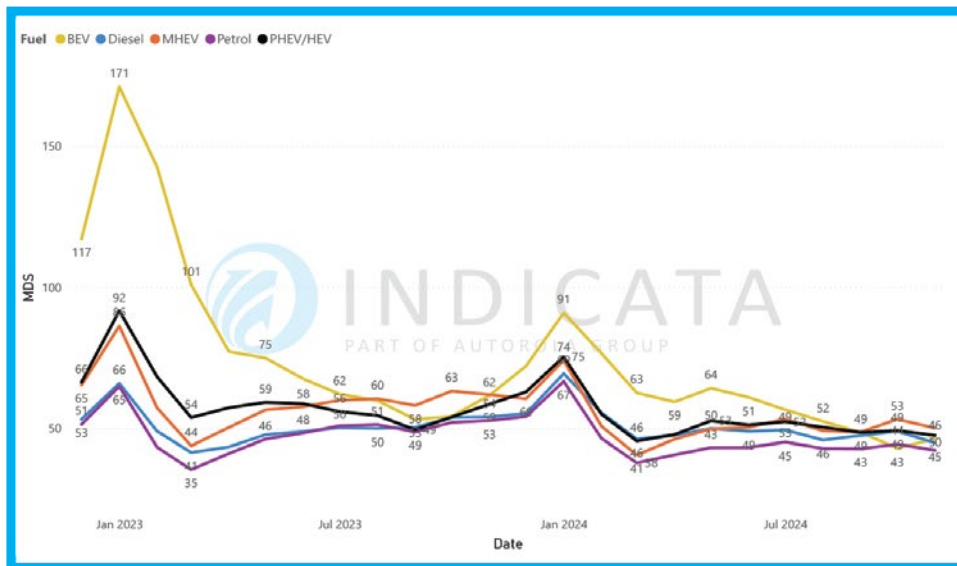
## SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



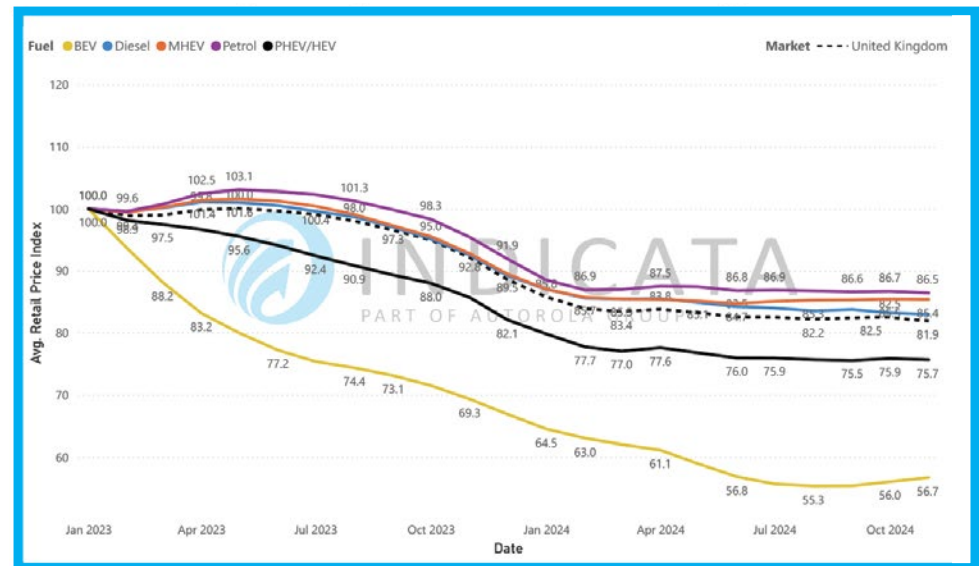
## STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



## MDS BY FUEL TYPE - UK



## RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - UK



# Contatos do país INDICATA

Se você estiver interessado em entrar em contato com a INDICATA, veja abaixo uma lista de países contatos ou cadastre-se pelo [Indicata.com](https://indicata.com)

## Dean Merritt – UK

Head of Sales ~ INDICATA  
Mobile: +44 (0)7739 047706  
Email: [dm@autorola.co.uk](mailto:dm@autorola.co.uk)

## Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director  
Email: [jrt@autorola.fr](mailto:jrt@autorola.fr)

## Customer Services – Spain

INDICATA Business Consultant  
Phone: +34 917811529

## Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & INDICATA Business  
Unit Manager  
Phone: +351 271 528 135  
Mobile: +351 925 299 243  
Email: [sas@autorola.pt](mailto:sas@autorola.pt)

## Davide Ghedini – Italy

Key Account Manager INDICATA Italy  
[Autorola.it](https://autorola.it)  
Phone: +39 030 9990459  
Mobile: +39 331 1343893  
Email: [dag@indicata.it](mailto:dag@indicata.it)

## Pietro Sportelli – Italy

[Autorola.it](https://autorola.it)  
Mobile: +39 3332495899  
Email: [psp@indicata.it](mailto:psp@indicata.it)

## Andreas Steinbach – Austria

Autorola | Market Intelligence |  
INDICATA  
Office: +43 1 2700 211-90  
Mobile: +43 664 411 5642  
Email: [ash@autorola.at](mailto:ash@autorola.at)

## Jonas Maik – Germany

Senior Key Account Manager  
Mobile: +49 151-402 660 18  
Email: [jmk@indicata.de](mailto:jmk@indicata.de)

## Filip Dobbeleir – Belgium

Senior Manager INDICATA  
Mobile: +32 (0)475/40 40 47  
Phone: +32 (0)3/887 19 00  
Email: [fdo@autorola.be](mailto:fdo@autorola.be)

## Jan Jaap Koops – The Netherlands

Head of INDICATA Netherlands  
[indicata.nl](https://indicata.nl)  
Mobile: +31 (0)6 47 52 1686  
Email: [jjk@autorola.nl](mailto:jjk@autorola.nl)

## Yngvar Paulsen – Sweden

[Autorola.se](https://autorola.se)  
Email: [ypn@autorola.se](mailto:ypn@autorola.se)

## Palle Elgaard

Head of INDICATA, Nordic  
Mobile: +45 2927 0640  
Email: [pel@indicata.com](mailto:pel@indicata.com)

## Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development  
Manager  
Mobile: +48 505 029 381  
Email: [kst@indicata.pl](mailto:kst@indicata.pl)

## Aslı GÖKER - Turkey

Deputy General Manager, INDICATA  
Phone: +90 212 290 35 30  
Mobile: +90 533 157 86 05  
Email: [asl@indicata.com.tr](mailto:asl@indicata.com.tr)



# Enquadramento

No dia 24th de Março, a Indicata publicou o seu Livro Branco "**COVID-19 Em que medida o mercado de automóveis usados será afectado (e como sobreviver)?**".

Este documento explorou:

- **Tendências iniciais do mercado** - Impacto inicial do vírus e medidas de distanciamento social implementadas.
- **Cenários de mercado** - Uma série de impactos baseados na evolução das taxas de infecção e nos dados históricos do mercado.
- **Mitigação** - Avaliação dos riscos por sector, associada a potenciais medidas correctivas. Estamos empenhados em actualizar o mercado com dados em tempo real e em fornecer informações sobre vendas, existências 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**".

## O que é o INDICATA Market Watch?

O INDICATA Market Watch assume duas formas:

1. **Um PDF regular** - Panoramas regulares do mercado disponíveis para todos nos sítios Web dos países Indicata (este documento)
2. **Relatórios baseados na Web de acesso livre** - Disponíveis para a gestão sénior em todos os principais grupos de Leasing, Aluguer, OEM e Concessionários.

## Como é que produzimos os nossos dados?

A 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 (dados de desinstalação) deste relatório baseiam-se em anúncios de retalhistas automóveis reconhecidos para veículos usados reais. Como tal, não inclui dados relativos a anúncios privados (P2P).

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



**INDICATA**  
PART OF AUTOROLA GROUP

[www.indicata.com](http://www.indicata.com)